Merivahingonlaskija
Dispaschören
The Average Adjuster in Finland

EV 6/2017, annettu 19.12.2017

Korvausselvityksen hakija (jäljempänä ”hakija”) oli myynyt Volvo Pentan D6-370 A-C -sisäperämoottorilla varustetun Grandezza 28 WA -moottoriveneen A:lle. A:n yrittäessä käyttää venettä 25.6.2011 ei veneen moottori käynnistynyt. Vene toimitettiin yhtiö B:lle korjattavaksi, jolloin vian syyksi ilmeni, että veneen moottorin sähköboksit (PCU ja HCU) olivat rikkoontuneet. Yhtiö B suoritti korjauksen takaisinkutsukampanjan perusteella ilman korvausta, koska veneen moottorin valmistaja oli ilmoittanut kyseisissä sähköbokseissa olleista valmistusvioista. Korjauksen jälkeen veneen moottori jätti kuitenkin uudelleen käynnistymättä 28.7.2011. A palautti veneen yhtiö B:lle korjattavaksi, jolloin selvisi, että takuukorjauksessa asennetut uudet sähköboksit olivat rikkoontuneet. Tätä korjausta yhtiö B ei kuitenkaan suorittanut ilman korvausta, vaan laskutti siitä A:lta 13.644,39 euroa.

A nosti käräjäoikeudessa kanteen hakijaa vastaan. A katsoi, että veneessä oli KSL 5:12 §:n tarkoittama virhe, ja vaati ensisijaisesti kaupan purkua ja kauppahinnan palauttamista sekä veneen korjauskustannuksia 13.644,39 euroa. Oikeudenkäynnin välttämiseksi A:n ja hakijan välillä tehtiin sopimus, jossa osapuolet sitoutuivat odottamaan Volvo Pentan Ruotsin tehtaan testituloksia rikkoutuneista sähköbokseista. Mikäli tuloksia ei saataisi määräaikaan mennessä, hakija maksaisi A:lle vahingonkorvauksena 18.232,49 euroa. Testituloksia ei saatu määräajan edellyttämässä ajassa, joten hakija maksoi sovitun korvauksen. Sopimukseen liittyen A antoi hakijalle saatavan siirtokirjan, jolla se siirsi maksetun saatavan kaikkine oikeuksineen perittäväksi veneen ja/tai siinä olevan moottorin ja muiden teknisten laitteiden valmistajalta, asentajalta, maahantuojalta tai vakuutusyhtiöltä.

Oikeudenkäynnin ollessa vielä vireillä A oli tehnyt 29.2.2012 vahinkoilmoituksen vakuutusyhtiölle (jäljempänä ‘yhtiö’). Yhtiö antoi kuitenkin kielteisen korvauspäätöksen katsoen, että koska sähköboksit olivat rikkoutuneet kaksi kertaa lyhyen ajan sisällä, oli syytä epäillä teknistä/sähköistä vikaa sähköjärjestelmän muissa komponenteissa.

Volvo Pentan tehtaalta myöhemmin saatujen testitulosten mukaan moottorin osat olivat vaurioituneet sähköisen ylilatauksen aiheuttamana. Volvo Pentan edustaja Suomessa arveli ylilatauksen olleen todennäköisesti seurausta salamasta. Tämän tiedon valossa hakija pyysi yhtiötä käsittelemään venevahinkoasian uudestaan, mutta yhtiö antoi jälleen kielteisen korvauspäätöksen. Ilmatieteen laitokselta saadun selvityksen mukaan veneen olinpaikan läheisyydessä oli vahinkopäivänä salamoinut. Lisäksi yhtiö B:n edustajan antamassa asiantuntijalausunnossa veneen vaurioiden todettiin

viittaavan yksiselitteisesti salaman aiheuttamaan ylijännitepiikkiin. Näiden uusien asiakirjojen valossa hakija pyysi yhtiötä käsittelemään korvaushakemuksen vielä uudestaan. Yhtiö antoi kuitenkin jälleen kielteisen korvauspäätöksen. Yhtiö B:n edustajan annettua vielä uuden asiantuntijalausunnon, jonka mukaan ainoa mahdollisuus rikkoontumiselle oli salaman aiheuttama suuri ylijännitepiikki, hakija pyysi yhtiötä vielä kertaalleen käsittelemään asian uudestaan, mutta yhtiö kieltäytyi edelleen korvaamasta vahinkoa.

Merivahingonlaskijan korvausselvitysmenettelyssä hakija vaati yhtiöltä vakuutuskorvauksena summan, jonka suuruudeksi ennen omavastuun vähentämistä tarkentui korvausselvitysmenettelyn aikana 16.343,46 euroa. Vaadittu vakuutuskorvaus koostui veneen korjauskustannuksista 13.443,45 euroa, hinauskustannuksista 1.200 euroa, käyttöhyödyn menetyksestä 1.000 euroa ja asiantuntijalausunnon hankkimiskuluista 680 euroa. Lisäksi hakija vaati korkolain 4 §:n 1. momentin mukaista viivästyskorkoa 20.12.2013 lukien, asianajokuluja 4.800 euroa viivästyskorkoineen ja yhtiötä korvaamaan merivahingonlaskijan palkkion ja kulut. Yhtiö vaati merivahingonlaskijaa hylkäämään hakijan vaatimukset ja velvoittamaan hakija korvaamaan yhtiön vastauskulut 1.895 euroa laillisine viivästyskorkoineen.

Yhtiön mukaan oikeus mahdolliseen vakuutuskorvaukseen oli menetetty, koska vahinkotapahtumasta ei ollut ilmoitettu vakuutusehtojen ja VSL 73 §:n mukaisesti viimeistään vuoden kuluessa siitä, kun korvauksen vaatija oli saanut tiedon saamisestaan. A:n tekemään vahinkoilmoitukseen oli vahinkopäiväksi merkitty 25.6.2011 eli päivä, jolloin veneen moottori oli jättänyt ensimmäisen kerran käynnistymättä. Yhtiön mukaan 28.7.2011 sattuneesta vahingosta ei ollut ilmoitettu yhtiölle. Koska oikeus mahdolliseen vakuutuskorvaukseen oli näin ollen menetetty, ei se ollut myöskään siirrettävissä hakijalle. Hakijan mukaan vahinkoilmoitukseen oli vahingossa merkitty virheellinen päivämäärä, ja yhtiölle oli vahingon selvittelyn kuluessa selvinnyt oikea vahinkopäivä. Hakija katsoi, ettei A olisi edes voinut vaatia ensimmäisestä vahingosta vakuutuskorvausta, koska sen korjaaminen oli suoritettu takaisinkutsukampanjan perusteella veloituksetta ja näin ollen A:lle ei ollut aiheutunut ensimmäisen vahingon osalta korvattavaa vahinkoa.

Hakijan mukaan veneen ohjausyksiköt olivat vaurioituneet 28.7.2011 salamaniskun seurauksena. Sovellettavien vakuutusehtojen mukaan vakuutus korvasi salamaniskun aiheuttaman vahingon palovahinkona. Hakijan mukaan Ilmatieteen laitoksen selvitys salamoinnista vahinkopäivänä osoitti, että veneen olinpaikassa oli esiintynyt voimakasta salamointia. Yhtiö B:n edustajan asiantuntijalausuntojen mukaan vauriot viittasivat yksiselitteisesti salaman aiheuttamaan ylijännitepiikkiin. Veneen moottorin vauriot olivat kohdistuneet kahteen moottorin ohjausyksikköön ja common rail -paineanturiin, joiden vaurioituminen oli lausuntojen mukaan seurausta salaman aiheuttamasta

äkillisestä ylijännitepiikistä. Yhtiö puolestaan katsoi, ettei hakija ollut näyttänyt vahinkotapahtuman olleen seurausta salamaniskusta. Yhtiön mukaan salamaniskusta ei ollut minkäänlaisia jälkiä. Veneen moottori oli hajonnut kaksi kertaa lyhyen ajan sisällä, mikä yhtiön mukaan viittasi laitevikaan tai puutteelliseen asennukseen. Merivesisuodattimien viallisen kannen takia oli moottorin sähköosien kastuminen saattanut aiheuttaa oikosulun. Vakuutusehtojen mukaan vakuutuksesta ei korvattu vahinkoa, joka oli aiheutunut moottorille yksinomaan oikosulusta. Yhtiö esitti, ettei veneen olinpaikassa ollut edes ukkostanut vahinkopäivänä. Yhtiön tietojen mukaan veneen olinpaikassa oli kaunis kesäpäivä, kun venettä yritettiin käynnistää vahinkopäivänä. Yhtiön mukaan yhtiö B:n asiantuntijalausuntoja ei voinut pitää puolueettomina, koska moottorin korjauksen suorittaneen yhtiö B:n etu oli välttää oma vastuunsa asiassa.

Asiassa esitetyn aineiston perusteella merivahingonlaskija piti ilmeisenä, että yhtiö oli vahingon käsittelyn aikana tullut tietoiseksi siitä, että vakuutuskorvausta oli haettu 28.7.2011 sattuneesta vahingosta. Vahinkoilmoitus oli tehty 29.2.2012 eli ehtojen mukaisessa vuoden määräajassa. Näin mahdollinen oikeus vakuutuskorvaukseen oli myös ollut siirrettävissä hakijalle. Merivahingonlaskija katsoi, että Ilmatieteen laitoksen selvitys osoitti selvästi, että veneen olinpaikan läheisyydessä oli vahinkopäivänä ukkostanut. Koska vahinkopäivänä oli selvityksen mukaan salamoinut, piti merivahingonlaskija salamoiden aiheuttamia vahinkoja mahdollisina. Volvo Pentan tehtaan analyysin mukaan moottorin vauriot olivat sähköisen ylilatauksen aiheuttamia. Yhtiö B:n edustajan lausuntojen mukaan veneen moottorin vauriot viittasivat yksinomaan salamaniskuun. Moottorin common rail -paineanturi oli vaurioitunut. Kyseinen anturi ei yhtiö B:n edustajan mukaan vaurioitunut muusta syystä kuin äkillisestä ylijännitteestä. Veneen moottori oli 2-napainen sähköjärjestelmän osalta, mikä sulki pois johtoliitoksen kastumisen aiheuttaman oikosulkuteorian, jossa toinen sähkölaite olisi voinut aiheuttaa toiselle vaurioita aiheuttamalla suuren jännitepiikin. Akku toimi järjestelmässä jännitteen varaajana ja tasaajana estäen jännitepiikin pääsyn latausgeneraattorilta moottorin sähköjärjestelmään. Moottorin latausgeneraattori ei pystynyt tuottamaan riittävää, common rail -anturin sisäisen ilmavuon ylittävää jännitettä. Merivahingonlaskija katsoi, että vaikka yhtiö B:n etu olisi voinut olla välttää oma vastuunsa, ei se tarkoittanut sitä, että yhtiö B:n edustajan asiantuntijalausunnot tuli jättää korvausselvitysasiassa huomiotta. Merivahingonlaskijan oli arvioitava, mikä merkitys niille kunkin seikan osalta oli annettava.

Mikäli salama olisi moottorin vaurion syy, olisi sen yhtiön mukaan pitänyt vaurioittaa moottorin sähköosia laajemmin. Hakijan merivahingonlaskijalle toimittamassa sähköpostiviestissä yhtiö B:n edustaja totesi, ettei ollut lainkaan mahdotonta, että salamanisku aiheutti vain moottorin elektroniikalle vaurioita, koska juuri moottorin elektroniikka oli yleensä aluksessa herkimmin haavoittuvaa. A:n hakijaa vastaan

käräjäoikeudessa nostaman kanteen kirjallisena todisteena olleen asiantuntijalausunnon mukaan salamanisku pystyi vaurioittamaan elektronisia laitteita joko suorana salamaniskuna tai salaman aiheuttamana voimakkaana sähkökentän muutoksena, joka indusoi johtimiin ja muihin osiin sähkövarauksia ja niiden värähtelyjä. Jälkimmäisessä tapauksessa elektroniikan herkkien komponenttien ytimien rakenteet saattoivat tuhoutua jopa ilman minkäänlaisia ulkoisia jälkiä. Asiantuntijalausunto päätyi siihen tulokseen, etteivät vauriot olleet aiheutuneet ukkosesta, mutta kyseinen johtopäätös oli perustunut siihen käsitykseen, ettei vahinkopäivänä ollut ukkostanut. Lausunnon antamisajankohtana ei Ilmatieteen laitoksen selvitystä ollut vielä käytettävissä.

Yhtiö esitti vaihtoehtoisia syitä vahingolle, kuten merivedensuodattimen kannen viallisuus ja moottorin ohjainyksikköjen viallisuus tai niiden virheellinen asentaminen. Vaikka veneen sähköboksit olivat hajonneet kaksi kertaa lyhyen ajan sisällä, merivahingonlaskija kiinnitti huomiota siihen, että kyse oli ollut erilaisista bokseista, ei samasta. Ensimmäisellä kerralla sähköbokseissa oli ollut valmistusvirhe, jonka vuoksi ne oli vaihdettu valmistajan takaisinkutsukampanjan perusteella ilmaiseksi. Moottoriin oli vaihdettu uudet sähköboksit, joissa kyseistä vikaa ei pitänyt ilmetä. Toisen vaurion jälkeen asennetut sähköboksit olivat hakijan mukaan kestäneet veneessä toistaiseksi. Merivahingonlaskija piti todennäköisenä, että ensimmäisellä ja toisella kerralla veneen sähköboksit olivat hajonneet eri syistä, sillä vain jälkimmäisellä kerralla oli jouduttu vaihtamaan common rail -paineanturi, joka yhtiö B:n antaman lausunnon perusteella hajosi vain ja ainoastaan ylijännitteestä. Vene ei ollut saatujen tietojen mukaan kytkettynä maasähköön, eivätkä sen omat generaattorit pystyneet tuottamaan anturin rikkovaa ylijännitettä. Vaihtoehtoisten syiden osalta yhtiö B:n edustajan lausunnossa todettiin, että veneen moottorin sähköjärjestelmä oli 2-napainen, joten sähköiset laitteet eivät olleet yhteydessä toisiinsa moottorissa esimerkiksi runkomaadoituksen kautta. Tämä poissulki lausunnon mukaan mahdollisen johtoliitoksen kastumisen aiheuttaman oikosulkuteorian, jossa toinen sähkölaite olisi voinut aiheuttaa toiselle vaurioita aiheuttamalla suuren ylijännitepiikin. Merivahingonlaskija katsoi, että hakijan esittämä vahinkomekanismi, jossa todennäköisesti veneen lähistölle iskenyt salama oli veden välityksellä ja vetolaitteen kautta päässyt vaurioittamaan venettä, oli sääolosuhteista saadun selvityksen mukaan täysin mahdollinen. Yhtiö B:n lausunnon mukaan salamaniskun aiheuttamia vaurioita korjattiin vuosittain useita. Niissä vain herkimmät osat, eli moottorin ohjainboksi ja common rail -paineanturi olivat saattaneet vahingoittua ja sähköosat olivat muutoin jääneet vahingoittumatta. Yhtiö ei ollut osoittanut muuta syytä vahingolle kuin virheellisen tuotteen tai asennuksen. Merivahingonlaskija katsoi esitetyn aineiston perusteella hakijan esittämän vahinkosyyn selvästi todennäköisemmäksi kuin yhtiön esittämän syyn. Hakija oli esittänyt lausunnoin ja selvityksin selvää näyttöä ukkosen aiheuttamasta ylijännitevahingosta. Vastaavasti

yhtiö ei ollut esittänyt sellaista vastanäyttöä, joka asettaisi hakijan esittämät selvitykset kyseenalaisiksi, vaan oli lähinnä kyseenalaistanut lausunnonantajien motiiveja.

Hakijan yhtiöltä vaatima vakuutuskorvaussumma 16.323,45 euroa koostui veneen korjauskustannuksista 13.443,45 euroa, hinauskustannuksista 1.200 euroa, käyttöhyödyn menetyksestä 1.000 euroa ja asiantuntijalausunnon hankkimiskuluista 680 euroa. Omavastuu palovahingon osalta oli 150 euroa. Näin ollen vaatimusten yhteissummaksi saatiin 16.173,45 euroa. Hakijan vaatimus perustui korjauskustannusten osalta yhtiö B:n 15.8.2011 päivättyyn laskuun, joka oli määrältään 13.644,49 euroa. Lasku sisälsi kuitenkin toimenpiteitä, joilla ei ollut tekemistä ohjainyksikön vaurioitumisen kanssa. Kun nämä erät vähennettiin laskusta, saatiin sen määräksi 13.443,45 euroa. Yhtiö huomautti, että tästä tarkennuksesta huolimatta laskusta oli mahdoton päätellä varmuudella, mitkä sen sisältämistä toimenpiteistä olivat seurausta väitetystä vahinkotapahtumasta. Merivahingonlaskija katsoi laskun toimenpide-erittelyjen muiden kohtien kuin 7 “hihna”, 8 “siipipyörä” ja 19 “hellan testaus” liittyneen sähköjärjestelmän korjaukseen, minkä vuoksi ne voitiin hyväksyä. Yhtiö esitti epäilyksensä siitä, oliko korjaamolaskua ylipäänsä koskaan suoritettu yhtiö B:lle. Yhtiö kummeksui myös sitä, että laskun tilauspäiväykseksi oli merkitty 11.7.2011, kun väitetty vahinkopäivä oli 28.7.2011. Hakijan merivahingonlaskijalle toimittamien asiakirjojen joukossa oli ote sähköpostikirjeenvaihdosta, jossa yhtiö B:n edustaja vahvisti, että yhtiö B oli 14.9.2011 saanut suorituksen kyseiseen korjaamolaskuun. A:n käräjäoikeudessa hakijaa vastaan nostamasta kanteesta kävi ilmi, että yhtiö B:n korjaamolaskun suoritti A hakijan siitä kieltäydyttyä. Näin ollen merivahingonlaskija piti uskottavana, että yhtiö B oli saanut suorituksen 15.8.2011 päivätystä laskusta A:n maksamana. Yhtiö B:n mukaan laskun tilauspäiväys perustui siihen, että tilaus oli avattu järjestelmään ensimmäisen 25.6.2011 sattuneen vahingon korjauksen yhteydessä.

Kuljetuskustannusten osalta merivahingonlaskija totesi, että sovellettavien vakuutusehtojen mukaan kohteen korjauskustannusten lisäksi korvattiin kuljetuskulut vakuutusyhtiön hyväksymään korjaamoon. Niiden korvaaminen edellytti vakuutusehtojen perusteella korvattavan vakuutustapahtuman olemassaoloa. Hakija ei ollut toimittanut merivahingonlaskijalle tositetta kuljetuskustannuksista. 29.2.2012 päivätyn vahinkoilmoituksen ja A:n käräjäoikeudelle osoittaman haastehakemuksen mukaan hinauskustannukset olivat olleet määrältään 1.200 euroa. Veneen koko huomioon ottaen hinaus oli edellyttänyt hinausyrityksen tarjoaman kaluston käyttöä olettaen, että hinaus oli tehty maitse. Yhtiö ei ollut erikseen paljoksunut kuljetuskustannusten määrää. Näin ollen merivahingonlaskija katsoi kuljetuskustannuksia koskevan vaatimuksen määrältään asianmukaiseksi.

Käyttöhyödyn menetyksen osalta merivahingonlaskija totesi, että A:n vakuutuskirjan mukaan vene oli ollut vakuutettuna vakuutuksella, jonka korvauspiiriin ei

vakuutusehtojen mukaan kuulunut keskeytysvahinko. Näin ollen hakijan vaatimus käyttöhyödyn menetyksestä ei voinut tulla korvattavaksi A:n venevakuutuksesta.

Hakija oli myös vaatinut yhtiöltä asiantuntijalausunnon hankkimiskuluja 680 euroa. Kyseessä oli asiantuntijalausunto, joka oli ollut A:n hakijaa vastaan käräjäoikeudessa nostaman kanteen kirjallisena todisteena. Yhtiön mukaan asiantuntijalausunto oli asianosaiskulu, joka olisi voinut tulla korvattavaksi vain oikeusturvavakuutuksesta. Merivahingonlaskija katsoi, ettei kyseisen asiantuntijalausunnon korvaaminen venevakuutuksesta tullut vakuutusehtojen mukaan kyseeseen.

Yhtiö vaati, että mikäli kyseessä oli vakuutuksesta korvattava vahinkotapahtuma, oli vakuutuskorvauksesta vähennettävä arvonlisävero vakuutusehtojen kohdan 19.11 mukaisesti. Tältä osin merivahingonlaskija totesi, että vakuutuskorvauksen mahdollisina saajina oli alun perin ollut A, joka ei voinut vähentää omassa verotuksessaan vahingon korjaamisesta syntyneen laskun arvonlisävero-osuutta. Yhtiö vaati hakijaa näyttämään, miten A:lle suorittaman korvauksen osalta oli toimittu arvonlisäveron suhteen. Hakija vastasi, että se oli suorittanut A:lle vahingonkorvausta eikä arvonlisäverollista laskua. Hakija myös toimitti merivahingonlaskijalle yhtiön kirjanpidon muistiotositteen ja otteen kirjanpidon pääkirjasta, josta kävi ilmi, ettei A:lle suoritettu määrä ollut sisältänyt arvonlisäveroa, josta vähennys olisi voitu tehdä. Merivahingonlaskija katsoi, että vaaditun vakuutuskorvauksen perusteena oli tässä tapauksessa voinut olla vakuutusehdon 19.2.2 mukaisesti vain lasku vahinkotapahtumasta seuranneiden vaurioiden korjaamisesta. Tämän laskun oli suorittanut A, joka ei ollut voinut vähentää sen arvonlisävero-osuutta verotuksessaan. A:lle maksettu vahingonkorvaus ei ollut sisältänyt arvonlisäveroa. Näin ollen vakuutuskorvauksesta ei myöskään tullut vähentää arvonlisäveron osuutta.

Asianosaiset esittivät myös vaatimuksia vastapuolen velvoittamiseksi korvaamaan asianajo- tai vastauskuluja. Tältä osin merivahingonlaskija totesi, että korkeimman oikeuden ratkaisusta KKO 783/22.9.1982 ilmenevän oikeusohjeen mukaisesti vain tuomioistuin voi antaa lausuman siitä, miten korvausselvityksestä aiheutuneet asianosaiskulut tulisi asianosaisten kesken jakaa. Merivahingonlaskija ei voinut määrätä korvattavaksi korvausselvitysmenettelystä asianosaisille aiheutuneita asianosaiskuluja. Myöskään vakuutusehdot eivät sisältäneet määräystä vahinkoselvittelymenettelyn kustannusten korvaamisesta.

Hakija vaati merivahingonlaskijaa määräämään yhtiön maksamaan merivahingonlaskijan kulut ja palkkion. Tältä osin merivahingonlaskija totesi, että merivahingonlaskijan kulujen ja palkkioiden osalta oli venevakuutusasioissa jo 1970-luvulta lähtien noudatettu käytäntöä, jonka mukaan vakuutusyhtiö maksoi nämä kustannukset riippumatta siitä, oliko asian saattanut merivahingonlaskijan käsiteltäväksi

vakuutettu vai vakuutusyhtiö. Periaate oli vahvistettu vuonna 1980 silloisen Vahinkovakuutusyhdistyksen venejaoston kokouksessa 25.5.1980 (kokous 15/1980). Merivahingonlaskijan mukaan menettely, jossa kuluttajan asemassa oleva vakuutuksenottaja tai vakuutettu joutui suorittamaan erimielisyyden ratkaisevan viranomaisen kustannukset, ei soveltunut luontevasti niihin periaatteisiin, joita oikeusjärjestyksessämme sovellettiin kuluttajiin (ks. Esko Hoppu, Oikeudenkäynti merivakuutusasioissa II, Defensor Legis nro 2/98, s. 182). Periaate oli omaksuttu siis kuluttajan asemassa olevia vakuutettuja varten, eikä sitä koskeva aineisto ilmaissut, kuinka vakuutuskorvauksen siirtotilanteissa meneteltäisiin. Mikäli kuluttajia koskevaa periaatetta ei sovellettu, sovellettiin vuodelta 1960 peräisin olevaa asetusta (208/60), jolla oli muutettu merivahingonlaskijaa koskevan asetuksen (121/36) 9 §. Tuon määräyksen mukaan merivahingonlaskijalla oli oikeus ottaa merivahingonlaskijan korvausselvitystä pyytäneeltä asianosaiselta palkkiota sen mukaan mitä selvityksen laajuus ja vaikeusaste sekä sen vaatima työ edellyttivät. Merivahingonlaskija katsoi, että vaikka tässä jutussa venevakuutus oli ollut alun perin kuluttajan asemassa olevien henkilöiden nimissä, korvausselvityksen ja korvauksen hakija – eli siirron jälkeinen vakuutettu – oli yritys, joka ei ollut rinnastettavissa kuluttajaan ja jonka liiketoimintaan hakemus korvausselvityksestä oli liittynyt.

Vaatimukset enemmälti hyläten merivahingonlaskija velvoitti yhtiön korvaamaan hakijalle vakuutuskorvauksena 14.493,45 euroa korkolain 4 §:n 1. momentin mukaisine viivästyskorkoineen 20.12.2013 lukien. Merivahingonlaskija velvoitti hakijan maksamaan merivahingonlaskijan kulut ja palkkion.