

S 93/2598

antoi Helsingin hovioikeus...
tämän
valtakirja mer - J mika
Xantza

4

Korkeimmalle oikeudelle

Tyytymättömänä Helsingin hovioikeuden 19.10.1995 antamaan tuomioon
n:o 5619 (asian numero S 93/ 1021) aluksen oikeudenvastaiseen
saartoon perustuvassa vahingonkorvausjutussa, jossa raastuvanoikeu-

nessa ovat olleet vastaajina Suomen Merimies-Unioni r.y.-Finlands Sjömans-Union r.f., Helsinki, Suomen Konepäälystöliitto- Finlands Maskinbefälsförbund r.y., Helsinki, Suomen Tietoliikennetekniset r.y.-Finlands Telekommunikationstekniska r.f., Helsinki sekä Suomen Laivanpäälystöliitto- Finlands Skeppsbefälsförbund r.y., Helsinki sekä allekirjoittanut Nautekno Oy, osakeyhtiö Helsingistä kantajana, pyydetään Nautekno Oy:n puolesta kunnioittavasti lupaa saada valittaa mainitusta hovioikeuden tuomiosta.

Kysymyksessä oleva hovioikeuden tuomio kuuluu seuraavasti: Liite 1

Ennen varsinaista muutoksenhakemusta esitetään painava esteellisyysnäkökohta. Muutoksenhakija nimittäin katsoo, että Korkeimman oikeuden presidentti Olavi Heinonen on esteellinen käsittelemään tätä asiaa, koska hänellä on voimakkaasti poliittisesti väritty näkökanta tähän juttuun. Tämä käy räikeästi ilmi siitä erillisestä lausunnosta, jonka hän on liittänyt saarron laillisuutta koskevan perusjutun ratkaisuun Korkeimmassa oikeudessa 03.07.1985, D.S 83/ 291 N.o 1338/84. Hän perustaa kannanottonsa poliittisiin de lege ferenda näkökohtiin voimassa olevan lain vastaisesti. Presidentti Heinosen osallistuminen tämän muutoksenhaun käsittelyyn sotisi Euroopan ihmisoikeussopimuksen puolueetonta tuomioistuista koskevia vaatimuksia vastaan.

On katsottava, että valitusluvan myöntämiseen on ensinnäkin erityistä aihetta sellaisten pahojen oikeudenkäyntivirheiden takia, joiden perusteella ratkaisu olisi purettava ja toisaalta valitusluvan myöntämiseen on muu painava syy. Mainitut oikeudenkäyntivirheet ovat kaiken lisäksi vielä sellaisia, että niiden perusteella valituslupa voidaan myöntää myös niin sanotun prejudikaattidispenssin perusteella.

Tarkasteltaessa oikeudenkäyntivirheitä on heti painokkaasti tuotava esiin, että hovioikeus on jättänyt huomiotta 17.07.1919 annetun Suomen Hallitusmuodon 60 §:n 2 momentin määräyksen, jonka mukaan mitään satunnaisista tuomioistuinta alkoon asetettako. Raastuvanoikeus on kuitenkin tämän jutun käsittelyä varten perustanut tällaisen kielletyn satunnaisen tuomioistuimen kutsumalla oikeuteen merikapteeni Uinon ja merikapteeni Wihurin. Mainittuja meriasiantuntijoita ei ole kuultu

pelkästään asiantuntijoina, vaan nimenomaan meriasiantuntijoina kuten merilaki edellyttää meriasioiden ollessa kyseessä. Meriasiantuntijat tuomarin pöydän takana istuessaan tekivät tässä ominaisuudessa kysymyksiä paitsi kantajan asiamiehelle myös jutun todistajille, mikä kaikki ilmenee jutun pöytäkirjoista. He käyttäytyivät siis meriasiantuntijoiden tavoin merilain 252 §:n (26.5.1967/ 237) mukaisesti. Mutta ei tässä vielä kaikki. Mainitut kapteenit olivat läsnä myös tuomioistuimen salassa pidettävissä neuvotteluissa kun jutun päätöstä tehtiin. Vastaajajärjestöjen jäsenet ja niitä ilmeisesti erittäin lähellä olevat meriasiantuntijat osallistuivat siis tosiasiallisesti jutun käsittelyyn ja tosiasiallisesti myös päätöksen tekemiseen, vaikka hovioikeus itsekin päätöksessään myöntää, että "Kysymyksessä ei tosin ole sellainen merioikeusasia tai meriselvitys, jossa meriasioita tuntevien ja niihin perehtyneiden henkilöiden olisi merilain 251 §:n (295/ 1984) mukaan tullut olla tuomioistuinta avustavina asiantuntijoina läsnä tuomioistuimessa". Hovioikeuden arvelu siitä, että kapteenit eivät ole osallistuneet päätöksentekoon, on pelkkää oletusta. Erittäin todennäköistä päinvastoin on, että mainitut kapteenit olivat aktiivisesti mukana päättämässä jutun ratkaisun sisällöstä.

Hovioikeus toteaa ratkaisussaan, että OK 17 luvun 44 §:n mukaan oikeus saa kuitenkin harkitessaan kysymystä, jonka arvostelemiseen tarvitaan erityisiä ammattitietoja, hankkia asianomaisella alalla toimivan henkilön lausunnon ja että tähän nähden meriasiantuntijoiden lausunnon hankkiminen on ollut perusteltua. Hovioikeus kuitenkin ei ole halunnut ymmärtää, että nyt ei ole ollut kysymys pelkästään lausunnon hankkimisesta, vaan paljon muusta, mikä tekee asiasta pahimmanlaatuisen oikeudenkäyntivirheen.

Raastuvanoikeus on ensinnäkin jättänyt ottamatta huomioon OK 17 luvun 46 §:n 1 momentin selvän määräyksen: " Ennen kuin asiantuntijaa määrätään, on asianosaisia siitä kuultava. Jos asianosaiset sopivat asiantuntijasta, käytettäköön tätä, jos hänet harkitaan soveliaaksi eikä estettä siihen ilmaannu. Oikeus saakoon lisäksi määrätä yhden asiantuntijan."

Mikä pahinta raastuvanoikeus on jättänyt huomiotta OK 17 luvun 47§:n yksiselitteisen määräyksen: " Asiantuntijana alkoon olko

se, joka on asiaan tai jompaankumpaan asianosaiseen sellaisessa suhteessa, että hänen luotettavuutensa sen vuoksi voidaan pitää vähentyneenä." OK 17 luvun 50 §:stä on pääteltävissä, ettei asiantuntija missään nimessä voi olla läsnä oikeudessa päätöstä har- kittaessa puhumattakaan osallistumisesta sen tekemiseen.

Paitsi, että niin sanotut asiantuntijat ovat olleet tiettävasti vastaajajärjestöjä lähellä ja niiden jäseniä, niin viimeisellä raastuvanoikeuden käsittelykerralla istui tuomarinpöydän takana kysymyksiä esittämässä ja myöskin oikeuden salaisissa neuvotteluissa päätöstä tehtäessä taikka kenties jopa päätöstä tekemässä asiamies Taito Toivosen julkisena vihamiehenä pidettävä merikapteeni Paavo Wihuri. Raastuvanoikeudessa ei enää ollut mahdollista esittää näyttöä esim. Wihurin esteellisyydestä eikä hovioikeus ole ottanut huomioon Valtion viljavaraston johtajan, ekonomi Seppo Koivulan 22.6.1993 antamaa valaehtoista todistajalausuntoa, (Liite 2) josta ilmenee mainittu vihamiessuhde.

Tässä yhteydessä kantaja viittaa vielä hovioikeudelle jättämänsä muutoksenhakukirjelmän sivuihin 5-8, joilla kantaja käsittelee laittoman tuomioistuimen perustamista ja toimintaa. Vastaajien asiamies on oikeudenkäynnin kestäessä kaiken aikaa puhunut "merioikeudesta" ja prosessin alussa voimakkaasti vaatinut meriasiantuntijoiden käyttämistä.

Laittoman tuomioistuimen perustamisen lisäksi toinen paha oikeudenkäyntivirhe on se, että raastuvanoikeus on asettanut päätöksensä perustaksi ainakin osittain sellaisia seikkoja, jotka eivät asiaan kuulu ja jotka eivät muutenkaan ole tulleet prosessin kuluessa esille. Raastuvanoikeuden päätös on tullut täytenä yllätyksenä kantajalle perustelujen osalta. Tämän vuoksi kantaja on ollut pakotettu toimittamaan hovioikeudelle kolme valaehtoista todistajalausuntoa, joita hovioikeus ei kuitenkaan millään tavalla ole suvainnut ottaa huomioon eikä siis varannut kantajalle mahdollisuutta kuulustuttaa valaehtoisen todistuksen antajia todistajina. Todistaja Seppo Koivulan lausunto koskee tuomioistuimen kokoonpanoa ja merikapteeni, varatuomari Urpo Vähärannan sekä laivuri,

ei ymmärretty

toimitusjohtaja Jouko Tuomarmäen valaehitoiset todistajalausunnot koskevat kapteenin palkkaamista, aluksen merikelpoisuutta ym. seikkoja. (Liitteet 3 ja 4)

Alioikeus ja sittemmin hovioikeus on unohtanut, että tämän jutun pohjana on korkeimman oikeuden lainvoimaisesti ratkaisema saarron laillisuutta koskeva juttu. Nyt on kysymys vain vahingonkorvauksen suuruuden mittaamisesta eikä mistään muusta.

Kun hovioikeus on jättänyt huomiotta kyseiset kolme valaehitoista lausuntoa, niin koko muutoksenhaulta on vedetty pohja pois vaikka tilanne on ollut prosessin kestäessä raastuvanoikeudessa sellainen, ettei mitenkään olisi ennen alioikeuden päätöksen julistamista voinut tietää em. kolmen todistajan kuulemista jo alioikeudessa välttämättömäksi. Alioikeus esim. puhuu kapteenin hankkimisesta alukselle vasta päätöksessään. Oikeudenkäynnin kestäessä ei kukaan lausu kapteeniasiaista mitään.

Tässä yhteydessä on syytä siteerata Euroopan ihmisoikeussopimuksen 6 artiklaa: " Jokaisella on oikeus kohtuullisen ajan kuluessa oikeudenmukaiseen ja julkiseen oikeudenkäyntiin laillisesti perustetussa riippumattomassa ja puolueettomassa tuomioistuimessa silloin, kun päätetään hänen oikeuksistaan ja velvollisuuksistaan tai häntä vastaan nostetusta rikossyyttestä".

Valituslupaperusteena on myös muu painava syy, jonka osalta on todettava, että sen olemassaoloa on harkittava luonnollisesti ensisijaisesti muutosta hakevan asianosaisen kannalta. Kantajayhtiön toimintaa on pakosta jouduttu harjoittamaan ns. yhden miehen yhtiönä, jonka vastuut ja velat ovat jääneet tämän laatijan, Taito Toivosen, vasttaviksi.

Jo raastuvanoikeudessa tuotiin kirjallisesti esiin, että Nau-teko Oy:n perustamiskokouksessa 10.12.1980 Taito Toivonen merkitsi 99 osaketta ja laivanrakennusinsinööri Asko Kankaanpää 1 osakkeen. Tarkoituksena oli, että yhtiön toiminnan käynnistyttyä Kankaanpää olisi lunastanut yhtiön varsinaiselta rahoittajalta Taito Toivoselta 49 osaketta niin, että yhtiö olisi omistettu puoliksi

kumpikin. Sittenkin Kankaanpään kuolema aiheutti sen, että alkuperäinen suunnitelma ei toteutunut.

Suomen Yhdyspankin ja Eläkevakuutusyhtiö Ilmarisen myöntämän laivan hankintalainan vaatimien henkilökohtaisten takaus-sitoumusten velvoitteiden täyttämiseksi oli Taito Toivonen Nautekno Oy:n laivasitoumuksista selvitäkseen pakotettu myymään huonoissa suhdanneolosuhteissa kolme Turun keskustassa sijainnutta ykkösluokan osakehuoneistoa (yhteensä yli 330 m²). Kuten alioikeudessa todettiin, niin kun Taito Toivonen ei ole mitään perinyt eikä mitään saanut, niin hänen elämäntyönsä taloudelliset hedelmät olivat näin saarron myötä tulleet riistetyiksi.

Tämän laatijalle, Taito Toivoselle, on tämä juttu ainutkertainen. Sen lopputuloksesta riippuu kokonaan tuhoutuuko Toivosen vuosikymmenien työn tulos täydellisesti vai ei. Muutoksenhakijan mielestä muu painava syy valitusluvan myöntämiselle on tätä kautta olemassa vaikkakin muodollisesti kantajana on osakeyhtiö.

Edellä olevan perusteella ja myöskin kaiken sen perusteella mitä raastuvanoikeudessa ja hovioikeudessa on esitetty, pyydetään, että Korkein oikeus myöntäisi Nautekno Oy:lle valitusluvan, koska Korkeimman oikeuden tehtävänä edelleenkin on edistää ratkaisutoiminnallaan oikeudenmukaisuutta. Valitusluvan myöntämiseen on sitäkin suurempi aihe, koska hovioikeuden tuomio on syntynyt äänestyksen jälkeen. Näin ollen on katsottava, että juttu suorastaan vaatii Korkeimman oikeuden auktoritatiivista ratkaisua.

Valitusluvan myöntämistä koskevan pyynnön jälkeen esitetään muutoksen saamiseksi hovioikeuden tuomioon seuraavat vaatimukset ja perustelut tämän muutoksenhaun valitusosassa:

Koska jutussa on ollut sellaisia oikeudenkäyntivirheitä, jotka vaativat ratkaisun purkamista, niin muutoksenhakija pyytää ensisijaisesti, että Korkein oikeus purkaa ja poistaa alempien oikeusasteiden ratkaisut ja palauttaa jutun alioikeuteen laillista käsittelyä varten.

Toissijaisesti ellei edellä olevaan vaatimukseen voida suostua pyydetään, että Korkein oikeus purkaisi hovioikeuden tuomion ja määräisi hovioikeuden järjestämään suullisen käsittelyn, jotta kantajalla olisi tilaisuus kuulustuttaa todistajina em. kolmea todistajanlausunnonantanutta henkilöä ja antamaan jutussa ratkaisunsa uuden aineiston pohjalta.

Siltä varalta, ettei Korkein oikeus suostu kumpaankaan edellä olevaan pyyntöön, pyydetään, että Korkein joka tapauksessa hyväksyisi kanteen kokonaisuudessaan ja velvoittaisi vastaajat korvaamaan kantajan oikeudenkäyntikulut laillisine korkoineen kaikissa oikeusasteissa.

Tarpeettoman toistamisen välttämiseksi, kantaja uudistaa kaiken sen mitä on lausuttu ja vaadittu raastuvanoikeudessa ja hovioikeudessa sekä myös edellä valituslupaa pyydettyä ynnä tuo esille vielä seuraavaa:

Hovioikeus toteaa, että kun järjestöt eivät ole osoittaneet suhteessaan laivaan tapahtuneen muutosta, niiden alukseen kohdistaman saarron on katsottava olleen voimassa ainakin Korkeimman oikeuden tuomion antopäivään 3.7.1985 saakka. Tämä on hätiköity johtopäätös. Saarron on katsottava olevan edelleenkin voimassa kun kukaan ei ole järjestöjen lainvastaisen pakottamisen edessä taipunut.

Hovioikeus katsoo päätöksessään, että saarron on katsottava muodostavan vahingonkorvausvelvollisuuden edellyttämän erittäin painavan syyn. Tästä hovioikeus ei vedä kuitenkaan oikeaa johtopäätöstä eli että aluksen oikeudenvastaista saartoa seuraa täysimääräinen vahingonkorvausvelvollisuus, joka sisältää myös *lucrum cessansin* eli saamatta jääneen voiton.

Vahingon suuruutta miettiessään hovioikeus on harhautunut vastaajajärjestöjä todellisuudessa edustaneiden "asiantuntijoiden" viitoittamalle harhapolulle, kun oikeus katsoo, että m/s Katrina ei ole ollut merikelpoinen enää 30.6.1982 lähtien eli 3 viikon kuluttua siitä, kun se oli tullut yhtiön omistukseensa.

Hovioikeus paljastaa täydellisesti ymmärtämättömyytensä esittämällä merikelpoisuudesta tällaisen näkemyksen. Jokaisen asiaan

Louisa
Myggen
1982

syventyvän pitäisi ymmärtää, ettei suoraan liikenteestä tuleva luokassa oleva laiva menetä noin vain yhtäkkiä merikelpoisuuttaan muutamassa viikossa. Jos joku kymmenistä sertifikaateista olisi päässyt vanhenemaan, niin se olisi voitu uusita parissa, kolmessa päivässä. Prosessin kuluessa kantaja on esittänyt näyttöä useiden sertifikaattien uusimisesta ja kun merikelpoisuudesta on paisutettu kohtalonkysymys, niin merikapteeni Vahäranta ja laivuri Tuomamäki ovat myös merikelpoisuudesta antaneet valaeh-toiset lausuntonsa. Tässä yhteydessä voidaan kiinnittää vielä huomiota esim. Oy Henry Nielsen Ab:n apulaisjohtaja, todistaja Pohjan lausuntoon.

Hovioikeus on todennut, että kantajalla ei ole ollut henkilö-kuntaa eikä kokemusta rahtialuksen liikennöimisestä. Kantaja on nimenomaan esittänyt laajan selvityksen henkilökunnastaan sekä siitä millaista sen merialan kokemus oli. Tällaisella pohjalla olisi ollut helppo silloisessa työllisyystilanteessa palkata tarvittavat lisähenkilöt.

Hovioikeus katsoo edelleen, että kantaja ei ole esittänyt selvitystä sen ilmoituksensa tueksi, että tarkoitus olisi ollut, että joku muu, laivanvarustukseen erikoistunut yrittäjä olisi hoitanut liikennöimisen eikä tuollaisesta järjestelystä aiheutu-via kustannuksia liioin ole selvitetty.

Tästähän on nimenomaan esitetty selvitystä silloin kun juuri tällaiseen operointiin erikoistuneen Oy Henry Nielsen Ab:n apulaisjohtaja Pohja oli raastuvanoikeudessa todistamassa. Johtaja Pohjan laatimat arviolaskelmat saamatta jääneestä voitosta perus-tuvat juuri tällaisten kustannusten huomioonottamiseen.

Esim. saamatta jäänyttä voittoa koskevassa laskelmassa on kustannukset ja rahtitason heikkous otettu huomioon täysin rehel-lisesti niin, että vuodelta 1987 Nautekno Oy:lle olisi tullut nettotappiota Oy Henry Nielsen Ab:n pyörittäessä kyseisellä aluksella rahtiliikennettä viisisataankaksikymmentäkahdeksantuhatta-viisisataaseitsemänkymmentä (528.570) markkaa. Vuodelta 1988 netto-tappio olisi ollut 225.720 markkaa, vuodelta 1989 se olisi ollut

440.640 markkaa, vuodelta 1990 tappio olisi ollut 907.920 markkaa ja vuoden 1991 nettotappio olisi noussut 727.020 markkaan. Alkuvuosi-
sien tuotot tekevät kuitenkin tuottolaskelman positiiviseksi ja
siitähän on nyt kysymys. Selostettu laskelma sisältyy kantajan
raastuvanoikeudelle jättämään 7.9.1992 päivättyyn kirjelmään.

Hovioikeus katsoo vielä edelleen, että on jäänyt selvittämättä,
että yhtiö olisi sopinut kuljetuksista, joiden toteuttamiseen
alukseen kohdistunut saarto olisi estänyt. Tämä on täysin mieletön
vaatimus. Olisihan ollut edesvastuutonta sopia kuljetuksista kun
jo etukäteen varmuudella tiedettiin, että vastaajien saarto olisi
ne estänyt. Eri yhteyksistä on käynyt ilmi riittävän selvästi, että
kannattavia rahteja olisi ollut saatavissa. Eihän vastaajien olisi
muuten ollut syytä edes lähteä saartotoimenpiteisiin.

Hovioikeus väittää, että kun selvitystä siitä, että alusta
olisi voitu käyttää rahtiliikenteessä, ei ole esitetty, niin yhti-
ölle ei ole myöskään aiheutunut vahinkoa aluksen varastoalukseksi
muuttamisesta. Tämä on sellainen väite, jonka vain täydelli-
sesti asiaa tuntemattomat ja ymmärtämättömät henkilöt voivat
esittää. Liikenteestä tulevaa rahtialusta voidaan taatusti käyttää
rahtiliikenteeseen. Tästä on prosessin kuluessa esitetty
vaikka kuinka paljon näyttöä. Liikenteessä ollessakin on aluksella
koko ajan joku sertifikaatti vanhenemassa, mutta niitähän uusi-
taan myös koko ajan liikennöimisen aikana. Jollei tällaista asiaa
pysty ymmärtämään, niin ei voi muuta sanoa kuin, että niin sanotut
"asiantuntijat" ovat täydellisesti hämänneet tuomioistuinten
jäsenet. Alus oli pakosta myytävä ja muutettava varastoalukseksi,
koska saarron vuoksi muuta ratkaisua ei ollut

Helsinki, 27 marraskuuta 1995

Nautokno Oy

Osakeyhtiö, Helsinki

Taito Toivonen

varatuomari
Maariankatu 3 A.4
20100 Turku
puh.921-2324802

Laati:

Helsinki 22.6.1993

No. 008315

Helsingin hovioikeudelle

1.)

Lausuntoani- jonka tarvittaessa olen valmis valallani vahvista-
maan - esitän varatuomari Taito Toivosen pyynnöstä kunnioitta-
vasti:

Kun m/s "Lemmen" oli vuokrattuna Valtion viljavarastolle varas-
toalukseksi käytettiin sitä v. 1985 mm. siten, että se hinattiin
lastissa silloiseen Itä-Saksaan ja hinattiin ruislastissa edel-
leen takaisin Suomeen.

Valtion viljavaraston puolesta oli tällöin kuljetuksia ja las-
tauksia sekä purkauksia valvomaan (ns. supercargo services) pal-
kattu Oy Loadmasters Ltd-niminen helsinkiläinen yhtiö, jossa
toimitusjohtajana ja määräävässä asemassa oli merikapteeni Paavo
Wihuri.

2.)

Mainitun matkan aikana pääsi alukselle varkaita, jotka veivät
sieltä runsaasti tavaraa aina WC-pyttyjä ja aluksen ruoria myö-
ten. Myöskin alukselle oli aiheutettu runsaasti vahinkoja esim.
särkemällä lukittuina olleita viidennessä kerroksessa sijainnei-
ta hyttien ovia.

Kun asioita jälkeensä solviteltiin edusti aluksen silloista
omistajaa, konsulttina Seafaber Inc. Oy:stä Taito Toivonen. Va-
hinkorvauksia koskeneissa neuvotteluissa olivat Taito Toivonen
ja Paavo Wihuri joutuneet saamieni tietojen mukaan erittäin voi-
makkaaseen vastakohtaisuuteen.

Käsitykseni mukaan ei tällaista taustaa vasten voida kyseistä
alusta tai Taito Toivosta koskevissa oikeudenkäynneissä käyttää
Paavo Wihuria ns. esteettömänä asiantuntijana tai oikeuden jäse-
nenä.

Valtion viljavarasto

Seppo Koivula

Todistavat:

Helsingin hovioikeudelle

Lausuntonani, jonka olen tarvittaessa valallani vahvistamaan, ilmoitan kunnioittavasti seuraavaa:

Merimieskokemukseni lyhyesti:

Åbo Navigationsinstitutin kapteeniluokalta 1972.

Merikapteenininkirja 15/01 1974.

Perämiehenä ja päällikkönä eri suomalaisaluksilla

12 vuoden aikana. Yliperämiehenä tanskalaisen

A.P.Møllerin eli Mærsk Line'n supertankkereilla

(330.000 dwt) neljän vuoden aikana.

M/s Lemmenin maatoissa Aurajoessa vuonna 1982 otin

yhteyttä varatuomari Taito Toivoseen tarkoituksella

neuvotella kyseisen aluksen päällikkyydestä, koska

olin päättänyt pyrkiä pois tanskalaisen varustamon

palveluksesta johonkin suomalaiseen varustamoon.

Olin kiinnostunut m/s Lemmenistä (ex Katrina), koska

se oli silloisessa Suomessa ainut täyskonttialus ja

hyväkuntoisena sillä olisi ollut mahdollista harjoit-

taa tuottavaa rahtaustoimintaa. Neuvottelimme

useita kertoja vuoden 1982 ja kevään 1983 aikana. Toivonen mainitsi neuvottelleensa pöytäliikyydestä myös mm. merikapteenien Jorma Ervanmaan ja Aukusti Kuivalaisen kanssa.

Tutustuin alukseen ja sen sertifikaatteihin hyvin ja tulin täysin vakuuttuneeksi, että sillä olisi päästy liikenteeseen lyhyellä varoitusaajalla kunhan miehistö vain onnistuttaisiin pestamaan.

Tiesin alan puheiden perusteella jo hyvin, että ms. Lemmen oli merenkulkujärjestöjen boikotissa ja olen samoin täysin vakuuttunut, että ennenkuin boikotti olisi asianmukaisella julkisuudella virallisesti peruutettu, niin ei olisi ollut mahdollista saada alukseen miehistöä. Tämä on alalla yleisesti tunnettu fakta, eikä boikotin toteuttamiseen näin ollen tarvittu mitään ympärivuorokautisia boikottivartijaryhmiä laiturilla. Aluksen miehittäminen ja liikkeelle lähtö ovat niin suuria tapahtumia, että merenkulkujärjestöt olisivat hyvin ehtineet puuttumaan tapahtumien kulkuun ja estämään liikenteeseen lähtemisen. Jokainen, joka olisi mennyt boikotissa olevaan laivaan miehistön jäseneksi olisi tuhonnut ammatillisen tulevaisuutensa Suomessa ja ehkä merenkulkujärjestöjen kansainvälisten yhteyksiäkin muuallakin.

Neuvotteluissa 1982 ja 1983 Taito Toivosen kanssa

tarkistin , kuten jo on mainittu
lisesti aluksen kunnan ja paperit ja tuolloin
erikoisesti kiinnitin huomiota aluksen jääluok-
kaan ja voimakkaaseen pääkoneeseen, todeten
että alus oli päälliköksi tarjoutuessani
Lloydsin 100 A 1 luokassa. Ammattiliittojen
boikotti oli täysin käsittämätön minulle ja
jokainen makuupäivä tuotti Toivosen Nautekn Oy:lle
ammattiliittojen aiheuttamana vuosina 1982- 1987
laskelman mukaiset menetykset. Tämän osalta viit-
taan Oy Nielsen Shipping Services LTD:n apulais-
johtaja Hannu Pohjan arviointiin menetyksistä.
Viittaaan myös siihen, että Korkein Oikeus on
todennut po. saarron-oikeudenvastaiseksi 9/6 1982
lähtien.

Turussa maaliskuun 27 päivänä 1993.

Urpo Vähäranta
Urpo Vähäranta

Merikapteeni
Varatuomari
Uusikaupunki

on samalla
osittain.
yhteydessä on mainittava
sarinumero tai palautettava tämä

Helsingin hovioikeudelle

Lausuntonani- jonka tarvittaessa olen valmis valallani vahvistamaan- ilmoitan kunnioittavasti seuraavaa:

Vuosina 1982 - 1983 olin Saaristomeren Hinaus Oy:n ja Paratug Ltd Oy:n palveluksessa teknillisenä johtajana ja osakkeenomistajana. Olen edelleen hinausliiketoiminnan piirissä ja olen toiminut alalla kaiken kaikkiaan noin 30 vuotta.

Ensinnäkin vahvistan, että oheinen Saaristomeren Hinaus Oy:n ja Nautekno Oy:n välillä 20.7.1982 allekirjoitettu hinaussopimus on oikea. Turun puoleisessa reitin päässä oli nimenomaan Turun satamaviranomaisten kannanotoista johtuen sovittu käytettäväksi AuraJoen kapeuden takia kahta hinaajaa. Aluksen koneiden kunnolla ei ollut asian kanssa mitään tekemistä, koska aluksen oma koneita ei ollut tarkoitus hinausmatkan aikana lainkaan käyttää eikä ms. Katrinalla tällöin ollut mukana tätä varten konemiehistöä.

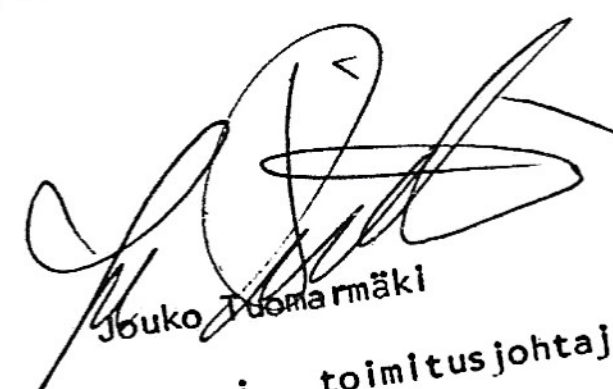
Hinaustoimeksianto johtui kuten alalla yleisesti tiedettiin lehtikirjoitusten ja merimiesten puheluiden perusteella siitä, että ms. Katrina oli merenkulkujärjestöjen saarrossa ja että miehistön pestäminen siihen oli epäonnistunut järjestöjen palautuksen takia. Allekirjoittanut sen paremmin kuin hinaajiemme miehistötkään eivät olleet alan ammattiyhdistysjärjestöjen jäseniä. Hinaajan miehistöltä saamani tietojen mukaan järjestöjen edustajat olivat estelleet matkaan lähtöä. Käntäluodossa, mutta lähtö kuitenkin onnistui sen jälkeen kun poliisit olivat saapuneet paikalle.

Aluksen maatessa AuraJoessa vuosina 1982 ja 1983 olin useasti paikalla kun konemestarit Ari Hellman ja Pertti Vilen käyttivät ja testasivat pääkonetta ja apukonetta. Tämä tapahtui mm. luokitustarkastuksia varten, mutta etenkin sen takia, kuten Taito Tolvo nen usein sanoi, että kaiken oli oltava kunnossa mahdollisimman nopeaa lähtöä varten kun saartokysymys ennemmin tai myöhemmin selviäisi.

Keskustelin myös usein Taito Tolvosen kanssa aluksen miehittämiseen ja miehist-

siis jäsenten henkilö-
ien nimiä myöten. Selväähän oli, että Taito
ollut kovinkaan innostunut ammattiyhdistysaktiivien tulosta miehistö-
Olen vakuuttunut, että Nautekno Oy:n tarkoituksena oli alun pitäen mah-
dollisimman kiireesti saada alusliikenteeseen jos miehistön hankkiminen vain olisi
onnistunut. -Järjestöjen yleisesti alalla tiedossa ollut saarto esti kuitenkin kai-
ken mahdollisen miehistöhankinnan. Myöhemminhän suunnitelmat sitten muuttuivat kun
saartokysymys ei lauennut ja tuli mahdollisuus saada alus Valtion Viljavarastolle
varastokäyttöön.

Turussa, maaliskuun 17 päivänä 1993


Jouko Tuomarmäki
Laivuri, toimitusjohtaja, Turku

Todistavat:

Saga Lehtinen

Sari Savanto

KOPIDKONE SUKANNUT
PARI SIIVUA KOPUSTA,
MUTTA ORIGINALIT
LIEVENÄT JOSSAIN
ARKISTOISSA?

HUOM. HISTORIAN -
KIRJOITUKSET!

.. samalla
.. kansa.

.. yhteydessä on mainittava
.. numero tai palautettava tämä