

SATAKUNNAN AMMATTIKORKEAKOULU



Annika Rintamäki

2008

MERENKULKIJOIDEN KRIMINALISOINTI

Merenkulku Rauma  
Merenkulun koulutusohjelma

## MERENKULKIJOIDEN KRIMINALISOINTI

Rintamäki, Eva Annika

Satakunnan ammattikorkeakoulu

Merenkulun koulutusohjelma

Ohjaaja: oik. lis. Peter Sandell

Huhtikuu 2008

UDK: 347.79

Sivumäärä: 35

Asiasanat: kriminalisointi, öljyvahingot, oikeudenmukaisuus, merenkulkijat

---

Tämän opinnäytetyön aiheena oli tutkia merenkulkijoiden kriminalisointia. Kriminalisointia tutkittiin tapauksissa, joissa oli sattunut öljypäästö tai sellaisen epäiltiin sattuneen. Työssä esiteltiin tapauksia, joissa merenkulkijoita oli pidätetty perusteettomasti kohtuuttomaksi ajaksi tai syytetty ilman näyttöä. Työssä käsiteltiin kansainvälisiä lakeja ja sopimuksia, joita sovellettiin tai olisi voinut soveltaa edellä mainituissa tapauksissa. Yhdysvaltojen ja eri Euroopan maiden lakeja esiteltiin myös. Kansainvälisistä tutkimuksista ja esityksistä perehdyttiin lähemmin BIMCO:n, Comite Maritime Internationalin sekä IMO:n ja ILO:n tekemiin havaintoihin.

Merenkulkijoiden kriminalisointi on vakava ongelma, koska se mitätöi merenkulkijoiden perusihmisoikeuksia. Usein pitkäaikaisissa pidätyksissä on kyse enimmäkseen rahallisten korvausten saamisesta kolmannelta osapuolelta eli aluksen omistajilta tai vakuutusyhtiöltä, jolloin merenkulkijoista tulee panttivankeja. Osassa tapauksista merenkulkijoista tehtiin syyllisiä ilman puolueetonta tutkintaa ja oikeuden päätöstä, jotta oikeat syylliset eivät joutuisi vastuuseen. Moniin tapauksiin liittyi myös median valtava kiinnostus, johtuen mittavista öljyvahingoista. Tutkimuksessa yritettiin löytää ratkaisuja, joilla voitaisiin taata merenkulkijoille oikeudenmukainen kohtelu merenkulun onnettomuustapauksissa.

Tutkimuksessa esitettiin syitä merenkulun onnettomuuksille tai laittomille öljypäästöille. Usein onnettomuuksissa on kyse inhimillisestä erehdyksestä. Onnettomuuden syihin vaikuttaa kuitenkin monta muutakin tekijää ja olosuhdetta. Esimerkiksi alusten kuntoon ja miehistön lukumäärään sekä koulutukseen vaikuttaa hyvin vahvasti aluksen omistajan politiikka eivätkä niinkään merenkulkijoiden toimet.

Tutkimuksessa tultiin sellaiseen tulokseen, että nykyinen trendi tiukentaa öljypäästöjä koskevia lakeja ei enää aja asiaansa, koska se vähentää entisestään osaavien ja lainsäädännöstä perillä olevien merenkulkijoiden kiinnostusta toimia päällystätehtävissä aluksilla. Lainsäädännön kiristämisen sijaan pitäisi huolehtia siitä, että kaikki merenkulun teollisuuteen osallistuvat tahot kantaisivat vastuunsa merikuljetuksista. On hyödytöntä rangaista suorittavaa porrausta eli merenkulkijoita öljyvahingoista, jos aluksen omistajat, rahtaaajat sekä muut, jotka hyötyvät taloudellisesti merikuljetuksista, eivät puutu vahingollisiin tai puutteellisiin toimintatapoihin vaan tukevat niitä. Jos nähdään tarpeelliseksi tiukentaa lakeja, niin vastuuta pitäisi lisätä tahoille, jotka oikeasti hyötyvät siitä, että liian vanhoja aluksia navigoi epäpätevä miehistö huonoissa keliolosuhteissa.

## CRIMINALISATION OF SEAFARERS

Rintamäki, Annika

Satakunnan ammattikorkeakoulu, Satakunta University of Applied Sciences

Degree Programme in Maritime Studies

Master Mariner's Degree

Mentor: jur. lic. Peter Sandell

April 2008

UDC: 347.79

Number of Pages: 35

Key Words: criminalisation, oil spills, fairness, seafarers

---

The purpose of this thesis was to research the criminalisation of seafarers. Criminalisation was studied in cases where an oil spill or a suspected oil spill had occurred. In these cases seafarers had been suspended for a long period of time or accused without evidence. Additionally, some international laws and conventions were studied. These laws have been or could have been applied in the studied cases. Also the laws of European countries and the United States were analysed. With regard to the international research and studies, this study concentrates on the observations made by BIMCO, Comite Maritime International, IMO and ILO.

The criminalisation of seafarers is a serious problem because it violates the basic human rights of seafarers. In long period detentions it is often a question of getting monetary compensations from a third party such as the ship owner or the insurance company. In these cases the seafarers become hostages. In some of the cases the seafarers were considered guilty without impartial enquiry and adjudication in order to free the actual guilty parties from their responsibility. In several cases a massive oil spill raised huge interest among the news media. The thesis tried to find solutions through which the seafarers could be granted a fair treatment when a maritime accident has occurred.

Some reasons for maritime accidents and illegal oil spills were presented. A human error is often a reason for a maritime accident. There are also several other circumstances, which are contributing factors to the accident. For example the condition of the vessels and the number of crew as well as their training depend rather on the ship owner's policy than on the action of the seafarers.

The conclusion of this thesis was that the trend to make the laws concerning oil spills more rigorous is not effective anymore. Seafarers who are capable and aware of the maritime law might not be interested in working as officers on vessels anymore. Instead of tightening the legislation, actions should be taken to ensure that the whole maritime industry carries its responsibility for the maritime transports. It is useless to punish the operational sector, in other words the seafarers, for an oil spill if the ship owners, charterers and others who get economical profit from maritime transports do not interfere in harmful or insufficient procedures but support them. If it is considered necessary to strengthen the legislation, the liability should be increased for those who gain from the fact that incompetent crew navigates too old vessels in harsh weather conditions.

# SISÄLLYSLUETTELO

TIIVISTELMÄ

ABSTRACT

LYHENTEET

1 JOHDANTO .....	7
2 ESIMERKKEJÄ MERENKULKIJOIDEN KRIMINALISOINNISTA.....	8
2.1 Taustaa .....	8
2.2 Merenkulkijoiden kriminalisointitapauksia .....	9
2.2.1 Million Hope 1996 .....	9
2.2.2 Orapin Global 1997.....	9
2.2.3 Erika 1999 .....	10
2.2.4 Asean Liberty 2000.....	11
2.2.5 Amorgos 2001 .....	11
2.2.6 Prestige 2002.....	11
2.2.7 Tasman Spirit 2003 .....	12
2.2.8 Celine 2005 .....	12
3 LAINSÄÄDÄNTÖ .....	14
3.1 Kansainväliset sopimukset ja lainsäädäntö .....	14
3.2 EU:n alueella sovellettavia lakeja .....	16
3.3 Lainsäädäntö Yhdysvalloissa .....	18
3.3.1 The Act to Prevent pollution from Ships .....	18
3.3.2 Clean Water Act (CWA).....	19
3.3.3 The Rivers and Harbours Act.....	20
3.3.5 Responsible Corporate Officer Doctrine.....	20
3.3.4 Väärän lausunnon antaminen .....	21
3.3.6 Väärien tietojen luovuttaminen hallitukselle, todisteiden peukaloiminen ja salaliitto .....	22
4 KANSAINVÄLISET TUTKIMUKSET JA ESITYKSET.....	23
4.1 BIMCO:n tutkimus merenkulkijoiden kriminalisoinnista .....	23
4.2 Comite Maritime International.....	24
4.3 IMO/ILO-ad-hoc working group on the fair treatment of seafarers .....	25
4.3.1 Toimintatavat rannikkovaltiolle .....	25
4.3.2 Toimintatavat lippuvaltiolle .....	27
4.3.3 Toimintatavat merenkulkijan valtiolle .....	28

4.3.3 Toimintatavat aluksen omistajille .....	28
4.3.4 Toimintatavat merenkulkijoille.....	29
5 POHDINTA .....	30
LÄHTEET.....	34

## LYHENTEET

APPS: The Act to Prevent Pollution from Ships

BIMCO: Baltic and International Maritime Council

CMI: Comite Maritime International

CSR: Center of Seafarer's Rights

CWA: Clean Water Act

ECSA: European Community Shipowner's Association

IFSMA: International Federation of Shipmasters' Associations

ILO: International Labour Organisation

IMO: International Maritime Organisation

MARPOL: Marine Pollution, International Convention for the Prevention of Pollution from Ships

SOSREP: Secretary of State's Representative

UDHR: Universal Declaration of Human Rights

UKC: Under Keel Clearance

UNCLOS 82: United Nations Convention on the Law of the Sea

VTIS: Vessel Traffic Information Service

# 1 JOHDANTO

Tämä tutkimus käsittelee merenkulkijoiden kriminalisointia tapauksissa, joissa on sattunut öljypäästö tai joissa epäillään sellaisen sattuneen. Useat merenkulun järjestöt kuten BIMCO, IMO ja IFSMA ovat olleet jo pidempään huolissaan merenkulkijoiden kohtelusta. Monissa tapauksissa merenkulkijoita on pidätetty kuukausiksi ilman syytteitä tai muuta pätevää syytä.

Epäoikeudenmukainen kohtelu ja kiristynyt lainsäädäntö vahingoittavat merenkulun imagoa. Jo nyt on havaittavissa pula pätevistä ja koulutetusta merihenkilöstöstä, ja edellä mainitut asiat vähentävät entisestään merenkulun kiinnostavuutta nuorissa osajissa. Sen sijaan öljy- ja kemikaalikuljetukset ovat vuosi vuodelta lisääntyneet. Olisi varustamoiden, lastien omistajien, rahtaajien, rannikkovaltioiden ja vakuutusyhtiöidenkin etu, että aluksia navigoisi myös tulevaisuudessa ammattitaitoinen ja motivoitunut miehistö, joiden ammatinharjoittamiseen ei liittyisi turhia pelkoja epäoikeudenmukaisesta kohtelusta ja mielivaltaisista pidätyksistä.

Tässä tutkimuksessa on esitelty vuosilta 1996–2005 tapauksia, joissa merenkulkijoita on pidätetty kohtuuttomaksi ajaksi ilman syytteiden nostamista. Tutkimuksessa käsitellään myös, mitä lakeja ja sopimuksia on sovellettu tapauksiin ja mitä olisi voinut soveltaa, jotta merenkulkijoiden kohtelu olisi ollut oikeudenmukaista. Työssä on perehdytty lisäksi aiheita koskeviin kansainvälisiin tutkimuksiin ja esityksiin.

Tutkimuksessa pohditaan, mitkä seikat johtavat merenkulkijoiden kriminalisointiin ja minkä vuoksi merenkulun onnettomuuksia tapahtuu eli mitkä kaikki tahot ovat toiminnallaan myötävaikuttaneet onnettomuustilanteen syntyyn. Tutkimuksessa pyritään löytämään keinoja, joilla merimiesten kriminalisointia voitaisiin vähentää ja heidän kohteluaan muuttaa oikeudenmukaiseksi eri lakien suomissa puitteissa.

## 2 ESIMERKKEJÄ MERENKULKIJOIDEN KRIMINALISOINNISTA

### 2.1 Taustaa

Vuodesta 1974 vuoteen 2006 meriliikenteen yhteydessä öljyä on päässyt mereen yli 5,6 miljoonaa tonnia. Osa näistä päästöistä on sattunut normaalin operoinnin aikana ja osa on päässyt onnettomuuden seurauksena.<sup>1</sup> Onnettomuuksissa öljyä pääsee usein mereen paljon enemmän kerrallaan, joten ne herättävät enemmän tunteita ja saavat huomiota medialta. Vähäinen päästö, joka sattuu normaalin operoinnin aikana, aiheuttaa vain pikaisen tutkimuksen ja sakon vastuussa olevalle henkilölle.

Öljypäästöjen osalta on monia lakeja ja sopimuksia. Yleisesti ottaen tahallinen päästö on tuomittavissa, mikä on sinällään hyvä, koska se mahdollisesti vähentää pilssivesien ja muiden öljyisten liuosten tahallista purkamista mereen ja se myös lisää huomiota tankkialusten turvalliseen operointiin, jottei vahingollisia öljypäästöjä tapahtuisi.

Onnettomuudet ja niiden seurauksena tapahtuvat öljyvahingot tai –katastrofit ovat hankalampi asia, koska niissä ei yleensä tahallista aikomusta tai välinpitämättömyyttä ole, mutta yleensä niistä koituu isompi vahinko kuin tahallisesta öljyn päästämisestä veteen. Tämän vuoksi rannikkovaltiot haluavat suuria korvauksia öljyvahingosta, jotta he pystyisivät maksamaan puhdistuskulut sekä korvaukset vahingosta kärsineille. Tämä on ymmärrettävää ja oikeutettua, mutta turhan usein siinä joutuu kärsijäksi merenkulkija, joka ei välttämättä ole itse pystynyt tekemään paljoakaan estääkseen onnettomuuden, mutta on kuitenkin tehnyt parhaansa pienentääkseen öljypäästöä.

---

<sup>1</sup> ITOPE



## 2.2 Merenkulkijoiden kriminalisointitapauksia

Tässä esittelen ensin tapaukset, joihin liittyy öljypäästö sekä merenkulkijoiden kriminalisointi ennen puolueetonta tutkintaa tai oikeuden tuomiota. Tapaukset ovat aikajärjestyksessä.

### 2.2.1 Million Hope 1996

Bulkkialus iskeytyi riuttaan ja upposi Egyptin rannikolla Tiran Straitissa. Aluksen päällikkö pidätettiin, jotta hallituksella olisi ”takaus” vahingonkorvauksien saamiseksi. Päällikkö oli pidätettynä vuoden ja 8 kuukautta. Hänet tuomittiin syylliseksi ja maksamaan 90 dollaria sakkoa.<sup>2</sup>

### 2.2.2 Orapin Global 1997

M/T Orapin Global törmäsi Evoikosin kanssa Karan Batengissa. Orapin Global menetti pienen määrän bunkkeria, ja Evoikos menetti 25 000 tonnia lastiöljyä. Orapin Globalin päällikkö Jan Sokolowski pidätettiin vuodeksi. Hän pääsi kotiin ennen oikeudenkäyntiä, mutta palasi oikeudenkäyntiin Singaporeen. Hänet tuomittiin 4 kuukaudeksi vankilaan, jonka jälkeen hän jäi heti eläkkeelle. Evoikosin päällikkö tuomittiin vankilaan kahdeksaksi kuukaudeksi.<sup>2</sup>

Tapauksen tutkinnassa oli ongelmana se, että tähän liittyi kahden aluksen poikkeava toiminta ja VTIS:n puuttuminen asiaan. Orapin Global oli ohittamassa hitaampaa alusta ja Evoikos oli ottamassa luotsia ja sen vuoksi ylittämässä liikennejakojärjestelmää. VTIS antoi mahdollisesti puutteellisia tietoja tilanteesta ja siten sotki alusten navigointia. Ilman mustaa laatikkoa on mahdotonta tietää, mitä kummankin aluksen komentosilloilla on tapahtunut ja minkälaisia keskusteluja siellä on käyty VTIS:n kanssa. On myös mahdotonta tietää, milloin alukset ovat

---

<sup>2</sup> BIMCO Study 2006, 17

huomanneet olevansa törmäyskurssilla ja miksi he tekivät sellaiset väistöliikkeet, jotka johtivat törmäämiseen.<sup>3</sup>

### 2.2.3 Erika 1999

Alus oli 24 vuotta vanha. Alus kohtasi Biskajalla kovan myrskyn, joka pahensi korroosion aiheuttamia halkeamia, jolloin alus upposi ja aiheutti 19 800 tonnin raskasöljypäästön.<sup>4</sup> Intialainen päällikkö Karun Sunder Mathur pidätettiin. Hän oli pidätettynä kahdeksan kuukautta.<sup>5</sup>

Erika oli vanha alus, joka ei ollut merikelpoinen Biskajan koviin oloihin, mutta silti luokituslaitos, alusta hoitavat tahot, joille miehistö oli ilmoittanut puutteista sekä port state control ja vettaustarkastajat eivät puuttuneet asiaan vaan antoivat aluksen liikennöidä.<sup>6</sup>

Vuonna 2008 tapauksesta tuli tuomio. Oikeus tuomitsi aluksen omistajan, yhtiön johtajan, italialaisen luokituslaitoksen RINA:n sekä lastin omistajan maksamaan korvauksia Ranskan valtiolle. Kaikki tahot saivat myös sakkoja, mutta eniten sakkoja sai lastin omistaja. Se sai suurimman mahdollisimman sakon, mitä Ranskassa voi saada saastuttamisesta eli 375 000 euroa. Tämä oli ensimmäinen kerta, kun lastin omistajaa sakotettiin tällaisessa tapauksessa. Oikeuden mukaan lastin omistajan ei olisi pitänyt rahdata näin huonokuntoista alusta.<sup>7</sup>

---

<sup>3</sup> Woinin, P

<sup>4</sup> International Oil Pollution Compensation Funds

<sup>5</sup> BIMCO study 2006, 18

<sup>6</sup> McDonald, R.

<sup>7</sup> World Business Council for Sustainable Development

#### 2.2.4 Asean Liberty 2000

Tukkeja kuljettanut alus lähti ajelehtimaan ankkurista ja osui karille ja upposi Myanmarissa.<sup>8</sup> Koko miehistö pidätettiin. Kapteeni ja viisi muuta päällystön jäsentä pidettiin vangittuina kolme kuukautta, mutta muut miehistön jäsenet vapautettiin aikaisemmin. Myanmarin merenkulkuhallinto vaati aluksen omistajaa kustantamaan 12,5 miljoonan dollarin korvaukset menetyksistä ja antamaan kirjallisen lupauksen, että hylky kuljetetaan pois.<sup>5</sup>

#### 2.2.5 Amorgos 2001

Bulkkialus menetti konevoimansa ja ajelehti kaksi tuntia kunnes haaksirikkoutui ja upposi Taiwanissa. Aluksesta pääsi mereen raskasta polttoöljyä.<sup>9</sup> Kapteeni, konepäällikkö sekä toinen konemestari pidätettiin useiksi kuukausiksi. Yksi huolenaihe tapauksessa oli se, että pidätykset liittyivät siviilikorvauksien saamisen varmentamiseen.<sup>10</sup>

#### 2.2.6 Prestige 2002

Prestige haki useita vuorokausia myrskyssä paikkaa turvasatamasta Espanjasta, mutta satamat eivät huolineet alusta vaan lähettivät sen avomerelle, jossa se halkesi kahtia ja upposi. Miehistö pelastettiin. Tapauksesta seurasi mittavat öljypäästöt Ranskan, Portugalin ja Espanjan rannikolle. Kapteeni Apostolos Mangouras pidätettiin. Hän oli kolme kuukautta vankilassa, ja sen jälkeen hän oli arestissa Espanjassa.<sup>11</sup> Lopulta kapteeni palautettiin Kreikkaan, kun hallitus lupasi palauttaa hänet tarvittaessa Espanjaan.<sup>12</sup>

---

<sup>8</sup> BurmaNet News

<sup>9</sup> Environment protection administration

<sup>10</sup> de la Rue, C.

<sup>11</sup> El mundo.es

<sup>12</sup> BIMCO study 2006, 19

Prestigen tapaus puhutti paljon merenkulun järjestöjä, koska oli ennen kuulumatonta, että Euroopassa pidetään syytöntä miestä vankeudessa useita kuukausia.

### 2.2.7 Tasman Spirit 2003

Pakistanissa alus käskettiin ruopatululle väylälle kaksi tuntia nousuveden jälkeen. Aluksen UKC:n laskettiin olevan ainakin 1,75 metriä. Alus ajoi kuitenkin karille, koska myöhemmät tutkimukset paljastivat, että ruopattu alue oli paikoin 2,8 metriä matalampi kuin karttaan merkitty syväys. Aluksesta yritettiin pumpata lastia, mutta alus halkesi kahtia ja upposi. Tästä seurasivat Lounais-Aasian pahimmat öljyvahingot, kun 27 000 tonnia raakaöljyä pääsi mereen.<sup>13</sup> Seitsemän miehistön jäsentä ja neljä päivää onnettomuuden jälkeen paikalle saapunut pelastuskapteeni pidätettiin. Heitä alettiin mediassa kutsua ”the Karachi eightiksi”.<sup>14</sup> He olivat pidätettyinä yhdeksän kuukautta. Ryhmä vapautettiin vasta kun heidän valtionsa lupasi palauttaa heidät oikeudenkäyntiä varten takaisin. Lopulta koko *Karachi eight* vapautettiin syytteistä.<sup>15</sup>

Pakistanilaiset viranomaiset puolustelivat toimintaansa viittaamalla Prestigen pidätykseen. He toimivat mielestensä samalla periaatteella kuin espanjalaiset.<sup>16</sup>

### 2.2.8 Celine 2005

Yhdysvaltojen rannikkovartioston tutkijat kuulustelivat aluksen miehistöä öljyisen veden separointivälineistöstä ja kutsuivat FBI:n tutkimaan aluksen tietokoneen kovalevyä. Päivä tutkimuksen jälkeen aluksen 53-vuotias konepäällikkö teki itsemurhan. Aluksen päällikkö sekä kaksi miehistön jäsentä pidätettiin. Hallitus

---

<sup>13</sup> Oljekatastrof hotar Sydkorea. Hufvudstadsbladet 8.12.2007, s. 15.

<sup>14</sup> Gard News

<sup>15</sup> BIMCO study 2006, 20

<sup>16</sup> de la Rue, C.

vapautti kaksi miehistön jäsentä kuulusteluiden jälkeen, ja heidät palautettiin Bulgariaan ja Liettuaan. Vielä vuonna 2006 ei ollut nostettu syytteitä, ja on epäselvää, mitä Department of Justice halusi saavuttaa sillä, että se piti aluksen päällikköä pidätettynä kuusi viikkoa. Tapauksessa ei ole selkeitä merkkejä siitä, että olisi oikeasti tapahtunut mitään öljypäästöä. Alus sai luvan jatkaa matkaa, kun aluksen varustamo, Enzian, lähetti 500 000 dollarin lunnaat.<sup>17</sup>

---

<sup>17</sup> Bimco study, 2006, 20

### 3 LAINSÄÄDÄNTÖ

Seuraavat lait ja sopimukset määrittävät merenkulkijoiden oikeuksia, mutta myös vastuita, kun on sattunut öljypäästö. Niistä osaa olisi voitu käyttää edellä mainituissa tapauksissa turvaamaan merenkulkijoiden oikeudenmukainen kohtelu. Ensimmäiseksi on esitelty kansainvälisiä sopimuksia ja lainsäädäntöä, joka on voimassa kaikissa maissa. Seuraavaksi käsitellään Euroopassa ja Yhdysvalloissa voimassa olevia kansallisia lakeja.

#### 3.1 Kansainväliset sopimukset ja lainsäädäntö

Kansainvälinen konventio, joka ehkäisee merten saastumista, eli MARPOL, sisältää yleisiä sääntöjä öljy- tai muiden saastuttavien aineiden kuljetuksista merellä. Se on tärkein konventio, joka säätelee ja ehkäisee alusten aiheuttamaa merten saastumista. MARPOL kattaa onnettomuudesta ja operaatioista johtuvat öljysaastumiset, kuten myös kemikaalit tai kappaletavarana olevat saastuttavat aineet, jätevedet, muut jätteet sekä ilman saastumisen.<sup>18</sup>

MARPOL sisältää muun muassa sääntöjä olosuhteista, joiden vallitessa aluksen omistaja tai päällikkö voidaan vapauttaa vastuusta, kun on sattunut saastuminen, joka on johtunut vauriosta aluksessa tai sen kalustossa. Vastuunvapaus tulee kyseeseen ainoastaan silloin, kun on tehty kaikki kohtuulliset varotoimenpiteet vaurion ilmenemisen jälkeen, jotta onnettomuus tai saastuminen estettäisiin tai sitä vähennettäisiin. Tämä ei päde, jos vahinko on aiheutettu tarkoituksellisesti tai olemalla huolimaton tai välinpitämätön, tietäen, että vahinko todennäköisesti tapahtuu.<sup>19</sup>

YK:n konventio merilaista eli UNCLOS 82 on kattava sopimus merellä. Artiklan 230 mukaan taloudellisen sanktion voi antaa vain, jos on rikottu kansallisia lakeja ja

---

<sup>18</sup> IMO:n kotisivut

<sup>19</sup> The International Convention for the Preventing of Pollution from Ships, MARPOL's Annex I

sääntöjä tai soveltuvaa kansainvälistä sääntöä tai standardia koskien meren saastumisen ehkäisyä, vähentämistä ja torjuntaa, kun kyseinen saastuminen on tapahtunut ulkomaisen aluksen toimesta aluevesillä. Tämä ei päde, jos on kyseessä tahallinen ja vakava saastuttaminen aluevesillä.

Artiklat 73 ja 292 sisältävät sääntöjä merenkulkijoiden kohtuuttomasta pidätyksestä ja heidän vapauttamisestaan sopivia takuita tai vakuuksia vastaan. Sen lisäksi konventio määrää, että syytetyn ihmisoikeudet pitää ottaa huomioon kaikissa oikeusasteissa liittyen väitettyyn merenkulun saastuttamislain rikkomiseen. Artiklan 97 mukaan yhteentörmäys- tai muussa navigointionnettomuustapauksessa laillinen tuomiovalta on aluksen lippuvaltiolla. Artiklan 211 mukaan rannikkovaltio voi aluevesillään soveltaa lakeja ja säännöksiä koskien meren saastumisen ehkäisyä, vähentämistä ja torjuntaa ulkomaisilta aluksilta. Nämä säännökset eivät kuitenkaan saa vaikeuttaa oikeutta tavanomaiseen läpikulkuun.<sup>20</sup>

International Convention Relating to Intervention on the High Seas in cases of Oil pollution Casualties on IMO:n laatima konventio. Tämä konventio ei sinällään käsittele merenkulkijoiden syyttämistä, mutta se on tärkeä tämän aiheen kannalta, kun on kyseessä onnettomuus, jossa alus on hädässä. Konventio vahvistaa oikeudet rannikkovaltiolle tehdä sellaisia toimenpiteitä avomerellä (yli 200 mailia rannikolta), jotka ovat välttämättömiä ehkäisemään, mitätöimään tai eliminoimaan näiden valtioiden rannikon öljysaastumisen vaaran tai uhan, joka seuraa merenkulun onnettomuudesta. Vuoden 1973 protokolla laajensi konvention käsittämään myös muita aineita kuin öljyn. Rannikkovaltio on oikeutettu tekemään kyseisiä toimenpiteitä vasta, kun se on konsultoinut asianmukaisesti muita asianosaisia, kuten lippuvaltiota, aluksen valtiota tai aluksia, jotka ovat sekaantuneet asiaan. Jos rannikkovaltio tekee toimenpiteitä ilman konsultointia, se on vastuullinen maksamaan korvausta vahingoista, jotka johtuvat kyseisistä toimenpiteistä.<sup>21</sup>

---

<sup>20</sup> United Nations Convention on the Law of the Sea – UNCLOS, 1982

<sup>21</sup> International Convention Relating to Intervention on the High Seas in cases of Oil pollution Casualties, 1969

Universal Declaration of Human Rights on YK:n universaali ihmisoikeuksien julistus ja täten voimassa kaikissa valtioissa. Sitä ei yleensä referoida oikeustapauksissa, mutta se sisältää perusoikeudet, joita pitäisi tarkastella ja joita voisi osoittaa hallinnoille, kun on kyseessä merenkulkijan pidätys. Nämä perusoikeudet ovat esimerkiksi, että kaikki ovat tasa-arvoisia lain edessä, jokainen on oikeutettu oikeudenmukaiseen ja julkiseen kuulemiseen, ketään ei saa alistaa mielivaltaiseen vangitsemiseen, eikä saa tuomita syylliseksi rikokseen ellei tämä rikos ole rikos kansallisen tai kansainvälisen lain mukaan.<sup>22</sup>

### 3.2 EU:n alueella sovellettavia lakeja

Eurooppalaisissa valtioissa on hyvin erilaisia rangaistuksia meren saastuttamiselle. Jotkut valtiot rankaisevat saastuttamista, joka johtuu välinpitämättömyydestä, mutta jotkut valtiot rankaisevat myös törkeästä tuottamuksellisuudesta johtuvaa saastumista. Rangaistukset vaihtelevat sakoista seitsemän vuoden vankilatuomioon. Melkein kaikki valtiot rankaisevat myös MARPOL-rikkomuksista. Saksa on näissä ankarin. Saksassa tarkoituksellisesta tai tuottamuksellisesta teosta johtuva MARPOL-rikkomusta rangaistaan jopa kymmenen vuoden vankilatuomiolla tai sakoilla. Vahingossa tapahtuneita saastumisia ei rangaista Saksassa.<sup>23</sup>

EU:ssa yritetään myös saada yhteistä direktiiviä laivoista tapahtuvalle saastuttamiselle, mutta direktiivi ei ole vielä saanut oikeaa muotoa. Direktiivin tarkoitus on tehdä lainsäädännöstä yhtenäistä ja mahdollisesti ankarampaa. European Court of Justice Luxemburgissa päätti, ettei Euroopan neuvosto voi tehdä direktiiviä, koska se olisi väärän lain pohjalta tehty.<sup>24</sup>

The European Union Charter of Fundamental Rights on Euroopan ihmisoikeuslaki. Tämä laki on samantapainen kuin Universal Declaration of Human Rights, eli se sisältää perusihmisoikeudet, joita tulisi tarkastella EU:ssa. Charter on joiltakin osin

---

<sup>22</sup> BIMCO study, s. 9

<sup>23</sup> BIMCO study 2006, s.9 ja s.50

<sup>24</sup> BIMCO:n verkkosivut



tarkempi kuin UDHR. Esimerkiksi oikeus oikeudenmukaiseen oikeudenkäyntiin on kirjattu molempiin lakeihin, mutta EU:n laissa lukee lisäksi, että käsittely on käytävä kohtuullisessa ajassa. Tämä on myös merenkulkijoiden perusoikeus, joten syyttävät viranomaiset tulisi tehdä tietoisiksi tästä, kun on kyseessä merenkulkijan pitkä pidätys EU:ssa, kuten Prestigen tapauksessa.<sup>25</sup>

Maaliskuussa 2003 Ranska esitteli niin kutsutun Perben lain. Ranskassa on mahdollista saada sakkoja öljyn tai öljyisen liuoksen purkamisesta, vaikka se olisi vahingossa tehtyä. Sakkoja voi saada jopa miljoona euroa tai aluksen arvon verran tai neljä kertaa lastin arvon verran. Ulkomainen päällikkö voi saada jopa kymmenen vuotta vankeutta, jos saastuttamisesta saadaan kiinni 20 mailia Ranskan aluevesiltä, ja ranskalainen päällikkö voi saada saman rangaistuksen, jos tämä tapahtuu Ranskan vesillä. Jopa tarkoitukseton saastuttaminen voi johtaa siihen, että päällikkö istuu seitsemän vuotta ranskalaisessa vankilassa. Lain isänä pidetään Ranskan liikenneministeriä Dominique Perbeniä.<sup>26</sup>

Isossa-Britanniassa on voimassa Merchant Shipping Act 1997. Sen luvussa 21 määrätään, että öljyn tai öljyisen liuoksen purkamista Ison-Britannian kansallisilla vesillä huolimattomalla toiminnalla voidaan rangaista sakoilla, mutta ei vankilatuomiolla.

Isossa-Britanniassa on nimetty SOSREP (Secretary of State's Representative) Prestigen jälkeen. SOSREP on ministeriön nimeämä viranomainen, joka on yksin vastuussa ja päättää turvasatamasta, kun jokin alus on merihädässä ja kun on merkittävä riski, että meri saastuu.<sup>27</sup> SOSREP määrää turvasataman alukselle, ja tällöin eri satamilla ei ole mahdollisuutta kieltää alusta tulemasta turvasatamaan. Tämä järjestelmä antaa myös eräänlaista turvaa pelastusyhtiöille ja muille, jotka osallistuvat pelastustoimiin. Tämä myös mahdollisesti vähentää riskiä, että merenkulkijaa kriminalisoitaisiin.<sup>28</sup>

---

<sup>25</sup> BIMCO study 2006, s. 10 ja s.52

<sup>26</sup> BIMCO study 2006, s. 50

<sup>27</sup> Maritime and Coastguard Agency

<sup>28</sup> BIMCO study 2006, s. 10

Espanjassa MARPOL-rikkomuksesta määrätään sakkoja ja vankeutta aluksen omistajalle, aluksen päällikölle ja /tai P&I Clubille törkeän huolimattomuuden tai tarkoituksellisuuden perusteella. Rangaistuksia sovelletaan kaikkien lippujen alla purjehtiviin laivoihin riippumatta siitä, millä merialueella rikkomus on tehty. Alustyyppillä ei ole merkitystä.

### 3.3 Lainsäädäntö Yhdysvalloissa

Yhdysvalloissa merien saastuttamiseen liittyy monia lakeja. Itse meren saastuttamisen varalta on neljä erilaista lakia. Yhdysvalloissa on myös tiukat määräykset väärän tiedon luovuttamisesta tai väärän lausunnon antamisesta. Nämä määräykset ovat yleispäteviä kaikenlaisissa liittovaltion tutkimuksissa, mutta niitä sovelletaan myös meren saastuttamistapauksissa. Tämä siksi, että Yhdysvaltojen vesillä valvotaan tarkasti jätteiden ja öljyn tai öljyisten vesien laitonta purkamista mereen. Aluksilla pidetään jätekirjaa ja öljykirjaa, joista selviää, paljonko aluksella on jätettä ja öljyä ja missä näitä on viimeksi purettu. Jätteiden tai jäteöljyjen purkaminen satamassa on luonnollisesti maksullista ja tämän vuoksi osa varustamoista haluaa alustensa väärentävän jäte- tai öljykirjaa ja purkavan jätteet ja öljyt laittomasti mereen. Yhdysvalloissa öljykirjoja tutkitaan tarkasti ja pienimmästäkin virheestä voi seurata sakko tai pidätys, vaikka laitonta purkamista mereen ei olisikaan tapahtunut.

Seuraavissa alakappaleissa ovat tiivistelmät Yhdysvalloissa voimassa olevista laeista, joita sovelletaan, kun aluksesta on päässyt mereen saastuttavia aineita. Ensimmäiset neljä osiota koskevat vesien saastuttamista ja kolme seuraavaa väärän lausunnon tai valan antamista.

#### 3.3.1 The Act to Prevent pollution from Ships

The Act to Prevent Pollution from Ships (APPS) perustuu MARPOL:iin. APPS:n mukaan MARPOL-määräysten tietoinen rikkominen on törkeä rikos. Törkeästä rikoksesta voi seurata 10 vuoden vankeusrangaistus sekä 250 000 dollarin sakko

yksityishenkilölle ja 500 000 dollarin sakko yritykselle. Tämä rangaistus tulee erikseen jokaisesta rikkomuksesta. Alus, joka on rikkonut MARPOL-määräyksiä, voidaan takavarikoida ja myydä ja täten kattaa minkä tahansa rikkomuksesta aiheutuvan sakon tai rangaistuksen. Yllämainittujen rikossakkojen ohella voidaan myös vedota siviilioikeudelliseen maksuun. Jos todetaan, että joku osapuoli on rikkonut MARPOL:ia vastaan, voidaan tälle määrätä 25 000 dollarin siviilioikeudellinen maksu jokaisesta rikkomuksesta. Sen lisäksi, jos todetaan, että aluksen omistaja ja/tai operaattori on esittänyt suullisesti tai kirjallisesti väärän lausunnon viranomaisille suoraan tai välillisesti laivan miehistön kautta, voidaan omistajalle tai operaattorille langettaa lisäsakko 5 000 dollaria jokaisesta väärästä kirjauksesta.

Yllämainitun lisäksi Yhdysvallat voivat peruttaa aluksen tulliselvityksen ja näin pidättää aluksen, jos on olemassa kohtuullinen syy olettaa, että omistaja, operaattori tai muu vastuussa oleva henkilö saattavat olla rikossakon tai siviilirangaistuksen uhan alla.<sup>29</sup>

### 3.3.2 Clean Water Act (CWA)

CWA on pintavesien suojelun kulmakivi USA:ssa. Tämä laki ei suoranaisesti koske pohjavettä eikä veden luontaista laatua koskevia kysymyksiä. Asetus käsittää joukon sääteleviä ja ei-sääteleviä työkaluja, joilla voidaan vähentää suoraan saastuttavia purkamisia vesistöihin. Näillä työkaluilla pyritään saavuttamaan laajempia tavoitteita, joilla palautetaan ja ylläpidetään valtakunnan vesien kemiallinen, fysikaalinen ja biologinen koskemattomuus.<sup>30</sup>

Tämä laki kieltää minkä tahansa saastuttavan aineen purkamisen Yhdysvaltain aluevesille. Tietoinen lain rikkominen on törkeä rikos. Välinpitämättömyydestä johtuva rikkomus on paha teko. Tämä laki kieltää myös purkamasta haitallista määrää öljyä ja vahingollisia aineita USA:n aluevesille tai viereisille 200 mailin

---

<sup>29</sup> Act to Prevent Pollution from Ships, 2000

<sup>30</sup> U.S. Environmental Protection Agency

säteellä oleville alueille. Purkamisen ilmoittamatta jättäminen on törkeä rikos, jota voidaan rangaista jopa viiden vuoden vankeudella.<sup>31</sup>

### 3.3.3 The Rivers and Harbours Act

Rivers and Harbours Act täydentää Clean Water Actia. Laki pantiin täytäntöön 1890 ja sitä muokattiin useita kertoja 1900-luvulla. Laki kieltää kaikenlaisten jätteiden purkamisen aluksesta USA:n aluevesille ja merenkulkua haittaavien esteiden pystyttämisen. Laki myös säätelee telakoiden, laitureiden ja muiden vastaavien rakennelmien tekemistä satamiin, kanaviin, jokiin ja muihin navigointiin käytettäviin väyliin.<sup>32</sup>

Tämän lain rikkominen on paha teko. Oikeudet ovat omaksuneet laajan näkökannan siihen, mikä on tämän lain tarkoittamaa jätettä. Laki on laajennettu koskemaan myös öljytuotteita. Lain rikkomisesta rangaistaan ankaran vastuun periaatetta soveltaen, eikä silloin vaadita todistetta tahallisesta välinpitämättömyydestä. Henkilö voidaan tuomita pelkästään todisteiden perusteella siitä, että hän on sijoittanut kiellettyä ainetta veteen.<sup>33</sup>

### 3.3.5 Responsible Corporate Officer Doctrine

Responsible Corporate Officer Doctrinia käytetään määräämään rikosvastuu ympäristölakien rikkomisesta yhtiön johtajalle tai upseerille, joka on ollut sellaisessa asemassa, että hän on voinut tietää tai estää rikkomuksen, joskaan hän ei itse ole varsinaisesti suorittanut väitettyä rikkomusta. Sellaista henkilöä, joka on ollut siinä asemassa, että hän on voinut vaikuttaa niihin hallinnollisiin toimenpiteisiin, jotka ovat vaikuttaneet rikkomukseen, voidaan pitää syyllisenä ympäristölakien rikkomiseen. Tämä pätee vaikka rikkomuksen olisi tehnyt joku, joka on yhtiössä alempiarvoisessa asemassa.

---

<sup>31</sup> Clean Water Act, 1977

<sup>32</sup> Reilly, A

<sup>33</sup> The Rivers and Harbours Appropriations Act, 1899

Yleisesti ottaen on kolme vaatimusta, joiden on täytyttävä, jotta voidaan saada henkilö vastuuseen tämän doktriinin perusteella:

- 1) Henkilön täytyy olla sellaisessa vastuullisessa asemassa, jossa hän voi vaikuttaa yhtiön toimiin ja politiikkaan.
- 2) Henkilö asemaansa viitaten tai perustuen olisi voinut estää tai korjata niitä toimia, jotka johtivat lain rikkomiseen.
- 3) Henkilön teot ja laiminlyönnit ovat mahdollistaneet tämän lain rikkomuksen.<sup>34</sup>

### 3.3.4 Väärän lausunnon antaminen

Yhdysvalloissa on voimassa The False Statements Act. Tämän lain mukaan väärän lausunnon antaminen Yhdysvaltojen hallitukselle on laitonta. Laki antaa mahdollisuuden antaa sakkoja tai tuomita enintään viiden vuoden vankeusrangais- tukseen, jos henkilön todetaan rikkoneen lakia vastaan. Voidakseen tuomita henkilön väärän lausunnon antamisesta, hallituksen täytyy osoittaa, että

- 1) henkilö on väärentänyt, katkenyt tai peitellyt tosiasian käyttäen mitä tahansa keinoa juonta tai välinettä
- 2) henkilö on tehnyt oleellisen lausunnon tai esityksen, joka on väärä, petollinen tai tekaistu
- 3) henkilö on tehnyt tai käyttänyt tekstiä tai dokumenttia tietäen, että tämä sisältää väärää, tekaistua tai petollista tietoa
- 4) lausunto tai salaaminen kuuluu lakiasäätävään, toimeenpanevaan, tai oikeudelliseen tuomiovaltaan.<sup>35</sup>

Yhdysvalloissa syyttäjät ovat viime aikoina alkaneet käyttää myös Sarbanes-Oxley Actia. Laki käsittelee asiakirjojen tuhoamista, muuttamista tai väärentämistä liittovaltion tutkimuksissa sekä konkurssitutkimuksissa. Tämä on voimakas uusi lain

---

<sup>34</sup> Bimco study 2006, 47

<sup>35</sup> The False Statement Accountability Act, 1996

täytäntöönpanotyökalu, joka altistaa väärintekijän jopa 20 vuoden vankeustuomiolle.<sup>36</sup>

### 3.3.6 Väärien tietojen luovuttaminen hallitukselle, todisteiden peukaloiminen ja salaliitto

USA:n rikoslait sisältävät ankaria rangaistuksia niille, jotka antavat väärää tietoa hallituksen edustajille ja valahtoisen väärän todistuksen. Yhdysvaltain lainsäädännössä puututaan ankarasti toisen todistukseen vaikuttamiseen tai sen yrittämiseen tai todisteiden tuhoamiseen tai muuttamiseen.

Yhdysvaltojen viranomaiset tutkivat huolellisesti ja syyttävät niitä henkilöitä tai yhtiöitä, joita epäillään todisteiden peukaloimisesta käynnissä olevan tutkimuksen yhteydessä, joka koskee saastuttamista tai laitonta päästöä. Henkilöä, joka tietoisesti psyykkisin tai fyysisin keinoin uhkaa tai lahjoo toista henkilöä tai yrittää tehdä näin tai harhaanjohtaa toista henkilöä aikomuksenaan estää tai viivyttää toisen henkilön yhteydenpitoa lakia valvovan viranomaisen tai yhdysvaltain tuomarin kanssa, voidaan sakottaa ja/tai vangita jopa kymmeneksi vuodeksi.

Salaliittoa koskevassa laissa määrätään, että jos kaksi henkilöä tai useampi henkilö on salaliitossa suorittaakseen rikoksen tai petoksen Yhdysvaltoja vastaan, voidaan heidät tuomita viideksi vuodeksi vankilaan.<sup>37</sup>

---

<sup>36</sup> Bimco study, 2006, 47

<sup>37</sup> Bimco study, 2006, 48

## 4 KANSAINVÄLISET TUTKIMUKSET JA ESITYKSET

### 4.1 BIMCO:n tutkimus merenkulkijoiden kriminalisoinnista

BIMCO on laatinut tutkimuksen nimeltä BIMCO Study of Recent Cases Involving the International Practice of Using Criminal Sanctions towards Seafarers vuonna 2006. Se käsittelee samoja esimerkkitapauksia, joita tässäkin työssä tutkitaan eli tapauksia, joissa merenkulkijoita rangaistiin ennen kuin merenkulkijan tahallinen teko tai välinpitämättömyys myönnettiin tai todistettiin oikeudessa. Se sisältää myös tapauksia, joissa merenkulkijoita rangaistiin sen jälkeen, kun oikeudessa todettiin merenkulkijan tahallinen teko tai välinpitämättömyys.

BIMCO:n tutkimus referoi eri lakeja, joita meren saastumistapauksissa voidaan soveltaa. Laeista on käsitelty kansainvälisiä lakeja sekä Euroopan, Kanadan ja Yhdysvaltojen lakeja. Euroopan maiden laeista on paneuduttu lähemmin Ranskan ja Ison-Britannian lakeihin, mutta tutkimuksessa on yhteenvedona myös ECSA:n tekemän kyselyn pohjalta yleisesti Euroopan maiden lakeja. Tutkimuksessa käsitellään myös Euroopan Unionin kehrittelemää direktiiviä laivan aiheuttamasta saastuttamisesta. Tämä direktiivi ei kuitenkaan vielä ole voimassa.

Tutkimuksessa on koottu yhteen teollisuuden järjestöjen tai hallitusten aloitteita merenkulkijoiden puolesta koskien kriminalisointia. Tasman Spiritin miehistön pidätystilanteessa useat tahot ottivat Pakistaniin yhteyttä saadakseen tilanteelle ratkaisun. Myös Prestigen tapauksessa Intertanko, ECSA sekä BIMCO yrittivät vaikuttaa kapteeni Mangourasin oikeudenmukaiseen kohteluun. IMO kokosi vuonna 2004 työryhmän, jonka tehtävänä oli pohtia suuntaviivoja merenkulkijoiden oikeudenmukaiselle kohtelulle. Työryhmä sai tehtävänsä päätökseen huhtikuussa 2006, ja asiaa käsitellään myöhemmin tässä opinnäytetyössä. Myös CMI on perustanut työryhmän tutkimaan merenkulkijoiden oikeudenmukaista kohtelua. CMI on lausunnossaan IMO LEG:lle halunnut tarkentaa vastuu- ja korvauskysymyksiä, jotka aiheutuvat päätöksestä myöntää turvasatama hädänalaiselle alukselle.

Tutkimuksessa mainitaan CSR, joka vaati UNCLOS:n sopimusvaltioita kokoontumaan, jotta saataisiin rannikkovaltiot lopettamaan alusten miehistöihin kohdistuvat rankaisutoimet, kun on kyseessä saastumistapahtuma. Tutkimus käsittelee tietenkin myös BIMCO:n omia toimia koskien merimiesten oikeudenmukaista kohtelua. BIMCO osallistui IMO:n ja ILO:n kirjeenvaihtoryhmään, joka työskenteli edellä mainittujen suuntaviivojen parissa. BIMCO osallistui CSR:n pyöreän pöydän keskusteluun, jossa käsiteltiin merenkulkijoiden henkilöllisyysdokumentteja. BIMCO keskusteli myös Yhdysvaltojen kanssa viisumimääräyksistä. BIMCO tarjoaa käytännön neuvoja ja opastusta merenkulkijoille turvallisuusriskien välttämiseksi.<sup>38</sup>

#### 4.2 Comite Maritime International

Comite Maritime International on tutkinut jäsenvaltioidensa suhtautumista merenkulkijoiden kriminalisointiin. Joulukuussa 2004 CMI lähetti 52 jäsenvaltiolleen neljäntoista kysymyksen sarjan koskien valtion menettelytapoja merionnettomuus- ja meren saastumistilanteissa. 25 jäsenvaltiota vastasi kysymyksiin, mitä voi pitää tyydyttävänä vastausprosenttina. Kuitenkaan yhtään vastausta ei tullut valtioilta, joilla oli ollut erityisiä vaikeuksia onnettomuus- ja saastumistilanteissa.

CMI-työryhmän jäsen, David Hebden, teki vastauksista yhteenvedon, josta ilmeni seuraavanlaisia käytäntöjä valtioiden menettelytavoissa. Valtiolla on oikeus suorittaa tutkimuksia onnettomuuden tapahduttua, mutta tämä oikeus on kuitenkin suunniteltu suojelemaan onnettomuustapahtumaan osallisten yksilöiden oikeuksia. Rikollinen toiminta voidaan osoittaa vain, jos on rikottu kansallisia lakeja. Jos merenkulkijaa epäillään tällaisesta rikoksesta, pitää osoittaa selvät todisteet, että lainrikkomus on johtanut onnettomuuteen. Jos todistetta ei ole saatavilla, niin rannikko-, satama- tai lippuvaltio voi ainoastaan suorittaa hallinnollisen tutkimuksen. Tutkimus saattaa johtaa tapahtuman aiheuttaneen henkilön tai aluksen sakkorangaistukseen

---

<sup>38</sup> BIMCO study



Valtaosalla valtioista on lailliset mahdollisuudet pidättää merenkulkijoita saadakseen hallinnolliset tai rikosoikeudelliset tutkimukset suoritettua. Valtiot korostavat, että pidätyksen tulisi kuitenkin aina olla kohtuullisen ajanjakson kestäviä. Jos merenkulkija pidätetään siitä syystä, että hän on oleellinen todistaja, häntä on kohdeltava asianmukaisesti kansalaisuudesta riippumatta. Siitä huolimatta, että jotkut valtiot noudattavat tapaoikeutta ja toiset siviilioikeutta, yksilön oikeudet ovat aina etusijalla.<sup>39</sup>

#### 4.3 IMO/ILO-ad-hoc working group on the fair treatment of seafarers

Tämä IMO:n ja ILO:n perustama työryhmä alkoi pohtia toimintatapoja rannikkovaltiolle, lippuvaltiolle, aluksen omistajalle ja merenkulkijalle merionnettomuustapauksissa. Ryhmä perustettiin Tasman Spiritin ja Prestigen onnettomuuksien jälkeen. Syynä oli se, että oli olemassa useita eri kansainvälisiä työvälineitä, jotka korostivat tiettyjä ongelmia merenkulkijoiden oikeudenmukaisessa kohtelussa, mutta mikään näistä ei lähestynyt tätä ongelmaa kokonaisvaltaisesti. Työryhmä koostui kahdeksasta IMO:n jäsenvaltiosta ja ILO:n puolelta lähinnä merenkulkijoista ja laivan omistajista. Ryhmän tapaamiset olivat avoimia kaikille muillekin IMO:n jäsenvaltioille ja tarkkailijavaltuuskunnille.<sup>40</sup> Päätöslauselma valmistui huhtikuussa 2006.

##### 4.3.1 Toimintatavat rannikkovaltiolle

Lauselmassa kehoitetaan rannikkovaltiota toimimaan tutkinnassa reilusti ja nopeasti sekä yhteistyössä muiden tapaukseen osallisten kanssa. Rannikkovaltion tulisi valvoa, että merenkulkijan ihmisoikeudet toteutuisivat kaiken aikaa ja että pidätettynä olevalle merenkulkijalle tarjottaisiin sopiva asuinpaikka, palkka, ruoka sekä sairaanhoito. Rannikkovaltion tulisi pitää huoli pidätetyn merenkulkijan oikeudesta tulkkausapuun ja puolueettomaan oikeusapuun. Merenkulkijalle pitäisi myös tehdä selväksi hänen oikeutensa olla todistamatta itseään vastaan.

---

<sup>39</sup> CMI yearbook 2005–2006, 183

<sup>40</sup> CMI yearbook 2005–2006, 169

Merenkulkijalle pitäisi kertoa, millä perusteilla hänen tapaustaan tutkitaan. Rannikkovaltion pitää varmistaa, että Wienin konventio diplomaattisuhteista täyttyy niin, että merenkulkijan valtion konsulaatti tietää tapauksesta ja että sen edustajalla on pääsy vangitun merimiehen luokse. Merenkulkijalle pitää tarjota mahdollisuus yksityiseen kommunikaatioon perheenjäsenten, hyväntekeväisyysjärjestöjen, aluksen omistajan, ammattiliiton, suurlähetystön edustajien ja asianajajien kanssa. Rannikkovaltion pitäisi myös kerätä mahdollisimman paljon todisteita niin, että merenkulkijan ei tarvitsisi olla fyysisesti läsnä tutkimuksissa ja kun asianmukaiset haastattelut ja tutkinnat on tehty, pitäisi merenkulkija vapauttaa palaamaan kotiinsa ilman turhia lykkäyksiä.

Kuulusteluissa pitää ottaa huomioon merenkulkijan fyysinen ja psyykinen tila onnettomuuden jälkeen. Tutkinta pitää suorittaa viivytyksettä, ja jos on aiheellista syyttää merenkulkijaa, on merenkulkijalle taattava, että hänen oikeutensa täyttyvät oikeustoimien aikana. Kansallisten lakien suomissa puitteissa on varmistettava, että voidaan asettaa vakuus tai muu taloudellinen varmenne, jotta syytetty voidaan vapauttaa ja palauttaa kotimaahan odottamaan mahdollisia tutkinnallisia tai oikeudellisia toimenpiteitä.

Kun merenkulkija on pidätettynä, kaikki kuulustelut pitää suorittaa joutuisasti. Tehtyjen päätösten tulee olla yhteneväisiä yleisesti sovellettavien merilain määräysten kanssa. Yhteentörmäys- ja muissa navigointionnettomuuksissa pitää kunnioittaa yleisesti hyväksytyjä kansainvälisen merilain määräyksiä ottaen huomioon lippuvaltion lainsäädäntö. Rannikkovaltion pitää myös varmistaa, ettei merenkulkija kohtaa sorto- tai kostotoimenpiteitä sen vuoksi, että hän on osallistunut tutkintaan.

#### 4.3.2 Toimintatavat lippuvaltiolle

Lippuvaltion tulisi huolehtia, että kaikki tutkimukset, jotka selvittävät syitä merionnettomuuteen, suoritettaisiin nopeasti ja reilusti. Lippuvaltion tulisi tehdä yhteistyötä kaikkien asiaan liittyvien tahojen kanssa sekä varmistaa, että merenkulkijaa edustavilla järjestöillä on pääsy merenkulkijan luokse. Jos se on soveliaista, lippuvaltion tulisi suoraan osallistua onnettomuustutkintaa. Lippuvaltion pitäisi avustaa sen varmentamisessa, että aluksen omistaja kunnioittaa velvoitteita, joita sillä on merenkulkijoita kohtaan.

Lippuvaltion tulisi huolehtia, että pidätettynä olevalle merenkulkijalle tarjottaisiin sopiva asuinpaikka, palkka, ruoka sekä sairaanhoito. Lippuvaltion tulisi myös huolehtia, että aluksen omistaja kunnioittaa velvollisuuksiaan tehdä yhteistyötä lippuvaltion, rannikkovaltion sekä satamavaltion kanssa merionnettomuustutkinnassa. Lippuvaltion tulisi avustaa merenkulkijoita, jotta varmistettaisiin reilu kohtelu, sekä avustaa aluksen omistajaa siinä tapauksessa, että rannikkovaltio tai satamavaltio tutkii sen toimia. Lippuvaltion tulisi rahoittaa merenkulkijan kotiuttaminen, jos aluksen omistaja epäonnistuu vastuussaan.

Lippuvaltion tulisi avustaa kansallisen lain suomissa puitteissa merenkulkijan kotiuttamisessa, jos merenkulkijaa tarvitaan ainoastaan todistajana merenkulunonnettomuuden tutkinnassa. Lippuvaltion tulisi ryhtyä toimenpiteisiin, joilla se varmistaisi lähetystönsä edustajien pääsyn vangitun merenkulkijan luokse riippumatta merenkulkijan kansallisuudesta. Lippuvaltion tulisi tehdä kaikki välttämättömät toimenpiteet varmistukseksi reilun kohtelun kaikille merenkulkijoille, jotka työskentelevät kyseisen lipun alla purjehtivassa aluksessa. Tämä voi viime kädessä sisältää kansainvälisiä riitatilanteiden sovitteluvälineitä, mikä osaltaan saattaa varmistaa aluksen ja sen miehistön vapauttamisen sen jälkeen, kun on asetettu kohtuullinen takuusumma. Lippuvaltion pitää myös varmistaa, ettei merenkulkija kohtaa sorto- tai kostotoimenpiteitä sen vuoksi, että hän on osallistunut tutkintaan.

#### 4.3.3 Toimintatavat merenkulkijan valtiolle

Merenkulkijan valtion tulisi tehdä yhteistyötä kaikkien tapaukseen osallisten valtioiden, alusten omistajien ja merenkulkijoiden kanssa sekä varmistaa, että merenkulkijaa edustavilla järjestöillä on pääsy merenkulkijan luokse. Valtion tulisi tarkkailla merenkulkijan fyysistä ja henkistä hyvinvointia sekä oikeudenmukaista kohtelua merionnettomuustutkinnan aikana.

Valtion pitäisi rahoittaa merenkulkijan kotiuttaminen, jos aluksen omistaja ja lippuvaltio epäonnistuvat vastuussaan. Valtion tulisi avustaa kansallisen lain rajoissa merenkulkijan kotiuttamisessa, jos merenkulkijaa tarvitaan ainoastaan todistajana merenkulunonnettomuuden tutkinnassa. Valtion tulisi ryhtyä toimenpiteisiin, joilla se varmistaisi lähetystönsä edustajien pääsyn vangitun merenkulkijan luokse. Valtion pitäisi ryhtyä toimenpiteisiin tarjotakseen tukea ja apua edistääkseen merenkulkijan oikeudenmukaista kohtelua ja joutuisaa tutkimusta. Valtion tulisi varmistaa, että kaikki varat, jotka aluksenomistajat, pidättävä valtio tai mikä tahansa muu valtio on myöntänyt pidätetylle merenkulkijalle tai hänen omaisilleen, tulevat toimitetuksi aiottuihin tarkoituksiin. Valtion pitää myös varmistaa, ettei merenkulkija kohtaa sorto- tai kostotoimenpiteitä sen vuoksi, että hän on osallistunut tutkintaan.

#### 4.3.3 Toimintatavat aluksen omistajille

Aluksen omistajan on suojeltava työntekijöidensä oikeuksia, myös oikeutta olla syyllistämättä itseään. Omistajan pitää myös varmistaa merenkulkijan oikeudenmukainen kohtelu. Omistajan tulisi varmistaa, ettei merenkulkijaan sen vuoksi, että hän on avustanut tutkimuksessa, kohdistu sorto- tai kostotoimenpiteitä. Aluksen omistajien tulee tehdä yhteistyötä muiden osapuolien, kuten eri valtioiden, muiden alusten omistajien ja merenkulkijoiden, kanssa ja varmistaa että merenkulkijaa edustavilla järjestöillä on pääsy merenkulkijan luokse.

Aluksen omistajan pitäisi varmistaa, että satama-, rannikko- sekä lippuvaltion tutkimukset sujuvat joutuisasti. Omistajan kuuluu kannustaa merenkulkijoita ja muita

palkkalistoillaan olevia (asiaan kuuluvalla harkinnalla ottaen huomioon henkilön soveltuvat oikeudet) tekemään yhteistyötä tutkinnassa. Omistajan kuuluu käyttää kaikkia kohtuullisia tapoja tuodakseen todisteet esille, jottei merenkulkijan tarvitsisi olla läsnä tutkimuksessa. Omistajan tulisi täyttää velvollisuutensa merenkulkijan kotiuttamisessa tai alukseen pääsyssä. Aluksen omistajan tulisi huolehtia, että pidätettynä olevalle merenkulkijalle tarjottaisiin sopiva asuinpaikka, palkka, ruoka sekä sairaanhoito.

#### 4.3.4 Toimintatavat merenkulkijoille

Merenkulkijoiden tulisi tarvittaessa huolehtia, että he saavat tarkoituksenmukaista tulkkausapua. Merenkulkijoiden tulisi ryhtyä toimenpiteisiin varmistaakseen, että he ymmärtävät täysin oikeutensa olla syyllistämättä itseään ja että lausuntoja, joita he antavat satama-, rannikko- tai lippuvaltiolle, voidaan käyttää mahdollisesti tulevaisuudessa rikossyytteessä. Jos on tarpeellista, merenkulkijoiden pitäisi ryhtyä toimenpiteisiin varmistaakseen, että heillä on mahdollisuus päästä lakimiehen luokse ennen kuin päättävät, antavatko lausuntoja satama-, rannikko- tai lippuvaltioille. Merenkulkijoiden tulisi osallistua tutkimuksiin rannikko-, satama tai lippuvaltion tukijoiden kanssa siinä laajuudessa kuin on mahdollista ottaen huomioon oikeutensa olla syyllistämättä itseään. Merenkulkijan tulisi luovuttaa todenmukaista tietoa parhaalla tietämyksellään ja uskollaan.<sup>41</sup>

---

<sup>41</sup> IMO Adoption of Guidelines on Fair Treatment of Seafarers in the Event of a Maritime Accident, 2006

## 5 POHDINTA

Merien saastuttamista koskeva lainsäädäntö on erittäin ankara Yhdysvalloissa. Tämä trendi on saanut jalansijaa myös Euroopassa. Tästä ovat esimerkkeinä Perben laki sekä Euroopan Unionin kehittänyt uusi direktiivi, joka ei ole vielä astunut voimaan. Tämä kehitys antaa merenkulkuun vihkiytymättömälle sellaisen käsityksen, että alusten päälliköt sekä miehistöt olisivat niin välinpitämättömiä, että lainsäädäntöä pitää kiristää, jotta merenkulkijat ottaisivat vastuullisemman asenteen. Tämä ajatuskulku on harhaanjohtava, koska tällaisella lainsäädännöllä haetaan syyllisiä suorittavasta portaasta eli merenkulkijoista. Vaikuttavia osapuolia ovat kuitenkin myös aluksen omistaja(t) sekä lippuvaltio, jotka sallivat epäpätevän henkilöstön kuljettaa vaarallista lastia huonokuntoisella aluksella liian ankarissa sääolosuhteissa. Taloudellinen kannattavuus tai jopa yltiöpäinen voitontavoittelu ajaa turvallisuusnäkökohtien ohi.

Samaan aikaan merenkulkuhallinnot ja -järjestöt ovat kuitenkin tiukentaneet vaatimuksia ja sääntöjä. Esimerkiksi tankkilaivoilla suoritetaan erittäin tarkkoja asiakastarkastuksia säännöllisin väliajoin, ja jollei alus läpäise näitä tarkastuksia, se ei saa lastia kyseisiltä asiakkailta. Myös öljypäästöjen määrä on pienentynyt jokaisella vuosikymmenellä ajanjaksolla 1970–2000.<sup>42</sup> Tämä viittaa siihen, että alusten miehistö tekee kaikkensa navigoidakseen turvallisesti. Tietenkin merenkulussa, niin kuin kaikissa muissakin ammattiryhmissä, löytyy eri asenteella työtä tekeviä.

Aluksen miehistö, kapteeni mukaan luettuna, on ikään kuin puun ja kuoren välissä. Heitä ohjaavat tietenkin eri lait, mutta myös käskyt aluksen omistajalta, lastin rahtaaajalta sekä eri maiden viranomaisilta. Tässä tilanteessa on vaikeaa tehdä absoluuttisesti oikeita ratkaisuja, kuten Prestigen tilanteessa. Prestigen miehistöllä oli omistajan ja rahtaaajan käsky purjehtia paikasta A paikkaan B, ja kun he hakivat turvasatamaa, heiltä evättiin pääsy satamiin ja sen sijaan espanjalaiset viranomaiset käskivät heidän pysyä yli 200 mailin päässä Espanjan rannikolta. Kun alus lopulta katkesi myrskyssä, olivat onnettomuus sekä öljyvahinko yksin aluksen päällikön

---

<sup>42</sup> ITOF

syötä. Onko oikein, että päällikkö kantaa yksin vastuun monen eri tahon tekemistä päätöksistä, joita hänen kuitenkin on pakko noudattaa?

Alusen päälliköllä on tietenkin vastuu ja oikeus olla lähtemättä merikelvottoman aluksen kanssa matkalle. Vaikka tämä on laissa määrätty oikeus, ei asia kuitenkaan ole näin yksinkertainen. Varustamo voi olla sitä mieltä, että aluksen pitää lähteä, ja silloin päällikkö, joka kieltäytyy lähtemästä, voi saada lopputilin ja mahdollisesti myös hankalan miehen maineen, jolloin työnsaanti muista varustamoista vaikeutuu. Vaikka aluksen päällikkö olisi hyvinkin ammattitaitoinen ihminen, ei hänkään välttämättä osaa arvioida, milloin alus on niin huonossa kunnossa, ettei se kestä merimatkaa. Uusiakin aluksia on uponnut kovassa myrskyssä rakennusvirheiden vuoksi. Silmä myös tottuu huonokuntoisuuteen, ja silloin uusiin vakavampiin vaurioihin ei välttämättä osata reagoida oikealla perspektiivillä, kun on totuttu siihen, että aluksessa on monia pieniä vaurioita.

Aluksen pääsy turvasatamaan on lain suoma oikeus, mutta satamat eivät välttämättä halua ottaa esimerkiksi hädässä olevia aluksia vastaan, jos tilanteessa on sataman saastumisen riski. Isossa-Britanniassa käytössä oleva SOSREP-järjestelmä poistaa yksittäisiltä satamilta mahdollisuuden kieltää alusta tulemasta turvasatamaan, koska asiasta päättää yksi puolueeton henkilö. Järjestelmää voitaisiin laajentaa myös muihin valtioihin. Näin ei Prestigen tilanne toistuisi. EU:n alueella tämä ainakin voisi toimia. Aasiassa ja Afrikassa SOSREP voisi kuitenkin nopeasti muodostua hyvinkin korruptoituneeksi järjestelmäksi, kun hätätilanteen sattuessa satamat mahdollisesti lahjoisivat SOSREP:iä määräämään aluksen johonkin toiseen satamaan.

Jos alus on pahoin tuhoutunut ja lasti menetetty, ei rannikkovaltiolle jää mitään konkreettista takuuta, että onnettomuudesta aiheutuneet vahingot korvataan. Tällöin helpoin tapa saada ote korvaussummasta on pidättää kapteeni sekä mahdollisesti osa miehistöä. Toisaalta myös, jos aluksen päällikkö epäillään vahvasti lain rikkomisesta, on järkevintä rannikkovaltion kannalta pidättää hänet, ennen kuin päällikkö palaa omaan valtioonsa, josta häntä olisi vaikeaa saada takaisin oikeuteen kuulemaan tuomiotaan.

Ongelmana useissa tapauksissa on myös se, etteivät syyttävät viranomaiset ole täysin riippumattomia rannikkovaltion merenkulkuhallinnosta. Merenkulkuhallinto voi mahdollisesti olla vastuussa asioista, jotka ovat johtaneet onnettomuuteen (ks. Tasman Spirit). Tämän vuoksi oikeus ei välttämättä tapahdu, koska paikalliset viranomaiset haluavat keventää omaa syyllisyystaakkaansa kyseiseen tapaukseen liittyvien merenkulkijoiden kustannuksella.

Ihmisoikeuksia rikotaan siinä vaiheessa, kun syyttömiä pidetään vankilassa tai arestissa hotellissa ilman, että syytteitä koskaan edes nostetaan, ainoana verukkeena se, että heistä saa hyvät lunnaat, joilla taataan oikeiden tahojen saaminen oikeuden eteen.

Mielestäni ihmisoikeuksia rikotaan usein myös silloin, kun aluksen päällikkö tai joku muu miehistöstä on selvästi syyllinen, mutta häntä silti pidetään useita kuukausia pidätettynä odottamassa tuomiotaan. Merenkulun onnettomuuksissa tämä onkin suuri ongelma, koska tapaukset paisuvat usein isoiksi ja niiden käsittely kestää vuosia. Yhdelle ihmiselle on kuitenkin henkisesti aivan liian raskasta odottaa epätietoisuudessa omaa tuomiotaan useita kuukausia. Toivottavasti nykyään uusiin aluksiin asennettava musta laatikko nopeuttaisi edes hieman pitkittyneitä käsittelyjä, koska silloin saadaan todenmukaista tietoa aluksen navigoinnista ja muista ennen onnettomuutta kirjautuneista parametreista eikä näin spekulatioille jää sijaa.

Ankaralla lainsäädännöllä voi olla myös vastakkainen vaikutus pitkällä aikavälillä. Kun onnettomuustapauksessa ei auta syyttömyys, vaan tuomio öljypäästöstä lankeaa, vaikka olisi toiminut kaikkien sääntöjen mukaan, tilanne voi saada pätevät merenkulkijat vaihtamaan alaa. Merenkulkijoita kuitenkin nykykehityksellä tarvitaan yhä enemmän. Tulevaisuudessa maailman öljy- ja muita merikuljetuksia ohjaavat mahdollisesti epäpätevät merenkulkijat. Heidän koulutuksensa ei välttämättä vastaa vaadittua eikä heillä ole tietoa mahdollisen onnettomuuden heihin kohdistuneista jälkiseurauksista.

Öljypäästöihin voisi vaikuttaa syvemmällä tasolla. Prestigen ja Erikan tapaukset esimerkiksi olisi voitu välttää omistajien ja luokituslaitosten puuttumisella ajoissa näiden vanhojen laivojen merikelpoisuuteen. Yksirunkoiset tankkilaivat ovat riski



niin kovassa merenkäynnissä kuin törmäystilanteessakin, kuten voimme nähdä tuoreessa tapauksessa Etelä-Koreassa. Aamuyöllä 7.12.2007 proomu törmäsi yksirunkoiseen Hebei Spirit -tankkeriin, joka alkoi välittömästi vuotaa öljyä mereen. Öljypäästö on pahin sitten Tasman Spiritin.<sup>43</sup> Kaksirunkoisella aluksella päästö olisi todennäköisesti vältetty kokonaan.

Markkinoiden reagoimisella tällaisiin tapauksiin voisi myös olla vaikutusta. Öljynjalostajilla on mahdollisuus valita, minkälaisilla aluksilla heidän tuotteitaan kuljetetaan. Jos öljyntuottajat eivät hyväksyisi yksirunkoisia tai vanhoja aluksia kuljetuksiinsa, saataisiin Hebei Spiritin kaltaiset tapaukset minimoitua. IMO on kuitenkin jo puuttunut asiaan, ja MARPOL:ssa määrätään, että vuonna 2010 liikennöinti kaikenikäisillä yksirunkoisilla tankkialuksilla on kielletty koko maailmassa.<sup>44</sup>

Merenkulun onnettomuuksiin ja vahinkoihin liittyy aina useita tekijöitä, ja sen vuoksi merenkulun onnettomuuksia on vaikea ennustaa ja estää kokonaan. On kohtuutonta olettaa, että aluksen päälliköllä olisi kuitenkin tällainen taito ja että kaikki hänen tekemänsä päätökset olisivat absoluuttisesti oikeita. Tapahtumahetkellä kyseinen ratkaisu on voinut tuntua ainoalta oikealta tavalta toimia. Jälkikäteen on helpompi kertoa, kuinka olisi pitänyt toimia. On väärin kriminalisoida henkilö, joka on yrittänyt tehdä parhaansa, jottei onnettomuus tapahtuisi tai jotta vahingot jäisivät mahdollisimman pieniksi. Tahalliseen rikolliseen toimintaan ja välinpitämättömään käytökseen on tietenkin puututtava ja annettava asianmukainen rangaistus.

---

<sup>43</sup> Oljekatastrof hotar Sydkorea. Hufvudstadsbladet 8.12.2007, s. 15.

<sup>44</sup> The International Convention for the Preventing of Pollution from Ships, MARPOL's Annex I

## LÄHTEET

Act to Prevent Pollution from Ships, 2000

BIMCO:n kotisivut [Viitattu 21.12.2007] Saatavissa: [bimco.org](http://bimco.org)

BIMCO Study of recent cases involving the International Practise of Using Criminal Sanctions towards Seafarers, 2006

BurmaNet News: July 6, 2001 [verkkolehti].6. heinäkuuta 2001 [Viitattu 23.11.2007] Saatavissa: <http://www.ibiblio.org/obl/reg.burma/archives/200107/msg00013.html>

Clean Water Act, 1977

CMI yearbook 2005-2006 [verkkodokumentti]. [Viitattu 28.12.2007] Saatavissa: <http://www.comitemaritime.org/>

de la Rue, C. Criminal Liability and International Law [verkkodokumentti]. [Viitattu 23.11.2007] Saatavissa: [http://www.ukpandi.com/ukpandi/resource.nsf/Files/colindelarue/\\$FILE/colindelarue.pdf](http://www.ukpandi.com/ukpandi/resource.nsf/Files/colindelarue/$FILE/colindelarue.pdf)

Environment protection administration. Marine pollution, prevention and management. 2004 [Verkkodokumentti]. [Viitattu 15.12.2007] Saatavissa: [psmwb.ncdr.nat.gov.tw/data/PPT/en/08.ppt](http://psmwb.ncdr.nat.gov.tw/data/PPT/en/08.ppt)

Gard News, The criminalisation of seafarers- From master mariner to “master criminal” [verkkodokumentti]. [Viitattu 24.11.2007] Saatavissa: [http://www.gard.no/gard/Publications/GardNews/RecentIssues/gn177/art\\_13.htm](http://www.gard.no/gard/Publications/GardNews/RecentIssues/gn177/art_13.htm)

IMO Adoption of Guidelines on Fair Treatment of Seafarers in the Event of a Maritime Accident, 2006 Saatavissa: <http://www.imo.org>

IMO:n kotisivut [verkkodokumentti]. [Viitattu 30.12.2007] Saatavissa: <http://www.imo.org>

International Convention Relating to Intervention on the High Seas in cases of Oil pollution Casualties, 1969

International Oil Pollution Compensation Funds:n kotisivut [verkkodokumentti]. [Viitattu 23.11.2007] Saatavissa: <http://www.iopcfund.org/erika.htm>

ITOPF- The International Tanker Owners Pollution Federation Limited [verkkodokumentti]. [Viitattu 2.12.2007] Saatavissa: <http://www.itopf.com/information-services/data-and-statistics/statistics/#no>

Maritime and Coastguard Agency, SOSREP role [verkkodokumentti]. [Viitattu 9.12.2007] Saatavissa: [http://www.mcga.gov.uk/c4mca/mcga-environmental/mcga-dops\\_cp\\_sosrep\\_role.htm](http://www.mcga.gov.uk/c4mca/mcga-environmental/mcga-dops_cp_sosrep_role.htm)

McDonald, R. Criminalisation in Shipping [verkkolehti] Seaways, maaliskuu 2005. [Viitattu 3.12.2007] Saatavissa: <http://www.ifsma.org/fairtreatment/documents/criminalisation.pdf>

Oljekatastrof hotar Sydkorea. Hufvudstadsbladet 8.12.2007, s. 15.

Reilly, A. Rivers and Harbors Appropriations Act [Verkkodokumentti]. [Viitattu 27.12.2007] Saatavissa: [http://findarticles.com/p/articles/mi\\_km4453/is\\_200510/ai\\_n16262837](http://findarticles.com/p/articles/mi_km4453/is_200510/ai_n16262837)

The False Statement Accountability Act, 1996

The International Convention for the Preventing of Pollution from Ships, MARPOL's Annex I

The Rivers and Harbours Appropriations Act, 1899

U.S. Environmental Protection Agency:n kotisivut [viitattu 27.12.2007]  
Saatavissa: <http://www.epa.gov/watertrain/cwa/>

United Nations Convention on the Law of the Sea – UNCLOS, 1982

Woinin, P. A VTS assisted collision in Singapore Strait [verkkodokumentti]. [Viitattu 27.11.2007] Saatavissa: <http://users.skynet.be/p.woinin/soragev.htm>

World Business Council for Sustainable Development:n kotisivut [verkkodokumentti]. [Viitattu 28.1.2008] Saatavissa: <http://www.wbcsd.org/plugins/DocSearch/details.asp?type=DocDet&ObjectId=MjgxMTc>