

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

Merenkulun koulutusohjelma / merikapteenin sv.

Aarne Juutilainen

MERIPELASTUKSEN PÄÄTÖKSENTEON MÄÄRITTELY AJELEHTIVAN  
ALUKSEN TAPAUKSESSA

Opinnäytetyö 2010

## TIIVISTELMÄ

### KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

#### Merenkulku

JUUTILAINEN, AARNE

Meripelastuksen päätöksenteon määrittely ajelehtivan aluksen tapauksessa

Opinnäytetyö

63 sivua + 4 liitesivua

Työn ohjaajat

koulutuspäällikkö Timo Alava  
projektipäällikkö Tommy Ulmanen  
tutkimusjohtaja Jorma Rytönen

Toimeksiantaja

Kymenlaakson ammattikorkeakoulu, Merenkulun tutkimus & kehitys, SAFGOF-hanke

Toukokuu 2010

Avainsanat

merenkulku, meripelastus, SAR, salvage, ympäristöturvallisuus, toimivalta, pakkotoimet

Opinnäytetyön tarkoituksena oli kuvata merenkulun turvallisuudesta huolta pitävien viranomaisten nykyisiä käytäntöjä sekä toimivaltuuksia puuttua alusten toimintaan vastuualueillaan. Erityisen tarkastelun kohteena oli alus, joka ajelehtii vaarallisesti kansallisilla tai kansainvälisillä vesillä.

Aineisto opinnäytetyöhön on kerätty kansainvälisistä sopimuksista, kansallisesta lainsäädännöstä sekä muusta aiheeseen liittyvästä kirjallisesta materiaalista ja internetsivustoilta. Lisäksi materiaali koostuu viranomaisten asiantuntijahaastatteluista saaduista tiedoista sekä näiden pohjalta tehdyistä päätelmistä.

Johtovastuussa olevat viranomaiset merenkulun vaaratilanteissa ovat rajavartiolaitos, Suomen ympäristökeskus ja poliisi. Kansallinen lainsäädäntö antaa näille viranomaisille tarvittavat valtuudet määrätä toimenpiteistä vaaraa aiheuttavaa alusta kohtaan. Johtovastuu tilanteen hoitamisesta silloin, kun alus aiheuttaa ympäristön saastumisen riskin, on Suomen ympäristökeskuksella. Kyse on useimmiten tällaisesta tilanteesta, kun alus ajelehtii vaarallisesti. Tällöin laki sallii pakkotoimenpiteiden määräämisen alusta kohtaan.

Ympäristökeskuksen omat ohjeet tällaisten tilanteiden varalta ovat suurpiirteisiä. Puuttumisajankohdista sekä mahdollisista aluksiin kohdistettavista pakkotoimenpiteistä päätetään tilanteen mukaan, eikä niistä ole selkeästi mainittu missään virallisissa dokumenteissa.

Johtopäätös on, että vaikka tämänhetkiset toimintatavat ovat nykyolosuhteissa riittävän tehokkaat, tulisi Suomen ympäristökeskuksen arvioida kykynsä toimeenpanna pakkotoimia vaarallisesti ajelehtivaa alusta kohtaan. Merenkulun turvallisuuden nimissä tulisi selkeyttää, mistä pakkotoimista se on tarvittaessa valmis määräämään, sekä harjoitella niiden käytännön toteutusta yhdessä rajavartiolaitoksen ja yksityisten pelastusyritysten kanssa.

## ABSTRACT

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

University of Applied Sciences

Marine Technology

JUUTILAINEN, AARNE

The decision-making of the authorities in a case of a drifting ship

Bachelor's Thesis

63 pages + 4 pages of appendices

Supervisors

Timo Alava, Training Manager

Tommy Ulmanen, Project Manager

Jorma Rytönen, Research Director

Commissioned by

Kymenlaakso University of Applied Sciences, Maritime R&D, SAFGOF-project

May 2010

Keywords

seafaring, salvage, SAR, environmental safety, coercive measure, jurisdiction

The purpose of the thesis was to portray the jurisdiction and current practice of the Finnish maritime authorities in intervening in the operation of vessels in the area of their responsibility. Particular interests were the ships floating uncontrolled causing danger in the national and international waters.

The material for the thesis was gathered from international conventions, national legislation and other literature and internet pages concerning the subject. Furthermore, the material consists of the interviews with the authorities and the personal assumptions based on the information obtained from these interviews.

The authorities in charge of handling maritime hazards in Finland are The Finnish Boarder Guard, The Finnish Environmental Administration and The Finnish Police. The national legislation provides the authorities with necessary means to interfere in dangerous vessels' actions. A dangerously floating vessel is primarily an environmental hazard. The commanding role in fighting environmental hazards belongs to The Finnish Environmental Administration.

The internal guides of The Finnish Environmental Administration for aforementioned situations are approximate, and no clear mentions of the timing and the means of interference can be found in any official document. The practice currently is to act according to decisions made by experts on each ongoing situation.

As a conclusion, even though the current procedures are efficient enough for the present circumstances, The Finnish Environmental Administration should evaluate their capability in executing coercive measures towards the vessels floating dangerously. Clarifying the applicable coercive measures and training them with the authorities concerned would be another step towards a greater maritime and environmental safety.

## SISÄLLYSLUETTELO

### TIIVISTELMÄ

### ABSTRACT

KÄSITELUETTELO .....	5
1 JOHDANTO .....	7
2 TUTKIMUSTAVAT .....	8
3 TAUSTATIETOJA .....	8
3.1 Meripelastus käsitteenä .....	9
3.2 Eri osapuolten oikeudet ja velvollisuudet meripelastuksessa .....	9
3.2.1 Kapteenin oikeudet ja velvollisuudet .....	10
3.2.2 Viranomaisten oikeudet ja velvollisuudet .....	12
3.2.3 Varustamon oikeudet ja velvollisuudet .....	15
4 MERIPELASTUSTOIMI SUOMESSA .....	15
4.1 Kansainväliset sopimukset ja Suomen lainsäädäntö .....	16
4.2 Rajavartiolaitos .....	18
4.3 Yhteistyö meripelastustoimessa .....	21
4.3.1 Yhteistyöviranomaiset .....	22
4.3.2 Vapaaehtoiset yhdistykset .....	23
4.3.3 METO-yhteistyö .....	24
4.3.4 MIRG-toiminta .....	24
4.3.5 Kansainvälinen yhteistyö .....	25
4.3.6 Merialueen valvonta .....	26
4.4 Meripelastustoimen organisaatio Suomessa .....	28
4.4.1 Hallinnollinen päätöksenteko .....	28
4.4.2 Operatiivinen päätöksenteko .....	30
5 SALVAGE .....	32
5.1 Pelastuspalkkio .....	35
5.2 Pelastussopimus .....	36
5.3 Yhteinen ja yksityinen haveri .....	38
5.4 Vakuutukset .....	38
5.5 Ympäristönsuojelu .....	40
6 TUTKIMUSKYSYMYKSEN ASETTELU .....	41
6.1 Aluskaappaus – Poliisi .....	43
6.2 Ihmishengen pelastus – Rajavartiolaitos .....	45
6.3 Ajelehtiva alus – Suomen ympäristökeskus (SYKE) .....	48
6.4 Ajelehtivan aluksen pelastamiseen liittyviä ongelmia .....	51
6.4.1 Tiedonkulku .....	51
6.4.2 Pelastussopimuksen teon viivästyminen .....	54
6.4.3 Päällikön ja aluksen asema .....	55
7 POHDINTAA .....	56
8 YHTEENVETO .....	57
LÄHTEET .....	60
LIITTEET .....	64
LIITE 1: Suomen ympäristökeskus; Päivystäjän tehtävät ja toimivalta .....	64
LIITE 2: Suomen ympäristökeskus; Päivystäjän tehtävät (ympäristön erityistilanne) .....	67

## KÄSITELUETTELO

AIS = Automatic Identification System. Alusten tunnistamiseen ja sijainnin määrittämiseen käytetty järjestelmä.

EMSA = European Maritime Safety Agency. EU:n meriturvallisuusvirasto.

FIR-raja = Flight Information Region. Lentotiedotusalue.

GMDSS-järjestelmä = Global Maritime Distress Safety System. Kansainvälisesti sovitettu turvallisuusjärjestelmä, jonka tarkoituksena on parantaa alusten turvallisuutta. Tähän kokonaisuuteen kuuluvat mm. vaaditut radiolaitteet ja kommunikointiohjeet hätätilanteessa.

GOFREP = Gulf of Finland Mandatory Reporting System. Alusliikenteen pakollinen ilmoittautumisjärjestelmä Suomenlahdella.

HELCOM = Helsinki Commission. Itämeren suojelukomissio.

IAMSAR-manuaali = International Aeronautical and Maritime Search And Rescue manual. IMO:n ja ICAO:n lento- ja meripelastuskäsikirja.

ICAO = International Civil Aviation Organisation. Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö

IMO = International Maritime Organisation. Kansainvälinen merenkulkujärjestö.

ISM-koodi = International Safety Management Code. Kansainvälinen turvallisuusjohtamiskoodi.

ISPS = International Ship and Port facility Security Code. Meriturvallisuutta satamissa ja laivoilla lisäävä ohjeistus, joka on osa SOLAS-sopimusta.

ISU = International Salvage Union. Kansainvälinen pelastusyhtiöiden ammattiyhdistys.

LOF = Lloyd's Open Form. Kansainvälisesti kaikkein tunnetuin pelastussopimus.

MARPOL = International Convention for the Prevention of Pollution from Ships. Kansainvälinen meriympäristön suojelusopimus.

METO-yhteistyö = Merellisten viranomaistoimijoiden yhteistyö, jonka keskeisiä toimijoita ovat Merenkululaitos, Rajavartiolaitos ja Merivoimat.

MIRG = Maritime Incident Response Group. Lentokuljetteinen nopean toiminnan meripelastusryhmä.

MRCC = Marine Rescue Co-ordination Center. Meripelastuskeskus.

MRSC = Marine Rescue Co-ordination Sub Center. Meripelastuslohkokeskus.

NORDRED-sopimus = Pohjoismaiden välillä voimassa oleva sopimus pelastuspalveluyhteistyöstä.

SAR = Search And Rescue. Viranomaisten ja vapaaehtoisten suorittama etsintä- ja pelastuspalvelu.

Salvage = Aluksen ja omaisuuden pelastamiseen tähtäävä toiminta, jonka yleensä hoitavat yksityiset yritykset.

SCOPIC = Special Compensation P&I Club Clause. LOF -sopimuksen liite, joka takaa pelastajalle erityiskorvauksen, vaikka pelastus ei onnistu.

SMPS = Suomen meripelastusseura ry.

SMS = Safety Management System. Varustamoiden ja sen alusten turvallisuusjohtamisjärjestelmä.

SOLAS-sopimus = International Convention for the Safety Of Life At Sea. Kansainvälinen meriturvallisuussopimus.

SOPEP = Shipboard Oil Pollution Emergency Plan. Häätätoimenpideohjeet aluksen päällikölle ja miehistölle öljypäästön sattuessa.

SUCFIS-yhteistyö = Sea Surveillance Co-operation Finland Sweden. Suomen ja Ruotsin välinen yhteistyö, jossa vaihdetaan meritilannetietoja.

SYKE = Suomen ympäristökeskus.

UNCLOS = The United Nations Convention on the Law of the Seas. YK:n merioikeusyleissopimus.

VTS = Vessel Traffic Service. Alusliikennepalvelu. Meriliikenteen seuranta- ja ohjausjärjestelmä.

## 1 JOHDANTO

Merenkulun turvallisuuteen on maailmalla panostettu huomasti viimeksi kuluneiden vuosikymmenten aikana, mikä on näkynyt erityisesti pienentyneinä lukuina onnettomuustilastoissa. Trendi on ollut samansuuntainen myös Itämerellä liikennemäärien kasvusta huolimatta. Tähän on päästy merenkulun turvallisuuden kokonaisvaltaisella uudistamisella kansainvälisen yhteistyön avulla.

Merenkulun turvallisuuskehityksen takaamiseksi valtiot sitoutuvat kansainvälisiin sopimuksiin, jotka velvoittavat sopimusvaltioita säätämään merenkulun turvallisuutta käsittelevän kansallisen lainsäädännön kansainvälisten sopimusten mukaiseksi. Kansalliset lait nimeävät vastuuviranomaiset ja heidän toimivaltuutensa, jotta merenkulun turvallisuutta voidaan valtion merialueella ylläpitää. Merenkulun erityistilanteissa, kuten vaarassa olevan aluksen tapauksessa, merellisten viranomaisten, aluksen päällikön ja varustamon välinen yhteistyö ja tietojenvaihto ovat elintärkeitä. Joskus tämä ei toteudu, ja siksi merellisten viranomaisten on puututtava aluksen toimintaan estääkseen suurempien vahinkojen aiheutumisen.

Opinnäytetyön tavoitteena on selvittää, millainen toimivalta meripelastuksen päätöksentekoon osallistuvilla viranomaisilla on ryhtyä meripelastus- tai muihin toimiin puuttuakseen aluksen toimintaan silloin, kun se ajelehtii vaarallisesti merellä. Aihetta lähestytään aluksi valottamalla eri osapuolien oikeuksia ja velvollisuuksia sekä selvitetään johtovastuussa olevat viranomaiset ja niiden toimenpiteet merellisissä vaaratilanteissa. Tilanteesta riippuen johtovastuussa oleva viranomainen vaihtuu ja toimintatavat ja valtuudet niiden ratkaisemiseksi myös muuttuvat. Lisäksi opinnäytetyön tarkoituksena on tutkimuskysymykseen liittyen selvittää meripelastusjärjestelmän rakennetta ja siihen liittyvää päätöksentekoa Suomessa sekä valottaa Salvage-toiminnan perusteita.

Opinnäytetyö on osa SAFGOF-tutkimushanketta, jonka tarkoituksena on tutkia Suomenlahden meriliikenteen kasvunäkymiä vuosina 2007 - 2015 sekä kasvun vaikutuksia ympäristölle ja kuljetusketjujen toimintaan. Hankkeen hallinnoijana toimii Meriturvallisuuden ja liikenteen tutkimusyhdistys Merikotka.

## 2 TUTKIMUSTAVAT

Tarve opinnäytetyön tekoon lähti kiinnostuksesta siihen, millainen kyky viranomaisilla on puuttua ajalehtivan aluksen toimintaan. Tutkimuskysymykseen läheisesti liittyen tarkoituksena oli ottaa selvää meripelastustapahtuman eri osapuolien vastuista ja oikeuksista toisiinsa nähden. Työ rajattiin käsittelemään kauppamerenkulussa liikennöiviä aluksia, jotka jäävät syystä tai toisesta tuulten ja merivirtojen armoille.

Aineisto opinnäytetyöhön saatiin kirjallisuudesta sekä asiantuntijahaastatteluin kerätyistä tiedoista. Kirjallisuuslähteitä kertyi kirjastosta löytyneistä aihealueen teoksista sekä internet-sivustoilta löytyneistä dokumenteista. Haastattelut käytiin vuoden 2009 elokuun ja marraskuun välisenä aikana. Tutkimusaineiston analysoinnissa käytettiin kvalitatiivista menetelmää. Haastattelukysymykset eivät olleet jokaiselle haastateltavalle samat, vaan niitä oli muokattu kullekin asiantuntijalle erikseen selvitykseen tarvittun informaation mukaan. Vastauksista valittiin työhön ne, jotka sisälsivät hyödyllistä informaatiota ja joista oli apua aiheen valottamisessa.

Tutkimusta opinnäytetyön aiheesta ei aikaisemmin ole tehty. Muutama virallinen raportti meriliikenteen turvallisuudesta sivuaa aihetta.

## 3 TAUSTATIETOJA

Valtion merialueella purjehtivaa alusta ja valtion viranomaisten toimia ohjaavat niille kansainvälisissä sopimuksissa sekä valtion kansallisissa laeissa annetut oikeudet ja velvollisuudet. Niiden tarkoituksena on merenkulun turvallisuuden ylläpitäminen. Viranomaisten velvollisuutena on vastata valtion merialueilla tästä turvallisuudesta ja tarvittaessa myös käyttää oikeuksiaan puuttua alusten toimintaan ihmisten ja ympäristön turvallisuuden takaamiseksi.

Jotta pelisäännöt erityistilanteessa olisivat selkeät, on tärkeää tietää, miten kansainväliset sopimukset ovat määritelleet ja kansalliset lait vahvistaneet tällaisessa tilanteessa vastuussa olevien osapuolten - aluksen, varustamon ja erityisesti viranomaisten – oikeudet ja velvollisuudet



### 3.1 Meripelastus käsitteenä

Merellä syntyviä onnettomuusuhkia voidaan estää tai niiden seurauksia rajoittaa. Tällaiset onnettomuuksia estävät ja rajoittavat toimenpiteet, jotka kohdistuvat ihmisiin, alukseen tai omaisuuteen, ovat pelastustoimia. Meripelastuksen voidaan käsittää laajasti kattavan kaksi osa-aluetta. Ensisijaisesti se on ihmishenkien pelastamista (SAR, Search And Rescue), josta vastaa valtion viranomainen. Toissijaisesti se on aluksen ja omaisuuden pelastamista (Salvage), joka annetaan tavallisesti yksityisten pelastusyhdistöiden hoidettavaksi.

Viranomaiset osallistuvat harvoin kauppamerenkulun yksityiseen meripelastustoimintaan. Yksityisen meripelastustoiminnan voidaan kuitenkin katsoa olevan normaali jatke julkiselle meripelastustoimelle. Yksityinen meripelastustoiminta alkaa usein sen jälkeen, kun julkinen meripelastustoimi on ensin pelastanut ihmiset alukselta. Joskus rajaa SAR-toiminnan ja Salvage-toiminnan välille on mahdotonta vetää, sillä meripelastustoiminta voi sisältää molempia yhtä aikaa. Tällainen tilanne voi olla kyseessä silloin, kun alus on syystä tai toisesta joutunut tuuliajolle. Aluksella olevat ihmiset sekä itse alus voivat olla tällöin vaarassa, tai tilanne aiheuttaa vaaran vain alukselle ja välillisesti ympäristölle.

Meripelastusta säätelevät ja niitä määrittelevät kansainväliset sopimukset, jotka on Suomessa vahvistettu laein ja asetuksin. Tärkeimmät kansainväliset sopimukset ovat viranomaisten hoitaman meripelastuksen osalta vuonna 1979 solmittu kansainvälinen yleissopimus etsintä- ja pelastuspalvelusta (International Convention on Search And Rescue, myöhemmin Hampurin sopimus) sekä yksityisen meripelastuksen osalta meripelastusyleissopimus vuodelta 1989 (International Convention on Salvage).

### 3.2 Eri osapuolten oikeudet ja velvollisuudet meripelastuksessa

Jokaisen meripelastuksessa osallisena olevan osapuolen oikeuksien ja velvollisuuksien tunteminen on edellytys turvalliselle ja jouhevalle toiminnalle vaaratilanteissa.

### 3.2.1 Kapteenin oikeudet ja velvollisuudet

Aluksen päälliköllä on vaaratilanteessa velvollisuuksia ja oikeuksia suhteessa ranta-valtion viranomaisiin, varustamoon sekä komentamaansa alukseen ja sen miehistöön. Päällikkö on varustamon edustaja aluksellaan ja hänen tekemänsä päätökset ovat myös varustamoita sitovia. Päätöksenteon määrittely aluksella on pääpiirteissään selkeää, sillä aluksen päällikkö on viime kädessä vastuussa kaikista aluksella tehtävistä päätöksistä. Hän on vastuussa aluksen, siinä olevan omaisuuden sekä ihmisten turvallisuudesta. Nopeiden ennakoivien päätösten teko vaara- ja onnettomuustilanteissa on tärkeää, ja kykenemättömyys niihin voi johtaa ympäristötuhoihin ja jopa ihmishengen menetykseen. Sen tähden päällikön vastuu korostuu juuri poikkeustilanteissa.

Kansainvälisen turvallisuusjohtamiskoodin, ISM-koodin (International Safety Management Code), tarkoituksena on koodin mukaisen turvallisuusjohtamisjärjestelmän, SMS:n (Safety Management System), kehittäminen ja käyttöönotto varustamossa ja sen aluksilla. Sen tarkoituksena on parantaa merenkulun turvallisuuskulttuuria varustamoiden sisällä. SMS:n tulee käsittää mm. varustamon turvallisuus- ja ympäristöpolitiikka, ohjeet turvalliseen navigointiin, toimintaohjeet hätätilanteissa, päätäntävällän tasot sekä aluksessa ja varustamossa että näiden välillä (ISM-code, section 1.4). ISM-koodin mukaan turvallisuusjohtamisjärjestelmän tulee korostaa päällikön päätäntävaltaa turvallisuus- ja ympäristöasioissa.

Aluksen päällikkö on velvollinen panemaan turvallisuusjohtamisjärjestelmän toimeen aluksellaan ja valvomaan, että sitä noudatetaan. Hän on siinä mielessä erityisasemassa muihin aluksella oleviin nähden, että hänen toimivaltansa ei ole täysin sidottu SMS:n alle. ISM-koodi tekee selväksi, että vaikka varustamon turvallisuusjohtamisjärjestelmä koskee myös päällikköä, on hänellä itsellään viime kädessä valta ja vastuu päättää aluksen turvallisuus- ja ympäristöasioista ilman, että turvallisuusjohtamisjärjestelmä voi tätä asemaa horjuttaa. Tällainen päätäntävalta on tarkoitettu käytettäväksi vain tilanteissa, jotka ovat luonteeltaan epätavallisia ja jotka myös vaativat epätavallisia ratkaisuja. Tällaiseksi lasketaan hätätilanne, johon ei ole erillistä toimintaohjetta. Päällikön on kuitenkin käytettävä päätöksenteossaan tervettä järkeä ja kokemuksen tuomaa harkintakykyä. (ISM-code, Section 5.2.)

Myös kansainvälinen meriturvallisuussopimus, Solas (International Convention for the Safety Of Life At Sea), sekä merilaki ovat samassa linjassa päällikön asemasta sanoessaan, ettei varustamo eikä mikään muu taho saa estää häntä tekemästä tai toteut-

tamasta sellaisia päätöksiä, jotka hänen mielestään ovat aluksen ja ihmishengen turvallisuuden sekä meriympäristön suojelun kannalta tarpeellisia. Edellä mainittu ei kuitenkaan saa estää sopimusvaltioiden valtuutettuja viranomaisia menemästä alukselle. (SOLAS XI-2, reg.8; 15.7.1994/674, Luku 6 9.§.)

Meripelastusviranomaisille on ratkaisevan tärkeää tiedon saaminen ajoissa jo vaaratilanteen mahdollisuudesta, sillä pelastusyksiköiden aktivoiminen vie aikansa. Usein tietoa vaaratilanteesta pantataan aluksella ja apua saatetaan hälyttää vasta silloin, kun onnettomuus on väistämätön. Tämän vuoksi aluksen päällikön vastuut viranomaisiin nähden liittyvät usein velvollisuuksiin informoida viranomaisia aluksella syntyneistä ongelmista.

Alusliikennepalvelulaki määrää alusten lähtö- ja saapumisilmoitusten teosta paikalliselle alusliikennepalvelulle, VTS:lle (Vessel Traffic Service). Laki sisältää myös maininnan päällikön velvollisuudesta ilmoittaa kaikista vaaratilanteista, joita aiheutuu aluksen ja merenkulun turvallisuudelle, sekä kaikista ympäristövahingon mahdollisuuksista (L3.8.2005/623, 23§). Merilaki velvoittaa aluksen päällikköä koskevassa luvussa häntä ilmoittamaan meripelastusviranomaisille ennakoivasti tilanteesta, jossa alus voi joutua merihätään tai aluksessa oleville voi aiheutua vaaraa (15.7.1994/674, Luku 6, 11 a §). Jälkimmäisen säädöksen tarkoituksena on vähentää tilanteita, joissa tiedon antamista syystä tai toisesta viivytellään ja näin meripelastustoimen toiminnan alkua hidastetaan ja edellytyksiä onnistuneelle meripelastukselle pienennetään.

Ympäristöasioissa päällikköä sitoo mm. ns. alusjätelain (Laki aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä, 16.3.1979/300) 8. §:n velvoite antaa kaikkea apua viranomaisille, jotta alusjätelaissa mainitut seuraukset pystytään estämään. Alusjätelaki käsittelee öljypäästön ja ympäristön saastumisen tai sen vaaran aiheuttaneen aluksen vastuita sekä viranomaisten oikeuksia näissä tapauksissa. Mikäli päällikkö esim. laiminlyönneillään aiheuttaa laissa mainitun mukaisen tilanteen, joutuu hän korvausvelvolliseksi vahingon korjaus- ja puhdistustoimista. Tämän lisäksi Marpol 73/78 -sopimus määrittelee alukset, joissa tulee olla kansallisen merenkulkuviranomaisen hyväksymä SOPEP-manuaali (Shipboard Oil Pollution Emergency Plan). Manuaali sisältää mm. päällikön vastuut sekä yksityiskohtaiset toimintasuunnitelmat eri tilanteissa tapahtuville öljypäästöille. Yksi tärkeimmistä manuaalissa ilmenevistä päällikön velvollisuuksista on ilmoitusvelvollisuus öljypäästön sattuessa tai sen riskin ollessa ilmeinen. Jälkimmäiseen vaihtoehtoon kuuluu mm. sellaisen laitteiston rikkoutuminen, joka johtaa aluksen turvallisen navigoinnin vaarantumiseen, eli peräsinkonevau-

riot sekä sähköjärjestelmän ja keskeisten navigointivälineiden rikkoutuminen. (MEPC. 54(32).)

Kun alus on joutunut merihätäan, päällikön on Merilain 6. luvun 12. §:n mukaan tehtävä kaikki voitavansa pelastaakseen aluksessa olevat ihmiset, aluksen sekä lastin. Ellei hänen henkensä ole vaarassa, ei hän saa myöskään jättää alustaan, jos aluksen pelastaminen nähdään mahdolliseksi. Tässä tilanteessa päällikkö johtaa pelastustapah- tumaa aluksellaan, ellei pelastussopimus tai paikkakunnan laki sitä erikseen kiellä (Merilaki, 15.7.1994/674, 6 luku 12§).

Päälliköllä on lopullinen päätäntävalta oman aluksensa turvallisuuteen ja ympäristö- asioihin liittyvissä kysymyksissä. Poikkeus tähän syntyy silloin, kun päällikön kyky tehdä päätöksiä kyseenalaistuu. Rajavartioston meripelastusopas vuodelta 2006 mai- nitsee, että aluksen päällikkö vastaa aluksen pelastustoimista niin kauan, kuin hän on tosiasiallisesti toimintakykyinen (Meripelastusopas, 2006: Yleistä s.13). Merilain 6. luvun 7. § selventää, että jos päällikkö kuoleman, sairauden, toimensa jättämisen tai muun pakottavan syyn takia tulee kykenemättömäksi kuljettamaan alusta, tulee ylin perämies hänen tilalleen. Laki ei selvennä, mitä muulla pakottavalla syyllä tarkoite- taan. Yleisesti on tiedossa, että mm. huumeiden ja alkoholin vaikutuksen alaisen tai aluksen ja miehistön turvallisuuden vaarantavan päällikön nähdään olevan kykenemä- tön komentamaan alustaan. Lain kirjain on luultavasti tarkoituksella jätetty avoimeksi sen tarpeellista tilannekohtaista soveltamista varten. Tämä antaa tilaa päällystön jäsen- ten päätökselle syrjäyttää päällikkö komentovastuustaan olosuhteiden niin vaatiessa.

### 3.2.2 Viranomaisten oikeudet ja velvollisuudet

Viranomaisvastuut Suomen merialueilla on jaettu tilannekohtaisesti eri merellisten vi- ranomaisten kesken. Yleisesti voidaan sanoa, että normaalioloissa merenkulun vaara- tilanteiden johtovastuu on kolmella viranomaistaholla: meripelastuksen johtovastuu rajavartiolaitoksella, ympäristötuhon ehkäisyn ja torjunnan johtovastuu Suomen ym- päristökeskuksella sekä rikokseen liittyvän tilanteen johtovastuu poliisilla. Kunkin vi- ranomaisen oikeuksia puuttua aluksen toimintaan käsitellään tarkemmin luvussa 6. Näiden lisäksi Puolustusvoimat johtaa tilanteet alueloukkauksen sattuessa.

Meripelastuksen osalta valtioiden velvollisuuksista on säädetty kansainvälisessä SAR- yleissopimuksessa. Kun meripelastuksesta puhutaan puhtaasti ihmisten pelastamisena,

voidaan oikeutetusti sanoa, että valtiolla on meripelastusalueellaan tai sen ulkopuolella purjehtivan aluksen suhteen vain velvollisuuksia. Viranomaisjohtoisen meripelastustoimen vastuualueet jaetaan meripelastusalueisiin ja ne edelleen meripelastuslohkoihin, joissa meripelastustoimen viranomaiset toimivat. Meripelastusalueiden ulkorajoista on sovittu naapurivaltioiden kanssa (Kuva 3, s.21).

Suomen viranomaisten oikeudet ja velvollisuudet toimia Suomen merialueilla, muun kuin meripelastuksen osalta, perustuvat muihin kansainvälisiin sopimuksiin. Tärkein näistä on YK:n merioikeusyleissopimus, UNCLOS (United Nations Convention on the Law Of the Sea 1982), joka käsittelee kokonaisvaltaisesti kaikkia meren käyttömuotoja. Sopimusta voidaan hyvinkin kutsua merten perustuslaiksi. Se on vahvistettu kansallisella asetuksella Suomessa vuonna 1996 ja siinä on säädetty mm. valtioiden toimivallasta meriympäristöön sekä valtion alueella purjehtiviin aluksiin. Aluksiin voidaan yleissopimuksen valtuuttamana tietyin edellytyksin ulottaa valtion valtaa rikosoikeudellisissa asioissa sekä meriympäristöä uhkaavissa tilanteissa.

Merioikeusyleissopimuksessa valtioiden velvollisuudet ja oikeudet määräytyvät sen mukaan, missä ominaisuudessa ne kussakin tilanteessa toimivat, eli lippuvaltiona, satamavaltiona vai rantavaltiona. Lippuvaltiona Suomen viranomaisilla on oikeus valvoa ja puuttua Suomen lipun alla liikennöivän aluksen toimiin milloin ja missä tahansa. Ulkomaisen lipun alla liikennöivän aluksen kohdalla viranomaiset voivat ulottaa toimivaltaansa siten, kuin rantavaltion ja satamavaltion oikeuksista merialueilla on erikseen sopimuksissa säädetty. Tässä opinnäytetyössä keskitytään Suomen viranomaisten oikeuksiin ja toimiin rantavaltiona.

Rantavaltioiden viranomaisten oikeuksia ja velvollisuuksia määriteltäessä meri jaetaan alueisiin, joista on sovittu kansainvälisin sopimuksin sekä naapurivaltioiden kanssa kahdenvälisin sopimuksin. UNCLOS:ssa valtioiden merialueet, joille viranomaisten toimivalta ulottuu, jaetaan mm. sisäiseen alueveteen, aluemereen ja talousvyöhykkeeseen. Sisäinen aluevesi rajoittuu aluemereen ja aluemerin talousvyöhykkeeseen. Suomen aluemerin ulkoraja on 12 mpk perusviivoistaan (UNCLOS 4. artikla). Talousvyöhykkeen ulkorajoista on sovittu naapurimaiden kanssa kuitenkin niin, että ne voivat enimmillään, UNCLOS 57. artiklan mukaan, olla 200 mpk perusviivoista. Suomen lähivesien merenkulun turvallisuuden näkökulmasta aluemerta ja talousvyöhykettä koskevalla lainsäädännöllä on merkitystä.

Sisäisillä aluevesillä valtiolla on rajoittamaton oikeus puuttua aluksen toimintaan aluksen lippuvaltioista huolimatta, joitain poikkeuksia lukuun ottamatta. Aluemerellä

kaikilla aluksilla on oikeus viattomaan kauttakulkuun. Rantavaltio voi säätää aluemereillä viattomassa kauttakulussa olevia aluksia koskevia lakeja yhteneväisiksi kansainvälisen lainsäädännön kanssa. Tätä käsitellään myöhemmin tutkimuskysymyksen käsitelyssä luvussa 6.1 (poliisi).

Suomen talousvyöhykkeeseen kuuluvat kansainväliset merialueet, jotka liittyvät välittömästi aluemereen ja joiden ulkorajoista on sovittu naapurivaltioiden kanssa. Rantavaltion talousvyöhykkeellä kaikilla aluksilla on merenkulun vapaus. Kansainväliset sopimukset velvoittavat kuitenkin sielläkin noudattamaan tiettyjä sääntöjä.



Kuva 1. Aluemeret (sin.) ja talousvyöhykkeen (pun.) rajat sekä öljypäästöt vuonna 2003 (Suomen ympäristökeskuksen verkkosivut)

Talousvyöhykkeellä sovelletaan ympäristösuojeluun liittyvää lainsäädäntöä. Laki Suomen talousvyöhykkeestä määrittelee toimet, joihin Suomen viranomaiset voivat ryhtyä sellaisia aluksia kohtaan, jotka ovat syyllistyneet meriympäristön likaamiseen tai joiden pelätään aiheuttavan ympäristön pilaantumisen vaaran. Alueellinen ympäris-

tökeskus toimii ympäristölakien valvontaviranomaisena (Laki talousvyöhykkeestä, (1058/2004)).

### 3.2.3 Varustamon oikeudet ja velvollisuudet

Varustamo on velvoitettu perustamaan SOLAS-sopimukseen sidotun, ISM-koodin mukaisen turvallisuusjohtamisjärjestelmän, jossa määritellään varustamon turvallisuus- ja ympäristöpolitiikka. Se on tärkein varustamon sisäiseen turvallisuuteen ja johtamiseen vaikuttava järjestelmä.

Varustamolla on päällikön työnantajana päällikön yli menevä valta. Käytännössä nykyään toimitaan niin, että jos varustamo saa tietää, että päällikkö asettaa toiminnallaan aluksen tai sen miehistön vaaralle alttiiksi, se vapauttaa päällikön tehtävistään. Tällöin päällikkö on sivussa aluksen päätöksenteosta ja hänen paikkansa ottaa ylin perämies. Nykyään aluksilla on niin suuret taloudelliset intressit, että aluksen ollessa vaikeuksissa kokoontuu isompien varustamoiden turvallisuusryhmä, joka sanoo varsin tiukasti, mitä aluksen päällikön tulisi tehdä, vaikka hän onkin lopulta vastuussa kaikesta (Haastattelu, Leppänen). Aluksen päällikköön nähden varustamon velvollisuutena on tarjota hätätilanteessa neuvoja päällikön päätöksentekoon.

Viranomaisiin nähden varustamo on velvollinen antamaan kaikki tiedot hädässä olevasta varustamon aluksesta meripelastusviranomaisille.

## 4 MERIPELASTUSTOIMI SUOMESSA

Tässä luvussa meripelastuksella tarkoitetaan etsintä- ja pelastustoimia, joiden tarkoituksena on ihmishengen pelastaminen hädästä.

Merenkulun turvallisuus ja meripelastuksen merkitys ovat nousseet keskeisiksi keskustelun aiheiksi aina, kun suuria merenkulun onnettomuuksia on sattunut. Näiden onnettomuuksien seurauksena on syntynyt paineita merenkulun turvallisuuden kehittämiseen. Vuosien saatossa turvallisuus onkin parantunut huomasti, ja merenkulun voidaan tänä päivänä sanoa olevan verrattain turvallista.

Kansainvälinen yhteistyö ja järjestelyt ovat ohjanneet myös Suomen merenkulun turvallisuuskehitystä. YK:n alainen kansainvälinen merenkulkujärjestö, IMO (Interna-

tional Maritime Organisation), on kerännyt merenkulkuvaltiot ympäri maailmaa yhteen hahmottelemaan ja sopimaan merenkulun pelisäännöistä. IMO:ssa on 168 jäsenvaltiota ja se on säätänyt kansainvälisiä standardeja merenkululle jo vuodesta 1948. Tämän yhteistyön tuloksena syntyneet kansainväliset sopimukset ovat yhtenäistäneet merenkulun käytäntöjä maailmanlaajuisesti sekä mahdollistaneet nykypäivänä maailman merillä vallitsevan merenkulun turvallisuustilanteen.

Valtiot ovat vastuussa lakien säätämisestä sekä merenkulun turvallisuudesta omilla aluevesillään. Suomi on sitoutunut kehittämään kansallista lainsäädäntöään ja meripelastustointaan kansainvälisen säännösten mukaiseksi. Tämä ei kuitenkaan estä lakeja säädettäessä ottamasta huomioon kansallisia erityispiirteitä.

#### 4.1 Kansainväliset sopimukset ja Suomen lainsäädäntö

Kansainväliset sopimukset meripelastuksesta määrittelevät meripelastuksen tehtävät. Tällaisia sopimuksia ovat Hampurin sopimus (International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979) ja SOLAS (International Convention for the Safety Of Life At Sea, 1974) sekä näihin sopimuksiin jälkikäteen tehdyt lisäykset.

Hampurin sopimus on tärkein kansainvälinen meripelastuksesta tehty sopimus. Sen pyrkimyksenä oli luoda koko maailman kattava meripelastussuunnitelma, joka parantaa merenkulun turvallisuutta maailmanlaajuisesti ja paikallisesti. Hampurin sopimuksen liitteet määrittelevät vähimmäisvaatimukset sopimusvaltioiden kansalliselle meripelastusjärjestelmälle ja meripelastusjohtamiselle. Yleissopimukseen liittyneiden rannikkovaltioiden tulee sen mukaan perustaa kansallinen pelastuskoneisto. Se mm. koordinoi ja johtaa meripelastuspalvelua, takaa avun merihädässä oleville sekä järjestää merialueellaan riittävät etsintä- ja pelastuspalvelut sekä merivalvonnan. Käytännössä eri maiden lainsäädäntö ja meripelastusjärjestelmien toteutus poikkeavat hieman toisistaan. (International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979.)

Hampurin sopimuksen liitettä uudistettiin vuonna 1998. Liitteen muutoksissa merellä sattuneita vaaratilanteita koskevan viestiliikenteen järjestäminen siirtyi etsintä- ja pelastuspalvelun velvollisuudeksi. Sen lisäksi etsintä- ja pelastuspalvelun vastuisiin lisättiin lääkinnällisen neuvonnan antaminen, lääkinnällinen ensiapu ja vaarasta pelastettujen kuljettaminen turvaan. Pelastuskeskuksilla ja pelastuslohkokeskuksilla tulee muutoksena aiempaan nähden olla yksityiskohtaiset toimintasuunnitelmat etsintä- ja



pelastustoiminnan suorittamista varten. Suomessa Hampurin sopimuksen muutokset saivat lain voiman 1.2.2002. (Tasavallan presidentin asetus etsintä- ja pelastuspalvelua koskevan vuoden 1979 kansainvälisen yleissopimuksen muutosten voimaansaattamisesta ja yleissopimuksen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta annetun lain voimaantulosta (SopS 5/2002)).

SOLAS-sopimus on edelleen tärkein merenkulun turvallisuutta käsittelevä kansainvälinen sopimus. Se sisältää vaatimuksia mm. aluksen rungon rakenteesta, pelastusvälineistä, radiolaitteista, turvallisesta navigoinnista sekä erilaisten lastien kuljetuksesta. Turvallista merenkulkua käsittelevässä 5. luvussa on vaatimukset sopimusvaltioille meripelastusjärjestelmän järjestämisessä. Sen mukaan jokainen sopimusvaltio lupautuu vastuullaan olevalla merialueella varmistamaan, että kaikki tarvittavat järjestelyt hätäkommunikointia ja koordinoitua sekä hädässä olevan henkilön pelastamista varten on tehty. Lisäksi sopimusvaltion tulee perustaa ja ylläpitää riittävää pelastuspalvelua ottaen vastuualueensa meriliikenteen tiheyden sekä navigoinnin vaarat huomioon (SOLAS, chapter V reg.7). Suomi liittyi sopimukseen vuonna 1981 (Asetus ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen voimaansaattamisesta (SopS 11/1981))

IAMSAR-manuaali (International Aeronautical and Maritime Search And Rescue manual) on IMO:n ja kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön, ICAO:n (International Civil Aviation Organisation), lento- ja meripelastuskäsikirja valtioille, jotka ovat liittyneet Hampurin sopimukseen ja SOLAS-sopimukseen. Sen tarkoituksena on ohjata sopimukseen liittyneitä valtioita oman meripelastuspalvelun järjestämisessä, etsintä- ja pelastustoimen johtamisessa, pelastusyksiköiden toiminnassa ja meripelastukseen liittyvän koulutuksen järjestämisessä. Suomen meripelastustoimen operatiivisten tehtävien suunnittelu (mm. Rajavartiolaitoksen Meripelastusopas ja Sisäasiainministeriön Meripelastusohje) perustuu IAMSAR-manuaaliin, joka käsittää kolme osaa:

Osa I käsittelee maailmanlaajuisia meripelastusjärjestelmää, kansallisen ja/tai alueellisen meripelastuspalvelun perustamista sekä naapurimaiden välistä yhteistyötä meripelastuspalvelujen tarjoamisessa.

Osa II käsittelee meripelastusoperaatioiden suunnittelua, koordinoitua ja harjoituksia.

Osa III sisältää tietoa käytännön toimintatavoista lentokoneille ja laivoille, jotka ovat osana etsintä- tai pelastustapahtumaa. Kansainvälinen SOLAS-sopimus vaatii, että jokainen laiva on varustettu Osa III-manuaalilla.

(International Convention for the Safety Of Life At Sea Convention, Chapter V; reg. 21.2.)

Suomen meripelastusta koskeva lainsäädäntö perustuu yllä mainittuihin kansainvälisiin sopimuksiin, jotka on saatettu voimaan kansallisella lailla tai asetuksella. Suomen meripelastuslaki (L 1145/2001) ja valtioneuvoston asetus (37/2002) määrittelevät kansallisesti meripelastusjärjestelmän rakenteen, meripelastustoimen suoritusvaatimukset ja eri viranomaisten tehtävät. Meripelastustoimen pääasiallisena tarkoituksena on meripelastuslain mukaan etsiä ja pelastaa merellä vaarassa olevat henkilöt, antaa heille lääkinnällistä neuvoa ja ensiapua sekä hoitaa vaaratilanteeseen liittyvä hätäviestiliikenne (Meripelastuslaki, 1.§).

Meripelastuslaki nimeää etsintä- ja pelastuspalvelusta vastuussa olevan viranomaisen Suomessa, joka on Rajavartiolaitos. Se vastaa meripelastustoimen järjestämisestä, johtamisesta, suunnittelusta, kehittamisestä, valvonnasta ja meripelastuksen johtamiskoulutuksen järjestämisestä. Rajavartiolaitos myös johtaa ja suorittaa operatiivista etsintä- ja pelastustoimintaa sekä sovittaa yhteen meripelastustoimintaan meripelastuslaissa osallistumaan velvoitettujen muiden viranomaisten, varustamoiden sekä vapaaehtoisten yhdistysten ja yksityishenkilöiden toimintaa. (Meripelastuslaki, 3.§.)

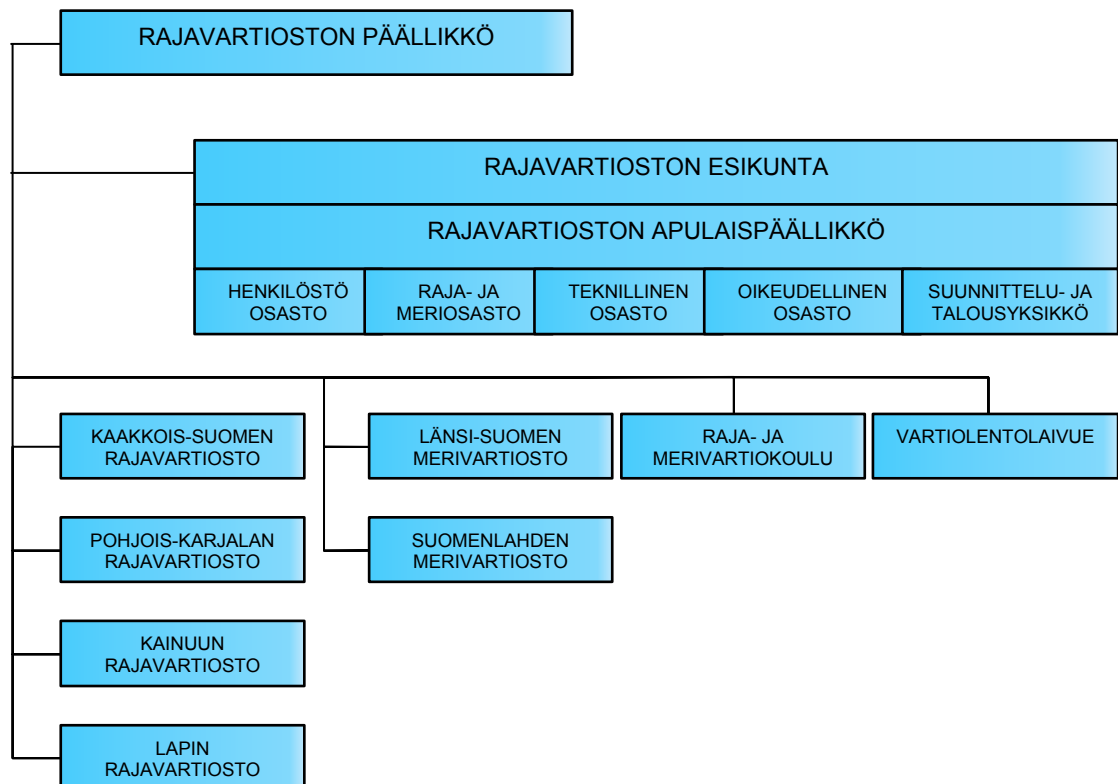
## 4.2 Rajavartiolaitos

Rajavartiolaitos on sisäasiainministeriön alainen viranomainen, jonka päätehtävät ovat Suomen maa- ja merirajojen valvonta, henkilöliikenteen tarkastukset raja-aseilla, satamissa ja lentoasemilla sekä etsintä- ja pelastustoiminta merialueella. Rajavalvonnassa maarajoilla keskitytään nykyään Schengen-alueen ulkorajaan ja rajatarkastuksista suurin osa tehdään näillä ulkoraja-aseilla sekä lentokentillä. Merivartioasemat hoitavat merirajan ja -alueen valvonnan. Vaikka meripelastus on yksi tärkeimmistä Rajavartiolaitoksen tehtävistä, huomauttaa rajavartiolaki kuitenkin, etteivät muut toiminnot saa vaarantaa Rajavartiolaitoksen kykyä hoitaa rajavartiointitehtäviä tai sotilaallisen maanpuolustuksen tehtäviä (15.7.2005/578). Perinteisten toimiensa ohella Rajavartiolaitoksesta on tullut entistä enemmän osa valtion sisäistä turvallisuustoimintaa. Tähän viittaa uusi laki, jonka valtuuttamana Rajavartiolaitos hoitaa myös poliisi- ja tullivalvontatehtäviä (Laki poliisin, tullin ja rajavartiolaitoksen yhteistoiminnasta (11.9.2009/687)). Rajavartiolaitoksen tehtävänä on lisäksi pitää yllä ISPS-koodin mukaista yhteyspistettä alusten ja satamarakenteiden turvauhkaa koskeville ilmoituksille

sekä turvahälytyksille. Yhteyspiste toimii Länsi-Suomen merivartiostossa Turussa (Laki eräiden alusten ja niitä palvelevien satamarakenteiden turvatoimista ja turvatoimien rakentamisesta (11.6.2004/485)).

Ympäristönsuojelua koskevan lainsäädännön noudattamista Suomen aluemerellä ja talousvyöhykkeellä valvoo käytännössä Rajavartiolaitos vaikka luonnonsuojelulaissa (20.12.1996/1096) sitä ei ole säädetty sen tehtäväksi. Rajavartiolaitos on antanut säännönmukaisesti virka-apua ympäristönsuojelulain valvontaviranomaisille eli Suomen ympäristökeskukselle, sillä vain Rajavartiolaitoksella on ollut valvonnan suorittamiseen tarpeellista kalustoa ja miehistöä. Rajavartiolaitos on yleensä ensimmäinen viranomainen, joka saapuu paikalle, kun jotakin tapahtuu Suomen merialueilla sillä se on ainoa, joka toimii ja suorittaa alueella päätoimisesti lainmukaista partiointia. Sen panos kaikissa merenkulun vaaratilanteissa onkin huomattava.

Rajavartiolaitos on jaettu hallintoyksiköihin, jotka ovat Rajavartiolaitoksen esikunta, raja- ja merivartiokoulu, vartiolentolaivue sekä neljä rajavartiostoa ja kaksi merivartiostoa.

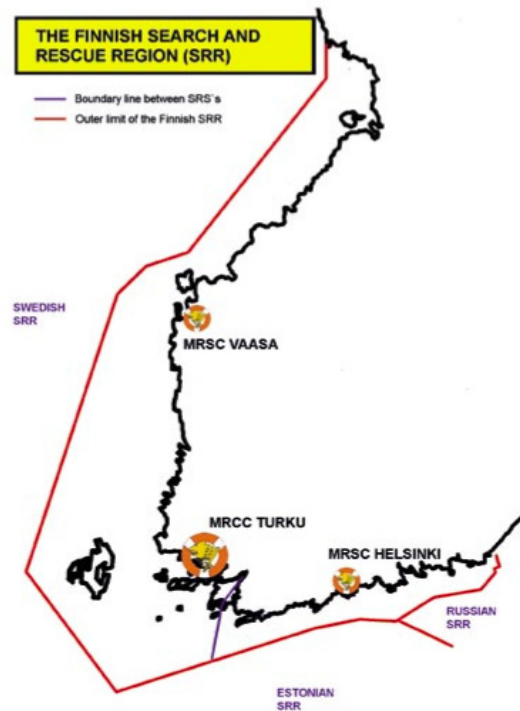


Kuva 2. Rajavartiolaitoksen organisaatiokaavio (Rajavartiolaitoksen verkkosivut)

Rajavartiolaitoksen merivartiostot johtavat meripelastusta. Suomen meripelastustoimen vastuualue on jaettu kahteen lohkoon: Länsi-Suomen meripelastuslohkoon ja Suomenlahden meripelastuslohkoon. Länsi-Suomen meripelastuslohkosta vastaa Länsi-Suomen merivartiosto vastuualueen ulottuessa Hangosta Tornioon. Suomenlahden meripelastuslohkosta, joka ulottuu Hangosta Venäjän vastaiselle rajalle, vastaa Suomenlahden merivartiosto. Länsi-Suomen merivartioston vastuulla on meripelastustoimen järjestäminen ja palvelutasosta huolehtiminen. Se vastaa myös kansainvälisten yhteyksien ylläpitämisestä muiden maiden meripelastusalan viranomaisiin. Kunkin merivartioston johto vastaa meripelastuslohkollaan meripelastuspalvelun operatiivisesta johtamisesta, suunnittelusta, valvonnasta sekä viranomaisten ja vapaaehtoisten toiminnan yhteensovittamisesta. Suomen meripelastusvastuualue rajoittuu naapurivaltioiden meripelastusvastuualueiden ulkorajoille.

Suomen meripelastusorganisaation johtamisjärjestelmä käsittää meripelastuskeskuksen (MRCC, Marine Rescue Co-ordination Center) ja kaksi meripelastuslohkokeskusta (MRSC, Marine Rescue Co-ordination Sub Center). Turun meripelastuskeskuksesta (MRCC Turku) ja sen alaisena toimivasta Vaasan meripelastuslohkokeskuksesta (MRSC Vaasa) johdetaan Länsi-Suomen meripelastuslohkoon etsintä- ja pelastustehtäviä. Suomenlahden meripelastuslohkolla etsintä- ja pelastustehtäviä johdetaan puolestaan Helsingin meripelastuslohkokeskuksesta (MRSC Helsinki). (Rajavartiolaitoksen verkkosivut.)

Kumpikin merivartioalue vastaa Rajavartiolaitokselle säädettyjen tehtävien toteutuksesta toimialueellaan, joita ovat rajavalvonta, rajatarkastukset, meripelastus, merialueen turvallisuus, rikostorjunta ja maanpuolustus. Rajan ja alueveden valvonnan rungon muodostaa koko rannikolle levittäytynyt tutka- ja kamerajärjestelmä. Sitä tukevat alueella partioivat vartiolaivat ja -veneet ja rajavartioston vartiolentolaivueen omat lentokoneet ja helikopterit. Tulevaisuudessa optisen ja elektronisen valvonnan sekä viranomaisilta saatujen etukäteistietojen merkityksen odotetaan kasvavan merialueen valvonnassa ja vartioveneiden partioinnin vähenevän. (Rajavartiolaitoksen verkkosivut; Sundbäck, 2005, s. 383.)



Kuva 3. Suomen etsintä- ja pelastusalue (Meripelastusopas 2006)

Vartiolentolaivue on Rajavartiolaitoksen ilmatoiminnasta huolehtiva hallintoyksikkö. Kaikki Rajavartiolaitoksen ilma-alukset toimivat vartiolentolaivueen alaisuudessa. Näitä ilma-aluksia käytetään erityisesti ennalta suunniteltuun rajavaltvonnan tukemiseen. Suuri osa tilanteenmukaisista lentotehtävistä suoritetaan kuitenkin meripelastustoimen etsintä- ja pelastustehtävissä. Lentotoiminta painottuu Kaakkois-Suomen, Suomenlahden ja Saaristomerren eteläosaan. Näille alueille suunnataan yli 50% kaikista partiolentotunneista. Kaikissa vartiolentolaivueen tukikohdissa pidetään päivystysvalmiutta, jossa kolme meripelastustehtäviin soveltuvaa helikopteria on jatkuvassa lähtövalmiudessa. Vartiolentolaivueen ilma-aluksilla suoritetaan myös valvontalennot mahdollisten öljy- ja kemikaalipäästöjen havaitsemiseksi. (Rajavartiolaitoksen verkkosivut.)

#### 4.3 Yhteistyö meripelastustoimessa

Yhteistyö muiden viranomaisten ja vapaaehtoisten kanssa muodostaa merkittävän osan toimivaa valtakunnallista meripelastustointia. Merilain mukaan Rajavartiolaitos on vastuussa meripelastustoimeen osallistuvien viranomaisten ja vapaaehtoisten toi-

minnan yhteensovittamisesta. Kun meripelastustoimesta vastuussa olevan Rajavartiolaitoksen omat voimavarat etsintä- ja pelastustilanteessa eivät ole riittävät, otetaan muiden laissa määriteltyjen viranomaisten asiantuntemus ja resurssit käyttöön. Suomi on ollut uranuurtaja viranomaisyhteistyön kehittämisessä, ja siksi Rajavartiolaitoksen ja muiden merellisten viranomaisten sekä vapaaehtoisten välinen yhteistyö on ollut tiivistä jo pitkään. Todiste yhteistyön kehittämispyrkimyksistä edelleen on vuonna 2008 julkaistu hallituksen sisäisen turvallisuuden ohjelma, johon on sisällytetty mm. velvoite viranomaisille tiivistää yhteistyötä keskenään merellisten suuronnettomuuksien varalta (Turvallinen elämä jokaiselle – Sisäisen turvallisuuden ohjelma, 2008).

#### 4.3.1 Yhteistyöviranomaiset

Yhteistyöviranomaiset ovat velvollisia auttamaan meripelastustilanteessa meripelastuslain 4. §:n ilmoittamalla tavalla, ellei se vaaranna niiden muita lakisääteisiä tehtäviä. Laissa mainitut yhteistyöviranomaiset ja niiden tehtävät meripelastustoimessa ovat:

Merenkulkulaitos, joka valvoo merialuetta alusliikennepalvelujärjestelmän (VTS) avulla ja pyrkii havaitsemaan, paikantamaan ja ennaltaehkäisemään onnettomuus- ja vaaratilanteita. Etsintä- ja pelastustoimintaan merenkulkulaitos osallistuu antamalla henkilöstöään ja kalustoaan yhteiseen käyttöön.

Kuntien palokunnat, poliisi ja tullilaitos, jotka antavat käyttöön henkilöstöä ja kalustoa.

Puolustusvoimat, joka valvoo Suomen merialueen alueellista koskemattomuutta sekä pyrkii havaitsemaan ja paikantamaan onnettomuus- ja vaaratilanteita. Se osallistuu meripelastustilanteeseen tarjoamalla erikoisasiantuntemusta, henkilöstöä ja kalustoa.

Ilmailuviranomaiset, jotka osallistuvat ilmailun pelastuspalvelujärjestelmällä etsintä- ja pelastustoimintaan merellä.

Ilmatieteen laitos, joka antaa omaa asiantuntemustaan meripelastustilanteessa rajavartiolaitoksen käyttöön. Tähän kuuluu tilanteessa tärkeinä pidettävien sää-, tuuli-, merivedenkorkeus- ja aallokkotietojen tarjoaminen.

Hätäkeskuslaitos, joka osallistuu meripelastustilanteen syntyessä meripelastustoimen etsintä- ja pelastusyksiköiden hälyttämiseen.

Sosiaali- ja terveysturvaviranomaiset, jotka järjestävät ja ylläpitävät pelastettujen lääkinällisen ja psykososiaalisen huollon.

Ympäristöviranomaiset, jotka vastaavat merionnettomuuksien yhteydessä öljy- ja kemikaalivahinkojen torjunnasta yhdessä muiden viranomaisten kanssa sekä antavat alansa liittyvää asiantuntemusta Rajavartioston käyttöön.

Muut kuin edellä mainitut valtion viranomaiset antavat pyydettyä alansa asiantuntemusta, henkilöstöä ja kalustoa meripelastusviranomaisten käyttöön.

(Meripelastuslaki, 4.§.)

Meripelastuslaki velvoittaa lisäksi jokaista työkykyistä henkilöä, joka oleskelee vaara- ja onnettomuusalueella taikka sen läheisyydessä, meripelastusjohtajan käskystä avustamaan meripelastustehtävissä.

#### 4.3.2 Vapaaehtoiset yhdistykset

Suomen meripelastusseura ry (SMPS) on valtakunnallinen vapaaehtoisten meri- ja järvipelastusyhdistysten kattojärjestö. Suomen meripelastusseura pelastaa ja avustaa merihätään joutuneita järvi- ja merialueilla. Sen toiminnassa on mukana rannikolla 29 ja sisävesillä 30 yhdistystä, joilla on pelastusvalmiudessa yhteensä 140 pelastusalusta ja n. 2000 vapaaehtoista. (Suomen meripelastusseuran verkkosivut.)

Vapaaehtoisten meripelastusyhdistysten käytöstä on mainittu meripelastuslaissa. Meripelastusyhdistysten toimintaa säätelee kuitenkin niiden omat säännöt. Rajavartiolaitos jakaa vapaaehtoisille yhdistyksille meripelastukseen liittyviä tehtäviä. Kunkin meripelastuslohkon meripelastussuunnitelma sisältää näin vapaaehtoisen yhdistyksen tehtävät meripelastustilanteissa. Vapaaehtoisia meripelastusyhdistyksiä ei voida kuitenkaan käyttää tilanteissa, joihin sisältyy merkittävästi julkisen vallan käyttöä. Pääosa SMPS:n tarjoamasta avusta suuntautuu huviveneilijöille. (SMPS:n toimintakertomus 2008; Meripelastuslaki, 6.§.)

Yhdessä Ahvenanmaan Meripelastusseura ry:n kanssa SMPS sovittaa meripelastustoimeen osallistuvien vapaaehtoisten toimintaa. SMPS on myös mukana meripelastustoimen yhteistyöelimissä, kuten meripelastustoimen neuvottelukunnassa ja Suomenlahden meripelastuslohkon johtoryhmässä. (SMPS:n toimintakertomus 2008; Meripelastusohje, 2003.)

### 4.3.3 METO-yhteistyö

Viranomaisten välinen yhteistyö perustuu usein lakiin sidottuun virka-apumääritelmään. Vuosien mittaan on kuitenkin ollut nähtävissä kehitystä suuntaan, jossa viranomaisten välistä yhteistyötä on oltu tekemässä osaksi organisaatioiden normaalia toimintaa.

Vuonna 1994 valmistunut sisäasiainministeriön asettama mietintö merellisten toimijoiden yhteistyöstä käynnisti Rajavartiolaitoksen, Merivoimien ja Merenkululaitoksen välisen merellisten toimijoiden (METO) yhteistyön. METO-yhteistyö ei ole lakisääteistä vaan perustuu yhteistyötahojen oma-aloitteisuuteen ja aktiivisuuteen. Se on luonteeltaan ns. ”toimintaan integroitunutta” eli osana yhteistyösapuolien normaaliin toimintaan kuuluvaa jokapäiväistä ja monialaista yhteistyötä, joka toimii kunkin viranomaisorganisaation kaikilla tasoilla. Informaation vaihto virastojen välillä on avointa, minkä johdosta kaikkia palvelevien päätösten teko sekä kattavan meritilannekuvan muodostaminen päivittäin ja kriisitilanteissa on mahdollista. (Munkki 2009.). Vuonna 2008 toimintaa laajennettiin ja mukaan otettiin myös ympäristö-, pelastus-, ja poliisiviranomaiset (Rajamme Vartijat, 1/2009, s.40). Tuore valtion turvallisuus- ja puolustuspoliittinen selonteko mainitsee METO-yhteistyön kehittämisen yhtenä ohjelmakohtanaan. Tämä korostaa juuri yhteistyömuodon merkittävyyttä viranomaisten välillä. METO-yhteistyön keskeisiä hankkeita ovat tutka- ja tietoliikenneverkkojen yhteiskäyttö, merenkulun hätä- ja turvallisuusjärjestelmän eli GMDSS-järjestelmän (Global Maritime Distress and Safety System) sekä alusten automaattisen tunnistamisen eli AIS-järjestelmän maa-asemaverkon (Automatic Identification System) toteuttaminen yhteishankkeena.

### 4.3.4 MIRG-toiminta

Rajavartiolaitoksen ja Pelastuslaitoksen yhteistyön konkreettisena tuloksena on Varsinais-Suomen, Helsingin ja Maarianhaminan pelastuslaitoksille perustettu meripelastuksen tarpeisiin MIRG-ryhmiä (Maritime Incident Response Group). Nämä nopean toiminnan lentokuljetteiset pelastusryhmät tukevat rajavartiolaitoksen toimintaa merellä tapahtuvien onnettomuuksien torjunnassa. MIRG-miehistöt kuuluvat pelastuslaitosten henkilöstöön, ja he ovat saaneet erikoiskoulutuksen meripelastustilanteissa ta-



pahtuvaan ihmishengen pelastamiseen, palonsammutukseen, vaarallisten aineiden käsittelyyn ja ensihoitoon sekä veden tyhjentämiseen vuotoaluksilla. Pelastuslaitosten MIRG-toiminnan edellytyksenä on yhteistyö Rajavartiolaitoksen kanssa, sillä vartiolentolaivuheen helikopterit huolehtivat ryhmien kuljettamisesta onnettomuuspaikalle. (Malmin lentoaseman ystävät ry:n verkkosivut.)

#### 4.3.5 Kansainvälinen yhteistyö

Kansainvälinen yhteistyö on turvallisen merenkulun kannalta välttämätöntä. Itämerellä valitseva turvallisuustilanne on saavutettu juuri yhteistyön keinoin. Vaikka yhteistyö on luonnollisesti ollut aktiivisinta Suomen naapurimaiden kanssa, on yhteistyöverkoston laajentaminen muihinkin Itämeren alueen maihin nähty tarpeelliseksi.

Hampurin sopimuksen mukaisesti Suomi on sopinut naapurivaltioiden kanssa meripelastuspalvelun vastuualueiden rajoista ja yhteistoiminnan järjestämisestä merionnettomuuden sattuessa. Itämeren- ja EU-maiden välinen kansainvälinen yhteistyö on kehittynyt viime vuosina. On syntynyt kahdenvälisiä sopimuksia, joiden pyrkimyksenä on ollut lainsäädännön yhdenmukaistaminen pelastustoiminnan alalla sekä suorien yhteyksien luominen sopimusvaltioiden meripelastustoimesta vastuussa olevien viranomaisten välille. Pohjoismaiden välillä toimii mm. pelastuspalveluyhteistyö, joka perustuu 1989 solmittuun NORDRED-sopimukseen avunannosta ja yhteistyöstä yli valtakunnan rajojen.

EU on lähtenyt aktiivisesti liikkeelle yhteisen merenkulkupolitiikan luomiseksi koko EU:n alueella. Sen tuloksena vireillä on monia hankkeita, joiden päämääränä on merenkulullisten viranomaisten valtakunnan rajat ylittävä yhteistyö sekä merenkulun turvallisuuden parantaminen. Yksi mainitsemisen arvoinen hanke on EU:n meriturvallisuusviraston, EMSA:n (European Maritime Safety Agency), SeaSafeNet-järjestelmän ulottaminen jäsenmaihiin. Järjestelmä monitoroi kauppalausten lasti-, sijainti- ja reittitietoja kaikissa jäsenmaissa. Tämä mahdollistaa yhteisen tilannekuvan muodostamisen ja yhteistyön tehostumisen vastuuviranomaisten välillä. (Rajamme Vartijat, 1/2009, s.41.)

Meripelastuksen yhteistoiminta Ruotsin kanssa perustuu valtioiden väliseen meri- ja lentopelastussopimukseen. Yhteistyö käsittää yhteisiä etsintä- ja pelastusharjoituksia, viestiyhteyksien kokeiluja, meripelastuksen asiantuntijoiden vierailuja sekä kokemus-

ten ja tietojen vaihtoa. Apua toisen maan pelastuspalvelulle annetaan kykyjen mukaan, jos sitä pyydetään. Meripelastuksesta Ruotsissa vastaa Ruotsin merenkulkulaitos. Meripelastuskeskus (MRCC) toimii Göteborgissa ja meripelastuslohkokeskus (MRSC) Tukholmassa. Meripelastusalueiden rajana pidetään maiden välistä lentotiedotusalueiden rajaa, FIR-rajaa (Flight Information Region). (Sopimus Suomen tasavallan ja Ruotsin kuningaskunnan hallituksen välillä yhteistyöstä meri- ja lentopelastuspalvelun alalla (SopS 27/1994).)

Venäjän kanssa tehtävä meripelastuksen yhteistoiminta perustuu sopimukseen merenkulun ja ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelun alalla. Sopimuksen sisältö yhteistyömuotoineen ja meripelastusalueen rajoineen on samanlainen Ruotsin kanssa tehdyn yhteistyösopimuksen kanssa. Meripelastuksesta vastaava viranomaisena Venäjällä on liikenneministeriö. MRCC Pietari vastaa meripelastuksesta Venäjän itämeren rannikolla. (Meripelastusohje, 2003, s.23.)

Yhteistyö Viron kanssa perustuu sopimukseen yhteistyöstä etsintä- ja pelastuspalvelussa. Sopimus on yhtäläinen Ruotsin ja Venäjän kanssa tehtyjen vastaavien sopimusten kanssa sillä erotuksella, että Suomen ja Viron meripelastusalueiden välisenä rajana pidetään Tampereen ja Tallinnan lentotiedotusalueen rajoja. Viron meri- ja lentopelastuksesta vastuussa oleva viranomaisena on Viron rajavartiolaitos. Meri- ja lentopelastuskeskuksena toimii Tallinnan pelastuskeskus, JRCC Tallinna (Joint Rescue Coordination Center). Sillä on kolme meripelastuslohkokeskusta. (Sopimus Suomen tasavallan hallituksen ja Viron tasavallan hallituksen välillä merellä ja ilmassa tapahtuvasta yhteistyöstä etsintä- ja pelastuspalvelussa (SopS 53/1999); Meripelastusohje, 2003, s.23.)

#### 4.3.6 Merialueen valvonta

Vilkaasti liikennöity ja kapea merialue ei voi toimia tehokkaasti ja turvallisesti ilman valvontaa ja ohjausta. Suomen aluevesillä ja kansainvälisille vesille ulottuvalla merialueella valvontaa suorittavat Rajavartiolaitos, Puolustusvoimat sekä Merenkulkulaitos. Kunkin viranomaistahon merialueen valvonnan tarkoituksena on omien erityisten valvontaintressien lisäksi alusliikenteen vaaratilanteiden ja hätätapauksien havaitseminen ja paikantaminen.

Merenkulkulaitos on Suomessa vastuussa SOLAS-yleissopimuksen mukaisen liikenteenohjausjärjestelmän järjestämisestä ja ylläpidosta. Merenkulun turvallisuutta valvomaan ja takaamaan on Suomeen perustettu alusliikennepalvelu, VTS. Tämän meriliikenteen seuranta- ja ohjausjärjestelmän tarkoituksena on valvoa meriliikennettä, parantaa alusliikenteen sujuvuutta sekä ennaltaehkäistä vaaratilanteiden ja onnettomuuksien syntymistä Suomen aluevesillä ja Suomenlahden kansainvälisillä vesillä. Suomen kaikkien VTS-keskusten toiminta-alueet kattavat kaikki kauppamerenkulun väylät Suomen aluevesillä. (Merenkulkulaitoksen verkkosivut.)

Suomi, Viro ja Venäjä ovat yhteistyössä perustaneet Suomenlahden kansainväliselle merialueelle SOLAS-sopimuksen (SOLAS V/11) mukaisen alusliikenteen pakollisen ilmoittautumisjärjestelmän, GOFREP:n (Gulf of Finland Mandatory Reporting System). Kaikki Suomenlahdelle tulevat ja sieltä poistuvat alukset ilmoittautuvat tähän järjestelmään. Sen tarkoituksena on lisätä merenkulun turvallisuutta, ennakoitavuutta, ympäristön suojelua sekä valvoa meriliikenteen sääntöjen noudattamista. GOFREP-alue käsittää Suomenlahden kansainvälisen merialueen sekä Suomen ja Viron VTS-alueiden ulkopuolella olevat alueet, jotka kuuluvat kummankin erilliseen kansalliseen ja pakolliseen ilmoittautumisjärjestelmään. VTS ja GOFREP yhdessä mahdollistavat kattavan tilannekuvan saamisen koko Suomenlahden meriliikenteestä. (Merenkulkulaitoksen verkkosivut.)

VTS voi tehdä meriteiden sääntöjen noudattamatta jättäneestä ja ilmoittautumisvelvollisuuden rikkoneesta aluksesta poikkeamaraportin aluksen lippuvaltiolle. Tietoisuus ”valvovasta silmästä” on saanut merenkulkijat varovaisiksi liikkeissään hyvin valvotulla Suomenlahdella ja rikkeiden määrä on vähentynyt. Meriliikennetiedot VTS saa alusten liikenneilmoituksista, tutka- ja kamerahavainnoista sekä alusten automaattisen tunnistusjärjestelmän, AIS:n tiedoista.

VTS on täysin ohjeita ja neuvoja antava taho, joka ei voi määrätä tai päättää esim. aluksen ohjailusta millään tavalla. Sen pääasiallinen toimintatapa on tiedottaminen, jolla selvitetään 95 % kaikista tilanteista, sekä meriteiden sääntöjen ja ilmoittautumissääntöjen valvonta ja näiden vaikutusten seuranta. Vasta sen jälkeen VTS:llä tulee mahdollisuus esim. sulkea vesialue ja määrätä tilapäisiä nopeusrajoituksia. Rajavartiolaitos voi myös sulkea vesialueen meripelastuslain pohjalta, mutta yleensä se tehdään yhteistyössä VTS:n kanssa. Sen jälkeen VTS jatkaa normaalia toimintaansa ja rajavartiolaitos hoitaa hätätilanteen. Viestiliikenteessä toimitaan samoin, eli turvallisuusliikenne on VTS:n ja hätäliikenne rajavartiolaitoksen vastuulla. (Haastattelu, Aaltonen.)

Vuodesta 2006 lähtien Suomi on tehnyt operatiivista meritilannekuvan vaihtoa Ruotsin kanssa SUCFIS-yhteistyön (Sea Surveillance Co-operation Finland Sweden) puitteissa. Yhteistyöllä on pyritty lisäämään meritilannetietoisuutta ja meriturvallisuutta sekä parantamaan maiden välistä yhteistyötä. Tarkoituksena on laajentaa yhteistyö koko Itämeren alueelle niin, että lopulta kaikilla Itämeren valtioilla olisi käytössään koko Itämeren kattava meritilannekuva. Tämä on tarkoitus toteuttaa EU:n meriturvallisuuksiviraston, EMSA:n, ylläpitämän tietojenvaihtojärjestelmän SafeSeaNetin avulla. (Itämeren meriturvallisuusohjelma, 2009, s.11.)

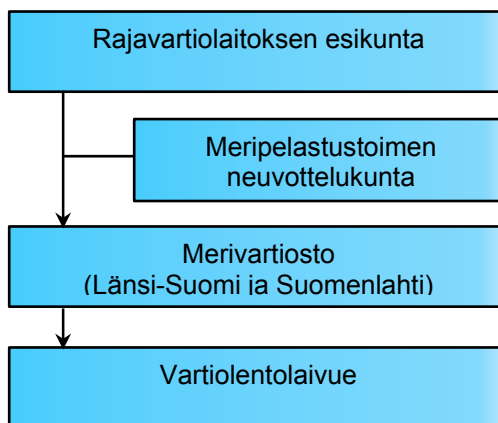
Itämeren suojelukomissio (HELCOM) on Itämeren valtioiden välinen yhteistyöelin, jonka tehtävänä on ehkäistä ja torjua Itämeren saastuminen ja palauttaa sen ekologinen tasapaino. Se valvoo Itämeren suojelusopimuksen 1992 toteutumista ja edistää jäsenvaltioiden välistä yhteistyötä. HELCOMin puitteissa pidetään yllä AIS-järjestelmän vastaanottamista ja tallentamista varten tarvittavaa maa-asemaverkkoa. (Itämeren meriturvallisuusohjelma, 2009, s.11-12.)

#### 4.4 Meripelastustoimen organisaatio Suomessa

Rajavartiolaitos vastaa Suomen meripelastustoimesta, minkä vuoksi sen johtamisjärjestelmä perustuu rajavartiolaitoksen organisaatioon ja aluejakoon. Meripelastustoimen päätöksenteko tapahtuu kahdella tasolla: hallinnollisella ja operatiivisella tasolla.

##### 4.4.1 Hallinnollinen päätöksenteko

Rajavartiolaitoksen esikunta vastaa valtakunnallisesti meripelastustoimen johtamisesta, suunnittelusta, kehittämisestä, valvonnasta ja muiden meripelastusviranomaisten ja vapaaehtoisten toiminnan yhteensovittamisesta. Se on hallinnollinen johtoporras eikä osallistu operatiiviseen johtamiseen, vaan hankkii voimavarat meripelastukselle ja valvoo operatiivisen linjan toimintaa. Rajavartiolaitoksen esikunta toimii rajavartioston päällikön alaisuudessa. Apuna tehtävässään esikunnalla on meripelastustoimen neuvottelukunta. (Meripelastusopas 2006: SC s.4.)



Kuva 4. Meripelastustoimen hallinnollinen linja (Meripelastusopas 2006: Yleistä s.4)

Meripelastustoimen neuvottelukunta on viranomaisista ja vapaaehtoisista järjestöistä koostuva yhteistyöelin, joka sovittaa yhteen meripelastustoimessa mukana olevien ryhmien toimintaa sekä suunnittelee ja kehittää meripelastuspalvelua valtakunnallisella tasolla. Meripelastustoimen neuvottelukunnassa ovat edustettuina meripelastustoimen tärkeimmät sidosryhmät ja meripelastusviranomaiset. Neuvottelukunnan puheenjohtajana toimii rajavartiolaitoksen esikunnan nimeämä pätevä rajavartiomies. Rajavartiolaitoksen esikunnan asettamaan neuvottelukuntaan kuuluu edustajat Rajavartiolaitoksesta, Merenkululaitoksesta, sisäasiainministeriön pelastusosastolta ja poliisi-osastolta, puolustusvoimista, ilmailulaitoksesta, tullista, sosiaali- ja terveysministeriöstä ja Suomen Meripelastusseura ry:stä.

Hallinnollinen ja operatiivinen päätöksenteko kohtaavat merivartiostojen kohdalla.

Merivartiosto on jaettu Länsi-Suomen ja Suomenlahden merivartiostoon. Merivartiostojen tehtävänä on meripelastustoimen järjestäminen eli sen johtaminen, suunnittelu, kehittäminen, valvonta ja muiden meripelastusviranomaisten ja vapaaehtoisten toiminnan yhteensovittaminen omalla meripelastuslohkollaan. Merivartiostojen tulee luoda hyvät edellytykset tehokkaalle operatiiviselle johtamiselle ja toiminnalle. Merivartiostot pitävät myös yllä kykyä toimia yhteistyössä naapurimaiden ja naapurilohkojen meripelastuksen johtokeskusten kanssa.

Vartiolentolaivue vastaa rajavartiolaitoksen lentotoiminnan järjestämisestä. Meripelastustilanteessa se toimii suoraan meripelastusjohtajan alaisuudessa.

(Meripelastusohje, 2003, s.11; Meripelastusopas 2006: Yleistä s.4.)

#### 4.4.2 Operatiivinen päätöksenteko

Meripelastustoimen operatiivinen linja jaetaan ihmisten etsintään ja pelastamiseen, tiedottamiseen ja johtoryhmätyöskentelyyn. Näistä tärkein on luonnollisesti etsintä- ja pelastustoiminta, jota johtoryhmätyöskentely myös tukee.

Merivartioston johtaja toimii meripelastuslohkonsa meripelastustoimen johtajana (SC, Search and rescue Co-ordinator). Hän on vastuussa meripelastusjärjestelmän toimintakykyisyydestä ja meripelastuksen johtokeskuksen toiminnasta meripelastuslohkolleen. Hän vastaa lohkonsa johtoryhmän toiminnasta. Johtoryhmän toiminta-ajatuksena on yhdessä muiden viranomaisten kanssa suunnitella meripelastustoimen tehtäväkuva sekä viranomaisten ja vapaaehtoisten toiminnan sovittamista yhteen niin, että yhteistyö olisi mahdollisimman saumatonta. Meripelastustoimen johtaja voi tarvittaessa toimia meripelastusjohtajana, vaikkakaan se ei kuulu hänen velvollisuuksiinsa.

Meripelastusjohtaja (SMC, Sar Mission Co-ordinator) johtaa etsintä- ja pelastustoimintaa. Hän määrittää vaaratilanteen asteen ja päättää tehtävään käytettävien pelastusyksiköiden käytöstä ja näiden hälytyksestä. Hän johtaa ja koordinoi pelastusyksiköitä ja antaa näille tarpeelliset tiedot, ohjeet ja käskyt sekä pitää yllä näiden toimintaedellytyksiä. Meripelastusjohtaja päättää lopulta etsintä- ja pelastustehtävien lopettamisesta. Hän päättää ja kertoo tehtävänannon yhteydessä operaatiossa käytössä olevat viestiyhteydet, jotta kommunikointi kaikkien yksiköiden kanssa olisi mahdollista. Hän hoitaa tiedotuksen medialle siihen asti kunnes valmiuspäivystäjä ottaa sen vastuulleen. (Meripelastusopas 2006: Yleistä s.5-6.)

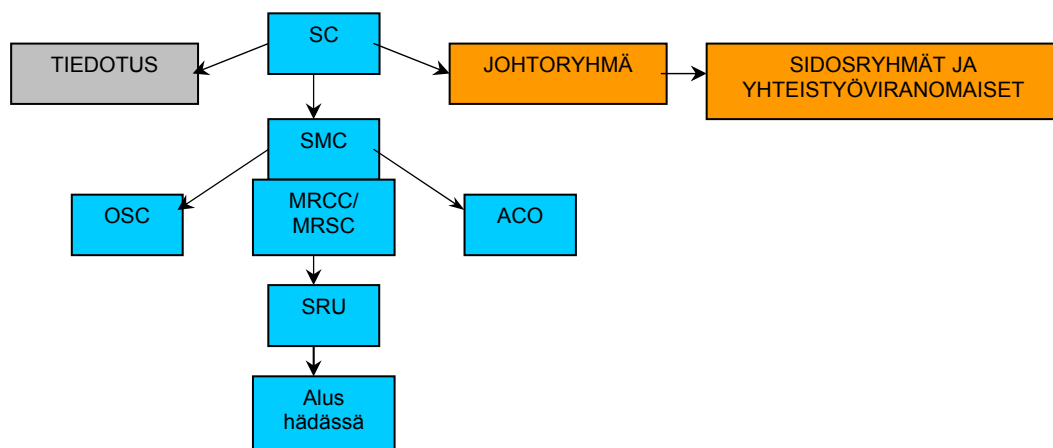
Onnettomuuspaikan johtaja (OSC, On Scene Co-ordinator) johtaa onnettomuusalueen ulkopuolisia etsintä- ja pelastustoimia sekä sovittaa yhteen pelastusyksiköiden toimintaa onnettomuusalueella. OSC on meripelastusjohtajan erikseen nimeämä henkilö, joka voi olla joko tehtävään perehtynyt virkamies tai kiireellisessä tapauksessa muu tehtävään sopiva. Onnettomuuspaikan johtaja toimii SMC:n alaisuudessa. OSC varmistaa viestiyhteyksien toimimisen SMC:n ja pelastusyksiköiden välillä ja pitää tämän ajan tasalla onnettomuuspaikan tapahtumista, ulkoisista olosuhteista sekä suunnitelmista. Onnettomuuspaikan johtajan tueksi voidaan perustaa eri viranomaisista koostuva onnettomuuspaikan johtoryhmä, mikä ei aina ole kuitenkaan esim. olosuhteiden takia mahdollista.

Onnettomuuspaikan johtaja tekee pelastussuunnitelman. Tämä tarkoittaa käytännössä pelastusmenetelmistä päättämisestä sekä pelastustoiminnassa tarvittavien ilma- ja pin-

ta-alusten, ja pelastushenkilöstön järjestämisestä paikalle. (Meripelastusopas 2006: OSC s.4-5)

Lentotoiminnan koordinaattori (ACO, Aircraft Co-Ordinator) on rajavartiolaitoksen lentotoiminnan erityisasiantuntija, joka toimii meripelastuksen johtokeskuksessa SMC:n alaisuudessa silloin, kun pelastustehtävään osallistuu kaksi tai useampi ilma-alus. Hän koordinoi pelastustapahtumaan osaa ottavien ilma-alusten toimintaa ja tekee tiiviisti yhteistyötä SMC:n kanssa. Hänen toimintansa tarkoituksena on varmistaa turvallinen ja tehokas lentotoiminta pelastusalueella sekä vähentää ilma-alusten miehistöjen työtaakkaa. ACO:n rinnalla toimii toinen pätevä henkilö, joka hoitaa pelkästään lentotoiminnan viestiliikennettä (Rajamme Vartijat, 2/2009, s.16).

Pelastusyksiköt (SRU, Search and Rescue Unit) ovat aluksia ja ilma-aluksia, jotka hoitavat meripelastustoimen etsintä- ja pelastustehtävät. Nämä toimivat aina joko SMC:n tai OSC:n alaisuudessa. SRU:ksi määritellyssä aluksessa on miehistönä erityisen meripelastuskoulutuksen saaneita, ja nämä yksiköt voivat kuulua merivartiostoon, vapaaehtoiisiin meripelastajiin tai muihin viranomaisiin. Kaikista muista etsintä- ja pelastustehtäviin osallistuvista pelastusyksiköistä käytetään lyhennettä RU (Rescue Unit). SRU:n muihin tehtäviin kuuluu mm. palonsammutus, ensiavun antaminen, apuvirran syöttö ja sukellustoiminta. (Meripelastusopas 2006: SRU s.6, s.64, s.66.)



Kuva 5. Meripelastustoimen operatiivinen linja (Meripelastusopas 2006: Yleistä s.4)

Merenkulun vaaratilanteiden radioviestinnästä ja sen ylläpidosta vastaa rajavartiolaitos. Tähän kuuluvat GMDSS-järjestelmän mukaiset radioviestinnän hätä- ja pikaliikenne. Vaaratilanteiden radioviestintään kuuluu hätäkanavien kuuntelu, liikenteen

seuranta, hätäkutsuihin vastaaminen, SAR-yksiköiden hälyttäminen sekä SAR-operaation aikaisen radioliikenteen johtaminen. Hätäliikennettä johtaa hätäsanoman kuitannut meripelastuksen johtokeskus. Muun turvallisuusradioliikenteen hoitaa Merenkululaitos. Tähän kuuluu turvallisuustiedotteiden ja varoitussanomien välittäminen, alusliikennepalvelun radioliikenne (VTS), Suomenlahden alusliikenteen ilmoittautumispalvelun liikenne (GOFREP), radiomedical-liikenne sekä merenkulun tukipalvelutoiminta. (Meripelastusopas 2006: Yleistä s.11.)

Meripelastuksen johtokeskus ylläpitää jatkuvasti ajan tasalla olevaa perustilannekuvaa meripelastuslohkon tilanteesta. Meripelastustoimen voimavarojen tehokkaan seurannan ja käyttöönoton edellytyksenä on rajavartiolaitoksen omien sekä muiden meripelastusviranomaisien etsintä- ja pelastusyksiköiden toimintavalmius-, suorituskyky- ja paikkatietojen ajantasaisuus. Vaaratilanteen sattuessa perustilannekuva auttaa tosiaikaisen tilannekuvan rakentamisessa ja tukee tilanteen johtamista. (Meripelastusohje, 2003, s.17.)

Etsintä- ja pelastusoperaation tiedottamisesta on vastuussa etsintä- ja pelastusoperaation meripelastusjohtaja (SMC). Operaation johtovastuun siirtyessä toiselle viranomaiselle tai pelastusyhtiölle siirtyy myös tiedottamisvastuu. Näin ollen monialaisen onnettomuuden tiedottamisen hoitaa myös meripelastusjohtaja niin kauan, kuin pelastetaan ihmishenkiä. (Meripelastusopas 2006: SMC s.36.)

## 5 SALVAGE

Tässä luvussa meripelastuksella tarkoitetaan toimenpidettä, johon ryhdytään vaarassa olevan aluksen tai muun omaisuuden pelastamiseksi.

Merionnettomuudessa ihmishenkien pelastaminen on aina tärkeysjärjestyksessä ensimmäisenä. Vasta sen jälkeen tulevat aluksen ja lastin pelastaminen sekä ympäristötuhojen estäminen ja korjaaminen. Nämä toimenpiteet ovat usein luonnollinen jatke ihmishenkien pelastamistoimille. Joskus vaarassa olevan aluksen pelastaminen on jopa paras keino pelastaa aluksella olevat ihmiset.

Aluksen ja lastin pelastamista kutsutaan Salvage-toiminnaksi ja sen suorittavat yleensä kaupalliset pelastusyhtiöt. Myös valtion viranomaiset sekä muut kaupalliset laivat voivat osallistua aluksen pelastustapahtumaan. Salvage-toimintojen yleisistä käytännöistä on sovittu kansainvälisessä meripelastusyleissopimuksessa (International Con-



vention on Salvage, IMO 1989). Laki meripelastusyleissopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvista määräyksistä astui Suomessa voimaan vuonna 2006 (Merilaki osa V, luku 16).

Kansainväliseen pelastusyhtiöiden kattojärjestöön, International Salvage Unioniin (ISU), kuuluu yhteensä 56 tiukat vaatimukset täyttävää pelastusyhtiötä ympäri maailman. ISU edistää tietoisuutta pelastusyhtiöiden osuudesta merellisen omaisuuden pelastamisessa ja ympäristön suojelussa. Ainoa Suomessa toimiva pelastusyhtiö, joka on ISU:n jäsen, on Alfons Håkans Oy. Suomessa ja sen lähivesillä toimii vain muutama pelastusyhtiö. Tilanne on toinen muualla maailmalla, missä pelastustapahtumista kilpailee useampi yhtiö. Tilanne voidaan nähdä toisaalta positiivisena, sillä kun pelastusavun tarve on akuutti, aikaa ei tuhraannu yhtiöiden kilpailuttamiseen. (International Salvage Unionin verkkosivut.)

Salvage toiminnan perusteista sovittiin kansainvälisellä sopimuksella ensi kertaa vuonna 1910. Sopimus antoi suuntaviivoja sille, millä perusteella pelastuspalkkioita voitiin pelastajalle maksaa. Se käsitteli yksinomaan aluksen ja omaisuuden pelastamista. Sopimus huomattiin ajan kuluessa kuitenkin puutteelliseksi, sillä se ei huomioinut ympäristötuhon merkittävyyttä hätätilanteen sattuessa. Puute oli huomattava myös taloudellisesta näkökulmasta, sillä ympäristötuhon korjaamisen huomattiin olevan monin verroin kalliimpaa kuin pelastuksen kohteena olevan aluksen arvo. Uusi kansainvälinen sopimus muotoiltiin IMO:n toimesta vuonna 1989 (International convention on Salvage, 1989). Siinä ympäristön suojeluun johtaville toimenpiteille on annettu erityisen suuri arvo.

Toimet, jotka täyttävät pelastuspalvelun (”salvage service”) määritelmän:

- a) pyynnöstä turmapaikalle saapuminen, hädässä olevan paikallistaminen ja tilanteen tarkkailu
- b) tarkastusten suorittaminen vaurioiden varalta ja tilanteen vakavuuden määrittäminen
- c) neuvojen antaminen tai pelastussuunnitelman tekeminen ja toimiminen sen mukaan
- d) tarvittavat korjaukset ja veden pumppaus vaurioituneessa aluksessa
- e) aluksen irrottaminen karilta (keventämällä alusta, hinaamalla, painolastivettä pumppaamalla jne.)
- f) hinaus, saatto tai aluksen ohjaaminen turvaan

- g) vaurioituneen aluksen ajaminen matalikolle tai pitäminen paikallaan
- h) uponneen aluksen tai lastin nosto
- i) palontorjunta
- j) pahasti vaurioituneen aluksen satamaan tulon järjestäminen
- k) valtion viranomaisten vaatimusten noudattaminen tarkoituksena sallia pelastustoiminnan eteneminen (l. vaatimukset toimiin ympäristön saastumisen ehkäisemiseksi)
- l) ihmishengen pelastaminen tai ympäristötuhojen estäminen
- m) karilleajon tai alustörmäyksen tai poijuun sotkeutumisen estäminen
- n) ryöstelyn estäminen
- o) kolmannen osapuolen vaurioiden estäminen

(Gold, 2002, s.184.)

Yleensä pelastusyhtiön apua pyydetään tapauksissa, joissa alus on ajanut karille, josta se joudutaan irrottamaan, tai silloin kun on sattunut yhteentörmäys ja alus joudutaan hinaamaan turvasatamaan. Merenkululaitoksen tilastojen mukaan Suomen aluevesillä sattui vuonna 2008 yhteensä 46 merionnettomuutta, joista karilleajotapauksia oli 22 ja yhteentörmäyksiä 4. Aluksen pelastaminen vaarasta tulee kyseeseen myös silloin, kun alus ajelehtii vilkkaasti liikennöidyllä merialueella tai lähellä rannikkoa eikä se pysty selviämään tilanteesta omin avuin.

Taulukko 1. Merionnettomuudet vuosina 2003 - 2009 (Merenkululaitoksen verkkosivut)

Onnettomuuden laji	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Karilleajo	17	12	18	26	14	22
Yhteentörmäys	11	5	4	5	5	4
Törmäys siltaan tms.	4	8	7	10	3	7
Teknillinen vaurio	9	3	-	-	2	1
Vuoto, kaatuminen	-	-	1	2	1	1
Tulipalo, räjähdys	-	2	2	2	2	4
Lastivaurio	1	-	1	-	2	0
Muu vahinko	2	6	-	5	2	7
Yhteensä	44	36	33	50	31	46

Meripelastukseen erikoistuneet pelastusyhtiöt suorittavat pelastustyöt onnettomuusaluksen omistajan tai päällikön sekä vakuutusyhtiön toimeksiannosta. Suomen ympäristökeskus seuraa pelastustöiden edistymistä ja neuvottelee tarvittaessa meriturvalli-

suusviranomaisten, omistajan, vakuutusyhtiön luokituslaitoksen ja pelastussopimuksen tehneen pelastusyhtiön kanssa aluksen ja sen lastin pelastamisesta ympäristövahinkojen estämiseksi ja rajoittamiseksi (Itämeren meriturvallisuusohjelma, 2009, s.40).

## 5.1 Pelastuspalkkio

Perusajatus aluksen ja lastin pelastamisessa on se, että pelastaja saa palkkion, korvauksen tai hyvityksen tekemästään työstä. Pelastuksen kokonaispalkkio koostuu pelastuspalkkion ja esim. kaluston käytöstä aiheutuneiden kulujen summasta. Pelastuspalkkion suuruus taas määräytyy pelastetun aluksen ja lastin arvon mukaan. Pelastuspalkkio ei voi kuitenkaan Merilain 16. luvun 5. §:n mukaan olla suurempi kuin pelastetun aluksen ja omaisuuden arvo. Ihmishengen pelastaminen ei sinällään oikeuta pelastuspalkkioon. Meripelastustilanteessa ihmishenkiä pelastaneella on kuitenkin oikeus osuuteen pelastuspalkkiosta tai erityiskorvauksesta. Pelastuspalkkioon oikeutetulla on merilain 3. luvun 2. §:n mukaan myös meripanttioikeus alukseen ja sen lastiin.

Ennen vuoden 1989 meripelastusyleissopimusta meneteltiin ainoastaan ”no cure, no pay” -käytännön mukaan. Siinä pelastaja ei saanut palkkiota, jos aluksen pelastaminen ei onnistunut. Käytäntö ei kannustanut pelastusyhtiöitä ottamaan vastuulleen korkeariskistä tai arvoltaan pientä pelastusta. Uuden sopimuksen myötä pelastusyhtiön ei tarvitse pelätä jäämistä taloudellisesti tappiolle edes näissä tapauksissa. Uusi yleissopimus ottaa pelastuspalkkiossa huomioon myös pelastusyhtiön yrityksen estää tai pienentää ympäristötuhoja. (International Salvage Unionin verkkosivut.)

Vapaaehtoisuus, vaaran olemassaolo ja pelastuksen onnistuminen ovat pelastuspalkkion saamisen edellytyksiä. Vapaaehtoisuus tässä tapauksessa tarkoittaa, että pelastaja ei ole sopimus- tai virkasuhteessa pelastettavaan nähden. Pelastajan tulee kyetä todistamaan todellisen vaaran olemassaolo hetkenä, jona pelastusapu tarjottiin. Tätä todistusta ei tarvita, mikäli pelastussopimus on tehty. Pelastus on onnistunut tässä yhteydessä silloinkin, kun alusta ei pystytä pelastamaan mutta esimerkiksi lasti on saatu pelastettua (Gold, 2002, s.185). Aluksella, joka ottaa osaa pelastukseen pelastettavan aluksen päällikön kiellosta huolimatta, ei ole oikeutta saada pelastuspalkkiota.

Pelastuspalkkion suuruuteen vaikuttavat seuraavat seikat:

a) aluksen ja muun omaisuuden pelastettu arvo

- b) pelastajan taito ja pyrkimys, jolla on ehkäisty tai vähennetty ympäristölle aiheutuneita vahinkoja
- c) pelastamisen onnistuminen
- d) vaaran luonne ja suuruus
- e) pelastajan taito ja yritys pelastettaessa alusta, muuta omaisuutta ja ihmishenkiä
- f) pelastamiseen käytetty aika, kulut ja aiheutuneet menetykset
- g) meripelastajan riski joutua korvausvelvolliseksi sekä pelastajan ja välineiden altistuminen muille riskeille
- h) pelastuksen nopeus
- i) alusten ja muun kaluston saatavuus ja käyttö pelastusoperaatiossa
- j) pelastajan kaluston valmiustaso, tehokkuus sekä sen arvo

(International Convention on Salvage, 1989, article 13. Vapaa käänös.)

Jos pelastajan ja pelastetun aluksen omistajan välillä ei ole pelastussopimusta, päätös pelastuspalkkiosta tehdään joko pelastetun aluksen lippuvaltion lainsäädännön tai sen valtion lainsäädännön mukaan, jonka alueella pelastus tapahtui.

## 5.2 Pelastussopimus

Pelastussopimus tehdään pelastajan ja pelastettavan välille, ja sen tarkoitus on varmistaa, että pelastaja saa korvauksen tekemästään työstä. Pelastussopimus on yleensä kirjallinen, mutta se voidaan tehdä myös suullisesti. Yleensä pelastussopimus syntyy varustamon kautta mutta myös aluksen päälliköllä on oikeus tehdä sopimus aluksen omistajan puolesta. Jos useampia aluksia ilmaantuu paikalle, aluksen päälliköllä on oikeus valita tehtävään sopivin alus.

Lloyd's open form -sopimus on tunnetuin kansainvälinen ”no cure, no pay” - pelastussopimus. Sopimus kannustaa nopeaan pelastustöiden aloittamiseen ja pyrkii välttämään pelastuspalvelun hintaneuvottelujen aiheuttamaa viivästystä. LOF-sopimukset ovat vuosien saatossa muuttaneet muotoaan, ja nykyisen LOF2000-sopimuksen mukaan pelastajalle maksettavan korvauksen suuruus on suhteellinen pelastetun aluksen, lastin ja polttoaineen arvosta. LOF-sopimuksen uudistuttua muuttuvien vaatimusten

mukaiseksi, meriympäristön suojelemisesta on tullut tärkein yksittäinen tekijä aluksen ja lastin pelastustoiminnassa heti ihmishengen pelastamisen jälkeen.

Vuoden 1989 kansainvälinen pelastusyleissopimus esitteli uuden kannustimen pelastusoperaatioon ryhtyville. Jos pelastusyhtiö on toiminnallaan estänyt tai minimoinut ympäristövahinkojen syntymistä ja jos pelastetun aluksen ja omaisuuden arvo ei riitä kattamaan normaalia pelastuskorvausta, tulee pelastetun aluksen omistajan maksaa pelastusyhtiölle erityiskorvaus. Tämän on tarkoitus kannustaa pelastusyhtiöitä ryhtymään pelastusyritykseen, vaikka kyseessä olisi vaikea tai jopa toivoton tapaus. (International Convention on Salvage, 1989, Article 14.)

SCOPIC (Special Compensation P&I Club Clause) on erityiskorvaus ympäristövahingon estämisestä ja se tuli voimaan vuonna 1999. SCOPIC-liitettä käytetään yhdessä LOF-sopimuksen kanssa ja se korvaa pelastusyleissopimuksen yhteydessä käyttöön otetun erityiskorvauksen. Pelastaja voi siirtyä käyttämään SCOPIC-liitettä, kun se näkee sen tarpeelliseksi, mutta joutuu maksamaan sakkoa, jos olosuhteet eivät oikeutakaan sen käyttöön. Käytännössä SCOPIC-liite kumoo LOF-sopimuksen ”no cure, no pay” -periaatteen. Pelastajan ei tarvitse siinä osoittaa, että ympäristön saastumisen uhka on olemassa. Palkkion suuruus SCOPIC-liitettä käytettäessä määräytyy sovittujen päivä- ja tuntitaksojen mukaan, ja se kattaa pelastajan kaikki kulut sekä erityispalkkion. Varustajan vastuuvakuutus (P&I Club) vastaa palkkion maksusta. (Lloyd'sin verkkosivut.)

Edellä mainittujen sopimusten lisäksi maailmalla käytetään kansallisia pelastussopimuksia. Pohjoismaissa on mm. käytössä Scandinavian Salvage Contract. Erona LOF-sopimukseen on se, että kiistatapauksissa sovelletaan kansallista lainsäädäntöä. Yleisesti suositellaan kuitenkin LOF-sopimuksen käyttöä.

Pelastussopimuksen ja hinaussopimuksen välillä on selvä ero, mutta rajalinja, missä tavallinen hinaus muuttuu pelastukseksi, voi olla epäselvä, ja siksi niitä käsitellään tapauskohtaisesti. Huomattavin erottava tekijä näiden kahden välillä on se, että alusta uhkaa ennalta odottamaton vaara. Jos siis hinattavaa alusta uhkaa vaara, mistä ei etukäteen oltu osapuolien välillä keskusteltu, muuttuu tavallinen hinaus pelastukseksi. Jos kuitenkin vaaran mahdollisuus oli ennalta tiedossa, on tapahtuma kokonaisuudessaan tavallista hinauspalvelua. Hinauspalvelun muuttuminen aluksen pelastukseksi on kyseessä silloin, kun hinaaja ajaa aluksen rannalle (”beaching”) estäessään hinattavan aluksen karille ajautumisen. Yleensä kun vaurioitumaton alus on tehnyt hinaussopimuksen, hinausyhtiö ei voi jälkikäteen vaatia pelastuspalkkiota, ellei hinattavaa alusta

uhkaa jokin ennalta odottamaton vaara. P&I-vakuutus korvaa hinauksesta aiheutuvat kustannukset. (Gold, 2002, s.215.)

### 5.3 Yhteinen ja yksityinen haveri

Yhteinen haveri on kyseessä silloin, kun tarkoituksellisesti ja kohtuutta noudattaen tehdään huomattavia uhrauksia aluksen, lastin ja rahdin pelastamiseksi sitä yhteisesti uhkaavalta vaaralta. Tämänkaltaisia yhteisen haverin toimia ovat mm. pelastaminen vaaratilanteessa, hätäsatamaan meneminen, tarkoituksellinen rantaan ajo aluksen uppoamisen estämiseksi ja koneilla rasittaminen vaarallisessa asemassa olevan aluksen irrottamiseksi karilta. Yhteisen haverin periaatteet on kirjattu York-Antwerpenin sääntöihin ja ne on sisällytetty lähes kaikkiin rahtaus sopimuksiin ja konossementteihin. (Merilaki (15.7.1994/674), 17. luku 1.§.)

Yhteisen haverin kustannuksiin lasketaan mm. aluksen pelastaminen ja hätäsatamaan menosta aiheutuvat kustannukset. Siihen osallistuvat alus, rahti ja lasti kukin suhteessa matkan päättyessä olevaan arvoonsa. (Gold, Chapter 12.)

Aluksen päällikön tulee yhteishaveritilanteessa päiväkirjamerkintöjen lisäksi ilmoittaa tilanteesta ensi tilassa varustamoon sekä ulkomaan satamassa kaskovakuutuksen antajan haveriasiamiehelle.

Yksityinen haveri on alukselle tai lastille tapahtuvaa menetystä tai kustannusta, joka syntyy tapaturmaisesti eikä sitä voida tulkita yhteiseksi haveriksi (Merilaki (15.7.1994/674) 17. luku 6.§). Yksityinen haveri jaetaan kokonaishäviöön ja osavahinkoon.

### 5.4 Vakuutukset

Varustamolla olevat vakuutukset ovat laivanisännän vastuuvakuutus, kasko, loss of hire, kaskoetus ja sotakasko.

Laivanisännän vastuuvakuutus eli P&I-vakuutus (Protection and Indemnity) kattaa korvausvelvollisuuden kolmannelle osapuolelle aiheutuneista vahingoista. Tämä pitää sisällään mm. vastuun aluksen lastista, ympäristövahingoista, ihmishenkien menetyk-

sestä, henkilövahingoista, sairaanhoitokuluista, laivaväen omaisuudesta sekä hylyn poistamisesta.

Kaskovakuutus kattaa aluksen rungon, koneiston, kaluston, varaosat sekä pysyvät öljyt. Merivahingot, jotka kuuluvat kaskovakuutuksen piiriin, ovat karilleajo, tulipalo, räjähdys, kone- ja jäävahingot sekä yhteentörmäys toisen aluksen, merimerkin tai satamalaitteen kanssa. Kaskovakuutus ei kata henkilövahinkoja eikä kulutukseen tarkoitettuja aineita ja varusteita. Suomalaisia kaskovakuutusehtoja tulkitaan laajasti siten, että ellei tiettyä riskiä ole ehdoissa nimenomaisesti poissuljettu vakuutuksen piiristä, kattaa vakuutus tämän riskin. (Alava, 2007.)

Loss of hire -vakuutus on keskeytysvakuutus, joka korvaa aluksen ansionmenetyksen kaskovakuutuksen piiriin kuuluvan vahingon seurauksena. Korvaus suoritetaan, kun osavahinko on aiheuttanut keskeytyksen aluksen normaaliin kulkuun.

Kaskoetusvakuutus on myös keskeytysvakuutus, joka korvaa aluksen kokonaihäviöstä varustamolle aiheutuvat tulonmenetykset.

Pelastuspalkkio aluksen osalta, siinä määrin kuin se kuuluu pelastettavan aluksen vastattavaksi, maksetaan pelastetun aluksen kaskovakuutuksesta. Tämän takia P&I-vakuutuksen rooli on vähäinen. P&I-vakuutus kattaa salvage-toiminnassa kuitenkin seuraavat alueet:

- a) Ihmishengen pelastamisen
- b) LOF-sopimuksen mukaisen erityiskorvauksen sekä SCOPIC-palkkion
- c) yhteisen haverin korvaukset.

(Gold, 2002, s.194.)

Yhteinen haveri kuuluu P&I-vakuutuksen korvauspiiriin, joten pelastuspalkkiot ja muut pelastuskustannukset korvataan P&I-vakuutuksesta.

Öljysuojarahasto on ympäristöministeriön hoidossa oleva rahasto. Se korvaa öljyvahingoista sekä torjunta- ja puhdistustoimista aiheutuneita kustannuksia silloin, kun vahingon aiheuttaja on tuntematon tai kykenemätön suorittamaan korvauksia. Vahingon aiheuttaja on muutoin korvausvelvollinen. Varat öljysuojarahastoon saadaan pääosin perimällä öljysuojamaksu kaikesta Suomen kautta kulkevasta tai Suomeen tuotavasta raakaöljystä tai öljytuotteista. Öljysuojamaksu korotettiin 1.1.2010 aiemmasta

0,5 eurosta 1,5 euroon täydeltä tonnilta. Korotus on määräaikainen ja se on kolme vuotta voimassa. (Suomen ympäristökeskuksen verkkosivut.)

## 5.5 Ympäristönsuojelu

Ympäristönsuojelunäkökohtien merkityksen kasvaminen vuosien varrella on tuonut oikeuksia rantavaltioiden viranomaisille suhteessa merellä purjehtiviin aluksiin. Salvage-toiminnassa tämä näkyy siinä, että valtion viranomaiset voivat tarvittaessa lain mukaan määrätä aluksen pelastustoimista, jos näkevät puuttumisen ympäristön suojelun kannalta välttämättömäksi.

Kansallinen öljy- sekä muiden meriympäristövahinkojen torjuntavalmius perustuu kansainvälisiin sopimuksiin. Kansainvälinen yleissopimus aluksista aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemiseksi (MARPOL 73/78) on yksi tärkeimmistä meriympäristön suojelua koskevista säännöskokonaisuuksista. Sen lisäksi UNCLOS käsittelee ympäristönsuojeluun liittyviä kysymyksiä ja on tärkein sopimus, joka määrittelee valtioiden oikeudet ryhtyä erityistoimiin ympäristöuhkien torjumisessa ja ehkäisyssä. Suomi on osallisena Itämeren suojeluun liittyvässä Helsingin sopimuksessa (HELCOM) ja yhteispohjoismaisessa Kööpenhaminan sopimuksessa. Näiden lisäksi Suomea sitovat Itämeren suojelussa valtioiden kahdenväliset sopimukset. (Lampela, 2008, s. 8-9.)

Suomessa vastuu meriympäristön suojelusta on ympäristöministeriön alaisella ympäristöviranomaisella, Suomen ympäristökeskuksella (SYKE). Se vastaa alusjätelain (L 300/1979) nojalla merellä tapahtuvien suurten öljy- ja kemikaalivahinkojen torjunnan järjestämisestä ja johtamisesta. Rannikolla öljypäästöjen torjunnasta vastaa kunkin alueen paikallinen pelastustoimi. SYKE:lle on annettu tehtäviä myös öljyvahinkojen ja aluskemikaalivahinkojen torjunnasta annetussa valtioneuvoston asetuksessa (636/1993). SYKE on myös valtuutettu ryhtymään kaikkiin alusjätelain mainitsemiin toimiin alusöljy- ja aluskemikaalipäästötapauksissa sekä vesien pilaantumista ehkäisevissä tehtävissä.

SYKE on se viranomainen, joka huolehtii myös valtion torjunta-alusten ja kaluston lähettämisestä öljy- ja kemikaalivahinkoalueelle sekä pyytää ja antaa kansainvälisesti apua öljytorjunnassa. Muut viranomaiset ovat kykyjensä mukaan velvollisia auttamaan öljy- ja kemikaalivahingon torjunnassa. SYKE:n käyttöön osoitetut 15 öljyntor-



junta-alusta kuuluvat Rajavartiolaitokselle, Merivoimille ja Varustamoliikelaitokselle. (Suomen ympäristökeskuksen verkkosivut.)

Kiireellisistä alkutoimista, joihin kuuluu mm. aluksen puomittaminen, huolehtivat Rajavartiolaitos ja alueellisen pelastustoimen öljyntorjuntayksiköt. Ympäristövahinkotapaus pyritään saamaan hallintaan mahdollisimman nopeasti, mikä vaatii vahingon kar-toittamista ja vaurioaluksen vakauttamista. Tästä huolehtivat alusöljyvahinkojen torjuntaviranomaiset, kuten SYKE, alueellinen ympäristökeskus ja torjuntatöiden johtaja yhdessä virka-apuviranomaisten, onnettomuusaluksen omistajan, vakuutusyhtiön sekä yksityisen meripelastusyhtiön kanssa. Se voi käytännössä vaatia muun muassa hinaajien, tarkastussukeltajien, pumppausyksiköiden ja lastinkevennysalusten paikalle hankkimista ja aluksen viemistä suojausalueeseen. (Itämeren meriturvallisuusohjelma, 2009, s.39.)

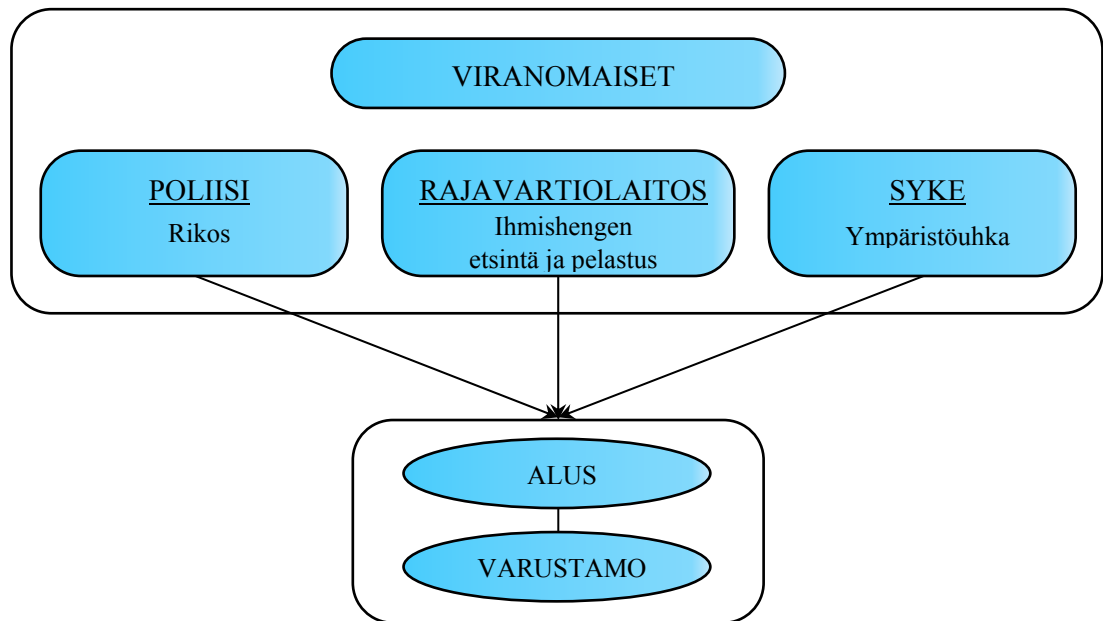
SYKE valvoo Rajavartiolaitoksen avulla alusten öljypäästöjä Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä. Öljypäästöjen valvontaan tarvittava lentokalusto on Rajavartiolaitoksen omistuksessa, ja SYKE on varustanut sen öljypäästöjenseurantalaitteistolla. Tämän lisäksi EU:n meriturvallisuusvirasto EMSA (European Maritime Safety Agency) tarjoaa öljypäästöjen satelliittivalvontapalvelua. Rajavartiolaitoksella on toimivalta öljypäästöjen seuraamusten toimeenpanemisessa. (Suomen ympäristökeskuksen verkkosivut; Merenkulun turvallisuuden hallinta, 2006.)

## 6 TUTKIMUSKYSYMYKSEN ASETTELU

Tutkimuksen kohteena opinnäytetyössä oli selvittää, minkälaiset keinot Suomen viranomaisilla on puuttua sellaisen aluksen toimintaan, joka ajelehtii Suomen merialueella tai kansainvälisillä vesillä (meripelastusalue, sisäinen aluevesi, aluemerä ja talousvyöhyke). Aihetta lähestytään alkaen siitä, kun viranomaiset saavat selville, että aluksella ei kaikki ole kunnossa. Kunkin johtovastuussa olevan viranomaisen toimivaltuuksia merenkulun vaaratilanteissa tarkastellaan. Lopuksi käsitellään tilanteen ratkaisuun liittyviä ongelmakohtia meripelastuksen (SAR ja Salvage) näkökulmasta ja syitä, miksi viranomaisten puuttuminen aluksen toimintaan on joskus tarpeellista.

Johtovastuu merenkulun vaaratilanteiden selvittämisessä on jakautunut merellisten viranomaisten kesken. Ihmishenkien pelastamisessa toimintaa johtaa Rajavartiolaitos,

ympäristön likaantumisen uhatessa Suomen ympäristökeskus ja rikostapauksissa Poliisi.



Kuva 6. Viranomaisten johtovastuut merenkulun vaaratilanteissa.

Viranomaistoiminta alkaa siitä, kun viranomainen saa tiedon hädässä olevasta tai vaaraa aiheuttavasta aluksesta. Kun alus on hädässä ja välittömän avun tarpeessa, ottaa se tavallisesti yhteyttä suoraan paikalliseen meripelastuskeskukseen, joka käynnistää hätäradioliikenteen ja tarvittavat etsintä- ja pelastustoimet. Jos alusta ei uhkaa välitön vaara, tieto siitä voidaan ilmoittaa rutiiniliikenteenä VTS:lle.

Tieto ongelmassa olevasta aluksesta ei välttämättä heti saavuta viranomaisia. Tämän takia VTS valvoo meriliikennettä, pyrkii huomaamaan alusten muusta liikenteestä poikkeavat liikkeet ja puuttumaan niihin. Muusta liikenteestä poikkeavina liikkeinä voidaan pitää mm. odottamatonta suunnan tai nopeuden muutosta.

Kun VTS vastaanottaa tiedon vaarassa olevasta aluksesta, se pyrkii selvittämään, mikä on tilanne aluksella, sekä syyn huomaamaansa poikkeavaan käytökseen. Tässä vaiheessa VTS informoi Rajavartiolaitosta tilanteesta, ja se aloittaa tiedustelutoimet aluksen tilanteesta. Jos alukseen ei saada yhteyttä tai jos tilanne ei kehity parempaan suuntaan, Rajavartiolaitos lähettää partion tarkastamaan tilanteen paikan päälle. Tiedustelutoimien käynnistäminen edellyttää sitä, että VTS tai meripelastuskeskus saa ilmoituksen alukselta itseltään, joltakin muulta taholta tai että VTS:n liikennevalvonta

huomaa epätavallisen tilanteen olemassaolon. Ympäristöasioiden ollessa kyseessä myös Suomen ympäristökeskusta tiedotetaan tilanteesta.

Tietojen saaminen tilanteesta vaarassa olevalta alukselta on ensiluokkaisen tärkeää. Kun syy aluksen ongelmiin saadaan selville, voidaan viranomaisia informoida ja vastuu tilanteen johtamisesta ohjata kyseiselle vastuuviranomaiselle.

## 6.1 Aluskaappaus – Poliisi

Merirosvouts on puhuttanut maailmaa viime vuosien aikana. Merirosvouden uhka tuntuu olevan kaukana Suomen rannoilta, minkä takia aluskaappauksen mahdollisuutta Itämerellä on viime aikoihin saakka pidetty olemattomana. Arctic Sean kaappaus Ruotsin rannikon läheisyydessä kesällä 2009 osoitti kuitenkin, että aluksen kaappaminen ei ole mahdotonta Itämerelläkään.

UNCLOSin 101. artikla määrittelee merirosvouden aavalla merellä tapahtuvaksi väkivallanteoksi, vapaudenriistoksi tai ryöstöksi. Tätä artiklaa ei voida kuitenkaan soveltaa Suomen aluemerellä tai talousvyöhykkeellä, sillä se koskee vain aavaa merta, jota ei löydy koko Itämereltä. Termiä merirosvouts ja siihen liittyviä kansainvälisiä sopimuksia ei IMO:n piirissä näin ollen sovelleta aluemerellä tehtäviin aluskaappauksiin, vaan on sovittu, että kunkin rantavaltion lainsäädäntö määrittelee toimintatavat näissä tilanteissa. Suomen rikoslain mukaan aluemerellä tapahtuvaan aluskaappaukseen liittyy aina rikos, ja se on rangaistava teko. Suomessa Merenkululaitos on hallinnollisessa ja poliisi operatiivisessa johtovastuussa merellä tapahtuvien rikosten selvittämisessä sekä terrorismin torjunnassa. (Itämeren meriturvallisuusohjelma, 2009, s.10; Haastattelu, Normia).

Kansainväliset sopimukset sekä kansallinen lainsäädäntö määrittelevät sen, milloin aluksen toimiin voidaan puuttua ja mitä Suomen viranomaiset voivat tehdä, kun puuttuminen nähdään tarpeelliseksi. Suomen sisäisillä aluevesillä ja aluemerellä Suomen valtio on täysivaltainen, ja niillä sovelletaan Suomen lakia. Suomen lipun alla liikennöivän aluksen toimiin puuttuminen rikosta epäiltäessä, esim. aluksen tarkastus, ei aiheuta ongelmia, sillä se on aina Suomen aluetta, ja Suomen rikosoikeutta sovelletaan sen alueilla täysin. (Haastattelu, Normia.)

Ulkomaisen kauppaluksen ollessa kyseessä poliisi ei voi toimia aivan niin suoraviivaisesti kuin suomalaisen aluksen kohdalla. UNCLOSin 17. artikla antaa kaikille ul-

komaisille aluksille oikeuden viattomaan kauttakulkuun myös Suomen aluemerellä. Kauttakulku on viatonta silloin, kun alus ei uhkaa valtion rauhaa, yleistä järjestystä tai turvallisuutta. Silloin kun kauttakulku ei ole viatonta, on viranomaisilla oikeus puuttua aluksen kulkuun. Alus voidaan pysäyttää myös silloin, kun ulkomaisella aluksella tapahtuneen rikoksen seuraukset ulottuvat Suomeen, alus on syyllistynyt Suomen talousvyöhykkeen alueella ympäristörikokseen, aluksen päällikkö tai lippuvaltion viralliset edustajat ovat pyytäneet rantavaltion viranomaisten apua tai jos alusta käytetään huumeiden salakuljetukseen. Rikoksen kytkentäkohdat vaikuttavat myös niin, että rikoksen tekijän tai uhrin ollessa suomalainen kuuluu tilanne Suomen rikoslain soveltamisalaan. (Haastattelu, Normia; L 5.3.1965/148; YK:n merioikeusyleissopimus, artikkla 17, 19, 25.)

Kun rikos on tapahtunut, pakkokeinolaki, esitutkintalaki sekä laki tutkinnan toimittamisesta ja pakkokeinojen käyttämisestä ulkomaisessa kauppa-aluksessa rikoksen johdosta (L 5.3.1965/148) määrittelee säännöt poliisin toimivallasta. UNCLOSin 111. artikla oikeuttaa tunnuksellisen valtion tehtävissä olevan aluksen välittömään ulkomaisen aluksen takaa-ajoon ja pidätykseen rantavaltion toimivaltaisen viranomaisen toimesta, mikäli tällä on pätevä syy olettaa aluksen rikkoneen rantavaltion lakeja. Takaa-ajon on alettava Suomen aluevesillä, saaristomerellä, aluemerellä tai lisävyöhykkeellä sen jälkeen, kun viranomainen on antanut pysähtymiskehotuksen. Takaa-ajo-oikeus päättyy heti, kun takaa-ajettu alus saapuu oman maansa tai kolmannen valtion aluemerelle.

Poliisi johtaa toimintaa merellisissä rikostapauksissa sekä vastaa yhdessä Rajavartiolaitoksen kanssa toiminnan toteuttamisesta. Rajavartiolaitoksella on samat toimivaltuudet kuin poliisilla pysäyttää alus, jos voidaan olettaa, että ihmishenkeä, henkilökohtaista vapautta tai terveyttä uhataan tai omaisuus- ja ympäristövahingon vaara on olemassa, eikä tilanteeseen puuttuminen siedä viivytystä (L 11.6.2004/487; L 7.4.1995/493 16.§). Tämä perustuu niin sanottuun PTR-yhteistyöhön, joka on laissa säädetty yhteistyömuoto poliisin, tullin ja rajavartiolaitoksen välillä. Tämä laki määrittelee mm. virka-avun antamisesta ja toimivallan laajenemisesta toisten viranomaisten vastuualueelle. PTR-viranomaisten toimivaltuudet menevät näin osittain päällekkäin, millä pyritään tehostamaan yhteistyötä sekä käyttämään optimaalisesti turvallisuusvoimavaroja. (Sundbäck, 2005. s.388.)

Äärimmäisissä tilanteissa otetaan sotilaalliset voimakeinot käyttöön terrorismin estämiseksi. Näiden voimakeinojen käytön perusteet määrittelee Poliisilain 27. § sekä laki

puolustusvoimien virka-apusta poliisille. Voimakeinojen tarpeellisuutta arvioitaessa poliisiin tulee ottaa huomioon tehtävän tärkeys, kiireellisyys sekä vastarinnan vaarallisuus ja käytettävissä olevat voimavarat. Puolustusvoimat voivat antaa tämänkaltaista sotilaallista virka-apua ainoastaan Poliisille. (Poliisilaki (L 7.4.1995/493) 27.§; Laki puolustusvoimien virka-apusta poliisille (L 15.12.1980/781); Munkki A. 2009. s.55.)

Arctic Sean tapauksen jälkeen aluskaappaus on sisäasiainministeriön poliisiosaston lainsäädäntöneuvoksen Pertti Normian mukaan pakko nähdä uhkana myös Suomessa. Tähän uhkaan on jo varauduttu. Poliisilla on aluskaappaustilanteita ja tarkastustilanteita varten yksityiskohtaiset toimintaohjeet ja -mallit, jotka ovat taktisia ja salaisia.

Kansainvälinen ISPS-säännöstö (International Ship and Port Facility Security Code) sisältää määräyksiä merenkulun turvatoimista. Se luo kansainvälisen yhteistyökehyksen, jotta kansainvälisessä liikenteessä käytettäviin aluksiin ja satamiin kohdistuvan rikollisen toiminnan aiheuttamat turvallisuusuhat havaittaisiin ja niiden syntymistä kyettäisiin ehkäisemään. Tämän asetuksen toimimisesta vastaavat varustamot, satamat ja viranomaiset. Suomessa ISPS-koodi astui voimaan 1.7.2004 ja se tunnetaan turvatoimilakina (L 11.6.2004/485).

## 6.2 Ihmishengen pelastus – Rajavartiolaitos

Kuten jo aikaisemmin on tullut ilmi, meripelastuksella tarkoitetaan ensisijaisesti merellä vaarassa olevien ihmishenkien etsimistä ja pelastamista. Suomen johtava meripelastusviranomaisena on Rajavartiolaitos, joka johtaa pelastusoperaatioita sekä käytännössä myös vastaa pelastamisesta merellä.

Merivartiostot ovat varautuneet erilaisia vaaratilanteita varten tekemällä meripelastussuunnitelmat omille vastuualueilleen. Nämä suunnitelmat perustuvat alueellisiin onnettomuusriskianalyysiin sekä käytettävissä oleviin etsintä- ja pelastuspalvelun resursseihin. Meripelastussuunnitelmat sisältävät mm. suunnitelmat näiden resurssien käytöstä ja johtamisesta sekä yksityiskohtaiset toimenpideluettelot meripelastustoiminnan aloittamisesta eri vaaratilanteissa. (Meripelastusohje, 2003, s.17-18.)

Meripelastustoiminnan käynnistämiseen tarvitaan aina tieto siitä, että vaaratilanne on olemassa. Vaaratilanne voidaan jakaa meripelastuslain 2. §:n mukaan kolmeen eri asteeseen, joista meripelastusasetus (37/2002) käyttää nimityksiä epävarmuustilanne,

hälytystilanne ja hätätilanne. Vaaratilanteen tason määrittelee meripelastuksen johtokeskus saamiensa tietojen perusteella.

Epävarmuustilanteessa vallitsee epävarmuus ihmisen turvallisuudesta merellä. Tällöin ryhdytään selvittämään kyseessä olevan aluksen avun tarve. Meripelastuksen johtokeskus voi tässä tilanteessa nostaa pelastusyksiköiden valmiutta mutta se ei vielä edellytä niiden käyttöä. Epävarmuustilanne julistetaan, kun alus ei ole saapunut ajallaan määräsatamaan tai se ei ole tehnyt sijainti- tai turvallisuusilmoitusta. (Meripelastusohje, 2003, s.20; Meripelastusasetus 3 §.)

Hälytystilanne on kyseessä silloin, kun ihmisen turvallisuuden voidaan olettaa vaarantuneen merellä. Hälytystilanne julistetaan, kun tiedustelut avuntarpeen selvittämiseksi ovat epävarmuustilanteessa olleet tuloksettomia. Tässä vaiheessa tiedustelutoimia laajennetaan, johtamisvalmiutta nostetaan ja pelastusyksiköitä hälytetään tehtävään. Hälytystilanne on kyseessä myös silloin, kun on saatu tieto, että aluksen toimintakyky on jossain määrin heikentynyt mutta hätätilanne ei ole todennäköinen. (Meripelastusohje, 2003, s.20; Meripelastusasetus 4 §.)

Hätätilanteessa on ilmeistä, että ihminen on vaarassa ja välittömän avun tarpeessa. Hätätilanne julistetaan, kun on olemassa varma tieto vaarassa olevasta ihmisestä tai aluksesta (nähty hätämerkki), kun aluksen toimintakyky on heikentynyt huomattavasti sekä silloin, kun hälytystilanteen jälkeiset uudet tuloksettomat yhteydenotot osoittavat hätätilanteen olevan todennäköinen. Tällöin meripelastuksen johtokeskus ryhtyy välittömästi kaikkiin mahdollisiin ihmishengen pelastamiseen tähtääviin toimiin. (Meripelastusohje, 2003, s.20; Meripelastusasetus 5 §.)

Totuudenmukaisen tiedon saaminen vaarassa olevalta alukselta on tärkeää, jotta meripelastusviranomaiset voisivat luokitella hädän laadun ja laajuuden oikein ja reagoida siihen oikealla tavalla. Normaalisti hädässä oleva alus ilmoittaa GMDSS-järjestelmän kautta hätätilanteestaan meripelastuskeskukselle. Meripelastusjohtaja tekee heti saamiensa tietojen perusteella tilannearvion, määrittää vaaratilanteen asteen ja tekee pelastussuunnitelman. Kun hätätilanne on julistettu ja pelastustoiminta päästään aloittamaan, tulee meripelastusjohtajan ilmoittaa Hampurin sopimuksen (5.3.5.1) mukaan vaarassa olevalle alukselle niistä etsintä- ja pelastustoimista, joihin se on ryhtynyt. Meripelastustehtävää suorittamaan lähetetään nopein ja tarkoituksenmukaisin yksikkö, jolle annetaan selkeä tilannekuvaus, vaaratilanteen aste, toiminnan perusajatus ja tehtävänanto. Tärkeimmät tiedot tilanteen kehittymisestä johtokeskus saa myöhemmin

onnettomuuspaikan johtajalta tai suoraan meripelastusyksiköiltä tilanneilmoitusten muodossa. (Meripelastusopas 2006: SMC s.16, SRU s.21.)

Ihmisten turvallisuus voi olla vaarassa silloin, kun alus ajelehtii ja on ajautumassa karille. Käytännössä hälytystilanteen ilmettyä merivartiosto pyrkii lähettämään pelastusyksikön etupainotteisesti tarkastamaan aluksen todellisen tilanteen paikan päälle. Jos meripelastuskeskus toteaa, että ihmishenkiä on vaarassa, nostetaan hätäluokitus hätätilanteeksi ja pelastustoiminta alkaa. Tällainen tilanne oli käsillä 1.11.2001 Uudenkaupungin edustalla, kun Ms Iran Sarbaz oli ajautumassa kohti karia. Aluksen koneet eivät toimineet eivätkä ankkurit pitäneet rajussa merenkäynnissä. Tilanteen nähtiin muuttuneen hätätilanteeksi ja meripelastuskeskus reagoi tilanteeseen, kuin hätäsanoma olisi lähetetty ja pelastustoimet aloitettiin ja osa miehistöstä pelastettiin. (Vaaratilanteen meriradioliikenne, 2004, s.52, s.93-95.)

Rajavartiolaitoksen aloittaessa pelastustoimet hädässä olevan aluksen ihmisten pelastamiseksi on sillä valtuudet toimia tiettyyn rajaan saakka. Pelastustoimet hädässä olevalla aluksella johtaa merilain 7. luvun 12. §:n mukaan aluksen päällikkö. Aluksen evakuoimisesta päättää siis aluksen päällikkö. Pelastusviranomaisilla ei ole lupaa mennä alukselle ilman päällikön suostumusta. Jos alukselle siitä huolimatta mentäisiin, voitaisiin toiminnan periaatteessa katsoa olevan merirosvoutta. Rajavartioston pelastusvastuu alkaa hädässä olevan aluksen partaan ulkopuolelta. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että se pelastaa pelastuslaitoissa olevat sekä veden varaan joutuneet ihmiset. (Haastattelu, Leppänen.) Saatuaan luvan hädässä olevan aluksen päälliköltä meripelastusyksiköt voivat aloittaa ihmisten pelastamisen suoraan hädässä olevalta alukselta. Pelastamisen suorittaminen helikopterilla on nopein ja varmin tapa ihmisten turvaan saattamisessa, mikäli sää ja onnettomuuspaikan etäisyys rannikosta sen sallivat.

Omaisuuksien pelastaminen ei ensisijaisesti kuulu meripelastustoimen tehtäviin vaan tästä pitävät huolen kaupalliset pelastusyhtiöt aluksen päällikön tai varustamon kanssa solmitun pelastussopimuksen mukaisesti. Meripelastuksen etsintä- ja pelastusyksiköt voivat kuitenkin ottaa aluksen hinaukseen tapauksissa, joissa se on toteuttamiskelpoisin keino vaarassa olevien ihmisten pelastamiseksi. Esimerkiksi matkustajalaitteen hinaus turvasatamaan voi olla turvallisempaa kuin matkustajien evakuoiminen merellä. Alus otetaan hinaukseen myös silloin, kun se on ajelehtimassa ja pyritään estämään lisävahinkojen ja ympäristöonnettomuuden syntyminen. Hinausta jatketaan meripelastustehtävänä vain niin pitkään, kuin on välttämätöntä. Hinaus pyritään kuitenkin aina

järjestämään pelastusyhtiöiden aluksilla, jos niitä on käytettävissä. Rajavartiolaitoksella on hätähinaukseen kykeneviä aluksia (paaluvetokyky 30 t - 40 t). Näiden lisäksi suunnitteilla on uuden hinauskyylytään tehokkaamman vartiolaivan hankkiminen (paaluvetokyky 100 t). (Haastattelu, Leppänen.)

Mielenkiintoisena seikkana mainittakoon SOLAS-sopimuksen aluksen turvallista paaluuta satamaan koskevat uudet määräykset, joiden myötä uusien matkustaja-alusten rakenteelliset vaatimukset tiukentuvat. Määräysten tarkoituksena on parantaa alusten selviämistä onnettomuuden sattuessa niin, että ne pystyisivät omin avuin palaamaan satamaan ihmiset kyydissään. Aluksen halutaan tavallaan toimivan omana pelastusveneenään, mikä niin ikään pienentää evakuoimisessa syntyviä riskejä. Määräysten odotetaan astuvan voimaan 1.7.2010. (International Maritime Organisationin verkkosivut.)

### 6.3 Ajelehtiva alus – Suomen ympäristökeskus (SYKE)

Meriliikenne Itämerellä lisääntyy ja sitä myötä vakavan öljyonnettomuuden riski kasvaa. Ympäristönäkökohtien merkittävyys kasvamisen erityisesti herkän Itämeren alueella on huomioitu lainsäädännössä, joka vastaa yleisesti hyväksytyjä kansainvälisiä sääntöjä. Käytännössä tämä näkyy viranomaisten kykyä puuttua enemmän meriliikenteen asioihin silloin, kun kyseessä on ympäristön likaantumisen vaara. Sysäyksen tämänsuuntaiseen kehitykseen antoi Amoco Cadiz -nimisen tankkerin onnettomuus vuonna 1978. Ajelehtivan tankkerin päällikkö kieltäytyi tarjotusta avusta pitkään, ja lopulta pelastustoimet epäonnistuivat osin tarpeettoman viivytyksen vuoksi. Tämän seurauksena alus ajautui karille aiheuttaen ympäristökatastrofin.

YK:n merioikeusyleissopimus (1982) määrittelee valtioiden oikeudet ja velvollisuudet merialueillaan. Alukset, jotka kulkevat merioikeusyleissopimuksen mukaisella talousvyöhykkeellä, ovat lähtökohtaisesti lippuvaltionsa lainsäädännön alaisia, ellei merioikeusyleissopimus toisin määrää. Sopimuksen ympäristönsuojelua käsittelevät kohdat (osa XII) antavat rantavaltion viranomaisille oikeuden harjoittaa toimivaltaansa alue-merellä ja talousvyöhykkeellä. Sopimukseen perustuva laki Suomen talousvyöhykkeestä (26.11.2004/1058) luettelee talousvyöhykkeellä sovellettavat ympäristönsuojelua koskevat lait, joita ovat mm. vesilaki, ympäristönsuojelulaki sekä laki aluksista aiheutuvan ympäristön likaantumisen ehkäisemisestä (alusjätelaki). Talousvyöhykkeen perustaminen vuonna 2004 on käytännössä laajentanut Suomen viranomaisten edelly-



tyksiä puuttua aluevesien ulkopuolella tapahtuviin öljypäästöihin sekä ympäristötuhoja ehkäiseviin toimiin. (Ks. kuva 1, s. 14.)

Viranomaisvastuu merioikeusyleissopimukseen perustuvan alusjätelain (16.3.1979/300) mukaisissa tapauksissa on Suomen ympäristökeskuksella. Laki antaa SYKE:lle Suomen talousvyöhykkeellä interventio-oikeuden ympäristötapauksissa Tämä tarkoittaa tiettyjä toimia, joita kohdistetaan mm. öljypäästöön syyllistyneeseen alukseen (5§). Interventio-oikeus on tarkoitettu otettavaksi käyttöön silloin, kun muut keinot eivät auta. (Haastattelu, Aaltonen, Jolma.)

Suomen ympäristökeskuksen vastuut nähdään usein jo tapahtuneiden öljy- tai kemikaalipäästöjen torjumisessa. Sillä on kuitenkin tärkeä rooli ympäristövahinkoja ennalta ehkäisevässä päätöksenteossa. Laki aluksista aiheutuvan ympäristön likaantumisen ehkäisemisestä (alusjätelaki) antaa Suomen ympäristökeskukselle valtuudet ryhtyä ennakoiviin ympäristöä suojeleviin toimenpiteisiin:

”Jos Suomen vesialueella alus uppoaa, joutuu karille, saa vuodon tai konevian taikka muutoin joutuu tilaan, johon liittyy vesien pilaantumisen vaara, Suomen ympäristökeskus voi määrätä ryhdyttäväksi sellaisiin alukseen ja sen lastiin kohdistuviin pelastus- tai muihin toimenpiteisiin, jotka se katsoo välttämättömäksi vesien pilaantumisen ehkäisemiseksi tai rajoittamiseksi. Ennen toimenpiteisiin ryhtymistä Suomen ympäristökeskuksen on neuvoteltava merenkululaitoksen, aluksen omistajan, toimeksiannon saaneen pelastusyhtiön ja vakuutusenantajan edustajien kanssa, jos se voi tapahtua aiheuttamatta haitallista viivytystä.”

Suomen ympäristökeskus voi noudattaen soveltuvin osin 1 momentin säännöksiä määrätä ryhdyttäväksi Suomen tekemien voimassa olevien kansainvälisten sopimusten mukaisiin vesien pilaantumista ehkäiseviin tai rajoittaviin toimenpiteisiin myös Suomen vesialueen ulkopuolella.”

(Laki aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä (16.3.1979/300) 6.§).

Alusjätelaki ja siinä mainitut viranomaisten toimivaltuudet ovat voimassa Suomen talousvyöhykkeellä. Lain 6. §:ssä mainitut pelastustoimet tarkoittavat nimenomaan aluksen pelastamiseen (salvage) tähtäävää toimintaa, johon toimeksiannon saaneen yksityisen pelastusyhtiön tai joissain tilanteissa Rajavartiolaitoksen on ryhdyttävä

SYKE:n määräyksestä (ks. s. 21 ”salvage service” määritelmä). Alusjätelaki ei erikseen mainitse, millaisiin käytännön toimiin Suomen ympäristökeskus voi määrätä ryhdyttäväksi. Suomen ympäristökeskus päättää siis tahollaan tilannekohtaisesti sopivista keinoista.

Aluksen ajelehtiessä ihmishenkiä on harvoin vaarassa, mutta ympäristövahingon riski on esim. karille ajautumisen ja siitä aiheutuvan öljypäästön myötä olemassa. Laivojen ajelehtiminen tuuliajolla ei ole harvinaista, ja Itämerellä tätä tapahtuu lähes päivittäin. Tarkkaa tietoa ajelehtivien alusten määrästä ei ole, sillä kaikki tapaukset eivät tule viranomaisten tietoon. Ajelehtiminen voi olla lyhytaikaista, ja sinä aikana ajelehtimiseen johtanut vika saadaan korjattua ja laiva jatkaa matkaansa. Syy aluksen ajelehtimiseen on usein konerikko tai jokin vika laivan propulsio- tai sähköjärjestelmissä, minkä takia aluksen ohjailukyky menetetään. (Mäkinen, 2009.) Suomen ympäristökeskuksen tulisi saada tietää ympäristöriskin synnyttävästä aluksesta hyvissä ajoin, jotta tarpeelliset ehkäisevät toimet voitaisiin aloittaa, ennen kuin tilanne kehittyy kriittiseksi.

Kun alus on joutunut tuuliajolle, aluksen päällikön tulisi alusliikennelain käytännön mukaisesti ilmoittaa siitä heti VTS:lle. Ilmoituksen saatuaan VTS varoittaa yleisellä radiokanavalla alueella liikennöiviä muita aluksia ajelehtivasta aluksesta. Samalla VTS informoi vastuuviranomaisia mahdollisesta vaaratilanteesta. Jos alus ajelehtii eikä ankkurointikaan onnistu, on se silloin potentiaalinen ympäristöriski, josta SYKE:n on oltava tietoinen. Ensimmäisenä ilmoitetaan SYKE:lle, jos ajelehtiminen kestää yli 15 min. Yleensä alus ei ota riskiä vaan ilmoittaa 15 min sisällä, jos koneet eivät lähde uudestaan käyntiin. Toiseksi informoidaan Rajavartiolaitosta, koska sillä on aluksia merellä ja avun antaminen voi onnistua hyvinkin nopeasti. (Haastattelu, Aaltonen.)

Viranomaiset tiedustelevat alukselta, mihin toimiin tämä aikoo ryhtyä tilanteessa, jossa se ajelehtii vaarallisesti. Tiedustelu saa yleensä aikaan toimintaa ja pelastussopimus syntyy varustajan pelätessä vastuurajoitussopimuksen raukeamista, jollei hän pian toimi, tai jos jotain tapahtuu. (Haastattelu, Jolma.). Kun pelastussopimus on tehty ja aluksen pelastustoimet käynnistetty, tarkkailee SYKE tilanteen kehittymistä.

SYKE:llä on kiireellisten ympäristövahinkojen torjuntaa ja muita erityistilanteita varten ympärivuorokautinen ympäristövahinkopäivystys. Ympäristövahinkopäivystys perustuu SYKE:n viralliseen ohjeeseen, jossa on määritelty päivystäjän velvollisuudet ja valtuudet. Ympäristövahinkopäivystyksen piiriin kuuluvat mm. kaikki alusöljy- ja aluskemikaalivahingot sekä ympäristövahingon vaara. Päivystäjänä toimii aina yksi

SYKE:n virkamies kerrallaan, joka pitää kirjaa päivystyksestä. Hänen ensisijaisena tehtävänä on huolehtia SYKE:lle kuuluvien kiireellisten asioiden käynnistämisestä ja hoitamisesta. Lisäksi hänen tehtävänä on kiireellisissä SYKE:n toimialaan kuuluvissa asioissa asiantuntija-avun antaminen sekä tiedonvälitys. Päivystäjällä on aina mahdollisuus ottaa yhteyttä ns. takapäivystäjään mm. konsultaatiota varten. Takapäivystäjänä toimii päivystyksen esimies, joka voi ottaa päätettäväkseen päivystäjän tehtäviin ja toimivaltaan kuuluvat asiat. (Liitteet 1 ja 2.)

Päivystäjä päättää alusjätelain 6. §:n kaltaisen aluksen toimintaan puuttumisesta. Jos tilanne ei ole kiireellinen mutta kuitenkin uhkaava, pyritään osapuolten kesken löytämään neuvottelemalla järkevä ratkaisu. Kiireellisessä tapauksessa laki antaa päivystäjälle luvan määräysten antamiseen ilman neuvotteluja. SYKE:n virallisessa ohjeessa päivystäjälle on nähty parhaaksi kuitenkin jättää pois ohje, joka antaisi laissa kirjatun oikeuden tehdä päätöksiä ilman neuvotteluja. Toisin sanoen neuvottelut käydään ohjeen mukaan tilanteen kiireellisyydestä huolimatta.

Alusjätelaki tai edes SYKE:n virallinen ohje päivystäjälle ei määrittele yksityiskohtaisesti, mihin pelastus- tai muihin toimiin päivystäjä voi määrätä ryhdyttäväksi ja missä vaiheessa hänen tulisi nämä määräykset antaa. Päätökset käytettävistä keinoista tehdään erikseen kunkin tilanteen mukaan. Tämä antaa periaatteessa Suomen ympäristökeskukselle vapaat kädet määrätä tilannekohtaisesti sopivista interventioitoimista.

Alukseen puuttumiseen yksipuolisesti viranomaisten puolesta on kuitenkin suhteellisen korkea kynnys, minkä takia sitä pidetään äärimmäisenä vaihtoehtona.

Karilleajotapauksessa lupa laivan irrotukseen tarvitaan SYKE:ltä. Ennen irrotusta selvitetään mahdollisuus lastin siirtämiseen tai painolastin pois pumppaamiseen, minkä johdosta aluksen syväys pienenee ja varsinainen irrotustyö helpottuu.

## 6.4 Ajelehtivan aluksen pelastamiseen liittyviä ongelmia

### 6.4.1 Tiedonkulku

Meripelastusviranomaisen pyrkii toimimaan etupainotteisesti vaaratilanteen mahdollisuuden esiintyessä merellä. Vihje tällaisen tilanteen mahdollisuudesta on tultava viranomaisen tietoon, jotta tämä voi nostaa meripelastuskoneiston valmiutta. Pelastuskaluston saaminen paikalle kestää aikansa (Haastattelu, Leppänen). Etupainotteisuus

teen Rajavartiosto pyrkii myös lähettämällä partioyksikön paikan päälle niin, että tilanteen kehittyessä vaaralliseksi oltaisiin heti valmiita pelastustoimintaan.

Kuten aikaisemmin on mainittu, meripelastuslain 6. luvun 11. a § velvoittaa aluksen päällikköä ilmoittamaan ennakoivasti tilanteesta, jossa aluksessa oleville voi aiheutua vaaraa. Petteri Leppänen Rajavartiolaitoksesta näkee ongelmana sen, että tietoa vaaran olemassaolosta harvoin ilmoitetaan ennakoivasti viranomaisille. Hänen mukaansa tilanteesta halutaan selvittää omin avuin ja seurata, mihin se kehittyy. Leppänen arvioi, että syy ennakoivan ilmoituksen tekemättä jättämiseen saattaa johtua tietämättömyydestä. Aluksen päällikkö voi pelätä ennakoilmoituksen johdosta pelastusyksiköiden valmiuteen saattamisen aiheuttavan kuluja ilmoituksen tehneen aluksen varustamolle. Pelko on turha, sillä kuluja ei varustamolle tule. Varustamo voi myös pitää kysymyksillään päällikön kiireisenä, minkä takia ilmoituksen teko voi unohtua.

Ajelehtivan aluksen, joka aiheuttaa vaaraa muulle liikenteelle tai meriympäristölle, on alusliikennepalvelulain 23. §:n velvoittamana ilmoitettava tilanteesta VTS:lle. Tämä ilmoitus jää usein viime hetkeen, sillä ongelma pyritään selvittämään itse. Aluksen päällikkö käyttää harkintaansa tilanteen vakavuuden ja vaaran asteen määrittelemisessä, mikä saattaa poiketa huomattavasti viranomaisten näkemyksestä. Nykytilanteessa on siis vain luotettava päällikön harkintakykyyn.

Hätäliikenteen käynnistämisellä on suuri merkitys. Aluksia ja rannikkoasemia koskeva kansainvälinen radio-ohjesääntö neuvoo, että alus voi käynnistää hätäliikenteen silloin, kun sitä tai siinä olevia ihmisiä uhkaa vakava välitön vaara ja alus tarvitsee muiden apua (Radio Regulations 32.9). Sisäasiainministeriön meripelastusohje sanoo, että hätätilanteessa aluksen päällikön on käynnistettävä hätäliikenne ja jos se ei ole mahdollista, on meripelastuksen johtokeskuksen se käynnistettävä (Meripelastusohje, 2003, s.15).

Useissa hätätapauksissa hädässä oleva alus ei ole lähettänyt hätäliikenteen käynnistävää hätäsanomaa vaan viestintä meripelastuksen johtokeskuksen kanssa on tapahtunut rutiiniliikenteenä. Syitä hätäliikenteen aloittamatta jättämiselle on ollut mm. se, että rutiiniliikenteenä alkanut radioliikenne jää VTS:n tai varustamon kanssa käyttöön, vaikka tilanne edellyttää hätäliikenteen käynnistämistä. Usein kuitenkin hätäliikennettä ei käynnistetä tai siinä aikaillaan, koska se aiheuttaa varustamolle negatiivista julkisuutta sekä pelätään, että se nostaa pelastuspalkkiota. Tämä on ongelmallista, sillä ellei hätäliikennettä käynnistetä, ei hätää radioliikenteellisesti ole olemassa (Vaaratilanteen

meriradioliikenne, 2004, s.99). Alla on lueteltu syitä miksi hätäliikenteen käynnistäminen on niin tärkeää:

- Radioliikenteen johto siirtyy meripelastuksen johtokeskukselle.
- Kansainvälinen radio-ohjesääntö määrää hätäliikenteen menettelytavat, joita kaikkien tulee noudattaa.
- Hätäliikenne rauhoittaa radiokanavan muulta liikenteeltä.
- Hätäliikenne velvoittaa sivullisia asemia seuraamaan kyseistä radioliikennettä ainakin siihen asti, että avunsaanti on varmistunut.
- Hätäliikenne velvoittaa kaikkia ryhtymään tilanteen edellyttämiin toimenpiteisiin.
- Hätäliikenne on julkista, jolloin viestinnän luottamuksellisuus ei koske sitä.
- Meripelastusjohtajalle lain mukaan kuuluvat valtaoikeudet ilmoitetaan otettavaksi käyttöön ja tehtäviin määrättyjen oikeudellinen asema selkiytyy.

(Meripelastusopas 2006: Yleistä s.12)

Meripelastusviranomaisen toimivaltuuksien kannalta tärkeintä on tilanteen selkiytyminen ja johtovastuun siirtyminen heille. Jollei vaaratilannetta julkisteta hätäsanomalla, käskyvalta oman organisaation rajan yli voi olla vaikeaa ja radioliikenne jää silloin organisaation sisäiseksi viestinnäksi. Mikäli alus ei käynnistä hätäliikennettä alusta uhkaavasta vakavasta välittömästä vaarasta huolimatta, on meripelastuksen johtokeskuksen se tehtävä. Esimerkkinä voidaan mainita Ms Iran Sarbazin ja Ms Inowroclawin tapaukset.

Ms Iran Sarbaz oli ankkurissa Uudenkaupungin edustalla ja kovan merenkäynnin takia sen ankkurit eivät pitäneet, vaan alus alkoi ajautua kohti karia. Se pyrki omin konein pääsemään väljemmille vesille, mutta alukselle tuli ”Black out” ja karille ajautuminen näytti ilmeiseltä. Alus ei ollut aloittanut hätäliikennettä, mutta meripelastuksen johtokeskus näki sen tarpeelliseksi ja käynnisti sen. Jos alus olisi aiheuttanut vaaraa vain ympäristölle, olisi päällikön tullut ilmoittaa siitä pikaliikenteenä meripelastuskeskukselle. (Onnettomuustutkintaselostus C 12/2001 M.)

Ms Inowroclaw ajoi karille Helsingin Kustaanmiekassa ja oli vaaraksi muulle liikenteelle. Aluksen päällikkö hoiti asiat rutiiniliikenteenä, vaikka oli tulkinnut tapahtuneen hätätilanteeksi. Radioliikenne ei ollut yleistä, joten muut alukset eivät aluksi saaneet tietoa karille ajaneesta aluksesta, mikä aiheutti vaaran näille. Lisäksi aluksella oleva

luotsi joutui johtamaan tilannetta, koska hätäliikenteen antamia valtaoikeuksia ei meripelastuksen johtajalla ollut. (Onnettomuustutkintaselostus C 6/1999 M.)

#### 6.4.2 Pelastussopimuksen teon viivästyminen

Mikäli aluksella ei ole välitöntä vaaraa, on suotavaa, että päällikkö kutsuu apua varustamon kautta, joka neuvottelee pelastusyhtiön kanssa hinauksesta tai pelastussopimuksesta. Mikäli varustamoon ei saada yhteyttä, käännetään varustamon asiamiehen tai vakuutusenantajan haveriasiamiehen puoleen. Jos alus on välittömässä vaarassa eikä varustamoon tai haveriasiamieheenkään saada yhteyttä, on aluksen päällikön ryhdyttävä pelastustoimenpiteisiin oman harkintansa mukaan. Pelastussopimuksesta neuvottelemisen ja sen tekeminen jää tällöin aluksen päällikön vastuulle. Pelastussopimus antaa pelastajalle valtuuden aloittaa aluksen pelastaminen sekä ympäristövahinkojen torjuntatoimet. (Alava, 2007; International Salvage Unionin verkkosivut.)

Usein syy viivytykseen pelastustoiminnan alkamisessa on aikailu pelastussopimuksen tekemisessä. Syynä siihen useimmiten on varustamon taloudelliset intressit, sillä pelastussopimus tulee varustamolle kalliiksi. Sen tähden hinausapua tarvitseva alus pyrkii pelastussopimuksen sijaan neuvottelemaan mahdollisimman edullisesta hinausopimuksesta. Neuvottelujen aikana alus voi ajelehtia epäedulliseen asemaan, mikä lisää aluksen karilleajon riskiä.

Pelastussopimuksesta neuvottelussa voi mennä aikaa myös silloin, kun on kyse aluksesta, joka on karilla ja saanut luvan irrotukseen SYKE:ltä. Joskus irrottaminen karilta on tehtävä kiireellisesti, koska karilla ollessaan alus voi aiheuttaa vaaran ympäristölle mm. sään huononemisen myötä tai vaarantamalla muun liikenteen olemalla väylän tukkeena. Kummastakin syystä oli kyse 25.11.1999, kun MS Inowroclaw ajoi karille Suomenlinnan edustalla (Onnettomuustutkintaselostus, C6/1999, s.32).

SYKE voi alusjätelain 6. §:n valtuuttamana pakottaa varustamon tai aluksen päällikön hinaukseen eli tekemään pelastussopimuksen pelastusyhtiön kanssa, mikäli aluksen aiheuttama ympäristöuhka on käsillä ja pelastussopimuksen tekemisessä aikailaan. Pakkokeinoja kuitenkin käytetään lähinnä uhkana aluksen päällikköä tai varustamoita kohtaan, jotta pelastussopimus syntyisi (Haastattelu, Jolma).

Päällikön, jonka alus aiheuttaa ympäristön saastumisen tai sen vaaran, velvollisuuksia ei ole unohdettu myöskään alusjätelaissa. Häntä sitoo 8. §:n velvoite antaa kaikkea

apua viranomaisille, jotta laissa mainitut seuraukset pystytään estämään. Mikäli päällikkö esim. laiminlyönneillään aiheuttaa laissa mainitun mukaisen tilanteen, joutuu hän korvausvelvolliseksi. Sen tähden aluksen päällikön ja varustamon näkökulmasta turha aikaileminen pelastussopimuksen tekemisen kanssa ei ole järkevää, minkä takia SYKE:n ei ole ollut tarvetta käytännössä turvautua pakkokeinojen käyttöön. Mikäli SYKE joutuu esittämään uhkauksensa toimista alusta kohtaan, ellei tämä tee jotain ympäristöuhan poistamiseksi, on tilanne silloin jo sen verran uhkaava, että se motivoi päällikköä yhteistyöhön viranomaisten kanssa ja pelastussopimuksen syntyminen nopeutuu.

#### 6.4.3 Päällikön ja aluksen asema

Valta aluksen sisäisessä päätöksenteossa pysyy aina kapteenilla tai hänen sijaisellaan. Joskus viranomaisten on kuitenkin otettava pakkotoimet käyttöön ja ajettava päällikön komentovallan yli. Näihin toimiin ryhdytään vain, jos tilanteen ratkaisemiseksi eivät muut keinot auta. Tähän liittyy kuitenkin riskejä, joiden takia kynnyksellä käyttäminen on melko korkealla, vaikka laki oikeuttaisi niiden käyttöön.

Viranomaisten mahdollisuudet puuttua aluksen päällikön toimiin ovat tilannekohtaisia ja usein rajallisia. Meripelastusviranomaisilla ei ole ihmisiä pelastettaessa asiaa alukselle ilman päällikön lupaa. Jos alukselle pyritään ilman hänen lupaansa, voidaan tämä tulkita merirosvoudeksi. Aluksen aiheuttaessa ympäristövahingon vaaran on viranomaisilla käytössään järeämmät keinot.

Aluksen ja siinä olevien ihmisten turvallisuuden lisäksi aluksen päällikön tulee valvoa varustamon etuja ja julkisuuskuva. Tasapainoilu ja arpominen näiden kahden intressin välillä voi johtaa pelastustoiminnan viivästymiseen. Aluksen varustamo tai päällikö voi syrjäyttää päällikön tehtävistään, jos hänen nähdään olevan kykenemätön toimeensa.

Muistamisen arvoinen asia tässä yhteydessä on seikka, että alus on tavallaan oman lippuvaltionsa maaperää. Jos muun kuin lippuvaltion viranomaiset päättävät puuttua aluksen kulkuun ilman perusteltua syytä, voi siitä seurata ongelmia viranomaisille. Merioikeusyleissopimus velvoittaa viranomaiset maksamaan aluksen kärsimät menetykset tällaisessa tilanteessa. Pahimmassa tapauksessa aluksen kulkuun puuttumisesta voi kehkeytyä jopa valtioiden välinen diplomaattinen selkkkaus. Tästä näkökulmasta

tarkasteltuna voidaan ymmärtää, etteivät viranomaiset tahdo käyttää oikeuksiaan liian kevyin perustein.

## 7 POHDINTAA

Lähes kaikista merenkulun vaaratilanteista selvittää ilman, että viranomaisten tarvitsee puuttua aluksen toimiin. Pakkotoimet on tarkoitettu äärimmäisiksi keinoiksi puuttua vaaratilanteisiin. Alusjätelain 6. §:n kaltaisia pakkotoimia ei Suomen vesillä ole ollut aihetta vielä käyttää, sillä muut keinot ovat tähän mennessä riittäneet (Haastateltu Jolma).

Vaikka SYKE:n toimivaltuudet erityistilanteissa lain mukaan ovatkin olemassa, kynnys niiden käyttöön on korkealla. Tämä näkyy selkeästi SYKE:n politiikassa käyttää alusjätelain 6. §:n pakkotoimia lähinnä painostuskeinona ympäristölle vaaraa aiheuttavia aluksia kohtaan, jotta nämä ryhtyisivät toimiin ympäristöuhan estämiseksi esim. vauhdittamalla pelastussopimuksen syntymistä. Tämä on toistaiseksi osoittautunut hyväksi ja toimivaksi käytännöksi, sillä pakkokeinoihin ei ole tarvinnut tarttua. Kuinka valmis SYKE todellisen pakkotilanteen edessä sitten on käyttämään pakkokeinoja, on aivan toinen asia, sillä ennakkotapausta tästä ei Suomesta löydy. Ja jos SYKE onkin valmis määräämään pakkotoimista, niin miten niiden käytännön toteutus, esim. pakkohinaus, onnistuu. Merenkulun turvallisuusviranomaisten toiminnan lähtökohtana tulisi olla se, että pahimpaankin kuviteltavissa olevaan tilanteeseen oltaisiin varauduttu, suunnitelmat tällaisia tilanteita varten olisi tehty ja että pakkokeinoja oltaisiin myös valmiita käyttämään.

SYKE:n virallinen ohje ympäristövahinkopäivystäjälle määrittelee tämän velvollisuudet ja valtuudet. Alusjätelain 6. §:n mukaisten määräysten antamisen edellytyksenä pidetään neuvottelujen käymistä osapuolten välillä ennen toimenpiteisiin ryhtymistä. Ohjeessa ei tosin mainita, toisin kuin alusjätelaissa, että neuvottelut käydään, mikäli ne eivät aiheuta haitallista viivytystä. Syntyy käsitys, että ohjeen mukaan päivystäjä käy neuvottelut kaikissa tilanteissa siitäkkin huolimatta, että tilanteen kiireellisyys saattaisi vaatia päivystäjän välitöntä puuttumista. Neuvottelujen käyminen myös kiireellisessä tapauksessa estää toisaalta hätäkoityjen päätösten tekoa, mutta toisaalta sen riskin ottamista, että toimet ympäristön pilaantumisen estämiseksi eivät pääse käynnistymään heti ja ympäristövahingon syntymisen todennäköisyys kasvaa. Onko siis mahdollista, että nykyisten ohjeiden mukaan kiireellisissä tilanteissa syntyy tarpeeksi no-



peasti päällikön vallan yli meneviä päätöksiä, esim. määräys pelastustoiminnan aloittamisesta? Olisiko päivystäjälle tarpeellista laatia selkeät ohjeet nopeisiin tilanteisiin, joissa hän ei ehdi neuvotella?

Toimenpiteitä, joista ympäristövahinkopäivystäjä voi määrätä, ei ole laissa eikä edes SYKE:n virallisissa ohjeissa tarkemmin yksilöity. Tällä hetkellä toimitaan aina ”tilanteen mukaan”, eikä toimintaohjeita erilaisten tilanteiden varalta ole dokumentoitu.

SYKE:n Kalervo Jolman mukaan tämänhetkinen laki ja SYKE:n ohjeet alusjätelain 6. §:n mukaisten pelastus- ja muiden toimien määräämisestä ovat riittävät, koska ne antavat mahdollisuuden tilanteenmukaisesti järkeviin päätöksiin.

## 8 YHTEENVETO

Valtion viranomaisten tehtäväksi on kansallisessa laissa annettu ihmisten, merenkulun ja meriympäristön turvallisuudesta huolehtiminen. Viranomaisille on annettu valtuudet puuttua alusten toimintaan, jotta merenkulun turvallisuus voitaisiin taata.

Kansainväliset sopimukset meriturvallisuudesta näyttävät suuntaviivoja siitä, mitä oikeuksia valtioilla on maailman merialueilla. Näihin sopimuksiin liittyneiden maiden kansallisen lainsäädännön tulee olla sopimusten kanssa samoilla linjoilla. Lainsäädäntö sopimusvaltioiden kesken voi olla hyvinkin erilainen sopimusten antaman liikkumavaran vuoksi, mikä mahdollistaa lakien säätämisen kunkin maan olosuhteisiin sopivaksi. Kansallinen laki voi olla hyvinkin suuntaa-antava ja suurpiirteinen. Sen tähden lakien säätäminen itsessään ei takaa minkään toiminnan toteutumista, sillä käytännön toimien toteuttamisesta päättää loppujen lopuksi laissa määritelty vastuuviranomainen. Tietty liikkumavara laissa on varmasti tarpeellinen, koska silloin vaaraa voidaan arvioida tilannekohtaisesti ja käytettävissä olevista keinoista voidaan valita optimaalisin vaihtoehto.

Opinnäytetyössä viranomaisille suunnattujen haastattelujen perusteella työnjako johdostavista merenkulun eri vaaratilanteissa nähtiin viranomaisten kesken selkeäksi sekä laissa määritellyt toimivaltuudet erityistilanteissa riittäviksi. Etupainotteinen toiminta parantaa todennäköisyyttä, että pelastustapahtuma onnistuu. Tämä edellyttää aluksilta kuitenkin ennakoivaa vaaratilanteesta tiedottamista. Viranomaisten näkökulmasta ongelmaksi nähtiinkin se, että tietoa vaarassa olevasta aluksesta pantataan,

eikä se aina välity ajoissa viranomaisille, jotta nämä voisivat varautua tilanteeseen hyvissä ajoin.

Päätösvalta aluksella ja lopullinen vastuu aluksesta lepää sen päällikön harteilla. Varustamolla on käytännössä kuitenkin suuri vaikutus päätöksentekoon aluksella, sillä aluksen ja siinä olevien ihmisten turvallisuuden lisäksi päällikön tulee valvoa varustamon etuja ja epäsuorasti sen julkisuuskuvaa. Tasapainoilu näiden kahden intressin välillä voi johtaa pelastustoiminnan viivästymiseen. Sen vuoksi päälliköltä vaaditaan hätätilanteessa hyvää ja tervettä harkintakykyä.

Aluevesillä ja talousvyöhykkeellä valtion viranomaiset voivat rajoittaa aluksen toimia tai puuttua niihin, jos aluksella tai alukselta rikotaan rantavaltion lakeja tai aiheutetaan ympäristön saastumisen vaaraa.

Rajavartiolaitos on merivalvontaviranomainen ja se on vahvasti mukana kaikissa merellä tapahtuvissa operatiivisissa viranomaistoimissa. Se vastaa ihmishengen etsintä- ja pelastustoimien johtamisesta Suomen meripelustusalueella. Tämän lisäksi Rajavartiolaitos voi joutua aluksen pelastustoimiin (Salvage) vaaratilanteissa, jos yksityistä pelastusyhtiötä ei ole paikalla. Rajavartiolaitoksella ei ole toimivaltuuksia hädässä olevan aluksen ihmisten pelastamiseen ”väkisin”. Toimivaltuuksien lisäämistä ei nähdä tarpeelliseksi, sillä todellisessa hädässä oleva alus tuskin kieltäytyy ulkopuolisesta avusta sitä tarvitessaan.

Suomen ympäristökeskuksella on alusjätelain 6. §:n nojalla oikeus päättää pelastustoimista ajalehtivan aluksen kohdalla, kun se aiheuttaa ympäristön saastumisen vaaran. Tämä edellyttää sitä, että kyseisen vaaran aiheuttava alus on Suomen talousvyöhykkeen sisäpuolella. Ympäristön pilaantumisen vaara aiheutuu, kun ajalehtiva alus on vaarassa ajautua karille tai aiheuttaa törmäysvaaran vilkkaasti liikennöidyllä väyläosuudella.

SYKE:n nykyinen linja pakkotoimilla uhkaamisesta painostamisen välineenä on nykyisellään tarvittavan tehokas ja toimiva pelastussopimuksen tekemistä aikailevaa alusta kohtaan. Tästä osoituksena on se, ettei pakkotoimia ole vielä jouduttu tositalanteessa käyttämään. Alusjätelaki tai SYKE:n viralliset ohjeet eivät määrittele virallisesti rajaa siitä, milloin alus ajalehtii vaarallisesti tai milloin tällaisen aluksen tilanteeseen puututaan. Puuttumisajankohdasta päättäminen on jätetty SYKE:n harkintaan, ja toimintaa ohjaa tällöin lähinnä hyväksi koettu käytäntö. Lopullisen päätöksen alukseen kohdistettavista toimista tekee SYKE:n ympäristövahinkopäivystäjä.

SYKE:llä ei kuitenkaan ole selviä ohjeita siitä, mitä konkreettisia toimia alukseen kohdistetaan jos pakkotoimien uhan käyttäminen painostuskeinona ei riitä. Vaikka pakkotoimiin turvautumista pidettäisiinkin melko epätodennäköisenä, otettaessa huomioon myös päällikköön kohdistuvien vastuukysymysten aiheuttama paine, ei pakko-tilanteen syntymisen mahdollisuutta voida silti täysin sulkea pois. Tämän vuoksi SYKE:n tulisi mielestäni varautua myös tilanteisiin, joissa pakkokeinoja jouduttaisiin nopeasti käyttämään.

Mielestäni SYKE:n tulisi arvioida todelliset kykynsä toimeenpanna alusjätelain 6. §:n mukaisia pelastus- ja muita toimia. Sen lisäksi tällaisiin toimiin käyttöön ajateltavissa olevat keinot tulisi mielestäni kartoittaa ja selkeyttää yhteistyössä operatiivisen viranomaisen eli Rajavartiolaitoksen sekä yksityisten pelastusyhtiöiden kanssa. Tässä yhteydessä yhteistyötä edellä mainittujen tahojen kanssa tulisi parantaa sekä pakkokeinojen käyttämistä harjoitella, jotta valmius niiden käyttöön ei jäisi vain teoreettiselle tasolle. Yleisesti voidaan todeta, että alusten sekä viranomaisten meripelastusjärjestelmien kehittäminen on jatkossakin tarpeellista.

## LÄHTEET

Alava, T. 2007. Hätätilannehallinta, opetusmateriaali. Kotka: Kymenlaakson ammatikorkeakoulu.

Alusliikennepalvelulaki (3.8.2005/623).

Asetus ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen voimaansaattamisesta (SopS 11/1981).

Gold, E. 2002. Gard handbook on P&I Insurance. Assuranceforeningen Gard-gjensidig.

International Aeronautical and Maritime Search And Rescue-manual Vol.I,II,III. 2008. International Maritime Organisation (IMO) ja International Civil Aviation Organisation (ICAO).

International Convention for the Safety Of Life At Sea Convention (SOLAS). Consolidated Edition, 2004. IMO.

International Convention on Maritime Search and Rescue. Third edition, 2006. IMO.

International Convention on Salvage. 1989. IMO.

International Safety Management Code (ISM-code). 2002. IMO

Itämeren meriturvallisuusohjelma (Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 13/2009). 2009. Helsinki: Liikenne- ja viestintäministeriö. Saatavissa: [http://www.lvm.fi/c/document\\_library/get\\_file?folderId=339549&name=DLFE-7220.pdf&title=Julkaisuja%2013-2009](http://www.lvm.fi/c/document_library/get_file?folderId=339549&name=DLFE-7220.pdf&title=Julkaisuja%2013-2009)

Laki aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä (16.3.1979/300).

Laki eräiden alusten ja niitä palvelevien satamarakenteiden turvatoimista ja turvatoimien rakentamisesta (11.6.2004/485).

Laki poliisin, tullin ja rajavartiolaitoksen yhteistoiminnasta (11.9.2009/687).

Laki puolustusvoimien virka-avusta poliisille (15.12.1980/781).

Laki rajavartiolaitoksesta annetun lain muuttamisesta (11.6.2004/487).

Laki talousvyöhykkeestä (26.11.2004/1058).

Laki tutkinnan toimittamisesta ja pakkokeinojen käyttämisestä ulkomaisessa kauppala-  
aluksessa rikoksen johdosta eräissä tapauksissa (5.3.1965/148).

Lampela, K. 2008. "Merellisten öljyvahinkojen torjunta Suomessa". Vapaaehtoinen  
meripelastaja 4/2008. Suomen Meripelastusseura ry.

Luonnonsuojelulaki (20.12.1996/1096).

Merenkulun turvallisuuden hallinta (Merenkulkulaitoksen julkaisuja 6/2006). 2006.

Helsinki: Merenkulkulaitos. Saatavissa:

[http://portal.fma.fi/sivu/www/fma\\_fi/tietopalvelut/julkaisut/julkaisusarjat/2006/Merenkulun\\_turvallisuuden\\_hallinta\\_6\\_2006.pdf](http://portal.fma.fi/sivu/www/fma_fi/tietopalvelut/julkaisut/julkaisusarjat/2006/Merenkulun_turvallisuuden_hallinta_6_2006.pdf)

Merilaki (15.7.1994/674).

Meripelastusasetus (17.1.2002/37).

Meripelastuslaki (30.11.2001/1145). 2002.

Meripelastusohje 2003. Helsinki: Sisäasiainministeriö, 2003.

Meripelastusopas 2006. Helsinki: Edita Prima Oy. Kaikki osat saatavissa:

<http://www.raja.fi/meripelastusopas2006>

MEPC. 54(32) (Guidelines for the development of Shipboard Oil Pollution Prevention  
Plans). 1992. IMO.

Munkki, A. 2009. "Merivoimat ja viranomaisten tukeminen normaalioloissa - mitä se  
on?" Sotilasaikakauslehti 5/2009, s.52-56. Upseeriliitto ry.

Mäkinen V. 2009. "Rahtilaivoja ajelehtii tuuliajolla Itämerellä lähes päivittäin". Hel-  
singin Sanomat 24.9.2009.

Onnettomuustutkintaselostus C 6/1999 M. MS Inowroclaw, karilleajo Suomenlinnan  
edustalla 25.11.1999. Onnettomuustutkintakeskus.

Onnettomuustutkintaselostus C 12/2001 M. MS Iran Sarbaz, hätätilanne Uudenkau-  
pungin edustalla 1.11.2001. Onnettomuustutkintakeskus.

Poliisilaki (7.4.1995/493).

Rajamme Vartijat. 1/2009; 2/2009. Helsinki: Rajavartiolaitos.

Rajavartiolaki (15.7.2005/578).

SMPS:n toimintakertomus 2008. 2009. SMPS Valtuusto.

Sopimus Suomen tasavallan ja Ruotsin kuningaskunnan hallituksen välillä yhteistyöstä meri- ja lentopelastuspalvelun alalla (SopS 27/1994).

Sopimus Suomen tasavallan hallituksen ja Viron tasavallan hallituksen välillä merellä ja ilmassa tapahtuvasta yhteistyöstä etsintä- ja pelastuspalvelussa (SopS 53/1999).

Sundbäck, E. 2005. Merivartiointia 75 vuotta. Kainuun Sanomat Oy. Rajavartiolaitoksen julkaisu.

Tasavallan presidentin asetus etsintä- ja pelastuspalvelua koskevan vuoden 1979 kansainvälisen yleissopimuksen muutosten voimaansaattamisesta ja yleissopimuksen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta annetun lain voimaantulosta (SopS 5/2002).

Turvallinen elämä jokaiselle – Sisäisen turvallisuuden ohjelma (Sisäasiainministeriön julkaisusarja 16/2008). 2008. Helsinki: Sisäasiainministeriö. Saatavissa:

<http://www.intermin.fi/intermin/biblio.nsf/vwbytype/B8F9A84FFC647E4EC225747100402897>

Vaaratilanteen meriradioliikenne. 2004. Helsinki: Multiprint Oy. Onnettomuustutkintakeskus.

Valtioneuvoston asetus meripelastuksesta (17.7.2002/37).

YK:n merioikeusyleissopimus, United Nations Convention on the Law Of the Sea. 1982. United Nations (SopS 49-50/1996). Saatavissa:

<http://www.finlex.fi/fi/sopimukset/sopsteksti/1996/19960050>

### Haastattelut

Aaltonen, Matti. Johtaja, meriliikenteen ohjaus, merenkululaitos. Haastattelu 2.10.2009

Jolma, Kalervo. Yli-insinööri, Suomen ympäristökeskus. Haastattelu 28.9.2009

Leppänen, Petteri. Rajavartiolaitoksen esikunnan meripelastusasiantuntija, Komentajakapteeni, Rajavartiolaitos. Haastattelu 21.9.2009

Normia, Pertti. Lainsäädäntöneuvos, sisäministeriön poliisiosasto. Haastattelu 2.10.2009

Internetlähteet

International Maritime Organisationin verkkosivut. Saatavissa: <http://www.imo.org>  
(Viitattu 15.10.2009)

International Salvage Unionin verkkosivut. Saatavissa: <http://www.marine-salvage.com> (Viitattu 1.10.2009)

Lloyd'sin verkkosivut. Saatavissa: <http://www.lloyds.com/> (Viitattu 12.2.2010)

Malmin lentoaseman ystävät ry:n verkkosivut. Saatavissa:  
<http://www.pelastamalmi.org/files/kenttapistia3.pdf> (Viitattu 2.9.2009)

Merenkululaitoksen verkkosivut. Saatavissa: <http://www.fma.fi> (Viitattu 1.10.2009)

Rajavartiolaitoksen verkkosivut. Saatavissa: <http://www.rvl.fi> (Viitattu 1.9.2009)

Suomen meripelastusseuran verkkosivut. Saatavissa: <http://www.meripelastus.fi>  
(Viitattu 2.9.2009)

Suomen ympäristökeskuksen verkkosivut. Saatavissa: <http://www.ymparisto.fi>  
(Viitattu 5.12.2009)

## LIITTEET

LIITE 1: Suomen ympäristökeskus; Päivystäjän tehtävät ja toimivalta (Viitattu syksyllä v.2009)

## SUOMEN YMPÄRISTÖKESKUS

Liite kirjeeseen Dnro SYKE-2002-P-126-044/16.2.2004

## Liite 1

**Päivystäjän tehtävät ja toimivalta** (alusöljy- ja aluskemikaalivahingot ja niiden vaara, muut aluksista aiheutuvat vesien pilaantumiset ja niiden vaara, ilmeisen laittomat päästöt ja maa-alueilla tapahtuvat suuret öljy- ja kemikaalivahingot)

Saatuuan ilmoituksen tai muun tiedon otsikossa mainitusta tilanteesta päivystäjän tulee:

1.1 arvioida tapahtuma sen määrittämiseksi, onko kyseessä otsikossa mainittu tilanne, sekä tämän jälkeen tilanteen laajuus ja vakavuus

1.2 ilmoittaa tilanteesta päivystyksen esimiehelle

1.3 määrätä SYKEN puolesta Suomen vastuualueella aavalla selällä tapahtuneen tai uhkaavan alusöljyvahingon tai Suomen aluevesillä tapahtuneen tai uhkaavan aluskemikaalivahingon torjunnan suorittamisesta ja asettaa sitä varten torjuntatöiden johtaja; asettamisesta tehdään merkintä päiväkirjaan ja siitä laaditaan erillinen asettamiskirje

1.4 hälyttää tilanteen vaatimassa laajuudessa SYKEN ja asianomaisen alueellisen ympäristökeskuksen johtoa sekä asiantuntijoita

1.5 ilmoittaa tilanteesta, ellei kysymys ole vähäisestä vahingosta tai sen vaarasta, muille esimiehilleen ja viestintäyksikön päällikölle sekä tarpeen mukaan SYKEN muulle johdolle ja ympäristöministeriön päivystäjälle

1.6 määrätä tarvittaessa päivystysryhmän muita jäseniä, tiedottajia ja muuta SYKEN henkilöstöä hoitamaan tilanteen välittömästi edellyttämiä tehtäviä sekä antaa sellaisia



muita toimeksiantoja, joita vahinko-olosuhteiden kiireellinen selvittäminen ja vahingon alkurajoitustoimet välttämättä edellyttävät

1.7 selvittää tilannetta, vaihtaa tietoja muiden viranomaisten edustajien ja asiantuntijoiden kanssa, neuvotella tilanteen edellyttämistä toimenpiteistä sekä tehdä tarvittavat virka-apupyynnöt

1.8 asettaa torjuntatöiden johtajan käyttöön tarpeellinen henkilöstö, kalusto ja tarvikkeet; hälyttää tarpeen mukaan valtion hallinnassa olevia öljyntorjunta-aluksia tai muita torjuntayksiköitä ja -henkilöstöä toimintavalmiuteen, määrätä niitä toimimaan ja asettaa niitä torjuntatöiden johtajan käyttöön. Päivystäjän toimivalta mahdollistaa myös muun kuin valtion kaluston ja tilojen tilapäisen käyttöönoton (ks. kirjeen 1. kohta).

1.9 määrätä SYKEN puolesta ryhdyttäväksi alusjätelain 6 §:n tarkoittamissa tapauksissa sellaisiin alukseen ja sen lastiin kohdistuviin pelastus- tai muihin toimenpiteisiin, jotka katsotaan välttämättömiksi vesien pilaantumisen ehkäisemiseksi tai rajoittamiseksi; ennen toimenpiteisiin ryhtymistä on asiasta käytävä em. säännöksen tarkoittamat neuvottelut

2.0 toimia SYKEN edustajana öljyvahingon torjuntatoimia ja vahinkoaluksen pelastamista koskevissa kiireellisissä neuvotteluissa

2.1 järjestää tarpeen mukaan tilanteen kehittymisen seurantaan vahinko- tai tutkimusalueelle

2.2 huolehtia tarvittaessa Suomen solmimien Itämeren sekä muita maita koskevien sopimusten mukaisesti kansainvälisen torjunta-avun antamisesta tai pyytämisestä mukaan lukien torjuntakaluston hälyttäminen.

2.3 huolehtia SYKEN puolesta kansainvälisten meriympäristövahinkoja koskevien viestien laatimisesta, antamisesta ja niihin vastaamisesta. Tällaiset viestit lähetetään meripelastuskeskuksen välityksellä asianomaisten Euroopan unionin jäsenvaltioiden sekä Itämeren ja Pohjoismaiden sopimusvaltioiden operatiivisiin hälytyspisteisiin. Ulkomailta tulleet vastaavat viestit kuitataan vastuuviranomaisen tietoon tulleiksi.

2.4 osallistua tarvittaessa tiedotteen laatimiseen ja välittää yhteistyössä viestintäyksikön kanssa tietoja muille tahoille kuten ympäristöministeriön päivystäjälle ja ao. alueelliselle ympäristökeskukselle ympäristövahinkotilanteen kehittymisestä ja toimenpiteistä

2.5 antaa SYKEn puolesta maa-alueiden öljyvähinko- ja kemikaalivahinkotapauksissa sellaista asiantuntija-, toimenpide- ja materiaaliapua, joka on SYKEn hallinnassa tai tarvittaessa hankittavissa

LIITE 2: Suomen ympäristökeskus; Päivystäjän tehtävät (ympäristön erityistilanne)  
(Viitattu syksyllä v.2009)

## SUOMEN YMPÄRISTÖKESKUS

Liite kirjeeseen Dnro SYKE-2002-P-126-044/16.2.2004

### Liite 2

#### **Päivystäjän tehtävät** (ympäristön erityistilanne)

Saatuun ilmoituksen tai muun tiedon ympäristön erityistilanteesta päivystäjän tulee

1. arvioida tapahtuma sen määrittämiseksi, onko kyseessä ympäristön erityistilanne ja tämän jälkeen arvioida tilanteen luonne, laajuus ja vakavuus
2. ilmoittaa tilanteesta tarvittaessa päivystyksen esimiehelle ja ympäristöministeriön päivystäjälle
3. ilmoittaa tilanteesta SYKEssä, siinä määrin kuin sen luonne, laajuus ja vakavuus sitä edellyttävät, ao. toimintayksikön päällikölle, viestintäyksikön päällikölle ja pääjohtajalle; mikäli ao. toimintayksikön päällikkö ei ole tavoitettavissa, yhteys otetaan suoraan ao. asiantuntijaan
4. sopia /varmistaa kohdassa 3 mainitun ao. toimintayksikön päällikön tai asiantuntijan kanssa, kuka huolehtii tiedon välittämisestä eteenpäin ao. osaston päällikölle, asiantuntijoille, ministeriöille, alueellisille ympäristökeskuksille ja muille tutkimus- ja asiantuntijalaitoksille sekä ympäristöministeriön päivystäjälle
5. huolehtia SYKEN puolesta poikkeuksellisia meriympäristön ilmiöitä kuten leväkuintoja koskevien ALGPOLREP-viestien antamisesta ja niihin vastaamisesta
6. huolehtia CITES-sopimuksen tulkintaan liittyvissä yhteydenotoissa tiedon välittämisestä mahdollisimman pian SYKEN ao. asiantuntijoille