

TEKNILLINEN KORKEAKOULU
Insinööritieteiden ja arkkitehtuurin tiedekunta
Maanmittaustieteiden laitos

**MERIYMPÄRISTÖÖN JA MERIPELASTUK-
SEEN LIITTYVÄT KESKEISET SOPIMUKSET
JA LAINSÄÄDÄNTÖ — VASTUUT SUOMEN-
LAHDEN ALUSÖLJYVAHINGOISSA**

Teknillisen korkeakoulun talousoikeuden
laboratoriossa tehty diplomityö

06.12.2009

Tekniikan ylioppilas
Laura Sariola
56091D

Työn valvoja: ma. professori Erja Werdi
Työn ohjaajat: professori Pentti Kujala
ma. professori Erja Werdi

TEKNILLINEN KORKEAKOULU Insinööritieteiden ja arkkitehtuurin tiedekunta		DIPLOMITYÖN TIIVISTELMÄ
Tekijä: Laura Sariola		
Työn nimi: Meriympäristöön ja meripelastukseen liittyvät keskeiset sopimukset ja lainsäädäntö — Vastuut Suomenlahden alusöljyvahingoissa		
Päivämäärä: 6.12.2009	Kieli: suomi	Sivumäärä: 90
Tutkinto-ohjelma: Kiinteistöalustus		
Pääaine: Talousoikeus	Professuuri: Maa-29 Talousoikeus	
Valvoja: ma. professori Erja Werdi		
Ohjaajat: professori Pentti Kujala ja ma. professori Erja Werdi		
<p>Työssä tarkastellaan vastuiden jakautumista Suomenlahdella tapahtuvissa alusöljyonnettomuustilanteissa. Lisäksi tarkastellaan niihin liittyvää meriympäristön, pilaamisen ja meriturvallisuuden keskeistä kansainvälistä merioikeutta ja Suomen lainsäädäntöä. Työn tavoitteena oli selvittää oleelliset seikat, jotka vaikuttavat suurille aluksille tapahtuvien alusöljyvahinkojen hoitamiseen ja ehkäisemiseen.</p> <p>Tutkimus liittyy läheisesti Merikotka-tutkimuskeskuksen METKU-hankkeeseen, jossa keskitytään meriturvallisuuden kehittämiseen. Tutkimus pohjautuu kansainvälisten sopimusten, Suomen ja EU-lainsäädännön sekä ohjeiden tarkasteluun. Tarkastelu on tehty alan kirjallisuuden, internetin ja tietokantojen, kuten Finlexin, Edilexin ja EUR-Lexin avulla. Lisäksi työssä on tehty teemahaastatteluita käytännön selvittämiseksi.</p> <p>Tutkimustulosten perusteella työssä esitetään, että meriympäristöön ja turvallisuuteen liittyvää kansainvälistä kehitys- ja yhteistyötä jatketaan. Eri-tyistä huomiota olisi hyvä kiinnittää nopeaan ja tulokselliseen yhteistyöhön varustamoiden ja luokituslaitosten kanssa. Todennäköisesti tarvitaan tarkennuksia myös öljyntorjuntaan osallistuvien tahojen vastuiden jakautumiseen aluemerellä, talousvyöhykkeellä ja aavalla merellä.</p> <p>Suomenlahden herkkä meriympäristö tarvitsee jatkuvasti aktiivisia toimenpiteitä öljyonnettomuuksien ehkäisyyn ja niihin varautumiseen. Kansallinen ja EU-lainsäädäntö sekä kansainväliset sopimukset ovat turvallisuuden ja ympäristöriskien laajuuden ja ajankohtaisuuden kannalta usein liian hitaita, vaikkakin jatkokehityksen kannalta välttämättömiä instrumentteja.</p>		
Avainsanat: vastuut, saastuttaminen, alus, onnettomuus		

HELSINKI UNIVERSITY OF TECHNOLOGY Faculty of Engineering and Architecture		ABSTRACT OF THE MASTER'S THESIS
Author: Laura Sariola		
Name of the thesis: The main conventions and legislation of the sea environment and the sea rescue — Liabilities for the vessel source pollution on the Gulf of Finland		
Date: 06.12.2009	Language: suomi	Number of pages: 90
Degree programme: Real Estate Economics		
Major subject: Economic Law	Professorship: Maa-29 Institute of Law	
Supervisor: fixed-term Professor Erja Werdi		
Instructors: Professor Pentti Kujala and fixed-term Professor Erja Werdi		
<p>The aim of the thesis is to examine division of the liabilities in the accidents causing oil pollution on the Gulf of Finland. In addition the study will concentrate on both the national and international legislation and conventions of sea environment, pollution and maritime safety. Study purpose is to find out essential facts affecting the operation and prevention of the vessel source pollution of large ships.</p> <p>Research has close connections to the METKU project at Merikotka Research Centre. The project concentrates on the development of maritime safety. Research is based on the examination of international conventions, the national and EU legislation and instructions. The examination is made by the literature, Internet, database as Finlex, Edilex and EUR-lex and subject interviews to find out the practice.</p> <p>Based on research results it is proposed that the international development work and cooperation for maritime safety and environment should continue. Especially should be concentrated on the fast and productive cooperation with shipping companies and classification societies. There is also need to define the liabilities for the parties engaged to oil destruction operations on outer territorial waters, economic zone and at high seas.</p> <p>Vulnerable nature of the sea area needs active operations to prevent oil accidents continuously. Legislation and conventions are important instruments for the development of maritime safety and pollution prevention but often tardy when needed fast and up-to-date instructions and manoeuvre as on the Gulf of Finland.</p>		
Keywords: liability, pollution, vessel, accident		

ALKUSANAT

Tämä diplomityö on tehty osana Merikotka-tutkimuskeskuksen Merenkulun turvallisuuskulttuurin kehittäminen -hanketta (METKU). Tutkimuksen aiheeksi valittiin Suomenlahdella tapahtuviin alusöljyonnettomuuksiin liittyvän lainsäädännön ja käytännön selvittäminen, sillä aihetta ei ole käsitelty aiemmin akateemisenä lopputyönä.

Haluan kiittää kaikkia työtäni edistäneitä henkilöitä asiantuntevista kommentista sekä avoimista ja riippumattomista mielipiteistä lopputyöni vaikeassa ja monitahoisessa aihepiirissä. Työn tekemisen mahdollistivat osaltaan TKK:n professori Pentti Kujala, joka muokkasi ennakkoluulottomasti työlleni mielenkiintoisen ja poikkitieteellisen aiheen sekä ma. professori Erja Werdi, joka tuki ponnekkaasti diplomityöni edistymistä sisällöllisesti ja stilistisesti.

Kiitän myös lämpimästi Ma. lehtori Jaakko Kanervaa oikoluvusta ja rakentavista kommentista sekä kaikkia alan asiantuntijoita, jotka avuliaasti selvittivät haastatteluissa tämänhetkistä merenkulun turvallisuuskäytäntöä ja onnettomuuksien hoitamista. Haluan lopuksi kiittää aviomiestäni Anttia ja erityisesti vastasyntyntä tytärtäni Vennyä, joka motivoiden kulki äidin mukana selvitystyön ajan.

Espoossa, joulukuussa 2009

Laura Sariola

SISÄLLYS

ALKUSANAT.....	4
SISÄLLYS	5
LYHENTEET.....	6
SÄÄDÖKSET	7
1 TUTKIMUKSEN TAUSTAA	11
1.1 Johdanto.....	11
1.2 Tutkimuksen kohde, rajaukset ja rakenne	12
1.3 Tutkimusmetodi.....	14
1.4 Meripelastuksen ja öljyntorjunnan viranomaiset	14
2 KANSAINVÄLINEN MERIOIKEUS JA KESKEINEN KANSALLINEN LAINSÄÄDÄNTÖ SUOMESSA	16
2.1 Meriympäristö ja pilaaminen.....	17
2.1.1 YK:n merioikeusyleissopimus — UNCLOS.....	19
2.1.2 Sopimus ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä — MARPOL ...	20
2.1.3 Itämeren suojelusopimus — Helsingin sopimus.....	22
2.1.4 Muut meriympäristön suojelua koskevat sopimukset	23
2.2 Meripelastus ja turvallisuus.....	25
2.2.1 Yleissopimus etsintä- ja pelastuspalveluista merellä — Hampurin sopimus	26
2.2.2 Yleissopimus ihmishengen turvallisuudesta merellä — SOLAS.....	27
2.2.3 Muut meripelastukseen ja öljyntorjuntaan liittyvät sopimukset ja kansallinen lainsäädäntö.....	28
2.2.4 EU-lainsäädäntö	32
2.3 Korvaukset ja vakuutukset	36
3 SUOMENLAHTI MERILIIKENNEYMPÄRISTÖNÄ.....	40
3.1 Suomenlahden erityispiirteet.....	41
3.1.1 Vastuut meripelastuksesta onnettomuustilanteessa.....	44
3.1.2 Alusöljyvahinkojen torjunta pelastustilanteessa	47
3.2 Aluksen omistukseen ja ohjailuun liittyvät vastuut.....	50
3.2.1 Omistajan ja laivaisännän vastuu öljyvahingoista	51
3.2.2 Aluksen päällikön vastuut.....	56
3.2.3 Luotsin vastuut	58
3.2.4 Rahdinkuljettajan ja lastinantajan vastuut.....	61
3.3 Lippuvaltion vastuut.....	63
3.3.1 Sopimukset ja niiden merkitys	64
3.3.2 Pilaaminen ja vahingot aavalla merellä ja talousvyöhykkeellä.....	65
3.4 Satamavaltion vastuut.....	67
3.4.1 Sovellettavat kansainväliset sopimukset.....	68
3.4.2 Satamavaltion mahdollisuudet pilaamistapauksissa ja niiden ehkäisyssä.....	68
3.4.3 Satamavaltiokontrolli ja sen merkitys	70
3.4.4 Alusturvallisuuden valvonta Suomen vesialueella	72
3.5 Rannikkovaltion vastuut.....	74
3.5.1 Rannikkovaltion mahdollisuudet pilaamis- ja vahinkotapauksissa..	75
3.5.2 Jääpeitteiset alueet	77
3.6 Lippuvaltion, satamavaltion ja rannikkovaltion mahdollisuudet pilaamistapauksissa – yhteenveto.....	77
4 YHTEENVETO	79

LÄHTEET	84
Liite1	92

LYHENTEET

AIS	Automatic Identification System
AYK	alueellinen ympäristökeskus
CDEM	construction, design, equipment and manning
ECHR	European Convention of Human Rights
EEZ	exclusive economic zone – vaativa talousvyöhyke
EMSA	European Maritime Safety Agency
EP	Euroopan Parlamentti
EU	Euroopan Unioni
Euratom	the European Atomic Energy Community
FOC	a Flag of Convenience
GOFREP	alusliikenteen ilmoittautumisjärjestelmä
HELCOM	Helsingin komissio – Itämeren merellisen ympäristön suojelukomissio
HNS	Hazardous and Noxious Substances
HS	Helsingin Sanomat
IALA	Kansainvälinen Majakkajärjestö
IAMSAR	International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual
ILO	International Labour Organization
IMO	International Maritime Organization – Kansainvälinen Merenkulkujärjestö
IOPC	The International Oil Pollution Compensation säätiö
IOPP	kansainvälinen todistuskirja öljysaastumisen ehkäisystä
ITF	International Transport Workers´ Federation
ISM	turvallisuusjohtamissäännöstö
ISPS	International Ship and Port Facility Security Code
LLMC	International Convention on the Limitation of Liability for Maritime Claims
METKU	Merenkulun turvallisuuskulttuurin kehittäminen -hanke

METO	Merellisten toimijoiden yhteistyö
MKL	Merenkululaitos
MOU	Memorandum of Understanding – yhteisymmärryspöytäkirja
RVL	Rajavartiolaitos
SafeSeaNet	EU:n sisäinen meriliikennetiedon vaihtamisen järjestelmä
SDR	erityisnosto-oikeus
SIRENAC	tarkastustietokanta
SOLAS	Safety of Life at Sea (sopimus)
SPR	Suomen Punainen Risti
STCW	The Standards of Training, Certification & Watchkeeping
SYKE	Suomen Ympäristökeskus
VTS	Vessel Traffic Service – alusliikennepalvelu
VTMIS	Vessel Traffic Management Information System – alusliikenteen ohjaus- ja valvontajärjestelmä
YM	Ympäristöministeriö

SÄÄDÖKSET

Kotimaiset säädökset

- Alusliikennepalvelulaki 5.8.2005/623
- Asetus alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan voimaansaattamisesta 12.10.1983/51
- Asetus vaarallisten tai merta pilaavien aineiden aluskuljetuksiin liittyvistä ilmoitusvelvollisuuksista 30.9.1994/869
- Asetus väliintulosta öljy- ja kaasun vuotoonnettomuuksissa aavalla merellä tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen voimaansaattamisesta 24.9.1976/811
- Asetus Yhdistyneiden Kansakuntien merioikeusyleissopimuksen ja sen XI osan soveltamiseen liittyvän sopimuksen voimaansaattamisesta sekä näiden eräiden määräysten hyväksymisestä annetun lain voimaantulosta 21.7.1996/525

- Asetus öljyvahinkojen torjuntavalmiutta, torjumista ja torjuntayhteistyötä koskevan vuoden 1990 kansainvälisen yleissopimuksen voimaansaattamisesta 24.5.1995/32
- Ilmailulaki 29.12.2005/1242
- Laki aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä 16.3.1979/300 (Alusjätelaki)
- Laki alusten jääluokista ja jäänmurtaja-avustuksesta 22.12.2005/1121(Jääluokkalaki)
- Laki alusturvallisuuden valvonnasta 17.3.1995/370 (Alusturvallisuuslaki)
- Laki eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta 11.6.2004/485
- Laki puolustusvoimista 11.5.2007/551
- Laki sakon täytäntöönpanosta 9.8.2002/672 (öljypäästömaksu)
- Laki väliintulosta öljysaastuntaonnettomuuksissa aavalla merellä tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen eräiden määräysten hyväksymisestä 7.5.1976/810
- Laki Yhdistyneiden Kansakuntien merioikeusyleissopimuksen ja sen XI osan soveltamiseen liittyvän sopimuksen eräiden määräysten hyväksymisestä 21.7.1996/524
- Laki ympäristövahinkojen korvaamisesta 19.8.1994/737
- Laki ympäristövahinkovakuutuksesta 30.1.1998/81
- Luotsauslaki 21.11.2003/940 (LuotsausL)
- Merensuojelulaki 29.12.1994/1415
- Merilaki 15.7.1994/674 (MeriL)
- Meripelastuslaki 30.11.2001/1145 (MPelastusL)
- Pelastuslaki 13.6.2003/468
- Rajavartiolaki 15.7.2005/578
- Rikoslaki 19.12.1889/39 (RikosL)
- Tasavallan presidentin asetus aluksen polttoaineen aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvasta siviilioikeudellisesta vastuusta tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen voimaansaattamisesta sekä yleissopimuksen lainsäätämistä

dännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta annetun lain voimaantulosta 29.1.2009/4

- Vahingonkorvauslaki 31.5.1974/412 (VahL)
- Valtioneuvoston asetus aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä 28.6.1993/635(Alusjäteasetus)
- Valtioneuvoston asetus meripelastuksesta 17.1.2002/37 (Meripelastusasetus)
- Valtioneuvoston asetus rajavartiolaitoksesta 2.3.2000/269
- Valtioneuvoston asetus ulkomaisten alusten tarkastuksesta Suomessa 1.7.2004/619
- Valtioneuvoston asetus öljyvahinkojen ja aluskemikaalivahinkojen torjunnasta 28.6.1993/636
- Vesilaki 19.5.1961/264
- Ympäristöministeriön asetus alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjunnan yhteistoimintasuunnitelmien aluejaosta 1.8.2000/706
- Ympäristönsuojelulaki 4.2.2000/86
- Öljynsuojarahastolaki 30.12.2004/1406 ja asetus 30.12.2004/1409
- Öljyvahinkovastuuasetus 15.11.1996/852

EU-säädökset

- 1995/3051/EY ja 1998/179/EY Neuvoston asetus ro-ro-matkustaja-alusten turvallisuusjohtamisesta
- 2001/105/EY direktiivi alusten tarkastamiseen ja katsastamiseen valtuutettuja laitoksia sekä merenkulun viranomaisten asiaan liittyviä toimia koskevista yhteisistä säännöistä ja standardeista annetun neuvoston direktiivin 1994/57/EY muuttamisesta (Erika I)
- 2001/106/EY direktiivi alusturvallisuutta, saastumisen ehkäisemistä ja alusten asumis- ja työskentelyolosuhteita koskevien kansainvälisten standardien soveltamisesta yhteisön satamia käyttäviin ja jäsenmaiden lainkäyttövaltaan kuuluvilla vesillä purjehtiviin aluksiin (Erika I)
- 2002/59/EY Valvontadirektiivi meriliikennettä koskevan yhteisön seuranta-, valvonta- ja tietojärjestelmän perustamisesta (Erika II)

- 2002/84/EY direktiivi meriturvallisuutta ja alusten aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä koskevien direktiivien muuttamisesta (PSC-direktiivi)
- 2004/725/EY Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus alusten ja satamarakenteiden turvatoimien parantamisesta
- 2005/0242 COD Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi alusten omistajien siviilioikeudellisesta vastuusta ja rahavakuuksista (Erika III)

1 TUTKIMUKSEN TAUSTAA

1.1 Johdanto

Meripelastusta ja öljyntorjuntaa sekä liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta ohjaavat useat kansainväliset kahden ja monenväliset sopimukset, määräykset ja ohjeet sekä kansallinen ja EU-maissa myös EU-lainsäädäntö. Meriliikenteeseen liittyviä kansainvälisiä sopimuksia laaditaan lähinnä Kansainvälisessä Merenkulkujärjestössä (IMO). Nämä sopimukset astuvat voimaan, kun voimaanastumisen edellytykset ovat täyttyneet. Useassa tapauksessa IMO:n laatima sopimus astuu voimaan, mikäli sopimuksen ovat allekirjoittaneet maat, joiden yhteenlaskettu bruttotonnisto kattaa jonkin tietyn prosenttiosuuden koko maailman laivaston bruttotonnistosta. EU:n valtioiden täytyy noudattaa sopimuksia, mikäli EU on ne hyväksynyt. Lisäksi valtiot voivat noudattaa myös muita kuin EU:n hyväksymiä sopimuksia. Suomenlahdella noudatetaan sekä kansallista lainsäädäntöä että kansainvälisiä sopimuksia riippuen siitä, missä alus liikkuu tai on liikkunut onnettomuushetkellä ja mitä sopimuksia maat ovat solmineet ja ratifioineet. (UM kv-sopimukset ja YM tiedote 23.1.2008)

Suomenlahden valtiot ovat kiinnittäneet merenkulun turvallisuuteen erityistä huomiota. Tämä on ollut välttämätöntä, sillä rannikoiden mataluus ja rikkonaisuus, jääolosuhteet, väylien kapeus ja ristikkäinen liikenne tekevät alueesta erittäin haastavan. Suomenlahdella on kasvavan rahtiliikenteen lisäksi paljon matkustajalinjaliikennettä satamien välillä sekä liittymäliikennettä muille aluevesille ja kansainvälisille vesille. Meriliikenteen turvallisuutta parantamaan kehitetty IMO:n hyväksymä alusten pakollinen ilmoittautumisjärjestelmä (GOFREP) kattaa kansalliset merialueet alusliikennepalvelualueiden (VTS) ulkopuolella sekä kansainväliset alueet sopimusten mukaisesti. Suomenlahden valtiot edellyttävät, että Suomenlahdella liikkuvat vähintään 300 GT:n alukset ilmoittavat liikkeessaan Suomenlahdella. Seuranta perustuu tutka-, kamera- ja AIS-järjestelmiin. (MKL tiedote 12.02.2008 ja IMO VTS)

Öllyntorjunnan ja meripelastuksen kannalta haastavuutta lisää myös Suomenlahdelle ominainen erittäin herkkä meriympäristö. Suomenlahti on matala merialue, jossa veden vaihtuvuus on vähäistä ja jäät sulavat vaihtelevasti. Suomenlahden pohjukkaan Venäjän puolelle pakkautuvat ahtojäät vaikeuttavat mm. öljykuljetuksia vielä silloinkin, kun Suomen ja Viron satamat ovat sulia. Suomenlahdella kuljetetaan vuoteen 2010 mennessä lähes 200 miljoonaa tonnia öljyä vuodessa ja vuoteen 2015 mennessä luvun oletetaan nousevan 260 miljoonaa tonniin. (UM puhe 26.4.2002; Vihreä Lanka artikkeli 6.10.2000; SYKE puhe 11-12.3.2003 ; YM tiedote 29.9.2004)

Vuoteen 2008 mennessä Suomenlahdella ei ole tapahtunut suur- tai monialaonnettomuuksia ja suuremmilta ympäristövahingoiltakin on toistaiseksi vältytty. Edellisestä huolimatta vuosittain tapahtuu useita satoja läheltä piti – tilanteita sekä vesiliikenneonnettomuuteen johtaneita yhteentörmäyksiä, pohjakosketuksia ja muita alus-, lasti- ja henkilövahinkoja. Onnettomuuksiin ja avuntarpeisiin ovat johtaneet mm. tekninen vika, puutteellinen navigointitaito ja virhearviointi. Suomen meripelastuksen osalta vuosi 2007 oli vilkas, meripelastusten määrä nousi 900 tapahtumaan.

Työ on osa Merenkulun turvallisuuskulttuurin kehittäminen -hanketta (METKU). METKU-hanketta hallinnoi Merikotka-tutkimuskeskus ja työpakettia 1 johtaa professori Pentti Kujala Teknillisestä korkeakoulusta.

1.2 Tutkimuksen kohde, rajaukset ja rakenne

Tutkimuksen kohteena ovat vastuut Suomenlahdella tapahtuvissa öljyvahinkoja aiheuttavissa meriliikenneonnettomuuksissa. Työssä tarkastellaan meriympäristöön, pilaamiseen ja turvallisuuteen liittyvää lainsäädäntöä ja sopimuksia sekä öljyntorjuntaa onnettomuustilanteissa. Työssä selvitetään ensisijaisesti suurten alusten kuten RoRo-, Ropax- ja säiliöalusten¹ onnettomuustilanteiden

¹ RoRo-alus on Roll on/Roll off –lastinkuljetusalus sisämerialueille. Lasti kulkee pyörillä (rekka-auto), eli lastauksessa ei käytetä nosturia. Ropax-aluksella on rahdin lisäksi mahdollisuus matkustajien kuljetukseen, kuten autolautoilla. Säiliöaluksessa kuljetetaan nesteitä, kuten öljyä, irtolastina.

hoitamiseen liittyviä vastuutahoja ja toimintaa öljyvahinkotilanteissa. Varustamoissa ja satamissa tapahtuvat onnettomuudet sekä pienille aluksille tapahtuvat vahingot ja onnettomuudet jäävät tämän tutkimuksen ulkopuolelle.

Tutkimuksessa keskitytään pääasiassa pelastusoperaatioon (rescue) osallistuvien ja ympäristövahingoista vastaavien sekä aluksen ja sen hallintaan liittyvien tahojen vastuualueiden selvittämiseen onnettomuustilanteessa. Aluksen henkilökunnan ja viranomaisten yleisiin merenkulun turvallisuuteen ja johtamiseen liittyviin velvollisuuksiin ei tässä tutkimuksessa kiinnitetä huomiota. Lisäksi käydään läpi eri valtiotyyppien vastuut öljyvahinko- ja meripelastustilanteissa ja niiden ennaltaehkäisyyn liittyvät toiminnot.

Työstä valtaosan muodostavat aiheeseen liittyvä kansainvälinen merioikeus ja Suomen lainsäädäntö. Suomenlahden meripelastusalueen jaosta ja harjoitettavaa valtioiden yhteistyöstä johtuen työssä on tarkasteltu osittain myös Venäjän ja Viron käytäntöjä meripelastus- ja öljyntorjuntatoiminnassa. Muutamassa kohdassa viitataan myös Ruotsin ja Ahvenanmaan lainsäädäntöön ja käytäntöön.

Tutkimus on jaettu kahteen osaan, johon kumpaankin on integroitu öljyvahinkoihin ja meripelastukseen liittyvät teoreettiset toimintatavat ja niitä vastaava haastatteluiden avulla selvitetty käytäntö. Tutkimuksen ensimmäisessä osassa tarkastellaan aiheeseen liittyviä tärkeitä kansainvälisiä sopimuksia, EU-lainsäädäntöä sekä kansallista lainsäädäntöä Suomen osalta ja näiden aiheuttamia toimenpiteitä. Osittain käydään läpi ajankohtaisia muutoksia joko kansallisessa lainsäädännössä, EU-lainsäädännössä tai kansainvälisissä sopimuksissa. Toisessa osassa keskitytään meriliikenneonnettomuuteen liittyvien vastuutahojen vastuiden selvittämiseen, itse meripelastukseen ja öljyntorjuntaan ja osaksi myös onnettomuuksista aiheutuviin seurauksiin.

1.3 Tutkimusmetodi

Tutkimusote on kuvailevan (descriptive) case-tutkimuksen sekä tiedonkeruumenetelmän yhdistelmä. Tutkimuksessa tarkastellaan nykytilannetta sopimus- ja lainsäädäntömateriaalin avulla ja täydennetään haastatteluaineistolla. (Järvinen, s. 153)

Tutkimuksessa kartoitetaan tämänhetkistä käytäntöä perspektiivin löytämiseksi ja vastuualueiden kartoittamiseksi. Työssä keskitytään kansainvälisten sopimusten, kansallisen ja EU-lainsäädännön sekä meriturvallisuuteen ja ympäristöön liittyvien ohjeiden tutkimiseen. Aikaulottuvuutena tutkimuksessa käytetään poikittaistutkimusta. Aineisto on alan kirjallisuudesta, internetistä ja tietokannoista, kuten Finlexistä, Edilexistä ja EUR-Lexistä. Työssä tarkastellaan lähinnä voimassaolevaa kansallista lainsäädäntöä, kansainvälisiä sopimuksia, EU-lainsäädäntöä sekä aiheeseen liittyviä ohjeita. Materiaalin avulla selvitetään vastuiden määräytyminen erilaisissa meripelastukseen ja öljyntorjuntaan liittyvissä tapauksissa.

Tutkimuksessa huomioidaan vastuiden jakautuminen käytännön tasolla mahdollisimman hyvin. Tästä syystä tutkimuksessa on tehty myös muokattuja teemahaastatteluja aiheen mukaisesti. Teemahaastatteluvaihtoehto valittiin, jotta haastateltavien vapaalle puheelle olisi riittävästi tilaa. Teemahaastatteluissa käytiin haastateltavasta riippuen erilaisia aihepiiriin liittyviä asioita läpi osittain valmiiksi muotoiltujen kysymysten avulla. (Hirsjärvi–Hurme, s. 47-48, s. 66)

1.4 Meripelastuksen ja öljyntorjunnan viranomaiset

Suomen aluemerellä tapahtuvien onnettomuuksien johtamisesta vastaa Rajavartiolaitos (RVL). Johtava meripelastusviranomainen huolehtii meripelastustoimen suunnittelusta, johtaa etsintä- ja pelastustoimintaa ja antaa koulutusta. Meripelastustoimen tehtäviin kuuluvat merellä vaarassa olevien ihmisten etsiminen ja pelastaminen, ensiapu ja vaaratilanteeseen liittyvän radioviestinnän hoitaminen. Meripelastukseen eivät kuulu ihmisten pelastaminen mantereella,

satamissa, saarissa tai sisävesillä eikä myöskään omaisuuden pelastaminen. (Sisäasiainministeriö MPL, s.75 ja Suuronnettomuusopas, s.291)

RVL:n lisäksi meripelastuksesta Suomen alueella vastaavat MeripelastusL 1:3 mukaan Hätäkeskuslaitos, Ilmatieteen laitos, kuntien palokunnat, Merenkulkulaitos (MKL), Merentutkimuslaitos (MTL), poliisi, Puolustusvoimat, sosiaali- ja terveystieteelliset, Tullilaitos ja ympäristöviranomaiset. RVL tekee yhteistyötä muiden toimijoiden kuten Suomen Punaisen Ristin (SPR), kriisinhallinta-organisaation ja vapaaehtoisten meripelastajien kanssa.

Öljyntorjunnasta Suomen alueella vastaavat paikalliset pelastuslaitokset, alueelliset ympäristökeskukset (AYK) ja haastavilla alueilla ja kansainvälisiä kytköksiä edellyttävissä tapauksissa Suomen ympäristökeskus (SYKE). SYKE vastaa pääasiassa aavalla merellä tapahtuvasta öljyntorjunnasta. Rajavartiolaitos (RVL) antaa virka-apua SYKE:lle.

2 KANSAINVÄLINEN MERIOIKEUS JA KESKEINEN KANSALLINEN LAINSÄÄDÄNTÖ SUOMESSA

Kansainvälisen oikeuden ensisijaisia lähteitä ovat kansainväliset yleis- tai erityissopimukset, kansainvälinvälinen tapaoikeus sekä sivistyskansojen tunnistamat yleiset oikeusperiaatteet. Toissijaisia lähteitä ovat tuomioistuinratkaisut ja tutkijoiden kirjoitukset eli tieteisoppi. Tärkeimpänä kansainvälisen oikeuden lähteenä ovat yleiset oikeusperiaatteet eli kaikkia valtioita velvoittavat säännöt, joita noudatetaan kaikissa kansainvälisoikeudellisissa tapauksissa. Mikäli sopimusten klausuulit² esiintyvät säännöllisesti ja systemaattisesti, voivat ne muodostaa yleisiä oikeusperiaatteita. Kansainvälisiä sopimuksia ovat sopimuksen osapuolten lukumäärään perustuvan jaottelun mukaisesti kahdenväliset eli bilateraaliset sopimukset ja monenväliset eli multilateraaliset sopimukset. Kahdenväliset sopimukset tehdään jonkun tietyn valtion kanssa ja monenväliset useamman valtion kanssa.

Kansainvälinen oikeus sisäistetään usein joko monistisella tai dualistisella³ järjestelmällä. Suomessa sisäistäminen tapahtuu nk. inkorporaatiomenettelyllä eli kansainväliset sopimukset ja velvoitteet saatetaan voimaan blankettilaeilla ja –asetuksilla tai molemmilla niin, että säädöksessä viitataan kyseiseen sopimukseen tai velvoitteeseen sitä toistamatta. Näin sopimuksista ja velvoitteista tulee osa Suomen lainsäädäntöä. Sopimukset julkaistaan Suomen säädöskoelman sopimussarjassa (SopS). Kaikki muutokset hyväksytään erikseen samalla tavalla. (Hakapää 2003, s. 17, 21, 23, 25, 29-30 ja Hollo–Parkkari, s. 59-62)

Kansainvälisissä ympäristösopimuksissa on usein rangaistuksiin velvoittavia määräyksiä, joiden voimaansaattamiseen Suomessa tarvitaan lakeja. Ilman Suomessa voimassaolevaa lakia sopimuksen määräykset eivät ole velvoittavia.

² Selittävä ja rajoittava lisäpykälä.

³ Hakapää 2003, s. 17. Monismissa kv-oikeus ja valtion lainsäädäntö ovat yhdessä, dualismissa erikseen.

Useat kansainväliseen oikeuteen liittyvät sopimukset astuvat kansainvälisoikeudellisesti voimaan vasta, kun riittävä määrä maita on ne allekirjoittanut tai ratifioinut⁴. Tämän lisäksi kansainvälisessä merioikeudessa edellytetään usein, että ratifioineiden tai sopimukseen liittyneiden maiden kauppalaivaston määrä on tietty prosenttiosuus maailman kauppalaivastojen bruttovetoisuudesta. (Nordström, s. 140-142)

Kansainvälisten hyväksytyjen sopimusten lisäksi Suomea velvoittaa EU-lainsäädäntö. Ympäristöön liittyvässä EU-lainsäädännössä on direktiivejä ja asetuksia. Direktiivit ovat nk. harmonisointinormeja, jotka jäsenvaltioiden on pantava täytäntöön määrättyssä ajassa. EU-lainsäädännön direktiivit saatetaan voimaan Suomessa yleensä sisällyttämällä direktiivi voimassaolevaan kansalliseen säädökseen. Asetukset ovat välittömästi sovellettavaa oikeutta, jota ei yleensä panna erikseen täytäntöön. (Hakapää 2003, s. 22)

Valtion toimivalta jaetaan lainsäädäntö-, täytäntöönpano- ja tuomiovaltaan. Valtiolla on täysi toimivalta eli suvereniteetti rajojensa sisäpuolella (alueellinen toimivalta) sekä fyysisiin että oikeudellisiin henkilöihin. Alueellinen toimivalta kattaa myös vahingolliset teot, jotka ulottuvat valtion alueelle, vaikka niitä ei ole siellä tehty. Heihin voidaan siis viranomaisten toimesta kohdistaa täytäntöönpanotoimia. Suomen kansallinen lainsäädäntö pitää sisällään meriympäristöön ja pilaamiseen sekä meripelastukseen ja turvallisuuteen liittyviä säädöksiä. Säädöksiä on lukuisia, joten tässä työssä käsitellään ainoastaan tärkeimpiä. (Hakapää 2003, s. 188-189)

2.1 Meriympäristö ja pilaaminen

Keskeisenä valtioiden kansainvälisoikeudellisena vastuuperiaatteena pidetään toisille valtioille ja niiden kansalaisille aiheutuvan vahingon välttämistä. Ympäristöoikeuden yleisenä oikeusperiaatteena pidetään ympäristön pilaamisen kieltoa. Ympäristövastuussa tämä tarkoittaa mm. sitä, että valtioiden on noudatettava toiminta-alueellaan huolellisuusperiaatetta ympäristövahinkojen ehkäi-

⁴ Hakapää 2003, s. 26. Ratifioinnilla tarkoitetaan sopimuksen vahvistamista.

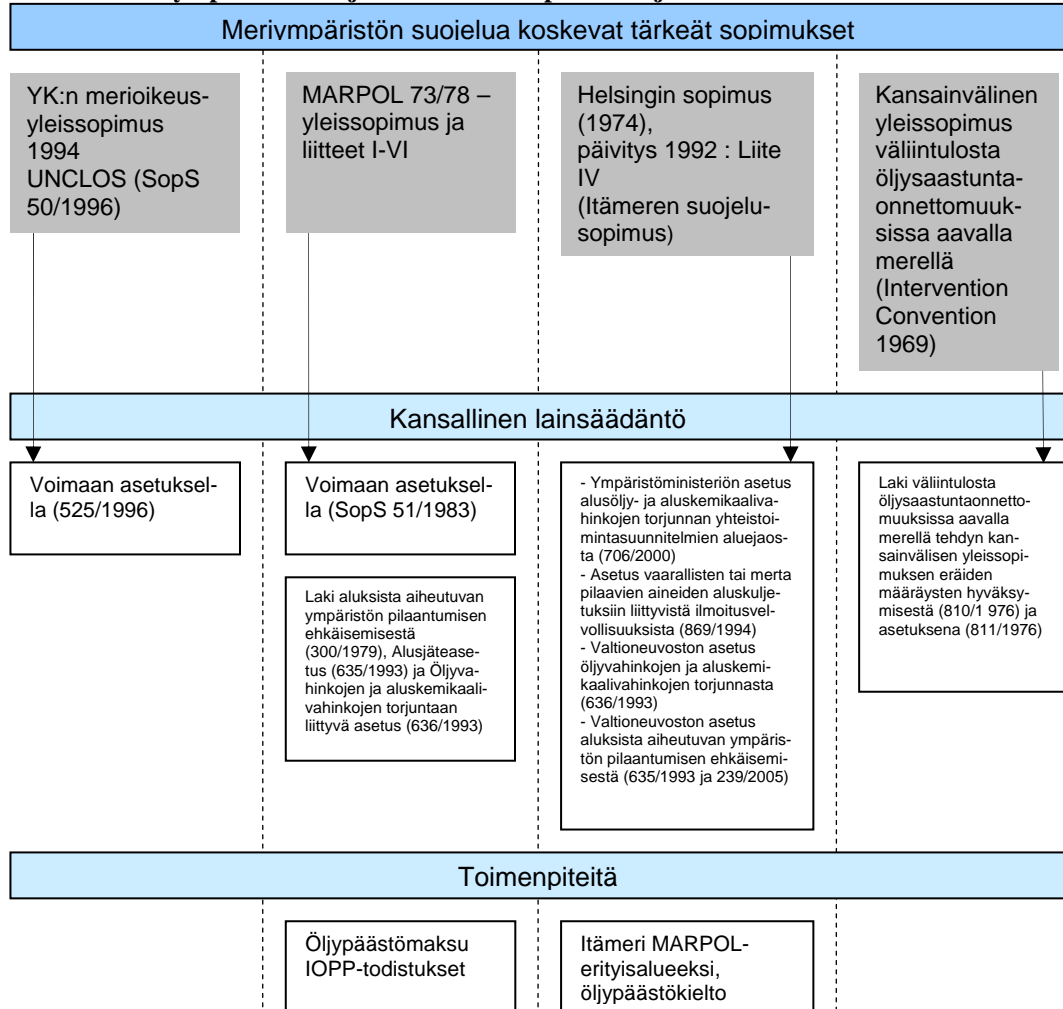
semiseksi. Suomessa varovaisuus- ja huolellisuusperiaatetta noudatetaan Ympäristönsuojelulain (4.2.2000/86) nojalla. Tarkoituksena on järjestää aktiivisia toimenpiteitä vahinkojen ehkäisemiseksi valtion alueella sekä ehkäistä sellaisten vahinkojen syntymistä, joilla on vaikutusta myös muiden valtioiden aluevesille tai talousvyöhykkeen alueelle. Valtioiden on siis taattava, että ne eivät aiheuta suvereenilla toimialueellaan kuten valtion maa-alueella, aluevesillä ja aluemerellä eivätkä toimialueen ulkopuolella kuten aavalla merellä, syvänmeren pohjassa tai kansainvälisessä ilmatilassa merkittävää vahinkoa muiden valtioiden ympäristölle. Huolellisuusperiaatteen toteutuminen saattaa olla monimutkaista, sillä käytännössä ainoastaan IMO voi puolustaa kansainvälisten alueiden oikeuksia. Tästä syystä huolellisuusperiaatteen laiminlyönti on mahdollinen uhka silloin, kun on oletettavissa vahinkoa ainoastaan kansainväliselle alueelle. Valtio voi myös vapautua vastuustaan force majeure-syystä esim. luonnonvoimien, sotatilan tai muiden hätä- ja pakkotilojen vuoksi. Valtio on hyvitysvelvollinen kansainvälisten velvoitteidensa loukkaamisesta. (Hakapää 2003, s. 244-247, s.252; Hollo–Parkkari, s. 75, 126-128; Timo Koivurova; Molenaar, s. 45-46)

Meriympäristöön ja pilaamiseen liittyvät tärkeät kansainväliset sopimukset sekä niihin liittyvä kansallinen lainsäädäntö on esitetty oheisessa kaaviossa (Kaavio 1). Siitä selviävät myös sopimusten ja lainsäädännön pohjalta tehtävät toimenpiteet. Kaikkien sopimusten pohjalta ei ole jatkuvasti suoritettavia toimenpiteitä, vaan toimenpiteet tehdään tapahtumahetkellä. Aiheeseen liittyvä sopimusten sisältö ja kansallinen lainsäädäntö on esitetty tarkemmin erillisissä kohdissa. Kaaviossa esitettyjen sopimusten ja lainsäädännön lisäksi kohdassa 2.1.4 on esitetty muuta asiaan liittyvää lainsäädäntöä ja sopimuksia.

Suomessa vesilaissa (19.5.1961/264) kielletyt vesiympäristön laatua tai luonnonarvoja heikentävät ja muut terveydellistä vaaraa aiheuttavat toimenpiteet koskevat talousvyöhykettä ja Suomen aluevesiä. Ympäristönsuojelulakia sovelletaan silloin, kun vaarana on ympäristön pilaantuminen ja kun kyseessä ei ole

sellainen aluksista aiheutuva vesien pilaantuminen, josta säädetään Laki aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä (16.3.1979/300) annetussa laissa (Alusjätelaki).

Kaavio 1 Meriympäristön suojelua koskevat sopimukset ja kansallinen lainsäädäntö



2.1.1 YK:n merioikeusyleissopimus — UNCLOS

Yksi tärkeimmistä kansainvälisistä meriympäristön suojelua koskevista sopimuksista on Yhdistyneiden Kansakuntien merioikeusyleissopimus, Law of the Sea Convention, UNCLOS III (UNCLOS 1982), Suomessa sopimukset (SopS 49-50/1996). Se astui päivitettyinä versioina voimaan Ahvenanmaan maakuntapäivien osaltaan hyväksymällä lailla (21.7.1996/524) ja Suomessa asetuksella (21.7.1996/525), Asetus Yhdistyneiden Kansakuntien merioikeusyleissopi-

muksen ja sen XI osan soveltamiseen liittyvän sopimuksen voimaansaattamisesta sekä näiden eräiden määräysten hyväksymisestä annetun lain voimaantuloista. (EU-lehti 23.6.98)

Aluksista lähtöisin olevaa saastumista ja pilaantumista käsitellään kansainvälisessä lainsäädännössä ja ensisijaisena periaatteena pidetään (UNCLOS 1982) artiklan 192 ilmaisu: ”Mailla on velvollisuus suojella ja ylläpitää meriympäristöä”. UNCLOS-sopimuksen mukaan meren pilaaminen voi olla lähtöisin maasta, merenpohjalla tehdyistä toimenpiteistä, alueen toiminnasta, dumppauksesta, aluksista ja ilmakehästä. Aluksista johtuva meren pilaaminen voidaan jakaa kolmeen eri lähteeseen: onnettomuudet eli tahattomat pilaamiset, toiminnalliset eli tahalliset ja kolmantena toiminnalliset emissiot eli aluksista johtuvat päästöt ilmaan. Pienimpiä tahattomia pilaamisia ovat lastauksen ja purkamisen aikana tapahtuvat vuodot, suurempia tahattomia pilaamisia tapahtuu erilaisissa onnettomuuksissa, kuten pohjakosketuksissa, törmäyksissä, räjähdyksissä, konerikoissa ja tulipaloissa, jotka voivat johtaa mm. lastitankin repeämiseen ja sitä kautta aineiden pääsyyn mereen. Aluksista lähtöisin olevia aineita ovat mm. alusten pilssivedet, harmaat ja mustat vedet, öljy ja muut kemikaalit sekä dumpatut lastit. (Molenaar, s. 16-19)

UNCLOS-sopimuksen artiklan 210:6 mukaisesti valtioiden täytyy lakien avulla ehkäistä, vähentää ja kontrolloida meriympäristön saastuttamista yhtä tehokkaasti kuin mitä kansainvälisissä sopimuksissa ja säännöissä kuvataan. Itämeren ja samalla Suomenlahden valtiot ovat hyväksyneet sopimuksen. (Fitzmaurice, s. 90-91)

2.1.2 Sopimus ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä — MARPOL 73/78 -yleissopimus

Toinen meriympäristön suojelua koskeva tärkeä sopimus on kansainvälinen MARPOL 73/78-yleissopimus (SopS 51/1983). Sopimus on Suomessa asetettu voimaan, Asetus alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978

pöytäkirjan voimaansaattamisesta (746/1983), joka kumottiin ajantasaisella asetuksella (6.7.1993/635). Asetuksen nimi muutettiin 12.5.2005, Valtioneuvoston asetus aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä. MARPOL-yleissopimus tuli 1954 OILPOL-sopimuksen tilalle ja on huomattavasti edeltäjäänsä laajempi. Sopimuksessa keskitytään öljypilaamisen lisäksi myös vahinkotapausten ehkäisyyn ja muuhun meren ja ympäristön pilaamisen estämiseen. MARPOL-sopimuksessa määritellään mm. pilaaminen.

MARPOL-sopimuksessa edellytetään, että sopimuksen hyväksyneiden maiden on ehkäistävä rikkomuksia ja myös asetettava sanktiot. Näitä maita ovat lippuvaltiot tai jos aluksella, johon kohdistuu vaatimuksia, ei ole lippuvaltiota, rannikkovaltio on oikeutettu esittämään ja toteuttamaan sanktiot. MARPOL-sopimuksen mukaisesti viranomaiset myöntävät IOPP-todistuksia, jonka puitteissa satamavaltio tarkastaa aluskunnan lähtösatamassa. (Fitzmaurice, s. 130-134)

Yksi tärkeimmistä MARPOL-sopimuksen käyttökohteista on torjuntatoimenpiteet aavalla merellä⁵. Torjuntatoimenpiteisiin voi ryhtyä ainoastaan, mikäli kyse on merionnettomuudesta eli alusten yhteentörmäyksestä, karilleajosta tai muusta tapaturmasta ja uhkana on rannikon saastuminen tai muu rannikkoon liittyvän edun menettäminen, kuten elinkeinotoiminnan estyminen. Jos kansainvälisessä merilaissa tapahtuu pilaamis- ja täytöntöönpanon oikeudenkäytössä muutoksia, koskevat muutokset myös MARPOL-sopimusta. (Fitzmaurice, s. 130 ja Nordström, s. 33-36)

EU:n jäsenmaiden on noudatettava MARPOL-sopimusta, sillä EU on tehnyt IMO:n kanssa poliittisen sopimuksen sen noudattamisesta. EU:n satamavaltiolle on oikeus selvittää saastuttavat tai mahdolliset saastuttavat alukset. Rantavaltion oikeudet voivat laajeta myös talousvyöhykkeelle erityisesti arktisilla alueilla ja erityistä suojelua tarvitsevilla erityisalueilla. Erityisalueeksi hyväksymistä pitää hakea Kansainväliseltä Merenkulkujärjestöltä (IMO). Vaikka alue

⁵ Aavalla merellä tarkoitetaan kaikkia niitä meren osia, jotka eivät kuulu minkään valtion aluemereen tai sisäisiin aluevesiin.

ei olisi virallisesti erityisalue, voi sillä soveltaa MARPOL-sopimuksen sääntöjä. Käytännössä toteutuminen jää valtioiden mietittäväksi. (Nordström, s. 33 ja EU-lehti 23.12.2006)

Itämeri hyväksyttiin MARPOL-erityisalueeksi Helsingin sopimuksen allekirjoitusten myötä 1974 ja se astui voimaan 1980. Tällöin astui voimaan myös öljypäästökielto. Helsingin sopimukseen kirjoitetut säännöt ovat paikoitellen samankaltaisia kuin MARPOL-sopimuksessa. MARPOL-sopimuksessa on Helsingin sopimuksesta poiketen vahvempi täytäntöönpano rike- ja noudattamatta jättämistapauksissa. ”Sopimus sekä vahvistaa lippuvaltion toimintakeinoja että edistää satamavaltioiden tarkastus- ja valvontajärjestelmän toimivuutta”. (Fitzmaurice, s. 130 ja Nordström, s. 33)

MARPOL-sopimukseen liittyen Suomessa alusten tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä ja öljyvahinkojen torjuntaa koskevista toimenpiteistä talousvyöhykkeellä säädetään Aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annetussa laissa (16.3.1979/300) (Alusjätel). Lakia täydentämään on tehty Alusjäteasetus (28.6.1993/635) ja Öljyvahinkojen ja aluskemikaalivahinkojen torjuntaan liittyvä asetus (28.6.1993/636). Useiden eri säädösten ja asetusten sekä vanhentuneiden ja päivittämättömien osioiden takia lainsäädäntöä ollaan valmistelemassa uudeksi kokonaisuudeksi. Laki on vuoden 2009 alussa lausunnolla. (Vihreät laivat – sininen meri 21/2008)

2.1.3 Itämeren suojelusopimus — Helsingin sopimus

Itämeren alueen merellisen ympäristön suojelua koskeva yleissopimus eli Helsingin sopimus (1974 Helsinki Convention) ratifioitiin päivitettyinä versiona (Convention on the Protection of the Marine Environment of the Baltic Sea Area, 1992) Suomessa 1995. Sopimus astui voimaan Suomessa, Virossa ja Venäjällä 17.1.2000. Sopimusta kutsutaan myös Itämeren suojelusopimukseksi. Sopimuksen nojalla annettuja säädöksiä Suomessa ovat mm. Ympäristöministeriön asetus alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjunnan yhteistoiminta-

suunnitelmien aluejaosta (1.8.2000/706), Asetus vaarallisten tai merta pilaavien aineiden aluskuljetuksiin liittyvistä ilmoitusvelvollisuuksista (30.9.1994/869), Valtioneuvoston asetus aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä (28.6.1993/635) sekä Valtioneuvoston asetus öljyvahinkojen ja aluskemikaalivahinkojen torjunnasta (28.6.1993/636).

Helsingin sopimuksen yksi näkyvimmistä toiminnoista on allekirjoittajavaltioiden perustama Helsingin komissio (HELCOM), jonka tehtävänä on Itämeren merellisen ympäristön suojeleminen. Tämänhetkisenä tavoitteena on palauttaa toimintasuunnitelman BSAP (Baltic Sea Action Plan, 2007) mukaan Itämeri hyvään ekologiseen tilaan vuoteen 2021 mennessä. Ohjelmaan kuuluu mm. harmonisoitu jätemaksujärjestelmä ja rangaistusten harmonisointi. (HELCOM)

Itämeri ja Suomenlahti ovat erityisen herkkiä alueita, joten alueelle on Helsingin sopimuksen artiklan 9, liitteen V mukaisesti asetettu kaikenlaisen materiaalin dumpauskielto. Kuitenkin saman liitteen mukaisesti ruoppausmassat voi dumpata, mikäli niissä ei ole merkittäviä määriä tiettyjä aineita tai ruoppaus tehdään viranomaisten tai komission luvalla erityisestä syystä aluemerellä tai aavalla merellä. Helsingin sopimukseen implementoitiin Lontoon dumpaus-sopimuksen (IMO/LDC 1972), Yleissopimus jätteen ja muun aineen mereen laskemisen aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä (SopS 33-34/1979), säännöt talousvyöhykkeillä. (Fitzmaurice, s. 66-68)

2.1.4 Muut meriympäristön suojelemaan koskevat sopimukset

Itämeri hyväksyttiin IMO:n erityisalueeksi vuonna 2006. Erityisalueella ranta- valtiot voivat tietyin ehdoin soveltaa kansallisia normeja, jotka ovat ankarampia kuin vastaavat kansainväliset. Aiemmin määräykset eivät voineet koskea alusten rakennetta, varusteita tai miehistöä (CDEM) vaan ainoastaan merenkulku- ja päästöjä. Uusimman sopimuksen myötä mm. yksirunkoisten alusten kulku Itämeren alueella loppuu vuonna 2010. Suomessa merialue ei ole yli puolta vuotta jääpeitteen alla, joten Suomi ei voi vedota UNCLOS-

sopimukseen (osa XII, pykälä 8, artikla 234) koskien rannikkovaltioiden oikeutta harjoittaa erityisiä säännöksiä ja tarkastusta talousvyöhykkeellään (EEZ). Sen sijaan 1979 lisätty erillinen kohta (pykälä 4, Act of Finland) antaa oikeuden käyttää kansallisia CDEM-standardeja ulkomaisiin aluksiin silloin, kun alueella on ankarat ilmasto-, navigointi- ja jääolosuhteet. (Molenaar, s. 419-423 ja Hakapää 1988, s. 250)

IMO hyväksyi sopimuksen siviilioikeudellisesta vastuusta bunkkerialusten öljypilaamisvahingoista vuonna 2001 (International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001). Sopimus astui voimaan marraskuussa 2008, koska voimaantumisen edellytykset ovat täyttyneet. Sopimuksen voimaantumista varten allekirjoituksia tarvittiin 18 maasta, joista viiden valtion yhteenlaskettu bruttotonnisto on miljoona bruttotonnia. Suomenlahden valtioista Viro on allekirjoittanut sopimuksen, muita maita IMO kehottaa allekirjoittamaan sopimuksen. Sopimuksessa erityistä aikaisempiin verrattuna on se, että se koskee myös muita kuin öljytankkereita. Öljytankkereilta on edellytetty vakuutuksia ja osallistumista pilaamisvahinkojen korvaamiseen jo vuodesta 1969, mutta ennen tätä sopimusta rahtilaivojen vakuutuksiin ei ole puuttunut. (IMO sopimus 21.11.2008)

Muita tärkeitä kansainvälisiä sopimuksia ovat mm. vuoden 1969 sopimus koskien puuttumista aavalla merellä tapahtuviin öljyonnettomuuksiin (Intervention Convention, SopS 62-63/1976), joka astui voimaan lakina Suomessa (7.5.1976/810), Laki väliintulosta öljyasaastuntonnettomuuksissa aavalla merellä tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen eräiden määräysten hyväksymisestä ja asetuksena (24.9.1976/811). Basel Convention (1989) eli Vaarallisten jätteiden maan rajan ylittävien siirtojen ja käsittelyn valvontaa koskevassa Baselin yleissopimuksessa (SopS 44-45/1992) on määritelty rannikkovaltion oikeuksia haitallista lastia kuljettavien alusten varalta.

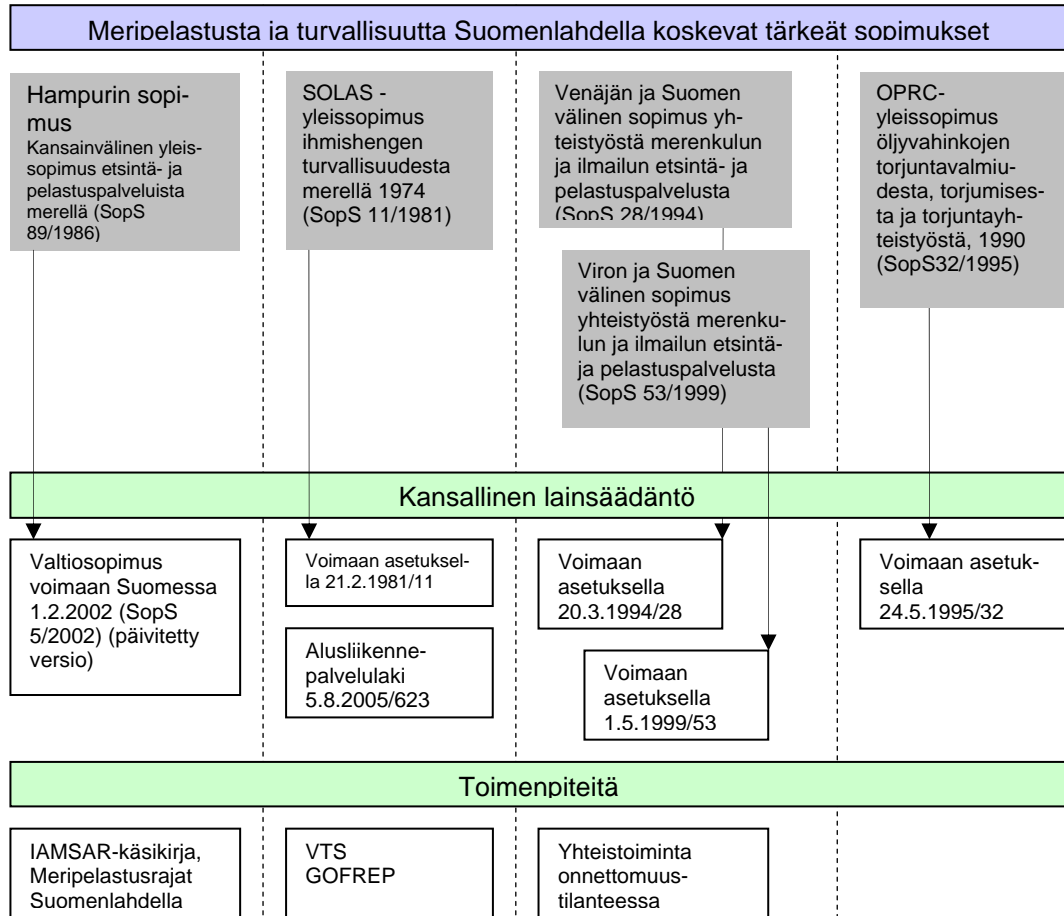
Käytännön kannalta tärkeä sopimus on Norjan, Ruotsin, Suomen ja Tanskan välinen veden pilaamiseen puuttuva ympäristönsuojelusopimus, joka saatettiin

Suomessa asetuksella voimaan (1.7.1976/75). Näiden lisäksi on tehty useita Suomenlahden ja Itämeren meriympäristöön liittyviä sopimuksia Venäjän ja Suomen ja Viron ja Suomen välillä. Sopimuksia ovat mm. Suomen ja Venäjän ympäristönsuojelusopimus (SopS 2/1993) sekä Suomen ja Viron ympäristönsuojelusopimus (SopS 22/1992). Suomi on tehnyt naapurivaltioiden kanssa myös kahdensivuiset rajavesistö sopimukset, joissa määritellään rajavesistöjen käytön periaatteet. (Hakapää 2003, s. 306)

2.2 Meripelastus ja turvallisuus

Meripelastukseen ja turvallisuuteen liittyvät tärkeät kansainväliset sopimukset sekä niihin liittyvä kansallinen lainsäädäntö on esitetty oheisessa kaaviossa (Kaavio 2). Siitä selviävät myös sopimusten ja lainsäädännön pohjalta tehtävät jatkuvat valvontaan liittyvät toimenpiteet. Yhteistyösopimukset helpottavat pelastuksen järjestämistä kansainvälisesti. Sopimusten sisältö ja kansallinen lainsäädäntö on esitetty tarkemmin erillisissä kohdissa. Kaaviossa esitettyjen sopimusten ja lainsäädännön lisäksi kohdassa 2.2.3 on esitetty muuta asiaan liittyvää lainsäädäntöä ja sopimuksia, kuten meripelastukseen liittyvä kansallinen lainsäädäntö.

Kaavio 2 Meripelastusta ja turvallisuutta koskevat sopimukset ja kansallinen lainsäädäntö



2.2.1 Yleissopimus etsintä- ja pelastuspalveluista merellä — Hampurin sopimus

Suomenlahti on jaettu meripelastusalueisiin Viron, Venäjän ja Suomen kesken. Suomenlahden valtiot noudattavat kansainvälistä yleissopimusta etsintä- ja pelastuspalveluista merellä (SopS 89/1986). Se astui voimaan päivitettyinä versioina Suomessa 1.2.2002 (SopS 5/2002). Sopimusta kutsutaan Hampurin sopimukseksi ja se on keskeisin meripelastustoimea säätelevä kansainvälinen sopimus. Hampurin sopimuksen pohjalta laaditussa IAMSAR-käsikirjassa kuvataan meripelastustehtävien hoitaminen käytännössä. Hampurin sopimuksen mukaisesti Suomenlahden valtioiden kesken on määritelty meripelastuspalvelun vastuurajat ja varmistettu, että valtioilla on valmiudet ja välineet meripelastuksen hoitamiseksi omalla vastuualueellaan. (Sisäasiainministeriö MPO, s. 7)

2.2.2 Yleissopimus ihmishengen turvallisuudesta merellä — SOLAS

Toinen tärkeä sopimus on kansainvälinen yleissopimus ihmishengen turvallisuudesta merellä 1974 (SopS 11/1981) eli SOLAS-sopimus, jossa on velvoite meripelastuksen järjestämiseksi. Se astui voimaan asetuksella (21.2.1981/11), Asetus ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen voimaansaattamisesta. Siinä on velvoite myös varustamoita kohtaan. SOLAS-sopimuksen ensimmäisen luvun mukaisen matkustajaluksen täytyy osallistua IMO:n hyväksymien ohjeiden mukaisten suunnitelmien laatimiseen yhteistoiminnasta meripelastuspalveluita tarjoavien maiden kanssa, joiden alueella alus kulkee. Niitä ei tosin tarvitse lähettää valtioille. (Sisäasiainministeriö MPO, s. 7)

SOLAS-sopimuksen liitteeseen V lukuun 12 liitettiin alusliikennepalveluja koskeva sääntö vuonna 1997. Se hyväksyttiin IMO:n päätöslauselmalla A.857(20) ja muutokset astuivat voimaan Suomessa 1.7.1999. Säännössä sitoutettiin valtiot huolehtimaan alusliikennepalveluiden (VTS) järjestämisestä, ylläpitämisestä ja henkilökunnan koulutuksesta sekä käyttämään Kansainvälisen Majakkajärjestön (IALA) VTS-käsikirjaa. Sopimuksen mukaan alusliikennepalvelut on taattava liikenteellisesti ja ympäristönsuojelullisesti kriittisille ja haastaville väylille. Tällä hetkellä tiedot löytyvät Alusliikennepalvelulaista (5.8.2005/623). (IMO VTS)

Osa SOLAS-sopimuksen tekstistä on liitetty myös lakiin eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta (11.6.2004/485), joka sisältää asetuksen (2004/725/EY). Asetuksen tavoitteena on parantaa alusten ja satamarakenteiden turvatoimia laittomien ja tahallisten tekojen varalta ja sen myötä luotiin ISPS-säännöstö (International Ship and Port Facility Security Code). (EU-lehti 29.04.2004)

Oheisessa käytäntö-osiossa (Käytäntö 1) havainnollistetaan SOLAS-sopimuksen mukaisten yhteistoimintasuunnitelmien laatimisen tilannetta Suomenlahdella ja Itämerellä kulkevien alusten osalta.

Käytäntö 1

Haastatteluissa selvisi, että IMO:n vahvistamat IAMSAR:n mukaiset alusten toimintasuunnitelmat meripelastuksesta valtioiden kanssa jäävät usein tekemättä. Yhteistoimintasuunnitelman tarkoituksena on meripelastusvalmiuden parantaminen. Suunnitelma pitäisi olla tehtynä jokaisen valtion kanssa, jonka alueella alus liikkuu ja olla toimitettuna ainakin Englannin Coast Guardille. Mielellään kuitenkin jokaiselle valtiolle, jonka alueella alus liikkuu. (Petteri Leppänen)

Kesällä 2008 tehdyn selvityksen mukaan osalla risteilijöistä suunnitelmat eivät olleet ajan tasalla tai ne puuttuivat kokonaan. Myös valvontaan ei ole selvityksen mukaan kiinnitetty riittävää huomiota. Valvonta puuttuu kokonaan tai sitä ei tehdä jokaisessa satamassa. Tavoitteena on, että uuden meripelastusohjeen myötä valvontaviranomaisten roolit selkeytyvät ja että yhteistoimintasuunnitelmien laatiminen ja tarkastaminen on hoidettu käytännössä paremmin kuin minkä kuvan selvityksestä saa. (Petteri Leppänen)

2.2.3 Muut meripelastukseen ja öljyntorjuntaan liittyvät sopimukset ja kansallinen lainsäädäntö

Venäjän ja Suomen välillä noudatetaan sopimusta yhteistyöstä merenkulun ja ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelusta (SopS 28/1994). Sopimus astui voimaan asetuksella (1.3.1994/28), Asetus Venäjän kanssa yhteistyöstä merenkulun ja ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelun alalla tehdyn sopimuksen voimaansaattamisesta. Viron ja Suomen välillä noudatetaan samankaltaista sopimusta (SopS 53/1999), joka astui voimaan asetuksella (1.5.1999/53), Asetus Viron kanssa merellä ja ilmassa tapahtuvasta yhteistyöstä etsintä- ja pelastuspalvelussa tehdyn sopimuksen voimaansaattamisesta. Venäjällä vastuuviranomaisena toimii

liikenneministeriö ja Virossa rajavartiolaitos. Toisin kuin Suomessa, Venäjällä liikenneministeriö vastaa ihmisten pelastamisen lisäksi myös alusten pelastamisesta. (Sisäasiainministeriö MPO, s. 26)

IMO hyväksyi Suomenlahden valtioiden yhteisen hakemuksen kansainvälisen vesialueen valvonnasta ja ilmoittautumisjärjestelmästä (GOFREP) vuonna 2004 päätöksellä MSC.139(76). Yhteentörmäysten määrän on arvioitu vähenevän 80% ilmoittautumisjärjestelmän myötä. VTS- ja GOFREP-palvelut ovat myös linjassa UNCLOS-sopimuksen kanssa. UNCLOS-sopimuksen (SopS 49-50/1996) mukaan rantavaltio voi säätää viatonta kauttakulkua aluemerellä koskevaa lainsäädäntöä kansainvälisten määräysten puitteissa. (MKL tiedote 12.02.2008 ja Suuronnettomuusopas, s. 287)

Kansainvälisen vesialueen GOFREP-järjestelmään perustuva valvonta on jaettu Venäjän, Viron ja Suomen kesken. Viro valvoo eteläistä ja Suomi pohjoista osaa, Venäjällä on vastuu Suursaaren pohjoispuolisesta kansainvälisestä alueesta. Yli 300 GT alusten ja poikkeustilanteissa myös muiden alusten on pakko ilmoittautua saapuessaan valvonta-alueelle joko kansalliselta vesialueelta tai ylittäessään GOFREP-vastuualueen rajan. Ilmoittautuminen tapahtuu joko Tallinnan, Helsingin tai Pietarin keskukseen. (MKL tiedote 12.02.2008)

Meripelastuksen järjestämiseen liittyy kiinteästi torjuntavalmius öljyvahinkotilanteissa. MARPOL-sopimuksen lisäksi öljyvahinkoihin ja niiden torjumiseen on keskittynyt vuonna 1990 hyväksytty OPRC-yleissopimus öljyvahinkojen torjuntavalmiudesta, torjumisesta ja torjuntayhteistyöstä. Se pitää sisällään velvoitteita öljyntuotantoyksiköille, kuten kansainväliseen öljyntorjuntayhteistyöhön osallistuminen. Sopimus soveltuu käytettäväksi niin aavalla merellä kuin aluevesillä, kunhan tapahtuma uhkaa meriympäristöä. Uhasta ei tarvitse aiheutua vakavaa vaaraa, joten sopimusta kutsutaan ns. väliintulosopimukseksi. Kansainvälinen OPRC-yleissopimus asetettiin Suomessa voimaan (24.5.1995/32) asetuksella, Asetus öljyvahinkojen torjuntavalmiutta, torjumista ja torjuntayhteistyötä koskevan vuoden 1990 kansainvälisen yleissopimuksen

voimaansaattamisesta. Tarkastukseen liittyviä huomionarvoisia sopimuksia ja säännöstöjä ovat kansainvälinen merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskeva vuoden 1978 yleissopimus (SopS 22/1984) eli STCW - yleissopimus sekä siihen liittyvä säännöstö (SopS 23/1999) eli STCW - säännöstö. (Nordström, s. 39-40)

Suomessa meripelastukseen liittyvä ensisijainen lainsäädäntö on Meripelastuslaissa (30.11.2001/1145) ja asetuksessa, Valtioneuvoston asetus meripelastuksesta (17.1.2002/37). Lisäksi pelastukseen liittyvää lainsäädäntöä löytyy Merilaista (15.7.1994/674), Pelastuslaista (13.6.2003/468), etsintä- ja pelastustöiden osalta Ilmailulaista (29.12.2005/1242), Laki puolustusvoimista (11.5.2007/551), Rajavartiolaista (15.7.2005/578) ja Valtioneuvoston asetuksista rajavartiolaitoksesta (2.3.2000/269). Rajavartiolaitos suorittaa erikseen säädettyjä valvontatehtäviä sekä toimenpiteitä rikosten ennalta estämiseksi, selvittämiseksi ja syytteeseen saattamiseksi yhteistyössä muiden viranomaisten kanssa.

Suomenlahden GOFREP-toimintaa havainnollistetaan seuraavassa käytäntöosiossa (Käytäntö 2). Toimintaan liittyen esitetään onnettomuusesimerkki (M/t Propontis).

Käytäntö 2

Suomenlahden valtioiden yhteisenä mielenkiinnon kohteena on ollut jo pitkään meriliikenteen valvominen. Tätä toimintaa varten perustettu GOFREP antaa varsin samanlaisen tilannekuvan jokaiselle valtiolle. Vaikka tilannekuvat jokaisessa Suomenlahden valtiossa ovat samanlaisia, toimintaan liittyy kulttuurillisista, hallinnollisista tai lainsäädännöllisistä syistä eroja. Venäläisille ja virolaisille toimijoille ei välttämättä välity kaikki saatavissa oleva ja tarvittava GOFREP-tieto. Haastattelussa selvisi, että Venäjällä toiminta menee aina keskushallinnon kautta, joten tieto saattaa jäädä esim. merivartiostolle, meripelastuskeskukselle tai rajavar-

tiolaitokselle. Pelastusmielessä toiminnalliset erot voivat johtaa Propon-tiksen kaltaiseen onnettomuuteen. (Petteri Leppänen)

Suomessa saadun kokemuksen mukaan tilanne ennen ilmoittautumisjär-jestelmiä ja GOFREP-toimintaa oli liikenteen seuraamisen kannalta hyvin viranomaislähtöistä. Suomen VTS-keskuksissa viranomaisina työskente-lee tällä hetkellä aiemmin merikapteenina toimineet henkilöt. Tämä on vaikuttanut liikennekuriin positiivisesti ja kehitys tyydyttää selkeästi myös aluksia. Aluksilla tiedetään, että kaikkia seurataan samalla tavalla, joten aluksen päällikön ei tarvitse myöskään osata kansallista lainsäädän-töä tietääkseen miten alueella kuljetaan ja mitä päälliköltä vaaditaan. Silti meriliikenteeseen toivotaan vieläkin tiukempaa kuria ja ilmoittautumis-käytäntöä. (Petteri Leppänen ja Risto Repo)

Yhteistyöhön Suomenlahden maiden välillä ollaan pääsääntöisesti tyyty-väisiä vaikka yhteistyö käytännön toiminnassa on välillä heikkoa. Parhai-ten yhteistyön katsottiin sujuvan Ruotsin kanssa. Erityisesti GOFREP-tiedon levittyminen on selkeä haaste yhteistyössä valtioiden välillä. Viron kanssa tehtävä yhteistyö rajoittuu meripelastukseen ja öljyntorjuntaan ja lähinnä avunpyyntöihin vastaamiseen. Virolla ei ole käytännössä valmiut-ta suoriutua öljyntorjunnasta ja meripelastustehtävistä. Tämän vuoksi Vi-rossa kynnys avunpyyntöjen esittämiseen on tällä hetkellä hyvin matala. Viro on osa Natoa, joten pelastustoiminta on haluttu keskittää merivoi-mille, jolla taas ei ole resursseja hoitaa tehtävää. Venäläisten kanssa teh-tävä yhteistyö rajoittuu usein tiedon vaihtamiseen, sillä venäläiset huoleh-tivat itsenäisesti meripelastusalueestaan ja käytännössä kynnys avun pyy-tämiseen Suomesta on korkea. (Petteri Leppänen)

Suomenlahden valtioiden kesken on keskusteltu myös talvimerenkulusta ja öljyntorjunnasta. Viron suunnitelmassa on uuden murtajan hankinta ja venäläisten kanssa on käyty lähinnä keskusteluja jäänmurron ja öljyntor-

junnan kehittämistä. Käytännön toimenpiteitä saadaan kuitenkin odottaa. (Atso Uusiaho)

Tällä hetkellä jokaisella Suomenlahden valtiolla on meripelastuskeskus ja vaihteleva määrä lohkokeskuksia. Kulttuurillisten, lainsäädännöllisten ja kielierojen vuoksi pelkästään yhden meripelastuskeskuksen perustaminen Suomenlahdelle on käytännössä hankalaa, vaikka Hampurin sopimus ja UNCLOS 123:s artikla antavat siihen mahdollisuuden. (Petteri Leppänen)

M/t Propontis

Vuoden 2007 helmikuussa raakaöljylastissa ollut, vuonna 2006 valmistunut kaksoispohjalla varustettu raakaöljytankkeri M/t Propontis ajoi Venäjän onnettomuuksien hoidon vastuualueella Suursaaren eteläpuolella matalikolle. Alueella oli matalikon kiertotie osoitettuna. Venäjällä ei ollut tarkkaa tietoa tapahtuneesta eikä Venäjä myöskään ilmoittanut alukselle, että se oli väärällä reitillä vaikka GOFREP-yhteistyön puitteissa näin pitäisi toimia. Alus ei ollut ilmoittanut tapahtuneesta. Keskustelua käytiin Venäjän kanssa, että voiko Suomen GOFREP-keskus lähettää meripelastusyksikön tapahtumapaikalle. Loppujen lopuksi Suomi lähetti yksikön alueelle. Propontiksen tapahtuman jälkeen venäläiset ovat puuttuneet alusten kulkuun. (Petteri Leppänen ja Kalervo Jolma)

2.2.4 EU-lainsäädäntö

Merionnettomuudet, kuten Erikan⁶ uppoaminen Ranskan rannikolla (1999) ja Prestigen uppoaminen Espanjan rannikolla (2002), ovat vauhdittaneet meriturvallisuuden liittyvän lainsäädännön kehittymistä. Meriturvallisuuden parantamiseksi Euroopan parlamentti ja neuvosto ovat hyväksyneet Erika I -, Erika II - ja Erika III -lainsäädäntöpaketit. Erika I pitää sisällään mm. aluksen tarkastamiseen ja katsastamiseen liittyvän direktiivin (2001/105/EY) sekä alusturvallisuuden parantamiseen ja saastumisen ehkäisemiseen liittyvän direktiivin (2001/106/EY). Pakettiin sisältyi myös Meriturvallisuusvirasto EMSA:n perus-

⁶ Kts. kohta 2.3 EY-tuomioistuimen ratkaisu asiassa C-188/07.

taminen. EMSA:ssa on vuodesta 2004 lähtien pidetty yllä myös Safe Sea Net-palvelua, jonka avulla saadaan tietää vaarallisten aineiden kuljetuksista. (Safeseanet 09/2005 ja EMSA esite 08.06.2006)

Erika II -lainsäädäntöpaketissa on mm. direktiivi (2002/59/EY) meriliikennettä koskevan yhteisön seuranta-, valvonta- ja tietojärjestelmän perustamisesta. Direktiivi pitää sisällään alusten ilmoittautumisvelvollisuuden ja AIS-tekniikan käyttövelvollisuuden. Suomenlahden ja Itämeren alueella on otettu käyttöön myös VTMISS-palvelu.

Joulukuussa 2008 Euroopan parlamentti ja neuvosto pääsivät yhteisymmärrykseen Erika III -lainsäädäntöpaketista (2005/0242(COD)), jossa on seitsemän uutta direktiiviehdotusta. Erika III -paketti hyväksyttiin 11.3.2009 Euroopan parlamentin täysistunnossa. Pakettiin sisältyy vakuutuksenottovelvollisuus jäsenvaltioiden tai kolmansien valtioiden lipun alla purjehtiville aluksille heti niiden saapuessa jäsenvaltion merialueelle (4 artikla) ja sanktio, jos aluksella ei ole todistusta. Satamavaltio voi pysäyttää aluksen tai karkottaa sen. Jos alus karkotetaan, mikään jäsenvaltioista ei saa päästää alusta satamiinsa ennen kuin aluksen omistaja on toimittanut vakuutustodistuksen (5 artikla). Lisäksi ehdotuksilla pyritään mm. parantamaan satamavalvontaa ja alusliikenteen seuranta luokituslaitossääntöjä muuttamalla sekä kehittämään onnettomuustutkintaa varten yhdenmukaistettu järjestelmä. Erika III -paketin myötä jäsenvaltioiden täytyy vuoteen 2012 mennessä saattaa voimaan mm.

- vuoden 1992 kansainvälinen yleissopimus öljyn aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvasta siviilioikeudellisesta vastuusta (Suomessa asetus 15.11.1996/852)
- vuoden 1992 kansainvälinen yleissopimus öljyn aiheuttamien pilaantumisvahinkojen kansainvälisen korvausrahaston perustamisesta (Suomessa SopS 424/1996)
- vuoden 1996 pöytäkirja vuoden 1976 yleissopimuksesta merioikeudellisia vaateita koskevan vastuun rajoittamisesta⁷

⁷ LLMC, kts. kohta 2.3.

- vuoden 2001 kansainvälinen yleissopimus (Suomessa asetus 29.1.2009/4) aluksen polttoaineen aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvasta siviilioikeudellista vastuusta (bunkkeriöljy-yleissopimus). (2005/0242(COD) 17.12.2008; EMSA esite 08.06.2006; SM nettilehti 6/2007, s. 13; EP lehdistötiedote 11.3.2009)

Suomea koskee Euroopan unionin (2001/792/EC, Euratom) päätös väestönsuojelualan avustustoimissa. Päätöksen tarkoituksena on edistää yhteistyötä sekä pelastuspalvelun avustustoiminnassa että pilaamisvahinkojen torjuntayhteistyössä EU:n jäsenvaltioiden kesken. EU edellyttää myös kaikkien European Convention of Human Rights-sopimuksen (ECHR) allekirjoittaneita jäsenmaita noudattamaan kaikkiin miehistön jäseniin ihmisoikeussopimuksia, oli miehistö jäsenmaasta tai ei. (Fitzpatrick–Anderson, s. 135-140; Vihreät laivat – sininen meri 21/2008; Suuronnettomuusopas, s. 291)

Suomi on allekirjoittanut Pariisin Yhteisymmärryspöytäkirjan (Paris Memorandum of Understanding on Port State Control, MOU). Pariisin MOU:n on allekirjoittanut EU:n merenkulkuviranomaisten lisäksi mm. Venäjä. Se on asetettu voimaan asetuksella, Valtioneuvoston asetus ulkomaisten alusten tarkastuksesta Suomessa (1.7.2004/619). Asetuksessa on määräyksiä alustarkastuksia tekeville luokituslaitoksille ja muille tahoille. Siinä luetellaan mm. tarkastuksen menettelytavat ja kohteet sekä toimenpiteet, mikäli tarkastuksia ei pystytä tekemään ja lisäksi toimenpiteet tarkastuksen ja pysäyttämisen seurannasta. Pariisin MOU:n liittyen luotiin mm. SIRENAC-tietojärjestelmä. Valvontaviranomaisen tehtävänä on ilmoittaa viipymättä SIRENAC-tietojärjestelmään, mikäli tarkastusta ei pystytä tekemään. Tällaisia aluksia saa olla kalenterivuodessa enintään 5 % keskimääräisestä vuosikäynnistä. Kirjaukset syistä ilmoitetaan EY:n komissiolle puolivuositain.

Yhteistyön tarkoituksena on mm. lisätä turvallisuutta ja valvontaa sekä estää aluksia valitsemasta suotuisia satamia. Satamavaltiokontrollia ei harjoiteta jo-

kaisessa satamavaltiossa vaan ainoastaan siellä, missä valtio on hyväksynyt yhden tai useamman MOU:n. Sopimukset on tehty alueittain ja ne ovat erilaisia. Venäjä on mukana useassa MOU-sopimuksessa, kuten Pariisin MOU, Tokion MOU ja Mustanmeren MOU. (Fitzpatrick–Anderson, s. 159-160)

Osa tarkastuksiin ja päästöihin liittyvistä velvoitteista toteutetaan Suomessa Laki alusturvallisuuden valvonnasta (17.3.1995/370) (AlusturvallisuusL) säädösten ja siihen 2004 liitettyjen PSC -direktiivin (2002/84/EY) kohtien mukaisesti. Lakia sovelletaan kaikkiin suomalaisiin kauppamerenkulkua harjoittaviin aluksiin Suomen vesialueella, Suomen vesialueen ulkopuolella ja näiden laivojen laivaisäntiin. Lisäksi sitä sovelletaan Suomen vesialueella kauppamerenkulkua harjoittaviin ulkomaalaisiin laivaisäntiin.

Alusturvallisuuslain nojalla Merenkululaitoksen tehtävänä on valvoa laissa annettujen säännösten ja määräysten noudattamista. Valtuutettujen viranomaisen tehtävänä on huolehtia PSC-direktiivin mukaisista ilmoituksista. PSC-direktiivin ja Pariisin MOU:n mukaan satamavaltioiden on tarkastettava vähintään 25 % jäsenvaltion satamissa kalenterivuoden aikana vierailevista ulkomaisista aluksista. Lisäksi on erinäisiä säännöksiä turvallisuusjohtamisjärjestelmän ja johtamisjärjestelyiden tarkastuksesta, aluksen pysäyttamisestä tai matkan keskeyttämisestä, käytön rajoittamisesta, jonkin laivan varusteen, laitteen, toiminnon tai järjestelyn käytön kieltämisestä ja ISM-säännösten mukaisten asiakirjojen tai tallentimien puuttumisesta. Säännöllisen liikenteen tarkastukset tehdään ennen liikenteen aloittamista. (AlusturvallisuusL 7-17 §)

Haastatteluissa käsiteltiin meriturvallisuutta mm. kansainvälisyyden, kansainvälisen yhteistyön ja alusten luokittelukäytännön osalta. Oheisessa käytäntöesimerkissä (Käytäntö 3) hahmotetaan kansainvälisyyden haasteita ja alustarkastusten tärkeyttä Suomenlahdella.

Käytäntö 3

Suomenlahdella meriliikenteen kansainvälisyys näkyy lähinnä kulttuurieroina ja kielikynnyksenä. Miehistön kielitaito ei välttämättä riitä tarvittavaan kommunikointiin ja puutteet voivat johtaa ongelmiin erityisesti tarkkuutta vaativassa talvimerenkulussa ja jäänavigoinnissa. Erityistaitoja on mahdollista hankkia useiden maiden koulutusohjelmista. Tällä hetkellä koulutus ei ole pakollista. Talvimerenkulku ei ole myöskään IMO:n ja EU:n prioriteettilistalla. (Atso Uusiaho)

Alusten luokittelukäytäntöä pidetään ongelmana, sillä eri merialueilla on kuljettava erilaisella kalustolla ja alusten tarkastus tapahtuu usein eteläisellä Itämerellä. Meriliikenteen turvallisuuteen olennaisesti liittyvät alusten tarkastukset on tämän jälkeen Itämerellä ja Suomenlahdella vaikeita toteuttaa. Muualla tehdyn tarkastuksen jälkeen Suomen viranomaisten tekemä tarkastus on käytännössä mahdotonta. Satamavaltioiden viranomaisten tekemät tarkastukset nähdään tarpeellisina, joten tästäkin syystä tarkastuskäytännössä olisi hyötyä laajemmasta kansainvälisestä yhteistyöstä. (Petteri Leppänen)

2.3 Korvaukset ja vakuutukset

Öljyvahinkojen korvaukset perustuvat aluksen omistajan ankaraan vastuuseen, kansainvälisen korvausrahaston yleissopimukseen sekä Suomessa öljypäästömaksuihin. Ankara vastuu⁸ on määritelty vuoden 1969 kansainvälisessä yleissopimuksessa öljyn aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvasta siviilioikeudellisesta vastuusta sekä siihen tehtyjen vuoden 1992 pöytäkirjan muutoksissa eli CLC-yleissopimuksessa (SopS 43/1996). Vuonna 1971 Brysselissä tehdyn ja Lontoossa 1992 muutetun Öljyn aiheuttamien pilaantumisvahinkojen kansainvälisen korvausrahaston lisäksi vuonna 2003 perustettiin kansainvälinen öljyvahinkojen lisäkorvausrahasto. Tätä kokonaisuutta kutsutaan rahastoyleissopimukseksi. (EU-lehti 29.04.2004, s. 40)

⁸ Ankara vastuu, katso kohta 3.2.1.

Vastuista öljyvahingoissa säädetään merilaissa (10:3-5). Merilaissa on selvitetty myös muiden aluksen ohjailuun osallistuvien tahojen vastuut ja velvollisuudet onnettomuustilanteessa (luvut 6-8). Suomi on sekä korvausrahaston (öljysäiliöalusten öljyvahinkojen korvaamista koskeva IOPC -rahastosopimus) että yleissopimusten sopimusosapuoli.

Alusten edesvastuuseen saattamista helpottaa Suomen talousvyöhykkeellä tapahtuneissa vahingoissa 1.4.2006 voimaanastunut hallinnollinen öljypäästömaksu (22.12.2005/1163). AlusjäteL (16.3.1979/300) mukaan RVL voi määrätä maksun aluksen omistajalle tai laivaisännälle. Maksu voidaan määrätä öljyn tai öljypitoisen seoksen päästämistä aluevesillä taikka talousvyöhykkeellä silloin, kun päästöstä on selvää näyttöä, oli päästö tahallinen taikka tahaton. Se on maksettava 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksi saamisesta. RVL ilmoittaa maksun määräämisestä, poistosta ja muutoksista oikeusrekisterikeskukselle. (AlusjäteL 2a:19b-r). Öljypäästömaksutaulukko on liitteenä, LIITE1.

Merilain 9 luvussa määrätään korvausmäärät ihmishenkiä vaatineissa tai henkilövahinkoja aiheuttaneissa onnettomuuksissa ja aluslastivahinkoa aiheuttaneissa vahingoissa. Korvausmäärät on määritelty merioikeudellisia vaateita koskevan vastuun rajoittamista säätelevän vuoden 1976 yleissopimuksen (LLMC) ja siihen 1996 tehtyjen muutosten mukaisesti. Merilain 9 luvussa muutokset astuivat voimaan 13.5.2004. Kummatkin korvaukset määritellään SDR -määrinä alusten bruttovetoisuuden mukaan. (MeriL 9 luku)

Seuraavassa käytäntö-osiossa (Käytäntö 4) havainnollistetaan onnettomuuksien ja alusöljypäästöjen tutkintaa käytännössä. Öljypäästöihin liittyen on esimerkiksi kesällä 2008 annettu EY-tuomioistuimen ratkaisu (C-188/07) säiliöalus Erikan öljyjätteen aiheuttaman vahingon korvaustahoista. Korvaustahon määrittelyssä on painotettu öljyjätteen tuottajan eli aluksen omistajan ja toisaalta valmistajan vastuuta vahingoista. Omistajan vastuuseen palataan kohdassa 3.2.1.

Käytäntö 4

Onnettomuuksien tutkintaan liittyvää kansainvälistä yhteistyötä pidetään tuloksellisena. Haastatteluissa selvisi, että kaikki lippuvaltiot vastaavat tutkintapyyntöön, vaikka lippuvaltioiden onnettomuuksien tutkintatapa vaihtelee huomattavasti. Tutkintatapojen yhdenmukaistamiseen saadaan apua IMO:n tutkintakoodeista, jotka tällä hetkellä ovat suosituksia, mutta jo vuodesta 2010 lähtien velvoittavia. (Risto Repo)

Suomessa tutkitaan Suomen lipun alla kulkevien alusten onnettomuuksien lisäksi onnettomuudet, jotka tapahtuvat Suomen aluevesillä. Aluevesillä tapahtuvat onnettomuudet tutkitaan rantavaltion ominaisuudessa. Kansainvälisen yhteistyöverkoston kautta saatavien onnettomuustutkintareporttien lisäksi saadaan tietoa myös EMSA:sta. (Risto Repo)

Öljyvahinkoja saadaan tulevaisuudessa selvitettyä todennäköisesti enemmän kuin aikaisemmin. Suomen talousvyöhykkeellä kulkevat alukset on mahdollista pysäyttää epäiltäessä öljypäästöä. Samoin saaristomerellä kulkeneet alukset on mahdollista tutkia öljypäästöjen takia saapumissatamassa, vaikka käytännössä toteutus voi olla hankalaa. Toteutusta hankaloittaa vertailunäytteiden oikeellisuus eli miten varmistetaan, että satamassa otettu näyte vastaa saaristomerellä otettua. Merioikeudenkäyntiin tarvittavien todisteiden hankinta voi olla työlästä, mutta satelliittikuvauksen ja muiden tekniikoiden ansiosta kuitenkin mahdollista. Jos aluksen öljypäästöistä Suomen talousvyöhykkeellä on selvää näyttöä, voidaan hyödyntää 2006 voimaan astunutta hallinnollista öljypäästömaksua. Myös kasvavat meriliikennemäärät voivat lisätä kiinni jäämistä, kun alukset kiinnittävät huomiota myös toisten alusten toimintaan. (Petteri Leppänen)

Öljypäästömaksu sekä erilaiset säädökset ovat yleisesti ottaen vähentäneet päästöjä Suomenlahdella. Öljypäästömaksujärjestelmä käytännössä tarkoittaa sitä, että aluksen miehistö voidaan vangita tutkinnan ajaksi ja

saada vastuuseen teostaan. Myös öljypäästöjen tutkinnan keskittyminen Turkuun on helpottanut päästöjen selvittämistä. (Kalervo Jolma, Petteri Leppänen)

EY-tuomioistuimen ratkaisu öljysäiliöaluksen haaksirikkoasiassa

EY-tuomioistuimen ratkaisu (C-188/07). Maltan lipun alla purjehtinut ja Total International Ltd:n vuokralle ottama öljysäiliöalus Erika upposi 12.12.1999 noin 35 meripeninkulmaa Penmarc'h:n (Finistère, Ranska) niemenkärjestä lounaaseen. Osa aluksen lastista ja polttoaineesta valui mereen, mikä pilasi Atlantin rannikon Ranskalle kuuluvia ranta-alueita. Asia koskee korvausta vahingoista, joita aiheutui öljysäiliöalus Erikan haaksirikon seurauksena kyseisen kunnan alueelle levinneestä jätteestä.

Öljy ei ole jätettä kun sitä käytetään tai hyödynnetään kaupallisesti tavalla, joka on taloudellisesti kannattavaa, ja kun sitä voidaan tosiasiasa käyttää polttoaineena ilman, että siihen on tarpeen kohdistaa edeltäviä muuntamistoimia. Haaksirikon seurauksena mereen valunut ja sinne sekä sedimentteihin sekoittunut öljy on jätettä, kun sitä ei enää voida käyttää tai hyödyntää kaupallisesti ilman edeltäviä muuntamistoimia.

Kansallinen tuomioistuin voi pitää öljyn myyjää ja öljyn kuljetukseen käytetyn aluksen rahtaajaa jätteen tuottajana ja jätteen ”aiempana haltijana”, jos kansallinen tuomioistuin päätyy katsomaan että kyseinen myyjä-rahtaaja on myötävaikuttanut siihen riskiin, että haaksirikosta aiheutuu pilaantumista, erityisesti jättämällä toteuttamatta toimet tällaisen tapahtuman ehkäisemiseksi, kuten toimet, jotka koskevat aluksen valintaa

Jos öljyn aiheuttamien pilaantumisvahinkojen kansainvälinen korvausrahasto ei vastaa kustannuksista, kansallisessa oikeudessa on silloin sallittava direktiivin täytäntöönpanon varmistamiseksi, että valmistaja, jonka tuotteesta näin levinnyt jäte on peräisin, vastaa kustannuksista. Saastuttaja maksaa -periaatteen mukaisesti tällainen valmistaja voidaan kuitenkin katsoa velvolliseksi vastaamaan kustannuksista vain, jos valmistaja on toiminnallaan myötävaikuttanut siihen riskiin, että aluksen haaksirikosta aiheutuu pilaantumista.

3 SUOMENLAHTI MERILIIKENNEYMPÄRISTÖNÄ

Merialueet jaetaan vyöhykkeittäin sisäisiin aluevesiin, aluemereen, saaristoveeteen (pelkästään saarista koostuva valtio), lisävyöhykkeeseen, talousvyöhykkeeseen, ympäristösuojeluvyöhykkeeseen, aavaan mereen, mannerjalustaan ja syvänmerenpohjaan. Sisäiseksi aluevedeksi katsotaan rantavaltion rannikkoa lähimpänä olevat alueet. Aluemerensisärajana pidetään sisäisten aluevesien ulkorajaa. Aluemiiri liittyy alueveteen ja ulkoraja kulkee 12 meripeninkulman (mpk⁹) päässä aluevesien ulkorajasta. Jos valtion aluevedellä on paljon saaria, raja muodostetaan merelle saarten taakse ja merkitään keltaisilla poijuilla. Suomenlahdella Suomen aluemerensisärajana kulkee murtoviiva, joka on vähintään kolme meripeninkulmaa keskiviivasta. Näin alueraja kulkee koko matkan kansainvälisen rajan pohjoispuolella. (Munawwar, s. 15, 148, 151 ja Hakapää 2003, s. 325)

Suomenlahden valtiot Suomi, Venäjä ja Viro hallinnoivat rannikkovaltion ominaisuudessa täysin aluevesiään (sisäinen aluevesi ja aluemiiri) ja voivat täten puuttua alueella liikkumiseen ja muuhun toimintaan. Myös ilmatilan raja ulottuu aluevesien ulkorajaan asti. Valtiot voivat laajentaa aluettaan lisävyöhykkeellä enintään 24 mpk päähän aluemerensisärajasta. Lisävyöhykkeellä valtiolla ei kuitenkaan ole rannikkovaltion valtuuksia. Suomella ei ole lisävyöhykettä, mutta sitä vastaava 2 mpk tullivyöhyke tullisäännösten noudattamisen valvomiseksi. Sen sijaan rantavaltion talousvyöhyke voi ulottua 200 mpk päähän aluemerensisärajasta. Tällä alueella rantavaltiolla on oikeudet luonnonvarojen rajoitettuun hyödyntämiseen, meriympäristön suojeluun ja meritieteelliseen tutkimukseen. Oikeus koskee myös mannerjalustaa. Talousvyöhykkeellä kulkuun sovelletaan lähinnä aavan merensisärajaa. Ympäristönsuojeluvyöhykkeeksi voidaan hakea sellaista talousvyöhykkeen osaluuetta, jonka voidaan katsoa olevan erityisen pilaantumisherkkä. Hakemus osoitetaan IMO:lle. Aavaksi mereksi katsotaan kaikki muut alueet kuin valtion sisäiset aluevedet, aluemiiri, saaristovedet ja talousvyöhyke. Näiden alueiden

⁹ Yksi meripeninkulma on 1852 metriä.

ulkopuolelta alkaa myös syvänmerenpohja, jota voidaan käyttää ainoastaan rauhanomaisiin tarkoituksiin. (Hakapää 2003, s. 326, 330, 338-351, 374)

Suomenlahden kansainvälinen vesialue ulottuu Itämereltä Venäjän aluevedelle saakka. Meriliikenteen turvallisuuteen ja pelastustoimintaan liittyviä rajoja ovat mm. GOFREP-järjestelmän rajat, VTS-keskusten aluerajat, kansainvälisen vesialueen raja ja keskiviiva sekä aluevesien ja talousalueiden rajat ja ilmatilan raja. Suomen talousvyöhykkeen rajat ja niillä sovellettava lainsäädäntö määritellään laissa Suomen talousvyöhykkeestä (26.11.2004/1058). Lisäksi erillisessä valtioneuvoston asetuksessa rajavyöhykkeestä ja rajavyöhykkeen takarajasta määritellään mm. Suomen ja Venäjän rajakoordinaatit Suomenlahdella. (RUS 02/2001)

3.1 Suomenlahden erityispiirteet

Vuosien 2000-2006 aikana Suomenlahdella tapahtui 61 törmäystapausta, joista muutamaa lukuun ottamatta kaikki valtioiden aluevesillä. Vuonna 2006 Suomenlahden rannikkoseuduilla ja matalikoilla tapahtui yhteentörmäyksiä ja pohjakosketuksia. Suurin osa vahingoista johtui inhimillisistä tekijöistä, toiseksi suurimpana olivat tekniset syyt. Viron rannikkoalueella tapahtui vuosina 2000-2006 pohjakosketuksia Venäjää ja Suomea useammin. Yhteensä kosketuksia ilmoitettiin 58, joista kaksi tapahtui vuonna 2006. (HELCOM tilasto 2006)

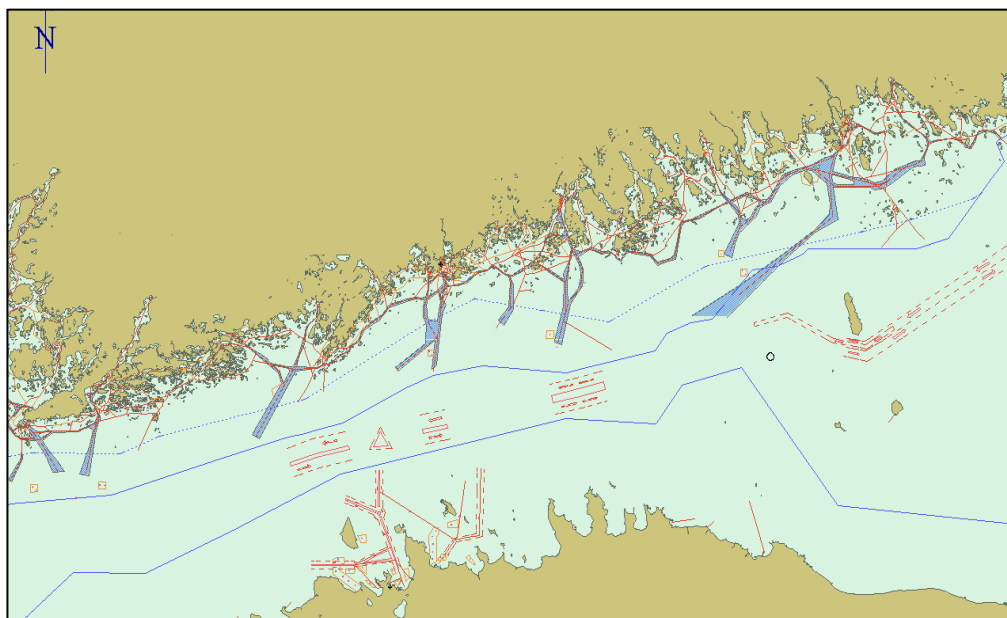
Suomenlahden rannikon haastavuuden, jääolosuhteiden ja ympäristön herkkyyden vuoksi yksirunkoisten alusten kulkeminen alueella on käytännössä estetty. Primorskin sataman rakentamisen jälkeen kulkeminen alueella ei ole enää mahdollista. Satamat eivät yhteisestä sopimuksesta ja EU:n myötävaikutuksesta vastaanota aluksia. (YM tiedote 29.9.2004 ja SYKE puhe 11-12.3.2003)

Suomen rannikolla on 101 tutkaa, joista suurin osa on Merenkululaitoksen asentamia, mutta myös puolustusvoimilla ja Rajavartiolaitoksella on hoidettavana osa tutkista. Pelkästään Helsingin rannikolla on toistakymmentä tutkaa. Tutkakuvista muodostetaan yksi fuusiokuva, jota mm. VTS-keskuksen operaat-

tori hyödyntää tehtävässään. (Sanna Sonninen)

Öljyntorjunnan kannalta haastavuutta tuovat Suomenlahdelle perustetut suoje-
lualueet ja kansallispuistot. Suomenlahdella on useita suojelualueita niin yksi-
tyisillä kuin valtion mailla. Osa alueista on myös Natura-2000 -verkostossa.
(RVL esitys 2006 ja Suuronnettomuusopas, s. 287)

Oheisessa RVL:n kuvassa (Kuva 1) näkyvät aluevesien rajat sinisellä yhtenäisellä viivalla. Punaiset merkinnät aluevesirajojen sisäpuolella ovat reittijakojärjestelmän merkintöjä eli opastettuja kulkukaistoja. Turvalliset väyläalueet on merkitty karttaan sinisillä alueilla. Suomen aluevedellä olevat siniset katkoviivat ovat sisäisten aluevesien rajat. Ulkoisen ja sisäisen alumeren rajoilla on merkitystä mm. viattomaan kauttakulkuun liittyvien asioiden selvittelyssä¹⁰. Kansainvälinen merialue ja aava meri jäävät sinisten yhtenäisten viivojen väliin eli keskelle Suomenlahtea. Talusvyöhykkeen rajoja ei ole karttaan merkitty, mutta ne ovat osittain kansainväliselle alueelle saakka. Talusvyöhyke sijoittuu alumeren ja aavan meren väliin eli se ei kuulu alumereen. (RVL esitys 2006)



Rajavartiolaitoksen kuvaa

Kuva 1 Aluerajoja Suomenlahdella.

¹⁰ Kts. kohta 3.3.2 Pilaaminen ja vahingot aavalla merellä ja talusvyöhykkeellä.

Suomessa Rajavartiolaitos, Merenkulkulaitos ja Puolustusvoimien merivoimat tekevät merenkulullisten toimintojen osalta yhteistyötä (METO), mm. käyttävät tutkaverkkoa ja suunnittelevat uusien järjestelmien ja verkkojen rakentamisen yhdessä. Oheisessa käytäntö-osiossa (Käytäntö 5) on kerrottu pelastuksen apuvälineiden tärkeydestä sekä pelastustoiminnan haasteista käytännössä.

Käytäntö 5

Pelastustilanteen hoitaminen vaatii kaikilta osapuolilta ammattitaitoa. Rajavartiolaitoksella on vastuu pelastusoperaation hoitamisesta. Aluksen päälliköllä on suuri rooli ihmisten pelastamisesta omalta alukselta, joten onnistuminen ei riipu pelkästään viranomaisista. Päällikön onnistuessa hyvin pelastustehtävässään, RVL:lla on paremmat edellytykset pelastaa ihmiset turvallisesti. Tästä syystä kunnolliset pelastussuunnitelmat ja välineet ovat ehdottoman tärkeitä, Estonian onnettomuudesta on opittu paljon. Jos ihmiset saadaan pelastettua riittävään määrään pelastuslauttoja, mahdollinen pelastusoperaation viive ei ole niin kriittinen tekijä. Ihmisten pelastaminen rahtialuksilta on hieman helpompaa kuin risteilyalusten matkustajien pelastaminen. (Petteri Leppänen)

Pelastusvalmiuden ylläpitäminen on osa aluksen toimintaa. Aluksen henkilökunta on tietoinen pelastautumisominaisuuksista, kuten kansien käyttämisestä helikoptereiden laskeutumisalustoina, joten valmiutta ylläpidetään koko ajan. Kasvavan liikennemäärän myötä isoja, pelastamiseen soveltuvia aluksia on liikenteessä yhä enemmän. Tällä hetkellä suurin osa suuremmista aluksista kulkee Suomenlahden alueella lähinnä yöaikaan. (Sanna Sonninen)

Pelastustilanteen hallinnan kannalta pahin onnettomuustilanne syntyy, kun pika-alus törmää vaarallista lastia kuljettavan lastialuksen kylkeen. Tämä on mahdollista Suomenlahden risteävässä liikenteessä. Tilannetta saattaa heikentää huomattavasti se, että vaarallisia aineita kuljettavien

alusten päälliköt eivät tiedä lastin ominaisuuksista tai kommunikatiivipuutteet estävät tiedon välittämisen oikeana eteenpäin. Riski pelastusoperaation viivästymiseen on silloin suuri. (Petteri Leppänen)

EU:ssa osittain toiminnassa olevan Safe Sea Net-järjestelmän avulla saadaan alueella kulkevien alusten tunnistetiedot. Lisäksi saadaan tieto lastin vaarallisuudesta ja aluksen edellisestä satamapaikasta mahdollisen vahingon laajuuden kartoittamiseksi. (Sanna Sonninen)

3.1.1 Vastuut meripelastuksesta onnettomuustilanteessa

Onnettomuustilanteessa ihmisten pelastaminen (rescue) on ensisijaista. Aluksen päällikkö johtaa evakuointia ja muuta pelastustoimintaa onnettomuuspaikalla alukselta käsin. Suomenlahdella pelastustoimintaa johtaa Rajavartiolaitoksen Meripelastusjohtaja. RVL jakaa Meripelastuskeskuksesta tehtäviä muille organisaatioille. Meripelastusjohtaja johtaa onnettomuuspaikalla pelastustoimintaa. Tarvittaessa meripelastusjohtaja saa MPelastusL 5a§:n tukea ja suunnittelu- ja operointiapua meripelastuslohkon johtoryhmältä tai vakavissa onnettomuus- ja vaaratilanteissa laajennetulta johtoryhmältä. Meripelastusjohtajana voi toimia vahtiperämiehen koulutuksen saanut upseeri tai rajavartiolaitoksen oppilaitoksesta valmistunut opistoupseeri, joka on suorittanut meripelastusjohtajan tehtävään vaaditut kurssit. (Meripelastusasetus 12 §)

Meripelastusjohtaja valitsee onnettomuuspaikan johtajaksi ja lentotoiminnan koordinaattoriksi pätevän ja perehtyneen virkamiehen, joka useimmissa tapauksissa on etsintä- ja pelastusyksikön päällikkö, tai poikkeustilanteissa muu tehtävään kykenevä henkilö. Tällainen voi olla esim. kauppa-aluksen päällikkö. Kauppa-alukset ovat velvollisia antamaan apua ja Rajavartiolaitoksella on oikeus myös käyttää lähellä ajavia kauppa-aluksia etsinnöissä. (MPelastusL 26§ ja Suuronnettomuusopas, s. 291)

Rajavartiolaitos huolehtii radioviestinnästä meripelastustoiminnassa. Merenkululaitos huolehtii muusta merenkulun turvallisuutteen liittyvästä viestinnäs-

tä, kuten rannikkoradiosta (coastal radio station) sekä VTS:n toiminnan kautta meripelastuksen avustamisesta. Rajavartiolaitoksella on oikeus saada käyttöön sä kaikki tiedot eri viranomaisilta, varustamoilta, yksityisiltä, laitoksilta ja muilta tahoilta, mitä tarvitaan vaaratilanteissa ja meripelastustehtävissä. Rajavartiolaitos ylläpitää Meripelastusrekisteriä. Rekisteristä selviävät pelastushenkilökunnan ja yhteyshenkilöstön tiedot käytettäväksi pelastustehtävissä. (MPelastusL 13§, 24§)

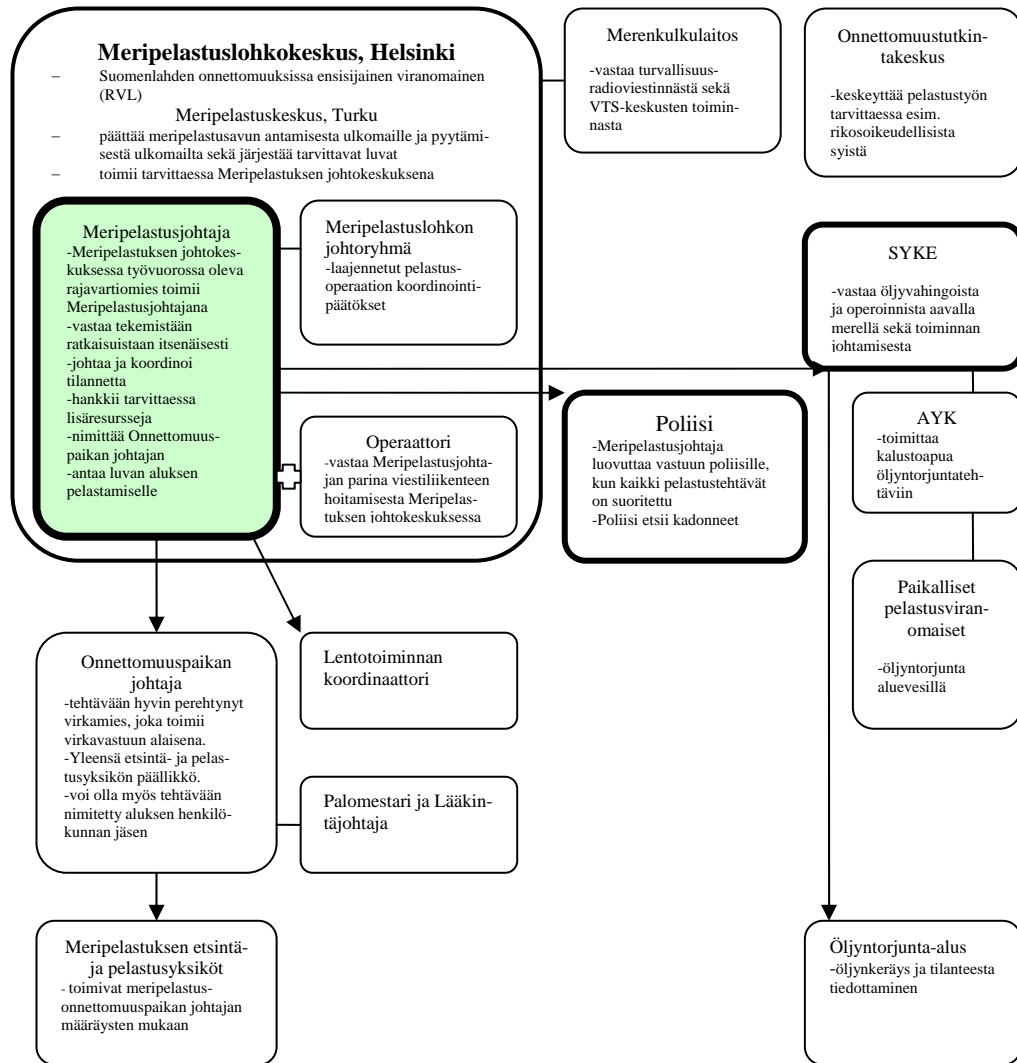
Monialaonnettomuuksissa noudatetaan MPelastusL vastuujärjestystä kunnes ihmisten pelastaminen on saatu päätökseen. Työtä jatketaan aluskemikaalivahinkojen tai alusöljyvahinkojen torjuntaviranomaisen johdolla. Tarvittaessa eli lähinnä silloin, kun torjuntatöihin osallistuu useita viranomaisia, muodostetaan torjuntaviranomaisen johtama johtoryhmä. Johtoryhmän kokoonpano riippuu onnettomuudesta ja sen laajuudesta. (Uudenmaan ja Kaakkois-Suomen YK s. 10-13)

Meripelastusjohtajalla on MPelastusL 11a§:n mukaan oikeus kieltää liikkuminen pelastusalueella niin merellä kuin ilmassa, mikäli tilanne sitä vaatii. Ennen liikkumiskiellon antamista meripelastusjohtajan on kuultava alueen alusliikennepalvelujärjestelmän eli VTS-keskuksen merenkulkuviranomaisia. Myös onnettomuustutkintakeskuksella on oikeus keskeyttää koko pelastustoiminta tai eristää alue esim. rikosoikeudellisista syistä. Keskeytys on tehtävä ihmishenkiä vaarantamatta ja kohtuutonta häiriötä aiheuttamatta. (MPelastusL 11a§)

Oheisessa kaaviossa (

Kaavio 3) on kuvattu keskeiset meripelastusviranomaiset ja tehtävät onnettomuustilanteessa. Aluksen päällikkö keskustelee ensisijassa Meripelastusjohtajan kanssa. Aluksen päällikön tehtävät on kuvattu kohdassa 3.2.2.

Kaavio 3 Keskeiset meripelastukseen liittyvät tehtävät ja johtovastuut



Meripelastusseura ry ja Ahvenanmaan Meripelastusseura ry sovittavat yhteen vapaaehtoisten järjestöjen toimintaa RVL johtamaan pelastustehtävään. Öljyntorjunnan vapaaehtoiset osallistuvat lähinnä puhdistustyöhön. Pelastusyhtiö saapuu paikalle pelastamaan omaisuutta eli lastia ja alusta (salvage), jolloin RVL poistuu paikalta ja vastuu siirtyy poliisille. (Uudenmaan ja Kaakkois-Suomen YK, s. 10-13 ja Sisäasiainministeriö MPO, s. 10)

Meteorologiset tietopalvelut ovat tärkeä osa meripelastustoiminnan turvallisuutta. Asiantuntevien tietopalveluiden avulla pelastustehtävissä toimijat saavat luotettavan ennustuksen sään muuttumisesta ja odotettavissa olevista vaaroista.

Sääpalveluiden avulla voidaan mm. parantaa pelastushenkilöstön turvallisuutta, valita sopiva kalusto ja pelastusoperaation ajankohta muiden tekijöiden niin salliessa. Myrskyisässä ja muuten vaikeassa säässä sekä vaikeissa jääolosuhteissa ja öljyntorjunnassa sääpalveluiden merkitys kasvaa. Oheisessa käytäntö osiossa (Käytäntö 6) on havainnollistettu pelastusoperaation johtamista ja sääpalveluiden tärkeyttä. (Hautala–Leviäkangas, s. 73-77, 82, 86, 88)

Käytäntö 6

Pelastusoperaation johtajana toimii käytännössä aina vastuuviranomainen eli RVL:n meripelastusjohtaja. Vaikka teoriassa on mahdollista, että kauppaluksen päällikkö toimii pelastusoperaation johtajana, käytännössä operaation johtaminen puutteellisen tilannekuvan ja viestintäkanavien avulla ei ole perusteltua. Pelastusoperaatiossa tarvitaan myös harjaantunutta viestintäkykyä. Tilanteissa, jossa pelastusalueelle on erittäin huono viestintäyhteys, voi kauppaluksen päällikön käyttäminen olla perusteltua. (Petteri Leppänen)

Sääolot saattavat heikentää tilanteen hallintaa. Vaikka sääpalveluja ennusteineen saadaan reaaliajassa, todellista kuvaa sääoloista tai onnettomuuspaikalta ei ole kuitenkaan saatavissa. Säätietojen puuttuminen vaikuttaa tilanteen arvioimiseen johtokeskuksessa. (Petteri Leppänen)

3.1.2 Alusöljyvahinkojen torjunta pelastustilanteessa

Alusöljyvahingon torjuntaan vahinko- ja onnettomuustilanteissa osallistuvat kaikki onnettomuustilanteen hoitamiseen liittyvät tahot, kuten RVL, pelastuslaitokset, MKL, SYKE ja AYK. Korkeimpana vastuutahona on Ympäristöministeriö (YM). YM:n alaisuudessa toimii SYKE, joka nimittää öljyntorjuntatöiden johtajan.

Meritorjunnan johtajajana toimii öljyntorjuntatöiden johtajan nimittämä virkamies. Tiedustelutoiminta tehdään RVL:n ilma-aluksilla eli kahdella Dornier

228 valvontalentokoneella. Öljyntorjuntaan käytetään merivoimien, RVL:n ja varustamoliikelaitoksen (Finstaship) öljyntorjunta-aluksia. Valtiolla on neljätoista öljyntorjunta-alusta, joista kaksi merivoimilla, yhdeksän varustamoliikelaitoksella ja kolme Rajavartiolaitoksella. Lisäksi Maarianhaminan Maakuntahallituksella on yksi alus. Jääoloissa öljyntorjuntaa pystyy tekemään tällä hetkellä ainoastaan varustamoliikelaitoksen Seili¹¹.

Torjuntaviranomaisten tehtävänä on AYK¹²:n johdolla laatia yhteistyössä meripelastusviranomaisten kanssa yhteistoimintasuunnitelma ja aluejako alusöljy- ja kemikaalivahinkojen torjuntatyöstä, jonka YM vahvistaa. Suomenlahden merialuetta Hangosta Vironlahdelle koskevan yhteistoimintasuunnitelman on laatinut Uudenmaan ympäristökeskus ja Kaakkois-Suomen ympäristökeskus yhteistyössä alueen pelastustyöhön osallistuvien tahojen kanssa vuonna 2007. Suomenlahdella alueellisia toimijoita ovat Länsi-Uudenmaan pelastuslaitos, Keski-Uudenmaan pelastuslaitos, Helsingin pelastuslaitos, Itä-Uudenmaan pelastuslaitos ja Kymenlaakson pelastuslaitos. Varsinainen hälytys ympäristöonnettomuudesta tehdään yleensä meripelastuskeskukseen, meripelastuslohkokeskukseen tai hätäkeskukseen. (Uudenmaan ja Kaakkois-Suomen YK, s. 3)

Meripelastuskeskukset ilmoittavat onnettomuusaluksen öljyvahinkovaarasta tai muusta merellä tapahtuneesta tai tapahtuvasta vahingosta SYKE:n ympäristövahinkopäivystykseen. SYKE välittää tiedon eteenpäin varustamoliikelaitoksen päivystykselle, merivoimien esikunnan päivystykselle sekä AYK:lle ja YM:lle. Alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjuntaan velvoitetut viranomaiset pyytävät apua onnettomuustilanteen hoitamiseen osallistuvilta tahoilta. Näiden tahojen on pyytämättäkin ryhdyttävä torjuntavalmiuden edellyttäviin toimiin, vaikka virallista virka-apupyyntöä ei olisi esitetty. (AlusjäteL 31§ ja YM 5.12.2007)

¹¹ Jäänmurtaja Kontiosta tehdään öljyntorjunta-alus kesä-heinäkuuhun 2010 mennessä. (HS 16.11.2009)

¹² AYK:n tehtävät ovat 1.1.2010 lähtien elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksissa (ELY). Ympäristölupa-asiat siirtyvät aluehallintovirastoihin (AVI).

Jos torjuntatöihin osallistuu useita eri toimijoita kuten viranomaisia ja vapaaehtoisia, on mahdollista muodostaa toimijoista koostuva johtoryhmä, jota johtaa torjuntatöiden johtaja. AYK:lla on oikeus määrätä ja velvoittaa viranomainen ja muu toimija noudattamaan Alusjätelakia ja tehostaa määräystä uhkasakoilla tai uhalla keskeyttää toimenpide. AYK:lla on oikeus saattaa toimenpide teetetäväksi laiminlyöjän kustannuksella. (AlusjäteL 31§)

Vuonna 2007 laaditun yhteistoimintasuunnitelman mukaan onnettomuuden alkuvaiheessa lähinnä paikalliset pelastusviranomaiset huolehtivat öljyntorjunnasta. Lisäapua pelastuslaitosten torjuntatöihin ja kalustoapua voivat antaa alueen AYK:t. Jos onnettomuus tapahtuu aavalla merellä tai talousvyöhykkeellä SYKE:n torjuntatöiden johtaja ottaa johtovastuun. SYKE:n päivystäjä hälyttää tarvittaessa kalusto-, toimenpide- ja torjunta-apua. SYKE johtaa torjuntatoimia myös silloin, kun vahingon laajuus on erittäin suuri, torjuntatyötä tehdään usean pelastustoimen alueella, pelastustehtävä vaatii kansainvälistä yhteistyötä tai on kyse aluskemikaalivahingon torjunnasta. SYKE:llä on käytössään myös merikartat kansallispuisto- ja suojelualueista. Käytännöstä on kerrottu seuraavassa osiossa (Käytäntö 7). (Uudenmaan ja Kaakkois-Suomen YK, s. 3)

Käytäntö 7

Öljyntorjunta aavalla merellä hoidetaan käytännössä siten, että SYKE sopii aluksen pelastuslaitoksen kanssa toiminnan aloittamisesta. Tämän jälkeen SYKE:ltä tulee kentälle kuusi päivystävää pelastajaa, kaksi hoitaa pelastusoperaatiota maista käsin. Lisäksi SYKE määrää öljyntorjuntatöiden johtajan. Henkilöllä on oikeus käyttää kaikkia lain asettamia valtuuksia, kuten pyytää kansainvälistä apua ja lähettää tarvittava määrä kalustoa öljyntorjuntapaikalle. Vaikka SYKE johtaa öljyntorjuntatöitä, tehdään tiivistä yhteistyötä pelastustoiminnasta vastaavan eli RVL:n ja merivoimien kanssa. RVL käyttää tarvittaessa partioaluksia (Merikarhu, Tursas ja Uisto). (Kalervo Jolma)

RVL:n partioalukset eivät ole työaluksia. Työapua saadaan merivoimilta, joilla on neljän tunnin teknillinen valmius kahdella aluksella (Halli ja Hylje). Pelastustehtäviin saadaan todennäköisesti aina yksi alus. Tarvittaessa varustamoliikelaitokselta pyydetään väylähoitoapua. Sitä voidaan pyydetessä lähettää myös toisten valtioiden alueelle. Pääsääntönä on, että pyytjä vastaa kustannuksista. Viron ja Venäjän kanssa öljyntorjuntaan liittyvä yhteistoiminta on toiminut hyvin. (Kalervo Jolma)

3.2 Aluksen omistukseen ja ohjailuun liittyvät vastuut

Alusten omistajuus on muuttunut 1900 luvun alun yhden omistajan ja valtion tyyppiesimerkistä. Tällä hetkellä on tavallista, että alus on rekisteröity yhteen maahan ja liikennöity toisen maan hallintoyhtiön toimesta, sillä on kansainvälinen miehistö ja omistajuus on lähinnä kahden tai useamman oikeushenkilön muodostama rahoituskonsortio. Omistajat eivät välttämättä tiedä eivätkä haluaakaan tietää laivaston kunnosta ja turvallisuustasosta taikka miehistön pätevydestä. Omistajat saattavat olla kiinnostuneita lähinnä sijoituksen tuotosta. Tässä ympäristössä huonokuntoiset laivastot jatkavat liikennöintiä. (Molenaar, s. 88-89)

Vastuisiin liittyviä henkilöperiaatteita on kahta tyyppiä, aktiivinen ja passiivinen. Aktiivinen henkilöperiaate on kansallisuuteen perustuva henkilöperiaate. Se lähtee siitä, että kansalaisiin voidaan käyttää tuomiovaltaa kaikkialla. Monet maat ovat kuitenkin rajoittaneet oikeutta. Lainsäädännöt ovat olleet ristiriidassa keskenään eikä periaatteessa anneta selvää vastausta siihen, mitä tuomiovaltaa käytetään laivan henkilökuntaan. Toisen teorian mukaan lippuvaltion tuomiovalta on kansallisuuteen perustuvan henkilöperiaatteen alla ja toisen mukaan alukset ovat kelluvia valtion palasia, joilla harjoitetaan nk. *quasi-territorial* –eli näennäisalueellista tuomiovaltaa. Myös jälkimmäisellä teoriolla on kannattajansa. (Molenaar, s. 83-84)

Quasi-nationality -teoriaan turvautuminen on ollut suosittua ulkomaisten osakeyhtiöiden kontrolloinnissa. Sitä voitaneen hyödyntää myös tapauksissa, jossa

alus on rekisteröity yhteen valtioon ja sen omistavat toisen valtion kansalaiset. Passiivinen periaate yhdistetään usein vahingoittaviin tekoihin, jotka kohdistuvat kansalaisiin merellä. Kiistanalaisen periaatteen vahingoittaviksi teoiksi voidaan käsittää niin kriminalisoidut teot kuin hyväksikäyttö. Alusten päästöihin liittyvään oikeuskäytäntöön periaatetta tuskin sovelletaan. (Molenaar, s. 83-84)

Aluksen omistajalla on oikeus hallita Suomen esineoikeuden omistusoikeuden käsitteen mukaan alusta kaikissa niissä tilanteissa missä rajoituksia ei ole asetettu. Määritelmän lisäksi omistusoikeutta ja sen rajoja määritellään maan tavan ja erilaisten periaatteiden mukaan. Omistusoikeus on määräosaista, kun useampi henkilö tai yritys omistaa aluksen. Suomen Merilain 1:1 mukaan alus on suomalainen, mikäli aluksen omistussuhteiden mukaan suomalaisella henkilöllä tai oikeushenkilöllä on yli 60 % omistusosuus aluksesta. (Tepora, s. 74-76, MeriL 1:1)

3.2.1 Omistajan ja laivaisännän vastuu öljyvahingoista

Laivan omistajalla on merilain (MeriL) mukaan tuottamuksesta riippumaton eli ankara vastuu öljyvahingoista. Tämä tarkoittaa sitä, että vahingoista vastataan, oli vahinko aiheutettu tahallaan taikka tahattomasti. Suomalaisella ja ulkomaisella aluksella on oltava viranomaisen hyväksymä vakuutus tai vakuus, mikäli alus kuljettaa pysyvää öljyä irtolastina enemmän kuin 2000 tonnia. Todistusta on pidettävä aluksessa. Mikäli alusta ei ole rekisteröity sopimusvaltioissa eikä aluksella ole hyväksyttävää todistusta, voi Suomen viranomainen myöntää todistuksen alukselle (MeriL 10:10-11). Suomen viranomainen voi myös kieltää aluksen kulun tai estää lähdön, mikäli aluksella ei ole kyseistä todistusta. Vakuuttamisvelvollisuus ei koske valtiota. (MeriL luku 10 ja Hemmo Mika 2001)

Aluksella kuljetettavasta rahdista riippuen sille otetaan vakuutus, joka kattaa pienimmissä tapauksissa omistajan omavastuun lisäksi osan vahingoista. Jos alukselle ei ole otettu vakuutusta, omistaja korvaa pienet vahingot itse. Suurempien vahinkojen osalta erilaiset korvausjärjestelmät kattavat huomattavan osan korvauksista. Täsmennettäköön, että alukselle ei ole pakko ottaa tällä het-

kellä vakuutusta, ellei alus kuljeta öljyä taikka vaarallista, haitallista tai myrkyllistä lastia eli ns. HNS-lastia (Hazardous and Noxious Substances). Erika III -paketin hyväksymisen myötä omistajien siviilioikeudellinen vastuu lisääntyy. Tällöin vakuutuksenottovelvollisuus koskee kaikkia EU jäsenvaltioiden tai kolmansien valtioiden lipun alla purjehtivia aluksia heti niiden saapuessa EU jäsenvaltion merialueelle¹³. Tarkoituksena on turvata vahinkojen korvaaminen kolmansille tahoille yhtenäisen vakuutus käytännön avulla. Lisäksi perustetaan solidaarisuusrahasto vakuuttamattomille aluksille. (EP -lehdistötiedote 11.3.2009 ja HNS-opas 2005)

Useamman samanalkuisen vahingon ollessa kyseessä vahingosta vastaa MeriL 10:3 mukaan se, joka oli omistajana ensimmäisen vahingon sattuessa. Suurin korvausmäärä on 89.770.000 SDR:ää aluksilta, jonka vetoisuus¹⁴ on yli 5000 ja 4.510.000 SDR, jos aluksen vetoisuus on alle 5000 (MeriL10:5). Jos aluksen omistaja on aiheuttanut vahingon törkeästä huolimattomuudesta tai laiminlyönnistä, ei omistajalla ole oikeutta rajoittaa vastuutaan.

Omistaja on vastuusta vapaa, mikäli vahinko on aiheutunut ylivoimaisesta luonnonilmiöstä, sotatoimista, vihollisuuksista, sisällissodasta, kapinasta, kolmannen henkilön vahingonteosta tai laiminlyönnistä, navigoinnin apuvälineiden virheestä taikka viranomaisen laiminlyönnistä. Omistaja on korvausvelvollinen lain nojalla torjuntatoimenpiteisiin osallistuville tahoille. Jos vahingonkäräjät on myötävaikuttanut öljyvahingon syntymiseen, voidaan korvauksen määrää sovitella. Vahingonkorvausta ei voida vaatia laivaväeltä eikä muiltakaan omistajan lukuun, aluksen pelastamiseen taikka rahtaamiseen ym. osallistuvilta tahoilta elleivät nämä ole aiheuttaneet vahinkoa törkeällä huolimattomuudella tietäen, että vahinko syntyisi. Tässä tapauksessa virkamiehiin ja työntekijöihin sovelletaan vahingonkorvauslakia ja työ sopimuslakia. (MeriL10:4)

¹³ Kts. kohta 2.2.4 EU-lainsäädäntö.

¹⁴ Vetoisuudella tarkoitetaan MeriL10:5§ mukaan vuoden 1969 kansainvälisen aluksenmitausyleissopimuksen mukaan laskettua bruttovetoisuutta.

Koska omistaja on vastuussa öljyvahingoista ja velvoitettu huolehtimaan vakuutuksesta, voi korvauksenhakija kohdistaa korvausvaatimuksen suoraan vakuutusenantajalle. Jos omistaja on tahallaan aiheuttanut vahingon, on vakuutusenantajalla MeriL 10:12 mukaan oikeus vastuuvapautukseen. Aluksen omistajalla on MeriL 10:13 mukaan vakuutusuoja vahingon varalta myös muissa sopimusvaltioissa, ellei vakuutusopimuksessa ole muunlaista ehtoa. Korvaus öljyvahingosta on MeriL 19:1 mukaan haettava kolmen vuoden kuluessa vahingon aiheutumisesta. Jos vahinko on tapahtunut tai torjuntatoimenpiteet tehty Suomen talousvyöhykkeellä, nostetaan kanne suomalaisessa tuomioistuimessa, Helsingin käräjäoikeudessa. Myös muut samasta syystä aiheutuneet öljyvahinkoasiat sekä rajoitusrahastoon ja jakoperusteisiin liittyvät asiat käsitellään MeriL 21:3a mukaan samassa tuomioistuimessa.

MeriL mukaisen korvauksen hakemiseen liittyviä aikatauluja voidaan sovitella sopimusosapuolten kesken. Korvaus on kaikissa tapauksissa haettava kuitenkin viimeistään kolmen vuoden kuluessa maihin astumisesta tai aluksen satamaan saapumisesta. Korvaus katsotaan haetuksi myös, jos asia on merivahingonlaskijan käsiteltävänä. MeriPelastusL:n mukaiset korvaukset pitää hakea kolmen kuukauden kuluessa tapahtumisesta.

Käytäntö 8

Aluksen ja lastin vakuuttamiseen vaikuttavat monet asiat. Vakuutukset ovat riskihinnoittelua ja lähtökohtaisesti kaikki on vakuutettavissa. Vakuutusyhtiöitä kiinnostavat varustamoiden osalta mm. vahinkohistoria ja varustamohistoria. Vahinkotilastomäärän perusteella saadaan selville vahinkokustannusten määrä ja rikkomukset. Lisäksi erilaiset kuljetussopimustyypit, kuten bareboat-rahtaus¹⁵ ja aikarahtaus¹⁶ vaikuttavat vakuutuksiin, vakuutusten ottamiseen ja onnettomuuksien hoitamiseen. (Ilkka Iittiläinen)

¹⁵ Bareboat-rahtauksessa aluksen omistaja luovuttaa aluksen hallinnan toiselle osapuolelle ennalta määritellyksi lyhyeksi tai pidemmäksi ajanjaksoksi. Aluksen haltija vastaa aluksesta kuin omastaan, maksaa kaikki aluksen käyttöön, huoltoon ja ylläpitoon liittyvät toimet ja sovittaessa myös vakuuttaa aluksen.

¹⁶ Aikarahtauksessa vuokraaja käyttää alusta ennalta sovitun, pidemmän ajanjakson esim. linjaliikenteessä. Aluksen omistaja/haltija toimittaa aluksen, miehistön ja vastaa päivä- ja pääomakustannuksista sekä aluksen huollosta.

Jos alus on aikarahdattu, aluksen omistaja antaa ohjeet satamasta käsin. Aikarahtaaja ei ole vastuullinen tapahtuman hoidosta muuten kuin noudattamalla varustamon antamia ohjeita aluksella tapahtuvan onnettomuustilanteen hoitamiseksi. Bareboat-rahtauksessa rahtaaja vastaa itse vahinkotilanteen hoitamisesta ja aiheutuneista vahingoista, tässäkin yrityskulttuurilla ja aluksen päälliköllä on suuri rooli. Vaikka vakuutuksia on mahdollista hankkia lähes mille tahansa toiminnalle, lähtökohtana öljyvahinkoihin varautumisessa on lainsäädäntö ja sopimukset. (Ilkka Iittiläinen)

Laivaisäntä on vastuussa aluksen miehistön ja sen toimeksiannosta työskentelevien aiheuttamista vahingoista MeriL 7:1. Laivaisännällä on oikeus vastuun rajoittamiseen MeriL 9:2 mukaan henkilö- ja esinevahingoista aluksen käyttö- tai pelastustehtävissä. Vastuunrajoitus ei koske pelastuspalkkiota, öljyvahingoista johtuvaa saamista taikka vahinkoa, joka on aiheutettu päällikön tai laivaisännän toimesta aluksen henkilökunnalle tai siellä olevalle. Vastuunrajotusoikeus menetetään, mikäli vahinko on aiheutettu tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta (MeriL 9:3-4). MeriL 9:5:ssä on määritelty henkilövahinkojen ja muiden vahinkojen osalta SDR vastuumäärät alusvetoisuuden mukaan.

MeriL 8:2-3 mukaan alusten törmäyksestä johtuvien vahinkojen korvaamiseen osallistuvat virheiden laadun ja seurausten mukaisesti kummatkin alukset, mikäli kummassakin on syytä ja ainoastaan toinen, mikäli se on aiheuttanut onnettomuuden. Tarvittaessa tuomioistuin ratkaisee korvausperusteet. Henkilövahingot korvataan yhteisvastuullisesti, eli kumpikin korvaa puolet vahingoista. Enemmän henkilövahinkokorvauksia maksaneella taholla on oikeus periä ylimenevä osuus toiselta korvausvelvolliselta. Tapaturman aiheuttaman vahingon korvaamiseen osallistuvat molemmat osapuolet MeriL 8:4.

Merioikeusvaatimusta MeriL 4:1§ sovelletaan kaikkiin Suomessa tai ulkomaila rekisteröityihin aluksiin. Se turvataan ottamalla alus takavarikkoon rahasaamisten vakuudeksi. Pääsääntöisesti takavarikoitu alus on käyttökiellossa. Merioikeusvaatimusta ei sovelleta, mikäli hakijalla on asuin- tai toimipaikka Suomessa. Merioikeusvaatimusta ei voi myöskään soveltaa muihin saamisiin kuin MeriL 4:4 mainittuihin. Näitä ovat yhteentörmäys tai muu vahinko, henkilövahingot ja kuolema, meripelastus, yhteinen haveri, hinaukset tai luotsaus. Takavarikon kohteena voi olla myös muu kuin onnettomuuden kohteena ollut alus. Takavarikkoa ei voi määrätä alukseen kuin yhden kerran tietyn merioikeusvaatimuksen perusteella. Poikkeuksena ovat annetun vakuuden voimassaolon päättyminen tai muut erityiset syyt (MeriL 4:6).

Rajoitusrahasto voidaan MeriL 9:7 mukaan perustaa Suomen merioikeudessa, jossa on nostettu kanne tai pyydetty takavarikkoa. Tuomioistuin määrää MeriL12:4 mukaan rahaston suuruuden ja päättää riittääkö vakuus. Öljyvahingossa rahaston suuruuden on vastattava vastuumäärää, jonka aluksen omistaja olisi velvollinen korvaamaan. Rajoitusrahasto voidaan perustaa kaikkien niiden henkilöiden puolesta, joilla on oikeus vedota vastuunrajoitukseen. Onnettomuuksiin liittyen rajoitusrahaston perustaminen on mahdollista myös ensimmäisessä satamassa, mihin alus on onnettomuuden jälkeen saapunut. Tällöin sovelletaan kyseisen maan lakia. Ennen rajoitusrahaston perustamista asetetut vakuudet on vapautettava. Myös Venäjällä on samanlainen käytäntö, siitä mainitaan Merchant Shipping Code:ssa luvuissa 321 ja 322. (RUS Merchant Shipping Code)

Saamista koskevat kanteet voidaan nostaa rajoitusrahaston perustamisen jälkeen ainoastaan rajoitusoikeudenkäynnissä. Vireille panijoita voivat olla rahaston perustaja ja hänen vakuutusenantajansa sekä taho, jolla on saatavia. MeriL 9:8 mukaan rajoitusrahastosäädöstä sovelletaan, mikäli velkojalla on mahdollisuus esittää vaatimuksia taholle, joka vastaa rajoitusrahaston hoidosta ja mahdollisuus nostaa ja siirtää varoja toiseen maahan. Vastuunrajoitukseen voidaan

MeriL 9:9 mukaan vedota, vaikka rahastoa ei perustettaisikaan. Joka tapauksessa säilyy mahdollisuus sovitella voimassa olevia säännöksiä vahingonkorvausvelvollisen vastuista.

3.2.2 Aluksen päällikön vastuut

Aluksen päällikön tehtäviin kuuluu mm. onnettomuudesta sekä oman aluksen merihädän vaarasta ilmoittaminen viivytyksettä meripelastuskeskukselle tai -lohkokeskukselle tai muulle pelastusyksikölle. Päällikön on ryhdyttävä toimenpiteisiin vaaran torjumiseksi ja autettava merihädässä olevaa vaarantamatta omaa alusta ja laivaväkeä. Päällikön on ilmoitettava vaarallisesta jäädä, jäänmuodostuksesta, hylystä, 10 boforin¹⁷ tuulesta tai muusta vaarasta ja turvalaitteiden puuttumisesta tai toimintavirheestä. Aluksen päällikön on tehtävä kaikki voitava aluksen ja miehistön sekä lastin pelastamiseksi. Päällikkö johtaa pelastustyötä, ellei laki tai pelastussopimus sitä kiellä. Päällikkö myös tarkastaa ja vahvistaa pelastustyöstä aiheutuneet laskut. (MeriL6:11-12)

Aluksen päälliköllä on täysi vastuu pelastusoperaation johtamisesta aluksella. Seuraavassa käytäntö-osiassa (Käytäntö 9) hahmotetaan onnettomuudesta ilmoittamista käytännössä. Kaaviosta (**Virhe. Kirjanmerkin viittaus itseensä ei kelpaa.**) selviävät meripelastustilanteen johtovastuut aluksen hallinnoinnin kannalta.

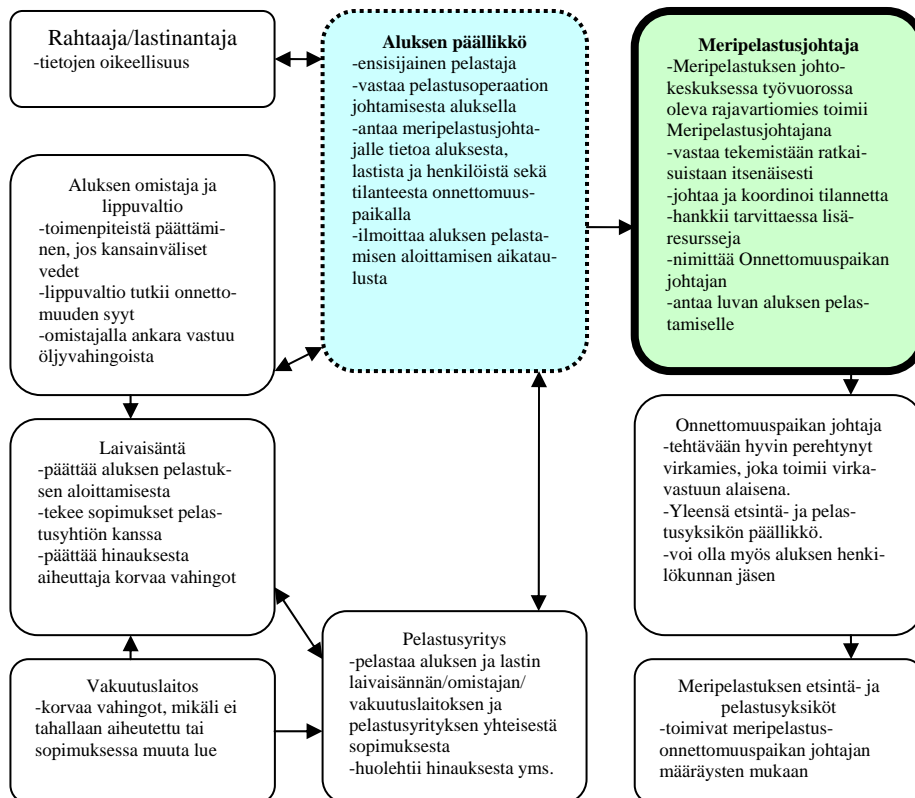
Käytäntö 9

Vaikka päälliköllä on merilain mukaan ilmoittamisvelvollisuus heti onnettomuuden sattuessa, on ilmoittamiskynnys usein erittäin korkea. Kaikista onnettomuuksista ei välttämättä tiedetä. Käytännössä on tullut ilmi, että päälliköt saattavat soittaa useita puheluita laivaisännälle ennen hätäviestin lähettämistä meripelastuskeskukselle. Toisaalta laivaisäntä keskustelee pitkään vakuutusyhtiön kanssa aluksen irrottamisesta ja korvauksista. Tämä ei johdu pelkästään taloudellisista syistä ja alusten riippumattomasta toimintatavasta vaan myös ilmoittamisvelvollisuuden rajasta, joka on usein epäselvä. (Petteri Leppänen)

¹⁷ Tuulen nopeus. www.myrsky.com/tuulenoisuus.htm.

Ilmoittamiskäytäntöä heikentää selkeiden ohjeiden puute. On ollut havaittavissa, että aluksen päällikkö ei välttämättä tiedä tarvitseeko hänen ilmoittaa VTS-keskuksen lisäksi onnettomuudesta myös muualle ja toisaalta onko VTS-keskus velvollinen aina lähettämään tietoa eteenpäin. Vastuukysymyksiä on käsitelty lähinnä viranomaisten välillä ja merkinnät löytyvät pöytäkirjoista. Merivartiosto on laatinut sisäisen ohjeen VTS-keskuksen toiminnasta, mutta julkista ohjetta aiheesta ei ole kirjoitettu. Sisäisestä ohjeesta käy ilmi mm. meripelastuksen johtokeskuksen ja Turku Radion välinen ilmoittamisvelvollisuus. (Petteri Leppänen)

Kaavio 4 Meripelastus ja aluksen hallinnointi Suomen meripelastusalueella



Kuten aiemmin mainittiin, pelastusyrhtiö saapuu paikalle pelastamaan omaisuutta, jolloin Rajavartiolaitos poistuu paikalta ja vastuu siirtyy poliisille. Joko varustamo taikka vakuutusyrhtiö antaa pelastusyrhtiölle oikeuden pelastaa aluksen ja sen lastin. Seuraavassa käytäntö-osiassa (Käytäntö 10) on havainnollistettu Neste Oyj:n toimintaa onnettomuustilanteessa. (Sisäasiainministeriö)

MPO, s. 22)

Käytäntö 10

Käytännössä päällikön rooli on pelastustilanteessa aina sama, ellei päällikkö ole estynyt hoitamasta tehtäviään. Päälliköllä on ilmoittamisvelvollisuus. Neste Oyj:n toiminnassa ilmoittamisvelvollisuuden hoitaminen on mahdollistettu siten, että päälliköllä on käytössään viranomaisten puhelinnumerot, alanumerot ja yleiset pelastuskanavat. Vaikka ensisijaisesti käytetään pelastuskanavia, ei matkapuhelimella ilmoittamista ole kielletty. Pääasiana pidetään asian nopeaa hoitamista. Varustamo saattaa saada tiedon onnettomuudesta myös muuta kautta kuin suoraan päälliköltä, vaikka varustamolla on 24/7 päivystysvalmius. (Kyösti Uusitalo)

Hätätilanteesta ja onnettomuudesta ilmoittamisen jälkeen varustamo varmistaa hälytyksen ja kutsuu koolle asiasta varustamolla vastaavan henkilökunnan. Neste Oyj:llä henkilökunta kokoontuu tiettyyn hätätilannetta varten varattuun huoneeseen, jossa asiasta keskustellaan ja päätetään toimenpiteistä. Onnettomuudesta riippuen ohjekirjasta katsotaan toimintaohjeet, kuten ilmoittamistahot. (Kyösti Uusitalo)

Hätätilanteen varmistuttua varustamosta ilmoitetaan viranomaisille, lastinomistajalle sekä rahtaajalle tapahtuneesta. Varustamo neuvottelee aluksen päällikön kanssa tilanteesta ja tilanteen hoitamisesta. Jos laiva on ajanut karille, varustamo keskustelee vakuutusyhtiön (P&I) kanssa pelastusoperaatiosta. Vakuutusyhtiö hoitaa neuvottelun pelastusyhtiön kanssa ja hyväksyy pelastussopimuksen. (Kyösti Uusitalo)

3.2.3 Luotsin vastuut

Suomen vesialueella toimivat Merenkulkulaitoksen myöntämän ohjauskirjan omaavat suomalaiset luotsit Luotsauslain 21.11.2003/940 mukaisesti viisivuotiskauden kerrallaan. Satama-alueella alusten ohjailua voivat tehdä myös satahallinnon valtuuttamat henkilöt. Luotsia on käytettävä luotsattaviksi määritellyillä reiteillä sekä silloin, kun lasti on vaarallinen tai alus poikkeuksellisen

kokoinen. Suomalaisella luotsilla on ilmoitusvelvollisuus alusliikennepalvelulle alueella tai aluksella tapahtuvista poikkeamista sekä mahdollisesta luotsauksen keskeytyksestä. Tarvittaessa luotsi voi pyytää apua viranomaisilta. (LuotsausL 5§)

Suomalaiseen luotsiin sovelletaan LuotsausL 8§ mukaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä. Merenkululaitos voi peruuttaa luotsin ohjauskirjan ja luvan luotsata, mikäli luotsi ei täytä luotsille asetettuja vaatimuksia tai toistuvasti rikkoo säännöksiä tai vaarantaa vesiliikennettä. Vahingonkorvauslain (VahL) 5:1 mukaan puhdas varallisuusvahinko korvataan täysimääräisenä, kun vahinko on aiheutettu julkista valtaa käytettäessä. VahL 3:5 mukaan valtio ja kunta eivät ole korvausvastuussa virheellisestä luotsauksesta, vaan korvaus hoidetaan alus- ja kuljetusvakuutuksilla. (LuotsausL 8§; VahL 3 ja 5 luku; Hemmo Mika 2001)

Seuraavissa kahdessa KKO ratkaisussa (KKO:1996:20 ja KKO:1995:61) käsitellään luotsin vastuita ja toisaalta varustamon ja julkisyhteisön korvausvastuuta. KKO:1996:20 käsittely on tapahtunut vuosina 1998 -1996 ja KKO:1995:61 vuosina 1985 -1996. Kummassakin ratkaisussa on sovellettu vahingonkorvauslakia (VahL) sekä vanhaa merilakia.

KKO:1996:20

M/s Baltic Progress -niminen alus lähti 4.2.1988 Turusta Raumalle mukanaan valtion luotsi. Aluksen päällikkö poistui komentosillalta ja vahtipäälliköksi jäi perämies. Luotsi käytti pelkästään omaa arviotaan luotsatessaan alusta sumussa ja pimeydessä. Alus ajoi matalikolle ja vaurioitti valtion merimerkkiä, samalla vaurioitui myös alus. Kotkan raastuvanoikeus katsoi käsittelyssään 19.12.1990, että luotsi ei ollut kertonut aluksen johdolle havainneensa aaltovälkettä, luotsi ei käyttänyt apunaan myöskään merikarttaa eikä havaittavissa olevia linjaloistoja käännöksen suorittamiseksi. Perämies taas luotti liikaa luotsin paikallistunteemukseen ja komentosiltatyöskentely oli tietojen vaihdon kannalta puutteellista ja järjestäytymätöntä.

Kotkan raastuvanoikeus katsoi, että luotsin syyllisyys onnettomuuteen johtaneista tekijöistä oli 3/5 osaa ja perämiehen syyllisyys 2/5 osaa, joka katsottiin myös laivaisännän korvausosuudeksi. Molemmat tuomittiin valtion omaisuuden turmelemisesta ja lisäksi luotsi tuomittiin maksamaan virkavirheen johdosta ja aluksen karilleajon aiheuttamisesta valtiolle 30 päiväsakkoa ja perämies merilain rikkomisesta ja karilleajon aiheuttamisesta 20 päiväsakkoa. Yhteensä korvaussumma nousi 870 000 mk:n. Kumpikin vastanneista valitti raastuvanoikeuden tuomiosta ja Kouvolan hovioikeus hyväksyi raastuvanoikeuden päätöksen 26.4.1994 ja Korkein oikeus hyväksyi alempien asteiden päätökset 29.2.1996.

Perusteluissaan KKO käytti merilain 11 §:n 1 momenttia, jonka mukaan laivaisäntä on vastuussa vahingoista, jotka luotsi on aiheuttanut. Myös vahingonaiheuttaja on vastuussa vahingosta sillä määrällä, mitä ei saada laivaisännältä. Yleisen vahingonkorvaus-oikeudellisen periaatteen mukaan korvausta voidaan alentaa, jos vahinkoon on ollut osallisena vahingon kärsineen palveluksessa ollut työntekijä tai virkamies ja vahingonkorvauslain 3:7 mukaan valtio ei vastaa luotsauksesta aiheutuneista vahingoista. Tämän vuoksi laivaisäntä ei maksa luotsin virheestä aiheutuvia henkilökohtaisia eikä valtion maksettavaksi määrättyjä kuluja vaan ainoastaan sille MeriL mukaisesti määrätty kulut.

KKO:1995:61

Westminster Shipping Company Ltd:n varustamon omistamaan m/s Saronikos II kauppa-alukseen nousi Loviisan luotsiasemalta 13.6.1989 aamuyöstä humalatilassa ollut luotsi. Alus ajoi karille seuraavana aamuna, jolloin luotsilla oli veressä 2,02 promillea. Varustamo vaati Suomen valtiota korvaamaan karilleajosta aiheutuneet kustannukset. Kotkan raastuvanoikeus lausui päätöksessään 19.12.1990 vahingonkorvauslain 3:7 mukaisesti, että valtio ei vastannut luotsauksessa aiheutetusta vahingosta, mutta määräsi valtion maksamaan oikeudenkäyntikulunsa.

Varustamo valitti Kouvolan hovioikeuteen, joka päätöksessään 11.11.1993 kumosi raastuvanoikeuden päätöksen mm. vetoamalla rikoslain 40 luvun 19 b §:n päihytyneen virkamiehen rangaistavuudesta sekä 23 luvun 6 §:n 2 momentin mukaisesta luotsin vesiliikennejuopumuksen tuomittavuudesta ja määräsi valti-

on maksamaan puolet korvaussummasta. Kumpikin valitti korkeimpaan oikeuteen, joka päätti 31.3.1995 hylätä hovioikeuden päätöksen ja jättää asian raastuvanoikeuden päätöksen varaan eli valtiota ei katsottu korvausvelvolliseksi. KKO mietinnöissä oli myös hovioikeuden kaltaisia ratkaisuja.

3.2.4 Rahdinkuljettajan ja lastinantajan vastuut

Rahdinkuljettajan vahingonkorvausvastuusta säädetään MeriL 13 luvussa. Rahdinkuljettaja vastaa tavarasta lastaussatamassa, kuljetuksen aikana ja purkaussatamassa. Vastuu loppuu, kun rahdinkuljettaja luovuttaa tavaran vastaanottajalle. Kuten muissakin vastuutapauksissa, rahdinkuljettaja ei ole vastuussa tavaran vioittumisesta, häviämisestä tai tuhoutumisesta, mikäli tapahtuma on johtunut ihmisten pelastamisesta omasta tai vieraasta aluksesta, navigointivirheestä taikka tulipalosta (MeriL 13:24-26). Pääsääntöisesti rahdinkuljettaja ei ole vastuussa myöskään öljyvahingoista, kts. omistajan vastuut kohta 3.2.1. Vahingonkorvauksen määrä lasketaan samanlaisen tavaran arvon perusteella markkina- tai pörssihinnan mukaan. Vastuu rajoittuu 667 SDR:n kollilta tai tavarayksiköltä taikka 2 SDR:n tavarakilolta. Vastuunrajoitusoikeus menetetään, mikäli vahinko tai onnettomuus on tahallaan aiheutettu. (MeriL 13)

Rahdinkuljettaja on vastuussa myös alirahdinkuljettajasta. Jos onnettomuus tapahtuu nimetylle alirahdinkuljettajalle tietyllä kuljetusosuudella, voi rahdinkuljettaja vapauttaa itsensä vastuusta. Rahdinkuljettajan on kuitenkin näytettävä, että tapahtuma on sattunut tällaisessa yhteydessä. Alirahdinkuljettaja on pääsääntöisesti vastuussa kuten rahdinkuljettajakin. Alalla on kuitenkin sopimusvapaus, joten muitakin käytäntöjä on. Jos sekä rahdinkuljettaja että alirahdinkuljettaja ovat vastuussa tapahtumasta, vastaavat ne yhteisvastuullisesti (MeriL 13:35-37). Jos rahdinkuljettaja voi vedota vastuunrajoitukseen, ei korvauksia tarvitse maksaa myöskään yhteisen haverin sattuessa.

Lastinantaja ei ole pääsääntöisesti vastuussa rahdinkuljettajalle tai alirahdinkuljettajalle sattuneista vahingoista taikka onnettomuuksista ja niistä aiheutuneista lastin vahingoittumisesta. Lastinantaja on korvausvelvollinen onnetto-

muus- ja vahinkotapahtumissa, mikäli tapahtuma on saanut alkunsa vaarallisesta lastista, jota lastinantaja on kuljetuttanut ilman rahdinkuljettajan tietämystä. Jos rahdinkuljettaja tietää vaarallisesta lastista ennen onnettomuutta, ei rahdinkuljettaja voi vedota lastinantajan korvausvelvollisuuteen. Oleellinen asiakirja tässä yhteydessä on Merirahtikirja, josta selviävät mm. kuljetettava rahti, lastinantaja, vastaanottaja, rahdinkuljettaja sekä kuljetusehdot. (MeriL 15:123, 168, 16:120)

Seuraavassa KKO ratkaisussa (KKO:1992:75) käsitellään merilain ja rikoslain säännösten rikkomista, kun lastin siirtymisestä on aiheutunut onnettomuus ja ihmishenkien menetyksiä. Käsittely on tapahtunut vuosina 1986- 1992. Ratkaisussa on sovellettu rikoslakia ja vanhaa merilakia.

KKO:1992:75

Rederi Ab Hildegaardin omistama m/s Karelia kauppa-alus lastattiin Helsingborgissa tiilillä ja se lähti matkaan 22.3.1986. Lastin kiinnittämishetkellä sää- ja meriolosuhteiden tiedettiin olevan huonot, matkalle luvattiin mm. 7-8 beaufortin etelätuulta. Matkalla lasti siirtyi ja aiheutti aluksen kallistuman, joka aluksi oli 30 astetta ja myöhemmin 35 astetta, jolloin kapteeni käski hylätä aluksen.

Turun raastuvanoikeus päätti 10.4.1989 tuomita aluksen päällikön ja yliperämiehen rangaistukseen kuudesta kuolemantuottamuksesta, ruumiinvamman tuottamisesta sekä merilain 43 §:n, 230 §:n 3 ja 6 momentin sekä 231 §:n ja rikoslain 21 luvun 9 ja 10 §:n ja 7 luvun 1 §:n nojalla.

Vastaajat valittivat Turun hovioikeuteen, joka päätti 10.9.1990 hylätä raastuvanoikeuden päätöksen kuolemantuottamuksista ja ruumiinvamman tuottamisesta ja tuomita päällikön merilain 43 §:n sekä 230 §:n 3 ja 6 momentin sekä rikoslain 3 luvun 5 §:n 2 momentin nojalla merilain säännösten rikkomisesta sakkoihin ja yliperämiehen merilain 43 §:n ja 231 §:n nojalla merilain säännösten rikkomisesta sakkoihin. Vastaajat valittivat vielä korkeimpaan oikeuteen, joka päätti 8.6.1992 pitää voimassa hovioikeuden päätöksen poikkeuksella, että yliperämiestä rangaistiin ainoastaan merilain 231 §:n nojalla.

Seuraavassa 29.12.1993 annetussa KKO:n ratkaisussa (KKO:1993:166) käsitellään rahdinottajan vastuun rajoittamista onnettomuuteen johtaneessa kuljetuksessa. Ratkaisussa on sovellettu vanhan merilain 16 §, 120 § 2 momenttia ja 168 § 2 momenttia.

KKO: 1993:166

Alus oli sen puuttuvasta merikelpoisuudesta johtuvista syistä kaatunut matkalla, jolloin kannella ollut lasti oli uponnut mereen ja tuhoutunut. Rahdinottaja oli merilain 168 §:n 2 momentin mukaisesti vapauttanut itsensä vastuusta aluksen kannelle lastatusta lastista.

Kun rahdinottaja oli laiminlyönyt aluksen saattamisen merikelpoiseen kuntoon ennen matkan alkamista ja näin aiheuttanut vahingon törkeällä huolimattomuudellaan, hän oli yleisten sopimusoikeudellisten periaatteiden mukaan menettänyt oikeutensa vedota kansilastia koskevaan vastuuvapautuslausekkeeseen. Kun olosuhteet eivät olleet olleet sellaiset, että rahdinottaja olisi ollut tietoinen siitä, että vahinko todennäköisesti syntyy, hänellä oli kuitenkin oikeus rajoittaa vastuunsa merilain 120 §:n 2 momentin nojalla lastin kokonaispainon mukaan ja laivanisäntänä merilain 16 §:n nojalla aluksen vetoisuuden mukaan.

3.3 Lippuvaltion vastuut

Merenkulkijaa kohtaan voi käyttää lainvoimaa ainoastaan kolme päätähoja: lippuvaltio, rannikkovaltio ja satamavaltio. Lippuvaltiot voivat käyttää omaa harkintaa myöntäessään alukselle oikeuden käyttää valtion lippua, aito yhteys lippuvaltioon täytyy kuitenkin olla. Aidon yhteyden määritelmää ei ole tarkennettu eikä myöskään toimenpiteitä, jotka seuraisivat yhteyden puuttumisesta. Lippuvaltiolla on joka tapauksessa lainsäädännöllinen tuomiovalta alukseen ja sen miehistöön, aluksen kulkupaikasta ja miehistön jäsenten kansallisuuksista riippumatta. Tätä kutsutaan usein myös näennäis-alueelliseksi tuomiovallaksi. Yhteys valtioiden maa-alueilla tapahtuvaan oikeudenkäyttöön on ilmeinen. (Fitzpatrick–Anderson, s. 132-134, 135-140)

Alukset ja siellä työskentelevät ovat tämän määritelmän mukaan jonkin tietyn lippuvaltion ”kansalaisia”. Aavalla merellä lippuvaltiolla on periaatteessa ainoa lainsäädännöllinen toimeenpano-oikeus. Tällaista oikeutta lippuvaltiolla ei ole satamissa ja toisten maiden aluevesillä. Talusvesillä sen sijaan lippuvaltiolla on toimeenpano-oikeus, mikäli oikeus ei ole ristiriidassa talusvyöhykkeen valtion lainsäädännön kanssa. Lippuvaltioiden on noudatettava UNCLOS-sopimuksen sääntöjä vaikka valtio ei olisi kyseisen sopimuksen asianomainen. Lisäksi valtiot ovat velvollisia noudattamaan tavanomaisia kansainvälisiä lakeja, jotka koskevat merirosvouksen, kiduttamisen ja rasismien estämistä ja ehkäisemistä. (Fitzpatrick–Anderson, s. 135-140)

Mukavuuslippulaivat ja niiden isännöinti muodostavat haasteen vastuiden selvittämiseksi ja jakamiseksi. International Transport Workers’ Federation (ITF) on laatinut listan maista, joissa merenkulun turvallisuuteen ja työntekijöiden oikeuksiin ei kiinnitetä toivottua huomiota. (FOC ja FOC musta lista)

3.3.1 Sopimukset ja niiden merkitys

Aluksilla käytetään kolmea eri sopimustyyppiä: kansalliset ja kansainväliset ihmisoikeussopimukset sekä ILO:n ja IMO:n sopimukset. Ihmisoikeussopimukset voivat koskea joko aluksella olevia lippuvaltion kansalaisia tai kaikkia aluksen miehistön jäseniä tai osaa miehistöstä. Rajoitukset ovat kuitenkin vähemmistössä aluksista. Lisäksi ECHR-sopimuksen allekirjoittaneiden EU-valtioiden on noudatettava ihmisoikeussopimuksia. (Fitzpatrick–Anderson, s. 135-140)

Monet lippuvaltiot rikkovat IMO-, SOLAS- ja STCW-sopimuksia joko rikosoikeudellisella tai hallinto-oikeudellisella loukkauksella. Lippuvaltioilla ei ole pelkästään mahdollisuus noudattaa sopimuksia, vaan niitä täytyy noudattaa. Merenkulkijalla ei välttämättä ole mahdollisuutta puuttua sopimusloukkauksiin, sillä puuttuminen voi olla vastoin kyseisen maan lainsäädäntöä. Myös UNCLOS on voimaton, jos lippuvaltio ei vastaa. Yksityisessä oikeudenkäynn-

nissä esteenä voivat olla lippuvaltion epäonnistuminen sopimusten voimaansaattamisessa aluksessa sekä aluksen omistajat tai laivaisännät, jotka eivät noudata lainsäädäntöjä ja sopimuksia. (Fitzpatrick–Anderson, s. 149-153)

Jos valtiolla on monistinen lähestymistapa, on sopimukset kansallisessa lainsäädännössä. Tällöin yksityishenkilöllä on oikeus ja yleensä myös mahdollisuus valittaa sopimusrikkomuksesta valtiolle. Valtion on korvattava yksityishenkilöille aiheutuneet vahingot, mikäli valtio on epäonnistunut sopimusten noudattamisen kontrolloinnissa. Kontrollointi voi olla mahdotonta, jos alus ei koskaan käy lippuvaltion satamissa. (Fitzpatrick–Anderson, s. 149-153)

Sopimukset eivät ole automaattisesti osa kansallista lainsäädäntöä, jos valtiolla on dualistinen lähestymistapa. Valittaminen valtiolle on mahdotonta ja turhaa, ellei kansallinen lainsäädäntö anna vastausta rikkeeseen. Vastuuseen saattaminen on mahdotonta myös silloin, kun valtiossa ei ole yhtään puolueetonta ja itsenäistä tuomioistuinta. (Fitzpatrick–Anderson, s. 149-153)

3.3.2 Pilaaminen ja vahingot aavalla merellä ja talousvyöhykkeellä

UNCLOS-sopimuksessa on tarkempia velvoitteita lippuvaltioille. Pääsääntöisesti ainoastaan lippuvaltiolla on oikeus harjoittaa oikeudellista täytäntöönpanovaltaa aavalla merellä tapahtuvissa pilaamistapauksissa. Kuitenkin hätätapauksissa ja törkeissä pilaamistapauksissa rantavaltiolla on oikeus puuttua välittömästi aluksen toimintaan ja saattaa alus vastuuseen. Äärimmäisissä tapauksissa ja huolellisen harkinnan jälkeen rantavaltiolla on oikeus myös eliminoida alus, mikäli sillä suojellaan rantavaltion laillisia ja elintärkeitä etuja. (Hakapää 1988, s. 254)

Lippuvaltiolla on UNCLOS-sopimuksen mukaan velvollisuus selvittää kaikki aavalla merellä tapahtuneet merenkulkuonnettomuudet ja merivahingot, joissa lippuvaltion alus on ollut jollain tapaa osallisena. Kapteenin tai muun henkilöstön voi aavalla merellä sattuneesta yhteentörmäystapauksesta asettaa kurinpidolliseen tai rikosoikeudelliseen vastuuseen ainoastaan lippuvaltio tai valtio,

jonka kansalainen henkilö on. (UNCLOS 105-106)

Kuten edellisessä kappaleessa kerrottiin, ainoastaan lippuvaltiolla on oikeus pidättää alus tutkimuksia varten. Poikkeuksena tästä on avomerialueella kulkeva alus, joka on rikkonut viittä erityistä UNCLOS-sopimuksen 110 artiklassa mainittua kohtaa: alusta käytetään merirosvoukseen, orjakauppaan, luvattoman radio-ohjelman lähettämiseen, laivalta puuttuu kansallisuus tai lippu, tai alusta käytetään väärin. Näissä tapauksissa lainkäyttövalta on millä tahansa valtiolla. Jos haltuunotto on toimeenpantu ilman riittäviä perusteita, voi valtio joutua korvausvastuuseen haltuun otetun aluksen lippuvaltiolle. (UNCLOS 105-106 ja 110 artikla)

Aavalla merellä tai muualla kuin sopimusvaltioiden aluevesillä ja talousvesillä tapahtuneet öljyvahingot korvataan. Vastuuta voidaan rajoittaa MeriL 5:1 mukaisesti¹⁸, mikäli vahinkoa ei ole aiheutettu tahallaan, törkeästä välinpitämättömyydestä tai huolimattomuudesta. Muulta henkilökunnalta tai aluksen lukuun työskentelevältä voidaan poikkeuksellisesti hakea korvausta, mikäli henkilökunta on toiminut tahallaan ja rajoitusrahaston perustaminen estää takavarikon, ulosoton tai muun turvaamistoimen. Aavalla merellä tapahtuneiden ympäristöön liittyvien onnettomuuksien selvittämisestä vastaa SYKE.

Ulkomailla öljyvahingosta langetettu tuomio on laitettava ilman uutta oikeuskäsittelyä täytäntöön Suomessa. Toimimista Suomessa edellyttää se, että valtiolla on ollut oikeus vuoden 1992 vastuuyhteissopimuksen mukaan ratkaista asia ja se, että tuomio ei ylitä aluksen omistajan vastuumäärää. Tuomion täyttämistä on haettava Helsingin hovioikeudelta. Vastapuolella on oikeus antaa vastine tuomioon. Ulkomailla perustetun rajoitusrahaston varojen jakoperusteet on oltava selvitetty ennen tuomion täytäntöönpanoa Suomessa. (MeriL 22:6-8)

UNCLOS-sopimuksen artiklan 230 mukaan ympäristörikkeestä voidaan määrätä myös esimerkiksi vankeusrangaistus. Artiklan 230 vankeusrangaistusmah-

¹⁸ Kts. kohta omistajan vastuut ja SDR määrät.

dollisuus koskee ainoastaan aluemereren ulkopuolella olevaa aluetta, joten esimerkiksi talousvyöhyke jää mahdollisuuden ulkopuolelle. RL 48:10 säädetään, että ulkomaiselta alukselta talousvyöhykkeellä tehdystä ympäristörikoksesta voidaan tuomita ainoastaan sakkoa.

Sen sijaan aluemerellä tehdyistä vakavista ja tahallisista pilaamisista voidaan tuomita UNCLOS 230:2:n ja rikoslain (RL) 48 luvun mukaan myös vankeuteen. Rikoslakia voidaan soveltaa aina, kun alus on Suomen aluevesillä tai alus on suomalainen RL1:1. Lisäksi Suomessa edellytetään selvää yhteyttä viattoman kauttakulun ja aluspäästön välillä¹⁹. (Molenaar, s. 478; RL 1:1 ja 48; AlusjäteL 28:3)

3.4 Satamavaltion vastuut

Satamavaltioilla on aluevesillään täysi lainsäädännöllinen oikeus ja toimeenpano-oikeus kaikkiin kansallisiin ja kansainvälisiin aluksiin satamissaan. Satamalla on oikeus määrätä satamapääsyyn edellyttävät tekijät ja siten päästää tai olla päästämättä alus satamaan. Minkään kansainvälisen sopimuksen mukaan alusta ei ole pakko päästää satamaan. Merihädässä olevat alukset pääsevät useimmissa tapauksissa satamaan, vaikka eivät ehtoja täyttäisikään. Satamalla ei ole kuitenkaan mitään velvollisuutta poiketa ehdoistaan, joten päästy voidaan yhtä hyvin evätä. Lisäksi tietyn ulkomaisen aluksen pääsy satamaan tai maan sisävesille voidaan UNCLOS artiklan 211 mukaan evätä, jos sillä ehkäistään, vähennetään tai valvotaan meriympäristön saastumista. (Molenaar, s. 101-103)

Satamavaltion toimivaltaa on rajoitettu. Oikeudellisiin toimenpiteisiin voi ryhtyä ainoastaan, mikäli alus on saapunut satamaan vapaaehtoisesti. Force majeure-syytä, esim. merihätää, ei katsota pääsääntöisesti vapaaehtoiseksi satamaan saapumiseksi. Satamavaltion intressit ovat usein taloudellisia kilpailukyvyn säilyttämiseksi ja siksi ympäristöasiat on tasapainotettava tämän intressin kanssa. (Hakapää 1988, s. 246 ja Molenaar, s. 90-91)

¹⁹ Kts. kohta 3.1 Suomenlahden erityispiirteet.

3.4.1 Sovellettavat kansainväliset sopimukset

Satamavaltio voi määrätä satamissaan käytettävistä kansainvälisistä sopimuksista. Ihmisoikeusrikkomuksissa valtiolla on oikeus luovuttaa henkilö tai maan viranomaiset voivat käsitellä rikkeet. Satamavaltioilla on ollut kuitenkin traditiona ollen puuttumatta aluksen sisäisiin asioihin, ellei satamassa tehdä rikoksia, jotka rikkovat rauhaa ja järjestystä alueella. Satamavaltioilla ei ole myöskään velvollisuutta noudattaa ILO:n sopimuksia satamissaan ellei niin ikään puuttumatta jättäminen riko rauhaa ja järjestystä. Sopimuksia pitäisi kuitenkin noudattaa ulkomaisiin aluksiin. IMO:n SOLAS- ja STCW-sopimuksissa ei puututa satamavaltion velvollisuuksiin, mutta STCW-sopimuksen mukaan satamavaltioilla on oikeus tehdä tarkastuksia. (Fitzpatrick–Anderson, s. 154-157 ja Molenaar, s. 472)

Satamavaltioilla on oikeus harjoittaa kansallista lainsäädäntöään alueella, mikäli aluksen miehistöstä tai aluksesta aiheutuu häiriötä. Lisäksi se on mahdollista STCW 78-sopimuksen kohdissa A-I/4 mainituissa aluksen toimintakuntoon liittyvissä tapauksissa, jos alus on vapaaehtoisesti satamassa:

- alus on ollut mukana yhteentörmäyksessä, pohjakosketuksessa tai ajanut karille
- aluksesta on laskettu mereen tavaraa tai jätettä joko matkalla, ankkuroidessa tai laivapaikalla
- alusta on käsitelty arvaamattomalla tai vaarallisella tavalla ja kulkuväylien merkinnöistä ja hyvästä navigointitavasta poiketen
- alusta on liikennöity niin, että siitä on vaaraa ihmisille, omaisuudelle taikka ympäristölle (Fitzpatrick–Anderson, s. 154-157 ja Molenaar, s. 472)

3.4.2 Satamavaltion mahdollisuudet pilaamistapauksissa ja niiden ehkäisyssä

Merenpilaamisen estämisestä ja siihen puuttumisesta on sekä kansainvälisiä sopimuksia että kansallisia säädöksiä. Pilaamistapauksissa satamavaltion oikeuksia sovelletaan, mikäli alus on saapunut satamaan vapaaehtoisesti ja ennen

sitä loukannut alusta sitovia kansainvälisiä päästömääräyksiä aavalla merellä. Toimintaan ei voida puuttua, jos aluksella ei sovelleta kansainvälisiä päästömääräyksiä. (Hakapää 1988, s. 245)

Erityistä on, että satamavaltiolla on ensisijaisesti ainoastaan lupa tarkastaa alus, mikäli alus on ennättänyt pilata vettä edellisen valtion talousalueella ennen saapumistaan satamavaltion alueelle. Tästä voidaan poiketa, mikäli edellinen valtio, aluksen lippuvaltio, pilaamisesta kärsinyt valtio tai satamavaltio erikseen pyytää oikeudellista toimenpidettä alusta vastaan. Satamavaltio voi ryhtyä oikeudellisiin toimenpiteisiin, mikäli alus aiheuttaa edelleen tai todennäköisesti tulee aiheuttamaan pilaantumista satamavaltion aluevesillä taikka talousvyöhykkeellä. (Hakapää 1988, s.245)

UNCLOS-sopimuksen artiklan 218 mukaan satamavaltio voi ryhtyä tutkimuksiin ja oikeudellisiin toimiin, mikäli aluksesta on aiheutunut päästöjä sen aluevesillä sekä aluemerен ja talousvyöhykkeen ulkopuolella. Toimenpiteisiin voi ryhtyä myös silloin, kun päästöjä on aiheutunut toisen valtion alueella ja kyseinen valtio pyytää selvittämistä. Pöytäkirjat tutkimisesta on toimitettava lippuvaltiolle. UNCLOS-sopimuksen mukaan aluksen lähtö voidaan estää, mikäli alus ei ole merikelpoinen ja uhka onnettomuudesta tai meren pilaamisesta on todellinen. Myös MARPOL 73/78-sopimuksen mukaan alus voidaan aluspäästön varmistamiseksi tarkastaa. Samaisen sopimuksen mukaan aluksen päällikön tai virallisen tahon on ilmoitettava mahdollisesta päästöstä²⁰. (Molenaar, s. 469-470)

Satamavaltiolla on mahdollisuus puuttua toimintaan silloin, kun aluksella on jo aiemmin tapahtunut rikkomuksia ja SOLAS- ja STCW-sopimuksia ei ole noudatettu. Mikäli satamavaltiolla on monistinen lähestymistapa sopimuksiin, voidaan lainsäädäntöä soveltaa paikallisessa tuomioistuimessa. (UNCLOS artiklat 218 ja 219) Tarkastukset tehdään yleensä CDEM-standardin mukaisesti. Hy-

²⁰ Kts. kohta 3.2.2 Aluksen päällikön vastuut.

väksytystä tarkastuksesta luovutetaan alukselle sertifikaatti, jonka turvin alus voi jatkaa matkaa. (Fitzpatrick–Anderson, s. 157-158 ja Molenaar, s. 469-470)

3.4.3 Satamavaltiokontrolli ja sen merkitys

Satamavaltiokontrollia ei harjoiteta jokaisessa satamavaltiossa vaan ainoastaan siellä, missä valtio on hyväksynyt yhden tai useamman yhteistyösopimuksen (Memorandum of Understanding) eli MOU:n. Suomessa käytettävä Pariisin MOU on sopimuksista laajakantoisin. Sen pääpaino oli alussa CDEM-standardin mukaisissa tarkastuksissa, mutta nykyään tarkastetaan myös päästöt sekä navigaatio- ja toimintakuntoon liittyvät asiat. (Molenaar, s. 126-129)

Pariisin MOU:n perusteella pystytään tekemään tarkempia tarkastuksia kuin mille UNCLOS antaa mahdollisuuden. Tarkastukset alkavat sertifikaattien tarkastuksesta ja jatkuvat aina hygieniaolosuhteiden tarkastamiseen saakka. Tärkeä yksityiskohta MOU-sopimuksessa on mahdollisuus evätä laivan pääsy kaikkiin tietyn MOU-sopimuksen satamiin, mikäli aluksen tarkastuksessa ilmenee selviä puutteita. Myös tarkastustahojä arvioidaan. Tärkeitä MOU-sopimuksen reittejä Suomenlahdella ovat mm. Helsinki-Tallinna/Muuga ja Helsinki-Tukholma. (Molenaar, s. 126-129 ja MKL vaaralliset aineet)

Suomessa osa tarkastuksiin ja päästöihin liittyvistä velvoitteista toteutetaan Laki alusturvallisuuden valvonnasta (17.3.1995/370) (AlusjäteL) säännösten ja siihen 2004 liitettyjen PSC-direktiivin kohtien mukaisesti. Lain mukaan valvontaviranomainen tarkastaa laivaväen pätevyyden, mikäli aluksen lippuvaltio ei ole ratifioinut STCW-yleissopimusta. Valvontaviranomainen voi tarkastaa STCW-sopimuksen ratifioineen maan laivaväen pätevyyden, jos on perusteltua syytä epäillä, että vahdinpitovaatimuksia ei ole noudatettu.

Lisäksi on erinäisiä säännöksiä turvallisuusjohtamisjärjestelmän ja johtamisjärjestelyiden tarkastuksesta, aluksen pysäyttämisestä tai matkan keskeyttämisestä, käytön rajoittamisesta, jonkin laivan varusteen, laitteen, toiminnon tai järjestelyn käytön kieltämisestä sekä ISM-säännösten mukaisten asiakirjojen tai

tallentimien puuttumisesta. Säännöllisen liikenteen tarkastukset tehdään ennen liikenteen aloittamista.(AlusjäteL 7-17 §)

Laki mahdollistaa aluksen pääsyn estämisen suomalaiseen satamaan. Suomalaisen viranomaisen tehtävänä on estää ulkomaisen kaasui- tai kemikaalisäiliöaluksen, irtolastialuksen, öljysäiliöaluksen tai matkustaja-aluksen pääsy satamaan. Satamaan pääsy voidaan estää, mikäli ulkomaisen aluksen lippuvaltio on Pariisin pöytäkirjan (Pariisin MOU) mustalla listalla ja pysäytetty useammin kuin kaksi kertaa allekirjoittaneen maan satamassa 24 kuukauden aikana tai lippuvaltio on luokiteltu erittäin suuren turvallisuusriskin tai suuren turvallisuusriskin valtioksi ja alus on pysäytetty 36 kk aikana kerran tai useammin. Esto on voimassa, kunnes laivaisännällä tai aluksen omistajalla on esittää yleis- sopimusten mukaiset todisteet kunnosta. Pääsy satamaan voidaan poikkeustapauksessa sallia, mikäli valvontaviranomainen niin päättää. (AlusjäteL 14c§)

Mikäli aluksen omistaja, laivaisäntä, päällikkö tai muu asianomainen ei ole tyytyväinen valvontaviranomaisen päätökseen, on sillä oikeus tehdä kirjallinen oikaisuvaatimus MKL:n alusturvallisuusasioita hoitavalle yksikölle. Vaatimus on tehtävä 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista tai 14 päivän kuluessa päivästä, jolloin päällikkö tai laivaisäntä sai tiedon pysäyttämispäätöksestä tai satamaan pääsyn estämisestä. Mikäli hakija on tyytymätön oikaisuvaatimuksen johdosta annettuun päätökseen, voi valituksen tehdä korkeimpaan hallinto-oikeuteen (KHO). Samalla on lähetettävä valituskirjelmä päätöksen tekneelle viranomaiselle, jonka on taas lähetettävä tiedot eteenpäin valitusviranomaiselle. Viranomaisen on käsiteltävä valitus viipymättä. (AlusjäteL 18§)

Suomessa MKL vastaa CDEM-standardin mukaisten tarkastusten sekä Alusjätelain säännösten ja määräysten noudattamisen valvomisesta. SYKE:n tehtävänä on valvoa aluspäästöjä Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä. MKL:n määräämällä alusturvallisuuden valvontaviranomaisella, rajavartiolaitosviranomaisella ja poliisilla on oikeus tehdä tarkastuksia aina suomalaisella aluksella pääs-

töjen selvittämiseksi. Ulkomaisella aluksella tarkastukset voidaan tehdä silloin, kun se on Suomessa satamassa, ankkurissa taikka Suomen vesialueella. Alue-merellä purjehtivan aluksen tietoja voidaan tarkastaa ja selvittää tai alus voidaan kokonaan pysäyttää, mikäli on perusteltua syytä epäillä sääntöjen rikkomista. (AlusjäteL 4-5§)

3.4.4 Alusturvallisuuden valvonta Suomen vesialueella

Lakia alusturvallisuuden valvonnasta (17.3.1995/370) sovelletaan kaikkiin suomalaisiin kauppamerenkulkua harjoittaviin aluksiin Suomen vesialueella ja Suomen vesialueen ulkopuolella ja näiden laivojen laivaisäntiin sekä Suomen vesialueella kauppamerenkulkua harjoittaviin ulkomaalaisiin laivaisäntiin. Tämän lain nojalla MKL:n tehtävänä on valvoa laissa annettujen säännösten ja määräysten noudattamista. Valtuutettujen viranomaisten tehtävänä on huolehtia PSC-direktiivin mukaisista ilmoituksista. PSC-direktiivin (2002/84/EY) ja Pariisin MOU:n mukaan satamavaltioiden on tarkastettava vähintään 25 % jäsenvaltion satamissa kalenterivuoden aikana käyvistä ulkomaisista aluksista.

Näitä tarkastuksia tekeville luokituslaitoksille ja muille tahoille on määräyksiä asetettu Valtioneuvoston asetuksessa ulkomaisten alusten tarkastuksesta Suomessa (1.7.2004/619). Tässä asetuksessa luetellaan mm. tarkastuksen menettelytavat ja kohteet sekä toimenpiteet, mikäli tarkastuksia ei pystytä tekemään ja lisäksi toimenpiteet tarkastuksen ja pysäyttämisen seurannasta. Valvontaviranomaisen tehtävänä on ilmoittaa viipymättä SIRENAC-tietojärjestelmään, mikäli tarkastusta ei pystytä tekemään. Tällaisia aluksia saa olla kalenterivuodessa enintään 5 % keskimääräisestä vuosikäynnistä. Syyt ilmoitetaan EY:n komissiolle puolivuositain.

MKL:n velvollisuutena on ilmoittaa joka kuukausi tiedot aluksista, joiden pääsy satamiin on evätty tai matka keskeytetty. Jos tarkastuksissa on havaittu, että aluksella on luokituslaitoksen myöntämä todistuskirja, vaikka alus ei täytä määräyksiä, on siitä ilmoitettava EY:n komissiolle, EU:n jäsenvaltioille, aluksen lippuvaltiolle ja Pariisin MOU:n sihteeristölle sekä luokituslaitokselle. Il-

moitus tehdään, jos on syytä epäillä, että alus aiheuttaa vakavaa uhkaa turvallisuudelle, ympäristölle tai jos luokituslaitos on toiminut erittäin piittaamattomasti. MKL:lla on velvollisuus ilmoittaa vuosittain EY:n komissiolle myös PSC-direktiivin täytäntöönpanon seurantaan liittyvät tiedot ja satamiin saapuvien yksittäisten alusten IMO:n tunnistenumerot sekä säännöllisessä lauttaliikenteessä tapahtuvat muutokset. (AlustarkastusL 11, 13, 16, 17§)

Meriliikenteen turvallisuuden edistämisen tarpeellisuus ilmeni myös haastatte-
luissa. Seuraavassa käytäntö-osiossa (Käytäntö 11) kiinnitetään huomiota lain-
säädäntöön ja käytännön toimiin turvallisuuden parantamiseksi.

Käytäntö 11

Tapaturmista maksaminen on aina kalliimpaa kuin ennaltaehkäisevät toimenpiteet. Turvallisuuteen panostaminen on voimavara ja myös tulok-
sellista toimintaa. Lainsäädännön kehittyminen vie usein liian kauan ai-
kaa turvallisuuskulttuurin kehittämistarpeeseen nähden. Turvallisuuden
osalta suomalainen lainsäädäntö on käytännössä konsensusperiaatteella
sovellettuja teollisuuden standardeja. Sellaisenaan se ei palvele varusta-
moita. Myös EU:n ja IMO:n roolit ovat epäselviä. (Kyösti Uusitalo)

Vaikka turvallisuuden minimitaso tulee täytettyä noudattamalla sopimuk-
sia ja lainsäädäntöä, varustamon omat suunnitelmat ja ohjeet ovat tärkeä
lisä turvallisuuskulttuurin luomisessa ja halutun turvallisuustason saavut-
tamisessa. Varustamoiden sisäisellä kulttuurilla ja aluksen päälliköllä on
suuri merkitys, kun puhutaan riskien hallinnasta, turvallisuudesta ja pääs-
töasioista. Esimerkiksi öljykuljetusten tarkastusasioissa (vetting²¹) nouda-
tetaan kuljetukseen liittyvää laadunvarmistustoimintaa, kuten pidetään öljy-
päiväkirjaa. Varustamon kannalta on erittäin haitallista, jos turvallisuus-
teen liittyviä sääntöjä ei noudateta. Aluksen päällikön on ilmoitettava

²¹ Vetting-tarkastukset – mm. Sertifiointi ja asiakirjat, Miehitys, Navigointi, Turvallisuusjohta-
minen, Saastumisen ehkäisy, Rakenteellinen kunto, Lasti- ja painolastijärjestelmä, Yhteydenpi-
tojärjestelmät, Koneosasto ja aluksen ohjailujärjestelmä sekä Yleisilme.

aluksen puutteet. Jos näin ei tapahdu, päällikkö joutuu asiasta ilmitulon jälkeen vastaamaan. (Ilkka Iittiläinen, Kyösti Uusitalo)

Sen sijaan aluksen lipulla ei ole merkitystä turvallisuuskysymyksissä ja onnettomuustilanteen hoitamisessa. Nk. mukavuuslippulaivoilla kehittäminen voi olla jopa helpompaa, kun lippuvaltion lainsäädännössä ei ole liiketoimintaa rajoittavaa lainsäädäntöä. Mukavuusliputetut alukset eivät välttämättä ole huonokuntoisempia ja vanhempia kuin vastaavat laivastot vaan ulosliputus tapahtuu taloudellisista, verotuksellisista tai lainsäädännöllisistä syistä. Suomalainen lippu voi olla myös rasite. (Kyösti Uusitalo, Risto Repo)

3.5 Rannikkovaltion vastuut

Kansainvälisen merilain ja MARPOL-sopimuksen mukaan rantavaltio voi sisäisillä aluevesillä puuttua pilaantumiseen kansallisen lainsäädännön mukaan. Näin menetellään myös, jos alus on vapaaehtoisesti saapunut vieraaseen satamaan, oli pilaaminen tapahtunut kyseisen valtion aluemerellä taikka talousvyöhykkeellä. Näin ollen meren pilaamiseen syylistyneen aluksen kapteeni voi joutua Suomenlahdella joko Viron lainsäädännön, Venäjän lainsäädännön taikka Suomen lainsäädännön mukaiseen merioikeuskäsittelyyn riippuen valtiosta, jonka satamaan alus on saapunut. Tarvittaessa rantavaltio voi pyytää alukselta lisätietoja ja merkittävän meriympäristön pilaantumisen ollessa kyseessä myös nousta alukseen. (Hakapää 1988, s. 245, 251)

Jos rantavaltiolla on päteviä todisteita huomattavasta vahingosta tai sen vaarasta, voidaan alus pidättää. Merioikeudenkäynti pidetään tällöin rantavaltiossa. Huolimatta säännöstä on esim. hätätilanteessa mahdollisuus dumpata lastia mereen. Muuten dumpaus on kielletty. Rannikkovaltion ja rannikkovaltion laivatoiminnan intresseissä on taloudelliset asiat. Nämä ohjaavat useiden muiden asioiden lailla päästöihin ja ympäristöön liittyvän toimeenpanopolitiikan ankaruutta. Rannikko- ja lippuvaltiot ovat useimmiten vastaan meriympäristön suojelutoimia. (Molenaar, s. 90-91)

3.5.1 Rannikkovaltion mahdollisuudet pilaamis- ja vahinkotapauksissa

Alus kulkee rannikkovaltion alueella, kun se on valtion aluevesillä, rajavyöhykkeellä, talousvyöhykkeellä, mannerjalustalla tai saaristomerellä. Rannikkovaltion oikeudet eivät ulotu mannerjalustan yläpuolella olevaan vesialueeseen, vaan vesialue katsotaan kuuluvaksi joko talousvyöhykkeeseen tai aavaan mereen. Talousvyöhykkeellä rannikkovaltio voi UNCLOS:n mukaan esittää vaatimuksia siellä kulkeville, mutta sen ei täydy. Puuttumista on myös rajoitettu monin tavoin. (Fitzpatrick–Anderson, s. 160-162 ja Molenaar, s. 87)

Aluevesillä rannikkovaltiolla on samat oikeudet kuin satamavaltiolla. Saaristomerellä aluksilla on oikeus viattomaan kauttakulkuun ja oikeudet puolin ja toisin ovat samat kuin aluevesillä liikuttaessa. Jos alus on rannikkovaltion lipun alla, sovelletaan lippuvaltion oikeuskäytäntöä rannikkovaltion oikeuskäytännön sijaan. (Fitzpatrick–Anderson, s. 160-162 ja Molenaar, s. 195-196, 202-204)

Rannikkovaltio voi talousvyöhykkeellään puuttua meren pilaamiseen, mutta muuten sillä ei ole oikeutta harjoittaa kansallisia tai kansainvälisiä standardeja ulkomaisiin aluksiin. Rannikkovaltiolla on oikeus UNCLOS artiklan 21 mukaan puuttua CDEM-tekijöihin, mikäli ne vaikuttavat kansainvälisesti hyväksytyihin ohjeisiin ja standardeihin. Tämä tarkoittaa sitä, että riippuen rannikkovaltion lainsäädännöstä, rannikkovaltio joko puuttuu tai ei puutu aluksen asioihin. (Molenaar, s. 419-420)

Rajavyöhykkeellä rannikkovaltiolla on oikeus kontrolloida liikennettä kuten maallakin ja rangaista rikkomuksista alueella ja aluevesillä, mutta silti sillä ei ole tuomiovaltaa ulkomaisiin aluksiin. Tämä johtuu siitä, että kansainväliset merenkulkijan oikeudet eivät lakkaa erilaisten rajavyöhykkeellä olevien lainsäädäntöjen myötä. Aluevesillä ulkomaisilla aluksilla on oikeus viattomaan kauttakulkuun, mikäli sitä ei ole maan lainsäädännössä kielletty. (UNCLOS 19 artikla)

Viaton kauttakulku on läpikulku aluevesien poikki tai kulku toisen aluevesillä toisen maan satamaa kohti. Myös navigoinnin täytyy olla ”viatonta”. Viatomaksi kauttakuluksi ei katsota oleskelua toisen maan aluevesillä eikä UNCLOS artiklan 19 mukaan silloin, kun kauttakulku on vahingollista rannikkovaltiolle. Vahingollista se on silloin, kun tahallisella toimenpiteellä aiheutetaan vakavaa pilaamista tai silloin, kun toimenpiteellä ei ole selkeää ja suoraa yhteyttä kulkuun. Valtiolla on myös oikeus ”häiritä” viatonta kauttakulkua, kunhan se tapahtuu UNCLOS-ohjeiden puitteissa. (UNCLOS 19 artikla)

Rannikkovaltio voi UNCLOS-sopimuksen artiklan 22 mukaan säätää kauttakulku rajoittavia ja ohjaavia määräyksiä, ohjeita ja sääntöjä, kuten Suomenlahdella GOFREP. Suomessa kauttakulkuun liittyvät asiat on liitetty lainsäädäntöön. Vaikka viaton kauttakulku on UNCLOS-sopimuksen mukaan sallittua, muutamissa salmissa se on kuitenkin kielletty. Tällainen alue on mm. Ahvenanrauman alue Ahvenanmaalta Ruotsiin saakka. Tuolla alueella kauttakulku on osittain säädeltyä. (Unclos 22 artikla; Fitzpatrick–Anderson, s. 160-162; Molenaar, s. 87, 195-196, 203-204)

Rantavaltiolla on UNCLOS 211:6 mukaan mahdollisuus hakea IMO:lta lupaa erityistoimille, kuten suojelulle, päästörajoituksille ja merenkulkukäytännölle pilaantumisen ehkäisemiseksi talousvyöhykkeellä sijaitseville erityisen haavoittuville merialueille. Kansalliset määräykset koskevat tällöin myös ulkomaisia aluksia. (UNCLOS 211 artikla)

UNCLOS-sopimuksen artiklan 111 mukaan rannikkovaltiolla on oikeus välittömään takaa-ajoon sota-aluksilla tai valtion tunnuksilla varustetuilla aluksilla, mikäli alus loukkaa ja rikkoo rantavaltion lakeja ja määräyksiä sen talousalueella taikka mannerjalustalla suojavyöhykkeineen. Takaa-ajo voidaan aloittaa aluevesillä, saaristo- tai aluemerellä ja lisävyöhykkeellä. Sitä voidaan jatkaa näiden alueiden ulkopuolella ainoastaan, jos takaa-ajoa ei ole välillä keskeytetty. (UNCLOS 111 artikla)

3.5.2 Jääpeitteiset alueet

Jääpäälysteisiä alueita pidetään yleisesti erittäin herkkinä meriympäristöinä. Alueilla on erityismääräyksiä. UNCLOS-sopimuksen 234 artiklan mukaan rannikkovaltiolla on oikeus harjoittaa vaativalla talousvyöhykkeellä (EEZ), jolla on suurimman osan vuodesta jääpäälyste, syrjimätöntä oikeutta öljypäästöjen ehkäisyyn, vähentämiseen ja kontrollointiin. Tällaisiksi alueiksi katsotaan jääpäälysteiset alueet, joilla jääpeite on vähintään puolet vuodesta ja joissa vallitsevat ankarat ilmasto- ja navigointiolosuhteet. (Molenaar, s. 419-420)

Koska Suomessa merialue ei ole yli puolta vuotta jääpeitteen alla, Suomi ei voi vedota UNCLOS-sopimuksen artiklaan 234. Sen sijaan UNCLOS:n erillinen säädös (Act of Finland) antaa oikeuden käyttää kansallisia CDEM-standardeja ulkomaisiin aluksiin silloin, kun alueella on ankarat ilmasto-, navigointi- ja jääolosuhteet. (Molenaar, s. 419-420)

3.6 Lippuvaltion, satamavaltion ja rannikkovaltion mahdollisuudet pilaamistapauksissa – yhteenveto

Lippuvaltion, rannikkovaltion ja satamavaltion vastuita on kuvattu aikaisemmissa kohdissa yksityiskohtaisesti. Oheisessa taulukossa (Taulukko 1) on kuvattu tiivistetysti valtiotyyppien mahdollisuudet pilaamistapauksissa, kun pilaaminen on tapahtunut aavalla merellä, talousvyöhykkeellä tai aluemerellä.

	Lippuvaltio	Satamavaltio	Rannikkovaltio
Pilaaminen aavalla merellä	<p>-Lippuvaltiolla on periaatteessa ainoa lainsäädännöllinen toimeenpano-oikeus</p> <p>-Lainkäyttövalta on millä tahansa valtiolla, jos alus on rikkonut viittä erityistä UNCLOS-sopimuksen 110 artiklassa mainittua kohtaa.</p>	<p>-Satamavaltion oikeuksia sovelletaan, kun vapaaehtoisesti satamaan saapunut alus on ennen saapumistaan loukannut alusta sitovia kansainvälisiä päästömääräyksiä aavalla merellä.</p> <p>-Satamavaltiolla on mahdollisuus puuttua toimintaan myös silloin, kun aluksella on jo aiemmin tapahtunut rikkomuksia ja SOLAS -sopimusta ei ole noudatettu tai alus on Pariisin MOU:n mustalla listalla.</p> <p>-lainkäyttövalta on millä tahansa valtiolla, jos alus on rikkonut viittä erityistä UNCLOS-sopimuksen 110 artiklassa mainittua kohtaa.</p>	<p>-Hätätapauksissa ja törkeissä pilaamistapauksissa rantavaltioilla on oikeus puuttua välittömästi aluksen toimintaan ja saattaa alus vastuuseen.</p> <p>-lainkäyttövalta on millä tahansa valtiolla, jos alus on rikkonut viittä erityistä UNCLOS-sopimuksen 110 artiklassa mainittua kohtaa.</p>
Pilaaminen talousvyöhykkeellä	<p>-Talousvesillä lippuvaltiolla on toimeenpano-oikeus, mikäli oikeus ei ole ristiriidassa talousvyöhykkeen valtion lainsäädännön kanssa.</p>	<p>Satamavaltio voi ryhtyä oikeudellisiin toimenpiteisiin, mikäli alus aiheuttaa edelleen tai todennäköisesti tulee aiheuttamaan pilaantumista satamavaltion talousvyöhykkeellä.</p> <p>-Satamavaltiolla on ensisijaisesti ainoastaan lupa tarkastaa alus, mikäli alus on ennättänyt pilata vettä edellisen valtion talousalueella ennen saapumistaan satamavaltion alueelle. Tästä voidaan poiketa, mikäli edellinen valtio, aluksen lippuvaltio, pilaamisesta kärsinyt valtio tai satamavaltio erikseen pyytää oikeudellista toimenpidettä alusta vastaan.</p> <p>-Satamavaltiolla on mahdollisuus puuttua toimintaan myös silloin, kun aluksella on jo aiemmin tapahtunut rikkomuksia ja SOLAS ja STCW-sopimuksia ei ole noudatettu tai alus on Pariisin MOU:n mustalla listalla.</p> <p>-Suomessa SYKE:n tehtävänä on valvoa aluspäästöjä Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä.</p>	<p>-Rannikkovaltio voi puuttua pilaamiseen kansallisen lainsäädännön mukaan silloin, kun alus on vapaaehtoisesti saapunut vieraaseen satamaan, oli pilaaminen tapahtunut kyseisen valtion aluemerellä taikka talousvyöhykkeellä.</p> <p>- Rannikkovaltiolla on UNCLOS 211:6 mukaan mahdollisuus hakea IMO:lta lupaa erityistoimille, pilaantumisen ehkäisemiseksi talousvyöhykkeellä sijaitseville erityisen haavoittuville merialueille. Kansalliset määräykset koskevat tällöin myös ulkomaisia aluksia.</p>
Pilaaminen aluevesillä		<p>-Satamavaltio voi ryhtyä tutkimuksiin ja oikeudellisiin toimiin, jos vapaaehtoisesti satamaan saapuneesta aluksesta on aiheutunut päästöjä sen aluevesillä tai jos aluksesta on aiheutunut päästöjä toisen valtion alueella ja kyseinen valtio pyytää selvittämistä.</p> <p>-Satamavaltiolla on mahdollisuus puuttua toimintaan myös silloin, kun aluksella on jo aiemmin tapahtunut rikkomuksia ja SOLAS -sopimusta ei ole noudatettu tai alus on Pariisin MOU:n mustalla listalla.</p> <p>-Suomessa SYKE:n tehtävänä on valvoa aluspäästöjä Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä.</p>	<p>-Rannikkovaltiolla on samat oikeudet kuin satamavaltiolla.</p> <p>-Kansainvälisen merilain ja MARPOL-sopimuksen mukaan rantavaltio voi sisäisillä aluevesillä puuttua pilaantumiseen kansallisen lainsäädännön mukaan myös silloin, kun vapaaehtoisesti satamaan saapuneen aluksen pilaaminen on tapahtunut kyseisen valtion aluemerellä taikka talousvyöhykkeellä.</p> <p>- Rajavyöhykkeellä rannikkovaltiolla on oikeus kontrolloida liikennettä kuten maallakin ja rangaista rikkomuksista alueella ja aluevesillä, mutta silti sillä ei ole tuomiovaltaa ulkomaisiin aluksiin.</p>

Taulukko 1 Pilaamiseen puuttuminen aavalla merellä, talousvyöhykkeellä ja aluevesillä

4 YHTEENVETO

Työn tarkoituksena oli selvittää Suomenlahden meripelastusta ja meriympäristöä koskeva keskeinen lainsäädäntö ja vastuiden jakautuminen alusöljyntorjunnassa. Meripelastusta ja öljyntorjuntaa sekä liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta ohjaavat ensisijaisesti lainsäädäntö, sopimukset, määräykset ja ohjeet. Tärkeimpiä kansainvälisiä meriympäristöön ja pilaamiseen liittyviä sopimuksia ovat UNCLOS-, MARPOL 73/78- ja Helsingin sopimus. Meripelastusta koskevia tärkeimpiä sopimuksia ovat Hampurin sopimus, SOLAS- ja OPRC-yleissopimus. Nämä on asetettu Suomessa voimaan laeilla ja asetuksilla. Näiden lisäksi on huomattava määrä muita kansainvälisiä sopimuksia, kansallista lainsäädäntöä sekä toimintaa ohjaavia EU-direktiivejä. EU-direktiiveistä uusimmat kuuluvat nk. Erika III -pakettiin, jonka Euroopan neuvosto hyväksyi vuoden 2009 maaliskuussa. Paketin myötä pyritään mm. parantamaan satamavalvontaa ja alusliikenteen seurantaa sekä kehittämään onnettomuustutkintaa varten yhdenmukaistettu järjestelmä. Myös omistajien siviilioikeudellinen vastuu lisääntyy.

Lainsäädännön kehitys on kulkenut EU:ssa ja IMO:ssa harppauksittain aina vakavien onnettomuuksien jälkeen. Suomenlahden valtiot (Suomi, Venäjä ja Viro) ovat muualla tapahtuvan kehityksen lisäksi ottaneet turvallisuus- ja ympäristökysymykset tärkeiksi kehittämiskohteiksi. Yhteistyön tuloksena voidaan mainita mm. alusliikenteen ilmoittautumisjärjestelmä (GOFREP), joka koskee kaikkia Suomenlahden alueelle saapuvia aluksia. Turvallisuuskulttuurin parantamisen myötä myös ympäristöonnettomuusriskejä pyritään vähentämään. Suomenlahdella ei ole toistaiseksi tapahtunut laajoja ympäristötuhoa aiheuttaneita onnettomuuksia, vaikka sellaiseen onkin kaikki edellytykset öljykuljetusten kasvun myötä. Onnettomuustilanteen hoitamiseen ja öljyntorjuntaan liittyvät sopimusten ja lainsäädännön lisäksi pelastustoiminnan kansallinen järjestäminen, varustamokulttuuri sekä aluksen päällikön toiminta. Kokonaisuutta tarkasteltaessa valtioiden ja varustamoiden toimintatavoilla on erittäin suuri

merkitys. Tärkeimpänä ympäristöonnettomuuksia ehkäisevänä tekijänä pidettiin varustamokulttuuria ja aluksen kapteenin toimintaa.

Varustamoiden toiminta heijastuu mm. alusten luokituksiin, vakuutusten ottamiseen, onnettomuudesta ilmoittamiseen ja onnettomuustilanteen hoitamiseen. Aluksen päällikön vastuulla on koko alus ja sen miehistö, joten toiminnallaan päälliköllä on mahdollisuus vaikuttaa kaikkeen aluksen toimintaan. Varustamolta saatujen ohjeiden ja toimintatapojen noudattaminen on ensisijainen lähtökohta, mutta päälliköllä on myös velvollisuus toimia tilanteen vaatimalla parhaalla mahdollisella tavalla ehkäistäkseen suurempia aluksesta tai sen lastista aiheutuvia tuhoja ympäristölle.

Yksi ennaltaehkäisevä ja tärkeä osa kokonaisuuden hoitamisen kannalta on onnettomuudesta ilmoittaminen. Alusten päälliköt voivat keskustella onnettomuuden hoitamisesta laivaisännän kanssa useaan otteeseen ennen virallista ilmoitusta, mutta toisaalta ilmoittamisvelvollisuuden raja on usein epäselvä. Aluksen päällikön ilmoitus onnettomuudesta ei välttämättä välity viiveettä kaikille onnettomuuden hoitamisesta vastuussa oleville tahoille. Ilmoittamista voi vaikeuttaa myös meriliikenteen kansainvälisyys ja kommunikointipuutteet. Alusten päälliköt eivät välttämättä kykene välittämään tietoa oikeana eteenpäin.

Suomenlahdella tiheään liikennöivien alusten ja niiden varustamoiden toimintatavat ovat usein paljon korkeammalla tasolla kuin mitä lainsäädäntö ja sopimukset edellyttävät. Nämä myös tietävät Suomenlahden alueen haastavuudesta. Tästä syystä onkin kiinnitettävä huomiota turvallisuustasoltaan heikompien alusten ja niistä vastuussa olevien varustamoiden sekä luokituslaitosten valvontaan ja toimintaan. Valvontaan voivat osallistua niin lippuvaltiot, rantavaltiot kuin satamavaltiotkin.

Onnettomuuden ehkäisyssä ja selvittämisessä lippuvaltiolla, rannikkovaltiolla ja satamavaltiolla on olennainen osa. Lippuvaltiolla on ensisijainen oikeus puuttua toimintaan aavalla merellä, satamavaltiolla on oikeus kontrolloida liikennettä ja alusturvallisuutta, ja rannikkovaltiolla on oikeus puuttua toimintaan törkeissä pilaamistapauksissa. Lippuvaltiolla on periaatteessa ainoa lainsäädännöllinen toimeenpano-oikeus aavalla merellä tapahtuneissa pilaamistapauksissa. Satamavaltio voi kuitenkin puuttua toimintaan, mikäli alus on saapunut satamaan vapaaehtoisesti sekä silloin, kun aluksella on jo aiemmin tapahtunut rikkomuksia ja SOLAS-sopimusta ei ole noudatettu tai alus on Pariisin MOU:n mustalla listalla. Hätätapauksissa ja törkeissä pilaamistapauksissa myös ranta- valtiolla on oikeus puuttua välittömästi aluksen toimintaan ja saattaa alus vastuuseen. Suomessa satamavaltiokontrollista ja alustarkastuksista huolehtii MKL. SYKE:n tehtävänä on valvoa päästöjä Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä.

Talousvyöhykkeellä tapahtuvissa pilaamistapauksissa lippuvaltiolla on toimeenpano-oikeus ainoastaan, jos se ei ole ristiriidassa talousvyöhykkeen valtion lainsäädännön kanssa. Ensisijaisesti toimeenpano-oikeus on satama- ja rannikkovaltiolla. Satamavaltio voi ryhtyä oikeudellisiin toimenpiteisiin, mikäli alus aiheuttaa edelleen tai todennäköisesti tulee aiheuttamaan pilaantumista talousvyöhykkeellä. Rannikkovaltiolla oikeus on silloin, kun alus on vapaaehtoisesti saapunut vieraaseen satamaan, oli pilaaminen tapahtunut kyseisen valtion aluemerellä taikka talousvyöhykkeellä. Aluevesillä tapahtuneissa pilaamistapauksissa satamavaltiolla ja rannikkovaltiolla on käytännössä suuremmat valtuudet kuin talousvyöhykkeellä tapahtuneissa pilaamistapauksissa. Erikoisuutena on rannikkovaltion tuomiovallan puute rajavyöhykkeellä. Rajavyöhykkeellä rannikkovaltiolla on oikeus kontrolloida liikennettä kuten maallakin ja rangaista rikkomuksista alueella ja aluevesillä, mutta silti sillä ei ole tuomiovaltaa ulkomaisiin aluksiin.

Meripelastuksen yhteydessä tapahtuva öljyntorjunta on vaativaa ja järjestelmällisyyttä edellyttävää toimintaa. Sitä jäsentävät kansallinen lainsäädäntö ja kansainvälisesti hyväksytyt meripelastukseen liittyvät ohjeet. Kansallisen lainsäädännön puitteissa on laadittu toimintaohjeet onnettomuuden sattuessa. Onnettomuuden hoitamiseen osallistuvat useat meripelastuksestakin vastuussa olevat tahot, kuten RVL, merivoimat, SYKE ja pelastuslaitokset. RVL vastaa onnettomuuden johtamisesta ja ihmisten pelastamisesta.

Suomessa öljyonnettomuuden hoitamiseen on varauduttu erilaisin suunnitelmin. Suomenlahden alueella noudatetaan vuonna 2007 valmistunutta Suomenlahden alueen alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjunnan yhteistoimintasuunnitelmaa. Käytännössä ohjeiden toimivuutta ei ole voitu testata, sillä onnettomuuksia ei ole tapahtunut. Lisäksi haastetta tuovat meriliikenteen turvallisuuteen ja pelastustoimintaan liittyvät vastuualuerajat. Aluemerellä tapahtuvissa onnettomuuksissa paikalliset pelastuslaitokset osallistuvat onnettomuuden hoitamiseen. Jos onnettomuus tapahtuu talousvyöhykkeellä tai aavalla merellä, hoitamisesta on vastuussa SYKE. Rajanveto SYKE:n ja pelastuslaitosten toiminnan välillä ei oheista huolimatta ole selkeä. Käytännössä operaation hoitamisesta sovitaan tapahtumahetkellä, kun onnettomuuspaikan sijainti, sääolosuhteet ja ympäristönäkökohdat ovat selvillä.

Meriliikenteen turvallisuus ja varsinkin öljyntorjuntaan liittyvät toimenpiteet Suomenlahdella ovat tulevaisuudessa liikenteen kasvaessa tärkeä osa toiminnan kehittämistä. Siihen liittyvät olennaisesti kansainvälinen yhteistyö Itämeren ja Suomenlahden valtioiden kesken sekä jatkuva yhteistyö varustamoiden kanssa. Öljyntorjunta Suomenlahdella on tällä hetkellä lähinnä Suomen vastuulla. Vaikka yhteistyötä Viron ja Venäjän kanssa on tehty vuosia, vaikeuttavat hallinnolliset, lainsäädännölliset ja kulttuurierot edelleen toiminnan kehittämistä käytännön tasolla. Tästä syystä yhteistyöhön varustamoiden kanssa olisi kiinnitettävä entistä enemmän huomiota. GOFREP- ja VTS -toiminnasta saadut kokemukset osoittavat, että alusten päälliköt suhtautuvat liikenteen val-

vontaan myönteisesti. Tuloksellisuuteen on panostettava, sillä riski öljyvahinkoon johtavaan suureen onnettomuuteen kasvaa koko ajan.

LÄHTEET

Kirjalliset lähteet

Castrén, Maaret & al. 2006. Suuronnettomuusopas. Kustannus Oy Duodecim, Helsinki. (Castrén & al)

Fitzmaurice, Malgosia 1992. International Legal Problems of the Environmental Protection of the Baltic Sea. International Environmental Law and Policy Series. Martinus Nijhoff/ Graham&Trotman, Dordrecht, Alankomaat. (Fitzmaurice)

Fitzpatrick, Deidre - Anderson, Michael 2005. Seafarer's Rights. Oxford University Press, Oxford, New York, US. (Fitzpatrick–Anderson)

Hakapää, Kari 1988. Uusi kansainvälinen merioikeus. Lakimiesliiton kustannus, Helsinki. (Hakapää 1988)

Hakapää, Kari 2003. Uusi kansainvälinen oikeus. Talentum, Helsinki (Hakapää 2003)

Hautala, Raine & Leviäkangas, Pekka (toim.) 2007. Ilmatieteen laitoksen palveluiden vaikuttavuus. Hyötyjen arviointi ja arvottaminen eri hyödyntäjätöimialoilla. VTT Publications 665, Edita Prima Oy, Helsinki. (Hautala–Leviäkangas)

Hirsjärvi, Sirkka & Hurme, Helena 2001. Tutkimushaastattelu. Teemahaastattelun teoria ja käytäntö. Helsinki University Press, Helsinki. (Hirsjärvi–Hurme)

Hollo, Erkki J. & Parkkari, Juhani K. 1994. Kansainvälinen ympäristöoikeus. Suomen Ympäristöoikeustieteen Seura ry:n julkaisuja 23, LE-Julkaisut A1,

Gummerus Kirjapaino Oy, Jyväskylä. (Hollo – Parkkari)

Järvinen, Pertti & Annikki 2004. Tutkimustyön metodeista, Opinpajan kirja, Tampere. (Järvinen)

Koivurova, Timo 2000. Yleinen kansainvälinen ympäristöoikeus ja arktinen ympäristönsuojelu. Oikeus 2000/4 s. 463, artikkeli. (Koivurova)

Molenaar, Erik Jaap 1998. Coastal State Jurisdiction over Vessel-source Pollution. International Environmental Law and Policy Series, Volume 51. Kluwer Law International, Haag, Alankomaat. (Molenaar)

Munawwar, Mohamed 1995. Ocean States, Archipelagic Regimes in the Law of the Sea. Martinus Nijhoff Publishers, Haag, Alankomaat. (Munawwar)

Nordström, Nina et al. 1994. Johdatus kansainväliseen ympäristöoikeuteen. Lakimiesliiton kustannus, Helsinki. (Nordström)

Sisäasiainministeriö, Rajavartiolaitoksen esikunta 2002. Meripelastuslaki. Edita Prima Oy, Helsinki. (Sisäasiainministeriö MPL)

Sisäasiainministeriö, Rajavartiolaitoksen esikunta 2003. Meripelastusohje. Edita Prima Oy, Helsinki. (Sisäasiainministeriö MPO)

Tepora, Jarno 2008. Johdatus esineoikeuden perusteisiin. Helsingin yliopiston oikeustieteellisen tiedekunnan julkaisut, Yliopistopaino, Helsinki. (Tepora)

Uudenmaan Ympäristökeskus ja Kaakkois-Suomen Ympäristökeskus, 2007. Suomenlahden alueen alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjunnan yhteistoimintasuunnitelma. (Uudenmaan ja Kaakkois-Suomen YK)

Internet-lähteet

2005/0242(COD) 17.12.2008. (31.01.2009)

<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//NONSGML+COMPARL+PE-416.644+01+DOC+WORD+V0//FI&language=FI>

EMSA esite 08.06.2006. (31.01.2009)

http://www.emsa.eu.int/Docs/Technical_Reports/emsa_brochure_8_6_2006_fi.pdf

EP lehdistötiedote 11.3.2009. (12.03.2009)

http://www.europarl.europa.eu/news/expert/infopress_page/062-51397-068-03-11-910-20090310IPR51396-09-03-2009-2009-true/default_en.htm

EU-lehti 23.12.2006. (31.01.2009) [http://eur-](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2006:318:0229:0230:FI:PDF)

[lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2006:318:0229:0230:FI:PDF](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2006:318:0229:0230:FI:PDF)

EU-lehti 23.6.98. (19.08.2008) [http://eur-](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:1998:179:0003:0134:FI:PDF)

[lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:1998:179:0003:0134:FI:PDF](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:1998:179:0003:0134:FI:PDF)

EU-lehti 29.04.2004 (L 78). (22.11.2008) [http://eur-](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32004R0725:FI:HTML)

[lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32004R0725:FI:HTML](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32004R0725:FI:HTML)

FOC musta lista. (28.07.2008) <http://www.itfglobal.org/flags-convenience/flags-convenien-186.cfm>

HELCOM tilasto 2006. (29.07.2008)

http://www.helcom.fi/stc/files/shipping/shipping_accidents_2006.pdf

HELCOM. (31.01.2009) <http://www.helcom.fi>

Hemmo, Mika 2001. Vahingonkorvausoikeuden luennot. (10.08.2008)

<http://www.opiskelijakirjasto.lib.helsinki.fi/eres/oik/vahko/vahk.pdf>

HNS-opas 2005. (22.07.2008) http://www.iopcfund.org/npdf/HNS-guide_e.pdf

IMO sopimus 21.11.2008. (01.02.2009)

http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?topic_id=256&doc_id=666

IMO VTS. (31.01.2009)

http://www.imo.org/TCD/mainframe.asp?topic_id=387

MKL tiedote 12.02.2008. (04.07.2008)

http://www.fimr.fi/fi/ajankohtaista/uutisia_muualta/2008/fi_FI/gofrep

MKL vaaralliset aineet. (31.01.2009)

http://veps.fma.fi/portal/page/portal/fma_fi/merenkulun_palvelut/vaaralliset_aineet/pakatut_vaaralliset_aineet

RUS 02/2001. (28.07.2008)

http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/RUS_1998_Act_TS.pdf

RUS Merchant Shipping Code. (15.07.2008)

<http://folk.uio.no/erikro/WWW/HNS/rmc.pdf>

RVL esitys 2006. (22.11.2008)

http://www.pelastustoimi.fi/media/pdf/jkl2006/jkl060524-petteri-leppanen-merellisten_onnettomuuksein_johtosuhteet.pdf

Safeseanet 09/2005. (06.08.2008)

<http://ec.europa.eu/idabc/en/document/2282/16#what>

SM nettilehti 6/2007. (27.08.2008)

http://www.seacommand.fi/media/SM_6_2007_nettil_2.pdf

SYKE puhe 11-12.3.2003. (29.07.2008)

<http://intratad.turku.fi/intratad/home.nsf/bzpages/AC133D74DB94D5BBC2256CE9004289DD>

Tuulen nopeus. (07.08.2008) <http://www.myrsky.com/tuulennopeus.htm>

UM kv-sopimukset. (18.01.2009)

http://formin.finland.fi/Public/default.aspx?nodeid=35662&contentlan=1&culture=fi-FI#eu_sopimusohjeet

UM puhe 26.4.2002. (01.11.2008)

<http://www.ulkoministerio.fi/public/default.aspx?contentid=56894&nodeid=15149&contentlan=1&culture=fi-FI>

Vihreä Lanka artikkeli 6.10.2000. (01.11.2008)

<http://arkisto.vihrealanka.fi/2000/40/primorsk.html>

Vihreät laivat – sininen meri 21/2008. (18.12.2008)

<http://www.mintc.fi/filesserver/2108.pdf>

YM. (07.08.2008) <http://www.ymparisto.fi>

YM 5.12.2007. (31.01.2009)

<http://www.ymparisto.fi/default.asp?contentid=126919&lan=fi>

YM tiedote 23.1.2008. (22.01.2009)

<http://www.ymparisto.fi/default.asp?node=769&lan=fi>

YM tiedote 29.9.2004. (29.07.2008)

<http://www.environment.fi/default.asp?contentid=98363&lan=fi>

Haastattelut

Finstaship	Johtaja, Merikapteeni Atso Uusiaho 08.09.2008
Merenkululaitos	Ylitarkastaja, Merikapteeni Sanna Sonninen 30.07.2008
Neste Shipping Oy	Manager, Legal Affairs & Insurances DI OTK Ilkka Iittiläinen 02.09.2008
Neste Shipping Oy	Turvallisuusasiantuntija, Merikapteeni Kyösti Uusitalo 01.09.2008
Onnettomuustutkintakeskus	Erikoistutkija, Merikapteeni Risto Repo 28.08.2008
Rajavartiolaitos	Meripelastusasiantuntija, Komentajakapteeni Petteri Leppänen 20.08.2008
Suomen Ympäristökeskus	Yli-insinööri, DI Kalervo Jolma 05.09.2008

Kansainväliset sopimukset

Monenväliset sopimukset

Sop 44/1992	Suomenlahden valtioiden välinen kansainvälinen yleissopimus etsintä- ja pelastuspalveluista merellä
SopS 11/1981 ja SopS 11/1996	Kansainvälinen yleissopimus ihmishengen turvallisuudesta merellä 1974, SOLAS
SopS 2/2000	Vuoden 1992 Itämeren alueen merellisen ympäristön suoje- lua koskeva yleissopimus, (1974 Helsinki Convention), Hel- singin sopimus, HELCOM

- SopS 33-34/1979 Yleissopimus jätteen ja muun aineen mereen laskemisen aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä (IMO/LDC: Lontoon dumpaussopimus)
- SopS 43/1996 Vuoden 1969 kansainvälinen yleissopimus öljyn aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvasta siviilioikeudellisesta vastuusta eli CLC -yleissopimus.
- SopS 62-63/1976 Yleissopimus väliintulosta öljyvaastuntaonnettomuuksissa aavalla merellä (IMO/Intervention Convention)
- SopS 89/1986 Kansainvälinen yleissopimus etsintä- ja pelastuspalveluista ja SopS 5/2002 merellä eli Hampurin sopimus
- SopS 51/1983) Marpol 73/78-yleissopimus
- SopS 32/1995) Vuoden 1990 kansainvälinen yleissopimus öljyvahinkojen torjuntavalmiudesta, torjumisesta ja torjuntayhteistyöstä (IMO/OPRC)
- SopS 44-45/1992 Vaarallisten jätteiden maan rajan ylittävien siirtojen ja käsittelyn valvontaa koskeva Baselin yleissopimus
- SopS 42/1996 Öljyn aiheuttamien pilaantumisvahinkojen kansainvälinen korvausrahas to ja kansainvälinen öljyvahinkojen lisäkorvausrahas to eli rahastoyleissopimus (IOPC)
- SopS 82/1986 Merioikeudellisia vaateita koskevan vastuun rajoittamista säätelevä vuoden 1976 yleissopimus (International Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, LLMC)
- SopS 18-19/1990 European Convention of Human Rights sopimus, ECHR
- SopS 22/1984 Kansainvälinen merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskeva STCW-yleissopimus
- SopS 49/1996 YK:n merioikeusyleissopimus, Law of the Sea Convention, UNCLOS

Kahdenväliset sopimukset

- SopS 75/1976 Norjan, Ruotsin, Suomen ja Tanskan välinen ympäristönsuojelusopimus

SopS 22/1992	Suomen ja Viron ympäristönsuojelusopimus
SopS 28/1994	Venäjän ja Suomen välinen sopimus yhteistyöstä merenkulun ja ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelusta
SopS 53/1999	Viron ja Suomen välinen sopimus yhteistyöstä merenkulun ja ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelusta
SopS 28/1994 ja SopS 53/1999	Sopimus yhteistyöstä merenkulun ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelusta
SopS 2/1993	Suomen ja Venäjän ympäristönsuojelusopimus

Oikeuskäytäntö

Oikeuskäytäntö, Suomi

KKO:1992:75

Merioikeus - Merilain säännösten rikkominen; Rikoslain säännösten rikkominen

KKO:1996:20

Merioikeus - Laivanisännän vastuu; Vahingonkorvaus - Kanavointi - Luotsin vastuu

KKO:1995:61

Merioikeus - Vahingonkorvaus - Julkisyhteisön korvausvastuu

KKO: 1993:166

Merioikeus - Aluksen merikelpoisuus - Laivanisännän vastuu - Rahdinottajan tavaravastuu - Vastuun rajoitus

Oikeuskäytäntö, EY

C-188/07/EY

Direktiivi 75/442/ETY – Jätehuolto – Jätteen käsite – Saastuttaja maksaa- periaate – Jätteen haltija – Öljy- ja raskas polttoöljy – Haaksirikko - Yleissopimus öljyn aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvasta siviilioikeudellisesta vastuusta – Öljy aiheuttamien pilaantumisvahinkojen kansainvälinen korvausrahasto

Liite1

Öljypäästömaksu (€) aluksen bruttovetoisuuden (GT) perusteella (AlusjäteL 6:35 §)

Öljypäästö litroissa	<3 001 GT	3 001- 15 000 GT	15 001- 50 000 GT	>50 000 GT
vähemmän kuin 50 litraa	4 278 €	6 417 €	8 556 €	10 695 €
50-1 000 litraa	8 556 €	12 834 €	17 112 €	21 389 €
1 000 litraa	8 556 €	12 834 €	17 112 €	21 389 €
jokaiselta alkavalta 1 000 litralta joka ylittää 1 000 l	684 €	1 027 €	1 369 €	1 711 €
26 000 litraa	25 667 €	38 501 €	51 335 €	64 168 €
jokaiselta alkavalta 1 000 litralta joka ylittää 26 000 l	684 €	1 027 €	1 369 €	2 053 €
101 000 litraa	77 002 €	115 503 €	154 004 €	218 172 €
jokaiselta alkavalta 1 000 litralta joka ylittää 101 000 l	171 €	257 €	342 €	513 €
>501 000 litraa	145 448 €	218 172 €	290 896 €	423 510 €
jokaiselta alkavalta 1 000 litralta joka ylittää 501 000 litraa	86 €	128 €	171 €	257 €