

** korkeimmalle asti kumotella ...*

Heikki Santala

Lähetäjä: "Heikki Santala" <seteliry@seteli.fi>
Vastaanottaja: "Kasanen & Vuorinen" <kasanenvuorinen@pp.inet.fi>
Lähetetty: 27. helmikuuta 2003 17:07
Aihe: Fw: Luonnos valituslupahakemuksesta KKO:lle

----- Original Message -----

From: "Heikki Santala" <seteliry@seteli.fi>
 To: "Kasanen & Vuorinen" <kasanenvuorinen@pp.inet.fi>
 Sent: Thursday, February 27, 2003 5:02 PM
 Subject: Re: Luonnos valituslupahakemuksesta KKO:lle

> Heikki Santalan kommentteja :

>
 > sivu 5: "miljoonaa" – sana pois == SORRY: tietenkin sivulla 6. hs

====
 >
 > Ei muuta huomauttamista.

>
 > Terveisin,

>
 > Heikki Santala

>
 > -----

> ----- Original Message -----

> From: "Kasanen & Vuorinen" <kasanenvuorinen@pp.inet.fi>
 > To: <simo.zitting@smury.fi>; <anton.sjoholm@konopaallystoliitto.fi>;
 > <veikko.trast@seacommand.fi>; <heikki.santala@seteli.fi>
 > Sent: Thursday, February 27, 2003 2:20 PM
 > Subject: Luonnos valituslupahakemuksesta KKO:lle

>
 >
 > Vastaanottajat:

>
 > simo.zitting@smury.fi
 > anton.sjoholm@konopaallystoliitto.fi
 > veikko.trast@seacommand.fi
 > heikki.santala@seteli.fi

>
 >
 > Puhelinkeskustelumme mukaisesti lähetän ohessa luonnoksen korkeimmalle
 > oikeudelle osoitetusta valituslupahakemuksesta. Pyytäisin ystävällisesti
 > kommenttinne jo huomiseen perjantaihin klo 12.00 mennessä joko
 > sähköpostitse
 > tai puhelimitse.

>
 > Valituslupahakemuksen lisäksi muutoksenhakukirjelmään sisältyy varsinainen
 > valitus, mutta sen teen viikonlopun aikana ja uskoisin, etten siihen
 > erikseen enää kommentteja tarvitse.

>
 > Ystävällisin terveisin ja etukäteen kiittäen

>
 > Jussi Kasanen
 > asianajaja

*Siis luonnos!***Heikki Santala**

Lähetetty: "Kasanen & Vuorinen" <kasanenvuorinen@pp.inet.fi>
Vastaanottaja: <simo.zitting@smury.fi>; <anton.sjoholm@konepaallystoliitto.fi>; <veikko.trast@seacommand.fi>;
<heikki.santala@seteli.fi>
Lähetetty: 27. helmikuuta 2003 14:20
Liite: valitus,kko.doc
Aihe: Luonnos valituslupahakemuksesta KKO:lle

Vastaanottajat:

simo.zitting@smury.fi
anton.sjoholm@konepaallystoliitto.fi
veikko.trast@seacommand.fi
heikki.santala@seteli.fi

Puhelinkeskustelujemme mukaisesti lähetän ohessa luonnoksen korkeimmalle oikeudelle osoitetusta valituslupahakemuksesta. Pyytäisin ystävällisesti kommenttinne jo huomiseen perjantaihin klo 12.00 mennessä joko sähköpostitse tai puhelimitse.

Valituslupahakemuksen lisäksi muutoksenhakukirjelmään sisältyy varsinainen valitus, mutta sen teen viikonlopun aikana ja uskoisin, etten siihen erikseen enää kommentteja tarvitse.

Ystävällisin terveisin ja etukäteen kiittäen

Jussi Kasanen
asianajaja
puh. (09) 8770 4020

KORKEIMMALLE OIKEUDELLE

Asia Valituslupahakemus ja valitus

Tuomio, johon haetaan muutosta

Helsingin hovioikeuden tuomio 3967, diaarinumero S 99/462, annettu
31.12.2002.

Valitusluvan hakijat ja valittajat

- 1) Suomen Merimies-Unioni SM-U ry,
Finlands Sjömans-Union FS-U rf, Helsinki
- 2) Suomen Konepäälystöliitto ry,
Finlands Maskinbefälsförbund rf, Helsinki
- 3) Suomen Laivanpäälystöliitto - Finlands Skeppsbefälsförbund ry
- 4) Suomen Tietoliikennetekniset r.y.,
Finlands Telekommunikationstekniska r.f, Helsinki

Valitusluvan hakijoiden ja valittajien asiamies ja prosessiosoite

Asianajaja Jussi Kasanen
Asianajotoimisto Kasanen & Vuorinen Oy
osoite: Asemamiehenkatu 4, 00520 Helsinki
puhelin: (09) 8770 400, telefax: (09) 8770 4040
kaupparek.nro: 484.931, kotipaikka: Helsinki

Vastapuoli Nautekno Oy, Helsinki

Vastapuolen asiamies ja prosessiosoite

OTK Jorma Karskela
OK-Lakipalvelu Ky
osoite: Linnankatu 8, 20100 Turku
puhelin: (02) 2500 026, telefax: (02) 2519 902

VALITUSLUPAHAKEMUS

Pyydän kunnioittaen korkeinta oikeutta myöntämään valituslupan alussa mainitusta Helsingin hovioikeuden tuomiosta. Valituslupan myöntäminen on perusteltua lain soveltamisen kannalta muissa samanlaisissa tapauksissa sekä oikeuskäytännön yhtenäisyyden vuoksi. Asiassa on kysymys suomalaisen ei-liikenteessä olevan kauppa-aluksen saartoon liittyvistä vahingonkorvausoikeudellisista oikeuskysymyksistä sekä erikseen prosessuaalinen kysymys näyttötaakasta.

VALITUSLUPAHAKEMUKSEN PERUSTELUT

Tiivistelmä oikeuskysymyksistä

Asiassa on kysymys vahingonkorvauslain 5 luvun 1 §:n mukaisesta taloudellisesta vahingosta, joka ei ole yhteydessä henkilö- tai esinevahinkoon. Oikeuskysymyksiinä tulevat esille liikenteestä poissaolevan aluksen saarron ja aluksen omistajan taloudellisen vahingon välisestä syy-yhteydestä ja syy-yhteyden ajallisesta ulottuvuudesta, vahinkojen ennalta arvattavuudesta ja sen vaikutuksesta korvauksen määrään sekä saamatta jääneen tuoton arvioimisesta sekä vahingon rajoittamisen kannalta tarpeellisten toimenpiteiden laiminlyönnin vaikutuksesta korvauksen määrään.

Lisäksi asiassa on erikseen prosessuaalinen kysymys siitä aiheuttaako aikaisemmin annetun korkeimman oikeuden tuomion oikeusvoima muutoksen kantajalle kuuluvaan näyttötaakkaan.

Suomalaisen ei-liikenteessä olevan kauppa-aluksen saarron vahingonkorvausoikeudellisista oikeuskysymyksistä ei ole aikaisempaa oikeuskäytäntöä. Korkein oikeus on käsitellyt ostoboikotin vahingonkorvausoikeudellisia kysymyksiä ratkaisussaan KKO 1983 II 187. Lisäksi korkein oikeus on käsitellyt liikenteessä olevan kauppa-aluksen, ns. mukavuuslippulaivan, saartoon liittyviä oikeuskysymyksiä ainakin ratkaisuisissaan KKO 1987 II 85 ja 1987 II 86.

Nyt esillä olevaan asiaan liittyen korkein oikeus on 3.7.1985 antamassaan ratkaisussa (KKO 1985 II 118) todennut, että hakijajärjestöt ovat joukkotoimin yrittäneet pakottaa Nautekno Oy:n maksamaan niille saatavia, joiden suorittamisesta yhtiö ei ole lain mukaan ollut vastuussa. Tällä tavoin menetellessään järjestöt ovat toimineet hyvän tavan vastaisesti. Korkein oikeus ei tuomiolauselmassaan muuttanut hovioikeuden tuomion lopputulosta. Helsingin hovioikeus oli tuomiossaan 5.1.1983 katsonut, ettei ollut syytä muuttaa raastuvanoikeuden päätöstä.

Helsingin raastuvanoikeus oli 15.7.1982 julistamassaan päätöksessä vahvistanut, että

- puheena oleva saarto on ollut oikeudenvastainen 9.6.1982 lukien, jolloin aluksen omistusoikeus olisi siirtynyt pakkohuutokaupan perusteella konkurssipesältä Nautekno Oy:lle, ja että
- järjestöt ovat velvollisia heti peruuttamaan toimeenpanemansa saarron sekä sallimaan aluksen miehittämisen ja lähdön Mäntyluodosta vapaaseen liikenteeseen.

Nautekno Oy on vaatinut järjestöiltä vahingonkorvausta siitä vahingosta, mikä yhtiölle on aiheutunut järjestöjen toimeenpanemasta hyvän tavan vastaisesta saarrostta, kun alusta ei ole voitu käyttää kaupparenkulkuun.

Saarron ja taloudellisen vahingon välinen syy-yhteys

M/S Katrinan aikaisemman omistajan konkurssin 23.2.1982 johdosta alus poistettiin liikenteestä ja hinattiin 12.3.1982 Mäntyluodossa ns. kivilaituriin, johon alus jäi ns. ylösmakaamaan eli englanniksi laid-up -tilaan.

Korkeimman oikeuden edellä mainitun tuomion (KKO 1985 II 118) perusteluissa on todettu, että järjestöt olivat 25.3.1982 ulosmitatun M/S Katrinan pakkohuuto-kauppaa edeltäneessä 24.5.1982 pidetyssä velkojainkeskustelussa valvoneet merimieslain 57 §:ään perustetut palkkasaatavat yhteiseltä määrältään 232.042,40 markkaa, mutta konkurssipesä oli ne riitauttanut. Järjestöt olivat 25.5.1982 ilmoittaneet konkurssipesälle, että ne olivat painostaakseen konkurssipesän maksamaan työntekijöiden saatavat asettaneet M/S Katrinan saartoon. Lisäksi järjestöt olivat 7.6.1982 ilmoittaneet sekä konkurssipesälle että Nautekno Oy:lle, että saarto pidettiin voimassa siksi kunnes kysymyksessä olevat merimieslain 57 §:ään perustetut työntekijöiden yhden kuukauden palkat luontaisetuineen oli maksettu. Nautekno Oy sai aluksen omistukseensa 9.6.1982 maksettuaan kauppahinnan.

Helsingin hovioikeus totesi tuomiossaan 31.12.2002 s. 18, että alus ei ole ollut merikelpoinen. Aluksen rakenneturvallisuuskirja oli vanhentunut 30.6.1982 sekä merikelpoisuuden katsastuskirja, koneiston katsastustodistus ja varusteturvallisuuskirja vanhenivat 6.9.1982.

Kyseiset asiakirjat ovat säännösten mukaan välttämättömiä, mikäli alusta aiotaan käyttää kauppamerenkulkuun. Kun alusta ei säännösten ja merenkulkuviranomaisten edellyttämien puuttuvien katsastustodistusten (sertifikaattien) vuoksi olisi muutoinkaan voitu käyttää kauppamerenkulkuun, niin saarroilla ja taloudellisilla vahingoilla ei ole vahingonkorvauslain edellyttämää syy-yhteyttä.

Aiheutuneiden vahinkojen ennalta arvattavuus

Asiassa olisi tärkeää saada korkeimman oikeuden arvovaltainen ratkaisu siihen, voiduanko syntynyttä vahinkoa pitää toimeenpannun saarron johdosta ennalta arvattavana, kun otetaan huomioon, että vahingonkärsijä on vaatinut korvausta omalta kannaltaan uuden liiketoiminnan harjoittamisen estymisestä, josta uudesta liiketoimintasuunnitelmasta ei ole väitetykään kerrotun valittajajärjestöille. Edelleen kysymys on aiheutuneen vahingon ennalta arvattavuudesta, kun väitetyksi aiheutunut vahinko edustaa määrällisesti erittäin korkeaa tuottoa tulonhankkimisessa (aluksen ostamisessa) käytettyyn pääomaan nähden. Tältä osin kysymys myös hovioikeuden arvioiman saamatta jääneen tuoton määrällisestä oikeellisuudesta.

Aiheutuneen vahingon korvauskelpoisuuden edellytyksenä on oikeuskirjallisuudessa ja oikeuskäytännössä vakiintuneesti pidetty vahinkojen ennalta arvattavuutta. Kun valittajajärjestöt ja Nautekno Oy eivät ole olleet minkäänlaisessa sopimussuhteessa keskenään, niin tällöin merkitystä on sillä, olisiko vahingonaiheuttajan pitänyt vahinkoteon hetkellä olla selvillä siitä, että teko todennäköisesti aiheuttaa tiettyä vahinkoa. Tällöin merkitystä on kiinnitettävä siihen, minkälaiset vahinkoriskit ovat olleet yleisen elämäkokemuksen ja yleisten lainalaisuuksien nojalla ennalta arvattavissa ja onko vahingonaiheuttajalla mahdollisesti ollut erityistietoja vahingonkärsijällä olevista vahinkoriskeistä.

Yleisen elämäkokemuksen perusteella on tietenkin selvää, että mikäli saarretaan kauppamerenkulussa meriliikenteessä oleva alus, niin tämä aiheuttaa tulonmenetyksiä aluksen omistajalle. Nyt esillä olevassa tapauksessa on kiinnitettävä huomiota siihen, että pakkohuutokaupassa Nautekno Oy:n omistukseen 9.6.1982 siirtynyt alus oli tuolloin ollut useita kuukausia poissa liikenteestä. Lisäksi aluksen rakenneturvallisuuskirjan voimassaolo oli päättynyt 30.6.1982. Edelleen aluksen varusteturvallisuuskirjan ja koneistokatsastustodistuksen voimassaoloajat päättyivät 6.9.1982.

Kun edellä esitettyihin seikkoihin yhdistää vielä sen tiedossa olleen seikan, ettei Nautekno Oy ollut koskaan aikaisemmin harjoittanut varustamotoimintaa, eikä kyseisen yhtiön yhtiöjärjestyksen toimialassa tuolloin myöskään sitä mainittu, niin oli täysin luonnollista tehdä se oletus, ettei Nautekno Oy:llä ole ollut tarkoitustakaan saattaa kyseistä alusta kauppamerenkulun piiriin.

Lisäksi valittajajärjestöillä oli tiedossa, että Nautekno Oy oli ns. yhden miehen osakeyhtiö, jonka osakepääoma oli ainoastaan 15.000 markkaa. Kun yhtiö ei aikaisemminkaan ollut harjoittanut varustamotoimintaa, niin ei voitu olettaa yhtiöllä olevan toiminnallisia ja taloudellisia resursseja varustamotoiminnan harjoittamiseen. Kun kaikkeen edellä lausuttuun lisätään vielä se yleisesti merenkulun piirissä työskennelleiden henkilöiden tietoisuus siitä, että M/S Katrina -aluksessa oli piakkoin edessä aluksen luokitukseen liittyvä 24-vuotistarkastus, jonka kustannukset tämän kokoluokan aluksessa ovat useita satojatuhausia markkoja (hovioikeus oli arvioinut kustannusten määräksi 400.000 markkaa), niin tämänkään vuoksi Nau-

tekno Oy:llä ei yleisen elämäkokemuksen nojalla olisi ollut taloudellisen asemansa johdosta edellytyksiä kyseisen tarkastuksen suorittamiseen.

Nautekno Oy ei ole missään vaiheessa alemmissa oikeusasteissa edes väittänyt sauttaneensa valittajajärjestöjen tietoon, että sen tarkoituksena olisi ollut tehdä vuokrasopimus hoitovarustamon kanssa ns. bare boat -pohjalta. Tähän liittyen Nautekno Oy:n taholta ei ole alemmissa oikeusasteissa edes väitetty, että se olisi saatanut valittajajärjestöjen tietoon, että yhtiön pääomistaja Taito Toivosella olisi henkilökohtaisen omaisuutensa nojalla mahdollisuus avustaa yhtiön rahoitusjärjestelyissä, jotta 24-vuotistarkastus voitaisiin suorittaa tai että rahoitus on tarkoitus saada kuntoon hoitovarustamon kanssa tehtävän vuokrasopimuksen vuokratuotoilla. Kun edellä esitettyyn yhdistää vielä yleisessä tiedossa olleen pakkohuutokaupanhinnan 1.250.000,00 miljoonaa markkaa, niin ennalta arvattavuuden piirissä voidaan pitää sitä, että Nautekno Oy:n tarkoituksena on ollut joko jälleenmyydä kyseinen alus tai hankkia alus muuhun käyttöön, jolloin siitä voitaisiin saada kohtuullinen tuotto siihen sijoitetut pääomakustannukset huomioon ottaen. Tämän oikeudenkäynnin aikana onkin käynyt ilmi, että Nautekno Oy myi sittemmin kesällä 1983 aluksen toiselle yhtiölle, joka vuosien 1983-1987 välisenä aikana sai aluksesta proomukäytössä (viljavarastona) yli 900.000 markan vuokratulot, jota on pidettävä erittäin hyvänä tuottona sijoitettuun pääomaan nähden. Tässä yhteydessä aluksen myyntihinta vuonna 1983 oli 1.315.000,00 markkaa.

Kun valittajajärjestöjen ei yleisen elämän kokemuksen ja käytettävissä olevien tietojen perusteella olisi pitänytkaan voida olettaa, että Nautekno Oy pyrkii rahtiliikenteen harjoittamiseen (vaikkapa alusta vuokraamalla) kauppamerenkulussa, niin tällöin vahingot eivät myöskään määrällisesti olleet ennalta arvattavissa.

Mikäli katsotaan, että toimeenpannun saarron ja aiheutuneiden vahinkojen välillä on syy-yhteys ja että valittajajärjestöjen olisi tullut yleisen elämäkokemuksen perusteella mieltillä vahinkojen ennalta arvattavuus, niin ennalta arvattavuuden piirissä voidaan katsoa määrällisesti olevan se osa syntyneistä vahingoista, jonka voidaan katsoa vastaavan noin 10 %:n vuotuista tuottoa sijoitetulle pääomalle siihen ajankohtaan saakka, johon syy-yhteys ulottuu.

Aiheutuneiden vahinkojen ennalta arvattavuuden osalta viittaamme lisäksi oheiseen professori Mika Hemmon asiantuntijalausuntoon ja siinä esitettyyn.

Vahingonkärsijä on laiminlyönyt vahingonrajoittamisen kannalta tarpeelliset toimenpiteet

Helsingin raastuvanoikeus totesi 15.7.1982 julistamassaan päätöksessä, että järjestöt ovat velvollisia heti peruuttamaan toimeenpanemansa saarron sekä sallimaan aluksen miehittämisen ja lähdön Mäntyluodosta vapaaseen liikenteeseen.

Tuolloin voimassa olleen ulosottolain 3 luvun 5 §:n mukaan ulosotonhaltija voi uhkasakolla velvoittaa tappiopuolta noudattamaan tuomiota, jossa tätä on kielletty jotakin tekemästä. Tuolloisen ulosottolain 3 luvun 10 §:n mukaan ulosotonhaltija on voinut määrätä tuomion pantavaksi täytäntöön, vaikka siihen olisi muutosta haettukin, mikäli asiassa asetetaan pantti tai takaus ja mikäli täytäntöönpano ei tee muutoksenhakua hyödyttömäksi.

Alunperin saarto johtui siitä, että valittajajärjestöt katsoivat aluksella aiemmin työskennelleiden merimiesten olevan merimieslain 57 §:n nojalla oikeutettuja kyseisessä pykälässä määriteltyyn yhden kuukauden palkkaa vastaavaan korvaukseen, joka oli kaiken kaikkiaan markkamäärältään 232.042,40 markkaa (KKO:n tuomio 3.7.1985, KKO 1985 II 118). Tämän saatavan perimisen vauhdittamiseksi saarto alunperin julistettiin.

Korkein oikeus on erillisessä tuomiossaan KKO 1984 II 124 todennut, että koska M/S Katrinan työntekijöiden työsuhde oli päättynyt työnantajan konkurssiin eikä aluksen luovutuksen johdosta, heillä ei ollut oikeutta merimieslain 57 §:n mukaiseen korvaukseen eikä siten kyseistä saatavaa voitu meripanttioikeudella ottaa velkojainluetteloon.

Vuonna 1982 voimassa olleen ulosottolain 3 luvun 5 §:stä ja 10 §:stä voidaan vetää se johtopäätös, että mikäli Nautekno Oy olisi ulosotonhaltijalle asettanut pantin tai vakuuden, joka olisi määrältään vastannut silloin vielä riittäviä 232.042,40 markan saatavia, niin ainakin tämän vakuuden asettamisella ulosotonhaltija olisi voinut määrätä saarron lopetettavaksi, vaikka raastuvanoikeuden 15.7.1982 julistama päätös oli lainvoimaa vailla. Tällöin Nautekno Oy olisi ainakin saanut aluksen halutes-

saan kauppamerenkulun piiriin, mikäli se olisi huolehtinut lainsäädännön edellyttämien sertifikaattien voimassaolosta. Tällöin Nautekno Oy:n vahingoksi olisi jäänyt ainoastaan tämän pantin tai vakuuden asettamista aiheutuneet rahoituskulut. Kun korkein oikeus sittemmin vuonna 1984 tuomiollaan (KKO 1984 II 124) totesi, ettei kyseisillä merimieslain 57 §:ään perustetuilla saatavilla ollut alukseen meripanttioikeutta, niin Nautekno Oy olisi välittömästi tämän tuomion jälkeen voinut hakea vahingonkorvauksena valittajajärjestöiltä kyseisen vakuuden asettamisesta aiheutuneet rahoituskulut.

Kun Nautekno Oy olisi voinut omilla toimenpiteillään rajoittaa syntyneen vahingon näihin rahoituskuluihin, niin valittajajärjestöjen ei voida katsoa olevan velvollisia korvaamaan syntyneestä varallisuusvahingosta tämän ylimeneviä kuluja.

Nautekno Oy:n velvollisuus vahingonrajoittamiseen edellä kerrotuin tavoin on ollut erityisen korostunut sen johdosta, että kyseessä on ollut yhden henkilön omistama yhtiö ja henkilö on varatuomari. Voidaan siten edellyttää, että hänellä olisi ollut tietoa ja taitoa ainakin hankkia asiantuntija-apua edellä kuvatun menettelyn toteuttamiseen.

Syy-yhteyden ajallisesta ulottuvuudesta

Helsingin hovioikeus on alussa mainitussa tuomiossaan katsonut, että yhtiö olisi kyennyt käyttämään alusta rahtiliikenteessä 1.8.1982 lähtien aina 3.7.1985 saakka, jolloin korkein oikeus oli antanut saartoa koskevan ratkaisunsa ja johon päivään saakka yhtiö on vaatinut korvausta maksettavaksi. Alukselle olisi tullut vuoden 1982 loppuun mennessä tehdä ns. 24-vuoden erityistarkastus. Luokituslaitos (Lloyd's) oli myöntänyt lykkäyksen aluksen kyseiselle erityistarkastukselle mainittuun ajankohtaan saakka.

Tätä 24-vuoden erityistarkastusta alukselle ei koskaan tehty. Ilman tämän tarkastuksen suorittamista alusta ei olisi voitu säännösten mukaan käyttää kauppamerenkulkuun. Tämän johdosta syy-yhteys aiheutuneeseen vahinkoon on katkennut 31.12.1982, kuten Helsingin käräjäoikeuden tuomiossakin (12.4.1999) on todettu.

Viimeistään syy-yhteys on katkennut silloin, kun Nautekno Oy on myynyt aluksen uudelle omistajalle kesällä 1983. Hovioikeuden tuomiossa (s. 20) kerrotun mukaisesti myynti on tapahtunut 18.8.1983.

Asianosaiset ovat yhtä mieltä siitä, että saarto on kohdistunut nimenomaan alukseen, ei kantajayhtiöön. Nautekno Oy toteaa Helsingin käräjäoikeudelle 29.10.1998 päivätyssä lausumassa sivulla 21:

"Jos alus olisi hoidettu liikenteeseen, merenkulkujärjestöt olisivat varmasti sen estäneet. Saarto, kun koski nimenomaisesti alusta, riippumatta siitä, kuka sen omistajana oli."

Kantajayhtiölle ei ole voinut kertyä vahinkoa aluksesta saamatta jääneestä tuotosta enää sen jälkeiseltä ajalta, kun kantajayhtiö ei ole alusta omistanut.

Kantajayhtiö on vedonnut siihen, että se on ollut pakotettu myymään alus ja että se olisi aluksen myyntihinnassa kärsinyt esinevahinkoa, joka olisi ollut suurempi kuin saamatta jääneen tuoton perusteella laskettu vahingonkorvausvaatimus. Teoriassa kai voitaisiin niin ajatella, että mikäli saarto olisi johtanut aluksen "pakkomyyntiin", niin aluksen omistaja voisi vaatia vahingonkorvauksena ns. käyvän myyntihinnan ja pakkomyynnissä saadun hinnan välistä erotusta. Tässä jutussa kanteella ei kuitenkaan ole vaadittu vahingonkorvausta tällä perusteella, joten tällä kantajayhtiön esittämällä seikalla ei ole jutun ratkaisun kannalta mitään merkitystä.

Näyttötaakka saarron jatkumisesta tai saarron loppumisesta Helsingin raastuvanoikeuden 15.7.1982 antaman päätöksen jälkeen

Helsingin hovioikeus on alussa mainitussa tuomiossaan todennut (s. 10):

"Järjestöt eivät ole korkeimman oikeuden ratkaisun (tarkoittaa KKO 1985 II 118) mukaan tuon oikeudenkäynnin aikana ilmoittaneet, että saarto olisi korkeimman oikeuden ratkaisun antamispäivään 3.7.1985 mennessä purettu. Järjestöt eivät myöskään ole tässä asiassa näyttäneet, että saarto olisi ennen mainittua ajankohtaa päättynyt."

Korkeimman oikeuden tuomiolla on oikeusvoimaisesti vahvistettu, että järjestöjen ilmoittama saarto on ollut oikeudenvastainen 9.6.1982 lukien raastuvanoikeuden päätöksen julistamishetkeen 15.7.1982 saakka. Kanteen kohteenahan ei ole voinut olla raastuvanoikeuden 15.7.1982 julistaman päätöksen jälkeinen aika. Korkein-

man oikeuden tuomiosta ei ilmene, että korkein oikeus olisi lausunut perusteluisaan mitään siitä, että järjestöt eivät ole tuon oikeudenkäynnin aikana ilmoittaneet, että saarto olisi korkeimman oikeuden ratkaisun antamispäivään mennessä 3.7.1985 purettu.

Hovioikeus on asettanut näyttötaakan valittajajärjestöille siitä, että saarto olisi purettu. Valittajajärjestöjen käsityksen mukaan kantajayhtiöllä on näyttötaakka siitä, että saarto olisi jatkunut vielä Helsingin raastuvanoikeuden 15.7.1982 julistaman päätöksen jälkeen.

Mikäli korkein oikeus hyväksyy tämän valittajajärjestöjen tulkinnan, niin valittajajärjestöt pyytävät korkeinta oikeutta suoraan arvioimaan, riittääkö kantajayhtiön näyttö siihen, että saarto olisi jatkunut 15.7.1982 jälkeen. Vastaajat ovat kiistäneet saarron jatkuneen 15.7.1982 jälkeen.

Saarrolla yleensä tarkoitetaan sitä, että aluksen palvelu, esimerkiksi lastaus ja/tai purkaus, kielletään tai estetään satamassa. Seurauksena tästä on, että alus ei voi lähteä merelle vaan on pakotettu jälellään satamaan.

Edellä mainitun raastuvanoikeuden päätöksen julistamisen jälkeen 15.7.1982 valittajajärjestöt ottivat yhteyttä Merenkulkuhallitukseen, josta todettiin aluksen katsastusasiakirjojen perusteella, että M/S Katrina ei ollut merikelpoinen eikä ollut käytettävissä kauppamerenkulkuun. Aluksen rakenneturvallisuuskirjan voimassaolo oli nimittäin päättynyt 30.6.1982 ja kansainväliset sopimukset olisivat edellyttäneet matkan estämistä viranomaistoimin, mikäli alus olisi pyrkinyt kauppamerenkulun piiriin ilman voimassa olevaa rakenneturvallisuuskirjaa.

Kun saarron tarkoituksena on estää merikelpoisen aluksen merelle lähtö, niin Merenkulkuhallituksesta saatuun selvitykseen nähden järjestöt eivät nähneet tarpeelliseksi erikseen ilmoittaa saarron peruuttamiseen liittyvistä toiminnoista, koska alus ei täyttänyt kauppamerenkulun edellyttämiä viranomaisvaatimuksia puuttuvan rakenneturvallisuuskirjan johdosta.

Mitä tulee aluksen miehistyksen sallimiseen edellä mainitun raastuvanoikeuden päätöksen jälkeen, niin Nautekno Oy:n taholta ei ole alemmissa oikeusasteissa edes väitetty, että valittajajärjestöt olisivat jollakin konkreettisella toimenpiteellä estäneet tai pyrkineet estämään miehistönottokatselmuksen (Laki merimieskatselmuksesta ja merimiesten luetteloinimisesta 4.6.1937/258, joka oli voimassa vuonna 1982). Nautekno Oy:n taholta on toki ikään kuin notorisena seikkana esitetty, että saarto esti aluksen miehistyksen, mutta minkäänlaisia yksilöityjä väitteitä valittajajärjestöjen toimista ei ole edes esitetty. Vaikea se olisi ollutkin, koska kesällä 1982 aluksen konehuoneessa työskenteli kaksi konemestaria, jotka olivat Suomen Konepääliitystiitto ry:n jäseniä.

Lisäksi on kiinnitettävä huomiota siihen, että Suomen Merimies-Unioni ry:n hallitus oli 13.8.1982 tekemälläään päätöksellä päättänyt esittää miehistyssopimusneuvotteluja Nautekno Oy:lle. Tämä miehistyssopimusneuvotteluesityksen tekeminen perustui siihen, että valittajajärjestöjen solmimissa merimieslain 15 §:n mukaisissa yleissitovissa työehtosopimuksissa oli asetettu työnantajalle velvoite tehdä miehistyssopimus alan järjestöjen kanssa uuden laivan miehistyksestä. M/S Katrinaa oli työehtosopimusten tarkoittamassa mielessä pidettävä uutena laivana, koska se oli tuossa vaiheessa ollut jo noin puoli vuotta poissa liikenteestä ns. ylösmakaavana laivana eli laid-up -tilassa. Nautekno Oy:n taholta ei ole edes kiistetty sitä alemmissa oikeusasteissa valittajajärjestöjen puolelta esille tuotua seikkaa, että Nautekno Oy ei ollut kiinnostunut miehistyssopimusneuvotteluista, vaan torjui ne.

Asian tausta ja aikaisemmat käsittelyt

Nautekno Oy oli 14.1.1992 valittajajärjestöille tiedoksi antamallaan haasteella vaa-
tinut Helsingin raastuvanoikeudessa vahingonkorvausta vastaajilta, jotka olivat asettaneet Nautekno Oy:n 26.5.1982 pakkohuutokaupasta ostaman M/S Katrina -nimisen aluksen saartoon aluksen entisen konkurssiin asetutun omistajan maksamatta jättämien merimieslain 57 §:ään perustuvien korvaussaatavien perimisen tukemiseksi. Nautekno Oy oli 9.6.1982 suorittanut konkurssipesälle aluksen kauppahinnan 1.250.000,00 markkaa tullen tuolloin aluksen omistajaksi. Nautekno Oy vaati vahingonkorvausta yhteensä 5.612.912,65 markkaa.

Helsingin raastuvanoikeus velvoitti 4.3.1993 antamallaan päätöksellä vastaajat suorittamaan Nautekno Oy:lle vahingonkorvauksena 30.000 markkaa korkoineen ja korvaamaan kantajan oikeudenkäyntikulut korkoineen.

Helsingin hovioikeus ei 19.10.1995 antamallaan tuomiolla muuttanut raastuvanoikeuden päätöksen lopputulosta. Tuomiossa katsottiin olevan vahingonkorvauslaissa tarkoitetut erittäin painavat syyt vahingonkorvauksen tuomitsemiselle. Tuomiossa todettiin, että M/S Katrina ei ole ollut merikelpoinen enää 30.6.1982 lähtien eli kolmen viikon kuluttua siitä, kun se oli tullut yhtiön omistukseen. Yhtiö oli ollut vastuussa merikelpoisuuden ylläpitämisestä ja järjestöjen toimenpiteiden ei ole näytetty vaikuttaneen asiaan.

Korkein oikeus on 12.9.1996 antamallaan päätöksellä alioikeuden käsittelyssä tapahtuneen oikeudenkäyntivirheen vuoksi kumonnut raastuvanoikeuden päätöksen ja hovioikeuden tuomion palauttaen asian Helsingin kärjäoikeuteen.

Helsingin kärjäoikeus on 12.4.1999 antamallaan tuomiolla velvoittanut vastaajat suorittamaan Nautekno Oy:lle vahingonkorvauksena 935.860,76 markkaa korkoineen, josta määrästä oli vähennettävä vastaajien jo maksama 30.000 markkaa korkoineen sekä korvausta oikeudenkäyntikuluista. Kärjäoikeus katsoi vastaajien toiminnallaan aiheuttaneen kantajalle taloudellisista vahinkoa 9.6.-31.12.1982 välisenä aikana. Sen sijaan syy-yhteyttä vastaajien toiminnan ja Nautekno Oy:n vahingon välillä ei näytetty olleen enää 31.12.1982 jälkeen, mihin saakka alusta olisi tietyn edellytyksin käyttäjä meriliikenteessä.

Helsingin hovioikeus korotti tuomiollaan 31.12.2002 Nautekno Oy:lle maksettavan korvauksen kuluista 595.432,65 markaksi ja korvaus saamatta jääneestä hyödyistä 1.344.782,00 markaksi eli yhteensä 1.940.214,65 markaksi eli 326.320,68 euroksi korkoineen. Lisäksi kärjäoikeuden tuomio kumottiin siltä osin, kuin siinä oli määrätty maksettavasta vahingonkorvauksesta vähennettäväksi 30.000 markkaa. Myös oikeudenkäyntikulujen korvaus korotettiin.

Hovioikeuden tuomion perustelujen mukaan yhtiö olisi kyennyt käyttämään alusta rahtiliikenteessä 1.8.1982 lähtien aina 3.7.1985 saakka, jolloin korkein oikeus oli antanut saartoa koskevan ratkaisunsa ja johon päivään saakka yhtiön vaatinut korvausta maksettavaksi. Hovioikeus katsoi, että alus olisi ilman saartoa ollut rahtiliikenteessä kyseisen ajan.

VALITUS

LAATI

Jussi Kasanen
asianajaja Helsingistä