

Oskar Koponen

MERIROSVOUS JA RAHTAUSSOPIMUKSET

Merenkulun koulutusohjelma

2015

MERIROSVOUS JA RAHTAUSSOPIMUKSET

Koponen, Oskar

Satakunnan ammattikorkeakoulu

Merenkulun koulutusohjelma

Huhtikuu 2015

Ohjaaja: Roos, Ninna

Sivumäärä: 46

Liitteitä:1

Asiasanat: merirosvous, rahtausopimus, aikarahtaus, matkarahtaus

Tämän opinnäytetyön aiheena on merirosvous ja niihin liittyvät rahtausopimukset. Lukijalle pyritään selvittämään mitkä tekijät vaikuttavat aluksessa torjuntakeinoihin, sekä miten ne vaikuttavat rahtausopimukseen sekä vastuun ja kulujen jakoon sopimuksissa. Torjuntakeinoja selostetaan sekä avataan aseellisten turvahenkilöstön käyttöön liittyviä lainsäädännöllisiä rajoitteita Suomen lipun alla. Myös esimerkkejä muiden maiden lain rajoituksista työssä esitellään. Rahtausopimusten lisäklauseuleita piratismiin varalle on selitetty ja oikeustapauksia niiden taustalla on pyritty selvittämään, sekä sotariskilausekkeiden ja piratismilausekkeiden päällekkäisyyttä ja eroja on pohdittu.

PIRACY AND CHARTER PARTIES

Koponen, Oskar

Satakunnan ammattikorkeakoulu, Satakunta University of Applied Sciences

Degree Programme in Maritime Management

April 2015

Supervisor: Roos, Ninna

Number of pages: 46

Appendices:

Keywords: piracy, charter party, time charter, voyage charter

The purpose of this thesis was to study measures deterring piracy and problems of these measures form with charter party contracts. Threats during voyage, moored in berth and anchored are explained. Factors affecting protective measures are explained and the relation to charter parties in form of risk, responsibility and costs sharing. Protective measures are explained and requirements and restrictions of the use of armed security personnel under Finnish flag. Also examples of other flags' provisions and requirements are listed briefly. Piracy clauses in charter parties are explained and some of the court cases behind them are briefly told. Clauses for piracy and war risks are explained and connection with piracy clauses is studied.

Sisällysluettelo

1	JOHDANTO	6
2	TORJUTTAVAT UHAT	7
2.1	Uhkien kuvaus	7
2.2	Uhat laituriin kiinnittyneenä	9
2.3	Uhat ankkurissa	11
2.4	Uhat kulussa	11
2.5	Uhkien torjunta	12
3	RAHTAUSSOPIMUKSET	19
3.1	Rahtaussopimus kuljetussopimuksena	19
3.2	Matkarahtaus	19
3.3	Aikarahtaus	20
3.4	Sotariskilausekkeet	20
3.5	Piratismisopimuslausekkeet	32
4	OIKEUTAPAUKSIA JOTKA JOHTIVAT UUSIIN LAUSEKKEISIIN	39
4.1	Captain Stefanos	39
4.2	Saldanha	40
4.3	Triton Lark	40
4.4	Product Star	41
5	YHTEENVETO	42
	LÄHTEET	44

LITTEET	46
---------------	----

1 JOHDANTO

Tämä opinnäytetyö käsittelee merirosvouksen torjuntakeinojen suhdetta rahtaussopimukseen sekä merirosvoklausuuleita sopimusten riskien ja kulujen jakoa verrattaessa normaaleihin yleisesti käytössä oleviin sopimus pohjiin. Työn tarkoituksena on selvittää rahtaussopimusten ja merirosvouksen torjuntakeinojen suhdetta, sekä arvioida miltä osin merirosvouksentorjuntakeinot vaikuttavat rahtaussopimuksen vastuisiin. Merirosvoklausuuleiden ja sotariskilausekkeiden eroja ja päällekkäisyyksiä on eritelty. Käytännön ongelmia, rajoituksia ja eroja normaaliin operointiin olen pyrkinyt myös avaamaan. Rahtaussopimuksia ja niissä käytettäviä lisä klausuuleja piratismivaralle on selitetty. Oikeustapauksia, jotka johtivat klausuulien syntyyn, on pyritty selventämään. Opinnäytetyö on tehty kvalitatiivisella tutkimusmenetelmällä, nojaten kansainvälisten sekä kansallisten viranomaisten ja järjestöjen tarjoamaan materiaaliin, valikoituihin kirjallaisiin sekä henkilökohtaiseen kirjeenvaihtoon. Kvalitatiivinen tutkimusmenetelmä valikoitui tähän työhön, koska siinä tukitaan aihetta ja pyritään avaamaan tosiasiat niin kuin ne käytännössä ovat (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2009, 161). Aihepiiri valikoitui oman kiinnostukseni vuoksi, eikä aiheesta ole ennen tehty koulussamme tutkimusta. Tutkimustyö ajoittui vuoden 2015 kevääseen, työ aloitettiin keväällä 2014 aihepiiriä pohtimalla. Vuoden 2014 loppu puoliskolla keräsin kokemusta työskentelemällä kappaletavara-aluksella Euroopan ja Afrikan liikenteessä.

2 TORJUTTAVAT UHAT

Uhkien kuvauksessa kerron aluksiin kohdistuvista uhista sekä niiden eroavaisuuksista aluksien eri operointitilanteissa. Aluksen lastatessa ja purkaessa alus on yleensä kiinnittyneenä satamarakenteeseen ja näin ollen siihen kohdistuu erilaisia riskitekijöitä kuin aluksen siirtyessä merellä satamasta toiseen. Lastausta tai purkamista odotellessa ankkurissa oleminen eroaa kulussa tai laituriin kiinnittyneenä olemisesta.

2.1 Uhkien kuvaus

Varkaus tai väkivallan teko, joka kohdistuu alukseen aluksen ollessa kelluvana vedessä, aluksen ollessa kansainvälisillä vesillä on merirosvousta. Aluksella säilytettävät lasti, tarvikkeet, laitteistot ja työkalut voivat olla varkauksien kohteina. (IMO BMP4, 2011)

Joissain tapauksissa miehistöä on otettu panttivangeiksi ja heistä on vaadittu lunnaita. Miehistön henkilökohtainen omaisuus on myös varastettujen esineiden listalla (IMO BMP4, 2011)

Merirosvous ei ole pelkästään keskittynyt pelkästään aavoille vesille vaan sitä tapahtuu myös satamissa tai rannikkovaltioiden aluevesillä.

Taulukko 1; Vuonna 2014 raportoidut merirosvoustopaukset. Lähde: IMO – GISIS tietokanta

Kansainvälisillä vesillä	82
Satama-alueella	90
Aluevesillä	119

Omien havaintojeni mukaan nostoliinat, ketjut ja muu helposti muualla käytettäväksi muokattava materiaali on erittäin haluttua tavaraa esimerkiksi Bissaun tai Algerian satamassa.

Aluksiin kohdistuvat uhat vaihtelevat suuresti maantieteellisen alueen mukaan, mutta riski alueelle mentäessä on otettava kaikki mahdollisuudet huomioon. IMO:n tilastoista ilmenee jako kolmeen pääasialliseen alueeseen: Malakansalmi, Somalian

rannikon alue sekä Länsi-Afrikka. Muitakin riskialueita on kuten Eteläkiinanmeri, mutta IMO:n tilastojen mukaan yksittäistapauksia on havaittu Välimerelläkin.

Taulukko 2: Vuonna 2014 raportoidut merirosvoustopaukset. Lähde: IMO - GISIS tietokanta

Ilmoitus valtio	Kansainvälisillä vesillä	Satama-alueella	Aluevesillä	Yhteensä
Kolumbia		1		1
Intia		2		2
Indonesia		4		4
Liberia	5	4	12	21
Malesia	2	2		4
Marshallinsaaret	6	5	17	28
Nigeria		1		1
Filippiinit		2		2
Singapore	4	2	2	8
Togo		1		1
Ei ilmoitettu	65	66	88	219
Yhteensä	82	90	119	291

Somalian rannikon ympäristössä Intian valtamerellä sekä Adeninlahdella uhan muodostavat pääosin Somalian rannikolta tai emäaluksista operoivat rikolliset. Emäaluksien käyttö mahdollistaa operoinnin kauempana rannikosta joka puolestaan suurentaa riski aluetta suuresti. (IMO BMP4, 2011)

Malakansalmi Indonesian ja Malesian välissä muodostaa portin ja vilkkaan laivaväylän Aasiaan suuntautuvalla liikenteelle. Kuitenkaan kyseinen alue ei olekaan saanut julkisuudessa niin suurta huomiota kuin esimerkiksi Somalian alue, on se IMO:n tilastojen mukaan vilkasta merirosvousaluetta.

Länsi-Afrikan alue erityisesti Guinean lahti ja Niger joen suisto on suuri riskialue tuotetankkereille. Merirosvousalueella eroaa osin Somalian ympäristössä tavattua.

Paikalliset merirosvot ovat erityisen kiinnostuneita aluksen lastista ja polttoaineesta, eivätkä lähtökohtaisesti ole miehistöön kohdistuvien lunnasvaatimusten perässä. Varastetut tuotteet myydään Länsi-Afrikan pimeillä polttoainemarkkinoilla. Pimeän polttoainemarkkinan mahdollistaa paikallisten hallitusten voimattomuus suurten rikollisjoukkojen edessä. Usein rikollisjoukon toimintaan on sekaantunut politiikkaa ja kapinallisryhmiä. Aseelliset ryhmittymät ovat pyrkineet hallitsemaan alueen öljymarkkinoita 2000-luvun alusta lähtien. (Ulkoasiainministeriö, 2014)

Eri maiden hallitukset esim. EU maat ovat lähettäneet laivastojoukkojaan valvomaan Somalianrannikon merirosvousta. Kuitenkaan tämä ei poista riskiä kokonaan laajojen merialueiden johdosta. Valvonnan lisääntyminen aikaansaa toisille alueille riskin laskun mutta samanaikaisesti se siirtää rikollistoimintaa heikommin valvotuille alueille kuten Tansanian ja Kenian rannikoille. (IMO BMP4, 2011)



Kuva 1. Aluksen tarkastus. Lähde: EU Naval Force -kuvagalleria.

2.2 Uhat laituriin kiinnittyneenä

Aluksen purkaessa tai lastatessa sataman turvallisuus vaikuttaa suuresti alukseen kohdistuviin uhkiin. Vaikka satamat noudattavat ISPS koodia, satama alueella voi liikkua sinne kuulumattomia henkilöitä. Sataman työntekijät, muiden alusten miehistö

ja muut satamassa liikkuvat ihmiset voivat myös anastaa vartioimatta jätettyä omaisuutta. Varastot, laitteistot ja tarvikkeet ovat alttiina varkaudelle koska ne ovat usein paljon helpommin liikuteltavissa kuin itse lasti. Lastin arvo vaikuttaa tietysti riskiin ja mitä helpommin lasti on liikuteltavissa ja mitä arvokkaampaa se on, sitä suurempi on riski.



Kuva 2. Erään Espanjalaisen sataman kulunvalvonta piste. Valokuva: Oskar Koponen.

Pohjois-Euroopan alueella usein sataman liikenne on valvottua, mutta riski on aina olemassa. Jo Pohjois-Espanjassa huomasin pienemmissä satamissa laiminlyöntejä ISPS koodin noudattamisessa. ISPS koodi on IMO:n koodi jonka, tarkoituksena on lisätä turvallisuutta aluksilla ja satamissa. (TRAFI, 2015)

Pohjois-Afrikassa työskennellessäni havaitsin, että ahtaajien tarkastus heidän lähtiessä laivasta oli kannattavaa, koska ahtaajilla aika ajoin oli mukanaan aluksen omaisuutta. Myöskin suoria ehdotuksia omaisuuden anastamiseen oli usein kuultavissa satamahenkilöstöltä. Nämä ehdotukset kohdistuivat useimmiten kiinnitystarvikkeisiin ja välillä suoranaisiin jätteisiin, kuten romuakkuihin sekä tyhjiin kemikaali- ja öljysäiliöihin.

Marokon Port Safissa normaali lastioperointia vaikeuttivat salamatkustuksen yrittäjät jotka yrittivät piiloutua aluksen rakenteisiin tavoitteenaan matkata aluksen kyydissä

Eurooppaan. Tunkeutumisen yrittäjät pyrkivät alukseen ISPS alueelta, josta heitä yhden vahtivuoron aikana havaittiin yhdeksän kappaletta.

2.3 Uhat ankkurissa

Ankkurissa ollessaan alus on paikallaan ja tällöin alukseen on helpompi nousta kuin liikkuvaan alukseen. Aluksen rakenteita, kuten luotsia varten järjestettyjä köysitikkaita, ankkuriketjua ja muita vesilinjaan asti jatkuvia rakenteita, voivat tunkeutajat käyttää hyväkseen. Pienet alukset, etenkin täydessä lastissa, joissa on pieni varalaita, ovatkin helpompia kohteita lähestyä esim. veneestä. Ankkuripaikat ovat usein satamien ja asutuksen läheisyydessä jolloin liikennettä alusten ympärillä esiintyy.

Kehittyvien maiden infrastruktuurin rajallisuudesta ja erilaisten toimintatapojen takia lastitoiminnot saattavat venyä, eikä viikon tai kahdenkaan odottelu ole tavatonta. Omien kokemuksieni mukaan Afrikan satamaan seilatessa on lähes aina odotettavissa ankkurointi ennen lastaus- tai purkaustoimintoja. Liikenne ankkuroitujen alusten ympärillä voi olla ajoittain vilkastakin kun kalastaja-alukset suuntaavat satamasta merelle ja kauppiat yrittävät myydä tuotteitaan ankkuroituihin laivoihin. Kalastajan, kauppiaan, luotsin ja rikollisen erottaminen voi olla vaikeaa yhtenevän vaatetuksen ja kaluston samankaltaisuuden takia.

Guinea-Bissaussa ankkurivahdissa M/v Fehn Lightilla koin käytännön, jossa kaksi miestä oli jatkuvasti vahdissa kannella, sijoitettuna perään ja keulaan, ja vahtipäällikkö piti vahtia komentosillalla. Kuitenkaan kyseisellä järjestelyllä ei voitu tarkkailla aluksen pitkiä sivuja, jonka avulla alukseen nouseminen olisi ollut mahdollista huomaamatta.

2.4 Uhat kulussa

Kulussa olevan aluksen kaappaaminen on myös mahdollista. Kulussa olevaan alukseen pyritään usein pienistä veneistä tai se pyritään pysäyttämään aseilla uhaten.

Aluksen kuljettaessa hiilivetyjä tuliaseiden käytöllä uhkaaminen muodostaa jo itsessään suuren vaaran lastin räjähdysherkkyyden takia. (IMO BMP4, 2011)

2.5 Uhkien torjunta

Torjuntakeinoja merirosvoukseen esitellään IMO:n ja kansallisten merenkulku viranomaisen ohjeissa. Soveltuvat torjuntakeinot riippuvat aluksen tyypistä, koosta ja rakenteesta. Erityyppisiin aluksiin kohdistuneet hyökkäykset vuonna 2014 löytyvät taulukosta 3. Varustamo ja aluksenpäällikkö viimekädessä päättävät mitä torjuntakeinoja aluksella käytetään. Torjuntakeinot eroavat toisistaan ja rahtaussopimuksessa voi olla keinojen käyttöä rajoittavia tekijöitä. Rajoituksia saattaa tulla kustannuksista, aluksen lippuvaltion säännöksistä, sekä aluksen fyysisistä mitoista valittaessa reittiä.

Taulukko 3: Vuonna 2014 eri tyyppisiin aluksiin kohdistuneet hyökkäykset Lähde: IMO – GISIS tietokanta

Laivatyyppi	Lukumäärä
Proomu emäalus	2
Irtolasti alus	66
Sementti alus	1
Kemikaalitankkeri	19
Konttialus	26
Kalastusalus	3
Kaasutankkeri LNG	2
Kappaletavara alus	15
Raskasta lastia kuljettava alus	1
Karja-alus	1
Kaasutankkeri LPG	11
Tuotetankkeri	2
Öljytankkeri	8
Matkustaja alus	1
Tuotetankkeri	35

Tutkimusalus	2
RO-RO alus	2
Tuki alus	5
Tankkeri	64
Hinaaja	19
PCC	2
Ei ilmoitettu	4
Yhteensä	291

Saavuttaessa korkeamman merirosvousriskin alueelle, tai mieluummin ennen sitä, on vahvistettava vahteja. Vahteja vahvistetaan, jotta mahdolliset hyökkääjät tunnistettaisiin jo hyvissä ajoin jolloin miehistölle jää enemmän aikaa varautua hyökkäykseen sekä ottaa yhteyttä viranomaisiin. (IMO BMP4, 2011)

Saavuttaakseen tämän tavoitteen on IMO antanut suosituksen, että navigointi vahtiin lisätään tähystäjiä sekä lyhennetään tähystäjien vahtivuorojen pituutta. Tähystäjien perehdytystä tehtävään ja muuttuneeseen tilanteeseen painotetaan samoissa suosituksissa. Lisäksi suositetaan heijastamattomia kiikareita sekä pimeänäkölaitteiden käyttöä, mikäli mahdollista. (IMO BMP4, 2011)

Tehokkaalla tutkavahdinpidolla on suuri merkitys siihen milloin mahdollinen hyökkääjä havaitaan, tutkan ollessa pitkällä kantamalla ihmissilmää tehokkaampi vaikkakin silmää olisi vahvistettu optisin avustein. (IMO BMP4, 2011)

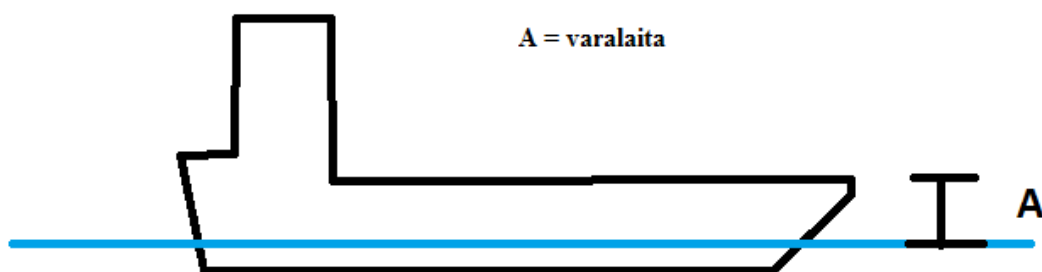
Vahdinpidon tehostaminen lisää työtunteja joka olisi muuten käytettävissä muun muassa aluksen huoltotoimenpiteisiin sekä osaltaan voi nostaa operointikustannuksia ylityötuntien lisääntyessä. Miehistön lakisääteisiä lepoaikoja noudatettaessa voidaan oman kokemuksen mukaan päätyä tilanteeseen, jossa miehistöä on liian vähän. Vahdinpidossa olevan henkilöstön virkeystilaan ja jaksamiseen on myös kiinnitettävä huomiota, jotta vahdinpidossa saavutetaan sille asetetut tulokset (IMO BMP4, 2011)

Alukseen kohdistuvia uhkia voidaan pienentää merkittävästi valitsemalla toiminta alue joka etäisyytensä vuoksi antaa turvaa hyökkäyksiltä. Levottomilla ja turvattomilla alueilla toimiminen aiheuttaa riskien kasvua ja näin nostaa kustannuksia. Reittiä

suunnittellessa on hyvä pohtia voiko levottoman alueen kiertää tai onko kyseiselle matkalle mahdollisesti vaihtoehtoisia reittejä. Vaihtoehtoisen reitin pituutta, levottoman alueen riskejä pohtimalla ja puntaroimalla, päätetään valittu reitti ja reitille vaaditut varoimenpiteet. (IMO BMP4, 2011)

Nopeasti kulkeva alus aikaansaa fyysisen esteen laivaan tunkeutumista yrittäville. Nopeuden on oltava suurempi kuin tunkeutujan käyttämän aluksen. Suurnopeuksiset alukset kuten kontti ja matkustaja-alukset voivat käyttää omaa matkanopeuttaan etunaan. Pienen aluksen ohjaaminen yli 18 solmun nopeuksissa on vaikeaa eikä suurta nopeutta voi ylläpitää pienellä aluksella. Nopealla aluksella saa etäisyyttä tunkeutujaan eikä hyökkäys näin ollen onnistu. Yli 18 solmun nopeuteen pystyvät alukset ovat tilastollisesti vähemmän hyökkäyksien kohteena. Öljylasteja kuljettavat tankkerit ja irtolasteja kuljettavat irtolastialukset ovat pääsääntöisesti hitaampia ja näin ollen alttiimpia hyökkäyksille. Hitaampaa matkanopeutta käyttävät alukset ovat helpommin hyökkääjien saavutettavissa eivätkä hitaammat alukset voi käyttää nopeuttaan hyväksi paetessaan hyökkääjiä. (IMO BMP4, 2011)

Aluksen konstruktiovesiviivan ja kannen välinen etäisyys eli varalaita ja sen korkeus vaikuttaa suuresti hyökkäyksen vaivattomuuteen. Suuresta varalaidasta johtuen hyökkääjät ovat pakotettuja käyttämään pitkiä tikkaita, joiden käsittely pienessä veneessä on vaikeampaa kuin lyhyiden. Korkeus vaikeuttaa myös köysien heittämistä sekä vaikeuttaa kiipeämistä suuresti. Korkealle kiipeäminen vaatii enemmän voimavaroja hyökkääjiltä. Pitkien tikkaiden käsittely on vaikeampaa kuin lyhyiden. (IMO BMP4, 2011)



Aluksen rakenteet, käytävät, portit ja lukittavat ovet muodostavat esteen hyökkääjää vastaan. Lukot ja fyysiset esteet eivät kuitenkaan estä täydellisesti hyökkääjän etenemistä aluksessa. Tunkeutujalla voi olla käytössään työkaluja ja muita tarpeita, joilla esteistä pääsee ohi. Työkalujen käyttö vaatii aikaa ja aiheuttaa melua mikä lisää havainnon mahdollisuutta. Työkalujen kantaminen ja niiden kanssa kiipeäminen on vaivalloisempaa kuin ilman niitä, joten onkin tärkeää kiinnittää huomiota aluksen omien työkalujen ja tarvikkeiden säilytykseen. (IMO BMP4, 2011)

Rakenteita voi parantaa lisäämällä seiniä, portteja ja muita esteitä valittuihin kohteisiin. Piikkilangan käyttö aluksen kaiteissa ja reelingeissä on omiaan pysäyttämään tai ainakin hidastamaan tunkeutujaa. Rautatangoista, verkosta ja muista tarpeista rakennetut esteet vaikeuttavat tunkeutujan etenemistä aluksessa. (IMO BMP4, 2011)

Laidan yli kapuamista vaikuttaa myös paloletkuista rakennettu vesisuihku, joka oikein käytettynä lisää aluksen viereen ajetun avoveneen painoa tehokkaasti hidastaen ja näin vaikeuttaen hyökkääjien toimintaa. (UK Department For Transport, 2011)

AIS-järjestelmää käytetään rannikkoasemien ja laivojen välillä helpottamaan alusten tunnistusta. Järjestelmä jakaa aluksen paikkatiedon, kuljetettavan lastin, kutsutunnuksen sekä nimen radiosignaalin välityksellä muille aluksille ja rannikkoasemille alueella. (ISECLAB, 2014)

Kuitenkin jos rannikkoaseman tiedot on linkitetty internetiin voi aluksen paikkatiedon käydä tarkistamassa ilmaisesta internet palvelusta kuka tahansa. AIS laitteiston hankkiminen ei ole vaikeaa, vaan niitä saa useista veneilytarvikkeita myyvistä liikkeistä. Tästä johtuen on mietittävä haluaako korotetun riskin alueella liikkuva alus antaa tietojaan AIS:n välityksellä eteenpäin. IMO:n suositus on että esimerkiksi Adenin lahdella ei AIS:ää pidettäisi päällä vaan se olisi sammutettuna alueella liikuttaessa, mutta käynnistettäisiin heti välittömän hyökkäyksen uhatessa (IMO, 2011). On kuitenkin otettava huomioon, että AIS:n ollessa pois kytkettynä eivät muut alueella liikkuvat alukset saa tietoja, sekä viranomaisilla ei ole nopeasti päivittyvää tietoa aluksen paikkatiedosta. Järjestelmän perimmäisenä tarkoituksena on ollut lisätä merenkulun turvallisuutta, helpottamalla aluksen tunnistamista, kuitenkin järjestelmän ollessa pois kytkettynä se ei voi toimia yhteentörmäyksiä estävänä apuvälineenä.

AIS:n signaalia on mahdollista manipuloida sekä lähetintä väärinkäyttäen voidaan saada aikaan olemattomia pelastus tilanteita, joihin aluksia houkutellessaan. Riskialueella liikuttaessa voikin olla että AIS:n näyttämä pelastustilanne ei olekaan pelastustilanne vaan ansa jolla alus houkutellessaan hyökkäykseen paremmin sopivalle alueelle, tai viranomaistahona AIS:ssä näkyvä alus on joku muu kuin viranomainen. (ISECLAB, 2014)

Aluksen kulkuvalojen sammuttaminen vaikeuttaa aluksen havaitsemista pimeään aikaan kulussa mutta voi aiheuttaa navigointivaaroja, sekä on meriteiden sääntöjen vastaista. Kuitenkin suuri määrä valaistusta helpottaa aluksen havaitsemista kaukaa ja voi toimia jopa mainostaulun tavoin ilmoittaen aluksen sijainnin. (IMO BMP4, 2011)

Jos navigoinnin turvallisuus ei vaarannu, voidaan ohjailutoimenpiteillä saada mahdollisten lähestyvien hyökkääjien toimintaa hankaloitettua voimakkailla suunnan muutoksilla, sekä ohjaamalla peräaaltoja ja aluksen ympärillä olevaa vedenvirtausta hyökkäävään alukseen ja näin hankaloittaa alukseen nousemista ja aluksen vierellä ohjaamista. (UK Department For Transport, 2011)

Euroopan unioni sekä yhdistynyt kuningaskunta valvovat ja pyrkivät suojaamaan kauppamerenkulkua Somalian rannikon ympäristössä. Alueella toimii molempien tahojen ylläpitämät toimistot jotka jakavat tietojään keskenään sekä koordinoivat toimintaansa sekä voimavarojaan keskenään. Alueelle saavuttaessa on neuvottu ilmoittautumaan viranomaisille mahdollisen tarvittavan avun saamisen turvaamiseksi. Vapaaehtoinen ilmoittautumisalue, (Voluntary Reporting Area) on alue rajoittuen Sueziiin ja 10°S 78°E. Alueella liikuttaessa suositellaan ilmoittamaan järjestelmään säännöllisin aikaväleillä paikka, kurssi ja arvioitu saapumisaika seuraavaan satamaan.

Maritime Security Centre Horn Of Africa (MSCHOA) on Euroopan unionin sotilasoperaatio jonka tarkoituksena on turvata kauppamerenkulkua Adeninlahdella. MSCHOA tarjoaa päivitettyä tietoa torjuntakeinoista, tilastoja ja tarkkailee liikennettä alueella. Sotilasoperaatio voi käyttää joukkojaan mahdollisuuksien mukaan merirosvouksen torjuntaan alueella ja toimii yhteystoimistona kauppa-alusten ja laivastojoukkojen välillä. (Maritime Security Centre Horn Of Africa, 2014)

The UK Maritime Trade Operations (UKMTO) on Yhdistyneen kuningaskunnan ylläpitämä toimisto jonka tarkoituksena on ylläpitää yhteistyötä kaupallisten aluksien ja alueella toimivien sotilaallisten- ja viranomaisvoimien välillä. Toimisto ylläpitää ilmoittautumisjärjestelmää ja jakaa tietoa viranomaisille kauppa-alusten liikkeistä viranomaisille.(Maritime Security Centre Horn Of Africa, 2014)

Aseistetun turvahenkilöstön palkkaaminen on yksi keinoista torjua merirosvouksen aiheuttamia uhkia. Kaikkien maiden lainsäädäntö ei kuitenkaan mahdollista aseistetun turvahenkilöstön käyttöä. Turvahenkilöstön palkkaaminen nostaa myös kustannuksia. Turvapalveluita tarjoavia yrityksiä on noussut merirosvouksen yleistyessä ja palveluita tarjotaan kansainvälisesti.

Aseellisten turvamiesten käyttö on Suomen lainsäädännön mukaan mahdollista, mutta kuitenkin asiaan liittyy lupamenettely. Lupa aseiden hallussapitoon ja niiden käyttöön, henkilöiden suojaamiseen, on useamman viranomaisen takana. Laki yksityisistä turvallisuuspalveluista sallii voimankäyttövälineen käytön tietyissä tehtävissä. ”Voimankäyttövälineellä tarkoitetaan; ampuma-aseissa (1/1998) 2§ tarkoitettua ampuma-asetta, ampuma-aselain 11§ tarkoitettua kaasusumutinta, käsirautoja sekä enintään 70 senttimetriä pitkää patukkaa ja teleskooppipatukkaa.”(Ampuma-aselaki 1/1998 2§) Kyseinen laki on voimassa kun harjoitetaan laissa määrättyä henkivartijatehtävää, eli suojataan henkilön koskemattomuutta sekä arvokuljetustehtävää, eli suojataan kuljetettavana olevaa arvo-omaisuutta. Vartioimispalveluja tarjoavan tahon on haettava toiminnalleen vartioimisliikelupa. ”Vartioimisliike saa teettää vartioimistehtäviä vain sellaisella palveluksessaan olevalla, jonka hyväksyminen on voimassa.” (Laki yksityisistä turvallisuuspalveluista 282/2002)

Turvapalveluja suorittavalla henkilöllä on oltava asiaan kuuluvat aseenkanto ja käsittely luvat. Turvapalveluja tarjoavan tahon ja henkilöstön ollessa muun maan kansalaisia kuin Suomen on heidän haettava asiaan kuuluvat luvat jos meinaavat harjoittaa liiketoimintaansa Suomessa. Myös muu lainsäädäntö aseenkäyttöön, itsepuolustukseen ja hätävarjeluun nähden tulee myöskin voimaan Suomen lainsäädännöstä toimittaessa Suomen alueella. Aluksella liikuttaessa toisen valtion

alueella, vesialueilla tai satamissa, sekä kansainvälisillä vesialueella tulee lainsäädännön tulkinnasta vaikeampaa. (Kilpeläinen 2015, sähköpostikirje tekijälle.)

Eri maiden lainsäädäntö on kirjavaa aseiden käyttämisestä itsepuolustustarkoitukseen, kuitenkin ainakin Japani, Puola ja Portugali sen kieltävät sen tyystin. Kuitenkin melkein kaikkien maiden lainsäädäntö edellyttää lupamenettelyn aseiden hallussapitoon aluksella ja joistakin lippuvaltioista löytyy rajoituksia turvapalveluja tarjoavan tahon rekisteröimiseen kyseessä olevaan valtioon tai henkilöstön koulutuksen hyväksyttämistä paikallisiin säädöksiin. Seuraavassa taulukossa on esimerkkejä eri lippuvaltioiden lainsäädännöistä sekä niiden mahdollistamia käytänteitä (Liite 1). On kuitenkin huomioitava, että valtiot muuttavat lainsäädäntöään jatkuvasti. Useiden maiden ohjeissa näkyi turvahenkilöstön ja aseiden salliminen, mutta samaan aikaan aseiden käyttöä ei suositeltu.

3 RAHTAUSSOPIMUKSET

3.1 Rahtausopimus kuljetussopimuksena

Sopimus jolla aluksen omistaja tai omistajan edustaja antaa aluksen rahtaaajan käyttöön on rahtausopimus. Aika ja rahtausopimuksessa aluksen hallinnointi pysyy omistajalla tai omistajan edustajalla, rahtitilan siirtyessä rahtaaajan käyttöön. (Encyclopedia Britannica, 2014)

Rahtausopimustyyppinä on useita joita käytetään erilaisissa tilanteissa yritysten tarpeet ja aluksen ominaisuudet huomioiden. Matka ja aikarahtaukset ovat yleisimmin käytetyt ja näiden kehyksien sisältä löytyy eri lasteille ja alustyypeille räätälöityjä sopimuksia. Sopimus pohjia tarjoavat tahot kuten BIMCO ja INTERTANKO, jotka tarjoavat laajan valikoiman sopimus pohjia erilaisiin tarpeisiin esim. viljalastit, hinaukset, kemikaali. Nämä lastit vaativat erityisiä toimenpiteitä, joista on valmis maininta sopimus pohjassa. (BIMCO, 2013)

3.2 Matkarahtaus

Matkarahtauksessa rahtaaaja eli lastinantaja vuokraa aluksen lastitilan tai osan lastitilasta kuljettaakseen lastia satamien välillä. Merilain 1994/674 mukaan matkarahtaukseksi katsotaan rahtausta, jossa rahti määritetään matkan perusteella.

Matkarahtauksessa kulut kuljetuksen viivästyisestä kantaa lastinkuljettaja. Kuljetuksen viivästyessä rahtaaajalta ei voi vaatia korvausta viivästyksestä, koska rahti määräytyy matkan perusteella. Lastinkuljettaja voi haluta välttää korkeamman riskin alueita, kuitenkin lastinkuljettaja on velvoitettu olemaan eroamatta reitistä muuten kuin hengen tai omaisuuden pelastus tarkoituksessa. Riskialueen välttäminen voi johtaa sopimusrikkomukseen. (Aydin, 2011)

3.3 Aikarahtaus

Aikarahtauksessa rahtaaaja eli lastinantaja vuokraa aluksen lastitilan kuljettaakseen lastia määrittelemänsä ajan. Aikarahtaus on siis eräänlainen vuokrasopimus minkä aikana rahtaaaja määrittää alukselle lastaus ja purkaus satamat. Merilain 1994/674 mukaan aikarahtaukseksi katsotaan rahtausta jossa rahti määritetään ajan perusteella.

Aikarahtaussojimuksissa on yleensä off-hire klausuuli, joka estää rahdin maksamisen jatkumisen kun rahdattu alus on rahtaaajan käyttämättömissä. Käyttämättömissä oleminen voi johtua aluksen huonosta kunnosta tai muista poikkeamista jotka aiheuttavat korjaus tarpeen jolloin alus on korjauksissa esim. telakalla tai viranomaisen pysäyttämänä korjauksien ajaksi. (Aydin, 2011)

Torjuntakeinojen käyttäminen jää aluksen päällikön harkintaan riskialueelle mentäessä. Päällikkö voi muuttaa aluksen kulkemaa reittiä, jos siihen on perustellut syyt. Syiden perustelut täytyy olla todistettavissa, ja päällikölle jää todistustaakka jos asiaa selvitetään oikeudessa. Hyväksyttäviä syitä voi olla esim. IMO:n ohjeistukset ja tiedonannot alueiden merirosvohyökkäyksistä. (Aydin, 2011)

Aikarahtauksessa rahtaaaja määrittää purku- ja lastaussatamat joihin rahdinkuljettaja on velvoitettu kulkemaan. Useimmat sopimukset sisältävät kohdan, jonka mukaan kyseiset satamat ovat turvallisia. Turvallisiksi satamiksi luetaan satamat, joihin alus voi mennä ja palata ilman että siihen kohdistuu vaara joka ei ole vältettävissä hyvällä navigoinnilla sekä hyvää merimiestapaa noudattaen. Sanamuodot ja sisältö vaihtelevat sopimus pohjasta riippuen. Mikäli satamasta tulee turvaton, on rahtaaaja velvollinen määrittämään vaihtoehtoisen sataman. (Aydin, 2011)

3.4 Sotariskilausekkeet

Sotariskilausekkeet on tehty mahdollistamaan kaupankäynti levottomilla alueilla, ja maailmanpolitiikan myllerryksessä jostakin alueesta saattaa tulla levoton aluksen matkan aikana. BIMCO:n sotariski lausekkeet CONWARTIME ja VOYWAR uudistettiin 2013. Edellinen uudistus oli vuonna 2004. Oikeudenkäynnit ja käytäntö

kaupassa aiheuttivat paineen uudistetuille lausekkeille. Uudistukset on viety vakio rahtaussopimuksiin. (BIMCO, 2013)

VOYWAR 2013

Lausekkeet ovat tarkoitettu kansainväliseen kauppaan ja ne ovat siksi englanninkielisiä, kuitenkin olen lisännyt lausekkeen alle suomenkielisen selvityksen lausekkeen sisällöstä. Lausekkeen käännös on tekijän oma tulkinta ja on tarkoitettu vain antamaan osviittaa lausekkeen sisällöstä eikä ole virallinen käännös.

VOYWAR 2013 War Risks Clause for Voyage Chartering

(a) For the purpose of this Clause, the words:

“(i) "Owners" shall include the shipowners, bareboat charterers, disponent owners, managers or other operators who are charged with the management of the Vessel, and the Master; and (BIMCO, 2013)

Omistajat käsittää aluksenomistajat, bareboat rahtaatijat, hoito-omistaja, hallinnoivat tai muut operaattorit jotka vastaavat aluksen hallinnoinnista sekä aluksen päällikkö.

“(ii) "War Risks" shall include any actual, threatened or reported: War, act of war, civil war or hostilities; revolution; rebellion; civil commotion; warlike operations; laying of mines; acts of piracy and/or violent robbery and/or capture/seizure (hereinafter "Piracy"); acts of terrorists; acts of hostility or malicious damage; blockades (whether imposed against all vessels or imposed selectively against vessels of certain flags or ownership, or against certain cargoes or crews or otherwise howsoever), by any person, body, terrorist or political group, or the government of any state or territory whether recognised or not, which, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, may be dangerous or may become dangerous to the Vessel, cargo, crew or other persons on board the Vessel.”(BIMCO, 2013)

Sotariskiksi lasketaan kaikki; oikea, uhattu tai raportoitu; sota, sotatoimi, sisällissota tai vihollisuudet, vallankumous, kapina, epäjärjestys, sodan kaltaiset toimet; miinojen

lasku, merirosvous, väkivaltainen ryöstö, ja/tai pidätys/kaappaus (toisin sanoen merirosvous), terroristien toimet, vihollisuudet tai pahanilkinen vahinko, saarto (joka kohdistuu yhteen tai useampaan alukseen tietyn lipun alla tai omistuksessa tai tiettyjä lasteja tai miehistöjä kohtaan), kenenkä henkilön tahansa toimesta, tai ryhmittymän tai muun tahon toimesta jonka päällikkö tarkasti harkittuaan katsoo uhkaavan tai voivan muuttua uhkaavaksi alukselle, lastille, miehistölle tai muulle henkilöstölle.

“(b) If at any time before the Vessel commences loading, it appears that, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, performance of the Contract of Carriage, or any part of it, may expose the Vessel, cargo, crew or other persons on board the Vessel to War Risks, the Owners may give notice to the Charterers cancelling this Contract of Carriage, or may refuse to perform such part of it as may expose the Vessel, cargo, crew or other persons on board the Vessel to War Risks; provided always that if this Contract of Carriage provides that loading or discharging is to take place within a range of ports, and at the port or ports nominated by the Charterers the Vessel, cargo, crew, or other persons on board the Vessel may be exposed to War Risks, the Owners shall first require the Charterers to nominate any other safe port which lies within the range for loading or discharging, and may only cancel this Contract of Carriage if the Charterers shall not have nominated such safe port or ports within 48 hours of receipt of notice of such requirement.” (BIMCO, 2013)

mikäli ennen lastauksen alkamista ilmenee että päällikön/omistajan tarkan harkinnan jälkeen sopimuksen täyttäminen voi altistaa aluksen, lastin tai henkilöstön sotariskille voi omistaja peruttaa sopimuksen. Tästä pitää ilmoittaa rahtiajalle joka ilmoittaa vaihtoehtoisen sataman 48 tunnin sisällä. Omistaja voi mitätöidä sopimuksen vain jos rahtiaja ei ilmoita vaihtoehtoista satamaa.

“(c) The Owners shall not be required to continue to load cargo for any voyage, or to sign bills of lading, waybills or other documents evidencing contracts of carriage for any port or place, or to proceed or continue on any voyage, or on any part thereof, or to proceed through any canal or waterway,

or to proceed to or remain at any port or place whatsoever, where it appears, either after the loading of the cargo commences, or at any stage of the voyage thereafter before the discharge of the cargo is completed, that, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, the Vessel, cargo, crew or other persons on board the Vessel may be exposed to War Risks. If it should so appear, the Owners may by notice request the Charterers to nominate a safe port for the discharge of the cargo or any part thereof, and if within 48 hours of the receipt of such notice, the Charterers shall not have nominated such a port, the Owners may discharge the cargo at any safe port of their choice (including the port of loading) in complete fulfilment of the Contract of Carriage. The Owners shall be entitled to recover from the Charterers the extra expenses of such discharge and, if the discharge takes place at any port other than the loading port, to receive the full freight as though the cargo had been carried to the discharging port and if the extra distance exceeds 100 miles, to additional freight which shall be the same percentage of the freight contracted for as the percentage which the extra distance represents to the distance of 6 the normal and customary route, the Owners having a lien on the cargo for such expenses and freight.” (BIMCO, 2013)

omistaja ei ole velvollinen jatkamaan lastin lastausta, allekirjoittamaan konossementteja tai muita dokumentteja, jatkamaan matkaa tai pysymään jossain satamassa mikäli ilmenee että päällikön tarkan harkinnan mukaan alus, lasti tai miehistö voivat altistua sotariskille. Purkaus sataman ollessa turvaton rahtaaaja ilmoittaa vaihtoehtoisen turvallisen sataman 48 tunnin sisällä, mikäli rahtaaaja ei tätä nimeä, on omistajalla oikeus purkaa lasti valitsemaansa satamaan ja näin täyttää sopimuksen. Jos lisämatka on yli 100 merimailia, rahtaaaja on velvollinen korvaamaan suhteutetun korvauksen.

”(d) If at any stage of the voyage after the loading of the cargo commences, it appears that, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, the Vessel, cargo, crew or other persons on board the Vessel may be exposed to War Risks on any part of the route (including any canal or waterway) which is normally and customarily used in a voyage of the nature contracted for, and

there is another longer route to the discharging port, the Owners shall give notice to the Charterers that this route will be taken. In this event the Owners shall be entitled, if the total extra distance exceeds 100 miles, to additional freight which shall be the same percentage of the freight contracted for as the percentage which the extra distance represents to the distance of the normal and customary route.” (BIMCO, 2013)

mikäli jossain kohdassa matkaa lastauksen jälkeen ilmenee että päällikön huolellisen harkinnan jälkeen alus, lasti tai henkilöt aluksella voivat altistua sotariskille, missä tahansa matkan kohdassa, reitillä jota normaalisti käytetään tämän kaltaisessa kuljetuksessa matkallaan purkaussatamaan, ja vaihtoehtoinen pidempi reitti on olemassa, omistaja voi ohjata aluksen pidemmälle reitille rahtaaajaa tiedotettuaan. Jos matka ylittää 100 merimailia on omistaja oikeutettu lisäkorvaukseen joka suhteutetaan lisääntyneeseen matkaan.

”(e) (i) The Owners may effect War Risks insurance in respect of the Vessel and any additional insurances that Owners reasonably require in connection with War Risks and the premiums therefor shall be for their account.” (BIMCO, 2013)

Jos alus jatkaa kohti tai läpi alueen, joka on sotariskille altistunut, rahtaaajan tulee maksaa omistajalle kaikki sotariskivakuutukseen kohdistuvat kohtuulliset kulut jotka omistaja esittää.

“(ii) If, pursuant to the Charterers' orders, or in order to fulfil the Owners' obligation under this Charter Party, the Vessel proceeds to or through any area or areas exposed to War Risks, the Charterers shall reimburse to the Owners any additional premiums required by the Owners' insurers. If the Vessel discharges all of her cargo within an area subject to additional premiums as herein set forth, the Charterers shall further reimburse the Owners for the actual additional premiums paid from completion of discharge until the Vessel leaves such area or areas. The Owners shall leave the area or areas as soon as possible after completion of discharge.” (BIMCO, 2013)

mikäli omistaja täyttääkseen sopimuksen jatkaa aluksella alueelle, jossa se altistuu sotariskille, on rahtaaaja velvollinen korvaamaan korotetut vakuutusmaksut. Aluksen tulee jättää alue viipyilemättä lastauksen jälkeen.

“(iii) All payments arising under this Sub-clause (e) shall be settled within fifteen (15) days of receipt of Owners’ supported invoices.” (BIMCO, 2013)

Kaikki maksut jotka kohdistuvat alakohtaan (d) tulee maksaa viidentoista päivän kuluessa laskusta tai kuitista, kumpi ajankohta on ensin.

(f) The Vessel shall have liberty:

Aluksella on oikeus:

“(i) to comply with all orders, directions, recommendations or advice as to departure, arrival, routes, sailing in convoy, ports of call, stoppages, destinations, discharge of cargo, delivery, or in any other way whatsoever, which are given by the government of the nation under whose flag the Vessel sails, or other government to whose laws the Owners are subject, or any other government of any state or territory whether recognised or not, body or group whatsoever acting with the power to compel compliance with their orders or directions;” (BIMCO, 2013)

noudattaa kaikkia käskyjä, ohjeita ja suosituksia liittyen lähtöön, saapumiseen, reitteihin, saattueisiin, käyntisatamiin, pysähdyksiin, määränpäihin, lastin purkamiseen, aluksen palautukseen tai muuhun, jonka lippuvaltio tai omistajan kotivaltio tai siihen verrattavissa oleva päätätävävaltaa käyttävä taho antaa.

”(ii) to comply with the requirements of the Owners’ insurers under the terms of the Vessel’s insurance(s);” (BIMCO, 2013)

noudattaa rajoituksia ja määritelmiä liittyen omistajan alukselle hankkimaan vakuutukseen

“(iii) to comply with the terms of any resolution of the Security Council of the United Nations, the effective orders of any other Supranational body which has the right to issue and give the same, and with national laws aimed at enforcing the same to which the Owners are subject, and to obey the orders and directions of those who are charged with their enforcement;” (BIMCO, 2013)

noudattaa, Yhdistyneen kansakunnan (YK) tai muun samaa valtaa käyttävän tahon, tai kansallisen lainsäädäntöelimen, jotka koskevat aluksen omistajia, asettamia lakeja ja ehtoja.

“(iv) to discharge at any alternative port any cargo or part thereof which may expose the Vessel to being held liable as a contraband carrier;” (BIMCO, 2013)

purkaa lasti tai osia siitä, missä tahansa toisessa satamassa jos lastin katsotaan olevan salakuljetustavaraa

“(v) to call at any alternative port to change the crew or any part thereof or other persons on board the Vessel when there is reason to believe that they may be subject to internment, imprisonment, detention or similar measures;” (BIMCO, 2013)

pysähtyä missä tahansa vaihtoehtoisessa satamassa miehistön, miehistön osan tai muun henkilöstön vaihtoa varten. Jos on syytä epäillä että henkilö joutuu internoinnin, pidättämisen tai muun sellaisen toimesta.

“(vi) where cargo has not been loaded or has been discharged by the Owners under any provisions of this Clause, to load other cargo for the Owners' own benefit and carry it to any other port or ports whatsoever, whether backwards or forwards or in a contrary direction to the ordinary or customary route.” (BIMCO, 2013)

mikäli lastia ei ole lastattu tai se on jo purettu, omistajalla on oikeus lastata omaan lukuunsa toinen lasti ja kuljettaa se mihinkä tahansa satamaan reitillä.

“(g) The Charterers shall indemnify the Owners for claims arising out of the Vessel proceeding in accordance with any of the provisions of Sub-clauses (b)

to (f) which are made under any bills of lading, waybills or other documents evidencing contracts of carriage.” (BIMCO, 2013)

Rahtaaajan tulee hyvittää omistajalle kaikki vaateet, jotka nousevat aluksen jatkamisesta, ehtojen (b) lähtien (h) päättyen, jotka on tehty mistä tahansa konossementista, rahtikirjasta tai muusta asiakirjasta joka todistaa kuljetussopimusta.

“(h) When acting in accordance with any of the provisions of Sub-clauses (b) to (f) of this Clause anything is done or not done, such shall not be deemed to be a deviation, but shall be considered as due fulfilment of the Contract of Carriage.” (BIMCO, 2013)

Tämän kohdan noudattamiseksi tehty tai tekemättä jättäminen ei katsota poikkeamiseksi, vaan katsotaan rahtaussopimuksen täyttämiseksi. Tämän kohdan ollessa ristiriidassa jonkun kohdan kanssa pysyy tämä kohta voimassa. (BIMCO, 2013)

Conwartime 2013

Lausekkeet ovat tarkoitettu kansainväliseen kauppaan ja ne ovat siksi englanninkielisiä, kuitenkin olen lisännyt lausekkeen alle suomenkielisen selvityksen lausekkeen sisällöstä. Lausekkeen käännös on tekijän oma tulkinta ja on tarkoitettu vain antamaan osviittaa lausekkeen sisällöstä eikä ole virallinen käännös.

For the purpose of this Clause, the words:

“(i) “Owners” shall include the shipowners, bareboat charterers, disponent owners, managers or other operators who are charged with the management of the Vessel, and the Master; and” (BIMCO, 2013)

Omistajat käsittää aluksenomistajat, bareboat rahtaaajat, hoito-omistaja, hallinnoivat tai muut operaattorit jotka vastaavat aluksen hallinnoinnista sekä aluksen päällikkö.

“(ii) “War Risks” shall include any actual, threatened or reported: war, act of war, civil war or hostilities; revolution; rebellion; civil commotion; warlike operations; laying of mines; acts of piracy and/or violent robbery and/or capture/seizure (hereinafter “Piracy”); acts of terrorists; acts of hostility or malicious damage; blockades (whether imposed against all

vessels or imposed selectively against vessels of certain flags or ownership, or against certain cargoes or crews or otherwise howsoever), by any person, body, terrorist or political group, or the government of any state or territory whether recognised or not, which, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, may be dangerous or may become dangerous to the Vessel, cargo, crew or other persons on board the Vessel.” (BIMCO, 2013)

Sotariskiksi lasketaan kaikki; oikea, uhattu tai raportoitu; sota, sotatoimi, sisällissota tai vihollisuudet, vallankumous, kapina, epäjärjestys, sodan kaltaiset toimet; miinojen lasku, merirosvous, väkivaltainen ryöstö, ja/tai pidätys/kaappaus (toisin sanoen merirosvous), terroristien toimet, vihollisuudet tai pahanilkinen vahinko, saarto (joka kohdistuu yhteen tai useampaan alukseen tietyn lipun alla tai omistuksessa tai tiettyjä lasteja tai miehistöjä kohtaan), kenenkä henkilön tahansa toimesta tai ryhmittymän tai muun tahon toimesta jonka päällikkö tarkasti harkittuaan katsoo uhkaavan tai voivan muuttua uhkaavaksi alukselle, lastille, miehistölle tai muulle henkilöstölle.

“(b) The Vessel shall not be obliged to proceed or required to continue to or through, any port, place, area or zone, or any waterway or canal (hereinafter “Area”), where it appears that the Vessel, cargo, crew or other persons on board the Vessel, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, may be exposed to War Risks whether such risk existed at the time of entering into this Charter Party or occurred thereafter. Should the Vessel be within any such place as aforesaid, which only becomes dangerous, or may become dangerous, after entry into it, the Vessel shall be at liberty to leave it.” (BIMCO, 2013)

Alus ei ole velvoitettu jatkamaan kohti tai läpi (väylä, satama, alue) alueen missä alus, lasti, miehistö tai muut aluksella olevat henkilöt, päällikön/omistajan tarkan harkinnan jälkeen, voivat altistua sotariskille, jos riski on olemassa tai noussut sen jälkeen kun tämä sopimus on solmittu. Jos alus jo sijaitsee edellä mainitun kaltaisessa paikassa sillä on vapaus lähteä.

“The Vessel shall not be required to load contraband cargo, or to pass through any blockade as set out in Sub-clause (a), or to proceed to an Area where it may be subject to search and/or confiscation by a belligerent.” (BIMCO, 2013)

Alus ei ole velvoitettu lastaamaan salakuljetustavaraa, menemään saarron läpi joka määritetään alakohdassa (a), tai jatkamaan alueelle jossa siihen voi vihamielinen takavarikko

” (d) If the Vessel proceeds to or through an Area exposed to War Risks, the Charterers shall reimburse to the Owners any additional premiums required by the Owners' insurers and the costs of any additional insurances that the Owners reasonably require in connection with War Risks.” (BIMCO, 2013)

Jos alus jatkaa kohti tai läpi alueen joka on sotariskille altistunut, rahtaaajan tulee maksaa omistajalle kaikki sotariskivakuutukseen kohdistuvat kohtuulliset kulut jotka omistaja esittää.

“(e) All payments arising under Sub-clause (d) shall be settled within fifteen (15) days of receipt of Owners' supported invoices or on redelivery, whichever occurs first.” (BIMCO, 2013)

Kaikki maksut jotka kohdistuvat alakohtaan (d) tulee maksaa viidentoista päivän kuluessa laskusta tai laskun uudelleen ohjaamisesta, kumpi ajankohta on ensin.

“(f) If the Owners become liable under the terms of employment to pay to the crew any bonus or additional wages in respect of sailing into an Area which is dangerous in the manner defined by the said terms, then the actual bonus or additional wages paid shall be reimbursed to the Owners by the Charterers at the same time as the next payment of hire is due, or upon redelivery, whichever occurs first.” (BIMCO, 2013)

Jos omistaja on velvollinen maksamaan korkeampia maksuja miehistölle sotariskialueelle menemisen johdosta, rahtaaaja on velvollinen hyvittämään tämän omistajalle seuraavan maksuerän yhteydessä tai aluksen palautuksen yhteydessä, kumpi hyvänsä tulee ensin.

(g) The Vessel shall have liberty:

Aluksella on oikeus:

“(i) to comply with all orders, directions, recommendations or advice as to departure, arrival, routes, sailing in convoy, ports of call, stoppages, destinations, discharge of cargo, delivery, or in any other way whatsoever, which are given by the government of the nation under whose flag the Vessel sails, or other government to whose laws the Owners are subject, or any other government of any state or territory whether recognised or not, body or group whatsoever acting with the power to compel compliance with their orders or directions;” (BIMCO, 2013)

noudattaa kaikkia käskyjä, ohjeita ja suosituksia liittyen lähtöön, saapumiseen, reitteihin, saattueisiin, käyntisatamiin, pysähdyksiin, määränpäihin, lastin purkamiseen, aluksen palautukseen tai muuhun jonka lippuvaltio tai omistajan kotivaltio tai siihen verrattavissa oleva päätäntävaltaa käyttävä taho antaa.

“(ii) to comply with the requirements of the Owners’ insurers under the terms of the Vessel’s insurance(s);” (BIMCO, 2013)

noudattaa rajoituksia ja määritelmiä liittyen omistajan alukselle hankkimaan vakuutukseen

“(iii) to comply with the terms of any resolution of the Security Council of the United Nations, the effective orders of any other Supranational body which has the right to issue and give the same, and with national laws aimed at enforcing the same to which the Owners are subject, and to obey the orders and directions of those who are charged with their enforcement;” (BIMCO, 2013)

noudattaa Yhdistyneen kansakunnan (YK) tai muun samaa valtaa käyttävän tahon tai kansallisen lainsäädäntö elimen, jotka koskevat aluksen omistajia, asettamia lakeja ja ehtoja.

“(iv) to discharge at any alternative port any cargo or part thereof which may expose the Vessel to being held liable as a contraband carrier;” (BIMCO, 2013)

purkaa lasti tai osia siitä, missä tahansa toisessa satamassa, jos lastin katsotaan olevan salakuljetustavaraa

“(v) to call at any alternative port to change the crew or any part thereof or other persons on board the Vessel when there is reason to believe that they may be subject to internment, imprisonment, detention or similar measures” (BIMCO, 2013).

pysähtyä missä tahansa vaihtoehtoisessa satamassa miehistön, miehistön osan tai muun henkilöstön vaihtoa varten. Jos on syytä epäillä että henkilö joutuu internoinnin, pidättämisen tai muun sellaisen toimesta.

“(h) If in accordance with their rights under the foregoing provisions of this Clause, the Owners shall refuse to proceed to the loading or discharging ports, or any one or more of them, they shall immediately inform the Charterers. No cargo shall be discharged at any alternative port without first giving the Charterers notice of the Owners’ intention to do so and requesting them to nominate a safe port for such discharge. Failing such nomination by the Charterers within 48 hours of the receipt of such notice and request, the Owners may discharge the cargo at any safe port of their own choice. All costs, risk and expenses for the alternative discharge shall be for the Charterers’ account.” (BIMCO, 2013)

mikäli omistaja, klausuulissa mainittujen ehtojen mukaan, kieltäytyy jatkamasta lastaus- tai purkaussatamaan yhteenkään nimetyistä tulee rahtaaajalle antaa tiedoksi. Lastia ei pureta vaihtoehtoiseen satamaan ilman ilmoitusta rahtaaajalle, omistajan toimesta vaan omistaja pyytää rahtaaajaa nimeämään vaihtoehtoisen turvallisen sataman. Mikäli rahtaaaja ei nimeä 48 tunnin kuluessa vaihtoehtoista turvallista satamaa, omistajan ilmoituksesta omistajalla on oikeus purkaa lasti itse valitsemaansa turvalliseen satamaan. Kaikki kulut ja riskit tulee rahtaaajan kattaa kyseisen vaihtoehtoiseen satamaan lastin purkamisesta.

“(i) The Charterers shall indemnify the Owners for claims arising out of the Vessel proceeding in accordance with any of the provisions of Sub-clauses (b) to (h) which are made under any bills of lading, waybills or other documents evidencing contracts of carriage.” (BIMCO, 2013)

Rahtaaajan tulee hyvittää omistajalle kaikki vaateet jotka nousevat aluksen jatkamisesta, ehtojen (b) lähtien (h) päättyen, jotka on tehty mistä tahansa konossementista, rahtikirjasta tai muusta asiakirjasta joka todistaa kuljetussopimusta.

“(j) When acting in accordance with any of the provisions of Sub-clauses (b) to (h) of this Clause anything is done or not done, such shall not be deemed a deviation, but shall be considered as due fulfilment of this Charter Party.”
(BIMCO, 2013)

Tämän kohdan noudattamiseksi tehty tai tekemättä jättäminen ei katsota poikkeamiseksi, vaan katsotaan rahtaus sopimuksen täyttämiseksi. Tämän kohdan ollessa ristiriidassa jonkun kohdan kanssa pysyy tämä kohta voimassa. (BIMCO,2013)

3.5 Piratismisopimuslausekkeet

Sopimuslausekkeet, jotka voidaan lisätä rahtaus sopimukseen, ja ovat räätälöity BIMCO:n toimesta, on listattu edelle. Lausekkeiden tarkoituksena on selventää rahtaus sopimusten tulkintaa ja ne ovat tarkoitettu sopimuksiin joihin kohdistuu merirosvouksen uhka. Erityisiä sopimus pohjia piratismiriskialueelle ei ole tehty vaan jo olemassa oleviin sopimus pohjiin voidaan lisätä vastuuta selventävät lisäehdot. Lausekkeet ovat tehty käytettäväksi aikarahtaus sopimuksissa. Kuitenkin lausekkeet voidaan yliviivata normaalin sopimus käytännön mukaan, sopimus osapuolien niin päättäessä.

Lausekkeet ovat tarkoitettu kansainväliseen kauppaan ja ovat siksi englanninkielisiä. Lausekkeen alle olen lisännyt suomenkielisen selvityksen lausekkeen sisällöstä. Lausekkeen käännös on tekijän oma tulkinta ja on tarkoitettu vain antamaan osviittaa lausekkeen sisällöstä eikä ole virallinen käännös.

“(a) The Vessel shall not be obliged to proceed or required to continue to or through, any port, place, area or zone, or any waterway or canal (hereinafter “Area”) which, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, is dangerous to the Vessel, cargo, crew or other persons on board the Vessel

due to any actual, threatened or reported acts of piracy and/or violent robbery and/or capture/seizure (hereinafter “Piracy”), whether such risk existed at the time of entering into this Charter Party or occurred thereafter. Should the Vessel be within any such place as aforesaid which only becomes dangerous, or may become dangerous, after entry into it, the Vessel shall be at liberty to leave it.” (BIMCO, 2013)

Alus ei ole velvollinen kulkemaan kohti tai läpi satamaa, paikkaa, aluetta tai väylää joka aluksen päällikön tai omistajan harkinnan mukaan, on vaarallinen alukselle, lastille, miehistölle tai aluksella oleville muille henkilöille. Raportoidun olemassa olevan hyökkäyksen riskin ollessa aiheellinen sopimuksen tekohetkellä tai on tapahtunut sen jälkeen. Aluksen jo ollessa alueella jossa edellä mainittu riski on, on alus vapaa poistumaan alueelta.

“(b) If in accordance with sub-clause (a) the Owners decide that the Vessel shall not proceed or continue to or through the Area they must immediately inform the Charterers. The Charterers shall be obliged to issue alternative voyage orders and shall indemnify the Owners for any claims from holders of the Bills of Lading or third parties caused by waiting for such orders and/or the performance of an alternative voyage. Any time lost as a result of complying with such orders shall not be considered off-hire.” (BIMCO, 2013)

Aluksen omistajan päättäessä, että alus ei mene alueelle tai jatka sen kautta kulkua, on rahtiajalle välittömästi annettava ilmoitus. Rahtiaja on velvoitettu antamaan uudet määräykset matkan jatkosta ja on velvollinen hyvittämään omistajille kaikki vaateet, jotka konossementin haltija esittää, tai kolmansien osapuolten esittämät vaateet, jotka johtuvat odottamisesta tai uusien matkaohjeiden sisällöstä. Aika, joka käytetään ohjeiden toteuttamiseksi, pidetään oikeutettuna rahtiin.

“(c) If the Owners consent or if the Vessel proceeds to or through an Area

exposed to the risk of Piracy the Owners shall have the liberty:” (BIMCO, 2013)

Mikäli omistaja suostuu jatkamaan alueelle jossa merirosvouksen riski on, on omistajalla oikeus seuraaviin seikkoihin:

“(i) to take reasonable preventative measures to protect the Vessel, crew and cargo including but not limited to re-routeing within the Area, proceeding in convoy, using escorts, avoiding day or night navigation, adjusting speed or course, or engaging security personnel and/or deploying equipment on or about the Vessel (including embarkation/disembarkation).” (BIMCO, 2013)

suorittaa harkittuja toimia suojellakseen alusta, miehistöä, lastia sisältäen; matkasuunnitelman muutoksen alueen sisällä, hakeutumisen saattueeseen, saattajien käyttämisen, päivä- tai yönavigoinnin välttämisen, kurssin ja nopeuden muutokset, turvahenkilöstön käyttämisen ja torjuntavälineiden käytön, sisältäen aluksesta poistumisen tai alukseen astumisen.

“(ii) to comply with the requirements of the Owners’ insurers under the terms of the Vessel’s insurance(s);” (BIMCO, 2013)

täyttää ehdot, jotka vakuuttaja on aluksen omistajalle määrännyt.

“(iii) to comply with all orders, directions, recommendations or advice given by the Government of the Nation under whose flag the Vessel sails, or other Government to whose laws the Owners are subject, or any other Government, body or group (including military authorities) whatsoever acting with the power to compel compliance with their orders or directions; and” (BIMCO, 2013)

noudattaa käskyjä, suosituksia, ohjeita ja neuvoja joita aluksen lippuvaltio, aluksen omistajan kotivaltio tai mikä tahansa viranomaistaho (mukaan lukien sotilasviranomaiset) antaa.

“(iv) to comply with the terms of any resolution of the Security Council of the United Nations, the effective orders of any other Supranational body which has the right to issue and give the same, and with national laws aimed at enforcing the same to which the Owners are subject, and to obey the orders and directions of those who are charged with their enforcement;” (BIMCO, 2013)

noudattaa YK:n turvallisuusneuvoston tai minkä tahansa muun ylikansallisen päätöselimen, jolla on oikeus määrätä verrattavia määräyksiä, päätöslauselmia. Noudattaa kansallisia lakeja joihin aluksen omistaja on velvoitettu sekä noudattaa niiden tahojen määräyksiä ja ohjeita jotka lakia toimeenpanevat.

“and the Charterers shall indemnify the Owners for any claims from holders of Bills of Lading or third parties caused by the Vessel proceeding as aforesaid, save to the extent that such claims are covered by additional insurance as provided in sub-clause (d)(iii).” (BIMCO, 2013)

Rahtaaja on velvoitettu hyvittämään aluksen omistajille kaikki vaateet, joita konossementin haltija tai kolmas osapuoli esittää paitsi siltä osin, että vaateille on otettu lisävakuutus kuten kohdassa (d)(iii).

“(d) Costs

(i) If the Vessel proceeds to or through an Area where due to risk of Piracy additional costs will be incurred including but not limited to additional personnel and preventative measures to avoid Piracy, such reasonable costs shall be for the Charterers’ account. Any time lost waiting for convoys, following recommended routeing, timing, or reducing speed or taking

measures to minimise risk, shall be for the Charterers' account and the Vessel shall remain on hire;" (BIMCO, 2013)

(d) Kulut

Mikäli alus kulkee kohti aluetta tai alueella, jossa merirosvouksen riski on olemassa, on rahtaaaja velvoitettu korvaamaan kohtuulliset kulut, jotka aiheutuvat torjuntakeinojen käytöstä ja turvahenkilöstön käytöstä. Aika, joka käytetään odottaen saattuetta, seuraten neuvottua uutta reittiä, muuttaen nopeutta tai käyttäen torjuntakeinoja vaaran välttämiseksi kuuluu rahdin kuljettamiseen ja täten alus säilyy rahdattuna.

"(ii) If the Owners become liable under the terms of employment to pay to the crew any bonus or additional wages in respect of sailing into an area which is dangerous in the manner defined by the said terms, then the actual bonus or additional wages paid shall be reimbursed to the Owners by the Charterers;" (BIMCO, 2013)

Mikäli aluksen omistaja on velvoitettu maksamaan miehistölle korotettua palkkaa tai muuta korvausta joka johtuu riskialueelle menemisestä, on rahtaaaja velvoitettu korvaamaan kulut kokonaisuudessaan aluksen omistajalle.

"(iii) If the Vessel proceeds to or through an Area exposed to the risk of Piracy, the Charterers shall reimburse to the Owners any additional premiums required by the Owners' insurers and the costs of any additional insurances that the Owners reasonably require in connection with Piracy risks which may include but not be limited to War Loss of Hire and/or maritime K&R." (BIMCO, 2013)

Mikäli alus kulkee riskialueella tai riskialuetta kohti on rahtaaaja velvoitettu korvaamaan korotetut vakuutusmaksut ja muut lisävakuutukset, joita aluksen omistaja harkitusti tarvitsee merirosvoukseen liittyen, aluksen omistajalle.

“(iv) All payments arising under Sub-clause (d) shall be settled within fifteen (15) days of receipt of Owners’ supported invoices or on redelivery, whichever occurs first. ” (BIMCO, 2013)

Kulut, jotka aiheutuvat kohdasta (d) tulee maksaa viidentoista (15) päivän sisällä siitä kun aluksen omistaja toimittaa kuitin, laskun tai lasku uudelleen ohjataan.

“(e) If the Vessel is attacked by pirates any time lost shall be for the account of the Charterers and the Vessel shall remain on hire.” (BIMCO, 2013)

Mikäli alus joutuu merirosvois hyökkäyksen kohteeksi, pysyy alus rahdattuna.

“(f) If the Vessel is seized by pirates the Owners shall keep the Charterers closely informed of the efforts made to have the Vessel released. The Vessel shall remain on hire throughout the seizure and the Charterers’ obligations shall remain unaffected, except that hire payments shall cease as of the ninety-first (91st) day after the seizure until release. The Charterers shall pay hire, or if the Vessel has been redelivered, the equivalent of Charter Party hire, for any time lost in making good any damage and deterioration resulting from the seizure. The Charterers shall not be liable for late redelivery under this Charter Party resulting from the seizure of the Vessel.” (BIMCO, 2013)

Jos alus joutuu merirosvojen haltuun, on omistaja velvoitettu pitämään rahtaaaja tiedotettuna toimista vapauttaa alus. Alus pysyy rahdattuna kaappauksen ajan, mutta rahtausmaksut keskeytetään kaappauksen 91 päivästä aluksen vapauttamiseen. Rahtaaaja on velvoitettu maksamaan rahtausopimuksen mukaista korvausta korjauksien ajalta ja korjaukset jotka johtuvat kaappauksesta. Rahtaaaja ei ole velvollinen korvaamaan lisäkuluja myöhästyneestä aluksen palautuksesta.

“(g) If in compliance with this Clause anything is done or not done, such shall not be deemed a deviation, but shall be considered as due fulfilment of this Charter Party. In the event of a conflict between the provisions of this Clause and any implied or express provision of the Charter Party, this Clause shall prevail.” (BIMCO, 2013)

Tämän kohdan noudattamiseksi tehty tai tekemättä jättäminen ei katsota poikkeamiseksi, vaan katsotaan rahtaus sopimuksen täyttämiseksi. Tämän kohdan ollessa ristiriidassa jonkun kohdan kanssa pysyy tämä kohta voimassa. (BIMCO, 2013)

4 OIKEUTAPAUKSIA JOTKA JOHTIVAT UUSIIN LAUSEKKEISIIN

Kiistatilanteita, jotka aiheutuivat merirosvouksen torjuntakeinojen käytöstä, on ollut useita. Kiistat ovat muodostuneet rahtaaajan ja lastinkuljettajan välille, kun aluksen omistaja eli lastinkuljettaja ja rahtaaaja ovat olleet erimieltä vastuun ja kulujen jaosta merirosvohyökkäyksestä tai merirosvouksentorjuntakeinojen käytöstä.

Rahtaus sopimuksen voimassa pysyminen kaappauksen aikana ja riskialueiden välttämistä aiheutuneet lisäkulut ovat olleet kiistakapuloina. Oikeudenkäynneissä on käsitelty rahtaus sopimuksen sisältöä ja sopimuksien lausekkeiden sanamuodoista on väitelty. Oikeustapaukset on lyhyesti esitelty edellä, tapauksen aluksen nimen ollessa otsikkona.

4.1 Captain Stefanos

Oikeudenkäynti tapahtui Lontoon merioikeudessa 13.3.2012. Jutussa kantajana oli aluksen omistajayhtiö, Osmium Shipping Corporation ja vastaajana rahtaaaja, Cargill International SA. Omistaja ja rahtaaaja sopivat rahtaus sopimuksen 28.8.2011 aikeenaan kuljettamaan täysi lasti Etelä-Afrikasta Välimerelle. Seuraavana päivänä rahtaaaja antoi määräyksen alukselle lastata hiiltä Etelä-Afrikan Richards Bay nimisestä satamasta Italian Brindisiin, reitin kulkiessa Suezin kanavan kautta. 13. syyskuuta alus lastasi noin 62 tuhatta tonnia hiiltä ja 14. syyskuuta alus lähti satamasta kohti Suezin kanavaa, kulki Intian valtameren pitkin ja näin ohittaen Somalian rannikon. 21. syyskuuta somalimerirosvot kaappasivat aluksen. Alus vapautettiin 6. joulukuuta omistajan maksamia huomattavia lunnaita vastaan. Alus purki lastin Kroatiassa ja Italian itärannikolla ja palautettiin omistajan käyttöön 5. tammikuuta 2009 Maltaan ankkuripaikalla.

Oikeudessa puitiin asiaa oliko alus ”off-hire” 21.9 - 6.12. eli oliko aluksen omistaja velvollinen korvaamaan menetetyt ajan ja kantamaan tapahtuneesta aiheutuneet kustannukset. Rahtaaaja vetosi sopimuksen Conwartime klausuuliin 56, jossa määritellään aluksen rikkoutumisesta, pidättämisestä ynnä muut aiheutuvat syyt.

Oikeuden päätös oli hylätä vaade koska sopimuksen klausuulissa ei erikseen määritelty pidätyksen tekijäksi viranomaistahoa vaan merirosvojen tekemä kaappaus täytti ehdot jolloin alus oli ”off-hire” eli rahtaajan käyttämättömissä jolloin omistaja ei ole velvoitettu saamaan ajalta maksua aluksen käytöstä ja joutuu kantamaan tapahtuneesta aiheutuneet kulut. (SHIPPING AND TRADE LAW, 2015)

4.2 Saldanha

Oikeudenkäynti tapahtui 11.6.2010 Lontoon merioikeudessa kantaja ollessa rahtaaja, Cosco Bulk Carrier Co Ltd ja vastaajana aluksen omistaja, Team-Up Owning Co Ltd. Alus oli aikarahdattuna rahtaajalle sopimuksella jonka pituus oli 47 - 50 kuukautta. Kyseinen alus on 225 metriä pitkä 75707 dwt irtolastialus. Rahtauksen aikana aluksen kulkiessa Suezin kanavan kautta ja näin ollen kulkien Somalian rannikon ohitse, se kaapattiin 22.2.2009 ja saavutti paikan jota voidaan verrata ennen kaappausta 2. toukokuuta 2009. Kaappauksen jälkeen alus ohjattiin merirosvojen toimesta Somalian rannikolle Eylin kaupungin lähistölle. Aluksen vapautumiseen johtavat tapahtumat eivät käyneet materiaalista ilmi.

Oikeudessa käsiteltiin, oliko alus ”off-hire” 22.2 – 2.5.2009 eli rahtaajan käyttämättömissä omistajan toiminnan johdosta. Asia ratkaistiin vastaajan hyväksi koska kantaja ei pystynyt näyttämään aluksen omistajan tai miehistön tehneen virheen tai muuten aiheuttaneen toiminnallaan kaappauksen. Rahtaaja ei myöskään pystynyt näyttämään toteen rahtausopimuksen ”off-hire” klausuuleista seikkaa joka olisi mahdollistanut rahdin maksamisesta pidättymisen. (SHIPPING AND TRADE LAW, 2015)

4.3 Triton Lark

Kantaja, Pasific Basin Limited rahtasi aluksen Triton Lark, vastaajalta Bulkhandling Handymax AS:ltä 29.8.2008 ja marraskuun alussa ohjeisti aluksen kulkemaan Hampurista Kiinaan Suezin kanavan kautta. Suezin kanavan kautta kulkeminen on lyhyin reitti alueiden välillä mutta tarkoittaen myös sitä että aluksen on kuljettava Adeninlahdella, altistuen näin mahdolliselle merirosvohyökkäykselle. Aluksen

omistaja kieltäytyi kulkemasta Adeninlahden kautta ja valitsi pidemmän reitin kiertäen Afrikan eteläkärjen lännestä itään.

Asia käsiteltiin tuomioistuimessa Lontoossa. Päätös oli aluksen omistajan kannalla ja näin ollen vahvisti aluksen omistajan oikeutta päättää mihin riskeihin aluksensa asettaa. Kuitenkin asiaa käsiteltiin tuomioistuimessa kahteen otteeseen. (INCE & CO, 2014)

4.4 Product Star

Kiistassa 26.3.1991 kantajana oli Abu Dhabi National Tanker Co (ADNATCO) ja vastaajana Product Star Shipping (The Product Star). ADNATCO oli rahdannut Product Star nimisen aluksen kuljettaakseen öljylasteja Bangladeshiin. Sopimuksen kesto oli 6 kuukautta +- 15 päivää sisältäen 6 kuukauden option. Sopimuksen mukaan operointialue käsitti kaikki maailman meret, poislukien Iran, Irak, Israel ja Etelä-Afrikka. Sopimuksen mukaan alus oli toimitettava Fujairah-nimiseen satamaan 20.4.1987 ja palautettava Arabianlahdelle/Intian alueelle sopimuksen päättyessä. Alus suoritti onnistuneesti neljä matkaa Ruwais-nimisen sataman ja Chittagong-nimisen sataman välillä.

31.8.1987 rahtaaja ilmoitti alukselle telexillä seuraavan sataman olevan Ruwais, johon lastinkuljettaja vastasi arvioidun saapumisajan olevan 12.9. Omistajayhtiö kuitenkin ilmoitti 9.9 Ruwaisin olevan turvaton satama ja pyysi rahtaajaa määrittämään toisen lastaussataman. 15.9 rahtaaja toisti reittiohjeensa ja lastaussataman olevan Ruwais ja samalla ilmoitti käyttävänsä sopimuksen option. Alueella vallitsi 1980 alkanut sota Iranin ja Irakin välillä.

Oikeuden päätöksellä rahtaaja voitti jutun ja sai vahingon korvauksia, lastinkuljettajalla ei katsottu olevan tarpeeksi näyttöä sataman turvattomuudesta. (Lloyds Law Reports, 2015)

5 YHTEENVETO

Rahtaus sopimusta solmittaessa lastille tai reitille, johon liittyy merirosvouksen muodostama riski, on otettava huomioon useita tekijöitä. Rahtaus sopimuksissa sovittavat ja jaettavat vastuut ja kulut selventävät toimintaa riskialueella toimittaessa, eikä osapuolilla ole niin suurta tarvetta hakea saataviaan oikeusteitse. Itse ajattelen tämän olevan sopimusneuvotteluja nopeuttava ja helpottava asia. Kuitenkaan mikään taho ei pakota lisäämään näitä lisäehtoja sopimuksiin, vaan niitä voidaan käyttää lisänä tai jättää pois.

Sotariskilausekkeiden ja piratismilausekkeiden erona on se että sotariskilausekkeet astuvat voimaan vakiosopimuksissa automaattisesti, kun olosuhteet niin määrittävät. Tämä mekanismi pätee vain silloin kun on käytetty vakiomuotoisia sopimus pohjia, joihin sotariskilausekkeet on sisällytetty. Piratismiklausuulit ovat vapaaehtoisia eikä samanlaista mekanismia niiden voimaan kytkeytymisestä ole. Klausuulit menevät ajoittain päällekkäin, mutta huomioitavaa on että sotariskiklausuulit eivät ota kantaa on-hire/off-hire tapauksiin. Piratismilausekkeet suojaavat paremmin aluksen omistajaa kulujen kasvaessa, mutta ei ota suoraan kantaa varustamossa käytettäviin torjuntakeinoihin. Torjuntakeinojen käyttö saattaa alentaa vakuutusmaksuja, mistä ei vakiosopimuksissa ole mainintaa kulujen jaosta. Materiaalihankinnat ja muutokset alukseen on siis sisällytettävä korkeampiin rahtihintoihin.

Merirosvouksen torjuntakeinoja on monia ja torjuntakeinojen käyttö on aina tapauskohtaista ja perustuu matkaa varten tehtävään riskiarvioon. Riskit määrittävät kuinka vakaviin ja raskaisiin toimenpiteisiin olisi ryhdyttävä, jotta matka olisi turvallinen alukselle, lastille ja miehistölle.

Vahtitehtävien lisääntyminen aiheuttaa miehistön kuormitusta sekä voi lisätä ylityötunteja. Vahtitehtävien suorittamiseen ei välttämättä omien kokemuksieni mukaan riitä aluksen minimimiehitys, etenkin jos aluksella toimitaan lepoaika määräyksien mukaan.

Aseiden käyttö tuo mukanaan lisätyötä lainsäädännön tulkitsemisen sekä lupasioiden muodossa. Aseiden mukana olo voi puolestaan lisätä uhkaa ja riskiä provosoiden hyökkääjiä entisestään (IMO, 2011).

Merirosvouksen riskialueilla toimittaessa katson järkeväksi suorittaa perusteellisia riskiarvioita sekä muodostaa suunnitelma ja määrittää varustamon hyväksymät torjuntatoimenpiteet ja käytännöt, etenkin koskien matkalla tarvittavan miehistön määrää, koulutusta sekä aluksella toteutettavia harjoituksia.

Vahtitehtävien lisääntyminen nostaa miehityskustannuksia, lisääntyneinä työtunteina, ja jos miehistön määrää päätetään nostaa, kulut nousevat jo matkustuskuluista lähtien. Torjuntavälineiden käyttöä on tarpeen harjoitella, ja harjoitukset tuppaavat olemaan oman kokemukseni mukaan viimeinen paikka johon aikaa liikenee. Torjuntavälineet ja niihin tarvittavat materiaalit ovat kuluerä jo itsessään. Palopumppujen, lisävalaistuksen, välttelevien ohjailutoimenpiteiden käyttö tuottaa lisämenekkiä polttoaineessa. Korkeammat vakuutusmaksut, polttoainekulut väistettäessä riskialuetta tai turvahenkilöstön käyttö ovat huomattava lisäkustannus varustamon operoinnissa korkeamman riskin alueella.

Opinnäytetyö avasi omaa tietämystäni aiheesta. Sopimuslausekkeiden tutkiminen oli erityisen palkitsevaa aiheen ymmärtämisen kannalta. Lausekkeiden suomentaminen oli hankalaa, mutta näin sain paremman kuvan aiheen sisällöstä sekä lausekkeiden kytköksistä ja päällekkäisyyksistä.

LÄHTEET

Ampuma-aselaki 9.1.1998/1

<https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1998/19980001> Luettu 16.2.2015

Aydin Ismael, 2011. Piracy and its effects on charter party contracts, master thesis Lund University, <https://lup.lub.lu.se/student-papers/search/publication/1976626> Luettu 16.3.2015

Baltic and International Maritime Council, (BIMCO)

<https://www.bimco.org/Chartering.aspx> Luettu 16.3.2015

https://www.bimco.org/~media/Chartering/Special_Circulars/SC2013_05_R1.ashx Luettu 14.3.2015

Encyclopedia Britannica

<http://global.britannica.com/EBchecked/topic/107682/charter-party> Luettu 2.4.2015

Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 2009. Tutki ja kirjoita. Hämeenlinna: Kariston Kirjapaino Oy

IMO – GISIS tietokanta

<http://gisis.imo.org> Luettu 16.2.2015

Ince & Co

<http://incelaw.com/en/knowledge-bank/publications/commercial-court-clarifies-owners-obligations-under-the-conwartime-1993> Luettu 23.3.2015

International Maritime organization IMO, 2011. Best Management practices for Protection against Somalia Based Piracy BMP4.(IMO BMP4, 2011)

<http://www.imo.org/MediaCentre/HotTopics/piracy/Documents/1339.pdf>,
lettu 11.2.2015.

International Secure Systems Lab (ISECLAB, 2014)

http://www.iseclab.org/people/embyte/papers/ais_acsac14.pdf Luettu 25.2.2015

Kilpeläinen, Timo, poliisitarkastaja. Sähköpostiviestit tekijälle 19.1.2015. Tekijän hallussa.

Laki yksityisistä turvallisuuspalveluista

<https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2002/20020282> Luettu 16.2.2015

Liikenteen turvallisuusvirasto (TRAFI)

www.trafi.fi/merenkulku/turva-asiat_isps_ja_ism , luettu 12.2.2015

Lloyds Law Reports

https://www.ilaw.com/ilaw/browse_lawreports.htm?name=Lloyd%27s%20Law%20Reports&year=1991&volume=2

Maritime Security Centre horn of Africa

<http://www.mschoa.org/on-shore/home> Luettu 16.2.2015

Nato

www.shipping.nato.int Luettu 10.2.2015

Shipping and Trade Law

<http://www.shippingandtradelaw.com/shipping/piracy/osmium-shipping-corporation-v-cargill-international-sa-the-captain-stefanos-2012-ewhc-571-comm-56314.htm> Luettu 16.3.2015

<http://www.shippingandtradelaw.com/shipping/piracy/cosco-bulk-carrier-co-ltd-v-team-up-owning-co-ltd-the-mv-saldanha-2010-ewhc-1340-comm-32516.htm> Luettu 16.3.2015

Skuld.

http://www.skuld.com/Documents/Topics/Voyage_and_Port_Risks/Piracy/ICS-ECSA%20Private%20Armed%20Guards%20Flag%20State%20Laws%20June%202012.pdf Luettu 16.2.2015

UK Department For Transport,

Guidance to UK Flagged Shipping on Measures to Counter Piracy, Armed Robbery and Other Acts of Violence Against Merchant Shipping.

https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/3896/measures-to-counter-piracy.pdf Luettu 16.2.2015

Ulkoasianministeriö(2014)

[http://www.eduskunta.fi/triphome/bin/thw/?\\${APPL}=akirjat&\\${BASE}=akirjat&\\${THWIDS}=0.56/1423728296_305364&\\${TRIPPIFE}=PDF.pdf](http://www.eduskunta.fi/triphome/bin/thw/?${APPL}=akirjat&${BASE}=akirjat&${THWIDS}=0.56/1423728296_305364&${TRIPPIFE}=PDF.pdf)
Luettu 24.1.2015

LIITTEET

LIITE 1. Eri lippuvaltioiden käytäntöjä turvahenkilöstön käytöstä, sekä aseiden hallussapidosta. Lähde: SKULD

Maa	Turvahenkilöstön käyttö	Aseiden hallussapito aluksella
Antigua & Barbuda	Ei erikseen kielletä	Ei erikseen kielletä
Bermuda	Ei suositella	Ei erikseen kielletä
Bahamansaaret	Ei erikseen kielletä	Mahdollista
Belgia	Ei lainsäädäntö valmiina	Ei lainsäädäntöä valmiina
Kanada	Konsultoitava viranomaisia	Konsultoitava viranomaisia
Kiina	Ei lainsäädäntöä valmiina	Ei lainsäädäntöä valmiina
Kypros	Erikseen oma lainsäädäntö	Erikseen oma lainsäädäntö
Tanska	Luvan varainen	Luvan varainen
Ranska	Ei valmista lainsäädäntöä	Ei valmista lainsäädäntöä
Saksa	Lupia ei myönnetty	Lupia ei myönnetty
Kreikka	Lupamenettely	Tietyin ehdoin
HongKong	Suosittelua (tietyin ehdoin)	Ei suositella
Mansaari	Ei erikseen kielletä	Ei sallittu
Italia	Sallittu	Ei sallittu
Jamaika	Ei erikseen kielletä	Ei suositella
Japani	Kielletty	Kielletty
Liberia	Ei kielletä	Ei kielletä
Liettua	Ei valmista lainsäädäntöä	Ei valmista lainsäädäntöä
Malta	Lupamenettely	Lupamenettely
Marshallin saaret	Ei kielletä	Ei suositella
Alankomaat	Ei lainsäädäntöä	Lupamenettely
Norja	Ei kielletä	Lupamenettely
Panama	Lupamenettely	Ei kielletä
Puola	Sallittu	Kielletty

Portugali	Kielletty	Kielletty
Singapore	Ei kielletä	Ei kielletä
Espanja	Sallittu	Lupamenettely
Yhdistynyt Kuningaskunta	Ei rajoituksia	Lupamenettely
U.S.A	Mahdollista	Vain alle .50 kaliiberiset aseet