

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

Merenkulun koulutusohjelma/Merikapteeni

Jussi Helminen

SUOMALAISEN KAUPPA-ALUKSEN VARAUTUMINEN

MERIROSVOUHKAAN SOMALIAN RANNIKOLLA JA ADENINLAHDELLA

2012

TIIVISTELMÄ

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

Merenkulku

Helminen Jussi

SUOMALAISEN KAUPPA-ALUKSEN

VARAUTUMINEN MERIROSVOUHKAAN

SOMALIAN RANNIKOLLA JA ADENIN LAHDELLA

Opinnäytetyö

37 sivua + 10 liitesivua

Työn ohjaaja

Merikapteeni Timo Alava

Toimeksiantaja

Liikenne- ja viestintävirasto Trafi

Marraskuu 2012

Avainsanat

Merirosvous, merenkulku, ISPS, laivaharjoitukset

Opinnäytetyössä tutkitaan merirosvouden tilaa Somalian ja Adeninlahden alueella sekä selvitetään, kuinka suomalainen kauppa-alus voi varautua kasvavaan merirosvouhkaan. Työssä käsitellään Somalian historiaa lyhyesti ja myös viitataan siihen kuinka aikaisemmat tapahtumat vaikuttavat nykyiseen tilanteeseen. Opinnäytetyön yhteydessä on laadittu myös esimerkkiharjoituksia, jotka löytyvät liitteinä työn lopusta. Lukija, joka ei tunne hyvin työssä esiintyviä lyhenteitä, voi käyttää apuna liitteenä olevaa listaa, jossa työssä esiintyvät lyhenteet on selitetty.

Maailmanlaajuisesti merirosvouteen on viime vuosina kiinnitetty entistä enemmän huomiota. Koska merirosvot ovat usein onnistuneet hyökkäyksissään, taloudellisia resursseja merirosvouhkan torjuntaan on kasvatettu vuosi vuodelta. Lähteestä ja laskentatavasta riippuen on arvioitu, että merirosvouden aiheuttamat kokonaiskustannukset vuonna 2011 6,6 - 6,9 miljardia yhdysvaltain dollaria. Pelkästään lunnasrahoja merirosvuille maksettiin 160 miljoonaa dollaria ja summa voi todellisuudessa olla jopa korkeampi. Suomalainen kauppa-alus voi omalla toiminnallaan vaikeuttaa ja jopa estää merirosvon hyökkäyksen. Oikea valmistautuminen sekä valmiiksi harjoitellut toimintatavat ovat osoittautuneet todellisuudessaakin toimiviksi. Varustamoilta saadut resurssit omasuojajärjestelmien rakentamiseen sekä ammattimaisten vartijoiden palkkaamiseen ovat avainasemassa, kun luodaan toimivaa kokonaisuutta.

ABSTRACT

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

University of Applied Sciences

Maritime Technology

Helminen Jussi

FINNISH MERCHANT VESSELS' PREVENTIVE
MEASURES AGAINST PIRACY IN SOMALI COAST
AND GULF OF ADEN

Bachelor's Thesis

38 pages + 10 pages of appendices

Supervisor

Timo Alava, Master Mariner

Commissioned by

Trafi

October 2012

Keywords

piracy, maritime, ISPS, ship drills

For the past few years, public interest for the piracy situation in the area of Somali coast has increased significantly. This is due to the ruthless attacks done by pirates. Because of this phenomenon, the pressure for world wide community to increase the economical resources to solve the problem has increased. Depending on the source, the estimated cost of piracy for the world in the year 2011 was approximately 6.6- 6.9 US dollars. Nearly 160 million dollars was paid in ransom money to the pirates. This amount can be even higher in reality. This thesis examines the reality and the state of piracy in the area of Somali cost and the Gulf of Aden. This thesis also addresses briefly the history of the Somali State and which effects it has had on the current situation.

This thesis was made by researching and combining different sources and applying the authors personal experiences and expertise. In conclusion, Finnish merchant vessels can significantly decrease the possibility of pirate attacks or even stop them with effective use of self protection measures. The shipping companies have also an important role with necessary resources to hire professional guards and to create self-protective measures. Also, the right practices of the crew are in a key position for successful counter measures.

SISÄLLYS

TIIVISTELMÄ	2
ABSTRACT	3
1 JOHDANTO	6
2 MERIROSVOUTEN AIHEUTTAMA UHKA KAUPPAMERENKULULLE ADENINLAHDELLA	7
2.1 Somalian klanikulttuurista	7
2.2 Somalian historiaa lyhyesti	8
2.3 Merirosvous nousee sekasorrosta maailmanlaajuiseen julkisuuteen	9
2.4 Somalian merirosvotilanne sekä merirosvojen motiivit	11
2.5 Merirosvouden kehittyminen vuonna 2011	13
3 MERIROSVO UHKAAN VARAUTUMINEN SOMALIAN RANNIKOLLA JA ADENINLAHDELLA	13
3.1 Korkean riskin alue ja merirosvouden tila tänään	13
3.2 Merirosvojen toimintatavat ja taktiikka	15
3.3 Kansainväliset torjuntatoimet ja säännökset merirosvoutta vastaan	16
3.4 ATALANTA-operaatio	16
3.5 ISPS-koodin määäämät velvoitteet	17
3.6 Varustamon tehtävät ennen riskialueelle saapumista	18
3.7 Päällikön velvollisuudet	20
3.8 Merirosvohyökkäyksen riskiä suurentavat tai vähentävät tekijät	20
3.9 Päätelmiä merirosvouhkaan varautumisesta	27
4 LAIVAHARJOITTELULLA VARAUTUMINEN UHKAKUVIIN	28
4.1 Laivalla järjestettävät harjoitukset	28
4.2 Laivalla suoritettavan harjoituksen suunnittelu	29
4.3 Laivaharjoituksen malli	30
5 YHEENVETO JA PÄÄTELMÄT	33
LÄHTEET	36
LIITTEET	38

LIITTEET

Liite 1. Esimerkkiharjoitus turvahuoneen miehittämisestä sekä yhteyssuunnitelman toteuttamisesta

Liite 2. Esimerkkiharjoitus omasuojajärjestelmien käytöstä

Liite 3. Harjoitusten dokumentointilomake

Liite 4. Lyhenteiden selityksiä

1 JOHDANTO

Merirosvous tarkoittaa käsitteenä kaikkia väkivaltaisista toimia, joita tehdään laivaa, sen miehistöä tai lastia kohtaan. Tämä sisältää aseistetun ryöstön tai sen aiheet, jolloin alus yritetään ottaa haltuun väkivaltaa käyttäen tai sillä uhaten. Tavoitteena merirosvoilla on saalis, panttivangit ja niistä saatavat lunnaat.

Somalia on valtiona hajanainen ja siihen kuuluu alueita, jotka ovat enemmän tai vähemmän autonomisia. Esimerkkinä tästä voidaan mainita Somalimaa, joka on osa Somalian valtiota, mutta täysin erilaisessa tilanteessa kuin vaikka Puntinmaa (Afrikan sarvessa). Tässä työssä puhuttaessa Somalian merirosvoista ei eritellä klaaneja tai alueita, joista merirosvot tulevat, vaan tarkoitetaan itse ilmiötä kyseisellä merialueella. Työssä ei myöskään eritellä mahdollisesti eri kansallisuuksia, vaan Somalian merirosvoilla tarkoitetaan alueella yleisesti toimivia rikollisia, jotka harrastavat edellä rajattua merirosvousta.

Merirosvousilmiö on herättänyt kansainvälistä kiinnostusta viime vuosina. Sanomalehdistä on voinut säännöllisesti lukea merirosvouden uhreiksi joutuneista aluksista. Lisääntyneen kansainvälisen toiminnan vuoksi merirosvouden torjuntatoimista on myös uutisoitu yhä enemmän mediassa. Kiinnostukseen ovat vaikuttaneet varmasti myös merirosvojen kasvaneet lunnassaaliit, jotka ovat vaikuttaneet monien laivayhtiöiden kuljetuskustannuksiin.

Ilmiönä merirosvous ei ole uusi. Sen historia ulottuu tuhansia vuosia taaksepäin, aikaan jolloin ihminen on alkanut kuljettaa merellä arvokasta lastia. Merirosvousta on harrastettu kaikkialla maapallolla aina Itämereltä Tyynelle valtamerelle asti. Merimieslegendoissa merirosvot esiintyvät romanttisina hurjapäinä, kapinoitsijoina, jotka purjehtivat pääkallolippu maston salossa juoden rommia ja käyttäen aseinaan tykkeitä ja miekkoja. Nykypäivän merirosvous maailmalla on aivan toisenlaista. Nyt purjelaivat ovat vaihtuneet nopeisiin veneisiin ja miekat tuliaseisiin. Aseina toimivat monesti myös singot ja automaattiasemat. Rikollisuuden ala kehittyi onnistuneiden kaappausten lisätessä rikollisjärjestöjen resursseja, ja tulevaisuus voi tuoda tullessaan yhä kehittyneempiä taktiikoita.

Kuten todettua, merirosvous on globaali ilmiö nykypäivänä ja se koskettaa kaikkia merialueita (jopa Itämeren, kuten Artic Sean tapaus todisti). Aiheen ollessa laaja on tätäkin

työtä jouduttu rajaamaan koskemaan vain Adeninlahden ja Somalian rannikon merirosvo-
aluetta ja nimenomaan juuri suomalaisten alusten varautumista tähän uhkaan. Työssä ei
oteta kantaa siihen, kuinka suomalaisten alusten tulisi toimia muilla merialueilla, vaikka
yhtäläisyyksiä olisikin.

Tässä työssä pyritään löytämään vastaus seuraaviin kysymyksiin. Miksi tämä ikivanha ri-
kollisuuden muoto on noussut uudestaan pinnalle? Mitkä tekijät ovat vaikuttaneet siihen,
että juuri Somalian rannikosta ja sen merialueesta on muodostunut merirosvojen temmel-
lyskenttä? Mitä kansainvälisiä toimijoita alueella on? Ja ehkä tärkein kysymys on, miten
suomalaiset varustamot ja alukset voivat varautua uhkaan. Miten ja mitä tilanteita tulisi
harjoitella, jotta mahdollinen merirosvoushyökkäys voitaisiin ennaltaehkäistä tai jopa tor-
jua?

2 MERIROSVouden AIHEUTTAMA UHKA KAUPPAMERENKULULLE ADENINLAHDELLA

2.1 Somalian klanikulttuurista

Somalian lähihistoria on varsinainen ”sekasoppa”, joka muodostuu erilaisista klanikon-
flikteista, vallankumouksista, erillisten alueiden omista valtataisteluista ja sotilaallisten
järjestöjen kahakoinneista, puhumattakaan muiden valtioiden sekaantumisista ja maail-
manpolitiikan näyttämöistä. Ulkopuolisen on erittäin vaikea ymmärtää ja käsittää Somali-
an tapahtumia klanilakeineen ja -verkostoineen.

Beduiinien tavoin somalialaiset ovat olleet laiduntajia, jotka puolustavat epäroimättä
klaninsa jäseniä sekä alueitaan ulkopuolisilta. Järjestyksen mahdollistaa klanilakijärjes-
telmä (*Heer*). Laki määrää riitatilanteissa korvauksia sekä jakaa klanioikeutta. Korvaukset
voidaan määrätä kameleissa, vuohissa, muissa hyödykkeissä tai rahassa. Somaliassa us-
kollisuus klania kohtaan ja klaani-identiteetti on kansallisidentiteettiä suurempi. (1, s.25-
36)

Työpaikat, liiketoiminta, armeijan tehtävät, virkamiespaikat sekä asiakassuhteet muodos-
tetaan klaniverkoston kautta. Koko ”yhteiskunta” elää näistä verkostoista, ja se aiheuttaa
etnistä jakautumista sekä keskushallinnon heikentymistä. On kuitenkin todettava, että tä-
mä järjestelmä on pitänyt edes jonkinlaisen järjestyksen Puntinmaan ja Somalimaan alu-
eilla. (1, s.25-36)

2.2 Somalian historiaa lyhyesti

Somalia ei aina ole ollut sodan ja verenvuodon runtelema maa, vaan tarina yhteiskunnallisesta luhistumisesta alkaa 15. marraskuuta vuonna 1969, jolloin Somalian tasavallan toinen demokraattisilla vaaleilla valittu presidentti, Abdirashid Ali Shermarken, murhattiin. Murhan takana oli hänen oma henkivartijansa. Presidentin kuoleman jälkeen valtaan nousi nopeasti kenraali Siad Barre, joka otti maan haltuunsa pariksi seuraavaksi vuosikymmeneksi. Presidentti Barre ei ollut maatalous ihminen ja halusi muuttaa maan perinteisen paimentolaiskulttuurin ja -elämäntyylin urbaanimpaan ja modernimpaan suuntaan. Tämän johdosta suurin osa kansasta pakkosiirrettiin kollektiivisille asutuksille ja kommuuneihin. Kaikki valtion investoinnit keskitettiin pääkaupunkiin Mogadishuun, missä loppuen lopuksi sijaitsivat kaikki yliopistot ja maan ainut sairaala. Siad Barren johdolla Mogadishusta muodostui moderni pääkaupunki Afrikan sarveen, joka houkutteli turisteja kaikkialta maapallolta. Siad Barren pyrkimyksenä oli saada aikaan nopea taloudellinen kehitys, ja samalla maan keskushallinto järjestettiin uudestaan. Barre kuitenkin keskitti vallan harvoille. Maassa puhuttiin nk. MOD-koalitiosta, johon kuului kolme klaania: Marehan (Barren klaani), Ogadeen (Barren äidin klaani) ja Dulbahante (Barren vävyn klaani). (2.)

Samaan aikaan kun pääkaupunki kukoisti ja kasvoi, pohjoinen aavikko näivettyi tuottamattomaksi takapajulaksi. Vuonna 1988 kaikki kuitenkin muuttui, ja tilanne roihahti lopulta Mogadishussa katastrofaalisiin sotilasoperaatioihin, taloudellisiin ongelmiin sekä klaanivihaan ja -syrjintään. Tammikuussa vuonna 1991 Barre sekä hänen klaaninsa ja turvallisuusjoukkonsa savustettiin ulos Mogadishusta. Kaupungin otti haltuunsa USC-joukko (United Somali Congress), jota johti sotaherra Mohammed Farad Aidid, joka valtaan päästyään aloitti välittömästi kostotoimet ja surmautti siviileitä kaduilla etnisin perustein. Kaupunki ajautui suurempaan kaaokseen ja ihmiset pakenivat sortoa pohjoiseen Puntinmaahan sekä Somalimaahan. Siad Barre kuoli lopulta maanpaossa Nigeriassa vuonna 1992. Taistelut levisivät maaseudulle, ja se yhdistettynä epätavalliseen kuivuuteen johti armottomaan nälänhätään. Kansainvälinen yhteisö reagoi tilanteeseen ja aloitti ruoka-avun jakamisen maahan. Valitettavasti klaanien päälliköt varastivat suuren osan avusta ja vaihtoivat ruoka-avun aseisiin. Tämän vuoksi Yhdysvallat käynnisti vuonna 1993 operaation tarkoituksena pidättää Farad Aidid, mutta operaatio epäonnistui. Operaatiosta on tehty kirja ja elokuva nimeltä Black Hawk Down. Vuonna 1995 YK:n rauhaturvajoukot

vetäytyivät maasta ja jättivät Somalian yksin pitkäksi venyvään sisäiseen konfliktiin. (2.)

Barren valtakauden jälkeen useat ryhmittymät ovat taistelleet vallasta Somaliassa. Noin 14 kansallista rauhanneuvottelua pidettiin seuraavalla vuosikymmenellä. Maata ovat yrittäneet vakauttaa monet eri toimijat, mm. Egypti, Jemen, Kenia ja Italia, jonka vanha siirtomaa Somalia oli, mutta turhaan. (2.)

Keskushallinnon puuttuminen Somaliassa on johtanut ulkopuolisten toimijoiden vaikutusvallan kasvamiseen. Varsinkin Djibouti, Eritrea, Etiopia, Egypti, Jemen ja Libya ovat tukeneet useita ryhmittymiä sekä väliaikaishallintoja ajaakseen omia tavoitteitaan maassa. Helmikuussa 2007 YK:n turvallisuusneuvosto valtuutti Afrikan Unionin aloittamaan rauhanturvaoperaation Somalian alueella (AMISOM) tehtävänään tukea ryhmittymää nimeltä TFG (The Transitional Federal Government of The Republic of Somalia) eli Somalian tasavallan väliaikainen liittohallitus. TFG:n tavoitteena on muodostaa toimiva keskushallinto Somaliaan. (3.)

2.3 Merirosvous nousee sekasorrosta maailmanlaajuiseen julkisuuteen

Tammikuun 12. päivänä vuonna 1991 tapahtui ensimmäinen raportoitu merirosvous tapaus itsenäisessä nykyajan Somaliassa. Kolme veneellistä aseistautuneita merirosvoja Puntinmaan rannikolla nousi alukseen nimeltä M/S Naviluck. Seurauksena kolme filippiiniläistä merimiestä kuljetettiin rannikolle ja teloitettiin. Loput 8 miehistön jäsentä pakotettiin hyppäämään mereen, jonka jälkeen alus sytytettiin tuleen. Sattumalta paikalle ajanut troolari pelasti mereen pakotetun miehistön. (1. s32-33.)

Ensimmäinen merirosvotapaus sattuu sopivasti Somalian historiassa ajanjaksolle, jolloin maa oli vajoamassa syvempään rauhattomuuteen. Siad Barre ajettiin pois Mogadishusta juuri samoihin aikoihin, kun M/S Naviluckin tapaus sattui. Keskushallinnon heikkeneminen jo ennen Barren karkottamista oli ilmiselvästi muodostanut otolliset olosuhteet merelisiin rosvoustoimiin. Maissa tuskin tuohon aikaan oli enää ulkomaisia investointeja, joita sotalordit eivät olisi ryöstäneet, joten oli luonnollista siirtyä ryöstämään "uudella" tavalla. Ja ilman toimivaa keskushallintoa ei ollut enää ketään, joka olisi laittanut rosvot vastuuseen tai edes vaikeuttanut toimia. (1, s. 33-35.)

Kaikkia laivojen valtauksia ei kuitenkaan jatkossa suoritettu näin brutaalisti. Maan jakautuessa sotapäälliköille ja heidän ottaessaan valtaansa maa-alueita saivat nämä herrat samalla itselleen Somalian laivaston jäänteet. Laivaston jäänteillä voitiin aloittaa ulkomaisen kalastusalusten pidättäminen, ja pidätettyjen merimiesten vapauttamisesta kiristettiin tietysti "sakkoja". Näin saatiin keksittyä tekaistu oikeutus rikolliselle toiminnalle. Sakot olivat tietenkin enemmän lunnaita ja toiminta lainvastaista.

Somalian alueista juuri Puntinmaasta muodostui paikka, josta merirosvot toimivat. Merirosvoudelle toimintaedellytykset olivat olemassa jo vuonna 1998, kun maa saavutti autonomisen statuksen. Alue oli erinomainen geopolitiittisen sijaintinsa, taloudellisten vastoinikäymisten sekä hallinnon luhistumisen vuoksi.

Alue oli pääasiallisen sota-alueen ulkopuolella ja tämä mahdollisti tehokkaamman toiminnan, kun ylimääräisille sotapäälliköille ei tarvinnut maksaa osuuksia mahdollisista lunnaista tai muista tuotoista. Alueen heikko hallinto ei pystynyt vaikeuttamaan toimintaa. Puntinmaa itsessään sijaitsee Adeninlahden ja Intian valtameren risteyksessä, josta kulkee vuosittain 20 000 kauppalausta. Alusten määrä vastaa noin 10:tä prosenttia maailman merenkulusta. (1. s.39.)

Taloudelliset vastoinikäymiset pitivät huolen siitä, että epätoivoisia nuoria miehiä löytyi ottamaan vastaan merirosvon pestin. Ongelmat muodostuivat myös osittain sodasta johtumattomista syistä. Kansainväliset yhtiöt ylikalastivat alueella, mikä hankaloitti paikallisten kalastajien toimeentuloa. Lisäksi mereen oli työnnetty ympäristömyrkkyjä, mikä närkästytti kalastajia entisestään. Tästä saatiin todisteita vuonna 2004 Intian valtamerellä syntyneen tsunamin nostaessa Somalian rannikolle merenpohjasta tynnyreitä, jotka sisälsivät erilaisia myrkkyjä. (1. s.34-36.)

Vuonna 2003 Somalian merirosvoudessa tapahtui muutos. Mies nimeltä Mohammed Abdi Hassan perusti järjestön nimeltä Somali Marines (Somalian merijalkaväki), joka muutti Puntinmaalta tapahtuvan merirosvouden "harrastelu tasosta" vakavasti otettavaksi bisnekseksi. Toinen ammattimaisesti muodostettu ryhmä oli Kansallinen vapaaehtoinen rannikkovartiosto, NVCG. Toisin kuin aikaisemmillä merirosvoryhmillä, Somalian merijalkaväessä ja NVCG:ssä vallitsi sotilashierarkia ja ryhmät oli paremmin organisoitu. Samalla hyökkäysten toteuttaminen muuttui tehokkaammaksi. Ryhmät ottivat käyttöönsä uuden-

laisia taktiikoita laivojen haltuun ottamiseksi ja samalla otettiin käyttöön emoalukset hyökkäysalueen laajentamiseksi. Organisaatioiden nimet olivat hyvin valittuja, koska niistä sai sen käsityksen, että kyseessä olisi joku valtiollinen taho, vaikka todellisuudessa ryhmät olivat puhtaasti vain hyvin organisoituja rikollisryhmiä. Molemmat ryhmät aloittivat tehokkaat suhdetoimintakampanjat, joissa ne julistivat puolustavansa Somalian vesiä ulkomaalaisilta ryöstökalastajaimperialisteilta. Jalot syyt eivät kuitenkaan estäneet hyökkäämästä WFP:n (World Food Programme) avustusten kimppuun vuosina 2005 - 2007. WFP:n päämääränä oli tuolloin toimittaa elintärkeää apua nälänhädästä kärsivälle Etelä-Somalialle. Vuonna 2007 Ranskan merivoimat saivat hyökkäyksistä tarpeekseen ja aloittivat merikuljetusten suojaamisen, ja sen vuoksi hyökkäykset loppuivat. (1, s.36-38.).

Kansainvälinen puuttuminen kasvavaan ongelmaan oli hidasta. Tarvittiin kolme asiaa, jotta kiinnostus maailmanlaajuisesti heräisi aseita, öljyä ja amerikkalaisia. Vuonna 2008 ukrainalainen alus nimeltä Faina vallattiin. Fainan lastina oli Neuvostoliiton aikaisia panssarivaunuja, joita oltiin kuljettamassa Etelä-Sudaniin YK:n kauppasaarron vastaisesti. Kaksi kuukautta myöhemmin merirosvot onnistuivat valtaamaan saudi-arabialaisen super-tankkerin nimeltä MT Sirius Star, jonka lastina oli yli 100 miljoonan dollarin arvosta öljyä. Mainittavaa on, että valtaus tapahtui 450 mailia koilliseen Somalian rannikolta. Viimeisenä niittinä oli Maersk Alabaman valtaus vuonna 2009. Maersk Alabama oli ensimmäinen amerikkalainen alus, joka vallattiin. Yhdysvaltojen merivoimat piirittivät alusta kolme päivää, ennen kuin tilanne laukesi amerikkalaisten tarkka-ampujien surmatessa kolme merirosvoa yhteislaukauksella. (1. s.267). Tapaukset nostattivat Somalian merirosvotilanteen amerikkalaisten tietoisuuteen, ja media luonnollisesti kiinnostui asiasta.

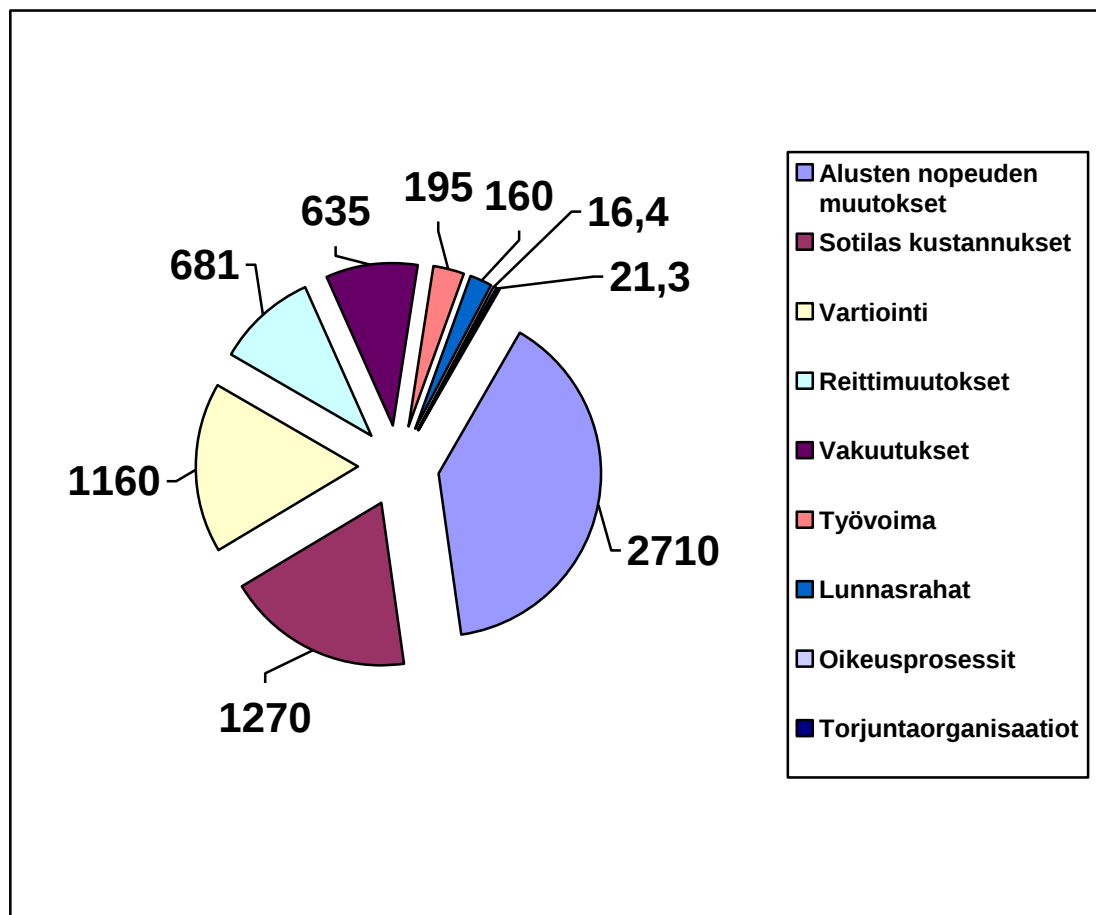
2.4 Somalian merirosvotilanne sekä merirosvojen motiivit

Maassa ja alueella vallitseva sekaannus mahdollistaa merirosvouden synnyn, ei ainoastaan Somaliassa vaan myös muualla lähialueilla. Sotatila ja heikko keskushallinto tai sen puuttuminen kokonaan luo hedelmällisen maaperän merirosvouden, muun rikollisen toiminnan ja anarkian synnylle.

Alun mielivaltaisen tappamisen jälkeen merirosvot ymmärsivät kehittää loistavan bisneksen. Organisoituna ala muuttui ammattimaiseksi ja sitä kautta vaaralliseksi laivayhtiöille ja alueen merenkulkijoille. Lunnasvaatimukset sekä miehistöistä että lastista ovat todella

tuottavaa liiketoimintaa, jolla saadaan ostettua uusia ja parempia aseita ja varusteita. Näin toimintaa voidaan laajentaa ja päästä suurempiin tuottoihin. Viime vuonna (2011) maailmanlaajuisesti maksettiin noin 170 miljoonaa dollaria lunnaita merirosvoille. Kansainvälisistä torjuntatoimista huolimatta maksettujen lunnaitten määrä on kasvanut vuoden takaisesta jopa 60 miljoonaa dollaria. Somalian merirosvot pitävät kärkisijaa maailman merirosvojen joukossa netoten noin 150 miljoonaa dollaria lunnasrahoja (riippuen lähteestä) vuodessa, yli 88 % koko maailman arvioidusta määrästä (4). Lunnasrahat yleisimmin pestään siirtämällä ne laillisille finanssimarkkinoille heti maksun jälkeen (5).

Keskimääräinen lunnasraha perusrahtialuksesta oli 5 miljoonaa dollaria ja tankkerista 10 miljoonaa dollaria maailmanlaajuisesti vuonna 2011. Vuoden 2011 lopussa Somalian merirosvoilla oli hallussaan 265 panttivankia. Merirosvouden hinta, joka on esitetty kuvassa 1, on ällistyttävän suuri. Kokonaiskustannukseksi on laskettu noin 7 miljardia dollaria, joka muodostuu mm. alusten nostetun nopeuden muodostamasta polttoainekustannuksista, sotilaallisten operaatioiden kustannuksista ja turvayritysten ja -tarvikkeiden kustannuksista. (4.)



1. Kuva. Merirosvouden kokonaiskustannuksien jakautuminen vuonna 2011 (milj. US dollaria) (4.)

Merirosvouden aiheuttama inhimillinen kärsimys on myös mittava. Merirosvot tekevät rahaa ottamalla panttivankeja ja kiristävät heidän perheiltään lunnaita. Lisäksi avustusten varastaminen lisää alueen kurjuutta ja vie avun, kuten lääkkeet ja ruuan, pois niiltä, jotka sitä eniten tarvitsevat eli lapsilta ja vähäosasilta.

Somalian rannikon merirosvoilla on suurin motiivi hyökätä yksittäisen aluksen kimppuun, koska silloin lunnaat, joita saadaan panttivangeista, lastista tai aluksesta ovat suurimmat. Merirosvous on kansainvälistä organisoitua rikollisuutta. Tätä merirosvousilmiötä ylläpitävät suurimmaksi osaksi taloudelliset intressit. Olisi naiivia ajatella, etteivät näin suuren rikollisen toiminnan tuotot valuisi jollakin tavalla myös kansainvälisen terrorismin rahoittamiseen. Vaikka merirosvouden perimmäinen motiivi on raha, näyttelee taustalla myös poliittiset tekijät.

2.5 Merirosvouden kehittyminen vuonna 2011

Onnistuneiden kaappausten määrä laski viime vuonna aseellisten vartioiden läsnäolon lisääntymisen ansioista ja merivoimien onnistuneiden operaatioiden vuoksi. Keskimääräinen lunnasraha suureni samalla, kun pidentyi myös panttivankien vangitsemisaika. Tästä huolimatta lunnaat muodostivat vain 2 % merirosvouden kokonaiskustannuksista.

Maatieteellisesti merirosvot siirtyivät operoimaan idemmäs kohti Intiaa sekä luoteeseen Omaninlahdelle ja Hormuzin suoralle. Laivojen kulut kasvoivat omasuojajärjestelmien, yksityisten vartijoiden sekä nopeuden lisäyksen vuoksi. Merkittävä määrä laivoista muutti reittiään kulkemaan lähempänä Intian rantaviivaa. Surullisimpana kehityksenä vuonna 2011 oli merenkulkijoiden kuolemien lisääntyminen.

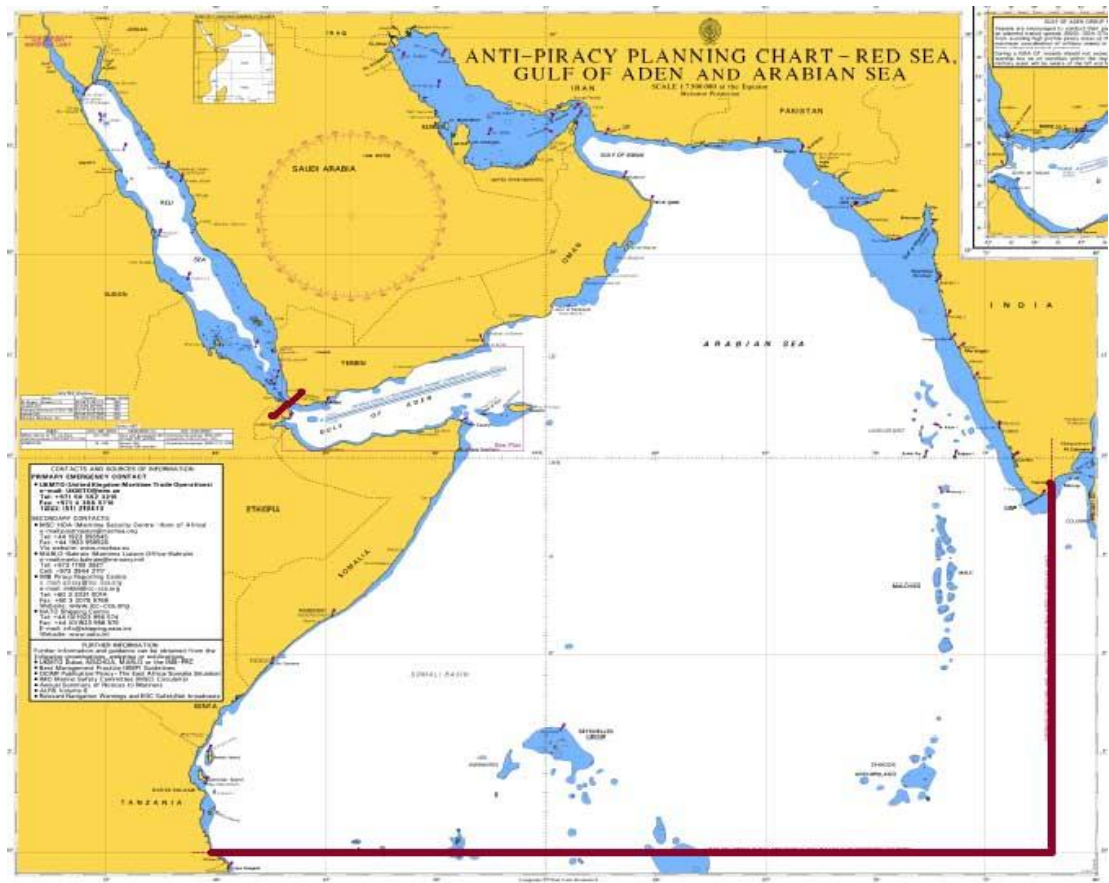
3 MERIROSVOUHKAAN VARAUTUMINEN SOMALIAN RANNIKOLLA JA ADENINLAHDEL- LA

3.1 Korkean riskin alue ja merirosvouden tila tänään

Kansainvälisten merivoimien läsnäolo Adeninlahdella on keskitetty IRTC:lle eli maailmanlaajuisesti suositellulle kauttakulkuväylälle. Tämä on vähentänyt merirosvoustapaus-

ten kokonaismäärää selvästi. Merivoimien tulo on vaikuttanut tilanteeseen niin, että merirosvous on siirtynyt Adeninlahdelta yhä enemmän Arabianmerelle. Vaikka onnistuneen hyökkäyksen todennäköisyys on vähentynyt Adeninlahdella, se ei ole kuitenkaan kokonaan kadonnut. Riskialuetta ei voida pienentää enää, sillä Somaliasta tulevat hyökkäykset voivat tapahtua joko lähellä rantaa tai äärimmäisen kaukana Somalian rannikosta. Tämä on trendi, jonka loppua ei ole näkyvissä.

Kuvassa 2 on esitetty korkean riskin alue merirosvoudelle ja se on nimetty sen mukaan, että siellä merirosvohyökkäyksiä tapahtuu runsaasti. Alue on rajattu kulkemaan Suezista ja Hormuzin välisestä suorasta pohjoisessa aina latitudille 10°S ja longitudille 78°E. Hyökkäyksiä on tapahtunut myös alueen rajoilla, ja on mahdollista, että niitä voi tapahtua vielä itäisen riskialueen rajan ulkopuolellakin. Hyökkäyksiä on tehty syvällä etelässä aina Mosambikin kanaalissa asti. (6. s.3)



Kuva 2. Yleinen kuva korkean riskin alueesta (7.)

3.2 Merirosvojen toimintatavat ja taktiikka

Merirosvotoiminta ei ole rajoittunut vain riskialueelle. Hyökkäyksiä on tehty pitkienkin matkojen päässä rannikosta. Hyökkäykset voidaan suorittaa erilaisilla aluskokoonpanoilla ja hyökkäysryhmittymillä. Pitkän toimintasäteen saavuttamiseksi taktiikkana käytetään emoaluksia. Emoaluksina voi toimia jo aikaisemmin kaapattuja aluksia, joiden miehistö on otettu panttivangiksi. Nopeat veneet on nostettu alukselle ja piilotettu, jotta merivoimat eivät huomaisi niitä. Emoaluksina käytetään myös isoja kalastusaluksia, jotka vetävät perässään pieniä veneitä sekä kuljettavat polttoainetta. Emoaluksia käytetään pidentämään toiminta-aikaa ja -sädetä. (6.s.9-10.)

Itse valtaus suoritetaan kahdella tai useammalla nopealla avomallisella veneellä. Veneet lähestyvät kohdettaan perästäpäin tai perän sivulta noin 25 solmun nopeudella. Alukset ovat pieniä, joten ne eivät näy hyvin tutkassa. Rosvot ajavat veneellä laivan kylkeen, heittävät pitkät ja kevyet köysitikkaat kannelle ja kiipeävät vallattavaan alukseen. Köysitikoiden vaihtoehtona on pitkä koukkupäinen puomi, jota pitkin voidaan kiivetä alukseen. Päästyään laivaan rosivot ottavat haltuunsa komentosillan ja pakottavat aseilla uhaten laivan hidastamaan tai pysähtymään. Kun laiva on pysäytetty, nousevat loputkin rosivot laivaan, jolloin koko laiva voidaan ottaa haltuun. (6. s.9-10)

Yhtenä taktisena keinona voidaan käyttää ryöstettävään laivaan soluttautumista matkustajana tai työntekijänä. Aseet salakuljetetaan laivaan ja alus kaapataan haluttuna hetkenä. Yleistynyt taktiikka on myös uhata alusta kevyillä tuliaseilla tai singoilla. Aseistuksena on ollut kevyitä neuvostovalmisteisia ilmatorjunta-aseita. Tavoitteena on pelotella laivan päällikkö tai muu henkilökunta hidastamaan ja pysäyttämään laiva. (15.)

Merirosvot voivat ampua ilmaan varoituslaukauksia tai tulittaa laivan komentosiltaa rynnäkkökivääreillä. Singolla voidaan uhata upottaa laiva, ellei vaatimuksiin suostuta. Uhkailuihin alistuvan laivan pysähtyttyä merirosvot nousevat laivaan ja valtaavat sen. Somalian merirosvot käyttävät yleensä neuvostovalmisteisia aseita. Rynnäkkökiväärinä on 7.62 mm AK 47 eli Kalashnikov, joka on maailman yleisin rynnäkkökivääri. Sen läpäisykyky on noin 15mm terästä. (8.)

Sinkoina on luultavimmin joku neuvostovalmisteinen ase, joka on alun perin suunniteltu

panssaritorjuntaan. Sen vaikutus perustuu ontelokranaattiin. Ontelokranaatti on rakennettu niin, että panoksen sisällä on metallilieriö. Kun kranaatti osuu maaliinsa räjähdysaine panoksessa räjähtää mikä muuttaa sen sisällä olevan lieriön sulaksi metalli piikiksi, joka porautuu teräksen läpi. Läpäisykyky on tällä aseella noin 300 mm terästä.

Reiän vaikutus laivan vakavuuteen on suhteellinen. Jos kaksoisrungolla varustettu laiva saa halkaisijaltaan noin 10 cm:a vuodon uloimpaan runkoonsa, voidaan vesi pumpata painolastipumpuilla pois. Tankkereille ja muille tulenarkaa lastia kuljettaville osuma voi olla kohtalokas. Komentosillalle ammuttuna ase voi tehdä pahaa jälkeä ja lamauttaa ohjaustoiminnot.

3.3 Kansainväliset torjuntatoimet ja säännökset merirosvoutta vastaan

Nykypäivän merirosvouhka koskettaa maailmanlaajuisesti useaa eri tasoa, toimijaa ja valtiota. Ongelman ratkaisemiseksi kansainvälisellä tasolla toimivat yhteisöt kuten YK ja sen alaorganisaatio IMO. YK:n tavoitteena on luoda kansainvälisiä sopimuksia, joilla merirosvoutta voidaan maailmanlaajuisesti torjua. Esimerkkinä Somalian rannikolle suunnatuista uudistuksista voidaan mainita suunnitelmat, joilla Itä-Afrikan maille saataisiin omat merirosvouteen erikoistuneet tuomioistuimet. Somaliaan on suunnitteilla kaksi tuomioistuinta, joista toinen sijoitettaisiin Somalimaahan ja toinen Puntinmaahan. YK:n alaorganisaatiot jakavat tietoa merirosvoudesta sekä pitävät tilastoa merirosvoustapauksista maailmanlaajuisesti. (9.)

3.4 ATALANTA-operaatio

Merirosvoutta on alettu torjua järeimmillä keinoilla. Somalian keskushallinnon heikkouden vuoksi Afrikan sarven merialueella päivystää nykyisin Euroopan unionin merivoimia (EUNAVFOR) osana ATALANTA-operaatiota. Suomikin on osallistunut operaatioon miinalaiva Pohjanmaalla keväällä 2011. Osallistumisen aikana miinalaiva Pohjanmaa onnistui pidättämään joukon merirosvoiksi epäiltyjä. Henkilöt pidätettiin ja heidän käyttämänsä alus upotettiin, mutta ongelmaksi koitui edellä mainittu merirosvoihin erikoistuneen tuomioistuimen puute, ja siksi epäillyt jouduttiin vapauttamaan.

ATALANTA aloitettiin 8.12.2008 YK:n turvallisuusneuvoston päätöksen mukaisesti.

ATALANTA-operaation tehtävänä on havaita, estää ja vaikeuttaa merirosvoutta, suojata kansainvälisen ruokaohjelman (WFP World Food Programme) kuljetuksia, antaa humanitääristä apua sekä tukea Afrikan unionin operaatiota (AMISOM) Afrikan sarvessa. Tehtäviin kuuluu myös auttaa ja suojata haavoittuvia aluksia sekä valvoa kalastustoimintaa Somalian rannikon ulkopuolella. (10.)

Kalastustoiminnan valvonnalla halutaan varmistaa, ettei Somalian rannikon kalakantoja ylikalasteta. Ylikalastus on ollut yksi merirosvojen väittämistä motiiveista omalle toiminnalleen. Kun alueen talous on romahtanut ja kansainvälisten kalastusalusten kalastettua meret tyhjiksi, ovat työttömäksi jääneet kalastajat ryhtyneet merirosvoiksi elättääkseen itsensä ja perheensä. ATALANTA-operaation mandaatti on voimassa vuoden 2012 loppuun asti.

Somalian rannikko ja Afrikan sarvi tuntuvat kiinnostavan muitankin kuin Euroopan unionia. Alueella partio myös CMF (Combined Maritime Force), joka on NATO:n alaisuudessa, mutta siihen kuuluu lisäksi kansainvälisiä suurmaita, kuten Venäjä, Kiina, Japani ja Intia. Sotilaallisen läsnäolon tavoitteena on saattaa vastuulliset rikolliset oikeuteen. Näin monen maan toimiminen alueella on osoitus siitä, että merirosvouteen on alettu suhtautua vakavasti ja sen kitkemiseksi ollaan valmiita käyttämään resursseja.

3.5 ISPS-koodin määäämät velvoitteet

Laivoille ja varustamoille perusteet turvallisuushkaan varautumiseen antaa ISPS-koodi säännöksineen. ISPS-koodi eli International Ship and Port Facilities Security Code on kansainvälinen laivojen ja satamien turvallisuussäännöstö, joka luotiin New Yorkin World Trade Centern terroriuhkäästen jälkeen. IMO hyväksyi säännöksen vuonna 2002 ja se julkaistiin 2003. Koodi on muutos vuoden 1974 SOLAS- yleissopimukseen ja siinä määritellään keinot, joilla kansainvälisesti voidaan parantaa satamien ja aluksien turvallisuutta, ja kuinka uhkia voidaan ennaltaehkäistä. Koodin käyttöönnoton myötä jo voimassa oleviin säännöksiin, kuten ISM ja STCW, tehtiin muutoksia. Koodin mukaan turvasuunnitelma SSP (Ship Security Plan) on liitettävä turvallisuusjohtamisjärjestelmään (SMS Safety Management System). Varustamo suorittaa kaikilla aluksillaan turva-arvioinnin (Ship Security Assessment - SSA), jonka tulee toimia perustana aluksen turvasuunnitelmalle.

Aluksen lähtiessä korkean riskin alueelle on turvasuunnitelmaa tarkennettava ja turva-arvio tehtävä uudelleen merirosvouslyhkan kannalta. (11). Lähtökohtana riskinarvioinnissa tulisi olla miehistön ja aluksen turvallisuuden takaaminen. Arvioinnissa tulee vastata seuraaviin kysymyksiin:

1. Mitkä ovat motiivit siihen, että joku haluaa hyökätä alukseen?
2. Mitkä avaintoiminnot tai henkilöt on suojattava, jotta välttyttäisiin turvallisuutta uhkaavalta tapaukselta?
3. Mitkä ovat olemassa olevat turvatoimet?
4. Millä tavalla joku voi hyökätä alukseen?
5. Mikä on hyökkäyksen todennäköisyys ja seuraukset?

ISPS-koodi velvoittaa aluksiin asennettavaksi hiljaisen turvahälytysjärjestelmän (SSAS eli Ship Security Alarm System) alukseen kohdistuvien uhkien varalta. Kun aluksen turvahälytysjärjestelmä aktivoidaan, lähettää SSAS turvahälytyksen maihin. Tämä tarkoittaa hallinnon määräämää toimivaltaista viranomaista eli käytännössä yleisesti ottaen varustamo. (12.)

Hälytys yksilöi aluksen ja ilmoittaa sen sijainnin, mutta ei ilmaise hälytystä muille lähellä oleville aluksille. Hälytys on hiljainen myös aluksen sisällä ja se jatkuu, kunnes se poistetaan päältä tai palautetaan alkutilaan. Turvahälytyksen pitää olla käynnistettävissä aluksen komentosillalta ja vähintään yhdestä toisesta sijaintipaikasta aluksella.

3.6 Varustamon tehtävät ennen riskialueelle saapumista

Ideaalialkutilanne ennen riskialueelle saapumista on, että varustamo sekä laivan päällikkö ovat keskustelleet keskenään turvallisuuteen liittyvistä asioista. Riskien minimoimiseksi on tehtävä päätöksiä, joissa määritetään, mitä toimia aluksella toteutetaan jo ennen matkaa. Varustamon sekä laivan on tehtävä yhteistyötä. Ennen riskialueella saapumista varustamo tarkistaa laivan turvallisuusarvion (SSA) sekä turvallisuussuunnitelman (SSP) niiltä osin kun se on tarkoituksenmukaista aluksen tulevaan matkaa varten. Varustamon turvallisuusjohtajan (CSO) on varmistettava, että laivan päällikkö sekä laivan turvallisuusvas- taava (SSO) on varautunut uhkaan niin, että turvasuunnitelma sekä turva-arvio ovat ajan tasalla. Päällikölle on annettava tarvittavat resurssit ja aikaa omasuojajärjestelmien rakentamiseksi.

Varustamon ja päällikön on sovittava yhdessä, miten uhkaan varaudutaan omasuojajärjestelmän osalta. Suunnitelma omasuojatoiminnasta on tehtävä ennakoidusti ja tarkasti. Jokainen alus on erilainen, joten suunnitelma on tehtävä aluskohtaisesti. On mietittävä, mitkä ovat aluksen heikkouksia ja miten niitä voidaan vahvistaa erilaisin menetelmin. Tarpeen vaatiessa turvasuunnitelmaa täydennetään uhkia vastaaviksi. (6, s. 13-14.)

Varustamo rekisteröi aluksen Afrikan sarven merenkulun turvallisuuskeskuksen verkkosivuille. MSCHOA (The Maritime Security Center- Horn of Africa) on järjestö, joka perustettiin EU-NAVFORin toimesta tavoitteena luoda taho, joka tekee suoraa yhteistyötä laivayhtiöiden kanssa. Keskus tarjoaa vuorokauden ympäri miehitetyn valvontayksikön aluksille, jotka kulkevat Adeninlahden kautta. Aluksille ja laivayhtiöille tarjotaan merirosvojen torjuntaan liittyvää tietoa vuorovaikutteisilla verkkosivuilla. Järjestö johtaa joukkoliikennettä tai kulkueita läpi korkean riskin alueen. MSCHOA on suunnittelu- ja johtamisorganisaatio Euroopan unionin merivoimille (EUNAVFOR). Suositeltavaa on, että varustamot rekisteröivät aluksensa keskuksen verkkosivuille ennen riskialueelle saapumista, jolloin aluksella saa päivitettyä tietoa mm. päivitetystä reiteistä sekä kansainvälisesti suositellulle kauttakulkuväylälle (IRTC) kulkevien kulkueiden aikatauluista. Rekisteröinti kannattaa tehdä ajoissa, jolloin tietoa saadaan ennakoidusti. Aluksen liikkumista koskeva raportti on täytettävä ja lähetettävä 4-5 päivää ennen kuin alus saapuu kansainvälisesti suositellulle kauttakulkuväylälle. Informaatiota alueen merirosvotilanteesta saadaan myös Pohjois-Atlantin puolustusliiton verkkosivuilta. Pohjois-Atlantin puolustusliitto eli NATO, operoi korkeanriskinalueella tavoitteenaan suojella kauppamerenkulkua merirosvoudelta. Aluksen paikka ja suunniteltu reitti ilmoitetaan NATOLle, jolloin CMF saa tietoa aluksen liikkeistä. (13.)

Yksi yhteisesti sovittava asia varustamon ja laivan päällikön kanssa on aluksen AIS-käytäntö. Aluksen harkinnassa on poistaa AIS-tiedon lähettäminen matkan ajaksi. Merenkulullisista syistä AIS kannattaa jättää päälle Adeninlahdella, koska se parantaa kansainvälisten merivoimien kykyä paikantaa alus. Alueella meriliikenne on runsasta, mikä luonnollisesti lisää yhteentörmäyksen riskiä. Suositellaan kuitenkin että AIS:n lähettämää dataa koskee vain nimeä, paikkaa, kurssia, nopeutta, navigointi statusta sekä muita turvallisuuteen liittyviä tietoja. Suositeltavaa ei ole lähettää esimerkiksi miehistön määrää koskevaa tietoa. (6. s.18)

3.7 Päällikön velvollisuudet

Kun varustamon kanssa on sovittu yhteisesti linjauksista, päällikön vastuulla on valvoa toimenpiteet, joilla riskit voidaan minimoida. Päällikön on käytävä läpi matkaan liittyvät asiat miehistön kanssa ennen lähtöä. Miehistölle on kerrottava alueen tilanteesta tarkasti. Harjoittelu hyökkäystilannetta varten on aloitettava heti, kun se on mahdollista. Harjoittelun tärkeyttä ei voida korostaa liikaa, sillä suurimmassa osassa torjutuista hyökkäyksistä tai kaappausyrityksistä aluksen miehistö on ollut koulutettu toimimaan oikealla tavalla ja toimintaa hyökkäystilanteissa on harjoiteltu.

Asioiden suunnittelu ja miettiminen etukäteen sekä henkinen ja fyysinen valmentautuminen mahdollista hyökkäystä varten lisää laivan ja sen miehistön selviytymismahdollisuuksia. Aluksessa tulee olla avoin ja positiivinen suhtautuminen harjoitteluun ja valmentautumiseen, oli kyseessä sitten merirosvouhka-, palokoulutus- tai jokin muu harjoitusaihe. Omasuojajärjestelmien rakentaminen aloitetaan ja niiden toiminta testataan. Harjoituksia järjestetään eri tilanteita varten sekä omasuojajärjestelmien käyttöä testataan ennen riskialueelle saapumista päällikön johtamana ja valvomana.

Perämiehet tekevät päällikön johdolla hätäkommunikaatiosuunnitelman mahdollisen hyökkäyksen varalta. Suunnitelmassa pitää olla ainakin UKMTO:n (The UK Maritime Trade Operations vapaaehtoinen raportointialue) sekä MSCHOA:n puhelinnumerot. On harjoitettava, kuinka viranomaisiin saadaan puheyhteys eri tilanteissa. Matkan aikana huoltotyöt konehuoneessa ja kannella on järkevää pitää minimissä. Tehokas työ todennäköisesti vaatisi osittaista omasuojajärjestelmien purkamista. Päällikön velvollisuus on myös ottaa huomioon varoitukset sekä kaikki uusi tieto, mitä eri viranomaisilta saadaan. Päällikkö vastaa ja valvoo myös siitä, että vaaditut raportit (UKMTO ja MSCHOA) lähetetään ohjeiden mukaisesti. (6. s.17-18)

3.8 Merirosvohyökkäyksen riskiä suurentavat tai vähentävät tekijät

Jotta tehokas omasuojajärjestelmä voidaan rakentaa, on tiedostettava merirosvohyökkäyksen riskiin vaikuttavat tekijät, riskiä suurentavat tai pienentävät tekijät.

Varalaita

Todennäköisin paikka, josta merirosvot yrittävät päästä alukseen on paikka, missä aluksen varalaita on matalimmillaan. Aluksilla, joilla varalaidan minimikorkeus on ollut yli 8 metriä, ovat joutuneet merirosvojen hyökkäyksen kohteeksi harvemmin. Suuri varalaita ei kuitenkaan takaa suojaa, jos aluksen rakenne mahdollistaa helpon nousun alukselle. Merirosvojen pääsyä alukseen voi vaikeuttaa muilla omasuojatoimilla. (6. s.6.)

Nopeus ja kulkueet

Nopeuden vaikutus merirosvojen kykyyn vallata alus on oleellinen. Nopeus on keino torjua ja ennaltaehkäistä merirosvojen hyökkäys. Kun nopeus ylittää 18 solmua, on aluksiin ollut erittäin vaikea tunkeutua merirosvojen nykyisin käyttämällä keinoilla. (6.) On kuitenkin mahdollista, että merirosvojen taktiikan ja keinojen kehittyessä yhä nopeampiin aluksiin voidaan hyökätä. Riskialueella kulkevien alusten tulisi kulkea täyttä nopeutta. Jos alus on osana kulkuetta (convoy), joudutaan nopeutta säätämään tarpeen mukaan. Kulkueita suojataan usein sotalaivoilla. Aluksen saapuessa kulkueen ryhmittymisalueelle, on muistettava pitää nopeus mahdollisimman korkeana ja ajoittaa saapuminen oikein. Merirosvot voivat väijyä aluksia myös ryhmittymisalueella tai sen lähivesillä.

Merenkäynti

Merenkäynti rajoittaa pienten mutta nopeiden alusten toimintakykyä. Tosiasia on, mitä suurempi merenkäynti sitä vaikeampi laivaan on pienellä veneellä hyökätä.

Merirosvojen aktiivisuus

Merirosvouden riski suurenee huomattavasti, kun aikaisemmin kaapattu alus on palautettu tai pitkäjaksoinen, merirosvojen toimintaa vaikeuttava, huono sää päättyy. Lunnaitten maksaminen ja aluksen palauttaminen vapauttaa merirosvojen henkilöresursseja, jolloin uusia operaatioita voidaan taas suunnitella ja toteuttaa. (6. s.9-10)

Aluksen omasuoja- ja turvajärjestelmät

Omasuojajärjestelmällä (Self Protecting Measures) tarkoitetaan fyysisiä esteitä tai passiivisia keinoja, joilla vaikeutetaan merirosvojen kykyä vallata alus. Omasuojajärjestelmillä pyritään estämään merirosvojen tunkeutuminen tai varaudutaan merirosvojen tunkeutumiseen aluksen ulkotiloihin ja sitä kautta sisätiloihin. Järjestelmät on suunniteltava ja rakennettava niin, että aluksen miehistö ei joudu loukkuun niitä käytettäessä ja miehistön on kyettävä pakenemaan tai siirtymään turvaan laivasta myös muun syyn vuoksi, kuten esimerkiksi tulipalon takia.

Lisämiehitys, vartiointi ja nuket

On keskusteltu paljon aseellisten vartijoiden palkkaamisesta suojaamaan yksittäisiä kauppa-, rahti-, öljy- tai muita aluksia merirosvoilta. Suomen ulkoministeriö on ottanut kantaa asiaan sanomalla, että Suomen perustuslaki kieltää valtiota asettamasta sotilaita tai muita aseellisia henkilöitä suojaamaan aluksia. Ulkoministeriöstä otetaan kantaa myös aseellisten vartioiden palkkaamiseen yksityiseltä sektorilta. Ulkoministeriön EU- ja valtiosopimus oikeudenyksikön päällikkö Kaija Suvanto toteaa: *"Eurooppalaiset lippuvaltiot suhtautuvat torjuvasti tällaisiin järjestelyihin. Tausta-ajatuksena on, että väkivallan uhka miehistöä kohtaan kasvaisi, jos väkivaltaan vastattaisiin väkivallalla."*(14).

Jokaisen varustamon on itse arvioitava, onko sen tarpeellista palkata aseistettuja vartijoita aluksilleen. Moraalinen päätös kuuluu laivayhtiön johdolle, jonka kannattaisi myös kuunnella aluksen päällikköä tehdessään päätöstä aseellisen vartion asettamisesta. Varustamon on mietittävä tarkasti, kuinka pitkälle ollaan valmiita turvallisuuden osalta menemään. On kuitenkin huomioitava, että väkivallan ja hyökkäyksen riski Somalian alueella on jo suuri riippumatta siitä, oliko laivoissa aseellisia vartijoita vai ei.

Jos valittu suunta on aseistautuneiden vartijoiden palkkaaminen alukselle, on kannattavaa palkata vartijat sellaisesta turvallisuusalan yrityksestä, jolla on hyvä maine ja kokemusta. Oli päätös mikä tahansa, on varustamonärkevintä palkata ainakin aseistautumattomia ylimääräisiä tähystäjiä havaitsemaan tutkassa huonosti näkyviä merirosvojen veneitä. Oikealla tavalla järjestetty tähystys on kaikkein tehokkain ja käytännössä usein myös halvin yksittäinen tapa suojautua merirosvoilta. Hyökkäyksen aikainen havaitseminen antaa aikaa laivan miehistölle varautua hyökkäykseen ja omasuojajärjestelmien pystyttämiseen sekä muuhun varautumiseen. Hyvä tapa hämätä hyökkääjiä on laittaa laivan kannelle

nukkeja strategisiin paikkoihin. Näin voidaan hyökkääjille muodostaa virheellinen kuva siitä, että aluksessa on enemmän henkilöstöä kuin todellisuudessa onkaan. (6.s.24,39)

Turvahuone

Turvahuoneen perustaminen on yksi järkevimmistä ja samalla tehokkaimmista omasuoja-toimista. Turvahuoneella tarkoitetaan aluksen sisälle rakennettavaa turvapaikkaa, jonne laivan miehistö pakenee merirosvohyökkäyksen alkaessa. Huoneen sijainti tulee olla mahdollisimman hyvin piilotettu ja rakennettu niin, että se herättää mahdollisimman vähän huomiota eikä hyökkääjä välttämättä havaitse huonetta. Yksi vaihtoehto voi olla konehuone tai ruorikonehuone.

Turvahuoneen idea on yksinkertainen. Kun on selvää, että merirosvot ovat valtaamassa laivan, miehitetään turvahuone, joka tämän jälkeen suljetaan. Kun turvahuone on suljettu, odotetaan kunnes kansainvälisten merivoimien joukot ottavan laivan haltuun merirosvoilta. Huoneen on oltava varustettu niin, että sinne on mahdollisimman vaikeata ulkopuolisen tunkeutua. Huoneen ovesta on syytä olla panssarointi. Turvahuoneen varustukseen kuuluu vähintään oma, mielellään erillinen ilmanvaihtojärjestelmä, hätämuonaa ja vettä, radiolaitteet, joilla saadaan yhteys ulkomaailmaan sekä yhteys laivan turvakamerajärjestelmään, jos sellainen on laivaan asennettu. Pitkien oleskeluiden mahdollistamiseksi turvahuoneessa olisi syytä olla käymälä. Lisäksi hätä- ja apukoneet pitää voida sammuttaa turvahuoneen sisältä. Ruorikonehuoneeseen sijoitettuna turvahuoneesta voidaan myös ohjata alusta.

Merirosvot kykenevät murtautumaan turvahuoneeseen noin 3-4 tunnin jälkeen vallattuaan laivan. Turvahuone tulee rakentaa niin, että se on mahdollisimman hyvin suojattu vihamieliseltä tunkeutumiselta. Yksi vaihtoehto voi olla panssaroinnin asentaminen turvahuoneen sisäänkäyntiin. Turvahuoneen lisäksi aluksessa on oltava kokoontumispaikka, johon muut kuin komentosillalla navigointitehtävissä olevat henkilöt kokoontuvat valmiuteen kun uhka turvahuoneen miehittämisestä on olemassa. Turvahuoneen etu menetetään, jos miehistö ei kokonaisuudessaan pääse turvahuoneeseen, ennen kuin se suljetaan. Tällöin ulkopuolelle jäävät otetaan panttivangeiksi ja turvahuoneen sijainti paljastuu hyökkääjille nopeasti. Turvahuoneessa olevaa miehistön osaa voidaan kiristää avaamaan turvahuone, jolloin koko miehistö joutuu vangeiksi. Merivoimien joukot eivät rynnäköi laivaan, jos

yksikin miehistön jäsen on joutunut panttivangiksi. (15.)

Vesisuihkut ja vaahdonkehittimet

Vesisuihkujen ja vaahdonkehittimien käyttö hidastaa tai ehkäisee merirosvojen pääsyä laivaan. Paineella suihkutettavan veden käyttö vaikeuttaa nopean veneen käyttöä laivan sivulla. On kuitenkin huomioitava, että vesiletkujen ja suuttimien manuaalinen käyttö ei ole suositeltavaa. Vesisuihkeen käyttö rynnäkkökivääreillä varustettua hyökkääjää vastaan saattaa vesisuihkun käyttäjän kohtuuttoman suureen vaaraan. Suositeltavaa on asentaa letkuja ja vaahdonkehittämiä paikkoihin, joista merirosvot luultavimmin yrittävät nousta laivaan. Vedellä voidaan muodostaa suutinten avulla vesiverho, joka häiritsee näkyvyyttä ja vaikeuttaa valtaajaa nousemasta laivaan. Kuumennetun veden on todettu olevan tehokasta.

Vesisuihkeet tulisi pitää käyttövalmiina niin, ettei veden saantiin tarvita muuta kuin palopumpun käynnistäminen. Vaahtoainetta ei pidä käyttää, jollei sitä ole varattu laivaan normaalia enemmän myös merirosvojen torjuntaa varten. Muuten vaahtoaines loppuu nopeasti, ja silloin laiva altistuu ylimääräiselle palovaaralle. Veden- ja vaahdonkehittimen muodostamaa suihketta on seurattava tarkasti, koska se on erittäin tehokasta torjuntaan ja kattaa haavoittuvimmat laivan katvealueet. Veden kattamaa aluetta voidaan lisätä laittamalla metallilevyjä lähelle suutinta, jolloin veden suuntaa voidaan nopeasti muuttaa.

Piikkilanka, sähköpuomit, lukitut kulkuväylät ja muut esteet

Omasuojajärjestelmien pääajatuksena on vaikeuttaa ja estää mahdollisten valtaajien pääsy alukselle. Aluksen pääkulkuväylien tulisi olla kontrolloituja, varastojen lukittuja sekä pääsy komentosillalle ja konehuoneeseen pitää estää. Kulkuteiden ja manusluukkujen tulisi olla lukittuja niin, että ne voidaan avata myös tai vain sisältäpäin. Lukon avaimen tulisi olla selvästi näkyvässä paikassa ja miehistön helposti käytettävissä.

Kun kulkutiet päätetään lukita yleisen turvallisuuden vuoksi, on ne järkevää pitää lukittuina koko matkan ajan. Vain pääsisäänkäynnit pidetään käytössä, ja jos joitakin kulkureittejä tai varastoja joudutaan avaamaan, on se vahtiperämiehen tiedossa ja hallinnassa. Näillä toimitavoilla estetään merirosvojen pääsy laivan tärkeisiin osiin tai heitä saamaan käsiinsä työkaluja, joilla he voivat purkaa omasuojajärjestelmän esteitä. Merirosvot ovat

aikaisemmin käyttäneet ikkunoita tunkeutuessaan sisään aluksiin. Ikkunoiden käyttö sisäankäyntinä voidaan estää kaltereilla tai paksulla metalliverkolla. Myös tikapuiden ja portaikoiden käyttö pitää estää esimerkiksi kiertämällä niiden puoliin piikkilankaa. Piikkilankaesteiden pystyttäminen aluksen uhanalaisimpiin kohtiin vaikeuttaa huomattavasti alukseen pääsyä ja kulkua siellä. BMP4 -manuaali suosittelee partaterätyypistä (Razor) lankaa, joka voidaan asentaa suorana, spiraalina tai yhdistettynä spiraaliseinämänä. Sähköpuomit ovat jo itsessään ennaltaehkäisevä pelote. Puomin merenpuoli merkitään Somaalian kielellä varoitustekstillä (varo sähköä!), riippumatta siitä, kulkeeko puomissa sähköä tai ei.

Laivan suojaaminen pienikaliiberisilta tuliaseilta

Aseellisissa hyökkäyksissä tulitetaan erittäin todennäköisesti aluksen komentosiltaa tai yläkantta tulitetaan, jotta alus saataisiin pysähtymään. Tämä on osa merirosvojen taktiikkaa, jonka tarkoituksena on luoda paniikkia laivalla ja painostaa päällikköä tai muuta miehistöä pysäyttämään laiva. Jos laiva on oikein suojattu, voidaan henkilövahingoilta välttyä tai ainakin riski niiden syntyyn pienenee. Komentosillan ikkunat voidaan peittää kalvolla, jolloin hajotessaan ikkuna ei sirpaloidu ja vahingoita komentosillalla olevia. Komentosilta voidaan varustaa alumiini- tai teräslevyillä, jotka voidaan laittaa nopeasti ikkunoiden eteen. Levyille tehdään käytännöllinen kiinnitysmekanismi ennakoon (levyen paksuus noin 15 mm).

Komentosillan henkilöstö voidaan varustaa kevlarliiveillä ja -kypärillä, jotka eivät ole "armeijanvärisiä". Komentosillan takaosa ja siivet tai yläkannen haavoittuvat osat voidaan suojata hiekkasäkeillä tai kevlarmatoilla. Tärkeää on suojata myös kaasupullot ja muut herkästi syttyvät aineet. Jos aluksen kokoontumispaikka turvahuoneen miehittämiselle on valittu jostain syystä niin, että siihen kohdistuu uhka aseiden vaikutuksesta, suojataan senkin tarvittavalla tavalla.

Hälytykset

Merirosvohyökkäyksen havaitseminen ajoissa ja siitä hälyttäminen on oleellisen tärkeää hyökkäyksen torjumisen kannalta. Hälytyksen pitää kuulua laivan sisällä sekä sen ulkopuolella. Hälytyksellä koko miehistö informoidaan hyökkäyksen alkamisesta tai sen epäi-

lystä laivaa kohti. Toiminta hälytyksessä on harjoiteltava etukäteen. Järkevintä on sopia erityinen hälytysääni juuri merirosvoudelle, jotta kaikki tietävät äänen kuultuaan mistä on kyse.

Laivan ohjailulla vaikuttaminen merirosvojen toimintaan

Laivan ohjailulla voidaan vaikeuttaa merirosvojen mahdollisuuksia nousta alukseen. Laivan oikealla käsittelyllä voidaan luoda aallokkoa, joka tekee pienten ja nopeiden merirosvoveneiden käytön hankalaksi. Oikeilla ohjailutoimilla merirosvojen nouseminen alukseen voidaan tehdä jopa mahdottomaksi. Onnistuminen tässä edellyttää laivan hydrostaattisten ominaisuuksien tuntemista sen erilaisilla nopeuksilla. Aluksen imukohdat on tunnettava ja merirosvojen työntyminen imukohtaan on estettävä. Ohjailuharjoitukset on suoritettava ennen riskialueelle saapumista.

Laivan turvakamerajärjestelmä

Merirosvot tulittavat usein myös aseillaan hyökkäyksen aikana. Tällöin on vaarallista tähyystää tai muuten seurata heidän toimintaansa, jollei laivaan ole asennettu turvakamerajärjestelmää. Jos turvajärjestelmän kamerat ovat oikein kohdistetut, saadaan hyökkäyksen aikana turvallisesti tietoa siitä, ovatko merirosvot jo päässeet alukseen vai eivät tai missä he liikkuvat.

Laivan valot

Navigointivalot on pidettävä päällä yöllä, mutta muut ylimääräiset valot on sammutettava yön ajaksi merirosvovaarallisilla alueilla. Kun merirosvojen hyökkäys on alkanut, voidaan etsintävalolla sokaista hyökkäävä joukko ja samalla osoittaa että heidät on havaittu.

Toiminta hyökkäysten tai uhkatilanteen jälkeen

Merirosvojen toimista, varsinkin hyökkäyksistä laivoja vastaan, ollaan erittäin kiinnostuneita maailmanlaajuisesti. Merirosvojen toimintatavoista kerätään tietoa laivoilta saatavista raporteista. Laivan, johon on kohdistunut merirosvouhka tai -hyökkäys, tulee tehdä asiasta raportti MSCHOA:lle sekä UKMTO:lle. Tällöin yleinen tilannetietoisuus pidetään

ajan tasalla sekä torjuntatoimia voidaan kehittää ja ne voidaan kohdistaa oikeille alueille. (6. s.45)

Yhtenä ongelmana on ollut asiaan kuuluvien tuomioistuimien puute osana torjuntaprosessia. YK on kuitenkin huomionnut ongelman, ja lähiaikoina Somalian rannikon lähialueelle ollaan perustamassa erillisiä tuomioistuimia. INTERPOL on myös puuttunut ongelmaan päättäväisesti. Sen verkkosivuilta saa tietoa myös siitä, miten toimia merirosvotapauksen jälkeen. (18.)(19.)

3.9 Päätelmiä merirosvouhkaan varautumisesta

Vaikka alus olisi tehnyt kaiken oikein ja varautunut parhaalla mahdollisella tavalla merirosvouhkaan ja -hyökkäykseen, on suuri riski, että alukselle kuitenkin hyökätään. Oikealla tavalla varautumalla pienennetään onnistuneen hyökkäyksen riskiä. Olennaista merirosvojen torjunnassa on oikeanlainen varautuminen. Kommunikaatiosuunnitelman laatiminen, ilmoittautumisjärjestelmän noudattaminen, päivitetyn tiedon huomioon ottaminen, laivan omasuojajärjestelmien rakentaminen sekä edellä mainittujen asioiden harjoittelu pienentävät riskiä.

Aseellisten vartijoiden käyttäminen osana omasuojajärjestelmää on Suomen ulkoministeriön kannasta huolimatta ollut yleistymässä maailmalla. Tähän päivään mennessä aseellisilla vartioilla varautunutta laivaa eivät merirosvot ole pystyneet valtaamaan. Siksi monet laivayhtiöt ja -varustamot suosivat aseellisten vartioiden käyttämistä laivoilla osana omasuojajärjestelmää. Voimaan ollaan valmiit vastaamaan voimalla (15.)

Jos merirosvot pääsevät alukseen, on pysyttävä mahdollisimman rauhallisena. Ennen kuin merirosvot pääsevät komentosillalle, on laivan henkilöstön toteutettava jo valmiiksi laadittu kommunikaatiosuunnitelma. SSAS-lähetin kytketään päälle ja varmistetaan, että myös AIS-järjestelmä on päällä. Koko miehistö on yritettävä saada turvahuoneeseen. Laivan turvakamerajärjestelmä on pidettävä päällä ja sillä seurattava merirosvojen liikkeitä. Jos turvahuoneen miehitys epäonnistuu ja merirosvot pääsevät komentosillalle, heitä ei saa vastustella vaan on toteltava heidän käskyjään. Merirosvot voivat olla aggressiivisia, ärsyyntyneitä sekä huumausaineiden vaikutuksen alaisina, joten pysymällä rauhallisena ja suostuvaisena vähennetään riskiä henkilövahingoille.

Merivoimat voivat suorittaa iskun aluksen haltuun ottamiseksi vain, jos seuraavat kolme ehtoa täyttyvät:

1. Koko miehistö, mukaan lukien vartijat ja muut henkilöt aluksella ovat turvahuoneessa.
2. Turvahuone on varustettu kaksisuuntaisella VHF-radiolla, jolla pelastajiin voidaan olla yhteydessä.
3. Merirosvoilla ei saa olla mahdollisuutta käyttää laivan propulsiojärjestelmiä, kuten pääkonetta tai keula- ja perästrustereita. Ehtojen täytyttyäkin on vielä muita tekijöitä, jotka lopullisesti ratkaisevat merivoimien voimankäytön merirosvoja vastaan. (16. 17.)

Jos merivoimat tekevät iskun alukseen, on miehistön mentävä suojaan ja matalaksi siten, että pää suojataan ja kädet pidetään selvästi näkyvillä. Missään tapauksessa ei pidä tehdä toimia, jotka voidaan tulkita aggressiivisiksi. Valokuvata ei saa eikä salamavaloa saa käyttää. Pitää valmistautua siihen, että henkilöllisyys halutaan varmistaa, joten miehistön on aina toimittava merivoimien ohjeiden mukaisesti. On myös varauduttava siihen, että englantia ei ole kaikkien, ei merivoimien eikä merirosvojen, toimintakieli. (6.s.47.)

4 LAIVALLA JÄRJESTETTÄVILLÄ HARJOITUKSILLA UHKATILANTEISIIN VARAUTUMINEN

4.1 Laivalla järjestettävät harjoitukset

Omat kokemukseni laivalla järjestetyistä harjoituksista ovat olleet kaksijakoisia. Aluksilla on toteutettu hyvin suunniteltuja, mielenkiintoisia ja tarkoituksenmukaisia harjoituksia. Liian usein on kuitenkin jouduttu osallistumaan täysin turhiin, huonosti toteutettuihin, suunnittelemattomiin harjoituksiin, jotka eivät palvele ketään. Huonojen harjoitusten syyinä ei aina välttämättä ole ollut välinpitämättömyys. Joskus laivaolosuhteissa ei yksinkertaisesti ole aikaa tai resursseja suunnitella ja toteuttaa harjoituksia huolellisesti.

Perämiehille ei opeteta harjoitusten pitoa tai valmistelua osana perämieskoulutusta. Perämiehen tehtävään oleellisesti kuuluvaa johtamis-, koulutus- tai harjoitustoimintaa ei ole

nähty tarpeellisenä sisällyttää koulutusohjelmiin. Kouluttaminen tai harjoitusten pito on ihmistenvälistä vuorovaikutusta. Kouluttajalla tulee harjoitustilanteessa olla oikea vuorovaikutussuhde tai edes jonkinlainen auktoriteettisuhde koulutettaviin. Oppimista ei palvelle tunne siitä, että kouluttaja ei itse osaa käsiteltävää asiaa. Lisäksi suunnitelmattomuus tai välinpitämättömyys harjoituksissa näkyy, ja se koetaan negatiivisesti.

Laivaharjoittelun suurimmat virheet johtuvat koulutustaidon puutteesta. Alla on luettelo tyypillisimmistä ongelmista, jotka liittyvät laivalla pidettäviin harjoituksiin:

1. Harjoitusta ei ole suunniteltu huolellisesti.
2. Harjoituksen tavoite jää epäselväksi, koska sitä ei määritetä harjoituksen alussa.
3. Harjoitukset pidetään luentoina, jolloin fyysiset toistot jäävät tekemättä.
4. Kokonaisuuksia ei harjoitella eikä tilanteen mukaisia harjoituksia pidetä.
5. Harjoittelusta ei anneta palautetta.
6. Harjoitustilanteet pitää valita uhkakuvan mukaan.
7. Harjoituksissa harjoitellaan epäolennaisuuksia.
8. Päällystöllä ei ole omia harjoituksia, joita johtaa päällikkö tai konepäällikkö.
9. Asenne harjoitteluun on huono.
10. Omiin tehtäviin ei ole perehdytty kunnolla.
11. Aikaa ja resursseja on liian vähän.

Huono koulutustaso on ongelma, ja se saa pohtimaan laivan kykyä selviytyä uhkasta, jos ja kun sellainen esimerkiksi merirosvovaarallisilla alueilla ilmaantuu. Mitä enemmän uhiin varaudutaan, sitä paremmaksi työturvallisuus muodostuu. Pelkällä asenteella ja halulla voidaan päästä jo pitkälle.

4.2 Laivalla suoritettavan harjoituksen suunnittelu

Ennen kuin koulutustapahtuma voidaan pitää, on suunnitteleva harjoituksen rakenne. Hyvästä harjoituksesta on yleensä laadittu harjoitussuunnitelma. Sen laatiminen pakottaa harjoituksen pitäjän perehtymään huolellisesti käsiteltäviin asioihin, ja hänen on itse ensin opeteltava opetettavat asiat. Paperille laadittavan suunnitelman ei tarvitse olla yksityiskohtainen. Suunnitelmaksi riittää usein vain yksinkertainen muistirunko asioiden jäsentämisen helpottamiseksi ja muistamiseksi. Harjoituksen eri osa-alueiden ja kohteiden

suunnittelussa pitää ottaa huomioon seuraavat seikat:

1. Mitä harjoitukseen osallistuvat tietävät tai osaavat ennestään ja onko heillä aikaisempaa kokemusta opetettavasta asiasta?
2. Kuinka lisätään aktiivisuutta ja harjoituksen mielekkyyttä?
3. Miten saadaan oppiminen tavoitteelliseksi?
4. Kuinka asiat muutetaan teoriasta käytännöksi?
5. Harjoitukset on jäsenneltävä järkevästi asian tai aiheiden vaihtelulla, tauoilla ja vaihtelemalla opetusmenetelmiä.
6. Oppiminen tehostuu, mikäli koulutettavat pystyvät keskenäänkin käsittelemään, vaikkapa vain puhumalla, opetettavia asioita.

Ennen harjoitusta harjoituksen pitäjän on mietittävä, missä on opetettavan asian painopiste. Lisäksi on huomioitava, mikä on paras opetusmenetelmä ja mikä on harjoittelun tavoite eli mitä harjoittelulla halutaan saavuttaa. Suunnittelussa ei pidä tyytyä vain harjoituksen fyysisiin puitteisiin, kuten materiaalin käyttöön. Laivaharjoittelussa tulisi pyrkiä asioiden kouluttamisen lisäksi muokkaamaan asenteita työturvallisuuteen niin, että se säteilee arjen tehtäviin. Vallitseva asenne turvallisuuteen tulisi olla itseohjautuvaa niin, että laivahenkilöstö voi itsenäisesti tai ryhmissä keskustella tai käydä läpi harjoituksessa käytyjä asioita ja valmistautua henkisesti heille asetettuun tehtävään hätätilanteessa.

Harjoituksen suunnittelijan on kysyttävä itseltään harjoitusta suunnitellessaan, miksi, mitä, miten ja missä asioita opetetaan sekä mitä opetusmenetelmiä ja välineitä koulutuksessa käytetään. Vastaamalla näihin kysymyksiin harjoitus on helpompi muuttaa tarkoitusta palvelevaksi ja tehokkaammaksi. (20, s.62.)

4.3 Laivaharjoituksen malli

Harjoituksia voi rakentaa monella eri tavalla ja yhtä oikeaa tapaa ei ole. On kuitenkin tiedettävä oppimista palvelevat asiat, jotka harjoituksessa tulee olla esillä. Hyvä harjoitus koostuu aloituksesta, opetusvaiheesta, kertausvaiheesta, palautteesta ja lopetuksesta sekä harjoituksen jälkeisestä raportoinnista. (21. s.74)

Aloituis

Harjoituksessa tulee olla selkeä alku, jossa harjoituksen pitäjä ottaa osallistujien huomion. Aloitusvaiheessa käydään läpi suullisesti harjoiteltavat asiat ja miksi kyseisiä asioista harjoitellaan. Syyksi ei välttämättä kannata mainita pelkästään kansainvälisten sopimusten velvoittamaa pakkoa, vaan harjoituksen pitäjän tulisi vastata kysymykseen, millä tavalla harjoittelu palvelee yleistä turvallisuutta. Aloituksessa harjoitukseen osallistuja herätetään jollain tavalla ottamaan aktiivisesti osaa harjoitukseen ja motivoidaan heidät kiinnostumaan käsiteltävästä aiheesta.

Opetusvaihe

Riippuen opetettavan asian luonteesta aihe voidaan käsitellä joko luentomaisesti kertoen tai suoritteiden kautta. Luentomaisessa harjoituksessa vuorovaikutus on oleellinen keino saada asia opetetuksi. Harjoituksen pitäjän tulee kysymällä ja haastamalla harjoitukseen osallistujia varmentaa, että tieto on opittu. Harjoituksissa pitää vallita positiivinen ja stressitön ilmapiiri ja huumoria kannattaa viljellä, tosin kohtuudella. Hyvä ja yksinkertainen tapa on harjoituksen alussa kerrata jokaisen hätätilannetehtävä niin, että kaikki joutuvat sen kertomaan. Tämä pakottaa miehistön muistamaan oman tehtävänsä, sekä samalla harjoituksessa käydään läpi kaikkien muidenkin henkilöiden tehtävät. Kokonaisuuden tunteminen edesauttaa hätätilanteeseen varautumisen kokonaiskuvan rakentumista.

Liian usein laivaharjoittelussa tyydytään harjoittelemaan vain yhtä osa-aluetta hätätilanteesta. Tämä voi johtua aikarajoituksista ja siitä, ettei harjoituksia voida pitää kovin pitkäkestoisina. Kokemuksesta voidaan sanoa, että realistinen kesto harjoitukselle laivaolosuhteissa on yksi tunti, jonka aikana koko harjoituksen kulku tulisi suorittaa alusta loppuun.

Laivaolosuhteissa, jolloin aikataulut ja työpäivät voivat olla pitkiä, tulee harjoituksen ajankohta ja kesto valita niin, etteivät työntekijöiden lepoajat kärsi kohtuuttomasti. Tämä voi olla vaikeaa aluksissa, joissa ajetaan ns. 6-6-vahtia, jonka vuoksi lepoajat ovat muutenkin suhteellisen vähäisiä.

Kokonaisuuksien harjoittelun lähtökohtana voidaan pitää harjoituksen aiheen valintaa. Aiheen ympärille voidaan kehittää ongelma tai tilanne, jonka seurauksena laiva on joutunut hätätilanteeseen. Tämä voi olla palo jossakin tietyssä osastossa, karilleajon seurauksena muodostunut kallistus tai tämän opinnäytteen tapauksessa merirosvojen hyökkäys.

Harjoituksen tulisi aina alkaa komentosillalta tai muualta annetulla hätähälytyksellä, joka määrittelee hälytyksen laadun. Merirosvoalueella toimivien alusten olisikin hyvä sopia merirosvouhkalle oma erikoishälytyksensä. Tämän jälkeen kokoonnutaan hälytyksen mukaisesti kokoontumisasemalle (tai erikseen määrättyyn paikkaan).

Ensimmäisenä harjoituksessa käydään läpi tilanne sekä harjoituksen pitäjän ohjeistuksella selitetään, mitä tehdään ja miksi. Harjoituksen pitäjä ei ole kaikkien osastojen erikoisasiantuntija, joten on tärkeää, että harjoituksen aikana eri osastojen edustajat ottavat aktiivisesti osaa sen kulkuun. Ideaalitulanteessa harjoituksen pitäjä on jo ennen harjoituksen alkua keskustellut ja sopinut osastojen kanssa harjoituksen kulun, ja sopivat valmiiksi missä osassa harjoitusta kukin ottaa osaa.

Kun harjoitukseen osallistuvat on kutsuttu koolle ja tilanne on kerrottu, alkaa tehtävien jako tilanteen mukaisella tavalla. Tehtävänjaossa tilanteesta vastaava henkilö alkaa jakaa tehtäviä, niin kuin oikeassakin tilanteessa tapahtuisi. Paloharjoituksissa tämä on konepäällikkö, karilleajotilanteessa kapteeni tai hänen sijaisensa, ISPS-harjoituksissa SSO tai pelastautumisharjoituksissa pelastautumisvälineistä vastaava perämies. Harjoituksen pitäjä ja tilanteenmukainen johtaja voi olla sama henkilö. Tärkeää kuitenkin on se, että harjoituksen kululla sekä tilanteenmukaisella toiminnalla on johtaja. Tilannetietoisuuden sekä johdon luomisen jälkeen voidaan harjoitella hätätilannetehtäviä jo ennalta määrättyllä tavalla. Harjoituksen pitäjä ja johtaja valvovat tehtävät suoritteet ja sen, että kukin suoriutuu omasta tehtävästään. Tilanne voi olla hajanainen joten valvontaa joudutaan delegoimaan eteenpäin.

Tärkein asia opetusvaiheen koulutuksessa on muistaa, että tekemällä oppii ja asioita on harjoiteltava ja toistettava useita kertoja. Äksiisiharjoitus tuo parhaan lopputuloksen. Liitteessä 1 on esimerkkiharjoitus turvahuoneen miehittämisestä sekä yhteyssuunnitelman toteuttamisesta ja liitteessä 2 on esimerkkiharjoitus omasuojajärjestelmien käytöstä.

Kertaus, palaute, lopetus ja raportointi

Jo harjoituksen aikana tehtävät voidaan kerrata ja asioita voidaan käydä läpi uudestaan. Kyseessä on harjoittelu, jonka tavoitteena on oppiminen sekä kehittyminen omassa hätätilannetehtävässä. Virheiden arvostelu ei palvele tai motivoi ketään. Tästä huolimatta epäkohtiin sekä vääriin toimintoihin tulee puuttua jo harjoituksen aikana.

Tilanteen mukaisen harjoituksen jälkeen harjoituksen pitäjä lopettaa harjoituksen. Tämän jälkeen kokoonnutaan yhteen ja kerrataan suoritukset sekä annetaan palaute. Mikä oli hyvää? Mikä oli huonoa? Opimmeko harjoituksesta jotakin? Onko hätätilannetoiminnassa jotakin kehitettävää? Onko järjestelmässä itsessään jotakin kehitettävää tai parannettavaa? Onko puutteita kalustuksessa tai koulutuksessa?

Palautteen jälkeen harjoituksen pitäjä päästää harjoitukseen osallistuneet normaaleihin työtehtäviin ja tekee harjoitusmuistion kyseisestä harjoituksesta. Muistiosta tulee löytyä ainakin, mitä harjoiteltiin, ketkä osallistuivat, mitä puutteita havaittiin, oliko kalustossa puutteita ja onnistuiko harjoitus. Muistion tarkoituksena on jättää joku dokumentti harjoitusten pidosta sekä toimia muistilistana, jos joku epäkohta on löytynyt tai jatkossa löytyy. Liitteessä 3 on esimerkki harjoituksen dokumentointilomakkeesta.

5 YHEENVETO JA PÄÄTELMÄT

Merirosvous ei ole ilmiönä uusi, vaan sen historia ulottuu vuosia taaksepäin. Merirosvosta on ollut kaikkialla maapallolla, mutta viimeaikoina se on tunnettu parhaiten Somali-an rannikolta ja sen lähivesiltä. Kiinnostukseen ovat vaikuttaneet merirosvojen kasvaneet lunnassaaliit ja -vaatimukset, jotka taas ovat vaikuttaneet laivayhtiöihin nousseina kustannuksina. Laivayhtiöiden on ollut pakko varautua uhkaan liikuttaessa merirosvoaarallisella alueella.

Somalian Puntinmaasta muodostui paikka, johon merirosvous keskittyi, koska alue oli erinomainen geopoliittiselta sijainniltaan, alueella oli ollut taloudellisia vastoinkäymisiä ja alueen hallinto oli luhistunut. Myöhemmin organisoituna merirosvous muuttui alueella ammattimaisemmaksi ja yhä vaarallisemmaksi laivayhtiöille, niiden laivoille ja merialu-

een muille merenkulkijoille. Lunnassaatavista muodostui tuottavaa liiketoimintaa, joka mahdollisti myös paremman varustelun ja siten tehokkaamman toiminnan merirosvoille.

Kansainvälinen puuttuminen kasvavaan merirosvousongelmaan oli hidasta, mutta kun siihen viimein puututtiin, tehtiin se tehokkaasti kansainvälisenä yhteistyönä ja -operaatioina. Merkittävimpiä toimijoita merirosvouden kukistamiseksi ovat olleet YK, NATO ja EU alaorganisaatioineen ja operaatioineen.

Varustamoiden ja alueelle purjehtivien laivojen uhkaa pystyttiin pienentämään merkittävästi ottamalla käyttöön ISPS-koodi eri säännöksineen. Edellytys laivaan kohdistuvan uhan pienentämiseksi ennen riskialueella purjehtimista on laatia varustamoiden valvonnassa laivalle turvallisuusarvio sekä turvallisuussuunnitelma, joissa määritellään ja arvioidaan mahdolliset uhat ja riskit sekä ohjeistetaan laivan toimenpiteet merirosvohyökkäyksen kohteeksi jouduttaessa.

Tärkeintä merirosvohyökkäysten torjunnassa on oikeanlainen varautuminen. Omasuoja- ja turvajärjestelmien rakentaminen laivalle ja niiden käytön kouluttaminen on keskeisin osatekijä, jolla yksittäinen laiva voi vastata tehokkaasti merirosvohyökkäykseen ja parhaimmassa tapauksessa myös torjua hyökkäyksen. Lisäksi yksittäisen varustamon on itse arvioitava, oman valtion lakien puitteissa, onko sen tarpeellista palkata aseistettuja vartiijoita aluksilleen. Aseellisten vartioiden käyttö on lisääntynyt, koska sillä on selvästi pystytty vähentämään ja estämään hyökkäyksiä laivoille.

Varustamot määrittävät ja linjaavat alusten toimenpiteet uhkatilanteissa. Aluksen kapteenin vastuulla on valvoa ja toteuttaa toimenpiteet, joilla aluksen riskit merirosvohyökkäyksissä minimoidaan. Harjoittelu hyökkäystilannetta varten on aloitettava riittävän aikaisin ennen merirosvovaarallisella alueelle saapumista. Harjoittelu on tärkeää, koska suurimassa osassa torjutuista hyökkäyksistä tai kaappausyrityksistä aluksen miehistö oli koulutettu toimimaan oikealla tavalla ja toimintaa oli harjoiteltu riittävästi.

Laivoilla toteutetaan erilaista koulutus- ja harjoitustoimintaa päivittäin. On tärkeää, että laivan päällystö osaa perusteet harjoitusten ja koulutustilaisuuksien suunnittelemisesta, laatimisesta ja pitämisestä. Erityisesti perämiehille on opetettava harjoitusten pitoa ja valmistelua osana perämieskoulutusta. Valitettavasti perämiehen tehtävään oleellisesti

kuuluvaa johtamis-, koulutus- tai harjoitustoimintaa ei ole nähty tarpeellisena sisällyttää nykyisiin koulutusohjelmiin.

Laivoille voidaan laatia erilaisia laivakohtaisia laivaharjoituksia monella eri tavalla, yhtä oikeaa tapaa ei ole. Erityisesti purjehdittaessa merirosvovaarallisille alueille, on laivakohtaisia harjoituksia laadittava etukäteen ja niitä on ennen alueelle saapumista harjoiteltava riittävästi. On kuitenkin hyvä tiedostaa tietyt oppimista palvelevat asiat, jotka harjoituksessa tulee olla esillä. Hyvä harjoitus koostuu aloituksesta, opetusvaiheesta, kertausvaiheesta, palautteesta ja lopetuksesta sekä harjoituksen jälkeisestä raportoinnista.

Suomalaisen aluksen purjehtiessa merirosvovaaralliselle alueelle on ennen matkaa huomioitava monia asioita ja asiakokonaisuuksia. Varustamon ja laivan miehistön on varauduttava moniin erilaisiin asioihin, ohjeisiin, toimiin, tilanteisiin ja uhkiin. Valmistautuminen ennakkoon on erittäin tärkeää ja se on tehtävä huolellisesti. Miehistön koulutus on aloitettava ajoissa ja sen on erilaisten harjoitusten kautta jatkuttava koko matkan ajan. Erilaisten välineiden, joilla ehkäistään merirosvohyökkäyksiä, käyttöä ja kuntoa on testattava säännöllisesti. Tilannetietoisuus alueelta on oltava ajan tasalla ja sitä on päivitettävä eri lähteistä niin, että käytössä on viimeisin, päivitetty tilannekuva. Kun laivalla on päivitetty tilannekuva purjehdusalueelta, niin silloin mahdollisiin tuleviin uhkiin voidaan varautua ja valmistautua riittävän ajoissa.

Hyvin suunniteltu ja valmisteltu matka, hyvin harjoituttettu ja koulutettu miehistö mahdollistavat onnistuneen ja turvallisen purjehduksen suomalaiselle kauppa-alukselle sen suunnatessa reittinsä merirosvovaaralliselle alueelle.

LÄHTEET

1. Bahadur, Jay. Pantheon Books, New York 2011. The pirates Of Somalia Inside Their Hidden World
2. Yhdysvaltojen ulkoministeriön verkkosivut. Somaliin historiasta lyhyesti. Saatavissa: <http://www.state.gov/r/pa/ei/bgn/2863.htm> (viitattu 3.4.2012)
3. Afrikan unionin Somalia operaation verkkosivut. Somaliin historia lyhyesti. Saatavissa: <http://amisom-au.org/about-somalia/brief-history/> (viitattu 3.4.2012)
4. Verkkosivu: Oceans beyond piracy (The Economic cost of Somali Piracy 2011) Saatavissa: <http://oceansbeyondpiracy.org/cost-of-piracy/economic>
5. Report of the Secretary-General on specialized anti-piracy courts in Somalia and other States in the region, United Nations Security Council. 20.01.2012 S2012/50
6. Best management practices against somali based piracy 4 Julkaissut MSCHOA Saatavissa: http://www.mschoa.org/docs/public-documents/bmp4-low-res_sept_5_2011.pdf?sfvrsn=0 (Viitattu: 16.10.2012)
7. Anti- Piracy Planning Chart. Naton verkkosivut saatavissa: <http://www.shipping.nato.int/SiteCollectionImages/HighRiskArea.jpg> (viitattu: 25.9.2012)
8. Pääesikunta/koulutusosasto. Helsinki Edita Prima Oy 2004. Sotilaan käsikirja 2004, s. 234. Saatavissa Puolustusvoimat.
9. YK:n suunnittelemien erikoistuomioistuimien taustoista. Voanews verkkosivu, uutinen, saatavissa: <http://www.voanews.com/english/news/africa/UN-Report-Urges-New-Anti-Piracy-Measures-114591179.html> (viitattu: 5.5.2012)
10. Maritime security center horn of Africa verkkosivut saatavilla: www.mschoa.org (käytetty 8.12.2011)
11. Neptun juridica verkkosivut saatavissa: http://www.neptunjuridica.com/arc_isps.html (Viitattu: 22.3.2012)
12. IHMISHENGEN TURVALLISUUDESTA MERELLÄ VUONNA 1974 TEHDYN YLEISSOPIMUKSEN LIITTEEN MUUTOKSET 29.4.2004 / SÄÄNTÖ 6,7,8,9
13. Naton verkkosivut: www.shipping.nato.int (viitattu 23.05.2012)

14. Suomen yleisradion verkkosivut. Saatavissa:

http://yle.fi/uutiset/viranomaiset_tyrmaavat_suomalaisalusten_kommandojoukot/2373811

(viitattu 7.5.2012)

15. Majaniemi, Sauli. ISPS-vastaava Trafi. Haastattelu käyty 29.5.2012

16. Naton verkkosivut, kansainvälisten merivoimien vaatimukset aluksen haltuun ottamiseksi, saatavissa:

<http://www.shipping.nato.int/operations/OS/Pages/The%20use%20of%20Citadels%20in%20waters%20affected%20by%20Somali%20Piracy.aspx> (viitattu 30.5.2012)

17. Naton verkkosivut, kansainvälisten merivoimien vaatimukset aluksen haltuun ottamiseksi, saatavissa: [http://www.shipping.nato.int/operations/OS/Pages/The use of Citadels in](http://www.shipping.nato.int/operations/OS/Pages/The use of Citadels in waters affected by Somali Piracy.aspx)

[waters affected by Somali Piracy.aspx](http://www.shipping.nato.int/operations/OS/Pages/The use of Citadels in waters affected by Somali Piracy.aspx) (viitattu 30.05.2012)

18. Maritime security center Horn of Africa verkkosivut saatavissa: www.mschoa.com

19. Interpolin verkkosivut saatavissa: www.interpol.int

20. Pääesikunta/koulutusosasto. 2007. Kouluttajan opas 2007, s. 62. Helsinki:Edita Prima Oy

21. Puolustusvoimien Koulutuksen Kehittämiskeskus. 1998 Sotilaspedagogiikan perusteet 1998, s. 74. Hämeenlinna: Karisto Oy

LIITE 1**Esimerkkiharjoitus: TURVAHUONEEN MIEHITTÄMINEN****1. Aloittaminen**

Harjoitus aloitetaan hälytyssuunnitelman mukaisella hälytyksellä, joka annetaan komentosillalta tai jostakin muusta paikasta.

Hälytyksen jälkeen laivan miehistö kokoontuu pelastautumisasemalle, jossa harjoituksen pitäjä ottaa harjoituksen johdettavakseen. Harjoituksen pitäjä tarkastaa, että kaikki harjoitukseen kuuluvat ovat paikalla, minkä jälkeen aloittaa kertomalla harjoituksen aiheen sekä kulun.

Harjoituksen aluksi on hyvä kertoa sen hetkinen merirosvotilanne alueella. Tiedon saa helposti netistä PRC:n verkkosivuilta.

2. Harjoituksen kulku**Pelastautumisasemalle hakeutuminen ja siirtyminen odotushuoneeseen**

Ennen harjoittelua on hyvä käydä läpi harjoituksen tavoite sekä tarkoitus. Tässä tapauksessa harjoituksen tarkoituksena on harjaannuttaa laivaväki merirosvousuhan alla miehittämään turvahuone järjestäytyneesti niin, että kukaan ei jää huoneen ulkopuolelle, kun se suljetaan. Tavoitteena on, että jokainen harjoitukseen osallistuja osaa hälytyksen kuullessaan hakeutua pelastautumisasemalle, odottaa ohjeita, tämän jälkeen hakeutua odotusalueelle tai -huoneeseen sekä käskystä kulkea ennalta kuljettua reittiä turvahuoneeseen.

Toimintaa johtaa perämies ja yhteys komentosillalle muodostetaan radiopuhelimella sekä varajärjestelmänä odotushuoneessa tulee olla kiinteällä yhteydellä toimiva puhelin. Turvahuoneen miehittäminen tapahtuu vasta kapteenin käskystä.

Yhteyssuunnitelman toteuttaminen komentosillalla

Komentosillalta miehittää samanaikaisesti kapteeni ja joku perämiehistä, jotka harjoittelevat yhteyssuunnitelman mukaisesti toiminnan. Harjoiteltava on sähköpostin (valmii-

na kaavalla) lähettäminen konttoriin sekä muiden viranomaisten ilmoittaminen kuten (PRC, NATO, EUFOR, MSCHOA, MARLO jne.) joiden sähköpostiosoitteet on tallennettu valmiiksi tietokoneelle. Itse ilmoituksesta on tehtävä valmis kaavake. Sähköpostia ei pidä lähettää oikeasti. Jos laivassa ei ole sähköpostia tai sähköposti ei jostain syystä ole käytettävissä, ilmoituksen voi lähettää INMARSAT-järjestelmällä tai kuuluvuuden salliessa radiolla puheteitse.

SSAS-napin paikka kerrataan (oikeassa tilanteessa sitä painetaan). Viimeiseksi kaikki mahdolliset tietokoneet tulee lukita.

Turvahuoneen miehittäminen

Yhteyssuunnitelman toteuttamisen jälkeen kapteeni ottaa yhteyden odotushuoneeseen ja käskää loput miehistöstä miehittämään turvahuoneen. Perämies johtaa miehistön siirtymisen odotushuoneesta turvahuoneeseen ja varmistaa uudestaan, että kaikki ovat päässeet perille. Harjoituksessa kapteeni ajaa vahtia samalla kun perämies siirtyy turvahuoneeseen. Perämiehen saavuttua turvahuone suljetaan.

Turvahuoneen varustukset

Turvahuoneen varustukseen kuuluu oma ilmastointijärjestelmä, radiolaitteisto ulkomaailmaan, ruokaa ja juomaa sekä tarvittaessa yhteys laivan turvakamerajärjestelmään. Pitkien oleskeluaikojen varalta turvahuoneeseen on hyvä varata ihmisen fyysisten tarpeitten varalta erillinen käymälä sekä vessapaperia. Harjoituksessa on hyvä käydä läpi varustus ja tarkastaa varusteiden kunto. Samalla tutustutaan laitteisiin ja niiden käyttöön.

Laivan ohjailuun sekä pääkoneen pysäyttämiseen liittyvät toiminnot on hyvä kerrata.

3. Harjoituksen lopettaminen

Harjoituksen lopettamisen jälkeen kerrataan opitut asiat sekä jokaisen tehtävä. Harjoituksen pitäjä antaa palautteen joukon toiminnasta ja lopettaa harjoituksen.

LIITE 2

Esimerkkiharjoitus: Omasuojajärjestelmät

1. Harjoituksen aloittaminen

Harjoitus alkaa hälytyksellä, joka suoritetaan laivan komentosillalta. Tämän jälkeen kokoonnutaan pelastautumisasemalle hälytysluettelon mukaisesti.

Perämies aloittaa harjoituksen kertomalla harjoituksen aiheen, joka on omasuojajärjestelmien käyttö ja toiminta.

2. Harjoituksen kulku

Harjoituksen luonne riippuu siitä mitä järjestelmiä laivaan on rakennettu. Jokaisen järjestelmän kohdalla on selvennettävä ja eriteltävä kukin miehistön jäsenen kyseiseen järjestelmään liittyvä tehtävä.

Esteiden paikat käydään läpi sekä miten ne on rakennettu, kulkeeko puomiesteissä sähkö, onko varoituskylttejä asennettu jne. On painotettava sitä, että jokainen tarkkailee, onko mahdollisia katvealueita sekä aukkoja ja puutteita esteissä.

Vesitykit ja vaahdonkehittimien paikat ja käyttö kerrataan sekä palopumppujen päälle laittaminen. Vaahdonkehittimen käyttökuntoon laitto palvelee myös yleistä paloturvallisuutta. On painotettava, ettei vesitykki saa olla miehitettynä merirosvouhan aikana. Lisäksi erillisten vesiverhojen muodostamiseen liittyvät laitteet laitetaan kuntoon ja testataan.

Turvahuoneen ja mahdollisesti odotushuoneen sijainnin kertaaminen sekä sen miehitämiseen liittyvät toimenpiteet.

Vahti- ja vartiointivuorojen kertaaminen siltä osin, kuin se miehistöä koskee. Laivan normaalimiehityksestä poikkeavista vartijoista on hyvä kertoa. Jos alueella otetaan normaalista poikkeava vahtirutiini, on siitä hyvä mainita kaikille miehistön jäsenille.

Laivan muut omasuojajärjestelmät on hyvä käydä läpi lopuksi.

3. Harjoituksen lopettaminen

Harjoituksen pitäjä lopettaa harjoituksen kertaamalla laivan omasuojajärjestelmät.

Tässä vaiheessa miehistö voi esittää kysymyksiä. Harjoitus lopetetaan palautteeseen.

LIITE 3

Harjoitusten dokumentointilomake

1	ALUS: M/S TALI	PÄIVÄYS: Esim xx.xx.2012 klo 15.30
	MIEHISTÖ: - esim 2 + 4 +12	KOULUTTAJA: - esim 2.perämies Jussi Helminen
2	HARJOITUS: toiminta alukseen nousevia merirosvoja vastaan	
3	TEHTÄVÄ: - Torjua veneen lähestyminen aluksen viereen	
4	TILANNEKUVA (OMAT): - Mikä on aluksen/päällikön/miehistön käsitys alueen (muiden alusten) tilanteesta? - Mikä on oman aluksen tilanne ja suorituskyky? - Kuvaile oman aluksen suorituskykyyn vaikuttaneet tekijät, esim sää. HAVAINNOT TILANNEKUVASTA (OMAT): - Esim: "Alus/miehistö oli torjuntavalmiina asemissaan.	
5	TILANNEKUVA ("VIHOLLINEN" ELI MERIROSVO TAI ALUKSEN VALTAAMISEEN PYRKIVÄ MÄÄRITTELEMÄTÖN JOUKKO/RYHMÄ): - Mikä on aluksen/miehistön käsitys vastustajan toiminnasta, suuntautumisesta, voimasta ja kohteesta? HAVAINNOT TILANNEKUVASTA (VIHOLLINEN): - Esim. "Aluksen käsitys vihollisen suuntautumisesta oli oikea. "Vihollisen" käyttämä voima ja aseistus olivat puutteellisia. Häirinnän vaikutus ei tullut esille joukon tilannekuvassa. "Vihollisen" toiminta poikkesi joukon uhka-arviosta osastojen suuntautumisen ja tiedustelun toteutuksen osalta."	
6	OMAN TOIMINNAN PERUSTEET - Tähän kuvataan tehtävän toteuttamisen kannalta tärkeimmät toiminnan perusteet - Ennakkovaroitus - Hälytys - valmiuden säätely	

	- jne. - käytössä ollut kalusto (vesitykit, aseet, jne.) HAVAINNOT: - Tähän kuvataan tehtävän toteuttamisen kannalta merkittävimmät havainnot käytettyihin toiminnan perusteisiin - esim ” Aluksen/miehistön valmiuden säätely ei onnistunut uhkakuvan mukaisesti. Styyrpuuri (ryhmä 2.) ei saanut hälytystä, vaan oli hyökkäyksen alkaessa valmiusajan 15 min mukaisessa valmiudessa.”
7	VALVONTA: - Tähän kuvataan tehtävän toteuttamisen kannalta tärkeimmät valvonnan perusteet: - Ulkopuolisen tilannekuvan käyttö - Aluksen omat tähystysjärjestelyt HAVAINNOT: - Tähän kuvataan tehtävän toteuttamisen kannalta merkittävimmät havainnot valvonnan toteutuksesta sekä tilannekuvasta - esim. ”Alus sai paapuuria (ryhmä1) lukuun ottamatta ennakkovaroituksen komentosillalta riittävän ajoissa. Ryhmien aistitähystys toimi erinomaisesti.”
8	TOIMINNAN JOHTAMINEN: - Tähän kuvataan tehtävän toteuttamisen kannalta tärkeimmät toiminnan johtamiseen liittyneet tapahtumat ja toimenpiteet - Johtamisyhteydet ja niiden toimivuus - o Sisäradiot - o Puhelimet - o Yhteistoimintajoukon komentoverkot (huuto) - Radio/johtoliikenne - Toiminta häirityissä olosuhteissa - Ennakkovaroitus ja valmiuden säätely - Mahdolliset maalinosoitukset - Tehtävien/toimintojen jakaminen ja käskeminen HAVAINNOT: - Tähän kuvataan tehtävän toteuttamisen kannalta merkittävimmät havainnot toiminnan joh-

	tamisesta - esim. ” Valmiuden säätely ei onnistunut ennakkovaroituksesta ja riittävän hyvästä tilannekuvasta huolimatta. Säätely epäonnistui sekä valmiuden kohottamisen että laskemisen osalta. Radioliikenne komentosillan ja tilannejohtajan/ryhmien johtajien/konehuoneen Jne kanssa toimi hyvin.”							
9	TOIMINTA: - Tähän kuvataan tehtävän toteuttamisen kannalta tärkeimmät toimintaan liittyneet ohjeistukset, rajoitukset, tapahtumat ja toimenpiteet. - toiminta hyökkäys/vastatoimi -tilanteittain - toiminnan johtaminen - Toimintateknisten ratkaisuiden vaikutus - Toimien vaikutus ”viholliseen” - Oman toiminnan rajoitukset, joilla vaikutusta haittaavia tekijöitä HAVAINNOT: - Tähän kuvataan tehtävän toteuttamisen kannalta merkittävimmät havainnot toiminnan toteutuksessa - <i>ESIM.</i>							
10	JOHTOPÄÄTÖKSET: - Tähän kirjoitetaan päällikön ja kouluttajan (2. perämies) arvio oleellisimmista onnistumisista ja kehittämiskohteista.							
11	JOUKON SUORITUSKYKY		0	1	2	3	4	5
		tilannekuva	0	1	2	3	4	5
		toiminnan perusteet	0	1	2	3	4	5
		toiminnan johtaminen	0	1	2	3	4	5
		valvonta	0	1	2	3	4	5
		toiminta	0	1	2	3	4	5

LIITE 4

Lyhenteiden selityksiä

AMISOM

Rauhanturvaoperaatio Somalian alueella, jonka YK:n turvallisuusneuvosto valtuutti Afrikan Unionin avustamana. Tehtävänä on tukea Somalian tasavallan väliaikaista liittohallitusta.

ATALANTA-OPERAATIO

YK:n mandaatilla toimiva operaatio jonka tehtävänä on auttaa ja suojata haavoittuvia aluksia sekä valvoa kalastustoimintaa Somalian rannikon ulkopuolella.

CMF (Combined Maritime Force)

Kansainvälisten merivoimien yhteisö joka on NATO:n alaisuudessa, mutta siihen kuuluu myös suurmaita kuten Kiina, Venäjä, Japani ja Intia.

EUFOR (European Union Forces)

Euroopan unionin rauhaturvajoukot, joiden joukoissa suomalaisetkin rauhanturvaajat toimivat.

EUNAVFOR (European Union Naval Force)

Euroopan unionin merivoimat, jotka toimivat osana ATALANTA- operaatiota.

IMO (International Maritime Organisation)

Kansainvälinen merenkulkuorganisaatio, jonka tehtävänä on kansainvälisen merenkulun säännöstely. IMO on YK:n alaorganisaatio.

IRTC (International Recommended Transit Corridor)

Kansainvälisesti suositeltu kauttakulkuväylä, joka kulkee merirosvoalueen läpi. Alueelle on sijoitettu runsaasti kansainvälisiä sotilasaluksia turvaamaan meriliikennettä.

ISM (International Safety Management)

Osa SOLAS-yleissopimusta, tarkoituksena on turvata ihmishenkiä kansainvälisessä merenkulussa.

ISPS-koodi (International Ship and Port Facilities Security Code)

Kansainvälinen laivojen ja satamien turvallisuussäännöstö, joka määrittelee laivojen turvallisuusasioita.

MARLO (Maritime Liaison Office)

Bahrainissa sijaitseva keskus, joka on osa Yhdysvaltojen merivoimia. Keskuksen tehtävänä on auttaa kauppa-aluksia jakamalla tietoa.

MSCHOA (The Maritime Security Center- Horn of Africa)

Järjestö, joka perustettiin EUNAVFOR:n toimesta tavoitteena luoda taho, joka tekee suoraa yhteistyötä laivayhtiöiden kanssa. Keskus tarjoaa vuorokauden ympäri miehitetyn valvontayksikön aluksille, jotka kulkevat Adeninlahden kautta. Aluksille ja laivayhtiöille tarjotaan merirosvojen torjuntaan liittyvää tietoa vuorovaikutteisilla verkkosivuilla. Järjestö johtaa joukkoliikennettä tai kulkueita läpi korkeanriskialueen. MSCHOA on suunnittelu- ja johtamisorganisaatio Euroopan unionin merivoimille.

NVCG (National Volunteering Coast Guard)

Ammattimaisesti organisoitu merirosvoryhmä, joka vaikuttaa Somalian rannikolla.

PRC (Pirate Reporting Center)

Merirosvouden raportointikeskus, jonka verkkosivuilta saa päivitettyä tilannekuvaa merirosvojen liikkeistä ja toimista.

SOLAS (International Convention for the Safety of Life at Sea)

Kansainvälinen IMO:n määräämä konventio jonka tarkoituksena on turvata ihmishenkiä kansainvälisessä merenkulussa.

Somali Mariners (Somalian merijalkaväki)

Mohammed Abdi Hassan perustaman järjestö, joka muutti merirosvoustoiminnan harrastelijatasosta vakavaksi otettavaksi, hyvin organisoiduksi toiminnaksi.

SSAS (Ship Security Alarm System)

ISPS-koodin määräämä turvallisuusjärjestelmä, jossa jokaiseen alukseen asennetaan kaksi hälytyspainiketta turvallisuusuhkien varalta

SSO Ship security Officer

Laivan turvallisuusasioista vastaava perämies, jonka vastuualueena on ISPS-koodin mukaiset tehtävät.

STCW (The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers)

Osa SOLAS yleissopimusta, määrittää merenkulkijoiden pätevyysvaatimukset sekä sertifiointiin liittyvät säännökset.

TFG (The Transitional Federal Government of The Republic of Somalia)

Somalian väliaikainen liittohallitus, jonka tavoitteena on muodostaa toimiva keskushallinto Somaliaan.

UKMTO (The UK Maritime Trade Operations, vapaaehtoinen raportointialue)

Merirosvoalueella toimiva keskus, jolla on oma vapaaehtoinen raportointialue. Keskus ottaa vastaan tietoa ja jakaa sitä eteenpäin.

WFP (World Food Programme)

Maailman ruokaohjelma, jonka tarkoituksena on torjua nälänhätää maailmanlaajuisesti.

.