

MAANPUOLUSTUSKORKEAKOULU

**SOTA-ALUSTEN ERITYISTEN OIKEUKSIEN JA VELVOLLISUUK-
SIEN SOVELTUMINEN MIEHITTÄMÄTTÖMIIN ALUKSIIN**

Diplomityö

komentajakapteeni
Henri Koski

Yleisesikuntaupseerikurssi 61
Merisotalinja

Elokuu 2023

Kurssi Yleisesikuntaupseerikurssi 61	Linja Merisotalinja
Tekijä komentajakapteeni Henri Koski	
Opinnäytetyön nimi Sota-alusten erityisten oikeuksien ja velvollisuuksien soveltuminen miehittämättömiin aluksiin	
Oppiaine, johon työ liittyy Johtaminen / sotilasjuridiikka	Säilytyspaikka Maanpuolustuskorkeakoulun kirjasto
Aika Elokuu 2023	Tekstisivuja 101 Liitesivuja 0
<p>TIIVISTELMÄ</p> <p>Tutkimus kuuluu sotilasjuridiikan sotatieteelliseen tieteenalaan ja keskittyy kansainvälisen oikeuden sääntelyn tutkimiseen. Tutkimustehtävänä oli selvittää, voidaanko sota-alusten erityisiin oikeuksiin ja velvollisuuksiin liittyviä oikeussääntöjä soveltaa miehittämättömiin aluksiin. Aikaisempien tutkimusten perusteella miehittämättömien alusten asemoiminen alukseksi tai sotalukseksi ei ole kiistatonta. Tutkimuksessa selvitetään myös, voiko miehittämätön alus olla ase tai aluksen osa. Entuudestaan tunnettuihin asioihin perustuvien oikeussääntöjen soveltaminen tuntemattomaan tulee aina olemaan haastavaa.</p> <p>Tutkimuksen tieteenfilosofinen lähestymistapa on valistunut eurooppalainen oikeuspositivismi. Oikeuspositivistisesta näkökulmasta kansainvälinen oikeus on ennen kaikkea itsenäisten valtioiden suostumukseen perustuvaa oikeutta, joka taas luo valtioiden keskinäisten suhteiden välille oikeuksia ja velvollisuuksia. Tutkimuksessa käytetty argumentointi perustuu Kansainvälisen tuomioistuimen perussäännön 38 artiklan mukaisiin oikeuslähteisiin, joita tukevat tutkimuskirjallisuus ja tieteelliset artikkelit.</p> <p>Tutkimuksen perusteella kustannustehokkaiden miehittämättömien alusten hyödyntäminen merisodankäynnissä kiinnostaa useita valtioita ja alusten nimeäminen sotalukseksi olisi optimaalinen vaihtoehto. Tämä ei kuitenkaan ole kiistatonta, koska Yhdistyneiden kansakuntien merioikeusyleissopimus olettaa alusten olevan miehitettyjä ja sopimus jättää alusten rekisteröinnin päätösvallan lippuvaltiolle, mikä voi johtaa eriäviin käytäntöihin valtioiden välillä. Sotaluksen määritelmä kansainvälisessä oikeudessa perustuu edelleen alun perin vuonna 1907 kirjoitettuun tekstiin. Sukellusveneet ja lentotukialukset on kyetty sisällyttämään sotaluksen määritelmään. Toistaiseksi on kuitenkin kiistanalaista, pystytäänkö miehittämättömien alusten osalta toimimaan vastaavalla tavalla. Aseistettujen miehittämättömien alusten osalta nykyiset sodan oikeussäännöt ovat riittävät säätelämään alusten käyttöä, niin kauan kuin ihminen on mukana päätöksentekosilmukassa.</p> <p>Valtiokäytännöt näyttäisivät kehittyvän oikeussääntöjä nopeammin. Yhdysvallat on tuonut selkeästi esille oman kantansa, jonka mukaan myös miehittämättömät alukset voivat tietyin ehdoin olla sotaluksia. Miehittämättömien alusten käytön yleistyessä muidenkin valtioiden on väistämättä tuotava oma kantansa esille.</p>	
<p>AVAINSANAT</p> <p>Kansainvälinen oikeus, sodan oikeussäännöt, merisota, miehittämättömät alukset</p>	

SISÄLLYS

1. JOHDANTO	1
1.1 Autonomia, miehittämätön alus ja -asejärjestelmä	4
1.2 Tutkimuksen tavoitteet ja tutkimuskysymykset.....	11
1.3 Aikaisemmat tutkimukset	12
1.4 Viitekehys ja tutkimuksen rajaukset	14
1.5 Tutkimusmenetelmä ja oikeuslähteet.....	16
2. TUTKIMUKSEN OIKEUDELLISET LÄHTÖKOHDAT.....	19
2.1 Kansainvälinen oikeus	19
2.2 Merisodankäynnin oikeuslähteet	20
2.3 Rauhanajan oikeuslähteet	28
3. MIEHITTÄMÄTTÖMÄT ALUKSET	34
3.1 Miehittämättömät pinta-alukset	38
3.2 Miehittämättömät vedenalaiset alukset.....	42
4. MIEHITTÄMÄTTÖMIEN ALUSTEN OIKEUDELLINEN ASEMA	44
4.1 Ovatko miehittämättömät alukset ”aluksia”?.....	45
4.2 Ovatko miehittämättömät alukset sota-aluksia?	54
4.3 Ovatko miehittämättömät alukset aseita tai asejärjestelmiä?	67
5. MIEHITTÄMÄTTÖMÄT ALUKSET ASEELLISESSA SELKKAUKSESSA	74
5.1 Maalittaminen ja vaikuttaminen	78
5.2 Komentajan ja yksilön vastuu.....	88
5.3 Puolueettomuusoikeus	91
6. YHTEENVETO JA TULOKSET	98
6.1 Yhteenveto.....	98
6.2 Pohdinta	100
6.3 Jatkotutkimusaiheet	101

LÄHTEET

SOTA-ALUSTEN ERITYISTEN OIKEUKSIEN JA VELVOLLISUUKSIEN SOVELTUMINEN MIEHITTÄMÄTTÖMIIN ALUKSIIN

1. JOHDANTO

Sevastopolissa herättiin räjähdysiin ja ilmatorjunta-aseiden tuleen 29. lokakuuta 2022. Miehitettävillä pinta- ja ilma-aluksilla oli toteutettu isku Venäjän Mustanmeren laivaston päätukikohtaan. Koordinoitu isku toteutettiin seitsemällä miehittämättömällä ”räjähdeneellä”, ja niiden etenemistä tuettiin ilmasta miehittämättömillä ilma-aluksilla. Iskun kohteena olivat miinanraivaaja *Ivan Golubets* ja Mustanmeren laivaston uusi lippulaiva *Admiral Makarov*. Vaikka kohteena olleiden alusten tuhot jäivät vähäisiksi, isku herätti laivastot ympäri maailmaa miettimään merisodankäynnin tulevaisuutta. Voidaanko suhteellisen edullisilla, mutta erittäin liikehtimiskykyisillä miehittämättömillä aluksilla lamauttaa satojen miljoonien, jopa miljardien, arvoiset sota-alukset?¹

Ukraina ei ollut ensimmäinen valtio, joka keksi käyttää miehittämättömiä aluksia merisodankäynnissä. Niitä on käytetty maalilaitteina ja miinanraivauksessa jo toisesta maailmansodasta lähtien, mutta vasta 2000-luvun voimakas teknologinen kehitys tarjoaa täysin uudenlaisia mahdollisuuksia miehittämättömien alusten hyödyntämiseen.² Miehittämättömiä aluksia tutkitaan ja kehitetään maailmanlaajuisesti³, etenkin Yhdysvalloissa ja Kiinassa. Vuosien 1970-2016 tarkastelujaksolla miehittämättömien alusten patenteista yli 70% on tehty joko Yhdysvalloissa tai Kiinassa. Eniten patenteja on myönnetty Yhdysvaltojen laivastolle, toiseksi eniten Googlelle

¹ Howard Altman, Stetson Payne, Tyler Rogoway, “Ukraine Unleashes Mass Kamikaze Drone Boat Attack On Russia’s Black Sea Fleet Headquarters”, *The War Zone*, October 29 2022, <https://www.thedrive.com/the-war-zone/ukraine-unleashes-mass-kamikaze-drone-boat-attack-on-russias-black-sea-fleet-headquarters>

² Michael N. Schmitt, David S. Goddard, “International Law and the Military Use of Un-manned Maritime Systems”, *International Review of the Red Cross* (2016) No. 98 (2), s.567-592, s.570

³ Jin-Yun Wang, Wei Ke, “Development Plan of Unmanned Systems and Development Status of UUV Technology in Foreign Countries”, 3 *Journal of Robotics and Control (JRC)*(2022), s.187-196

ja kolmanneksi eniten kiinalaiselle yliopistolle.⁴ Ensimmäinen maailmanlaajuista huomiota herättänyt miehittämättömän sota-aluksen prototyyppi on Yhdysvaltojen Sea Hunter, joka siirtyi toukokuussa 2019 onnistuneesti ilman miehistöä San Diegosta Hawajille ja takaisin.⁵ Yhdysvaltojen laivaston tavoitteena on kasvattaa miehittämättömien alustensa määrä yli 150:een vuoteen 2045 mennessä.⁶ Suomessa valtioneuvoston puolustuselonteossa 2021 todetaan, että merivalvonnan suorituskyky varmistetaan ylläpitämällä pintavalvonnan järjestelmiä ja aloittamalla vedenalaisen valvontajärjestelmän uusiminen. Uudistamisessa huomioidaan aluevalvontaan soveltuvat miehittämättömät järjestelmät.⁷

Sota-alusten perusrakenne on näihin päiviin saakka pysynyt kohtalaisen muuttumattomana. Alusten häiveominaisuudet, asejärjestelmät ja sensorit ovat kehittyneet, mutta ennen kaikkea alukset ovat olleet miehitettyjä. Kansainvälisen oikeuden ja etenkin sodan oikeussääntöjen näkökulmasta voimassa olevat oikeussäännöt ovat olleet riittävät. Miehittämättömien alusten osalta herää kuitenkin kysymys: ovatko ne ”aluksia”, laitteita, ”sota-aluksia” vai aseita tai asejärjestelmiä? Yhdistyneiden kansakuntien merioikeusyleissopimuksessa määritetään, mitä alukset voivat tehdä, mihin ne voivat mennä ja miten toiset valtiot reagoivat niihin. Merioikeusyleissopimus jakaa merialueet vyöhykkeisiin ja mahdollistaa alusten viattoman kauttakulun toisten valtioiden aluevesien läpi.⁸ Sota-alukset ja muut ei-kaupallisiin tarkoituksiin käytettävät valtion alukset nauttivat koskemattomuutta toisen valtion toimenpiteitä kohtaan. Vihamielinen teko sota-alusta kohtaan on tulkittava hyökkäykseksi, joka oikeuttaa lippuvaltiota ryhtymään itsepuolustuksellisiin toimiin.⁹ Mikäli Ukrainassa käytetyt miehittämättömät alukset olivat merioikeusyleissopimuksen mukaisia aluksia, niillä oli samat oikeudet ja velvollisuudet kuin muillakin aluksilla. Mikäli ne eivät olleet aluksia, merioikeusyleissopimus ei todennäköisesti kosketa niitä millään tavalla.

Kansainvälisessä aseellisessa selkkauksessa merellä vain sota-alukset voivat laillisesti suorittaa hyökkäystoimia sotilaskohteisiin, ylläpitää ja toimeenpanna merisaartoja, vierailta vastustajan

⁴ Bradley Martin, Danielle C. Tarraf, Thomas C. Whitmore, Jacob DeWeese, Cedric Kenney, Jon Schmid, Paul DeLuca, *Advancing Autonomous Systems: An Analysis of Current and Future Technology for Unmanned Maritime Vehicles*, RAND Corporation, Santa Monica, 2019, s.83-84

⁵ Franz-Stefan Gady, “US Navy’s Anti-Submarine Drone Ship Sailed Autonomously From San Diego to Hawaii and Back”, *The Diplomat*, February 06, 2019, <https://thediplomat.com/2019/02/us-navys-anti-submarine-drone-ship-sailed-autonomously-from-san-diego-to-hawaii-and-back/>

⁶ United States Government Accountability Office, *Report to Congressional Committees*, GAO-22-104567 Uncrewed Maritime Systems, Washington, April 2022

⁷ Valtioneuvoston puolustuselonteko, Valtioneuvoston julkaisu 2021:78, Helsinki 2021, s.31.

⁸ Yhdistyneiden kansakuntien merioikeusyleissopimus (SopS 50/1996), jatkossa ”UNCLOS”

⁹ UNCLOS, artiklat 32, 95, 96, 236, *San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea*, Prepared by international lawyers and naval experts convened by the International Institute of Humanitarian Law. Adopted in 1994, Louise Doswald-Beck (Ed.), Cambridge University Press, Cambridge 2005, sääntö 3, s.7. Jatkossa ”San Remon käsikirja”.

tai puolueettomien valtioiden kauppaluksissa ja tutkia ja vallata niitä.¹⁰ Mikäli Ukrainassa käytetyt miehittämättömät alukset olivat sotaluksia, ne olivat oikeutettuja suorittamaan hyökkäystoimia sotilaskohteisiin. Toisaalta mikäli ne eivät olleet sotaluksia, Ukraina todennäköisesti loukkasi kansainvälisen oikeuden mukaisia velvoitteita ja syyllistyi kansainvälisen oikeuden vastaiseen tekoon.¹¹

Mikäli miehittämättömiä aluksia käytetään Geneven sopimuksen I lisäpöytäkirjan mukaiseen aseelliseen toimintaan¹², ne ovat sodankäynnin välineitä.¹³ Valtioilla ei ole rajoittamattomia oikeuksia valita sodankäynnin välineitä, koska kansainvälisen oikeuden perusperiaatteen mukaisesti sodankäyntimenetelmille on oltava tietyt rajat ja nämä rajat säädetään tarkemmin oikeussäännöissä.¹⁴ Mikäli Ukrainassa käytetyt miehittämättömät alukset eivät olleet sotaluksia vaan aseita tai asejärjestelmiä, niille tulee suorittaa ennen niiden käyttöä oikeudellinen tarkastus,¹⁵ jolla muun muassa varmistetaan, ettei käyttöön otettava sodankäynnin väline tuota tarpeetonta kärsimystä.¹⁶ Mikä tahansa uusi ase tai asejärjestelmä tulee olemaan laitton, jos sitä ei pystytä suuntaamaan juuri sotilaskohteeseen tai sen vaikutuksia ei pystytä rajoittamaan ainoastaan vihollisen asevoimiin erotteluperiaatteen mukaisesti.

Koska tutkijan henkilökohtaisen näkemyksen mukaan Mustallamerellä miehittämättömät ”räjähdeneet” eivät olleet aluksia tai sotaluksia, tässä tutkimuksessa keskitytään sellaisiin miehittämättömiin aluksiin, jotka todennäköisesti niille suunniteltujen tehtävien ja alustavien käyttöperiaatteiden mukaisesti tullaan määrittelemään lippuvaltion mukaisiksi aluksiksi sekä sotaluksiksi. Toistaiseksi miehittämättömiä aluksia on kuitenkin käytetty niin vähän, ettei mikään valtio ole pystynyt todentamaan niiden oikeuksia ja velvollisuuksia. Tästä johtuen eriävät valtiokäytännöt voivat asettaa haasteita alusten käytölle rauhan aikana, etenkin niiden kulkuoikeuksien osalta, ja toisaalta niiden mahdollisuuksille toimia sodan aikana laillisina sodankäynnin välineinä.

¹⁰ Haagin VII yleissopimus, joka koskee kauppaluksien sotilaskohteiksi muuttamista (SopS 11/1924) artikla 1, *San Remon käsikirja*, sääntö 118, *op.cit.*, s.31

¹¹ International Law Commission, *Responsibility of States for International Wrongful Acts* (2001), www.legal.un.org/ILC

¹² Geneven yleissopimuksen lisäpöytäkirja kansainvälisten aseellisten selkkausten uhrien suojelemisesta (I pöytäkirja) (SopS 82/1980), artikla 49 (1), jatkossa ”Geneven vuoden 1949 sopimusten I lisäpöytäkirja”.

¹³ *HPCR Manual on International Law Applicable to Air and Missile Warfare*, Program on Humanitarian Policy and Conflict Research at Harvard University, Cambridge University Press, New York 2013, sääntö 1 (t), s.4, Jatkossa ”Harvardin käsikirja”.

¹⁴ Haagin IV yleissopimus, joka koskee maasodan lakeja ja tapoja (SopS11/1924), artikla 22, Geneven vuoden 1949 sopimusten I lisäpöytäkirja, artikla 35(1)

¹⁵ Geneven vuoden 1949 sopimusten I lisäpöytäkirja, artikla 36

¹⁶ Haagin IV yleissopimus, joka koskee maasodan lakeja ja tapoja (SopS11/1924), artikla 23 (e)

1.1 Autonomia, miehittämätön alus ja -asejärjestelmä

Miehittämättömyyden saavuttamiseksi alukselta on poistettava ihminen. Se edellyttää väistämättä aluksen tietyn asteista autonomiaa. Yksinkertaistettuna autonomia on koneen kyky suorittaa tehtävää itsenäisesti. Autonomia muodostuu kolmesta selvästi toisistaan erottuvasta kokonaisuudesta: tehtävästä, jota kone suorittaa, ihmisen ja koneen vuorovaikutuksesta tehtävää suoritettaessa ja koneeseen ohjelmoidusta älykkyydestä sen suorittaessa tehtävää. Nämä kolme autonomian ulottuvuutta ovat toisistaan riippumattomia, ja lisäämällä autonomian määrää eri kokonaisuuksien sisällä koneesta saadaan autonomisempi.¹⁷

Tehtävä

Autonomian ensimmäinen ulottuvuus on tehtävä, jonka kone suorittaa. Kaikki koneelle annettavat tehtävät eivät ole tasavertaisia niiden merkityksen, kompleksisuuden tai riskien osalta. Jokaisesta kodista löytyvää termostaattia, joka vastaa oikean lämpötilan ylläpitämisestä, voidaan pitää autonomisena järjestelmänä. Toisaalta myös meritorjuntaohjuksilla varustettu miehittämätön alus voi olla autonominen järjestelmä ja sille voitaisiin antaa ohjusten laukaisuvasuu. Päätöksenteon kompleksisuus ja seurannaisvaikutukset koneen epäonnistuessa tehtävässään ovat hyvin erilaiset. Usein yksittäinen kone suorittaa joitain tehtäviä autonomisesti ja ihmiset ovat vastuussa muista tehtävistä, mikä sekoittaa ihmisen ja koneen kontrollia järjestelmässä. Esimerkiksi uusissa autoissa on useita autonomisia toimintoja: lukkiutumattomat jarrut, törmäyksenestoavustin, mukautuva vakionopeudensäädin, kaista-avustin, pysäköintiavustin jne. Käyttäjä voi kytkeä osan autonomisista toiminnoista pois päältä, kuten automaattiohjauksen. Osa autonomisista toiminnoista, kuten autojen turvatyyny, ovat aina päällä ja päättävät itsenäisesti aktivoitumisestaan. Kuitenkin osa autonomisista järjestelmistä, esimerkiksi auton törmäyksenestoavustin, on suunniteltu ohittamaan ihminen tietyissä tilanteissa.¹⁸

Edellä kuvattujen esimerkkien valossa on merkityksetöntä puhua autonomisesta järjestelmästä ilman, että viitataan yksittäiseen tehtävään, joka on automatisoitu. Ihmiset ajavat autoja, ainakin toistaiseksi, mutta koneen suorittamat autonomiset tehtävät voivat avustaa kuljettajaa ja joissain tapauksissa ottaa kontrollin itselleen hetkellisesti. Koneista tulee autonomisempia niiden suorittaessa enemmän tehtäviä, mutta jonkin asteinen ihmisen kontrolli säilyy. Täysin autonomiset

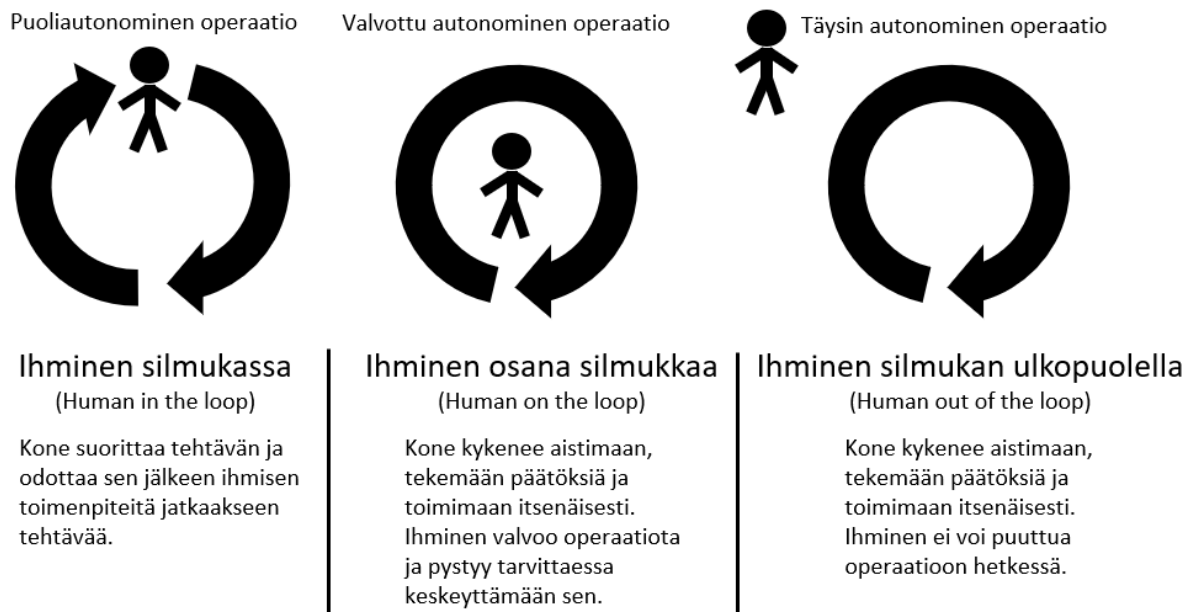
¹⁷ Paul Scharre, *Army of None*, Autonomous Weapons and the Future of Wars, W.W Norton & Company, New York USA, 2018, s.34-35

¹⁸ Paul Scharre, *op.cit.*, s.35

autot kykenevät navigoimaan ja ajamaan itsenäisesti, mutta silti ihmiset päättävät, mihin ajetaan.¹⁹

Ihmisen ja koneen välinen vuorovaikutus

Jokaisessa tehtävässä, jonka kone suorittaa, on jokin autonomian taso. Kone voi suorittaa tehtävän puoliautonomisesti, valvotusti tai kokonaan autonomisesti. Tämä on autonomian toinen ulottuvuus: ihmisen ja koneen välinen vuorovaikutus.



Kuva 1. Ihmisen ja koneen välinen vuorovaikutus²⁰

Puoliautonomisessa järjestelmässä kone suorittaa tehtävän ja odottaa sen jälkeen ihmisen toimenpiteitä jatkaakseen tehtävää (eli ”ihminen on silmukassa”). Autonominen järjestelmä toimeenpanee aisti, päätä ja toimi -silmukkaa, samaan tapaan kuin OODA-silmukkaa²¹ käytetään sotilasympäristössä, mutta silmukka on ”rikki” ihmisen kohdalla. Järjestelmä voi aistia

¹⁹ Paul Scharre, *op.cit.*, s.35

²⁰ Paul Scharre, *op.cit.*, s.34-41, suomennos ja muokkaukset tutkijan

²¹ Yhdysvaltalainen ilmavoimien eversti John Boyd esitteli vuonna 1995 OODA-silmukan. Boydille silmukat olivat yhdistelmä tavasta, jolla me ajattelemme ja opimme, lähde siitä, mitä me olemme, ja potentiaali, jonka me muodostamme. OODA tulee sanoista *Observation, Orientation, Decision* ja *Action*, joka kuvaa päätöksenteon silmukkaa. Boyd kehitti silmukan ilmataisteluun, mutta se on levinnyt laajalle muihin puolustushaaroihin sekä yritysmaailmaan. Silmukan ensimmäinen vaihe (Havainnointi) kattaa kaikki tekniset sensorit, joiden avulla muodostetaan tilannekuva. Toisessa vaiheessa (Orientaatio) sensoreiden keräämät havainnot yhdistetään, muodostetaan analyysi ja synteesi. Kolmannessa vaiheessa (Päätöksenteko) esitetyn analyysin ja synteesin pohjalta tehdään päätös synteesiin vastaamiseksi. Viimeisessä vaiheessa (Toiminta) toimeenpannaan tehty päätös ja käynnistetään uusi kierros vaikutusten havainnoimiseksi. ks. Boyd J.R., Hammond G.T., *A Discourse on Winning and Losing*, Air University Press, Curtis E. LeMay Center for Doctrine Development and Education, Maxwell AFB, Alabama, USA, 2018, s 383-384

ympäristöään ja suositella toimintavaihtoehtoja, mutta se ei voi suorittaa toimenpiteitä ennen ihmisen hyväksyntää.²²

Valvotussa autonomisessa järjestelmässä ”ihminen on osana silmukkaa”. Kun operaatio on toimeenpantu, kone voi aistia, päättää ja toimia itsenäisesti, mutta ihminen valvoo koneen käyttäytymistä ja voi tarvittaessa keskeyttää sen.²³

Täysin autonominen järjestelmä aistii, päättää ja toimii itsenäisesti ilman ihmistä. Kun ihminen on aktivoinut koneen, se toimeenpanee tehtävän kommunikoimatta ihmisen kanssa (eli ”Ihminen on silmukan ulkopuolella”).

Älykkyys

Koneet voivat operoida eri tavalla, eri aikaan. Uusissa autoissa kuljettaja voi kytkeä automaattiohjauksen päälle, jolloin auton sensorit, kamerat ja tutkat keräävät tietoa ympäristöstään. Tiedot analysoidaan reaaliajassa, jotta auto voi havaita esteet, tunnistaa liikenteen, havaita jalankulkijat ja seurata liikennesääntöjä. Kuljettajan istuessa autossa ja seurattessa auton toimintaa auto toimii valvotussa autonomisessa tilassa. Mikäli auto kohtaa ongelman, kuten poikkeuksellisen tilanteen tai esteen, johon se ei osaa reagoida, se voi pyytää apua kuljettajalta. Kuljettaja voi ottaa ohjauksen hetkellisesti ja ratkaista tilanteen tai ohjata auton takaisin turvalliselle alueelle. Mikäli auto ajaisi ilman kuljettajaa, se toimisi täysin autonomisessa tilassa ja olisi omillaan. Sakea, auton kamerat peittävä lumisade tai yllättäen eteen tuleva tietyömaa voisi aiheuttaa tilanteen, jossa auton päätöksentekojärjestelmä ei pysty havaitsemaan tai ymmärtämään tilanteen monimutkaisuutta. Tällöin auto todennäköisesti pysähtyisi keskelle tietä ja aiheuttaisi ainakin liikennesuuhkan. Älykkyys on autonomian kolmas ulottuvuus. Sofistikoituneemmat ja älykkäämmät koneet voivat toimeenpanna kompleksisempia tehtäviä haastavammassa ympäristössä. Usein käytetään termejä ”automaattinen”, ”automatoitu” ja ”autonominen”, kun viitataan koneen älykkyyteen.²⁴

Automaattinen, automatoitu ja autonominen järjestelmä

Automaattiset järjestelmät ovat yksinkertaisesti koneita, jotka eivät omaa kovinkaan paljon päätöksentekokykyä. Ne aistivat ympäristöään ja toimivat. Aistimisen ja toiminnan välinen suhde

²² Paul Scharre, *op.cit.*, s.35-36

²³ Paul Scharre, *op.cit.*, s.37

²⁴ Paul Scharre, *op.cit.*, s.38

on välitön ja lineaarinen: niiden toiminta on helposti ihmisen ennustettavissa. Vanha mekaaninen termostaatti on hyvä esimerkki automaattisesta järjestelmästä. Käyttäjä asettaa halutun lämpötilan, ja termostaatti kytkeytyy päälle tai pois sen mukaisesti.²⁵

Automatisoidut järjestelmät ovat monimutkaisempia. Ne kykenevät ottamaan huomioon useampia syötteitä ja punnitsemaan muutamia eri vaihtoehtoja ennen päätöksentekoa. Järjestelmän kognitiiviset prosessit ovat kuitenkin yleensä ihmisen jäljitettävissä. Moderni ohjelmoitava digitaalinen termostaatti on esimerkki automatisoidusta järjestelmästä. Termostaatti kytkeytyy päälle tai pois asetetun lämpötilan mukaisesti, mutta se osaa myös ottaa huomioon, mikä päivä ja kellonaika on kyseessä, ja toimimaan käyttäjän asettamien raja-arvojen sisällä.²⁶

Autonomialla tarkoitetaan usein järjestelmää, joka on niin kehittynyt, etteivät sen kognitiiviset prosessit ole käyttäjälle täysin ymmärrettäviä. Käyttäjä ymmärtää järjestelmälle annetun tehtävän, mutta hän ei tiedä, miten järjestelmä sen toteuttaa. Toisin sanoen autonomisessa järjestelmässä on tiettyä liikkumavaraa tavoitteen saavuttamiseksi.²⁷

Todellisuudessa automaattisten, automatisoitujen ja autonomisten järjestelmien välinen ero on epäselvä. Usein ”autonomisella” viitataan johonkin rakenteilla olevaan tulevaisuuden järjestelmään ja sen valmistuttua se muuttuu ”automatisoiduksi” järjestelmäksi. Autonomia ei myöskään tarkoita, että järjestelmällä olisi oma tahto tai se ei tottelisi ohjelmoijaansa. Kun automaattisessa järjestelmässä on yksinkertainen ja suoraviivainen yhteys havaitsemisesta toimintaan, on autonomisessa järjestelmässä kyse useiden muuttujien vertailusta parhaan mahdollisen lopputuloksen saavuttamiseksi kyseisessä tilanteessa. Itsenäisesti ajava auto voitaisiin ohjelmoida liikkumaan suljetulla tiellä siten, että sille kerrotaan etukäteen, milloin lähteä liikkeelle, milloin pysähtyä ja milloin kääntyä. Tällainen auto ei kuitenkaan olisi kovin hyödyllinen, koska sillä voitaisiin ajaa vain suljetulla alueella ilman häiriötekijöitä. Suoritettaessa monimutkaisia tehtäviä haastavassa ympäristössä on oleellista, että kone kykenee tekemään päätöksiä juuri sen hetkisen tilanteen edellyttämällä tavalla.²⁸

Autonomisten järjestelmien rakentaminen yhä monimutkaisemmiksi on kaksiteräinen miekka. Haasteeksi muodostuu se, että käyttäjä ei välttämättä pysty ennakoimaan koneen suorittamia toimenpiteitä etukäteen. Autonomian lisääminen voi osoittautua virheeksi, jos käyttäjä yllättyy

²⁵ Paul Scharre, *op.cit.*, s.38

²⁶ Paul Scharre, *op.cit.*, s.38

²⁷ Paul Scharre, *op.cit.*, s.39

²⁸ Paul Scharre, *op.cit.*, s.39

koneen käytöksestä epämiellyttävällä tavalla. Yksinkertaisempien automaattisten tai automatisoitujen järjestelmien osalta tämä on epätodennäköistä, mutta järjestelmän monimutkaistuksessa myös ennustettavuuden todennäköisyys heikkenee.²⁹

Miehittämätön alus

Oikeudellisten kysymysten selvittämiseksi ensimmäinen haaste muodostuu siitä, ettei ole olemassa yleisesti hyväksyttyä määritelmää eri tyyppisistä miehittämättömistä järjestelmistä, aluksista tai ajoneuvoista.

Pohjois-Atlantin puolustusliiton (NATO) määritelmän mukaisesti merelliset miehittämättömät järjestelmät (UMS³⁰) toimivat merellisessä ympäristössä (pinnalla, pinnan alla, ilmassa) ja järjestelmä koostuu vähintään yhdestä miehittämättömästä aluksesta. Järjestelmä siis kattaa miehittämättömien alusten lisäksi maa-asetat, järjestelmää ylläpitävän henkilöstön sekä ilmaluokset silloin, kun ne operoivat merellisessä ympäristössä.³¹

Yhdysvaltain puolustusministeriön määritelmän mukaisesti miehittämättömät alustat ovat ilmassa, maalla, pinnalla, veden alla ja avaruudessa toimivia alustoja, joissa ihminen ei ole fyysisesti lavetin mukana.³² Merelliset miehittämättömät järjestelmät (UMS) sisältävät miehittämättömät merelliset ajoneuvot (UMV)³³, joihin kuuluvat sekä miehittämättömät pinta-ajoneuvot (USV)³⁴ että miehittämättömät vedenalaiset ajoneuvot (UUV)³⁵ ja kaikki tarvittavat tukielementit, integroidut sensorit ja hyötykuormat tehtävän täyttämiseksi.³⁶

Oslon käsikirjassa joukko asiantuntijoita toteaa, että vaikka osa valtioista suosii termin miehittämättömät merelliset ajoneuvot (UMV) käyttöä, eri kokoonpanojen välillä ei ole yhtenäistä käytäntöä. Määritelmän jakaminen ”järjestelmiin” ja ”ajoneuvoihin” ei tunnu hyödylliseltä, joten miehittämättömiä järjestelmiä (UMS) ja ajoneuvoja (UMV) voidaan toistaiseksi pitää synonyymeinä.³⁷

²⁹ Paul Scharre, *op.cit.*, s.39-40

³⁰ Unmanned Maritime Systems

³¹ *Guidance for developing Maritime Unmanned Systems (MUS) capability*, NATO Combined Joint Operations from Sea Centre of Excellence, 2012 s.6, <https://info.publicintelligence.net/CJOSCOE-MUS.pdf>

³² Department of Defense, DIR 3000.09, Change 1, 05/08/2017, *Autonomy in Weapon Systems*, November 21, 2012 s.15

³³ Unmanned Maritime Vehicles

³⁴ Unmanned Surface Vehicles

³⁵ Unmanned Underwater Vehicles

³⁶ U.S. Department of Defence, *Unmanned Systems integrated Roadmap FY2013-2038*, s.8

³⁷ Yoram Dinstein, Arne Willy Dahl, *Oslo Manual on the Select Topics of the Law of Armed Conflict*, Springer Open, Cham 2020, <https://doi.org/10.1007/978-3-030-39169-0>, s.45. Jatkossa ”Oslon käsikirja”.

Tässä tutkimuksessa miehittämättömällä aluksella tarkoitetaan Oslon käsikirjan ja Heintschel von Heineggin mukaista määritelmää:

*Miehittämättömät alukset ovat itsenäisesti liikkuvia tai kauko-ohjattuja aluksia, jotka normaalisti tehtävän suoritettuaan palaavat takaisin. Ne on suunniteltu toimimaan merellä, pinnassa, puoliksi veden alla tai kokonaan veden alla. Miehittämättömät alukset toimivat joko kauko-ohjatusti tai ne suorittavat osan tai kaikki toiminnoistaan itsenäisesti ilman ihmistä.*³⁸

Miehittämättömät järjestelmät ja autonomia ovat yksi yhdysvaltalaisen Office of Naval Research -laitoksen merellisen tieteen ja teknologian strategioista. Strategiassa ei määritellä autonomiaa tarkasti, mutta sen visio on selkeä: yhdistää miehitettyjen ja miehittämättömien joukkojen kyky aistia, ymmärtää, ennustaa, kommunikoida, suunnitella, tehdä yhteisiä päätöksiä ja toimia operatiivisten tavoitteiden saavuttamiseksi.³⁹ Defence Science Board määrittelee autonomian kyvyksi (tai joukoksi kykyjä), joka mahdollistaa järjestelmän automaattisuuden tai ohjelmoinnin mahdollisuuksista riippuen itsemääräämisen. Erilaisia autonomiaa määritteleviä tahoja yhdistää se, että niissä systeemi kategorioidaan tasoiksi, joissa matalimmalla tasolla operaatiot ovat täysin ihmisen kontrollissa ja korkeimmalla tasolla operaatiot ovat autonomisia. Tasot näiden kahden ääripään välillä vaihtelevat merkittävästi: osassa on neljä tasoa, osassa seitsemän ja osassa kymmenen. Ehkä parhaiten autonomian eri tasot tunnetaan termeillä ”*human in the loop*”, ”*human on the loop*” ja ”*human out of the loop*”.⁴⁰ Yhdistyneiden kansakuntien aseidenriisunnan tutkimuslaitos (UNIDIR) käyttää myös samaa jaottelua tutkimuksissaan, lisäten siihen vielä yhden tason ”*full direct control*”, jossa ei ole autonomiaa vaan järjestelmä on ihmisen suorassa kontrollissa kaikissa tilanteissa.⁴¹

Automaattinen, automatisoitu ja autonominen asejärjestelmä

Mikäli miehittämätön alus ei ole kansainvälisen oikeuden mukainen alus tai sota-alus, mutta sitä käytetään aseelliseen toimintaan, se on sodankäynnin keino.⁴² Tällöin se voitaisiin luokitella automaattiseksi, automatisoiduiksi tai autonomiseksi asejärjestelmäksi. Autonomisten asejärjestelmien osalta kansainvälinen yhteisö on jakautunut kolmeen leiriin. Noin kolmekymmentä valtiota ja sadat kansalaisjärjestöt kannattavat sopimusta, jonka tavoitteena on

³⁸ *New Technologies and the Law in War and Peace*, William H. Boothby, (Ed.), Cambridge University Press, Cambridge 2019, s.391, *Oslo käsikirja*, sääntö 46, *op.cit.*, s.43, käänös tutkijan

³⁹ Office of Naval Research, *Naval S&T Strategy, Innovation for the Future Force*, Washington DC, 2015, s.28

⁴⁰ Paul Scharre, *op.cit.*, s.43-44

⁴¹ Giacomo Persi Paoli, Alice Spazian, Alisha Anand, *Table-Top Exercises on the Human Element and Autonomous Weapon Systems*, Summary Report, Yhdistyneiden kansakuntien aseidenriisunnan tutkimuslaitos (UNIDIR), 2021

⁴² *Harvardin käsikirja*, sääntö 1 (t), *op.cit.*, s.4

autonomisten aseiden kehittämisen ja käytön kieltäminen. Suurin osa eräistä tavanomaisten aseiden kieltosopimuksessa⁴³ mukana olevista 126 jäsenmaasta ei ole ottanut selkeää kantaa puoleen tai toiseen. Kieltosopimusta vastustavat Australia, Belgia, Etelä-Korea, Iso-Britannia, Israel, Kiina, Ranska, Ruotsi, Saksa, Turkki, Venäjä sekä Yhdysvallat.⁴⁴ Syksyllä 2012 Yhdysvaltojen puolustusministeriö julkaisi ensimmäisenä maailmassa autonomisia asejärjestelmiä koskevan direktiivin, jossa tarkennettiin autonomisten ja osittain autonomisten asejärjestelmien sekä miehittämättömien alustojen suhdetta muihin aseisiin.⁴⁵ Yhdysvaltojen puolustusministeriön määritelmän mukaan autonominen asejärjestelmä on:

”A weapon system that, once activated, can select and engage targets without further intervention by a human operator.”⁴⁶

Samassa ohjauskirjeessä puoliautonominen asejärjestelmä erotetaan autonomisesta asejärjestelmästä toteamalla, että puoliautonominen asejärjestelmä on:

“A weapon system that, once activated, is intended to only engage individual targets or specific target groups that have been selected by a human operator.”⁴⁷

Ohjauskirjeen julkaisemisen jälkeen eri ihmisoikeusjärjestöjen raportit saivat aikaan ”Stop Killer Robots” -kampanjan, joka tähtää edelleen uuden kansainvälisen lain asettamiseen autonomisille asejärjestelmille.⁴⁸ Vuodesta 2012 alkaen autonomisia asejärjestelmiä on käsitelty Yhdistyneiden kansakuntien CCW-sopimuksen neuvotteluiden puitteissa. Yleissopimuksen tarkoituksena on kieltää ja rajoittaa sellaisten tavanomaisten aseiden käyttöä, joiden voidaan katsoa aiheuttavan tarpeettoman vakavia vammoja tai olevan vaikutuksiltaan umpimähkäisiä. Ongelmaksi on kuitenkin muodostunut se, ettei kukaan tunnu olevan varma siitä, mitä autonomiset aseet ovat, eikä siitä, mistä kansainvälisen yhteisön pitäisi keskustella.⁴⁹ CCW-sopimuksen puitteissa käytävä keskustelu autonomisten asejärjestelmien ja niihin liittyvän teknologian kehityksestä ja käytöstä on pysynyt kiusallisena kysymyksenä alusta alkaen. Vuonna 2019 valtiot pääsivät yksimielisyyteen periaatteesta, jonka mukaan autonomisten asejärjestelmien kehittäminen ja käyttö eivät tapahdu oikeudellisessa tyhjiössä, koska kansainvälistä humanitaarista

⁴³ Convention on Certain Conventional Weapons, CCW-sopimus

⁴⁴ Campaign to Stop Killer Robots, Country Views on Killer Robots 21.8.2019, https://www.stopkillerrobots.org/wp-content/uploads/2019/08/KRC_CountryViews21Aug2019.pdf, Pääministeri Sanna Marinin hallituksen ohjelma 2019: ”Suomi edistää kansainvälisissä neuvotteluissa autonomisten asejärjestelmien globaalia sääntelyä. Tavoitteena on kieltää tekoälyyn perustuvien asejärjestelmien kehittäminen ja tuotanto.”

⁴⁵ Department of Defense, DIR 3000.09, Change 1, 05/08/2017, Autonomy in Weapon Systems, November 21, 2012

⁴⁶ *ibid.*, s.13

⁴⁷ *ibid.*, s.14

⁴⁸ The Stop Killer Robots campaign, <https://www.stopkillerrobots.org>

⁴⁹ Michael C.Horowitz, Why Words Matter: The Real World Consequences of defining Autonomous Weapon Systems, <https://sites.temple.edu/ticlj/files/2017/02/30.1.Horowitz-TICLJ.pdf>

oikeutta sovelletaan edelleen täysimääräisesti kaikkiin asejärjestelmiin. Se, missä määrin nykyisen humanitaarisen oikeuden säännöt rajoittavat autonomisten järjestelmien kehittämistä ja käyttöä, on edelleen kiistanalaista.⁵⁰

1.2 Tutkimuksen tavoitteet ja tutkimuskysymykset

Puolustusvoimien tutkimusagenda kuvaa 15 vuoden aikajänteellä tärkeimmiksi arvioidut ilmiöt. Sen tavoitteena on kuvata toimintaympäristön muutoksesta johtuvia Puolustusvoimiin kohdistuvia uusia haasteita. Autonomisia piirteitä omaavat järjestelmät ovat yksi tutkimusagendaan valituista ilmiöistä. Tietojenkäsittely-, sensori- ja elektroniikkateknologioiden kehittymisen myötä koneiden älykkyys ja tietoisuus ympäristöstään kasvavat merkittävästi. Ihminen pyritään korvaamaan koneella erityisesti riskialttiissa tehtävissä. Ei ole kuitenkaan nähtävissä, että koneet kykenisivät toimimaan täysin autonomisesti. Tätä edellyttävät myös voimassa olevat kansainvälisen oikeuden periaatteet, asevalvontasopimukset ja humanitaarisen oikeuden valtiosopimukset.⁵¹

Valtiosopimukset on kirjoitettu sillä olettamuksella, että merellä liikkuvat alukset ovat miehittyjä. Tässä tutkimuksessa selvitetään, *miten sota-aluksien erityisiä oikeuksia ja velvollisuuksia voidaan soveltaa miehittämättömiin aluksiin.*

Pääkysymyksen tueksi on laadittu seuraavat alakysymykset:

1. Ovatko miehittämättömät alukset ”aluksia” tai sota-aluksia?
2. Ovatko miehittämättömät alukset aseita tai asejärjestelmiä?
3. Miten eri merialueet vaikuttavat miehittämättömien alusten käyttöön?
4. Missä määrin voimassa olevia sopimuksia voi soveltaa miehittämättömiin aluksiin?
5. Miten valtiokäytännöt ja soft law -prosessi huomioivat miehittämättömät alukset?

⁵⁰ Vincent Boulanin, Laura Bruun, Netta Goussac, Autonomous Weapon Systems and International Humanitarian Law, Identifying Limits and the Required Type and Degree of Human-Machine Interaction, Stockholm International Peace Research Institute, Tukholma 2021

⁵¹ Puolustusvoimien tutkimusagenda 2015, http://puolustusvoimat.fi/documents/1951253/2670014/TUTKIMUS_Tutkimusagenda_2015_281015_painoversio_pieni.pdf/

1.3 Aikaisemmat tutkimukset

Andrew Norris tutki miehittämättömiä merellisiä järjestelmiä monografiassa “Legal Issues Relating to Unmanned Maritime Systems” vuonna 2013. Tutkimustulosten mukaisesti miehittämättömän aluksen luonnehtiminen sekä alukseksi että sota-alukseksi olisi optimaalinen vaihtoehto operaatioita toimeenpanevan valtion kannalta. Tässä tapauksessa valtion olisi kuitenkin varauduttava vastarintaan niiden valtioiden osalta, jotka eivät ole määritelmästä samaa mieltä. Toinen vaihtoehto olisi jättää alus - sota-alus -luonnehdinta ratkaisematta, jolloin säilytettäisiin tietty operatiivinen vapaus. Kolmas vaihtoehto olisi ratkaista miehittämättömän aluksen asema tapauskohtaisesti, jolloin jokainen alusluokka ja järjestelmä käsiteltäisiin yksittäisinä tapauksina. Aseistettujen miehittämättömien alusten osalta Norris toteaa nykyisten sodan oikeussääntöjen olevan riittävät säätelemään alusten käyttöä. Täysin autonomiset järjestelmät nostavat kuitenkin esiin oikeussääntöihin liittyviä haasteita, etenkin Geneven yleissopimuksen I lisäpöytäkirjan artiklan 57 osalta, joka koskee varotoimenpiteitä aseellisen toiminnan yhteydessä. Norrisin mukaan on vaikea kuvitella, miten autonomiset järjestelmät voisivat noudattaa sodan oikeussääntöjä ilman sisäänrakennettua tekoälyä tai ihmisen mahdollisuutta puuttua järjestelmän toimintaan. Hän kuitenkin uskoo teknologian kehityksen ratkaisevan osan ongelmista. Ohjelmoinnin kannalta suurin haaste on varmistua siitä, että asejärjestelmät noudattavat sodan oikeussääntöjä.⁵²

Merisodankäynnin oikeussääntöjen näkökulmasta miehittämättömiin aluksiin liittyvää kotimaista tutkimusta on tehty varsin vähän. Björn Röberg tutki omassa yleisesikuntaupseerikursin diplomityössään vuonna 2019 aihetta ”Sodan oikeussäännöt ja merelliset miehittämättömät järjestelmät”. Tutkimuksen aihealue on laaja ja tutkimus toimiikin esikartoittavana tutkimuksena. Röberg on rajannut tutkimuksen käsittämään ainoastaan valtioiden välisen aseellisen selkkauksen, joten kansainvälisen oikeuden sääntely ennen aseellista selkkausta jää tutkimuksen ulkopuolelle. Röbergin tutkimuksessa ilmeni, että sodan oikeussäännöt ovat sovellettavissa miehittämättömiin järjestelmiin. Niiden on kyettävä noudattamaan erottelu- ja suhteellisuusperiaatetta ja suorittamaan tarvittavat varotoimenpiteet ennen aseellisen voiman käyttöä. Röberg korostaa myös komentajan vastuuta järjestelmien käytössä. Tutkimuksen mukaan miehittämättömien järjestelmien oikeudellinen asema ja siihen liittyvä oikeudet ja velvollisuudet, erityisesti

⁵² Andrew Norris, *Legal Issues Relating to Unmanned Systems Monograph*, US Naval War College, 2013, Norris on palvellut aselajipuseerina USS Kidd:llä (DDG 993) vuosina 1985-1989. Hän on aloittanut uransa Yhdysvaltojen merivartiostossa vuonna 1994 ja toiminut merivartio-opintosuunnan johtajana Eisenhowerin maanpuolustuskorkeakoulussa.

kulkuoikeusien ja kauttakulun osalta on epäselvä. Merelliset miehittämättömät järjestelmät liikkuvat merellä, mutta niiden asemoiminen aluksiksi tai sota-aluksiksi ei ole riidatonta.⁵³

Jouni Honkalan oppikirja ”Johdatus sota-aluksen oikeudelliseen asemaan Suomen rannikolla” valmistui tämän tutkimustyön kirjoittamisen aikana vuonna 2022. Kirjan tarkoituksena on koota kansallisen ja kansainvälisen oikeuden oikeussääntöjä ja tehdä yksinkertaisia peruspäätelmiä oikeudellisesta näkökulmasta. Oppikirja käsittelee lähinnä rauhan aikaa, eikä siinä siksi juurikaan oteta kantaa sodan oikeussääntöihin tai humanitaarisen oikeuden kokonaisuuteen. Oppikirjaa on hyödynnetty tässä tutkimuksessa soveltuvilta osin, etenkin koska vastaavaa poikileikkaavaa esitystä ei ole aiemmin ollut käytössä.⁵⁴

Asiantuntijat ovat kirjoittaneet vuonna 2020 Oslon käsikirjan kansainvälisen tapaoikeuden koonnosten, San Remon ja Harvardin käsikirjojen malleja hyödyntäen. Avaruuteen ja kyberoperaatioihin liittyvien oikeudellisten kysymysten lisäksi käsikirjassa käsitellään autonomisia asejärjestelmiä sekä miehittämättömiä aluksia. Oslon käsikirjan ollessa jatkoa Harvardin käsikirjalle on myös tunnistettu tarve päivittää kohta kolmekymmentä vuotta vanhaa San Remon käsikirjaa. Aivan tämän tutkimuksen loppuvaiheessa keväällä 2023 julkaistiinkin Newportin käsikirja, joka huomioi teknologisen kehityksen vaikutukset merisodankäyntiin. Uusien käsikirjojen tavoitteena on ollut esittää moderni näkemys olemassa olevasta kansainvälisestä oikeudesta perustuen valtioiden ja voimassa olevien sopimusten yleiseen käytäntöön. Vaikka käsikirjoilla ei ole oikeudellisesti sitovaa asemaa, niitä on hyödynnetty tässä tutkimuksessa miehittämättömän aluksen oikeudellisen aseman arvioinnissa tulevaisuuden näkökulmasta.⁵⁵

Sota-aluksen erityisten oikeuksien ja velvollisuuksien osalta tutkimuksessa on hyödynnetty saksalaisen Max Planck -instituutin laatimaa kansainvälisen oikeuden tietosanakirjaa, jonka artikkelit ovat valmiiksi vertaisarvioituja. Wolff Heintschel von Heinegg käsittelee tutkimuskeskuksen artikkelissa ”Warships” sota-aluksen asemaa kattavasti ja kokonaisvaltaisesti.⁵⁶

Edellä kuvattujen tutkimusten ja kansainvälisen oikeuden käsikirjojen lisäksi miehittämättömien alusten asemasta kansainvälisen oikeuden näkökulmasta on kirjoitettu lukuisia

⁵³ Björn Röberg, ”Sodan oikeussäännöt ja merelliset miehittämättömät järjestelmät”, Yleisesikuntaupseerin tutkimuksen opinnäytetyö, Maanpuolustuskorkeakoulu, 2019

⁵⁴ Jouni Honkala, *Johdatus sota-aluksen oikeudelliseen asemaan Suomen rannikolla*, PunaMusta Oy, Joensuu 2022

⁵⁵ *Oslon käsikirja, op.cit., The Newport Manual on the Law of Naval Warfare*, James Kraska, David Letts, Raul ”Pete” Pedrozo, Wolff Heintschel von Heinegg, Rob McLaughlin, James Farrant, Gurpreet S. Khurana, Yurika Ishii, Koki Sato, International Law Studies. Volume 101, Stockton Center for International Law, Newport 2023, jatkossa ”Newportin käsikirja”

⁵⁶ Wolff Heintschel von Heinegg, ”Warships”, *Max Planck Encyclopedias of International law*, Oxford public International Law, Oxford University Press 2022, Article last updated: October 2015, <https://opil.ouplaw.com>

artikkeleita. Michael N. Schmitt ja David S. Goddard käsittelevät kansainvälisen Punaisen Ristin artikkelissa aihetta ”International law and the military use of unmanned maritime systems” vuonna 2016.⁵⁷ Artikkelissa käsitellään miehittämättömien alusten teknologista kehitystä, niiden oikeudellista asemaa YK:n merioikeusyleissopimuksen (UNCLOS) näkökulmasta sekä niiden käyttöä merisodankäynnin oikeussääntöjen näkökulmasta. Artikkelin mukaan on olemassa näyttöä sille, että miehittämättömille aluksille voitaisiin myöntää kulkuoikeudet aluksina, mutta sota-aluksen status on toistaiseksi saavuttamattomissa. On kuitenkin liian aikaista tehdä lopullisia johtopäätöksiä asian osalta. Vaikka miehittämättömillä aluksilla ei olisi itsenäisiä kulkuoikeuksia, niitä voidaan kuitenkin käyttää lukuisissa tehtävissä aluksilta tai sota-aluksilta. Aseellisessa selkkauksessa miehittämättömiä aluksia voidaan käyttää sodankäynnin keinoina aivan kuten muitakin aseita. Simon McKenzie tutki *Melbourne Journal of International Law* -julkaisussa artikkelissa aihetta ”When is a Ship a Ship?” vuonna 2020.⁵⁸ Artikkelissa tutkitaan, täyttävätkö miehittämättömät alukset kansainvälisen oikeuden asettamat vaatimukset alukselle tai sota-alukselle. Robert Veal, Michael Tsimplis ja Andrew Serdy tutkivat artikkelissaan ”The legal status and operation of unmanned maritime vehicles” miehittämättömien alusten asemaa vuonna 2019. He toteavat, että miehittämättömän aluksen asema on tärkeä, mutta vaikka ne eivät olisi ”aluksia”, se ei estäisi niiden käyttöä.⁵⁹

1.4 Viitekehys ja tutkimuksen rajaukset

Uuden teknologian ja olemassa olevan lainsäädännön välillä tulee aina olemaan tiettyjä jännitteitä. Oikeussääntöjen tarkoituksena on säännellä käyttäytymistä erottamalla, mikä on hyväksyttävää ja mikä ei ole hyväksyttävää käytöstä. Useimmiten oikeussäännöt kieltävät jälkimmäisen. Tieteellinen tutkimus sen sijaan keskittyy usein tuntemattoman tutkimiseen ja kehittää uusia ratkaisuja, kuten esimerkiksi miehittämättömiä aluksia. Tämän takia entuudestaan tunnetuihin asioihin perustuvan lainsäädännön ja kansainvälisten oikeussääntöjen soveltaminen tuntemattomaan tulee aina olemaan haastavaa. Onko uusi ratkaisu jo kielletty olemassa olevissa säännöissä? Onko olemassa olevat säännöt laadittu niin, ettei uutta teknologiaa ole pystytty huomiomaan? Onko voimassa olevilla säännöillä mitään merkitystä uuden teknologian kannalta? Pitääkö voimassa olevaa lainsäädäntöä muuttaa tai laatia uusia valtiosopimuksia, jotta uusiin uhkakuviin voidaan vastata? Ymmärrämmekö uutta teknologiaa riittävän syvällisesti,

⁵⁷ Michael N. Schmitt, *et al.*, *loc.cit.*

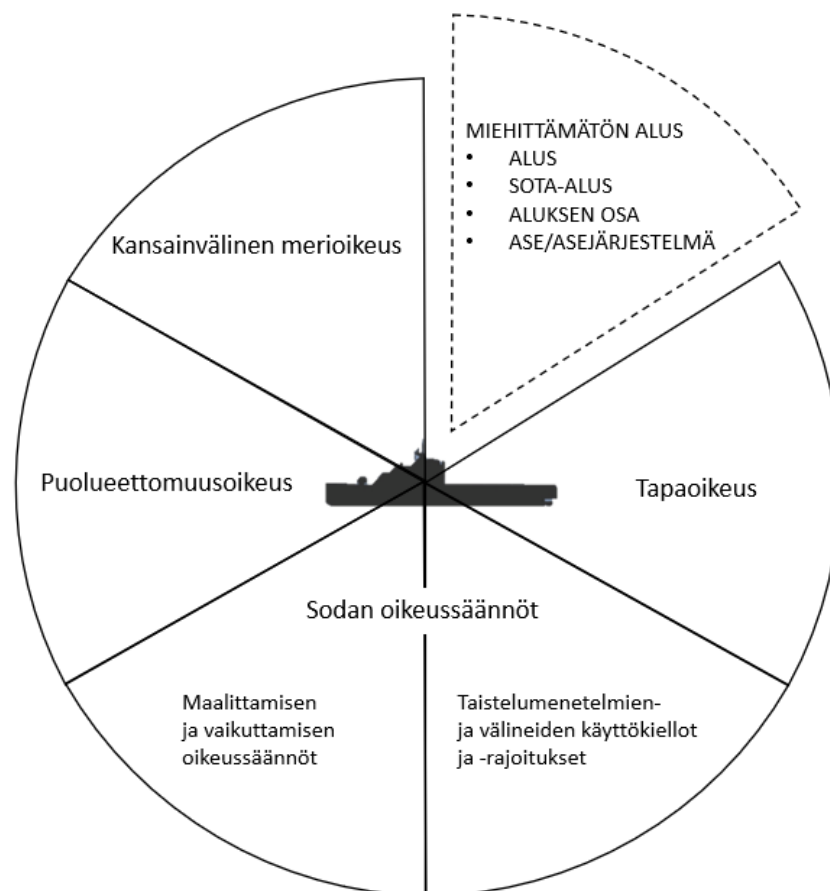
⁵⁸ Simon McKenzie, ”When is a Ship a Ship? Use by State Armed Forces of Uncrewed Maritime Vehicles and the United Nations Convention on the Law of the Sea”, 21 *Melbourne Journal of International Law* (2020), s.372-402

⁵⁹ Robert Veal, Michael Tsimplis and Andrew Serdy, ”The Legal Status and Operation of Unmanned Maritime Vehicles”, 50 *Ocean Development & International Law* (2019) s.23-48

jotta pystymme laatimaan säännöt, jotka mahdollistavat uuden teknologian maksimaalisen hyödyntämisen ja minimoivat sen aiheuttamat vaaratilanteet?⁶⁰

Voimassa olevan kansainvälisen oikeuden mukaisesti miehittämättömän aluksen on oltava sekä ”alus” että ”sota-alus”, ennen kuin se on oikeutettu sota-aluksen erityisiin oikeuksiin ja velvollisuuksiin. Tässä tutkimuksessa selvitetään, voivatko miehittämättömät alukset täyttää nämä merten perustuslaiksikin kutsutun Yhdistyneiden kansakuntien merioikeusyleissopimuksen sekä osin myös tapaoikeuden asettamat vaatimukset. Tämän jälkeen selvitetään, mitä oikeuksia ja velvollisuuksia miehittämättömillä aluksilla on aseellisessa selkkauksessa (*jus in bello*). Ovatko ne aseita tai asejärjestelmiä ja voidaanko humanitaarisen oikeuden mukaisia varoitustenpiteitä noudattaa miehittämättömillä aluksilla?

Jotta ihminen voidaan poistaa alukselta, miehittämättömän aluksen on pystyttävä suoriutumaan ainakin osasta tehtävistään itsenäisesti. Autonomisia aluksia tai autonomisia asejärjestelmiä koskevia kansainvälisiä valtiosopimuksia ei ainakaan toistaiseksi ole solmittu. Niitä siis arvioidaan samojen kriteerien perusteella kuin muitakin aluksia, sota-aluksia, aseita tai asejärjestelmiä.



Kuva 2. Viitekehys

⁶⁰ William H. Boothby 2019, *op.cit.*, s.16

Tutkijan taustasta ja miehittämättömien ilma-alusten selkeämmästä oikeudellisesta asemasta johtuen ilma-alukset on rajattu tämän tutkimuksen ulkopuolelle, vaikka useiden eri toimijoiden määritelmässä merelliset miehittämättömät järjestelmät, alustat tai alukset toimivat pinnalla, pinnan alla ja ilmassa.⁶¹ Niihin on kuitenkin viitattu etsittäessä mahdollisia ratkaisumalleja miehittämättömän aluksen kansainvälisoikeudellisen aseman määrittämiseksi.

Miehittämättömän aluksen ja sitä kauko-ohjaavan operaattorin välinen viestiyhteys muodostuu lähes poikkeuksetta kriittiseksi tekijäksi sekä aluksen operoinnin kannalta että oikeudellisesta näkökulmasta. Viestiyhteydet korostuvat etenkin veden alla, koska siellä ei ole internetiä, puhelinverkkoa eikä GPS-signaalia. Vedenalainen kommunikointi toteutetaan akustisesti, hyvin matalilla taajuuksilla veden läpi. Lähetettävän informaation määrä on hyvin rajallinen. Sitä voi verrata 1990-luvun modeemiyhteydellä toteutettuun internetiin. Tätä ongelmaa pyritään ratkaisemaan parveilulla, jossa vedenalaiset miehittämättömät alukset keskustelevat ja jakavat informaatiota toistensa kanssa.⁶² Viestiyhteyksien luotettavuus, parveilu ja kybervaikuttaminen on kuitenkin rajattu tutkimuksen ulkopuolelle, ja asiakokonaisuuden laajuudesta johtuen se ansaitsee oman tutkimuksensa.

Tutkimuksessa keskitytään Yhdysvaltojen miehittämättömiin pinta- ja vedenalaisiin aluksiin, koska ne ovat selkeästi pisimmällä kehityksessä. Tämä ei tarkoita sitä, etteikö vastaavia projekteja olisi käynnissä tai käynnistymässä muuallakin maailmassa, mutta julkisista lähteistä saatava materiaali on niistä huomattavasti rajallisempaa. Toistaiseksi miehittämättömille aluksille suunnitellut tehtävät tullaan toteuttamaan puoliautonomisesti ”human in the loop” tai valvotusti ”human on the loop” -periaatteella. Tästä johtuen täysin autonomisia ”human out of the loop” -järjestelmiä ainoastaan sivutaan tutkimuksessa.

1.5 Tutkimusmenetelmä ja oikeuslähteet

Tutkimus kuuluu sotilasjuridiikan sotatieteelliseen tieteenalaan ja keskittyy kansainvälisen oikeuden oikeussääntöjen tutkimiseen. Tutkimuksen tieteenfilosofinen lähestymistapa on valistunut eurooppalainen oikeuspositivismi. Oikeuspositivistisesta näkökulmasta kansainvälinen oikeus on ennen kaikkea itsenäisten valtioiden suostumukseen perustuvaa oikeutta. Kansainvälisen oikeuden luoja ovat suvereenit valtiot, sillä kansainvälisessä oikeudessa ei ole kansallisen oikeusjärjestyksen tapaan suvereenia lainsäätäjää. Näin ollen sitovana oikeutena ei voida pitää

⁶¹ *Guidance for developing Maritime Unmanned Systems (MUS) capability*, NATO Combined Joint Operations from Sea Centre of Excellence, 2012 s.6, <https://info.publicintelligence.net/CJOSCOE-MUS.pdf>, Department of Defense, DIR 3000.09, Change 1, 05/08/2017, *Autonomy in Weapon Systems*, November 21, 2012 s.15

⁶² William H. Boothby 2019, *op.cit.*, s.140-142

sellaista sääntöä, johon valtio ei ole joko valtiosopimuksen, sitovan valtiokäytännön tai muun suostumuksen kautta sitoutunut.⁶³ Oikeussäännöt ovat luonteeltaan objektiivisia ja puolueettomia. Siksi oikeussäännöt perustuvat vain oikeuslähteisiin. Niiden ulkopuoliset säännöt tai normit eivät ole oikeussääntöjä. Moraali, etiikka tai politiikka eivät saa vaikuttaa oikeussääntöjen tulkintaan tehtäessä oikeudellista arviointia.⁶⁴

Tieteisopin tehtävänä on muodostaa selkeä ja johdonmukainen kokonaisuus sovellettavista oikeussäännöistä. Näin ollen tutkimuskysymyksiin liittyvät oikeussäännöt systematisoidaan siten, että oikeudellisen päättelyn kautta niiden oikeustila voidaan esittää puolueettomasti ja johdonmukaisesti. Tutkimuksen tuottamat tutkimustulokset palvelevat tulevaisuuden suunnittelijoita ja päätöksentekijöitä miehittämättömien alusten oikeuksien ja velvollisuuksien suhteen.⁶⁵ Kansainvälisen oikeuden osalta kartoitetaan ne oikeussäännöt, joilla on merkitystä sota-aluksen erityisten oikeuksien ja velvollisuuksien kannalta. Tämän jälkeen selvitetään, miten nämä oikeussäännöt soveltuvat miehittämättömiin aluksiin.

Yhdistyneiden kansakuntien peruskirja tuli voimaan 24.10.1945, kun suurvallat (Yhdysvallat, Iso-Britannia, Ranska, Neuvostoliitto ja Kiina) ja enemmistö muista sopimuksen allekirjoittaja valtioista olivat ratifioineet peruskirja. Kansainvälisen tuomioistuimen perussääntö on osa peruskirjaa, ja kansainvälinen tuomioistuin toimii perussäännön määräysten mukaan. Perussäännön 38 artiklan ensimmäisessä kappaleessa kuvatus oikeuslähteiden soveltamisohjeen katsotaan yleisesti ilmentävän kansainvälisessä oikeudessa käytettäviä oikeuslähteitä:

”Tuomioistuin, jonka tehtävänä on ratkaista sille jätetyt riidat kansainvälisen oikeuden mukaan, soveltaa:

a. kansainvälisiä yleis- tai erityissopimuksia, jotka sisältävät riitapuolina olevien valtioiden nimenomaan tunnustamia sääntöjä;

b. kansainvälistä tapaa velvoittavaksi oikeudeksi tunnustetun yleisen käytännön ilmauksena;

c. sivistyskansojen tunnustamia yleisiä oikeusperiaatteita;

⁶³ Sirén T, Pekkarinen O, Tieteenfilosofimetodologia perusteita pro gradu -tutkielman laadintaan, Helsinki, 2017, s.10

⁶⁴ Kari T. Takamaan luentomateriaali: Kansainvälisen oikeuden kansainvälisen eurooppalaisen ”valistuneen” oikeuspositivistisen lähestymistavan ominaispiirteitä 15.10.2021, Maanpuolustuskorkeakoulu

⁶⁵ Kari T. Takamaan luentomateriaali: Kansainvälisen oikeuden kansainvälisen eurooppalaisen ”valistuneen” oikeuspositivistisen lähestymistavan ominaispiirteitä 15.10.2021, Maanpuolustuskorkeakoulu, Ari Hirvonen, Mitkä metodit? Opas oikeustieteen metodologiaan, Yleisen oikeustieteen julkaisuja 17, Helsinki s.36-53

d. ottaen huomioon 59 artiklan määräyksen oikeudellisia ratkaisuja sekä eri maiden etevimpien tutkijain oppeja apukeinona oikeussääntöjen määrittelymiseksi.”⁶⁶

Peruskirjan mukaisesti oikeuslähteitä on kolme: kansainväliset valtiosopimukset, kansainvälinen tapaoikeus ja yleiset oikeusperiaatteet. Niiden välillä ei ole keskinäistä hierarkiaa, mutta yleensä yleiset oikeusperiaatteet ovat vain kahta muuta lähdettä täydentäviä oikeussääntöjä. Oikeussääntöjen löytämisen apuvälineinä voidaan käyttää niin sanottuja toissijaisia oikeuslähteitä eli tieteisoppia ja doktriinia sekä oikeustapauksia.⁶⁷ Kansainvälinen oikeus on kyennyt ratkaisemaan oikeustapaukset turvautumalla valtiosopimukseen ja kansainväliseen tapaoikeuteen. Muita 38 artiklassa mainittuja lähteitä se on lähinnä käyttänyt vain ratkaisunsa perusteluja vahvistamassa.⁶⁸ Tässä tutkimuksessa käytetty argumentointi perustuu pääsääntöisesti valtiosopimukseen ja kansainväliseen tapaoikeuteen. Toisen aineistokokonaisuuden muodostavat argumentointia tukeva tutkimuskirjallisuus ja tieteelliset artikkelit.

⁶⁶ Yhdistyneiden kansakuntien peruskirja ja Kansainvälisen tuomioistuimen perussääntö (SopS 1/1956), artikla 38

⁶⁷ Kari T. Takamaan luentomateriaali: Kansainvälisen oikeuden kansainvälisen eurooppalaisen ”valistuneen” oikeuspositivistisen lähestymistavan ominaispiirteitä 15.10.2021, Maanpuolustuskorkeakoulu

⁶⁸ Lauri Hannikainen, Kansainvälisen oikeuden käsikirja, Tietosanoma, Tallinna, 2014, s.50

2. TUTKIMUKSEN OIKEUDELLISET LÄHTÖKOHDAT

2.1 Kansainvälinen oikeus

Kansainvälinen oikeusjärjestys on oikeussääntöjen eli oikeuslähteiden kokonaisuus, joka käsittelee valtioiden ja kansainvälisten toimijoiden välisiä suhteita ja niiden sääntelyä kansainvälisellä tasolla. Se muodostaa oikeudellisen kehyksen valtioiden välisille suhteille ja niiden toiminnalle kansainvälisissä asioissa. Pelkistetysti voidaan sanoa, että kansainvälinen oikeus on oikeussääntöjen järjestelmä, joka soveltuu tilanteisiin, joilla on kansainvälistä merkitystä.⁶⁹

Kansainvälisen oikeuden säännöt asetetaan osaksi kansallisia oikeussääntöjä kahdella tai kolmella eri tavalla. Dualismin mukaan kansainvälinen oikeus on oma oikeusjärjestyksensä, mutta valtion on omaksuttava sisäiseen oikeuteensa ne kansainvälisoikeudelliset velvoitteet, joihin se on sitoutunut. Monismin mukaan kansainvälinen ja valtion sisäinen oikeus ovat yhtä ja samaa oikeusjärjestystä, jolloin ei välttämättä tarvita kansallista lainsäädäntöä omaksuttaessa kansainvälisiä velvoitteita.⁷⁰ Kummassakaan tapauksessa valtion sisäisen oikeuden määräyksillä ei ole vaikutusta valtion kansainvälisiin velvollisuuksiin toisia valtioita kohtaan. Kolmas tapa on dualismin ja monismin välimuoto, jolloin kansainvälisen oikeuden säännöt asetetaan voimaan asetuksella. Kansainvälisen oikeuden oikeussääntöihin kuuluvat vain oikeuslähteiden kautta löydettävissä olevat oikeussäännöt. Näin ollen jokaiseen kysymykseen tulee asiaan soveltuvien oikeuslähteiden avulla löytyä vain yksi oikea ratkaisu.⁷¹

Ennen Yhdistyneiden kansakuntien peruskirjaa⁷² kansainvälinen oikeus voitiin vielä jakaa rauhan oikeuteen ja sota-oikeuteen. Rauhan oikeuden soveltaminen lakkasi, kun valtiot joutuivat sotaan keskenään. Sodankävijävaltioiden ja sodan ulkopuolella olevien puolueettomien valtioiden välillä noudatettiin puolueettomuusoikeutta. Ehkä tästä johtuen yleinen harhakäsitys on, että kansainvälinen oikeus rajoittuu käsittelemään vain kansainvälisiä konflikteja eli sodan ja rauhan kysymyksiä. Maailmanlaajuisesti konflikteja on käynnissä lähes jatkuvasti, mikä voi saada epäilemään kansainvälisen oikeuden todellisia mahdollisuuksia vaikuttaa valtiosuhteisiin. Nykyisin kansainvälinen oikeus ei rajoitu vain sodan ja rauhan kysymyksiin, vaan se sääntelee valtioiden taloussuhteita, ohjaa merialueiden, ilmatilan ja avaruuden käyttöä ja turvaa ihmisoikeuksia.⁷³

⁶⁹ Juhani Parkkari, *Sodan oikeussäännöt*, Tietosanoma Oy, Helsinki 2018, s.11, Kari Hakapää, *Uusi kansainvälinen oikeus*, Talentum, Helsinki 2010, s.13

⁷⁰ Juhani Parkkari, *op.cit.*, s.11

⁷¹ Kari T. Takamaan luentomateriaali: Kansainvälisen oikeuden kansainvälisen eurooppalaisen ”valistuneen” oikeuspositivistisen lähestymistavan ominaispiirteitä 15.10.2021, Maanpuolustuskorkeakoulu

⁷² Yhdistyneiden kansakuntien peruskirja (SopS 1/1956)

⁷³ Juhani Parkkari, *op.cit.*, s.11, Kari Hakapää, *op.cit.*, s.16

Valtiosopimukset on laadittu sitoviksi, ja valtioiden tulee noudattaa velvoitteita hyvässä uskossa. Valtiolla on samalla oikeus vaatia, että muut valtiot kunnioittavat sen oikeuksia. Velvoitteet voivat olla ristiriidassa valtioiden poliittisten etujen kanssa, ja onkin mahdollista, että valtio asettaa poliittiset pyrkimyksensä kansainvälisen oikeuden edelle. Näin toimiessaan valtio kuitenkin heikentää omia asemiaan hyvämaineisena ja luotettavana yhteistyökumppanina. Yleiskuva kuitenkin on se, että valtiot noudattavat melko hyvin niiden keskinäissuhteita koskevia sääntöjä.⁷⁴

Kansainvälisen oikeuden perustana on valtiosuvereniteetti, johon sisältyy alueellinen koskemattomuus maalla, merellä ja ilmassa. Yhdistyneiden kansakuntien peruskirjan mukaisesti:

”Mikään tämän peruskirjan määräys ei oikeuta Yhdistyneiden Kansakuntia puuttumaan asioihin, jotka olennaisesti kuuluvat jonkin valtion sisäiseen toimivaltaan, eikä velvoita jäseniä alistamaan tällaisia asioita tämän peruskirjan mukaan selvitetäväksi.”⁷⁵

Yhdistyneiden kansakuntien jäsenten on selvitettävä kansainväliset riitansa rauhanomaisin keinoin niin, ettei kansainvälistä rauhaa ja turvallisuutta eikä oikeudenmukaisuutta vaaranneta. Jäsenten on pidättäydyttävä väkivallalla uhkaamisesta tai sen käyttämisestä, mutta mikäli jokin jäsen joutuu aseellisen hyökkäyksen kohteeksi, on sillä itsepuolustusoikeus kansainvälisen rauhan ja turvallisuuden ylläpitämiseksi.⁷⁶

2.2 Merisodankäynnin oikeuslähteet

Merisodankäynnin oikeussäännöt rakentuvat kolmen kokonaisuuden ympärille. Ensimmäisen kokonaisuuden muodostavat vihamieliseen toimintaan liittyvät oikeussäännöt, jotka kattavat merisodankäynnin keinot (aseet) ja menetelmät (miten aseita käytetään), sekä uhrien, siviilien ja siviilikohteiden suojelun. Toisen kokonaisuuden muodostaa sotasaalisoikeus ja kolmannen kokonaisuuden muodostaa puolueettomuusoikeus.⁷⁷

Vihamieliseen toimintaan liittyen sodankäynnin humanisointi alkoi jo ennen 1800-lukua sotakäyvien osapuolten komentajien sopimuksilla, jotka koskivat vankien, haavoittuneiden, sairaiden ja sotilassairaaloitten suojelua. Lisää kehitystä tapahtui Krimin sodan (1853-1856) ja Yhdysvaltain sisällissodan (1861-1865) valtavien tappioiden jälkeen. Ensimmäinen

⁷⁴ Lauri Hannikainen, *Kansainvälisen oikeuden käsikirja*, Tietosanoma, Tallinna, 2014, s.23-24

⁷⁵ Yhdistyneiden kansakuntien peruskirja (SopS 1/1956), artikla 2 (7)

⁷⁶ *ibid*, artiklat 2 (3)(4) ja 51

⁷⁷ *Newportin käsikirja, op.cit.*, s.1

humanitaarisoikeudellinen monenkeskinen valtiosopimus on Krimin sodan rauhankonferenssissa vuonna 1856 hyväksytty Pariisiin selityskirja, jossa otettiin kantaa merisodankäynnin periaatteisiin. Vuonna 1863 sveitsiläisen liikemiehen Henry Dunant'n aloitteesta 16 valtiota sopi myöhemmin Kansainväliseksi Punaiseksi Ristiksi kehittyneen järjestön perustamisesta, ja vuonna 1864 solmittiin ensimmäinen sodassa haavoittuneiden suojelua koskenut sopimus. Venäjän tsaari huolestui varustelukustannuksista ja sotien aiheuttamien tappioiden kasvusta ja kutsui koolle kansainvälisen sotilaskomission, joka hyväksyi 11.12.1868 Pietarin julistuksen. Nämä tapahtumat viitoittivat tietä Haagin rauhankonferensseille vuosina 1899 ja 1907.⁷⁸ Tästä alkaen humanitaarinen oikeus on voitu lähes kokonaisuudessaan sisällyttää kahteen sopimusjärjestelmään: Haagin sopimusjärjestelmään ja Geneven sopimusjärjestelmään. Nämä sopimusjärjestelmät muodostavat myös merisodankäynnin oikeussääntöjen perustan.⁷⁹

Merisodankäynnin oikeussäännöt kuitenkin eroavat maalla tapahtuvasta sodankäynnistä. Maasodankäynnin oikeussääntöjen pyrkiessä suojelemaan yksilöitä, merisodankäynnin oikeussäännöt koskettavat pääsääntöisesti sotilaskohteita eli lavetteja. Lavetit koostuvat aluksista, sukellusveneistä ja lentokoneista, joilla on erityisasema merisodankäynnin oikeussäännöissä. Lavetit ovat myös laillisia maaleja niillä olevien henkilöiden asemasta huolimatta. Sotilaskohteeseen merisodankäynnin näkökulmasta pureudutaan tarkemmin aseellista selkkausta käsittelevässä luvussa.

Taistelu merellä on myös paljon monimutkaisempaa kuin maalla. Merisodankäynnin taistelukenttä kattaa suurimman osan maapallon pinta-alasta, koska merialueista yli 70 % on valtioiden aluevesien ulkopuolella. Tämä merisodankäynnin taistelukenttä on myös kaupallisen meriliikenteen ja ilmailun käytettävissä, joten sotaakäyvät alukset tulevat kohtaamaan myös puolueettomien valtioiden kauppa-alueita, lentokoneita, sota-alueita ja sotilasilma-alueita toiminta-alueellaan.⁸⁰

Merisodankäynnin oikeussäännöillä on myös yhteys taloudelliseen sodankäyntiin. Sotasaausoikeuden perusteella puolueettomien aluevesien ulkopuolella olevilla kauppa-alueilla voidaan vierailta ja ne voidaan tarkastaa. Puolueettomat alukset, jotka pyrkivät avustamaan sotaakäyviä aluksia tai rikkomaan merisaartoa, voidaan pysäyttää ja niitä vastaan voidaan jopa hyökätä, mikäli ne vastustavat niille annettuja käskyjä. Siviilihenkilöt, jotka osallistuvat vihamielisyyksiin maalla, voidaan maalittaa. Samoin voidaan maalittaa puolueettomien ja vastustajan

⁷⁸ Peter Malanczuk, *Akehurst's Modern Introduction to International Law seventh revised edition*, Routledge, T.J. International Ltd, Padstow 1997, s.21-22

⁷⁹ Juhani Parkkari, *op.cit.*, s.42-44.

⁸⁰ James Kraska, Raul Pedrozo, *Disruptive Technology and the Law of Naval Warfare*, Oxford University Press, New York 2022, s.16

kauppa-alukset, mikäli ne osallistuvat ”suoraan” vihamielisyyksiin. Jotta edellä kuvattuja toimienpiteitä ei sekoiteta merirosvoukseen tai kaappaukseen, ainoastaan sota-aluksilla on edellä kuvatut oikeudet.⁸¹

Vihollisuuksiin osallistumattomia siviilejä (non-combatants) kohdellaan myös hieman eri tavalla merisodankäynnissä kuin maasodankäynnissä. Maasodankäynnissä vihollisuuksiin osallistumattomia siviilejä ei saa ottaa sotavangeiksi, niin kauan kuin he eivät osallistu sotilaallisiin operaatioihin. Sama pätee normaalisti myös merisodankäynnissä, mutta puolueettoman valtion kansalaisten on kirjallisesti luvattava olla palvelematta millään vihollislaivalla, niin kauan kuin sota kestää.⁸²

Sota-alusten oikeuksia ja velvollisuuksia aseellisessa selkkauksessa säätelevät lähtökohtaisesti sodan oikeussäännöt (kansainvälinen humanitaarinen oikeus), mutta on kuitenkin olemassa ”rauhan ajan” ja ”perustavanlaatuisia” oikeudellisia sääntelyjä, jotka säilyttävät jonkin verran sääntelyvaltaa, vaikka sodan oikeussäännöt olisivatkin sovellettava erityislaki (*lex specialis*). Esimerkiksi Yhdistyneiden kansakuntien merioikeusyleissopimuksen määrittelemät merialueet ja alusten kulkuoikeudet eivät lakkaa olemasta aseellisessa selkkauksessa. Kysymys on enemmänkin siitä, miten merisodankäynnin oikeuslähteet voisivat olla vuorovaikutuksessa esimerkiksi viattoman kauttakulun sääntöjen kanssa.⁸³

Sodan oikeussääntöjen peruseriaatteet

Pietarin julistuksen johdannolla on ollut suuri periaatteellinen merkitys humanitaarisen oikeuden kehityksessä. Johdannon mukaisesti sivistyksen kehityksen tulisi lieventää sodan vahinkoja ja ainoa laillinen tavoite on vihollisen sotavoimien heikentäminen. Tavoitteen saavuttamiseksi riittää mahdollisimman suuren miesmäärän saattaminen taistelukyvyttömäksi, ja päämäärän kannalta olisi liioiteltua käyttää sellaisia aseita, jotka tarpeettomasti lisäävät haavoittuneiden kärsimystä.⁸⁴

⁸¹ James Kraska, Raul Pedrozo, *Disruptive Technology and the Law of Naval Warfare*, Oxford University Press, New York 2022, s.16

⁸² Haagin XI. yleissopimus, joka koskee erinäisiä valtausoikeuden harjoittamisen rajoituksia merisodassa (SopS 11/1924), artiklat 5 ja 6

⁸³ William H. Boothby 2019, *op.cit.*, s.69-73, *San Remon käsikirja*, säännöt 27-33, *op.cit.*, s.13

⁸⁴ Geneven vuoden 1949 sopimusten I lisäpöytäkirja, artikla 35, Juhani Parkkari, *op.cit.*, s.84-85

Sodan oikeussääntöjen peruseriaatteista on lähteestä riippuen hieman toisistaan eroavia näkemyksiä, koska valtiot määrittelevät ne tapaoikeuden säännöt, jotka ne tunnustavat.⁸⁵ Toisaalta tapaoikeus on olemassa yksittäisten valtioiden tunnustuksista huolimatta. Punaisen Ristin kansainvälisen komitean koostaman humanitaarisen tapaoikeuden säännöt 1-6 käsittelevät eron tekemistä siviiliväestön ja taistelijoiden välillä; säännöt 7-10 käsittelevät eron tekemistä siviili- ja sotilaskohteiden välillä; säännöt 11-13 käsittelevät umpimähkäisiä hyökkäyksiä; sääntö 14 käsittelee hyökkäyksen suhteellisuusvaatimuksia; säännöt 15-21 käsittelevät varotoimia hyökkäyksen aikana ja säännöt 22-24 käsittelevät varotoimia hyökkäyksen vaikutusten varalta. Luettelo perustuu kansainvälistä humanitaarista tapaoikeutta koskevan tutkimuksen johtopäätöksiin, eikä se välttämättä noudata voimassa olevien valtiosopimusten rakennetta. Joka tapauksessa tutkimuksen tulokset ja asiantuntijoiden kirjoitukset auttavat valtioita määrittämään niihin sovellettavat tapaoikeuden säännöt.⁸⁶

Kansainvälisen tuomioistuimen ydinaseiden uhkaan tai käytön laillisuuteen liittyvän neuvonantavan lausunnon mukaisesti kansainvälisen humanitaarisen oikeuden keskeiset periaatteet ovat seuraavat: Ensimmäinen periaate on suunnattu siviiliväestön ja siviilikohteiden suojeluun, jonka mukaisesti on tehtävä ero taistelijoiden (combatants) ja vihollisuuksiin osallistumattomien siviileiden (non-combatants) välillä. Valtiot eivät saa koskaan asettaa siviilejä hyökkäyksen kohteeksi, eivätkä ne siten saa koskaan käyttää aseita, jotka eivät pysty erottelemaan siviili- ja sotilaskohteita. Toisen periaatteen mukaan on kiellettyä aiheuttaa turhaa kärsimystä taistelijoille. Näin ollen on kiellettyä käyttää aseita, jotka aiheuttavat taistelijoille tällaista haittaa tai turhaan pahentavat heidän kärsimystään. Toista periaatetta sovellettaessa valtioilla ei ole rajoittamattomia oikeuksia valita sodankäynnin välineitä.⁸⁷

Haagin sopimusjärjestelmä

Kansainvälisen oikeuden ”klassinen” ajanjakso päättyi kahteen Haagin rauhankonferenssiin vuosina 1899 ja 1907. Haagin ensimmäiseen rauhankonferenssiin osallistui 26 valtiota, ja konferenssissa hyväksyttiin kolme sopimusta, jotka myöhemmin korvattiin Haagin toisessa

⁸⁵ NWP 1-14M, The Commander’s Handbook on the Law of Naval Operations (March 2022) kohta 5.3, Yhdysvaltojen merioperaatioita koskevassa komentajan käsikirjassa on mainittu viisi yleistä periaatetta: sotilaallinen välttämättömyys-, erottelu-, humanisuus-, suhteellisuus- ja kunniaperiaatteet, Juhani Parkkari, *op.cit.*, s.32-33, Parkkarin mukaan peruseriaatteita ovat mielivaltaisen toiminnan kieltäminen, sotilaallinen välttämättömyys, erotteluperiaate, suhteellisuusperiaate ja ympäristönsuojelu.

⁸⁶ *Customary International Humanitarian Law Volume I: Rules*, Jean-Marie Henckaerts & Louise Doswald-Beck, International Committee of the Red Cross, Cambridge University Press, Cambridge 2005; Ks. myös: *Humanitaarinen tapaoikeus, johdatus Punaisen Ristin kansainvälisen komitean kansainvälistä humanitaarista tapaoikeutta koskevaan tutkimukseen*, Ulkoasiainministeriön julkaisu, Lönnberg Painot Oy, Helsinki 2015

⁸⁷ Legality of the Threat or Use of Nuclear Weapons, Advisory Opinion, I.C.J. Reports 1996, p.226, pykälä 78

rauhankonferenssissa. Toiseen rauhankonferenssiin osallistui 44 valtiota. Siinä korvattiin vuoden 1899 sopimukset sekä tehtiin uusia sopimuksia. Konferenssissa saatiin aikaan yhteensä 13 yleissopimusta sekä yksi sopimusluontoinen julistus, jotka ovat periaatteessa edelleen voimassa. Suomi on osapuolena kaikissa niissä Haagin vuonna 1907 voimaantulleissa sopimuksissa, jotka ovat edelleen voimassa.⁸⁸

Haagin sopimusjärjestelmää voidaan pitää perinteisenä sota-oikeutena, jossa painopiste on asevoimiin kuuluvien suhteissa sekä taisteluvälineiden ja -menetelmien rajoituksissa ja käyttökielloissa. Haagin sopimukset koskevat pääasiassa asevoimien ja taistelijoiden oikeusasemaa sekä sallittuja ja kiellettyjä sodankäyntitapoja.⁸⁹ Haagin vuoden 1907 rauhankonferenssissa sovittiin myös erityisesti merisodankäyntiin liittyvistä valtiosopimuskokonaisuuksista:

- VI. yleissopimus, joka koskee vihollisten kauppalaivojen kohtelua vihollisuuksien alkaessa
- VII. yleissopimus, joka koskee kauppalaivojen sotalaivoiksi muuttamista
- VIII. yleissopimus, joka koskee vedenalaisten itsestään laukeavain kosketusmiinojen laskemista
- IX. yleissopimus, joka koskee merisotavoimien toimittamaa pommittamista sodan aikana
- X. yleissopimus, joka koskee Geneven yleissopimuksen periaatteiden soveltumista merisotaan
- XI. yleissopimus, joka koskee erinäisiä valtausoikeuden harjoittamisen rajoituksia merisodassa
- XII. yleissopimus, joka koskee puolueettomien valtojen oikeuksia ja velvollisuuksia merisodassa⁹⁰

Yksikään valtiosopimus ei kuitenkaan ota kantaa taloudelliseen sodankäyntiin oleellisesti liittyvään merisaartoon tai sotasaaliiseen. Lontoon merisotajulistus vuodelta 1909⁹¹ melkein ratkaisi tämän asian. Julistuksessa tunnustetaan saartojen laillisuus, mutta ensimmäisen maailmansodan reaali-teeteistä johtuen julistus ei koskaan tullut voimaan valtiosopimuksena. Haagin XII sopimuksen, joka koski kansainvälisten merisotasaalisuuden perustamista, ratifioi senkin ainoastaan yksi valtio. Tästä johtuen sotasaalisuutta käsitellään kansallisesti, joka taas voi johtaa useisiin erilaisiin oikeudellisiin lausuntoihin.⁹² Merisaarto on kuitenkin sisällytetty merisodankäynnin menetelmiin jo Pariisin selityskirjassa vuonna 1856, joten sillä vahva kansainvälinen tapaoikeudellinen asema.⁹³

⁸⁸ Haagin toisessa rauhankonferenssissa tehtyjä ja siellä 18 päivänä lokakuuta 1907 allekirjoitettuja kansainvälisiä sopimuksia (SopS 11/1924), Juhani Parkkari, *op.cit.*, s.56

⁸⁹ Juhani Parkkari, *op.cit.*, s.54

⁹⁰ Haagin toisessa rauhankonferenssissa tehtyjä ja siellä 18 päivänä lokakuuta 1907 allekirjoitettuja kansainvälisiä sopimuksia (SopS 11/1924), osassa kansainvälisiä lähteitä puolueettomien valtojen oikeuksia ja velvollisuuksia merisodassa koskeva yleissopimus on numeroitu XIII, tässä tutkimuksessa käytetään Suomen säädöskokoelman mukaista numeroa XII

⁹¹ Declaration concerning the Laws of Naval War. London, 26 February 1909, <https://ihl-data-bases.icrc.org/ihl/INTRO/255>

⁹² Martin Fink, "The ever-existing "crisis" of the law of naval warfare", 104 *International Review of the Red Cross* (2022) s.1971-1988, s.1974

⁹³ Selityskirja (julistus) koskien merioikeutta. Tehty Pariisissa 16.4.1856 (Pariisin selityskirja), "Blockades, in order to be binding, must be effective, that is to say, maintained by a force sufficient really to prevent access to the coast of the enemy."

Ensimmäisen maailmansodan aikana sukellusveneet osoittautuivat tehokkaaksi aseeksi kauppa-aluksia vastaan. Sukellusveneiden päälliköille annettujen ohjeiden mukaan kauppa-aluksia sai upottaa varoittamatta. Merkittävistä ihmishenkien menetyksistä johtuen valtiot sopivat sukellusveneiden toimintaa sodan aikana koskevien kansainvälisten säännösten voimaansaattamisesta. Lontoon vuoden 1936 sukellusvenepöytäkirjan⁹⁴ mukaisesti ”toiminnassaan kauppa-aluksia vastaan, sukellusveneiden tulee noudattaa niitä kansainvälisen oikeuden sääntöjä, jotka koskevat pintasota-aluksia”.⁹⁵ Lisäksi pöytäkirjassa todetaan, että kauppa-aluksen matkustajat, miehistö ja laivapaperit on saatettava turvaan ennen aluksen upottamista tai purjehduskyvyttömäksi saattamista.⁹⁶

Geneven sopimusjärjestelmä

Geneven sopimusjärjestelmän painopiste on sotien ja muiden selkkausten uhrien suojelemissa. Ensimmäinen Geneven maasotasopimus syntyi Henry Dunant’n aloitteesta perustetun Geneven komitean (myöhemmin Punaisen Ristin kansainvälinen komitea) valmisteleman diplomaattikonferenssin päätteeksi vuonna 1864. Diplomaatit eivät neuvotelleet enää pelkästään valtioiden eduista vaan myös velvollisuudesta huolehtia sairaiden ja haavoittuneiden hoidosta. Tämä humanitaarinen sopimus toimi tienraivaajana myöhemmille sopimuksille. Erilaisten kehitysvaiheiden kautta vuoden 1864 sopimus on korvattu vuoden 1949 Geneven I sopimuksella ja se on laajentunut koskemaan myös merisodankäynnin uhrien suojelua, sotavankeja ja siviiliväestöä nykyisissä Geneven II-IV sopimuksissa sekä vuoden 1977 I ja II lisäpöytäkirjoissa.⁹⁷ Merisodankäyntiä käsittelevistä valtiosopimuksista viimeisimpiä ovat:

- Geneven II yleissopimus, joka koskee haavoittuneiden, sairaiden, haaksirikkoisten sekä sairaanhoidon suojelua merisodassa⁹⁸
- Geneven yleissopimusten lisäpöytäkirja kansainvälisten aseellisten selkkausten uhrien suojelemisesta (I lisäpöytäkirja)⁹⁹

Humanitaarisen oikeuden osalta merkittäviä kehitysaskelia on tapahtunut vuoden 1977 lisäpöytäkirjoissa, jotka sisältävät useita sodankäyntimenetelmiä koskevia määräyksiä. Sodankäynnin kokemuksiin liittyen lisäpöytäkirjoihin on lisätty laaja osasto, jolla kielletään hyökkäykset väestön hengissä pysymiselle välttämättömiin kohteisiin ja vaarallisia voimia sisältäviin laitoksiin

⁹⁴ Sukellusveneiden toimintaa sodan aikana koskevien kansainvälisten säännösten voimaansaattaminen (SopS 18/1937)

⁹⁵ *Ibid.*, artikla 1

⁹⁶ *Ibid.*, artikla 2

⁹⁷ Juhani Parkkari, *op.cit.*, s.58-60

⁹⁸ Laki maasotavoimiin kuuluvien haavoittuneiden ja sairaiden aseman parantamisesta, merisotavoimiin kuuluvien haavoittuneiden, sairaiden ja haaksirikkoisten aseman parantamisesta, sotavankien kohtelusta sekä siviilihenkilöiden suojelemisesta sodan aikana tehtyjen Geneven sopimusten sisältämien eräiden säännösten hyväksymisestä (SopS 7/1955)

⁹⁹ Geneven vuoden 1949 sopimusten I lisäpöytäkirja

sekä kielletään luonnonympäristön tuhoaminen.¹⁰⁰ Merisodankäynnin osalta vuoden 1977 lisäpöytäkirja ei kuitenkaan tuonut merkittävää muutosta. Sopimuksen valmistelijat olivat huolissaan merisodankäyntiä koskevien sääntöjen uudistamisesta, koska toisen maailmansodan jälkeen merisodankäynti oli radikaalisti muuttunut ja tästä johtuen olisi hankala määrittää, mitkä säännöt olivat edelleen voimassa. Siitä syystä esimerkiksi mereltä merelle tulenkäyttö on jätetty sopimuksen ulkopuolelle.¹⁰¹

Tapaoikeus

Vaikka kansainvälinen sopimusoikeus on sisällöllisesti laajentunut 1900-luvulla, ei vanha kansainvälisen oikeuden päälähte ole menettänyt merkitystään. Edelleen esiintyy kysymyksiä, joihin sopimusjärjestelyt eivät tarjoa riittävää vastausta eivätkä kaikki valtiot myöskään ole osallisina kaikissa sopimuksissa, jolloin tapaoikeuden rooli korostuu. Komentajilla ja sotilaslakimiehillä on velvollisuus noudattaa valtiosopimusten lisäksi kansainvälistä tapaoikeutta. Merisodankäynnin tapaoikeutta on koottu ensimmäisen kerran Lontoon selityskirjaan¹⁰² vuonna 1909 ja tämän jälkeen Oxfordin käsikirjaan¹⁰³ vuonna 1913. Tämän tutkimuksen kannalta merkittävimpiä tapaoikeuden lähteitä ovat merisodankäyntiä käsittelevä San Remon käsikirja sekä ilma- ja ohjussodankäyntiä käsittelevä Harvardin käsikirja. Edellä mainittujen käsikirjojen lisäksi tutkimuksessa huomioidaan vuonna 2020 kirjoitettu Oslon käsikirja sekä vuonna 2023 kirjoitettu Newportin käsikirja. Uusimmilla käsikirjoilla ei ainakaan toistaiseksi ole tapaoikeudellista asemaa, mutta koska niissä huomioidaan myös miehittämättömät alukset, ne voivat antaa näkemyksiä siitä, mihin suuntaan kansainväliset oikeussäännöt kehittyvät.

San Remon käsikirja

Merisodankäynnin asiantuntijat ja joukko kansainvälisiä lakimiehiä aloittivat vuonna 1987 työn, jonka tavoitteena oli silloisen merisodankäynnin oikeussääntöjen modernisointi. Toisen tapaamisen jälkeen asiantuntijat ehdottivat, että heidän työnsä tavoitteena olisi merisodankäynnin oikeussääntöjen käsikirja. Tulevien vuosien kovan työn tuloksena syntyi San Remon käsikirja vuonna 1994.¹⁰⁴

San Remon käsikirja on kansainvälisen tapaoikeuden koonnos, joka huomioi valtiokäytännöt sekä teknologisen kehityksen vaikutukset Yhdistyneiden kansakuntien merioikeusyleissopimukseen sekä ilma- ja ympäristölainsäädäntöön aina 1990-luvulle saakka. Käsikirja yhdistää

¹⁰⁰ Juhani Parkkari, *op.cit.*, s.62-63

¹⁰¹ Martin Fink, *loc.cit.*, s.1975

¹⁰² Declaration concerning the Laws of Naval War. London, 26 February 1909, <https://ihl-data-bases.icrc.org/ihl/INTRO/255>

¹⁰³ Manual of the Laws of Naval War. Oxford, 9 August 1913

¹⁰⁴ *San Remon käsikirja, op.cit.*

merenkulkuun liittyvät rauhan- ja sodanajan oikeuslähteet yksien kansien sisälle huomioimalla meriviyöhykkeet ja alusten kulkuoikeudet. Edellisen kerran merisodankäynnin oikeussääntöjä oli koottu kansainvälisen oikeuden instituutin toimesta Oxfordin käsikirjaan vuonna 1913. Geneven yleissopimuksen I lisäpöytäkirjaa lukuun ottamatta oikeussäännöissä vuoden 1913 jälkeen tapahtunutta kehitystä ei pääsääntöisesti ole viety valtiosopimuksiin.¹⁰⁵

San Remon käsikirjassa sodankäynnin oikeussääntöjä pyritään ensimmäisen kerran uudistamaan epäformaalilla tavalla. Valtiot joko hyväksyvät tai hylkäävät asiantuntijoiden näkemykset sen sijaan, että kehittäisivät itse oikeussääntöjä. Käsikirjan saama vastaanotto on vaihdellut valtioiden välillä: osa on sisällyttänyt käsikirjan omiin ohjesääntöihinsä sellaisenaan, osa varauksella ja osa taas ei viittaa siihen ollenkaan. Joka tapauksessa San Remon käsikirja on vastannut merisodankäynnin oikeussääntöjen päivitystarpeeseen. On kuitenkin syytä pitää mielessä seuraavat asiat: Käsikirja ei ole valtiosopimus, ja valtiot voivat kyseenalaistaa sen painoarvon. Toiseksi käsikirja on sidoksissa Geneven yleissopimuksen I lisäpöytäkirjaan, jota kaikki valtiot eivät ole ratifioineet. Kolmanneksi käsikirjan laatimisesta on kulunut kohta kolmekymmentä vuotta. Kuinka pitkään käsikirja selviää nykyisessä muodossaan ottaen huomioon nykyisen teknologian kehitysvauhdin?¹⁰⁶

Harvardin käsikirja

Harvardin ilma- ja ohjussodankäynnin oikeussääntöjen käsikirjaan¹⁰⁷ on koottu viimeisimmät kansainvälisen oikeuden säännöt, jotka koskettavat ilma- ja ohjussodankäyntiä. Harvardin käsikirjan on koonnut kansainvälinen joukko asiantuntijoita professori Yoram Dinsteinin ohjauksessa.

Harvardin käsikirjan tarkoitus on tukea eri valtioiden asevoimia niiden kehittäessä voimankäytön sääntöjä, kirjoittaessa sodankäynnin käsikirjoja sekä toimeenpannessa varsinaisia operaatioita. Käsikirjan tavoitteena on auttaa operaatioita suunnittelevia ja toimeenpanevia henkilöitä sekä helpottaa päätöksentekoa reaaliaikaisessa toimintaympäristössä rauhan ja sodan aikana.

Oslon käsikirja

Harvardin käsikirjaa on käytetty ilma- ja ohjussodankäynnin oikeussääntöjen koulutukseen useiden vuosien ajan. Kuudentoista kurssin jälkeen kouluttajat ja ohjaajat totesivat, että käsikirja on päivitettävä, koska käsikirjassa ei käsitellä avaruuteen ja autonomisiin asejärjestelmiin liittyviä aiheita, asiantuntijat eivät olleet tyytyväisiä käsikirjassa tehtyihin kompromisseihin ja

¹⁰⁵ *San Remon käsikirja, op.cit.*

¹⁰⁶ Martin Fink, *loc.cit.*, s.1981-1984

¹⁰⁷ *Harvardin käsikirja, op.cit.*

tietyt asiat vaativat tarkempaa käsittelyä. Rajallisista resursseista johtuen käsikirjan päivittämisen sijasta asiantuntijat päättivät laatia uuden käsikirjan, joka käsittelisi sodan oikeussääntöjä laajemmin. Oslon käsikirja hyödyntää Harvardin ja San Remon käsikirjoja malleina. Sitä ei saa sekoittaa sopimusluonnoksiin, joita on tarkoitus käyttää diplomaattikonferensseissa. Tavoitteena on pikemminkin esittää uusi näkemys olemassa olevasta kansainvälisestä oikeudesta perustuen valtioiden ja voimassa olevien sopimusten yleiseen käytäntöön. Asiantuntijat eivät ole pyrkineet esittämään näkemyksiä siitä, miltä oikeussääntöjen pitäisi tulevaisuudessa näyttää (*lex ferenda*). Sen sijaan tavoitteena on ollut systemaattisesti kirjoittaa laki sellaisena, kuin se on (*lex lata*).¹⁰⁸

Newportin käsikirja

Viime vuosikymmeninä tapahtunut voimakas teknologinen kehitys on aiheuttanut merisodankäynnin tapaoikeuden koonnoksen, San Remon käsikirjan, päivitystarpeen. Koska San Remon käsikirjan kehitys on epävarmaa, joukko asiantuntijoita on laatinut Newportin käsikirjan, joka kuvaa oikeussääntöjä sellaisina, kuin ne ovat olemassa (*lex lata*). Käsikirja kuvaa merisodankäynnin oikeussääntöjä sellaisina, kuin valtiot ovat ne tunnustaneet ja niitä soveltaneet. Jos oikeussäännöt ovat epäselviä tai valtiot ovat omaksuneet erilaisia näkemyksiä, nämä epävarmuustekijät tuodaan käsikirjassa esille. Käsikirjan tarkoituksena ei ole kehittää tai muuttaa oikeussääntöjä vaan esittää merisodankäynnin oikeussäännöt sellaisina, kuin ne tällä hetkellä näkyvät sopimuksissa, kansainvälisessä tapaoikeudessa ja muissa kansainvälisen oikeuden oikeuslähteissä. Käsikirja on tarkoitettu itsenäiseksi teokseksi, mutta tässä tutkimuksessa sitä hyödynnetään San Remon käsikirjan tukena.¹⁰⁹

2.3 Rauhanajan oikeuslähteet

Vaikka merisodankäynnin oikeuslähteiden kehitys pysähtyikin toisen maailmansodan jälkeiseen aikaan, on rauhanaikaa koskevan merioikeuden osalta tapahtunut merkittävää kehitystä 1900-luvun jälkimmäisellä puoliskolla. Tätä ennen myös merioikeus perustui lähinnä tapaoikeuteen, josta oikeuskäytännön vakiintumisen myötä muodostui yhtenäisiä oikeuskäytäntöjä. Yhdistyneiden kansakuntien yleiskokouksen päätöslauselman mukaisesti merioikeusyleissopimuksen tavoitteena oli koskettaa ”kaikkia merioikeuteen liittyviä asioita”.¹¹⁰ Aseellisessa selkkauksessa merisodankäynnin oikeuslähteet ovat *lex specialis*, ja ne syrjäyttävät sotaikäisten osapuolten velvollisuuden noudattaa merilakia. Tästä huolimatta merioikeus koskettaa

¹⁰⁸ *Oslon käsikirja, op.cit.*, s.v-viii

¹⁰⁹ *Newportin käsikirja, op.cit.*, s.xii

¹¹⁰ Yhdistyneiden kansakuntien yleiskokouksen päätöslauselma 3067, 16.11.1973, kappale 3

sotaakäyvien ja puolueettomien valtioiden välisiä suhteita. Merioikeusyleissopimus asettaa maantieteelliset rajat merisodankäynnille sekä asettaa oikeuksia ja velvollisuuksia sotaakäyvien valtioiden alusten kulkuoikeuksille.¹¹¹

Ensimmäiset laajat merioikeussopimukset hyväksyttiin YK:n I merioikeuskonferenssissa vuonna 1958, joten merten käytön valtiosopimusoikeudellinen sääntely on varsin nuorta. Vuoden 1958 konferenssissa hyväksyttiin neljä sopimusta: (1) aluemerta ja lisävyöhykettä koskeva yleissopimus; (2) aavaa merta koskeva yleissopimus; (3) mannerjalustaa koskeva yleissopimus ja (4) aavan meren kalastusta ja elollisten luonnonvarojen säilyttämistä koskeva yleissopimus. Eräitä kodifointirytyksiä oli tehty jo 1930-luvulla, mutta vuoden 1958 sopimukset tarjosivat ensimmäistä kertaa oikeudellisesti velvoittavat puitteet kaikelle meriympäristössä tapahtuvalle toiminnalle. Merialueet jaettiin pääsääntöisesti kapeisiin aluevesivyöhykkeisiin ja aavaan mereen. Rantavaltioilla oli suvereniteetti aluevesiin, ja aava meri jäi rantavaltioiden lainkäyttövalan ulkopuolelle.¹¹²

Kaksi vuotta ensimmäisen konferenssin jälkeen järjestettiin YK:n II merioikeuskonferenssi, mutta se päättyi tuloksettomana. Merten luonnonvaroihin kohdistuvat rantavaltioiden edut aiheuttivat kuitenkin muutospaineita 1960-luvulla. Latalaisessa Amerikassa, Afrikassa ja Aa-sissa valtiot alkoivat perustaa aluevesiensä edustalle laajoja luonnonvaravyöhykkeitä. Rantavaltioiden vyöhykevaatimukset tulisivat jatkossa kaventamaan perinteistä aavan meren aluetta. Kaivostekniikan kehitys muodosti kehitysmailla huolen siitä, että sääntelemättömässä tilassa teollisuusmaat voisivat syrjäyttää kehitysmaat teknologisten ja taloudellisten resurssien turvin.¹¹³

YK:n III merioikeuskonferenssi kokoontui järjestäytymisistuntoonsa vuonna 1973 ja sai tehtäväkseen syvänmerenpohjan hyödyntämistä sekä muutakin merten käyttöä koskevien sopimussäännösten laatimisen. Työistunnot toteutettiin vuosittain, ja konferenssin työtä ohjasi ”herrasmiessopimus”, jonka mukaan kaikessa tuli pyrkiä konsensusratkaisuihin. Tämä tavoite ei kuitenkaan täytynyt, vaan päätösvaiheessa sopimusluonnoksesta jouduttiin äänestämään. Uusi merioikeusyleissopimus hyväksyttiin suurella äänienemmistöllä vuonna 1982, mutta syvänmerenpohjaa koskeneiden ongelmien johdosta Yhdysvallat äänesti sopimusluonnosta vastaan. Iso-Britannia ja Saksan liittotasavalta pidättäytyivät äänestyksestä ja allekirjoittamisesta.¹¹⁴

¹¹¹ Martin Fink, *loc. cit.*, s.1976

¹¹² Kari Hakapää, *op. cit.*, s.375-376

¹¹³ Kari Hakapää, *op. cit.*, s.376

¹¹⁴ Kari Hakapää, *op. cit.*, s.376-377

Ristiriitaisen tilanteen vuoksi sopimuksen voimaantulo viivästyi ja näköpiirissä oli merioikeus-sopimus, joka olisi kansainvälisesti voimassa mutta jolla ei olisi yleismaailmallista luonnetta. Lopulta ratkaisuun päästiin kesällä 1994, mutta alkuperäiseen sopimukseen liitettiin teollisuusmaiden toivomusten mukaisesti osa XI. Vaikka sopimuksen voimaantulo kesti varsin pitkään, oli sillä huomattavaa oikeudellista merkitystä jo ennen voimaantuloa. Sopimuksen on katsottu myötävaikuttaneen merivyöhykkeiden määräytymiseen ja niiden käyttöä koskevan kansainvälisen tapaoikeuden kehittymiseen.¹¹⁵

Merivyöhykkeet

Merioikeusyleissopimus määrittää perussäännöt valtioiden merenkäytölle. Sopimukseen on kirjattu, mihin aluksilla voi mennä, mitä siellä voi tehdä ja miten rantavaltiot suhtautuvat toisen valtion aluksiin. Tämä tapahtuu jakamalla merialueet vyöhykkeisiin, joissa rantavaltioiden ja muiden valtioiden oikeudet ja velvollisuudet määräytyvät sen mukaisesti, millä vyöhykkeellä kulloinkin toimitaan.¹¹⁶

Valtion rannikkovesiä koskevalla valvontavallalla on pitkät perinteet. Välimerelle perustettiin jo antiikin aikana suojavyöhykkeitä turvaamaan sotilaallista uhkaa. Nykyaikaiseen kansainväliseen oikeuteen näkemys merten jakamisesta toisaalta rantavaltioiden aluevesivyöhykkeeseen ja toisaalta kaikille vapaaseen aavaan mereen alkoi vakiintua 1700-luvulla.¹¹⁷

Nykyaikaisen aluemerikäsitteen perustajana pidetään hollantilaista *Cornelius Van Bykershoekia*, joka pyrki määrittelemään aluemereren leveyden. Hänen mukaansa alueellinen täysivaltaisuus päättyy siellä, missä sitä ei enää voitu rannikolta käsin suojata. Näin sai alkunsa ”tykinkantamasääntö”. Ensin aluemereren enimmäisleveydeksi muodostui kolme meripeninkulmaa, ja toisen maailmansodan jälkeen leveys on kasvanut 12 meripeninkulmaan.¹¹⁸

Aluemereren jatkeeksi on myöhemmin perustettu lisää vyöhykkeitä, joiden tavoitteena on myös ollut rantavaltioiden suojeleminen. Vyöhykkeet ovat liittyneet lähinnä tulli-, terveys- ja maahanmuuttolvontaan, puolustus- ja puolueettomuustarkoituksiin sekä – yhä kauemmaksi ulottuen – merellisten luonnonvarojen hyödyntämiseen.¹¹⁹

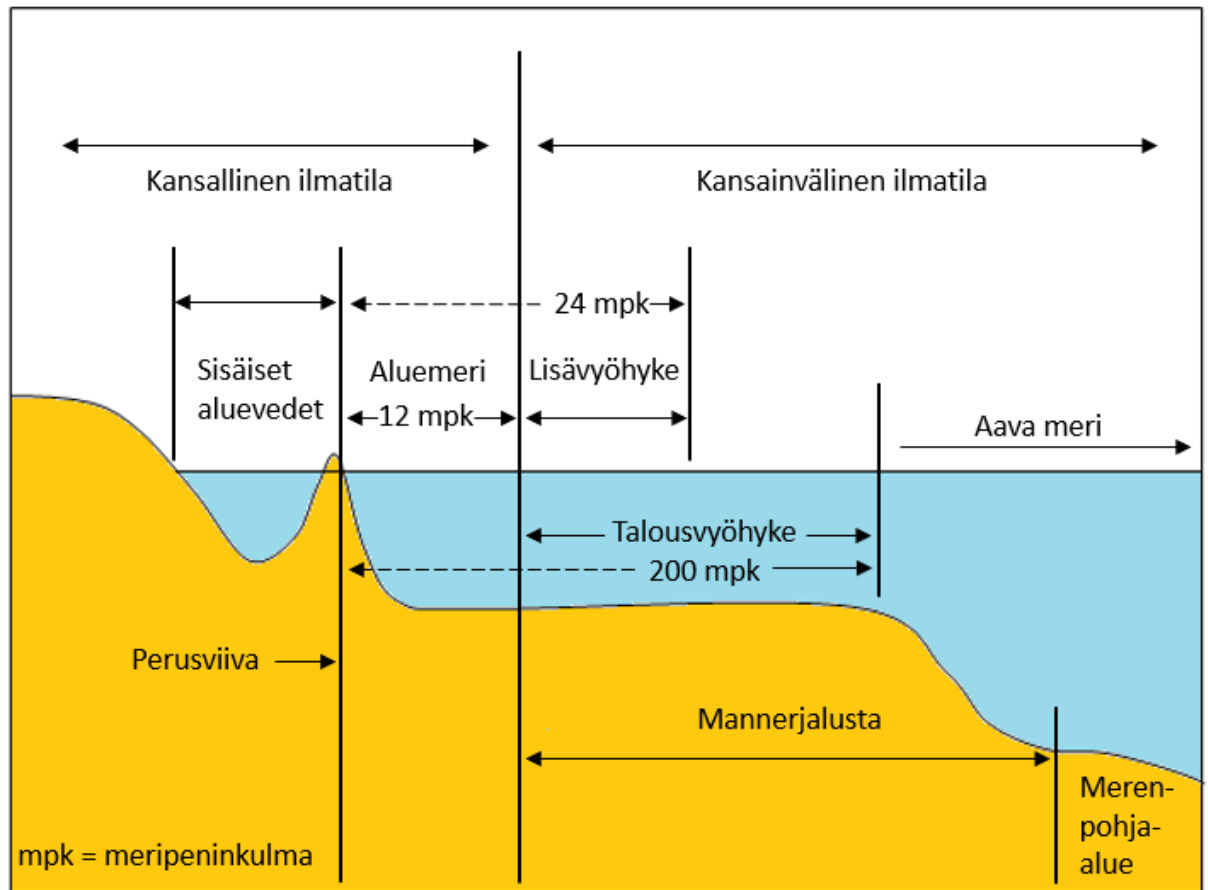
¹¹⁵ Kari Hakapää, *op.cit.*, s.378-379

¹¹⁶ Simon McKenzie, “Uncrewed Maritime Vehicles and the Regulation of Maritime Military Surveillance in the Exclusive Economic Zone” *Asian Journal of International Law*, 11(2021), s.146-147

¹¹⁷ Kari Hakapää, *op.cit.*, s.322

¹¹⁸ Kari Hakapää, *op.cit.*, s.323

¹¹⁹ Kari Hakapää, *op.cit.* s.323



Kuva 3: Merialueiden ja ilmatilan vyöhykejako¹²⁰

Sisäiset aluevedet

Lähimpänä rantavaltion rannikkoa sijaitsevat sisäiset aluevedet. Aikaisemmin niihin on katsottu kuuluvan vain satama-alueet, jokisuut ja ”sisäiset” lahdet. Perinteisesti aluemerin leveys on laskettu rannikkoa noudattavasta matalan veden viivasta, mutta ulkorajan määrittäminen tarkasti rikkonaisesta rantaviivasta ja saariryhmistä on osoittautunut kuitenkin hankalaksi. Asia on korjattu vaihtoehtoisella suorien perusviivojen menetelmällä, jossa aluemeri muodostuu perusviivoilla rannikon ja sen edustalla olevien saarten uloimmista kohdista. Suorien perusviivojen menetelmä hyväksyttiin normaalin perusviivan ohella vuoden 1958 aluemerisopimukseen ja tämän jälkeen uuteen merioikeusyleissopimukseen. Sisäiset aluevedet kuuluvat rantavaltion alueeseen ja rantavaltio soveltaa sisäisillä aluevesillä aluesuvereniteettiaan. Näin ollen vierailta aluksilla ei ole yleistä oikeutta saapua rantavaltion sisäisille aluevesille.¹²¹

Aluemeri (Territorial Sea)

¹²⁰ Alkuperäinen kuva: NWP 1-14M, The Commander’s Handbook on the Law of Naval Operations (MAR 2022) s.1-2, suomennos ja muokkaukset kirjoittajan.

¹²¹ UNCLOS, artikkelit 8-15, Kari Hakapää, *op.cit.*, s.323-328

Aluemerensisärajana on sisäisten aluevesien ulkoraja. Aluemerensisärajaa määrittäminen on tuottanut historiassa vaikeuksia, mutta YK:n III merioikeuskonferenssin jälkeen useimmat valtiot alkoivat soveltaa 12 mpk:n rajaa. Nykyään 12 mpk:n rajaa voidaan katsoa velvoittavan kaikkia valtioita tapaoikeudellisena sääntönä. Samoin kuin sisäiset aluevedet myös aluemerikuuluu rantavaltion alueeseen, mutta rantavaltion toimivaltuuksia rajoittaa viattoman kauttakulun periaate.¹²²

Lisävyöhyke

Useat valtiot ovat perustaneet aluemerensä jatkeeksi lisävyöhykkeen, joka voi ulottua 24 mpk:n päähän aluemerensisärajasta. Vuoden 1958 aluemerisopimus liitti lisävyöhykkeen rantavaltioiden tullin-, vero-, maahanmuutto- ja terveydenhoitomääräysten valvontaan. Uusi merioikeusyleissopimus liitti lisävyöhykkeeseen myös merenpohjasta löytyvien arkeologisten ja historiallisten esineiden suojelun. Oikeusasemaltaan lisävyöhyke kuuluu joko rantavaltion talousvyöhykkeeseen, tai mikäli rantavaltio ei sellaista ole perustanut, aavaan mereen.¹²³

Talousvyöhyke

Rantavaltiolla voi olla aluemerensä edustalla talousvyöhyke, jolloin sillä on yksinomaiset oikeudet sekä vyöhykkeen vesialueen että pohjan luonnonvarojen hyödyntämiseen. Vyöhyke voi ulottua 200 mpk:n päähän aluemerensisärajasta.¹²⁴

Aava meri

Huomattava osa maailman meristä kuuluu aavan meren piiriin. Vuoden 1982 merioikeusyleissopimuksen mukaisessa vyöhykejärjestelyssä ”aavalla merellä” tarkoitetaan kaikkia niitä merialueita, jotka eivät kuulu sisäisiin aluevesiin, aluemereen, saaristovesiin tai talousvyöhykkeeseen.¹²⁵

Valtion toimivalta

Valtion toimivallan peruslähtökohtana on valtion täysivaltaisuus. Suvereniteetti on täydellisimmillään valtion rajojen sisäpuolella, jolloin valtiolla on ehdoton toimivalta siellä oleviin henkilöihin nähden. Valtion alueeseen kuuluvat maa-, ilma- ja merialueet. Valtion alueelle saapuva ulkomaalainen alistuu maahan tullessaan sen oikeusjärjestykseen.¹²⁶ Maa-alueiden osalta valtion rajat ovat selkeät, merialueiden osalta rajat ovat kuvan 3 mukaiset ja ilma-alueiden osalta

¹²² UNCLOS, artikkelit 3-7, Kari Hakapää, *op.cit.*, s.328-336

¹²³ UNCLOS, artikla 33, Kari Hakapää, *op.cit.*, s.337-338

¹²⁴ UNCLOS, artikkelit 56-57, Kari Hakapää, *op.cit.*, s.338

¹²⁵ UNCLOS, artikla 86

¹²⁶ Kari Hakapää, *op.cit.*, s.188

valtionalue ulottuu niin pitkälle kuin ilmatila jatkuu maa-alueen ja aluevesien yläpuolella. Ilmatilan ”kattona” pidetään lentokoneiden suurinta lentokorkeutta ja toisaalta satelliittien matalinta lentorataa. Ilmatilan korkeudesta on olemassa erilaisia teorioita, mutta näyttäisi sille, että se on vakiintumassa 100 km korkeudelle.¹²⁷

Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) yleissopimukset

Yleisten merioikeussopimusten ohella merioikeudellisia sääntöjä on laadittu muissakin yhteyksissä. Merenkulun turvallisuutta ja alusten aiheuttamien ympäristövaarojen ehkäisemistä käsitellään Lontoossa sijaitsevassa Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä (IMO). Järjestö aloitti toimintansa vuonna 1958, ja siihen kuuluu tällä hetkellä 175 valtiota. IMO:n ensimmäinen tehtävä oli parantaa merenkulun turvallisuutta. Järjestö julkaisikin kansainvälisen yleissopimuksen ihmishengen turvallisuudesta merellä (SOLAS)¹²⁸ vuonna 1960. Samana vuonna julkaistiin Collision Regulations of 1960, joka päivitettiin 1972 yleissopimukseksi, joka määrittelee kansainväliset säännöt yhteentörmäysten ehkäisemiseksi merellä (COLREGs)¹²⁹. Seuraava haaste oli määrittää meritse tapahtuvien öljykuljetusten määrä ja merellä liikkuvien öljytankkereiden koko. Säiliöalus Torrey Canyonin¹³⁰ -tyyppiset onnettomuudet kuvaavat, miten suuresta ongelmasta oli kyse. Kansainvälinen yleissopimus alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemiseksi (MARPOL)¹³¹ julkaistiin 1973. Edellä mainittujen haasteiden lisäksi merenkulkijoiden koulutukseen, pätevyyskirjoihin ja vahdinpitoon liittyvät vaatimukset olivat jokaisen yksittäisen valtion vastuulla, ja tästä syystä ne vaihtelivat merkittävästi. Vuoden 1978 kansainvälinen merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskeva yleissopimus (STCW)¹³² astui voimaan 1984, ja sitä on päivitetty vuosina 1995 ja 2010. Yleissopimuksessa asetetaan koulutukselle, pätevyyskirjoille ja vahdinpidoille vähimmäisvaatimukset, jotka valtioiden täytyy saavuttaa tai ylittää.¹³³

¹²⁷ *Harvardin käsikirja*, sääntö 1 (a), *op.cit.*, s.1, *Oslon käsikirja*, sääntö 1 (a) kommentaari, *op.cit.*, s. 1, *Newportin käsikirja*, *op.cit.*, s.82

¹²⁸ Kansainvälinen yleissopimus ihmishengen turvallisuudesta merellä 1974 (SopS 11/1981), jatkossa ”SOLAS”

¹²⁹ Yleissopimus kansainvälisistä säännöistä yhteentörmäämisen ehkäisemiseksi merellä 1972 (SopS 30/1977)

¹³⁰ Liberian lipun alla purjehtinut säiliöalus Torrey Canyon haaksirikkoutui Britannian aluevesillä maaliskuussa 1967. Alus ajoi kivikkoon Land’s Endin ja Schillysaarten välillä. Onnettomuutta seuranneina viikkoina 120 000 tonnia öljyä levisi Britannian ja Ranskan rannikolle.

¹³¹ Vuoden 1973 kansainvälinen yleissopimus aluksista aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemiseksi (SopS 51/1983), jatkossa ”MARPOL”

¹³² Kansainvälinen merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskeva vuoden 1978 yleissopimus (SopS 22/1984)

¹³³ Kansainvälinen merenkulkujärjestö (IMO), www.imo.org

3. MIEHITTÄMÄTTÖMÄT ALUKSET

Merisodankäynnissä vahvemman osapuolen keskeisin tavoite on merenhallinnan saavuttaminen. Samaan aikaan heikompi osapuoli pyrkii kiistämään sen.¹³⁴ Merenhallinta on perinteisesti edellyttänyt ilma-, pinta- ja vedenalaisten ulottuvuuksien hallintaa. Yhdysvaltojen uusimman *Multi Domain Operations* -doktriinin mukaisesti perinteisten ulottuvuuksien rinnalle kytkeytyvät myös avaruus-, kyber- ja informaatioulottuvuudet. Eri ulottuvuuksien hallinta taas edellyttää tilanneymmärrystä. Pinnassa ja ilmassa tilanneymmärrys muodostetaan eri paikkatietolähtimien, tutkien, satelliittien, merivalvontalentokoneiden tai miehittämättömien ilma- ja pinta-alusten avulla. Uusien innovaatioiden avulla tilanneymmärrystä voidaan parantaa merkittävästi, mikä mahdollistaa kattavan ja reaaliaikaisen tilannekuvan etenkin kehityksen kärjessä oleville valtioille. Vedenalaisen tilanneymmärryksen osalta nykytila on haastavampi, koska pintaan ja ilmaan käytettäviä järjestelmiä ei voida hyödyntää pinnan alle. Miehittämättömien vedenalaisten alusten tarjoama potentiaali voikin parantaa vedenalaista tilanneymmärrystä merkittävästi. Pinnanalaisen läpinäkyvyyden parantuminen yhdistettynä pinnalla ja ilmassa toimiviin verkostoituneisiin järjestelmiin voi hankaloittaa sukellusveneidän liikkumista huomaamattomasti etenkin rajoitetuilla merialueilla, salmissa ja väyläkapeikoissa.¹³⁵

Merivoimat ovat maailmanlaajuisesti tunnistaneet miehittämättömien alusten potentiaalin ja tarpeen pysyä mukana niiden kehittämisessä. Merisodankäynti kuitenkin muuttuu hitaasti, ja muutos edellyttää kohtuullisen paljon aikaa testata uutta teknologiaa, löytää tapa integroida se osaksi olemassa olevaa joukkorakennetta sekä kehittää sille operatiiviset käyttöperiaatteet. Kun uusi teknologia todistetusti edesauttaa operatiivisten tavoitteiden saavuttamisessa, se integroidaan nopeasti osaksi merivoimia, jotta ne pysyvät mukana kehityksessä.¹³⁶

Kustannustehokkaiden miehittämättömien ilma-, pinta- ja vedenalaisten alusten hyödyntäminen merisodankäynnissä kiinnostaa sekä rikkaita että pienemmällä resursseilla operoivia valtioita. Miehittämättömät ilma-alukset ovat jo osoittaneet hyödyllisyytensä sodankäynnissä. Sen sijaan miehittämättömien pinta- ja vedenalaisten alusten osalta on monta kiveä vielä kääntämättä. Aluksen ja sitä kontrolloivan operaattorin välinen etäisyys muodostaa suuremman haasteen merellä kuin ilmassa. Pinta-alusten viesti- ja kommunikointiyhteydet voidaan ratkaista jo nykyisellä teknologialla, mutta pinnan alla ongelmat (suurien datamäärien lähettäminen ja reaaliaikaiset kommunikointiyhteydet) ovat toistaiseksi ratkaisematta. Alusten on kyettävä

¹³⁴ Milan Vego, *Exercising Control of the Sea: Theory and Practice*, Routledge, New York 2021

¹³⁵ Ian Bowers, Sarah Kirchberger, "Not so disruptive after all: The 4IR, navies and the search for sea control", *Journal of Strategic Studies*, VOL 44, NO. 4, 613-636, s.624

¹³⁶ Ian Bowers, *et al.*, *loc.cit.*, s.616

tuottamaan riittävästi energiaa propulsiolle sekä sensoreille, asejärjestelmille ja viestiyhteyksille. Suuret dieselmoottorit ja akut lisäävät alusten kokoa tai pienentävät hyötykuormaa. Ylipäätään korkean teknologian vieminen merelle ilman sitä huoltavaa henkilöstöä on haastavaa.

137

Miehittämättömien alusten on suoriuduttava lukuisista tehtävistä itsenäisesti. Tähän mennessä valmistettuja miehittämättömiä aluksia on kartoitettu RAND-tutkimuslaitoksen raportissa vuonna 2019.¹³⁸ Tutkijat ovat löytäneet avointen lähteiden perusteella yhteensä 297 miehittämättömää alusta, joita kehitetään tai käytetään tutkimuksen, teollisuuden tai puolustusteollisuuden aloilla. Luonnontieteellisen tutkimuksen osalta aluksia hyödynnetään laaja-alaisesti pohjankartoituksessa ja merentutkimuksessa arktisilla alueilla, jopa jääpeitteen alla. Offshore-teollisuus hyödyntää miehittämättömiä aluksia öljy- ja kaasukenttien etsinnässä sekä vedenalaisten putkistojen huoltamisessa. Sotateollisuuden osalta miehittämättömiä ratkaisuja kehitetään erityisesti pitkäkestoisiin ja vaikeissa olosuhteissa tapahtuviin tehtäviin.¹³⁹ Raportissa todetaan, että autonomian saavuttamiseksi miehittämättömät alukset rakentuvat kolmen kokonaisuuden ympärille: Järjestelmän ”aivoina” toimivat *algoritmit*, jotka nähdään tärkeimpänä osana järjestelmää, jotta ihmiset voidaan poistaa aluksilta. *Hyötykuorma* mahdollistaa aluksen kommunikoinnin ympäröivän maailman kanssa sekä avustaa ihmisiä heidän ollessaan mukana ketjussa. Viimeisenä ovat *lavetit*, jotka toimivat alustana algoritmeille ja hyötykuormalle.¹⁴⁰

Algoritmit

Algoritmit voidaan nähdä miehittämättömien alusten ja kaikkien muidenkin autonomisten järjestelmien ”aivoina”. Ne toimivat kaikkein tärkeimpinä rakennuspalikoina ihmisten poistamiseksi silmukasta tai alukselta. Tekoälyä voidaan pitää monimutkaisena ja edistyneenä algoritmina. RAND-tutkimuslaitoksen raportissa algoritmit eritellään miehittämättömän aluksen tehtävätaksonomian mukaan siten, että kokonaisuus koostuu viidestä tehtäväkategoriasta: *Merenkulkuun* liittyvät algoritmit mahdollistavat miehittämättömän aluksen tarkan paikanmäärityksen, siirtymisen lähtöpisteestä haluttuun määränpään, matkalla olevien esteiden kiertämisen ja toisiin aluksiin törmäämisen välttämisen. *Tutkimiseen* liittyvät algoritmit mahdollistavat vallitsevan ympäristön havainnoinnin etsimällä, tunnistamalla ja seuraamalla kohteita ja havaitsemalla niissä tapahtuvat muutokset. *Vaikuttamiseen* liittyvät algoritmit mahdollistavat

¹³⁷ Ian Bowers, *et al.*, *loc.cit.*, s.620

¹³⁸ Bradley Martin, *et al.*, *loc.cit.*

¹³⁹ Robert Veal, *et al.*, *loc.cit.*, s.2

¹⁴⁰ Bradley Martin, *et al.*, *loc.cit.*, s.8

kineettisen tai ei-kineettisen vaikutuksen tuottamisen. *Vastatoimiin* liittyvät algoritmit väistävät kineettisiä tai ei-kineettisiä uhkia ja palautuvat fyysisistä tai ohjelmistoperustaisista uhkista. Viimeisenä tehtäväkategoriana on *resurssien hallinta*, jonka tehtävänä on hallita aluksella olevia resursseja, pääsääntöisesti virranhallintaa. Vaikka autonominen navigointi on kehittynyt huomattavasti viime aikoina, algoritmit vaativat usein jatkuvaa räätälöintiä. Järjestelmät ovat myös GPS-riippuvaisia. GPS:n tarjoamaa paikkatietoa ei ole käytettävissä veden alla.¹⁴¹

Hyötykuorma

RAND-tutkimuksessa miehittämättömien alusten hyötykuormat on jaettu neljään kategoriaan: Navigointi, sensorit, kommunikaatio ja aseet. Navigoinnin osalta hyötykuormat tuottavat paikka-, nopeus- ja kiihtyvyydestietoa. Vedenalaisten alusten navigointitiedot eroavat merkittävästi pinnalla toimivien alusten navigointitiedoista, koska veden alla GPS-avusteinen navigointi on hyödytöntä. Muita navigointiin käytettäviä hyötykuormia ovat inertia ja akustinen paikannus. Sensorihyötykuormien tärkein tehtävä on kerätä dataa lavetille annetusta operaatiosta navigoinnin taustalla. Sensorit voivat tuottaa akustisia profiileja lähellä olevista kohteista, tutka- ja infrapunasormenjälkiä, elektro-optisia kuvia ja syvyystietoa merialueesta. Osa sensoreiden tuottamasta tiedosta voidaan käyttää hyväksi myös aluksen navigoinnissa. Oleellisimmat sensorit hyötykuorman osalta ovat kaikumittaimet, tutkat ja optiset sensorit. Kommunikaatioon liittyvät hyötykuormat mahdollistavat tiedon lähettämisen lavetilta operaattorille, keskitettyyn tiedostoon tai toiselle autonomiselle lavetille. Myös pinnalla ja veden alla toimivien lavettien kommunikointitavat vaihtelevat ympäristöstä johtuen. Kommunikointiin voidaan käyttää radiota, laseria, optisia kuituja, satelliittia tai akustisia menetelmiä. Aseiden osalta raportissa on tutkittu miinanetsintään soveltuva kalustoa, elektronisen sodankäynnin järjestelmiä sekä vedenalaisten alusten aseistamista. Miehittämättömien alusten aseistamiseen liittyvät vaatimukset ovat hyvin saman tapaisia kuin miehitettyjen alusten, joten jo olemassa olevia järjestelmiä voidaan hyödyntää myös miehittämättömillä aluksilla. Suurin asejärjestelmiin liittyvä haaste tulee olemaan niiden kontrollointi. Aseet ovat kauko-ohjattuja, ja operaattorin on tehtävä päätös tulenkäytöstä. Tämä tulee asettamaan haasteita myös kommunikoinnille ja viestiyhteyksille.¹⁴²

¹⁴¹ Bradley Martin, *et al.*, *loc.cit.*, s.8-14

¹⁴² Bradley Martin, *et al.*, *loc.cit.*, s.14-19

Lavetit

Vuoteen 2019 mennessä rakennetut tai suunnitteilla olevat miehittämättömät alukset ovat kooltaan verrattain pieniä. Yli puolet miehittämättömistä vedenalaisista aluksista on alle kymmenen jalan (3,3 metrin) pituisia, ja suurin osa miehittämättömistä pinta-aluksista on alle 20 jalan (6,6 metriä) pituisia. Pieni koko vaikuttaa oleellisesti aluksen hyötykuormaan eli tilaan aluksen sisällä ja kykyyn ottaa lastia alukselle sekä toiminta-aikaan.

Miehittämättömien alusten nopeus vaihtelee alukselle suunnitellun tehtävän mukaisesti. Pinta- tai vedenalaisen tilannekuvan luomiseen suunniteltujen alusten on pystyttävä liikkumaan seurattavien kohtien nopeudella, kun taas esimerkiksi miinantorjuntaan liittyvissä tehtävissä nopeudet ovat varsin pieniä. Miehittämättömien vedenalaisten alusten maksiminopeus on keskiarvollisesti 5,7 solmua ja miehittämättömien pinta-alusten maksiminopeus on keskiarvollisesti 22 solmua. Verrattaessa maksiminopeutta ja aluksen pituutta voidaan todeta, että aluksen nopeuden kasvaessa myös aluksen koko kasvaa. Aluksen kulkeminen maksiminopeudella kuluttaa merkittävästi energiaa sekä lyhentää toiminta-aikaa. Tästä johtuen normaali matkanopeus on useilla aluksilla jopa 70 % pienempi kuin maksiminopeus.¹⁴³

Miehittämättömien alusten toiminta-aika vaihtelee alukselle suunnitellun tehtävän mukaisesti, eikä pelkästään toiminta-aikaa tarkastelemalla voida tehdä johtopäätöksiä siitä, onko se riittävä, hyvä tai huono. Yli puolella raportissa mukana olleista aluksista toiminta-aika oli joko yhden vuorokauden tai vähemmän. Vain alle 20 %:lla aluksista toiminta-aika on yli viisi vuorokautta. Muutamia päiviä pidempään toiminta-aikaan kykenevät alukset ovat kooltaan pieniä, nopeudeltaan hitaita ja niillä on varsin pieni datanprosessointikyky. Tyypillisesti tällaiset alukset ovat miehittämättömiä vedenalaisia liitolaitteita (glider).¹⁴⁴

Toiminta-aikaan ja aluksen nopeuteen vaikuttaa merkittävästi valittu voimanlähde. Pinta- ja vedenalaisten alusten voimanlähteet eroavat toisistaan niin miehitetyissä kuin miehittämättömissäkin aluksissa. Akkuteknologia on selkeästi suosituin vaihtoehto vedenalaisissa aluksissa, koska dieselmoottorit ovat äänekkäitä eikä vedenalaisilla aluksilla ole mahdollisuutta hyödyntää tuuli- tai aurinkoenergiaa veden alla. Pinta-aluksissa diesel- ja bensiinimoottorit ovat suosittuja akkuteknologiaan verrattuna. Perinteisillä voimanlähteillä on ainakin toistaiseksi

¹⁴³ Bradley Martin, *et al.*, *loc.cit.*, s.21

¹⁴⁴ Bradley Martin, *et al.*, *loc.cit.*, s.24

helpompi saavuttaa suurempi huippunopeus. Toisaalta ne vaativat akkuteknologiaan verrattuna enemmän huoltamista, mikä muodostaa lisää haasteita miehittämättömille aluksille.

3.1 Miehittämättömät pinta-alukset

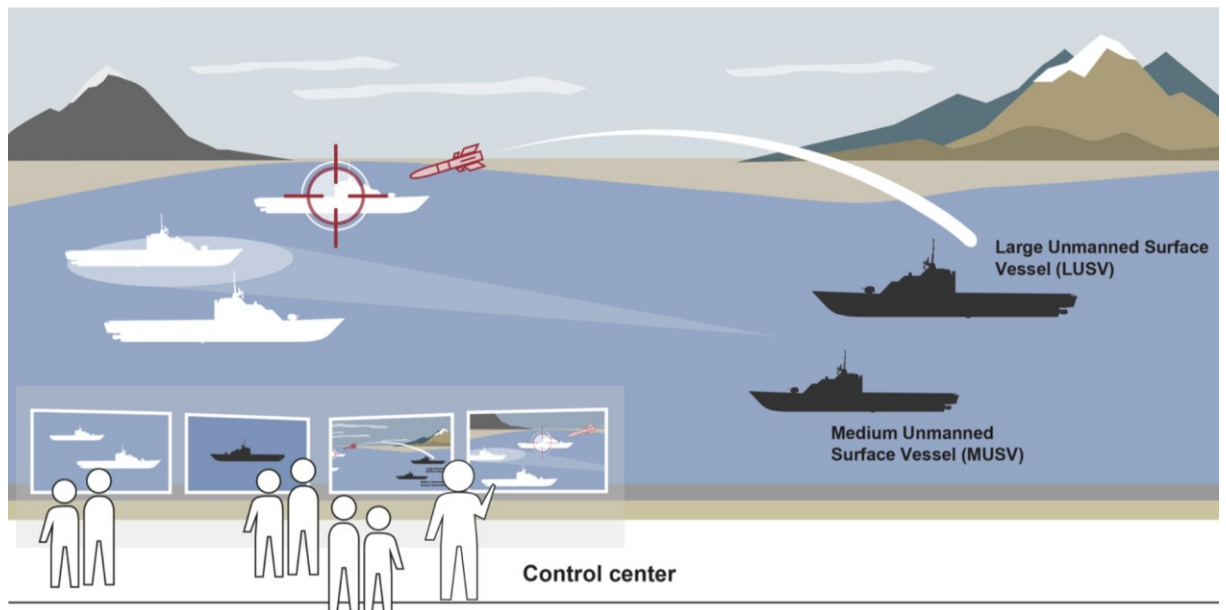
Yhdysvaltain laivastoministeriö julkaisi maaliskuussa 2021 strategia-asiakirjan useiden erityyppisten miehittämättömien järjestelmien integroimiseksi osaksi laivastoa ja sen merioperaatioita. Ministeriö sitoutui investoimaan kehittyneeseen autonomiaan, vahvoihin tietoverkkoihin ja miehittämättömiin järjestelmiin rakentaakseen käyttöliittymän, joka on koko laivaston käytössä. Strategia kattaa doktriinin, organisaation, harjoittelun, materiaalit, koulutukseen vaadittavan henkilöstön, palvelut ja toimintaperiaatteiden rakenteet ¹⁴⁵

Yhdysvaltojen laivasto ja puolustusministeriö ovat suunnitelleet uutta laivuekokoontaan vuodesta 2019 alkaen. Sen tavoitteena on hajauttaa laivaston suorituskyvyt useammalle eri lavetille sekä pyrkiä välttämään tilannetta, jossa yksittäisistä laveteista muodostuisi liian arvokkaita maaleja. Laivasto suunnittelee rakentavansa kahdentyyppisiä miehittämättömiä pinta-aluksia: suuria kevyesti miehitettyjä tai autonomisia aluksia (Large Unmanned Surface Vehicles, LUSV), jotka toimivat ohjuslavetteina pintataisteluosastolle, ja keskikokoisia miehittämättömiä aluksia (Medium Unmanned Surface Vehicles, MUSV), jotka toimivat isäntinä sensoreille ja muille pienemmille hyötykuormille. Pitkän aikavälin rakennussuunnitelman mukaan tulevaisuuden laivueet sisältäisivät 27 – 153 suurta miehittämättömää pinta-alusta (LUSV).¹⁴⁶ Näiden satamasta tehtävään lähetettävien miehittämättömien alusten lisäksi laivaston kokoonpanoon tulisi kuulumaan pienempiä miehittämättömiä aluksia, jotka toimivat miehitetyiltä aluksilta tai sukellusveneiltä. Niiden tarkoituksena on kasvattaa miehitettyjen alusten toiminta-alueita.¹⁴⁷

¹⁴⁵ Department of the Navy, *Department of the Navy Unmanned Campaign Framework*, 2021

¹⁴⁶ Report to Congress on the Annual Long-Range Plan for Construction of Naval Vessels for Fiscal Year 2023, Washington, April 2022

¹⁴⁷ Ronald O'Rourke, *Navy Large Unmanned Surface and Undersea Vehicles: Background and issues for Congress*, Congressional Research Service Report, R45757, 2022, s.2



Kuva 4. Kuvitteellinen kuvaus miehittämättömien alusten operaatiosta¹⁴⁸

Suurten ja keskikokoisten miehittämättömien alusten (LUSV, MUSV) kehitysohjelmia viedään eteenpäin prototyyppien avulla. Yhdysvaltain puolustusministeriön alainen strategisten suorituskykyjen osasto (Strategic Capabilities Office, SCO) kehitti miehittämättömiä aluksia *Ghost Fleet* -nimeä kantavan laivueen voimin. *Ghost Fleet* -laivueessa suuria miehittämättömiä aluksia kehitettiin *Overload*-projektissa, johon kuuluivat prototyyppialukset USV Ranger ja USV Nomad. Keskikokoisia miehittämättömiä aluksia edustivat prototyyppialukset Sea Hunter ja Seahawk. Yhdysvaltain merivoimat perusti toukokuussa 2019 pintatorjunnan kehittämiseen suunnatun laivueen, joka alun perin koostui Zumwalt-luokan hävittäjästä ja yhdestä Sea Hunter-prototyyppistä. Tammikuussa 2022 neljä *Overload*-projektin miehittämättömä alusta siirrettiin merivoimiin, ja niiden kehitystoimintaa jatketaan pintatorjunnan kehittämiseen suunnatussa laivueessa.¹⁴⁹

Suuret miehittämättömät alukset (LUSV)

Suuret miehittämättömät alukset ovat 60 – 90 metriä pitkiä, ja niiden uppouma tulee olemaan noin 1000 – 2000 tonnia. Vertailun vuoksi Hämeenmaa-luokan alusten uppouma on 1300 tonnia. Laivasto haluaa suurten miehittämättömien alusten olevan valmistuskustannuksiltaan edullisia, pitkän toimintasäteen omaavia ja modulaarisia aluksia, jotka voidaan varustaa useilla eri hyötykuormilla. Ne tultaneen varustelemaan pintatorjuntatehtäviin meritorjuntaohjuksilla sekä mereltä maalle ammuttavilla ohjuksilla. Jokainen alus voitaisiin varustaa 16 – 32 siiloista

¹⁴⁸ United States Government Accountability Office, *Report to Congressional Committees*, GAO-22-104567 Uncrewed Maritime Systems, Washington, April 2022

¹⁴⁹ Ronald O'Rourke, *op.cit.*, s.3, Justin Katz, SCO ends Project Overload, shifts unmanned vessels to Navy, *Breaking Defense*, January 12, 2022

laukaistavalla ohjuksella. Vaikka alukset ovat nimensä mukaisesti miehittämättömiä, niihin tul-taneen sisällyttämään optio pienelle miehistölle, ainakin kehitysohjelman alkuvaiheessa.¹⁵⁰



Kuva 5. Overload-kehitysohjelman miehittämättömien alusten prototyypit Ranger ja Nomad Yhdysvaltojen länsirannikolla¹⁵¹

Suuret miehittämättömät alukset kykenevät toteuttamaan viikkojen pituisia operaatioita, ylittämään valtameriä ja operoimaan yhdessä lentotuki-, maihinnousu- ja pintataistelualusosastojen kanssa. Alukset kykenevät autonomiseen navigointiin, reittien suunnitteluun ja noudattamaan meriteiden sääntöjä (COLREGS) väistämistilanteissa. Alusten tehtävät tullaan kuitenkin toteuttamaan puoliautonomisesti ”human in-the-loop” (operaattorin jatkuva tai lähes jatkuva valvonta tai kontrolli) tai valvotusti ”human on-the-loop” (autonominen toiminta, joka kehottaa operaattoria tekemään jonkin toimenpiteen) -periaatteella. Alusten johtamisjärjestelmää tullaan operoimaan ja kontrolloimaan joko mereltä toiselta miehitettyltä alukselta tai rantaan sijoitetulta asemalta. Alukset eivät kykene autonomisesti laukaisemaan hyötykuormaansa tai noudattamaan havainnosta vaikutukseen -toimintaketjua ilman ihmistä osana päätöksentekoketjua. Alukset tulevat olemaan avainasemassa laivaston uudessa ”hajautetut merioperaatiot”¹⁵² -konseptissa, jossa ne täydentävät miehitettyjä aluksia edullisena nopean valmiuden joukkona, pienentäen ihmishenkien menettämisen riskiä.¹⁵³

Keskikoiset miehittämättömät alukset (MUVS)

Keskikoiset miehittämättömät alukset ovat 14 – 48 metriä pitkiä, ja niiden uppouma on noin 500 tonnia. Vertailun vuoksi Hamina-luokan alusten uppouma on 250 tonnia. Laivasto haluaa

¹⁵⁰ Ronald O’Rourke, *op.cit.*, s.5

¹⁵¹ Ronald O’Rourke, *op.cit.*, s.6

¹⁵² Distributed Maritime Operations (DMO)

¹⁵³ Ronald O’Rourke, *op.cit.*, s.7-12

niiden olevan valmistuskustannuksiltaan edullisia, pitkän toimintasäteen omaavia ja modulaarisia aluksia, jotka voidaan varustaa useilla eri hyötykuormilla. Alustavaksi hyötykuormaksi on suunniteltu tiedustelu-, valvonta- ja tunnistustehtäviin (ISR) sekä elektroniseen sodankäyntiin soveltuvia järjestelmiä, jotka mahtuisivat 40-jalkaisen merikontin mittojen sisään.¹⁵⁴ Esimerkiksi tulenkäyttötilanteessa keskikokoiset miehittämättömät alukset mahdollistaisivat ulkopuolisen maalinosoituksen joko miehitetylle alukselle tai suurelle miehittämättömälle alukselle. Yhdysvaltojen laivasto julkaisi heinäkuussa 2020 sopimuksen L3 Technologies -yrityksen kanssa. Tavoitteena on rakentaa ensimmäinen keskikokoisen miehittämättömän aluksen prototyyppiin vuoden 2023 loppuun mennessä. Sopimus sisältää option kahdeksan vastaavan aluksen rakentamiselle.¹⁵⁵



Kuva 6. Taiteilijan näkemys keskikokoisesta miehittämättömästä aluksesta¹⁵⁶

Keväällä 2022 Yhdysvaltojen laivaston operaatiopäällikkö amiraali Mike Gliday kuitenkin totesi, että keskikokoisten miehittämättömien alusten hankintaa on arvioitava uudelleen. On mahdollista, että suorituskykyvajeet voidaan täyttää myös muilla pienemmillä miehittämättömillä aluksilla, sen sijaan että rakennetaan suuria ja kalliita aluksia.¹⁵⁷ Laivaston pitkän aikavälin rakennussuunnitelmassa ei ole suunnitteilla yhdenkään keskikokoisen miehittämättömän aluksen rakentamista vuosille 2023 – 2027.¹⁵⁸

¹⁵⁴ Ronald O'Rourke, *op.cit.*, s.12-14

¹⁵⁵ Sam LaGrone, Navy Awards Contract for First Vessel In Its Family of Unmanned Surface Vehicles, *USNI News*, July 14, 2020

¹⁵⁶ L3Harris Technologies, Richard R. Burgess, "Navy's Medium USV to Be Based on Commercial Vehicle", *Seapower*, august 19, 2020

¹⁵⁷ ks. esim Saildrone Explorer Unmanned Surface Vessel (USV), *Naval Technology*, February 2022

¹⁵⁸ Report to Congress on the Annual Long-Range Plan for Construction of Naval Vessels for Fiscal Year 2023, Washington, April 2022, Sam LaGrone, Navy Rethinking Medium Unmanned Surface Vehicle After Middle East Tests, Says CNO Gilday, *USNI News*, April 28, 2022

3.2 Miehittämättömät vedenalaiset alukset

Osana uutta laivuekokoonpanoa Yhdysvaltojen laivasto suunnittelee rakentavansa suuria miehittämättömiä vedenalaisia aluksia (Extra-Large Unmanned Undersea Vehicles, XLUUV). Projekti tunnetaan myös Orca XLUUV -ohjelmanä. Laivasto määrittelee suuren miehittämättömän vedenalaisen aluksen halkaisijaltaan yli 84 tuuman alukseksi, mikä tarkoittaa sitä, että niitä ei voi laukaista nykyisten käytössä olevien sukellusveneiden torpedoputkesta. Alukset siis kuljetetaan operaatioalueen läheisyydessä olevaan satamaan ja lähetetään tehtävään satamasta.¹⁵⁹

Ensimmäiset viisi alusta rahoitetaan laivaston tutkimus- ja kehitysrahaston kautta. Rahoitus myönnettiin vuonna 2019. Kilpailutuksen jälkeen toimittajaksi valikoitui Boeing, joka valmistaa, testaa ja toimittaa alukset ja niihin liittyvät tukielementit. Vuoden 2023 rakennussuunnitelman mukaisesti vuonna 2024 valmistuu yksi alus, vuonna 2025 yksi alus, vuonna 2026 kaksi alusta ja vuonna 2027 kaksi alusta.¹⁶⁰ Pitkän aikavälin rakennussuunnitelman mukaan tulevaisuuden laivueet sisältäisivät 18 – 51 suurta miehittämättömää vedenalaista alusta.¹⁶¹



Kuva 7. Orca XLUUV -prototyyppi¹⁶²

Boeing Orca XLUUV -miehittämättömät vedenalaiset alukset perustuvat Boeing Echo Voyager -malliin, mutta tulevat eroamaan siitä tietyiltä osin. Echo Voyager on noin 15 metriä pitkä ja noin 2,5 metriä leveä. Aluksen paino ilmassa on 50 tonnia ja toimintasäde sukelluksissa on 150 meripeninkulmaa. Toimintasädettä voidaan kasvattaa jopa 6500 meripeninkulmaan lataamalla akkuja pintakulussa dieselgeneraattoreilla. Aluksen rungon keskelle voidaan sijoittaa noin 10

¹⁵⁹ Ronald O'Rourke, *op.cit.*, s.15

¹⁶⁰ Ronald O'Rourke, *op.cit.*, s.16

¹⁶¹ Report to Congress on the Annual Long-Range Plan for Construction of Naval Vessels for Fiscal Year 2023, Washington, April 2022

¹⁶² Naval News Staff, US Navy's ORCA XLUUV 64% Over Budget, 3 Years Late, *Naval News*, 29 Sep 2022

metrin pituinen ja tilavuudeltaan noin 600 kuution kokoinen hyötykuorma, jolloin aluksen kokonaispituus kasvaa 26 metriin.¹⁶³

Laivaston tavoitteena on, että Orca XLUUV pystyy mukautumaan sille suunnitellun tehtävän mukaisesti esimerkiksi tiedusteluun ja valvontaan sekä vedenalaiseen ja elektroniseen sodankäyntiin. Aluksen pääasejärjestelmäksi on suunniteltu merimiinoja. Yhdysvallat on perinteisesti käyttänyt miehitettyjä sukellusveneitä sellaisilla alueilla, missä pinta- tai ilma-alukset eivät voi operoida. Sukellusveneiden tehtävänä on ollut esimerkiksi kerätä tiedustelutietoa ja suorittaa valvontaa. Etenkin puolustetulla alueella suoritettava tiedustelutehtävä on riskialtis sukellusveneen miehistölle ja edellyttää sukellusveneen sitomista yhteen tehtävää pitkäksi aikaa. Yhdysvallat haluaa suorittaa vastaavia tiedustelutehtäviä myös tulevaisuudessa, mutta pienemmillä kustannuksilla ja riskeillä. Miehitämättömät vedenalaiset alukset tarjoavat kustannustehokkaan vaihtoehdon tehtävän suorittamiseksi, mutta pitkien siirtymisien ja pitkäkestoisten tehtävien johdosta tehtäviin soveltuvat ainoastaan suuret miehitämättömät vedenalaiset alukset.¹⁶⁴

¹⁶³ The Boeing Company, Echo Voyager Extra Large Unmanned Undersea Vehicle -tuotelehti

¹⁶⁴ Bradley Martin, *et al.*, *loc.cit.*, s.34-36

4. MIEHITTÄMÄTTÖMIEN ALUSTEN OIKEUDELLINEN ASEMA

Miehittämättömien alusten luokittelu vaikuttaa merkittävästi siihen, miten ne voivat operoida eri merialueilla ja miten muut valtiot suhtautuvat niihin. Mikäli ne ovat aluksia, niitä koskevat samat oikeudet ja velvollisuudet kuin muutakin kansainvälistä merenkulkua. Mikäli ne eivät ole aluksia, ne eivät myöskään voi olla sota-aluksia, eivätkä ne siten ole oikeutettuja koskemattomuuteen toisen valtion toimenpiteitä kohtaan. Aseellisessa selkkauksessa vain sota-alukset voivat suorittaa hyökkäystoimia vihollisen kohteisiin. Mikäli miehittämättömät alukset eivät ole aluksia tai sota-aluksia mutta niitä käytetään aseelliseen toimintaan, ne ovat kuitenkin sodankäynnin keinoja. Aseille tai asejärjestelmille tulee suorittaa ennen niiden käyttöönottoa oikeudellinen tarkastus, jolla varmistetaan, ettei käyttöönotettava sodankäynnin keino tuota tarpeetonta kärsimystä.

Tässä luvussa selvitetään, täyttävätkö miehittämättömät alukset kansainvälisen oikeuden mukaisen määritelmän aluksesta, sota-aluksesta, aseesta tai asejärjestelmästä, eli vastataan alatutkimuskysymyksiin yksi, kaksi ja neljä. Aluksen määrittelemiseksi ensimmäisessä alaluvussa käsitellään merioikeusyleissopimusta ja kansainvälisen merenkulkujärjestön laatimaa sääntelykehystä sekä siinä tulevana vuosina tapahtuvaa kehitystä. Sota-aluksen määrittelemiseksi toisessa alaluvussa käsitellään merioikeusyleissopimuksen lisäksi sodan oikeussääntöjä ja tapaoikeutta. Alaluvussa huomioidaan myös valtiokäytännöt miehittämättömien alusten suhteen. Viimeisessä alaluvussa verrataan jo käytössä olevia laillisia asejärjestelmiä ja niiden ominaisuuksia miehittämättömiin aluksiin sodan oikeussääntöjen näkökulmasta.

Lippuvaltioperiaate

Kansainvälisen oikeuden mukaan aluksella sovelletaan lähtökohtaisesti sen lippuvaltion lakia. Lippuvaltio vastaa kaikesta, mitä sota-alus tai muu valtionalus tekee tai aiheuttaa. Lippuvaltion vastuu perustuu vahvasti kansainväliseen tapaoikeuteen mutta on myös sisällytetty merioikeusyleissopimukseen ja valtioiden kansallisiin lakeihin. Usein sanotaan, että aluksen kansi on osa sitä valtioita, jonka lipun alla alus purjehtii. Periaatteessa näin onkin, mutta aluksen lähestyessä rannikkoa rantavaltion oikeudet kasvavat. Aavalla merellä kauppa-alusten ja valtionalusten suvereniteettiin voidaan puuttua ainoastaan, mikäli niiden epäillään harjoittavan merirosvoutta tai orjakauppaa, lähettävän luvattomia radiolähetyskiä, purjehtivan ilman kansallisuutta tai

käyttävän vierasta lippua.¹⁶⁵ Talousvyöhykkeellä alusten velvollisuudet lisääntyvät, ja niiden tulee ottaa huomioon rantavaltion oikeudet ja velvollisuudet sekä noudattaa niitä lakeja ja määräyksiä, jotka rantavaltio on merioikeusyleissopimuksen puitteissa asettanut.¹⁶⁶ Aluemerellä kauppa-aluksen suorittaessa viatonta kauttakulkua rantavaltiolla on oikeus rikosoikeudelliseen lainkäyttövaltaan, mikäli rikoksen seuraukset kohdistuvat rantavaltioon tai häiritsevät rantavaltion rauhaa, aluksen päällikkö tai diplomaattiedustaja on pyytänyt paikallisen viranomaisen apua tai kun kyse on huumausainekaupasta.¹⁶⁷ Muuten aluemerellä ja sisäisillä aluevesillä noudatetaan rantavaltion asettamia lakeja ja määräyksiä. Kansainvälisen oikeuden mukaan sotaluokset ja muut ei-kaupallisiin tarkoituksiin käytettävät valtion alukset ovat kuitenkin oikeutettuja koskemattomuuteen toisen valtion toimenpiteitä kohtaan.¹⁶⁸

4.1 Ovatko miehittämättömät alukset ”aluksia”?

Kansainvälisestä merioikeudesta puuttuu selkeä määritelmä aluksesta tai laivasta. Yhdistyneiden kansakuntien merioikeusyleissopimuksessa käytetään molempia termejä¹⁶⁹, mutta kumpakaan ei määritellä sen tarkemmin. Kansainvälisen merenkulkujärjestön laatimissa yleissopimuksissa alus on määritelty monitahoisesti. Meriteiden säännöissä¹⁷⁰ aluksella tarkoitetaan ”jokaista uivaa laitetta, myös alusta ilman uppoamaa sekä vesilentokonetta, jota käytetään tai voidaan käyttää vesitse tapahtuvaan kuljetukseen”.¹⁷¹ MARPOL-yleissopimuksessa¹⁷² aluksella tarkoitetaan ”mitä tahansa meriympäristössä toimivaa vesikulkuneuvoa ja käsittää kanto-siipialukset, ilmatyynyalukset, veden alla käytettävät alukset, kelluvat alukset ja kiinteät tai kelluvat alustat”.¹⁷³ SOLAS-yleissopimuksessa ei myöskään määritellä alusta tarkemmin, mutta sopimuksessa veloitetaan allekirjoittaneita lippuvaltioita varmistamaan, että niiden lippua

¹⁶⁵ UNCLOS, artikkelit 100-110, artikla 9: ”1. Yhteentörmäyksessä tai muussa merenkulkuonnettomuudessa, johon alus joutuu aavalla merellä ja joka asettaa aluksen päällikön tai muun aluksen palveluksessa olevan henkilön rikosoikeudellisesti tai kurinpidollisesti vastuuseen, rikosoikeudelliseen tai kurinpidolliseen menettelyyn tällaista henkilöä vastaan saa ryhtyä vain lippuvaltion, jonka kansalainen hän on, oikeus- tai hallintoviranomaisen edessä. 2. Kurinpitoasiassa vain sillä valtiolla, joka on antanut kapteeninkirjan, pätevyyskirjan tai lupatodistuksen, on oikeus asianmukaisen oikeuskäsittelyn jälkeen peruuttaa tällaiset todistukset ja luvat siinäkin tapauksessa, että todistuksen tai luvan haltija ei ole sen kansalainen. 3. Minkään muun kuin lippuvaltion viranomaiset eivät saa määrätä alusta pidätettäväksi edes tutkimuksia varten.”

¹⁶⁶ UNCLOS, artikla 58

¹⁶⁷ UNCLOS, artikkelit 27-28

¹⁶⁸ Jouni Honkala, *op.cit.*, s.68-72

¹⁶⁹ UNCLOS, termi ”alus” esiintyy 333 kertaa ja termi ”laiva” 11 kertaa, Tässä tutkimuksessa käytetään termiä alus, kattamaan molemmat termit.

¹⁷⁰ Yleissopimus kansainvälisistä säännöistä yhteentörmäämisen ehkäisemiseksi merellä 1972 (SopS 30/1977

¹⁷¹ Yleissopimus kansainvälisistä säännöistä yhteentörmäämisen ehkäisemiseksi merellä 1972 (SopS 30/1977), sääntö 3(a)

¹⁷² Vuoden 1973 kansainvälinen yleissopimus aluksista aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemiseksi (SopS 51/1983)

¹⁷³ MARPOL, artikla 2(4)

*kantavat alukset noudattavat ainakin sopimuksen yleisiä vaatimuksia.*¹⁷⁴ Mikään sopimuksista ei yksiselitteisesti kiellä määrittelemästä miehittämättömiä aluksia ”aluksiksi”. Toisaalta ei myöskään voida todeta, että ne yksiselitteisesti ottaisivat huomioon miehittämättömät alukset. Etenkin merioikeusyleissopimuksen velvoittavuutta miehittämättömiin aluksiin voidaan pitää kiistanalaisena, koska sopimus on kirjoitettu siitä lähtökohdasta, että alukset on miehitetty.

Yhdistyneiden kansakuntien merioikeusyleissopimus

Yhdistyneiden kansakuntien merioikeusyleissopimus on tärkein yksittäinen julkisen merioikeuden alan kansainvälinen sopimus, jonka on ratifioinut 168 osapuolta.¹⁷⁵ Sopimusta on kutsuttu jopa ”meren perustuslaiksi”, koska se säätelee miltei kaikkea mereen liittyvää. Sopimus tuli voimaan kansainvälisesti 16.11.1994 ja Suomen osalta 21.7.1996.¹⁷⁶ Merioikeusyleissopimuksen näkökulmasta luokittelu alukseksi tai laivaksi on tärkeää, koska siihen kirjoitetut oleelliset merenkulkuun liittyvät oikeudet ja velvollisuudet koskettavat vain aluksia tai laivoja, eivät mitä tahansa merellä liikkuvia laitteita.

Merioikeusyleissopimuksen artiklan 94 mukaisesti ”*jokaisen valtion tulee tehokkaasti käyttää lainkäyttö- ja valvontavaltaansa hallinnollisissa, teknisissä ja sosiaalisissa kysymyksissä sellaisiin aluksiin nähden, jotka käyttävät sen lippua*”. Artikla 94 (3) edellyttää lippuvaltion ryhtyvän riittäviin toimenpiteisiin merenkulunturvallisuuden takaamiseksi, alusten miehittämisen ja miehistön koulutuksen osalta. Artiklan 94 (4) mukaisesti lippuvaltion velvollisuutena on varmistua muun muassa:

”b) että jokainen alus on sellaisen päällikön ja päällystön valvonnassa, jolla on asianmukainen pätevyys varsinkin merimiestäidoissa, merenkulussa, viestiyhteyksien hoidossa ja koneenkäytössä ja että miehistön pätevyys ja lukumäärä vastaavat aluksen tyyppiä, kokoa, koneita ja varusteita;

*c) että päällikkö, päällystö ja asianmukaisessa määrin miehistö tuntevat täysin asianomaiset ihmishengen turvallisuutta merellä, yhteentörmäysten estämistä, meriympäristön pilaantumisen ehkäisemistä, vähentämistä ja valvontaa sekä radioyhteyksien ylläpitoa koskevat kansainväliset määräykset ja että heitä vaaditaan noudattamaan niitä.”*¹⁷⁷

¹⁷⁴ SOLAS, artikla II

¹⁷⁵ Oceans & Law of the sea, United Nations, www.un.org/depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm

¹⁷⁶ Yhdistyneiden kansakuntien merioikeusyleissopimus (SopS 50/1996), 10 päivänä joulukuuta 1982 tehdyn Yhdistyneiden kansakuntien merioikeusyleissopimuksen XI osan soveltamiseen liittyvä sopimus, 6 artikla, Asetus Yhdistyneiden kansakuntien merioikeusyleissopimuksen ja sen XI osan soveltamiseen liittyvän sopimuksen voimaansaattamisesta sekä näiden eräiden määräysten hyväksymisestä annetun lain voimaantulosta (SopS 50/1996)

¹⁷⁷ UNCLOS, artikla 94(4) b-c

Viimeisenä 94(5) artiklassa todetaan, että lippuvaltion ”*tulee noudattaa yleisesti hyväksytyjä kansainvälisiä määräyksiä, menettelyjä ja käytäntöä sekä kaikin tarvittavin tavoin varmistaa, että ne otetaan huomioon*”. Merioikeusyleissopimus ei siis aseta tarkkoja velvoitteita lippuvaltiolle mutta viittaa abstrakteihin, muutoksessa oleviin kansainvälisiin sääntöihin, jotka mahdollistavat teknologian kehittymisen sisällytettäväksi sopimusjärjestelmään.¹⁷⁸

Merioikeusyleissopimuksen 94 artikla asettaa useita haasteita miehittämättömien alusten nimitämiselle aluksiksi. Simon McKenzie pohtii artikkelissaan “When is a Ship a Ship?”, miten voidaan varmistua siitä, että miehittämätön alus on päällikön ja päällystön valvonnassa tai että heillä on asianmukaiset pätevyudet. Miten voidaan täyttää miehistöä koskevat vaatimukset, jos aluksella ei ole miehistöä? Mikäli merioikeusyleissopimuksen mukainen oletamus siitä, että aluksella on oltava päällikkö ja miehistö, tulkitaan ehdottomaksi tekijäksi, miehittämättömät alukset eivät ole aluksia, eikä niiden voida katsoa olevan velvoitettuja noudattamaan merioikeusyleissopimuksen sääntöjä. Toisaalta artiklan perimmäisenä tarkoituksena kuitenkin on merenkulun turvallisuuden takaaminen sekä rannikkovaltioiden kannalta mahdollisuus asettaa päällikkö tarvittaessa rikosoikeudelliseen vastuuseen eikä niinkään päällikön fyysinen olinpaikka.¹⁷⁹ Myös Andrew Norrisin mukaan merioikeusyleissopimuksen artikla 94 on merkittävä haaste miehittämättömien alusten kategorisoimiseksi aluksiksi, koska yleissopimus on selkeästi kirjoitettu miehitetyille aluksille. Valtiot eivät voi välttyä artiklan 94 asettamilta vaatimuksilta operoidessaan miehittämättömillä aluksilla. Nykyistä oikeussääntöä tai sen osia täytyy muuttaa, jotta se mahdollistaa miehittämättömien alusten toiminnan. Toisaalta sopimuksessa ei myöskään yksiselitteisesti todeta, että päällikön ja miehistön tulisi olla fyysisesti aluksella. Artiklan 94 vaatimukset voitaisiin periaatteessa täyttää operaattorilla, joka kauko-ohjaa miehittämätöntä alusta, kuten on toimittu miehittämättömien ilma-alusten kohdalla jo pitkään.¹⁸⁰

Luultavasti oikea tulkinta on se, että aluksen määrittely on jätettävä jokaisen yksittäisen valtion päätettäväksi, kuten Robert Veal, Michael Tsimplis ja Andrew Serdy toteavat artikkelissaan ”The Legal Status and Operation of Unmanned Maritime Vehicles”. Merioikeusyleissopimus määrää vain valtioiden välisistä oikeuksista, ja sen tavoitteena on rajata valtioiden oikeuksia ja velvollisuuksia siitä, miten ”alukset” määritellään kansallisessa lainsäädännössä. Kukin valtio sopii muiden sopimusvaltioiden kanssa, mitä oikeuksia kyseisen valtion kaupallisilla ja sota-

¹⁷⁸ Simon McKenzie, *loc.cit.*, s.17

¹⁷⁹ Simon McKenzie, *loc.cit.*, s.11-18

¹⁸⁰ Andrew Norris, *op.cit.*, s.26-27

aluksilla on. Tästä johtuen aluksen määritelmän etsiminen merioikeusyleissopimuksesta on harhaanjohtavaa.¹⁸¹ Merioikeusyleissopimuksen 91 artiklassa todetaan:

*”Jokaisen valtion tulee määrätä ne ehdot, joilla alukset saavat sen kansallisuuden, joilla ne rekisteröidään sen alueella ja joilla niillä on oikeus käyttää sen lippua. Aluksilla on sen valtion kansallisuus, jonka lippua niillä on oikeus käyttää. Valtion ja aluksen välillä tulee olla todellinen yhteys.”*¹⁸²

Oletettavasti ainakin yksi valtion määräämistä ehdoista on sellainen, jossa määritetään, onko kyseinen alus todella lippuvaltion lain mukainen ”alus”. On kuitenkin todettava, että merioikeusyleissopimusta laadittaessa miehittämättömien alusten kehitys oli hyvin alkuvaiheessa eikä niiden käytön asettamista haasteista todennäköisesti keskusteltu. Miehittämättömien alusten tai autonomisen teknologian kehitystä ei kuitenkaan voida poissulkea vain sen takia, että siitä ei ole avoimesti keskusteltu laadittaessa merioikeusyleissopimusta.¹⁸³

Valtiosopimusoikeutta koskevan yleisen tulkintasäännön mukaisesti ”valtiosopimusta on tulkittava vilpittömässä mielessä ja antamalla valtiosopimuksessa käytetyille sanonnoille niille kuuluvassa yhteydessä niiden tavallinen merkitys, sekä valtiosopimuksen tarkoituksen ja päämäärän valossa”.¹⁸⁴ Robert Veal, Michael Tsimplis ja Andrew Serdy toteavat, että mikäli merioikeusyleissopimuksen tavoitteena oli kehittää valtamerille oikeudellinen kehys, joka sisältää kansallisesti määriteltyjen ”alusten” toiminnan muiden valtioiden lainkäyttövaltaan kuuluvilla alueilla sekä kansallisen lainkäyttövallan ulkopuolella, niin siinä tapauksessa miehittämättömien alusten sisällyttäminen jokaisen yksittäisen valtion määritelmään tukee sopimuksen tarkoitusta ja päämäärää.¹⁸⁵ Toisaalta valtiosopimusta tulkittaessa tulee ottaa huomioon ”jokainen myöhempi valtiosopimusta sovellettaessa noudatettu käytäntö, joka osoittaa osapuolten välisen yhteisymmärryksen valtiosopimuksen tulkinnasta”.¹⁸⁶ Mikäli osa valtiosta määrittelee miehittämättömät alukset ”aluksiksi”, tulkintasäännöt mahdollistavat niiden oikeuksien kyseenalaistamisen toisen valtion toimesta sisäisillä aluevesillä, aluemerellä sekä miehittämättömien alusten suorittaessa viatonta, esteetöntä tai saaristovesien kauttakulkua. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että merioikeusyleissopimus nykyisessä muodossaan mahdollistaa miehittämättömien alusten turvallisen operoinnin ainoastaan jokaisen rantavaltion omalla alueella.

¹⁸¹ Robert Veal, Michael Tsimplis and Andrew Serdy, “The Legal Status and Operation of Unmanned Maritime Vehicles”, *Ocean Development & International Law*, 2019 s.27

¹⁸² UNCLOS, artikla 91

¹⁸³ Robert Veal, *et al.*, *loc.cit.*, s.6

¹⁸⁴ Valtiosopimusoikeutta koskeva Wienin yleissopimus (SopS 33/1980), artikla 31(1)

¹⁸⁵ Robert Veal, *et al.*, *loc.cit.*, s.6

¹⁸⁶ Valtiosopimusoikeutta koskeva Wienin yleissopimus (SopS 33/1980), artikla 31(3)(b)

Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) yleissopimukset

Yhdistyneiden kansakuntien alaisen kansainvälisen merenkulkujärjestön tärkein tehtävä on luoda merenkulkualalle sääntelykehys, joka on oikeudenmukainen ja tehokas sekä yleisesti hyväksytty. Sääntelykehys takaa turvallisen merenkulun ja estää varustamoiden taloudellisten säästöjen etsimisen turvallisuuden ja ympäristötekijöiden kustannuksella. Miehittämättömien alusten operointia koskevat etenkin yhteentörmäämisen ehkäisemiseksi laadittu COLREGS-yleissopimus, ihmishenkien turvallisuutta käsittelevä SOLAS-yleissopimus sekä merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskeva STCW-yleissopimus.

Meriteiden säännöt (COLREG)

Yleissopimus kansainvälisistä säännöistä yhteentörmäämisen ehkäisemiseksi merellä 1972 määrittää meriteiden säännöt.¹⁸⁷ Näiden kansainvälisen merenkulkujärjestön laatimien meriteiden sääntöjen keskeisin tavoite on onnettomuuksien ja yhteentörmäysten välttäminen. Säännöt koskevat tähytystä, turvallista nopeutta, toimenpiteitä yhteentörmäämisen välttämiseksi, ah-taita kulkuväyliä, ohittamista ja väistämisvelvollisuuksia. Myös sota-alus on rauhan aikana velvollinen noudattamaan kansainvälisiä meriteiden sääntöjä Suomen alueella, kansainvälisillä merialueilla ja toisen valtion alueella. Meriteiden säännöissä on poikkeuksia sota-alusten osalta. Nämä kuitenkin koskevat ainoastaan kulkuvaloja, merkkikuvioita ja äänimerkinantoa.¹⁸⁸

Yleissopimuksen toista sääntöä voidaan pitää koko sopimuksen kannalta tärkeimpänä, koska se korostaa vastuuta, hyvää merimiestapaa ja sääntöjen noudattamista kokonaisuutena:

”a) Nämä säännöt eivät vapauta alusta tai sen isäntää, päällikköä tai laivaväkeä seuraamuksista, jotka ovat johtuneet näiden sääntöjen noudattamatta jättämisestä taikka merimiestavan tai tapaukseen liittyvien erityisten olosuhteiden edellyttämän varotoimen laiminlyömisestä.

b) Näitä sääntöjä tulkittaessa ja sovellettaessa on kiinnitettävä asianmukaista huomiota kaikkiin navigoimisen ja yhteentörmäämisen vaaroihin sekä kaikkiin erityisiin asiahaaroihin, niihin luettuina kysymyksessä olevien alusten rajoitetut ohjailumahdollisuudet, jotka välittömän vaaran välttämiseksi saattavat tehdä poikkeamisen näistä säännöistä välttämättömäksi.”¹⁸⁹

Sääntö vaatii jatkuvaa ihmisen tekemää arviointia päätöksentekoketjussa, kykyä soveltaa eri sääntöjä ja tehdä päätöksiä kokemukseen perustuen. Tavoitteena on aina välttää yhteentörmäys. Mikäli se ei ole mahdollista, on tehtävä paras mahdollinen päätös onnettomuuksien välttämiseksi. Periaatteessa luotettavalla viestiyhteydellä varustetut miehittämättömät alukset, joissa

¹⁸⁷ Yleissopimus kansainvälisistä säännöistä yhteentörmäämisen ehkäisemiseksi merellä 1972 (SopS 30/1977), jatkossa ”COLREGS”

¹⁸⁸ COLREGS, sääntö 1

¹⁸⁹ COLREGS, sääntö 2

ihminen on silmukassa tai osana silmukkaa, voisivat täyttää säännön asettamat vaatimukset. Sen sijaan täysin autonomisten alusten, joissa ihminen on silmukan ulkopuolella, voi olla vaikea saavuttaa vaatimuksia.¹⁹⁰

Sääntö viisi edellyttää, että ”jokaisen aluksen on aina pidettävä asianmukaista näkö- ja kuulotähystystä sekä pyrittävä kaikin vallitsevissa olosuhteissa käytettävissä olevin keinoin tilanteen ja yhteentörmäämisvaaran perinpohjaiseen arviointiin”.¹⁹¹ Näkö- ja kuulotähystys edellyttävät ihmisen arviointia, etenkin kun tavoitteena on näiden aistien avulla välttää yhteentörmäys. Miehitettämättömät alukset voivat olla tutkalla, AIS-vastaanottimella, kameroilla ja mikrofoneilla varustettuja, ja näiden kautta saadut tiedot voidaan välittää miehitettämättömälle alusta kauko-ohjaavalle operaattorille. Täysin autonomiset alukset kykenevät teknisesti muodostamaan ympäröivän tilannekuvan, mutta automaattisen päätöksentekojärjestelmän rakentaminen tulee olemaan suuri haaste. Teknisillä järjestelyillä on mahdollista täyttää säännön asettamat vaatimukset, mutta tämä ei ole ollut säännön alkuperäinen tarkoitus.¹⁹²

Sääntö kuusi asettaa vaatimuksia aluksen turvalliselle nopeudelle, joka perustuu sääntöjen kaksi ja viisi kautta tehtyihin havaintoihin ja arviointiin.

*”Jokaisen aluksen on aina kuljettava turvallisella nopeudella niin että se voi suorittaa asianmukaisen ja tehokkaan toimenpiteen yhteentörmäämisen välttämiseksi ja pysähtyä vallitseviin olosuhteisiin nähden sopivalla etäisyydellä.”*¹⁹³

Miehitettämättömien alusten viestiyhteyksien nopeus voi muodostaa haasteita tiedonvälityksessä alukselta operaattorille ja takaisin alukselle. Mahdolliset viiveet tiedonsiirtoyhteyksissä on otettava huomioon, jotta säännön vaatimukset voidaan täyttää ja tarvittaessa ryhtyä toimenpiteisiin yhteentörmäysten välttämiseksi säännön kahdeksan mukaisesti.¹⁹⁴

Meriteiden säännöissä korostuvat hyvä merimiestapa ja jatkuva aistitähystys. Miehitettämättömien alusten osalta säännöt edellyttävät reaaliaikaista tilannekuvaa aluksen ympäristöstä ja välitöntä valmiutta ryhtyä tarvittaviin toimenpiteisiin yhteentörmäyksien välttämiseksi. Reaaliaikaisilla viestiyhteyksillä on mahdollista täyttää vaatimukset ihminen silmukassa tai ihminen

¹⁹⁰ ks. myös Centrum Balticum Henrik Ringbom, Mika Viljanen, Jussi Poikonen, Saara Ilvessalo, *Charting Regulatory Frameworks for Maritime Autonomous Surface Ship Testing, Pilots, and Commercial Deployments*, Publications of the Ministry of Transport and Communications 2020:20, Ministry of the Transport and Communications, Helsinki 2020, <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-610-8>, s.63, Simon McKenzie, *loc.cit.*, s.21

¹⁹¹ COLREGS, sääntö 5

¹⁹² Centrum Balticum Henrik Ringbom, Mika Viljanen, Jussi Poikonen, Saara Ilvessalo, *Charting Regulatory Frameworks for Maritime Autonomous Surface Ship Testing, Pilots, and Commercial Deployments*, Publications of the Ministry of Transport and Communications 2020:20, Ministry of the Transport and Communications, Helsinki 2020, <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-610-8>, s.63

¹⁹³ COLREGS, sääntö 6

¹⁹⁴ COLREGS, sääntö 8

osana silmukkaa -järjestelmillä, mutta täysin autonominen järjestelmä ei täytä meriteiden sääntöjen vaatimuksia.¹⁹⁵

Meriturvallisuus (SOLAS)

Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) ensimmäinen tehtävä oli parantaa merenkulun turvallisuutta. Kansainvälinen yleissopimus ihmishengen turvallisuudesta merellä julkaistiin 1960 ja päivitettiin 1974 vastaamaan merenkulussa tapahtunutta kehitystä. Sopimuksessa asetetaan vähimmäisvaatimukset kaappa-alusten rakentamiselle, laitteille ja toiminnalle. Sopimuksen soveltamisalaa koskevan määräyksen mukaisesti sopimusta ei sovelleta sota-aluksiin ja joukkojenkuljetusaluksiin.¹⁹⁶ Tästä huolimatta useat valtiot noudattavat sopimusta myös sota-aluksilla.

Sopimus asettaa turvallisuusvaatimuksia liikuttaessa vilkkaasti liikennöidyillä vesillä, huonon näkyvyyden vallitessa ja kaikissa merenkulua vaarantavissa tilanteissa käytettäessä automaattiohjausta: *On oltava mahdollista heti siirtyä käsiohjaukseen*. Lisäksi todetaan, että pätevän ruorimiehen on oltava käytettävissä viivytyksettä ja vaihdon automaattiohjauksesta ruoriohjaukseen on tapahduttava vastuunalaisen päällystön valvonnassa.¹⁹⁷ Voidaanko tämä sääntö täyttää rannasta tai toiselta alukselta tapahtuvalla kauko-ohjauksella? Onko kauko-ohjaus ylipäätään riittävä kattamaan säännön vaatimukset käsiohjauksesta ja pätevistä ruorimiehestä?

Mikäli aluksella kuljetetaan vaarallisia aineita, sopimuksessa asetetaan vaatimuksia niiden pakkaamiselle, merkitsemiselle ja ahtaamiselle.¹⁹⁸ Mikäli aluksella on matkustajia, asetetaan sopimuksessa turvallisuusvaatimuksia ihmisten kuljettamiselle. Pelastusveneiden, pelastuslauttojen ja kellumavälineiden on oltava aina käyttövalmiina hätätilan sattuessa, ja niiden rakenteen, tilavuuden ja henkilömäärän on vastattava sopimusta.¹⁹⁹ Paloturvallisuuden osalta sopimuksessa määritetään aluksen osastoinnin, palojen havaitsemisen, palonsammutuslaitteiden ja poistumisteiden pääperiaatteet.²⁰⁰ Lisäksi sähkölaitteiden on oltava sellaisia, että turvallisuuden kannalta välttämättömät sähkönsyötöt pystytään ylläpitämään erilaisissa hätätilanteissa ja matkustajat, laivaväki ja aluksen turvallisuus suojaamaan sähkön aiheuttamilta vaaroilta.²⁰¹

¹⁹⁵ ks. myös Centrum Balticum Henrik Ringbom, Mika Viljanen, Jussi Poikonen, Saara Ilvessalo, *Charting Regulatory Frameworks for Maritime Autonomous Surface Ship Testing, Pilots, and Commercial Deployments*, Publications of the Ministry of Transport and Communications 2020:20, Ministry of the Transport and Communications, Helsinki 2020, <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-610-8>, s.64

¹⁹⁶ SOLAS, I luku, 3 sääntö

¹⁹⁷ SOLAS, V luku, 19 sääntö

¹⁹⁸ SOLAS, VII luku, 3-6 säännöt

¹⁹⁹ SOLAS, III luku, osa A

²⁰⁰ SOLAS II-2 luku, 2 sääntö

²⁰¹ SOLAS, II-1 luku, 23 sääntö

Merenkulkijoiden koulutus, pätevyys ja vahdinpito (STCW)

Kansainvälistä merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevaa yleissopimusta sovelletaan sopimusosapuolten lippua kantamaan oikeutetuissa aluksissa palveleviin merenkulkijoihin. Sopimus ei velvoita sota-aluksia, laivaston apualuksia tai ei-kaupallisiin tarkoituksiin käytettäviä valtionaluksia, mutta sopimusosapuolten on varmistettava, että kyseisissä aluksissa palvelevat henkilöt kohtuullisessa ja käytännössä toteutettavissa määrin täyttävät yleissopimuksen vaatimukset.²⁰² Esimerkiksi Suomessa sota-alusten merenkulkuhenkilöstölle annettava vahtiperämiestasoinen koulutus on STCW-auditoinnin mukaista koulutusta.

Miehittämättömien alusten osalta yleissopimuksen ongelmallisimman osan muodostavat pääperiaatteet komentosiltavahtia, konevahtia ja radiopäivystystä pidettäessä. Komentosillan vahtijärjestelyiden osalta sopimus edellyttää, että *”komentosiltaa ei koskaan saa jättää miehittämättä”* ja vahtipäällikön tulee *”pitää vahtia komentosillalla, jolta hän ei saa missään olosuhteissa poistua ennen kuin hänet on asianmukaisesti vapautettu”*.²⁰³

Sopimus ei nykyisessä muodossaan mahdollista miehittämättömien alusten operointia. Koulutuksen ja pätevyyskirjojen osalta miehittämättömät alukset tulevat myös asettamaan uusia vaatimuksia aluksia kauko-ohjaaville henkilöille.

Autonomisten laivojen sääntelykehys

Vuoden 2017 alussa yhdeksän valtiota teki kansainvälisen merenkulkujärjestön²⁰⁴ meriturvallisuuskomitealle esityksen,²⁰⁵ jossa ryhdyttäisiin kartoittamaan, miten autonomiset laivat²⁰⁶ soveltuvat kansainvälisen merenkulkujärjestön nykyiseen lainsäädäntöön.²⁰⁷ Kansainvälisen merenkulkujärjestön jäsenvaltiot hyväksyivät esityksen, ja seuraavana vuonna päätettiin ryhtyä tekemään selvitystyötä automaatioita estävän sääntelyn kartoittamiseksi. Selvitystyössä otettiin

²⁰² Kansainvälinen merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskeva vuoden 1978 yleissopimus (SopS 22/1984), artikla III

²⁰³ Kansainvälinen merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskeva vuoden 1978 yleissopimus (SopS 22/1984), sääntö II/1

²⁰⁴ International Maritime Organization, IMO

²⁰⁵ Maritime Safety Committee, MSC

²⁰⁶ Maritime Autonomous Surface Ships, MASS

²⁰⁷ Kansainvälisen merenkulkujärjestön dokumentti MSC 98/20/13, Maritime Autonomous Surface Ships Proposal for a scoping exercise Submitted by Denmark, Estonia, Finland, Japan, the Netherlands, Norway, the Republic of Korea, the United Kingdom and the United States, 27 February 2017

huomioon merkittävä osa merenkulun turvallisuuteen liittyvistä yleissopimuksista²⁰⁸ ja niitä verrattiin eri automaatiotasoihin. Tavoitteena oli löytää ne sääntelyn kokonaisuudet, jotka koskevat autonomisia laivoja ja estävät niiden operoinnin tai ovat epäselviä ja vaativat tarkentamista, sekä myös ne kokonaisuudet, joilla ei ole merkitystä autonomisten laivojen osalta. Selvitystyötä varten autonominen laiva (MASS) määriteltiin ”*a ship which, to a varying degree, can operate independent of human interaction*” ja automaatiotasot jaettiin neljään kategoriaan.²⁰⁹

- *Taso 1: Automaattitoiminnolla sekä päätöksentekoa tukevilla toiminnoilla varustettu alus:* Operaattori on aluksella ja ohjaa alusta sekä kontrolloi sen toimintoja aluksella.
- *Taso 2: Etäohjattava alus miehistöllä:* Operaattori on maissa ja ohjaa alusta sekä kontrolloi sen toimintoja maista käsin. Aluksella oleva miehistö voi tarvittaessa ottaa aluksen hallintaansa.
- *Taso 3: Etäohjattava alus ilman miehistöä:* Operaattori on maissa ja ohjaa alusta sekä kontrolloi sen toimintoja maista käsin. Aluksella ei ole miehistöä apuna.
- *Taso 4: Täysin automatisoitu alus:* Operaattorilla ei ole roolia tässä toimintamallissa, vaan alus toimii täysin itsenäisesti.²¹⁰

Selvitystyön ensimmäisen vaiheen valmistuttua siirryttiin toiseen vaiheeseen, jonka tavoitteena oli analysoida ja määrittää soveltuvin tapa autonomisten laivojen operoinnin mahdollistamiseksi. Koronapandemiasta johtuen selvitystyön tulokset saatettiin loppuun ja hyväksyttiin vasta meriturvallisuuskomitean 103. tapaamisessa keväällä 2021. Tulosten merkittävimpinä havaintoina voidaan pitää tarvetta päällikön, miehistön ja vastuussa olevan henkilön määrittämiselle, tarvetta ohjauskeskusten vaatimustenmäärittelylle, tarvetta etäoperaattorin roolin ja pätevyysvaatimusten määrittämiselle sekä tarvetta terminologian täsmentämiselle. Selvitystyön tulosten pohjalta päätettiin laatia suunnitelma uudesta sääntelystä, jolla sallittaisiin autonomiset laivat. Automaation edistäminen ja sitä koskevan sääntelyn luominen sisältyvät

²⁰⁸ Kansainvälinen merenkulkujärjestö, Autonomous ships: regulatory scoping exercise completed, 25 May 2021, <https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/pages/MASSRSE2021.aspx>: The safety treaties assessed include the SOLAS Convention and various codes made mandatory under SOLAS (Casualty Investigation, Enhanced Survey Programme (ESP), Fire Safety Systems (FSS), Fire Test Procedures (FTP), Bulk Chemical (IBC), Gas Carrier (IGC), Solid Bulk Cargoes (IMSBC), Dangerous Goods (IMDG), Carriage of Irradiated Nuclear Fuel (INF), Intact Stability, International Safety Management (ISM), Ship and Port Facility Security (ISPS), Grain, Polar, Recognized Organizations (RO)); collision regulations (COLREG); Load Lines Convention and 1988 Protocol; Convention on Safe Containers (CSC); STCW Convention and Code, as well as STCW-F Convention; search and rescue (1979 SAR Convention); tonnage measurement (Tonnage 1969) and the Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing (CSS Code) and IMO Instruments Implementation Code (III Code)

²⁰⁹ Kansainvälinen merenkulkujärjestön dokumentti MSC.1/Circ.1638, Outcome of the regulatory Scoping Exercise for the use of Maritime Autonomous Surface Ships (MASS), 3 June 2021, s.3

²¹⁰ *ibid.*, s.3-4, suomenkielinen käännös Meriliikenteen automaation kehitys, Merenkulun automaation ja digitalisaation tutkimusohjelma, Traficom julkaisuja 122/2019, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, Helsinki 2019, s.6

meriturvallisuuskomitean ohjelmaan vuosille 2022-2023. Tavoiteaikataulun mukaisesti automaation mahdollistava sääntely olisi valmis vuonna 2025.²¹¹

Johtopäätökset

Yhdistyneiden kansakuntien merioikeusyleissopimusta ja kansainvälisen merenkulkujärjestön yleissopimuksia laadittaessa ei ole huomioitu miehittämättömiä aluksia siitä yksinkertaisesta syystä, että niiden olemassa olosta ei tiedetty. Merioikeusyleissopimuksen artikla 91 jättää alusten rekisteröinnin päätösvallan lippuvaltiolle, mikä voi johtaa eriäviin käytäntöihin valtioiden välillä. Vaikka lippuvaltio olisi rekisteröinyt miehittämättömän aluksen alukseksi, merioikeusyleissopimuksen mukaiset oikeudet ja velvollisuudet eivät välttämättä ole voimassa toisen ranta-valtion alueella. Merioikeusyleissopimuksen artikla 94(5) mahdollistaa kansainvälisten sopimusten ja käytäntöjen muutoksen. Periaatteessa päällikölle ja miehistölle asetetut velvoitteet voitaisiin toteuttaa myös kauko-ohjatusti. Edellä kuvatuista syistä johtuen jokaisen valtion tulisi tuoda oma kantansa selkeästi esille omassa lainsäädännössä. Meriteiden sääntöihin, pätevyysvaatimuksiin ja merenkulunturvallisuuteen liittyviin yleissopimuksiin on tehtävä muutoksia, kuten kansainvälinen merenkulkujärjestö on selvitystyössään todennut. Meriturvallisuuskomitean asettamien tavoitteiden mukaisesti kansainvälisen merenkulkujärjestön alaisten yleissopimusten päivitystyö olisi valmis vuonna 2025. Se mahdollistaisi miehittämättömien alusten ope-roinnin kyseessä olevien sopimusten osalta.

4.2 Ovatko miehittämättömät alukset sota-aluksia?

Edellisen luvun mukaisesti valtiot voivat luokitella miehittämättömät alukset aluksiksi, vaikka niiden kansainvälisoikeudellinen asema ei ole vakiintunut. Seuraavaksi selvitetään, voivatko miehittämättömät alukset olla sota-aluksia. Sota-aluksen status on merkittävä, koska niillä on tiettyjä oikeuksia ja velvollisuuksia, joita muilla aluksilla ei ole. Ensinnäkin sota-alukset on vapautettu tietyistä merenkulun säännöistä, joilla on merkitystä aluksen suunnittelun kanalta.²¹² Toiseksi sota-aluksilla ja muilla ei-kaupallisiin tarkoituksiin käytettävillä valtion aluksilla on oikeus täysivaltaiseen koskemattomuuteen.²¹³ Kolmanneksi kansainvälisessä aseellisessa selkkauksessa merellä vain sota-alukset voivat nojautua taistelualuksen statukseen ja sen

²¹¹ Kansainvälinen merenkulkujärjestön dokumentti MSC.1/Circ.1638, Outcome of the regulatory Scoping Exercise for the use of Maritime Autonomous Surface Ships (MASS), 3 June 2021, s.8, Valtioneuvosto, Kansainvälinen merenkulkujärjestö edistää meriliikenteen automaatiota, liikenne- ja viestintäministeriön tiedote, 19.10.2021, <https://valtioneuvosto.fi/-/kansainvalinen-merenkulkujarjesto-edistaa-meriliikenteen-automaatiota>

²¹² UNCLOS, artikla 236, SOLAS, I luku, 3 sääntö, MARPOL

²¹³ UNCLOS, artikkelit 32, 95, 96, 236

sotilashenkilöstö voi vedota taistelevalle osapuolelle kuuluviin oikeuksiin. Tämä tarkoittaa sitä, että vain sota-aluksella on oikeus suorittaa hyökkäysoimia vihollisen kohteisiin.²¹⁴

Mikäli vain sota-alukset ovat oikeutettuja edellä kuvattuihin oikeuksiin ja velvollisuuksiin, niin vain sota-aluksiksi luokitelluilla miehittämättömillä aluksilla on vastaavat oikeudet ja velvollisuudet. Näin ollen vain sota-aluksiksi luokitellut miehittämättömät alukset voivat olla vastustajan välittömien hyökkäysoimenpiteiden kohteita ja vastaavasti, mikäli miehittämättömät alukset eivät ole sota-aluksia tai ei-kaupallisiin tarkoituksiin käytettäviä valtionaluksia, ne voidaan pysäyttää, tarkastaa ja vallata, mutta niihin ei voida kohdistaa ensi-iskua. Taistelualuksen statuksen ja taistelevalle osapuolelle kuuluvien oikeuksien ja velvollisuuksien kokonaisuutta käsitellään tarkemmin luvussa viisi. Sota-aluksen määritelmän selvittämiseksi tässä alaluvussa käsitellään myös merisodankäynnin oikeussääntöjä eli kansainvälistä humanitaarista oikeutta sekä tapaoikeutta.

Sota-aluksen koskemattomuus

Sota-alukset ja muut ei-kaupallisiin tarkoituksiin käytettävät valtionalukset nauttivat koskemattomuutta toisen valtion toimenpiteitä kohtaan.²¹⁵ Tämä tarkoittaa rauhan aikana sitä, että sota-alukset ovat vapautettuja vieraan vallan lainkäyttövallasta aluksen sijainnista riippumatta, myös vieraan valtion aluevesillä.²¹⁶ Sota-aluksen oikeudellinen asema määräytyy sen lippuvaltion mukaan, ja sota-aluksen koskemattomuus on rinnasteinen sen valtion koskemattomuudelle, jonka lipun alla se purjehtii. Vihamielinen teko sota-alusta kohtaan ei riko pelkästään Yhdistyneiden kansakuntien peruskirjan mukaista sääntöä väkivallan käyttämisestä²¹⁷ vaan on tulkittava myös hyökkäykseksi, joka oikeuttaa lippuvaltiota ryhtymään itsepuolustusellisiin toimiin Yhdistyneiden kansakuntien peruskirjan artiklan 51 mukaisesti.²¹⁸

Yhdysvaltojen näkemyksen mukaan myös pinta-alukselta, sukellusveneestä tai rannasta lähetettävät pienet vesikulkuneuvot, veneet ja alukset nauttivat koskemattomuudesta sekä muista kansainvälisen oikeuden mukaisista merenkulun oikeuksista ja vapauksista. Kyseisten alusten koskemattomuus ei ole riippuvainen emäaluksesta. Mikäli nämä kulkuneuvot lähetetään

²¹⁴ Selityskirja (julistus) koskien merioikeutta. Tehty Pariisissa 16.4.1856 (Pariisin selityskirja), Haagin VII yleissopimus, joka koskee kauppa-alusten sotalaivoiksi muuttamista (SopS 11/1924), Wolff Heintschel von Heinegg, "Warships", *loc.cit.*

²¹⁵ UNCLOS, artikkelit 32, 95, 96, 236

²¹⁶ Andrew Norris, *op.cit.*, s.27, Simon McKenzie, *loc.cit.*, s.12

²¹⁷ Yhdistyneiden kansakuntien peruskirja (SopS 1/1956), 2 artikla

²¹⁸ *San Remon käsikirja*, sääntö 3, *op.cit.*, s. 7

tehtävään sota-alukselta, niiden voidaan katsoa kuuluvan osaksi sota-alusta ja siten jakavan saman aseman.²¹⁹

Koskemattomuus kansainvälisillä vesialueilla

Merioikeusyleissopimuksen mukaisesti ”sota-alukset kuuluvat aavalla merellä yksinomaan sen valtion lainkäyttövaltaan, jonka lippua ne käyttävät”.²²⁰ Artikla on kirjattu käytännössä identtisenä myös aavaa merta koskevaan yleissopimukseen.²²¹ Siitä huolimatta, että artikla kuuluu merioikeusyleissopimuksen aavaa merta koskevaan osaan, on yleisesti hyväksytty, että sotalusten ”täydellistä” immuniteettia on kunnioitettava myös niiden operoidessa toisen valtion talousvyöhykkeellä.²²² Merioikeusyleissopimuksen talousvyöhykettä käsittelevässä osassa ei oteta kantaa sota-aluksen koskemattomuuteen vaan todetaan: ”Talousvyöhykkeeseen sovelletaan 88-115 artiklaa sekä muita asianomaisia kansainvälisen oikeuden sääntöjä sikäli kuin ne eivät ole ristiriidassa tämän osan kanssa.”²²³ Näin ollen myös talousvyöhykkeellä noudatetaan merioikeusyleissopimuksen 95 artiklaa.

Sota-alusten ”täydellinen” koskemattomuus vapauttaa ne vieraan vallan rikos- siviili- ja hallinto-oikeudellisesta menettelystä. Sota-aluksen päällikkö päättää aina kansainvälisillä vesialueilla siitä, kuka saa nousta alukselle ja mitä oikeudellisia toimenpiteitä alukseen, sen lastiin tai aluksella olevaan miehistöön kohdistetaan.²²⁴

Koskemattomuus pätee myös silloin, kun rannikkovaltio harjoittaa merioikeusyleissopimuksen mukaisia luonnonvaroihin ja merenpohjaan liittyviä oikeuksia talousvyöhykkeellään.

”Tämän yleissopimuksen määräyksiä meriympäristön suojelusta ja säilyttämisestä ei sovelleta sota-aluksiin, apualuksiin tai muihinkaan valtion omistamiin tai käyttämiin aluksiin tai ilma-aluksiin, joita käytetään kyseisellä hetkellä muihin kuin valtion kaupallisiin tehtäviin. Jokaisen valtion tulee kuitenkin asianmukaisin toimin, jotka eivät heikennä sen omistamien tai käyttämien alusten tai ilma-alusten toimintaa tai toimintamahdollisuuksia, huolehtia siitä, että alukset ja ilma-

²¹⁹ NWP 1-14M, The Commander’s Handbook on the Law of Naval Operations (March 2022), kohta 2.3.3, *Newportin käsikirja, op.cit.*, s.40: “Examples of small craft include rigid hull inflatable boats (RHIBs), landing craft air cushion (LCAC), motor whale boats, small/medium unmanned surface vessels (USVs) and unmanned underwater vessels (UUVs), and other small boats, craft and vehicles”)

²²⁰ UNCLOS, artikla 95

²²¹ Aavaa merta koskeva yleissopimus (SopS 7/1965), artikla 8 (1): ”Sota-alukset ovat aavalla merellä yksinomaan sen valtion tuomiovallan alaisina, jonka lipun alla ne purjehtivat.”

²²² Wolff Heintschel von Heinegg, “Warships”, *loc.cit.*, kappale 19

²²³ UNCLOS, artikla 58 (2)

²²⁴ Jouni Honkala, *op.cit.*, 2022, s.73

alukset toimivat, siinä määrin kuin on kohtuullista ja tarkoituksenmukaista, tämän yleissopimuksen mukaisesti.”²²⁵

Koskemattomuus toisen valtion aluemerellä ja sisäisillä aluevesillä

Merioikeusyleissopimus ei rajoita sota-alusten ja muiden ei-kaupallisiin tarkoituksiin käytettävien valtionalusten koskemattomuutta mitenkään, pois lukien alaostoon A sekä 30 ja 31 artiklaan sisältyvät poikkeukset.²²⁶

Artiklan 32 mukaan sota-aluksen immuniteettia rajoitetaan silloin, kun sota-alus suorittaa kauttakulkua vieraan valtion aluemerellä, mutta rajoitukset ovat voimassa vain silloin, kun kyseeseen ehtoon viitataan. Artikla 31 ei ole varsinainen poikkeus sota-aluksen koskemattomuuteen, vaan sillä muistutetaan lippuvaltiota sen kansainvälisestä vastuusta.²²⁷

Sota-alukset ovat velvoitettuja noudattamaan kansainvälisen oikeuden sääntöjä sekä rantavaltion asettamia lakeja ja määräyksiä, jotka koskevat viatonta kauttakulkua aluemerellä.²²⁸ Vaikka rantavaltioilla on oikeus asettaa lakeja ja määräyksiä kauttakulkuun liittyen, niitä ei kuitenkaan voi asettaa sota-aluksia vastaan. Mikä tahansa siviili- tai rikosoikeudellinen teko sota-alusta vastaan rikkoo sota-aluksen koskemattomuutta. Tästä syystä sota-alusta ei voi tarkastaa tai vallata eivätkä vieraan valtion viranomaiset voi nousta alukselle ilman päällikön lupaa.²²⁹

Vieraan valtion sisäisillä aluevesillä sota-alus nauttii koskemattomuudesta lähtökohtaisesti samalla tavalla kuin aluemerellä. Toisaalta sota-alukset ovat velvoitettuja noudattamaan rantavaltion asettamia lakeja, kun taas toisaalta siviili- tai rikosoikeudellisten syytteiden nostaminen sota-alusta vastaan on kielletty. Vaikka teot kohdistuisivat rantavaltiota tai sen kansalaisia kohtaan, on rikosoikeudellisten syytteiden nostaminen kielletty. Aluksen päällikköä tai miehistön jäsentä ei voida asettaa rikosoikeudelliseen vastuuseen, vaikka teko tapahtuisi rantavaltion maa-perällä. Sen sijaan sota-aluksen miehistön jäsen voidaan asettaa vastuuseen teoistaan, jos teko tapahtuu vapaa-ajalla ja on rantavaltion lainsäädännön vastainen.²³⁰

²²⁵ UNCLOS, artikla 236

²²⁶ UNCLOS, artikla 32

²²⁷ UNCLOS artiklassa 94(5) todetaan, että lippuvaltion ”*tulee noudattaa yleisesti hyväksytyjä kansainvälisiä määräyksiä, menettelyjä ja käytäntöä sekä kaikin tarvittavin tavoin varmistaa, että ne otetaan huomioon*”. ks. Wolff Heintschel von Heinegg, “Warships”, *loc.cit.*, kappale 23

²²⁸ UNCLOS artiklat 18-22

²²⁹ Wolff Heintschel von Heinegg, “Warships”, *loc.cit.*, kappale 23

²³⁰ Wolff Heintschel von Heinegg, “Warships”, *loc.cit.*, kappale 24

Sota-aluksen määritelmä valtiosopimuksissa

Merisodankäynnin kansainväliset säännöt perustuvat osittain jopa vuosisatoja vanhaan tapoi-
keuteen tai vanhoihin sopimuksiin. Ensimmäisen kerran valtioita kiellettiin myöntämästä yksi-
tyisille aluksille kaapparikirjoja Pariisin selityskirjassa vuonna 1856 toteamalla, että ”kaappaus
on kielletty ja jää kielletyksi”. Selityskirjan määräyksellä rajoitettiin taistelevalle osapuolelle
kuuluvat oikeudet vain valtion sota-aluksille. Vaikka selityskirjan määräykset jäivät ylimalkai-
siksi, lähes kaikki silloiset valtiot liittyivät selityskirjan osapuoliksi.²³¹

Ensimmäinen konkreettisempi määritelmä sota-alukselle on kirjoitettu Haagin 1907 VII yleis-
sopimukseen²³², joka koskee kaupp-alusten sotalaivoiksi muuttamista. Sopimuksessa tode-
taan: ”Sotalaivaksi muutetulla kauppa-aluksella ei voi olla sotalaivalle kuuluvia oikeuksia ja
velvollisuuksia, ellei se ole sen vallan suoranaisten määräysvallan, välittömän valvonnan ja
vastuun alainen, jonka lipun alla se kulkee” (1 artikla); ”Sotalaivoiksi muutetuilla kauppa-aluk-
silla pitää olla samat ulkoiset tuntomerkit kuin niiden kansallisuuteen kuuluvilla sotalaivoilla-
kin” (2 artikla); ”Päällikön pitää olla valtion palveluksessa ja asianomaisen viranomaisen lail-
lisesti valtuuttama. Hänen nimensä pitää olla sotalaivaston upseerien luettelossa” (3 artikla);
”Miehistön pitää olla sotilaallisten kurinpitomääräysten alainen” (4 artikla); ”Sotalaivoiksi
muutettu kauppa-alus on velvollinen sotatoimissaan noudattamaan sodan lakeja ja tapoja” (5
artikla); ”Sodankävijän, joka muuttaa kauppa-aluksen sotalaivaksi, pitää mahdollisimman pian
merkittyä tämä muutos sotalaivastonsa laivaluetteloon” (6 artikla). Tämän jälkeen suurin osa
Haagin yleissopimuksen elementeistä päättyi aavaa merta koskevaan yleissopimukseen vuonna
1958:

*”Tässä sopimuksessa tarkoitetaan nimityksellä ”sota-alus” jonkun valtion meri-
voimiin kuuluvaa alusta, jolla on sen kansallisuutta oleville sotalaivoille ominai-
set ulkonaiset tunnusmerkit. Aluksen komentajan on oltava hallituksen asianmu-
kaisesti virkaansa nimittämä upseeri, jonka nimi esiintyy merivoimien upseeri-
luettelossa, ja miehistön on oltava alistettuna säännönmukaiseen merivoimien so-
tilaalliseen kuriin.”²³³*

Haagin ja aavan meren yleissopimuksissa määritellyt ehdot päättyivät myöhemmin osaksi Yh-
distyneiden kansakuntien merioikeusyleissopimusta. Määritelmä lavennettiin merioikeusyleis-
sopimuksessa siten, että ensinnäkin pelkän laivaston sijaan alus voi kuulua valtion asevoimille.
Eri maiden hallintorakenteista riippuen merioikeusyleissopimuksen määritelmä kattaa myös

²³¹ Selityskirja (julistus) koskien merioikeutta. Tehty Pariisissa 16.4.1856 (Pariisin selityskirja), Juhani Parkkari,
op.cit., s.521

²³² Haagin VII yleissopimus, joka koskee kaupp-alusten sotalaivoiksi muuttamista (SopS 11/1924)

²³³ Aavaa merta koskeva yleissopimus (SopS 7/1965), artikla 8(2)

esimerkiksi merivartioston. Toiseksi päällikön nimen on oltava ”asiaankuuluvassa palveluluettelossa tai vastaavassa” eikä ”merivoimien upseeriluettelossa”. Kolmanneksi miehistön on oltava ”tavanomaisen sotilaskurin alainen” eikä ”alistettuna merivoimien sotilaalliseen kuriin”.²³⁴

Sota-aluksen määritelmän kehittyessä Pariisin selityskirjasta Yhdistyneiden kansakuntien merioikeusyleissopimukseen on sen tarkoituksena ollut estää yksityisten alusten käyttö merisodankäynnissä ja rajata vain valtionaluksille oikeus suorittaa hyökkäysoimia vihollisen kohteisiin.²³⁵ Yhdistyneiden kansakuntien merioikeusyleissopimuksen määritelmä sota-aluksesta on seuraava:

*”Tässä yleissopimuksessa sota-aluksella tarkoitetaan valtion asevoimille kuuluvaa alusta, jossa on selvät ulkoiset kansallisuustunnukset ja joka on asiaankuuluvasta palveluluettelosta tai vastaavasta ilmenevän, valtion asianmukaisesti tehtävään määräämän upseerin komennossa ja jonka miehistö on tavanomaisen sotilaskurin alainen.”*²³⁶

Sota-aluksen asema merioikeusyleissopimuksessa eroaa edellisessä luvussa käsitellystä aluksesta, koska toisin kuin alus, sota-alus on määritelty sopimuksessa. Näin ollen merioikeusyleissopimuksen artiklaa 94 ei voida soveltaa sota-aluksiin yhtä vapaasti kuin aluksiin ja lippuvaltioiden on otettava huomioon sota-aluksen määritelmään sisällytetyt miehittämisen vaatimukset.

Vaikka sota-aluksen määritelmä perustuu vain kahteen valtiosopimukseen, nykyisin on yleisesti hyväksytty, että kaikki alukset, jotka täyttävät merioikeusyleissopimuksen artiklan 29 vaatimukset luokitellaan sota-aluksiksi kansainvälisessä oikeudessa. Määritelmä kattaa sekä pinnalla että veden alla liikkuvat alukset. Niiden koolla, rakenteella, voimanlähteellä tai varustuksella ei ole merkitystä. Erityisesti on syytä huomioda, että määritelmän mukaan minkäänlaiselle aseistukselle tai sotilaalliselle varustukselle ei ole tarvetta.²³⁷

Valtion asevoimille kuuluva alus

Nykyinen sota-aluksen määritelmä on poistanut tarpeen merivoimien ja muiden asevoimien puolustushaarojen erottelulle. Oleellista on vain se, että sota-alus kuuluu valtion asevoimille.

²³⁴ Wolff Heintschel von Heinegg, “Warships”, *loc.cit.*, kappale 3-5, Simon McKenzie, *loc.cit.*, s.30,

²³⁵ Simon McKenzie, *loc.cit.*, s.30

²³⁶ UNCLOS, artikla 29

²³⁷ Wolff Heintschel von Heinegg, “Warships”, *loc.cit.*, kappale 6, vrt. esim. NWP 1-14M, The commander’s handbook on the law of naval operations (March 2022) kohta 2.2.1, Bundesministerium der Verteidigung, Law of Armed Conflict Manual, , May 2013, kohta 1002, Danish Ministry of Defence, *Military Manual on International Law Relevant to Danish Armed Forces in International Operations* 2016, s.635, JSP 383, *The Joint Service Manual of the Law of Armed Conflict*, Joint Service Publication 383, Ministry of Defence, Shrivenham, 2004, kohta 13.5

Joukon kuuluminen valtion asevoimille määritellään kunkin valtion kansallisessa lainsäädännössä sekä kansainvälisessä humanitaarisessa oikeudessa.²³⁸ Kaikki järjestäytyneet joukot, jotka on joko liitetty valtion asevoimiin tai jotka ovat oikeutettuja suorittamaan sotilaallisia operaatioita, täyttävät asevoimien määritelmän. Valtiolle kuuluva alus ei tarkoita valtion omistuksessa olevaa alusta.²³⁹ Sota-alusten miehittämättömyys ei poista valtion asevoimien kontrollia. Teknologian kehitys ja luotettavat viestiyhteydet mahdollistavat kontrollin myös kauko-ohjattuna. Mikäli kauko-ohjaus katsotaan riittäväksi miehitykseksi, miehittämättömät sotalukset voivat olla miehitetty aidosti sotilaalliseen tarkoitukseen.

Selvät ulkoiset kansallisuustunnukset

Vaatus ulkoisista kansallisuustunnuksista on vahvasti liitoksissa sotaluksen oikeuteen suorittaa hyökkäys- ja vaikuttamistoimia vihollisen kohteisiin. Koska vain sotalukset ovat oikeutettuja hyökkäystoimiin, on ne pystyttävä erottamaan muista valtionaluksista ja niiden kansallisuus on pystyttävä todentamaan. Alukset, joissa ei ole ulkoisia kansallisuustunnuksia, eivät ole sotaluksia eivätkä ole oikeutettuja sotaluksen oikeuksiin ennen aseellista selkkausta tai sen aikana. Siitäkin huolimatta, että nykyaikaiset sotalukset pystyvät elektronisin keinoin tunnistamaan toisensa horisontin takaa, on ulkoisille kansallisuustunnuksille edelleen olemassa tarve. Kaikki sotaluksen tehtävät eivät liity tulenkäyttöön. Esimerkiksi alustarkastustoiminnassa kauppa-aluksen on varmistuttava siitä, että tarkastusta on suorittamassa sotalus. Toisaalta sotalukset ovat oikeutettuja koskemattomuuteen. Jotta valtiot voivat kohdella sotaluksia niiden oikeuksien mukaisesti, on ne pystyttävä erottamaan muista valtionaluksista sekä kauppa-aluksista.²⁴⁰ Miehittämättömien alusten osalta vaatimus ulkoisista kansallisuustunnuksista ei aiheuta ongelmia.

Upseerin komennossa ja tavanomaisen sotilaskurin alainen

Sotaluksen on oltava upseerin komennossa ja upseerin tulee olla asianmukaisesti tehtävään määrätty. Termin ”asianmukaisesti” tulkinta vaihtelee eri valtioiden välillä. Yhdysvalloissa sotaluksen päällikön on oltava senaatin hyväksymä upseeri, vähintään aliluutnantin arvoinen. Toisaalta Suomessa sotaluksen päällikkönä voi toimia tehtävään määrätty sotilashenkilö. Määritelmä miehistöstä, joka on tavanomaisen sotilaskurin alainen, ei poissulje siviilien tai yksityisten palveluyritysten käyttöä sotaluksella. Tapaoikeudesta tai kansainvälisistä

²³⁸ Geneven vuoden 1949 sopimusten I lisäpöytäkirja, artikla 43

²³⁹ Wolff Heintschel von Heinegg, ”Warships”, *loc.cit.*, kappale 9-10

²⁴⁰ Wolff Heintschel von Heinegg, ”Warships”, *loc.cit.*, kappaleet 11-12

sopimuksista ei löydy vaatimusta sille, että miehistön tulisi olla pelkästään asevoimien palveluksessa. Toisin sanoen siviilimerenkulkijoita tai yksityisiä palveluyrityksiä voidaan käyttää sota-aluksen miehistössä, aivan kuten reserviläisiäkin, kunhan he ovat sotilaskurin alaisia. Jos koko miehistö sen sijaan koostuu siviilimerenkulkijoista ja he eivät ole sotilaskurin alaisia, alus ei ole sota-alus kansainvälisen oikeuden mukaisesti.²⁴¹

Mikäli miehittämättömiä aluksia kauko-ohjataan tai kontrolloidaan sota-alukselta, niitä voidaan pitää sota-aluksen osana, ja siten ne voivat jakaa sota-aluksen statuksen. Autonomiset alukset tuskin voivat kuitenkaan jakaa toisen aluksen oikeudellista asemaa, etenkin kun niitä ei ole miehitetty tavanomaisen sotilaskurin alaisella miehistöllä. Kriittisesti tarkasteltuna miehittämättömät alukset eivät ole aluksia eivätkä siten myöskään sota-aluksia. Sota-aluksen määritelmä ei kuitenkaan välttämättä tarkoita, että sen pitäisi olla miehitetty. Määritelmän tarkoituksena on rajoittaa sotaa käyvän aluksen oikeudet valtion asevoimille, jotka ovat vastuussa teostaan lippuvaltiolle. Miehittämättömiä aluksia voitaisiin pitää sota-aluksina, jos niitä operoivat tai kontrolloivat henkilöt olisivat tavanomaisen sotilaskurin alaisia. Vain siinä tapauksessa, että määritelmän tulkittaisiin vaativan ihmisen läsnäoloa, miehittämättömät alukset eivät olisi sota-aluksia. Tällainen tulkinta ei kuitenkaan vaikuttaisi niiden oikeudelliseen asemaan yleisen kansainvälisen oikeuden näkökulmasta eikä miehittämättömien alusten merioikeuden tai merisodankäynnin oikeussääntöjen mukaisiin oikeuksiin. Mikäli miehittämättömät alukset kuuluvat valtion asevoimille ja niitä käytetään ei-kaupallisiin tarkoituksiin, niitä ei välttämättä luokitella sota-aluksiksi, mutta valtionaluksina ne nauttivat koskemattomuudesta toisen valtion toimenpiteitä kohtaan.²⁴²

Sota-aluksen määritelmä tapaoikeudessa

San Remon käsikirjan määritelmään sota-aluksesta on koottu Haagin vuoden 1907 VII yleissopimuksen, vuoden 1958 aavaa merta koskevan yleissopimuksen sekä vuoden 1982 merioikeusyleissopimuksen määritelmät:²⁴³

“Warship means a ship belonging to the armed forces of a State bearing the external marks distinguishing the character and nationality of such a ship, under the command of an officer duly commissioned by the government of that State and whose name appears in the appropriate service list or its equivalent, and manned by a crew which is under regular armed forces discipline”²⁴⁴

²⁴¹ Wolff Heintschel von Heinegg, “Warships”, *loc.cit.*, 13-14

²⁴² Wolff Heintschel von Heinegg, “Warships”, *loc.cit.*, kappaleet 15-16, ks. myös *Oslon käsikirja*, sääntö 47 kommentaari, *op.cit.*, s.45-46

²⁴³ *San Remon käsikirja*, kommentaari 13.21, *op.cit.*, s.90

²⁴⁴ *San Remon käsikirja*, sääntö 13(g), *op.cit.*, s.9

Vaikka San Remon käsikirja edustaa selkeästi uudempaa tuotantoa kuin sen sota-aluksen määritelmässä käytetyt lähteet, sekään ei huomioi miehittämättömiä aluksia millään tavalla. Myös Andrew Norris toteaa omassa tutkimuksessaan, että ensituntumalta miehittämättömät alukset eivät koskaan voisi täyttää sota-aluksen määritelmää, koska kaikkien muiden haasteiden lisäksi niissä ei ole miehistöä. Hän kuitenkin selvittää Harvardin ilma- ja ohjussodankäynnin oikeussääntöjen käsikirjan kommentaarien perusteella, miten joukko asiantuntijoita on päätenyt sotilasilma-aluksen määritelmään:

“Military aircraft” means any aircraft (i) operated by the armed forces of a State; (ii) bearing the military markings of that State; (iii) commanded by a member of the armed forces; and (iv) controlled, manned or preprogrammed by a crew subject to regular armed forces discipline.²⁴⁵

Harvardin käsikirjan laatineiden asiantuntijoiden mukaan sotilasilma-aluksen ei tarvitse kuulua valtion asevoimille. Sen sijaan valtion asevoimien täytyy operoida ilma-alusta. Sotilasilma-aluksen päällikkö voi olla joko fyysisesti ilma-aluksessa tai kontrolloida alusta kauko-ohjatusti. Toisin sanoen kunhan sotilasilma-alus on asevoimien alaisen päällikön kontrollissa, päällikön fyysisellä paikalla ei ole merkitystä. Myöskään vaatimus tavanomaisen sotilaskurin alaisesta miehistöstä ei vaadi fyysistä läsnäoloa. Oleellista on, että ilma-alusta kontrolloivat ja ennen lentoa ohjelmoivat henkilöt ovat tavanomaisen sotilaskurin alaisia. Mikäli sota-aluksen määritelmä kirjoitettaisiin samalla tavalla kuin sotilasilma-aluksen määritelmä, se ei asettaisi ehdottomia esteitä merioikeusyleissopimuksen määritelmälle.²⁴⁶

Oslon käsikirja

San Remon käsikirjaa 26 vuotta uudemmassa Oslon käsikirjassa huomioidaan myös miehittämättömät alukset. Käsikirjalla ei ole oikeudellisesti sitovaa asemaa, mutta se voi muodostua sellaiseksi. Säännön 47 mukaan valtion omistamat tai operoimat miehittämättömät alukset, joita käytetään ei-kaupallisiin tarkoituksiin nauttivat koskemattomuudesta:

“If owned or operated by a State and used only on Government non-commercial service, all UMS enjoy sovereign immunity. This is without prejudice to their status under LOAC”²⁴⁷

Säännön 47 kieliasu perustuu merioikeusyleissopimuksen artiklaan 96.²⁴⁸ Kommentaarissa on tunnistettu merioikeusyleissopimuksen asettamat haasteet aluksen määritelmään liittyen, ja on todennäköistä, että osa valtioista ei tule tunnustamaan miehittämättömiä aluksia ”aluksiksi”.

²⁴⁵ Harvardin käsikirja, sääntö 1. (x), *op.cit.*, s.5

²⁴⁶ Andrew Norris, *op.cit.*, s. 28-29

²⁴⁷ Oslon käsikirja, sääntö 47, *op.cit.*, s.45

²⁴⁸ UNCLOS, artikla 96: ”Valtion omistamat tai sen hallinnassa olevat alukset, joita valtio käyttää yksinomaan muihin kuin kaupallisiin tarkoituksiin, kuuluvat aavalla merellä vain sen valtion lainkäyttövaltaan, jonka lippua ne käyttävät.”

Vallitseva tilanne tulee todennäköisesti selkeytymään kansainvälisen merenkulkujärjestön saadessa valmiiksi autonomisten laivojen sääntelykehityksen. Mikäli valtion asevoimat tai valtiolliset toimijat operoivat aluksia, ne eivät välttämättä ole sota- tai valtionaluksia mutta ne ovat valtion omaisuutta ei-kaupallisessa käyttötarkoituksessa ja siten oikeutettuja koskemattomuuteen.²⁴⁹

Aseellisessa selkkauksessa miehittämättömät alukset voivat suorittaa hyökkäystoimia vihollisen kohteisiin ja ne voivat olla oikeutettuja taistelevalle osapuolelle kuuluvien oikeuksiin:

” During armed conflict, UMS may be employed for attacks and the exercise of other belligerent rights if they:

- a) are operated by the armed forces of a State*
- b) bear the military markings of that State; and*
- c) are controlled or deployed by persons subject to regular armed forces discipline ”²⁵⁰*

Säännön 52 kommentaarissa todetaan, että vaikka miehittämättömien alusten oikeudellinen asema suhteessa sota-aluksiin ei olekaan vakiintunut, valtiokäytännöt näyttäisivät ehdottavan, että miehittämättömät alukset ovat sota-aluksia ja niitä voidaan käyttää hyökkäystoimien lisäksi myös esimerkiksi alustarkastustoimintaan. Miehittämättömät alukset on pystyttävä tunnistamaan taistelevalle osapuolelle kuuluvan valtion aluksiksi, koska aavalla merellä myös puolueettomien alusten on pystyttävä tunnistamaan sota-alukset. Miehittämättömiä aluksia kontrolloivien henkilöiden tulee olla tavanomaisen sotilaskurin alaisia, jotta sääntö on yhteensopiva sodan oikeussääntöjen kanssa. Miehittämättömien alusten oikeudellinen asema ei muutu, vaikka siviilihenkilöt olisivat ohjelmoineet ne. Miehittämättömiä aluksia voidaan kontrolloida kauko-ohjatusti tai ne voidaan ottaa käyttöön asettamalla tehtävään liittyviä tavoitteita tai parametrejä.²⁵¹

Newportin käsikirja

Merisodankäynnin oikeussääntöjen uusimmassa käsikirjassa sota-aluksen määritelmä koostuu Haagin ja aavan meren yleissopimuksista, merioikeusyleissopimuksesta sekä useiden valtioiden kansallisiin merisodankäynnin käsikirjoihin kirjoitettujen määritelmien yhdistelmästä.²⁵² Käsikirjan mukaan sota-aluksiin kuuluvat sekä miehitetty että miehittämättömät pinta-alukset, sukellusveneet ja muut sukelluskykyiset lippuvaltion alusrekisterissä olevat sota-alukset. Sota-

²⁴⁹ *Oslon käsikirja*, sääntö 47 kommentaari, *op.cit.*, s.45-46

²⁵⁰ *Oslon käsikirja*, sääntö 52, *op.cit.*, s.47

²⁵¹ *Oslon käsikirja*, sääntö 52 kommentaari, *op.cit.*, s.47-48

²⁵² *Newportin käsikirja*, *op.cit.*, s.38: ”A ”warship” is defined as a ship belonging to the armed forces of a State bearing the external marks distinguishing such ships of its nationality, under the command of an officer duly commissioned by the government of the State and whose name appears in the appropriate service list or its equivalent and manned by a crew that is under regular armed forces discipline.”

aluksen päällikön tai miehistön fyysiselle läsnäololle aluksella ei ole tarvetta. Näin ollen sotaluukset voivat olla autonomisesti ohjattuja tai kauko-ohjattuja ja niitä operoiva henkilöstö voi toimia rannassa tai toisella miehitetyllä aluksella. Sotaluuksissa on oltava selvät ulkoiset kansallisuustunnukset, ja niiden on oltava lippuvaltion suorassa kontrollissa.²⁵³

Miehittämättömät alukset voidaan lähettää tehtävään pinnasta, veden alta, ilmasta tai maalta, ja ne voivat toimia itsenäisinä aluksina. Osa miehittämättömistä aluksista, kuten Yhdysvaltojen *Sea Hunter* ja *Orca*, voivat nojautua taistelualuksen statukseen, kulkuoikeuksiin ja muihin merenkäytön vapauksiin, mikäli lippuvaltio on määrittänyt ne sotaluukseksi. Muiden merellisessä toimintaympäristössä toimivien laitteiden, kuten liitolaitteiden tai sensoreiden, käyttö on sallittua. Mikäli nämä laitteet ovat valtion omaisuutta tai niitä käytetään valtion toimesta, ne nauttivat koskemattomuudesta ja ovat siten toisen valtion lainkäyttövallan ulkopuolella.²⁵⁴

Miten eri valtiot luokittelevat miehittämättömät alukset?

Yhdysvaltojen komentajan käsikirja (vuodelta 2017), joka koskettaa merioperaatioita, ei ota kantaa miehittämättömiin aluksiin kohdassa sotaluukset (Warships). Sen sijaan niitä käsitellään kohdassa muut merivoimien alukset (Other Naval Craft). Käsikirjan mukaan miehittämättömät alukset (USV/UUV), jotka ovat valtion omistuksessa ja joita käytetään ei-kaupallisiin tarkoituksiin, nauttivat koskemattomuudesta, eikä koskemattomuus ole riippuvainen mahdollisesti käytettävästä emäaluksesta.²⁵⁵ Saksan sodan oikeussääntöjen käsikirjan mukaan miehittämättömät alukset nauttivat koskemattomuudesta samoin kuin muut ei-kaupallisessa toiminnassa olevat valtionalukset, mutta niitä ei voida luokitella sotaluukseksi.²⁵⁶ Tanskan asevoimien käsikirjassa miehittämättömät pinta- ja vedenalaiset alukset nousevat esille ainoastaan käsiteltäessä, mitkä alukset voivat ylläpitää merisaartoa.²⁵⁷ Sen sijaan Yhdysvaltojen merioperaatioiden komentajan käsikirjan uusimpaan versioon vuodelta 2022 on tehty merkittäviä muutoksia koskien miehittämättömien alusten asemaa. Kohdassa sotaluukset (Warships) todetaan, ettei aluksen päällikön tai miehistön tarvitse olla fyysisesti sotaluksella ja sotaluukset voivat olla kauko-ohjattuja:

“Warships need not be armed and maintain their status, even if civilians form part of the crew. There is no requirement the commanding officer or crew be physically on board the warship. Warships may be remotely commanded,

²⁵³ Newportin käsikirja, op.cit., s.38-39

²⁵⁴ Newportin käsikirja, op.cit., s.41

²⁵⁵ NWP 1-14M, The Commander’s Handbook on the Law of Naval Operations (August 2017) kohdat 2.2 ja 2.3

²⁵⁶ Bundesministerium der Verteidigung, Law of Armed Conflict Manual, “Unmanned surface and submarine vessels can enjoy the sovereign immunity of government ships (including warships) provided that they cannot be classified as such themselves”, May 2013, kohta 1009.

²⁵⁷ Danish Ministry of Defence, *Military Manual on International Law Relevant to Danish Armed Forces in International Operations* (2016, s.597)

crewed, and operated. In the U.S. Navy, ships designated USS are warships, as defined by international law. U.S. Coast Guard vessels designated USCGC under the command of a commissioned officer are warships under international law. ²⁵⁸

Miehittämättömät alukset voivat nojautua taistelualuksen statukseen, ja niitä voidaan käyttää kansainvälisen oikeuden mukaisiin tehtäviin meriopeeraatioissa.

“Unmanned systems (UMSs) are either autonomous or remotely navigated on the surface or underwater. They may operate independently as a ship or be launched from the surface, subsurface, air, or land. Unmanned maritime systems may be used to exercise any internationally lawful use of the seas. Such uses include:

1. Intelligence, surveillance, and reconnaissance
2. Mine countermeasures (MCM)
3. Antisubmarine warfare
4. Surface warfare
5. Inspection/identification
6. Oceanography
7. Communication/navigation network nodes
8. Payload delivery
9. Information operations (IO)
10. Time-critical strike
11. Barrier patrol and operations (e.g., homeland defense, antiterrorism/force protection (AT/FP))
12. Seabase support
13. Electronic warfare (EW)
14. Laying undersea sensor grids, sustainment of at sea operating areas, bottom mapping and survey
15. Special operations. ²⁵⁹

Alusten on kuitenkin oltava merioikeusyleissopimusta ja San Remon käsikirjaa mukaillen upseerin komennossa ja miehistön on oltava sotilaskurin alaisia:

“Warships, manned or unmanned, may be used by States to exercise belligerent rights at sea... To meet these obligations, the direction and execution of belligerent rights at sea from any platform, manned or unmanned and however classified, must be conducted by military commanders and military personnel.”²⁶⁰

Miehittämättömien alusten aseman osalta samassa käsikirjassa todetaan, että kun lippuvaltio on rekisteröinyt miehittämättömät alukset aluksiksi, ne ovat oikeutettuja kansainvälisen oikeuden mukaisiin merenkulun kulkuoikeuksiin ja -vapauksiin.

“In all cases, U.S. Navy UMSs are the sovereign property of the United States and immune from foreign jurisdiction. When flagged as a ship, a UMS may exercise the navigational rights and freedoms and other internationally lawful uses of the seas related to those freedoms. Unmanned systems may be

²⁵⁸ NWP 1-14M, The Commander’s Handbook on the Law of Naval Operations (March 2022) kohta 2.2.1

²⁵⁹ *ibid.*, kohta 2.3.4

²⁶⁰ *ibid.*, kohta 2.2.1.1

*designated as USS if they are under the command of a commissioned officer and manned by a crew under regular armed forces discipline, by remote or other means.*²⁶¹

Johtopäätökset

Sota-aluksen määritelmä kansainvälisessä oikeudessa perustuu edelleen vuonna 1907 kirjoitettuun tekstiin. Reilussa sadassa vuodessa kehitystä on tapahtunut verrattain vähän. Sota-alukset ovat kuitenkin kehittyneet merkittävästi vastaavassa ajanjaksossa. Sukellusveneet ja lentotuki-alukset on kyetty sisällyttämään sota-aluksen määritelmään. Toistaiseksi on kiistanalaista, pystytäänkö miehittämättömien alusten kohdalla toimimaan samoin. Kiistanalaisuus johtuu termeistä ”upseerin komennossa” ja ”tavanomaisen sotilaskurin alainen”. On luonnollista, että määritelmää kirjoitettaessa ei ole voitu huomioida alusten kontrollointia kauko-ohjatusti, mutta teknologian kehitys tulee väistämättä mahdollistamaan myös miehittämättömien sota-alusten käytön yleistymisen. Miehittämättömät ilma-alukset on pystytty sisällyttämään sotilasilma-aluksen määritelmään, ja vastaavia periaatteita noudattaen tämä olisi mahdollista myös miehittämättömien alusten kohdalla. Valtiokäytännöt näyttäisivätkin kehittyvän huomattavasti nopeammin kuin voimassa olevat oikeussäännöt. Yhdysvallat on tuonut oman kantansa selkeästi esille. Miehittämättömien alusten käytön yleistyessä muidenkin valtioiden on väistämättä toimittava vastaavalla tavalla. Mikäli miehittämättömiä aluksia ei voida luokitella sota-aluksiksi sen takia, että ne eivät ole miehitettyjä, niiden käyttö taistelevalle osapuolelle kuuluvien oikeuksien mukaisesti olisi todennäköisesti merisodankäynnin oikeussääntöjen vastaista. Epäselvästä tilanteesta huolimatta miehittämättömät alukset tulisi pystyä tunnistamaan valtion asevoimille kuuluviksi aluksiksi ja niiden operaattoreiden, kauko-ohjaajien ja ohjelmoijien tulisi olla tavanomaisen sotilaskurin alaisia, jotta yhteensopivuus merisodankäynnin oikeussääntöjen osalta täytyisi. Vaikka miehittämättömät alukset eivät olisi sota-aluksia, ne kuitenkin nauttivat koskemattomuudesta ei-kaupalliseen tarkoitukseen käytettävänä valtionaluksina. Kansainvälisen merenkulujärjestön yleissopimusten päivitystyö tulee vaikuttamaan keskeisesti myös miehittämättömien sota-alusten kulkuoikeuksiin. Mikäli miehittämätön sota-alus täyttää näissä yleissopimuksissa asetetut vaatimukset, rantavaltion on hyvin vaikea estää esimerkiksi viatonta kauttakulkua aluemerensä läpi.

²⁶¹ NWP 1-14M, The Commander’s Handbook on the Law of Naval Operations (March 2022), kohta 2.3.5

4.3 Ovatko miehittämättömät alukset aseita tai asejärjestelmiä?

Merisodankäynnin oikeussäännöt jaetaan usein keinoihin (means) ja menetelmiin (methods). Keinoilla tarkoitetaan aseita ja menetelmillä taktiikkaa tai strategiaa, jonka mukaisesti aseita käytetään. Sodankäynnin keinoja ei ole määritelty missään valtiosopimuksessa, mutta Harvardin käsikirjaan mukaan keinoilla tarkoitetaan aseita, asejärjestelmiä tai lavetteja, joita käytetään hyökkäystarkoituksiin.²⁶² Näin ollen merisodankäynnin keinot ovat perinteisesti tarkoittaneet miinoja, torpedoita, ohjuksia tai laivatykistön ampumatarvikkeita.

Laivatykistön aseet ja asejärjestelmät ovat sallittuja merisodankäynnin keinoja, kunhan ne on otettu käyttöön kansainvälisen oikeuden vaatimusten mukaisesti.²⁶³ Laivatykistö on kehittynyt yksittäisiä laukauksia ampuvasti kanuunasta automaattiseksi aseeksi reilussa sadassa vuodessa.²⁶⁴ Nykyisin useilla valtioilla on käytössään ohjustorjuntajärjestelmiä, jotka kykenevät suorittamaan torjunnan automaattisesti, mikäli kohti tulevien maalien määrä ylittää ihmisen kapasiteetin. Esimerkiksi vuonna 1980 käyttöönotettu Phalanx on asejärjestelmän valmistajan mukaan nopea, tietokoneella kontrolloitu ja tutkaohjattu ase, joka kykenee torjumaan meritorjuntaohjuksia sekä muita lähestyviä uhkia merellä ja maalla. Järjestelmässä on automaattitoiminto, joka kykenee etsimään, havaitsemaan, seuraamaan, suorittamaan uhka-arvion ja käyttämään tulta sekä suorittamaan vaikutuksen arvioinnin.²⁶⁵ Näin ollen järjestelmä suorittaa uhka-arvion ja päätöksen tulenkäytöstä järjestelmän sisäänrakennettujen algoritmien perusteella. Tämän tyyppiset järjestelmät ovat valvottuja autonomisia järjestelmiä, joissa ”ihminen on osana silmukkaa”.

Ensimmäisenä älykkäänä aseena pidetään saksalaista G7e/T4 *Falke* -torpedoa, joka esiteltiin vuonna 1943. Uutena teknologisena innovaationa torpedoon oli lisätty akustinen hakupää, joka muista torpedoista poiketen kykeni laukaisun jälkeen hakeutumaan kohteeseen. Falke-torpedon käyttö jouduttiin kuitenkin keskeyttämään, kun kaksi sukellusvenettä upposi niiden itse laukaiseman torpedon kääntyttyä takaisin ja osuttua alusten omiin potkureihin. Myöhempiin kehitysversioihin lisättiin 400 metrin lähivaara-alue ennen torpedon hakupään aktivoitumista. Myös

²⁶² Harvardin käsikirja, sääntö 1 (t), *op.cit.*, s.4

²⁶³ Geneven vuoden 1949 sopimusten I lisäpöytäkirja, artikla 36

²⁶⁴ Paul Scharre, *op.cit.*, s.42-45, Richard Gatling keksi uuden aseiden Yhdysvaltain sisällissodan alussa vuonna 1861. Keksinnön taustalla oli tarve lisätä tulinopeutta taistelukentällä. Hyvin koulutetut joukot kykenivät ampuamaan muskettikiväärillä kolme laukausta minuutissa. Sen sijaan Gatlingin kehittämä kivääri ampui yli 300 laukausta minuutissa. Gatlingin keksinnöstä alkoi automaattisten aseiden aikakausi, jota seurasi Maxim-konekiväärin kehittäminen vuonna 1883. Maxim-konekiväärissä ei enää tarvittu ihmistä lataamaan asetta, vaan siinä hyödynnettiin rekylin aiheuttamaa energiaa lataamiseen.

²⁶⁵ Phalanx Weapon System, <https://www.raytheonmissilesanddefense.com/what-we-do/naval-warfare/ship-self-defense-weapons/phalanx-close-in-weapon-system>

liittoutuneiden joukot kehittivät omien alustensa perässä vedettäviä akustisia lähettimiä, joihin torpedot hakeutuivat varsinaisen kohteen sijaan. Tästä alkoi kilpailu älykkäistä aseista ja niiden vastatoimista.²⁶⁶

Nykyaikaisena älykkäänä aseena voidaan pitää Suomessakin käytössä olevaan Saabin valmistamaa kevyttorpedoa.²⁶⁷ Torpedo voidaan laukaista maalta, mereltä tai ilmasta. Laukaisun jälkeen torpedo siirtyy hakualueelle joko ennalta määritettyä reittiä pitkin tai operaattorin ohjaamana. Hakualueelle saavuttuaan torpedo aktivoi taistelukärkensä ja aloittaa itsenäisesti maalin etsimisen, luokittelun ja seuraamisen. Torpedo kykenee väistämään siihen suunnattuja vastatoimia ja räjähtää joko osuessaan maaliin tai herätesytytyksen aktivoituessa. Lankaohjattuna operaattorilla on mahdollisuus hyväksyä maalin valinta tai keskeyttää ammunta.²⁶⁸ Itseohjautuvaa torpedoa voidaan periaatteessa pitää täysin autonomisena, mutta sen mahdollisuus toimia autonomisesti on kuitenkin hyvin rajallista ajan ja paikan suhteen. Torpedon hakupää aktivoituu vasta hakualueella, ja näin estetään torpedoa osumasta muihin kohteisiin reitin varrella. Tämä edellyttää operaattorilta kattavaa tilannekuvaa, joka tuotetaan alusten, lentokoneiden, helikoptereiden tai sukellusveneiden sensoreilla tai muilla vastaavilla järjestelyillä. Näin ollen itseohjautuvan torpedon on oltava osa asejärjestelmää.

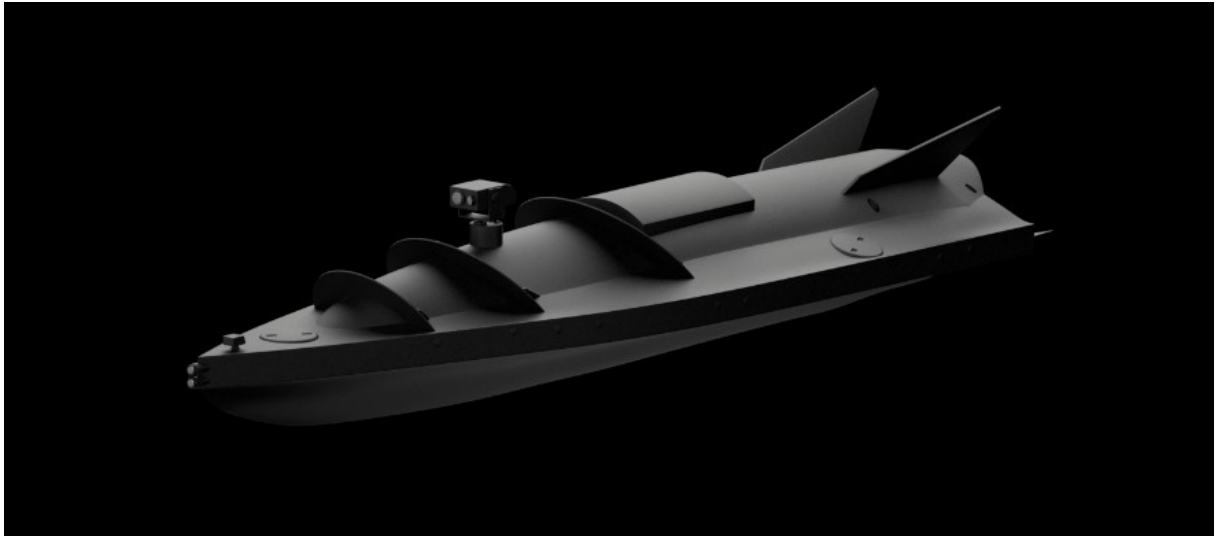
Ukrainassa räjähd- tai drooniveneiden kehitys alkoi pian Venäjän hyökkäyksen jälkeen keväällä 2022. Venäjä oli jo Krimin niemimaan miehityksen yhteydessä vuonna 2014 ottanut haltuunsa Ukrainan laivaston alukset, joten mereltä suuntautuvaan uhkaan oli keksittävä nopea ja kustannustehokas ratkaisu. Droniveneet muistuttavat ulkonäöltään vesiskootteria, jossa voimansiirtojärjestelmänä on vesisuihkupropulsio. Droniveneet ovat 5,5 metriä pitkiä, niiden huippunopeudeksi ilmoitetaan 80 km/h, kantamaksi 800 km ja toiminta-ajaksi 60 tuntia. Droniveneet kykenevät kantamaan 200kg taistelulatauksen. Navigointi perustuu satelliittinavigointijärjestelmään (GNSS), inertiaan tai visuaaliseen ohjaukseen. Veneen keulassa on optinen kamera, operaattorin ja veneen välinen viestiyhteys on todennäköisesti toteutettu Starlink-antennilla. Ukraina drooniveneiden käyttöperiaatteista tietoa on saatavilla hyvin rajallisesti, mutta olettavasti ne toimivat ”ihminen osana silmukkaa” periaatteella. Ukraina on käyttänyt drooniveneitä ainakin Sevastopolin laivastotukikohtaan tehdyssä iskussa syksyllä 2022, sekä Kertšinsalmen siltaan kohdistuneessa iskussa kesällä 2023.²⁶⁹

²⁶⁶ Paul Scharre, *op.cit.*, s.45-46

²⁶⁷ Saab Lightweight Torpedo – LSWT, Suomessa käytetään nimeä Tp 47

²⁶⁸ Saab Lightweight Torpedo, <https://www.saab.com/site-settings/html5/slwt/index.html>

²⁶⁹ Charles Layne, “Ukraine symposium – Ukraine’s “suicide drone boats” and international law”, *Lieber Institute at West Point*, January 2023, <https://lieber.westpoint.edu/ukraines-suicide-drone-boats-international-law/>, Pekka Hakala, “Ukraina jatkaa drooniveneiden kehittämistä, räjähdelastia lisätty”, *Helsingin sanomat*, 31.7.2023



Kuva 8. Ukrainan asevoimien droonivene²⁷⁰

Verrattaessa perinteisiä merisodankäynnin keinoja miehittämättömiin aluksiin herää kysymys, miksi miehittämättömät alukset eivät myös voisi olla laillisia aseita tai asejärjestelmiä. Yksi syy voisi olla, että Phalanx on sota-alukselle sijoitettu ja ihmisen valvoma autonominen järjestelmä. Tarvittaessa ihminen voi siis ohittaa järjestelmän. Sen sijaan kevyttorpedo kykenee toimimaan laukaisun jälkeen täysin autonomisesti, ja se on silti kansainvälisen oikeuden mukainen laillinen ase. Näin ollen ihmisen puuttumisen miehittämättömältä alukselta ei pitäisi olla este aseiden tai asejärjestelmän laillisuudelle.²⁷¹

Toinen syy miehittämättömien alusten erilaiseen kohteluun kansainvälisen oikeuden näkökulmasta on aika. Yhdysvaltojen suuret ja keskikokoiset miehittämättömät alukset kykenevät luvun kolme mukaisesti toimimaan viikkoja itsenäisesti ja Ukrainan droonivenekin 60 tuntia. Sen sijaan Phalanx ja kevyttorpedo toimivat itsenäisesti vain operaattorin salliman hetken. Verrattaessa miehittämättömiä aluksia, Phalanx-järjestelmää ja kevyttorpedoa aikaulottuvuus on selkeästi erilainen, mutta myös miinat ovat laillisia aseita, ja ne kykenevät toimimaan merenpohjassa jopa vuosia.²⁷²

Kolmas syy miehittämättömien alusten erilaiseen kohteluun on kommunikaatio ja luotettavat viestiyhteydet. Phalanx-järjestelmää käyttävän operaattorin on mahdollista keskeyttää asejärjestelmän toiminta välittömästi. Samaa luonnollisesti tavoitellaan miehittämättömien pinta-alusten kohdalla. On kuitenkin mahdollista, että operaattori tekee virhearvioinnin puutteellisen

²⁷⁰ Ukrainan virallinen joukkorahoitussivusto U24, <https://u24.gov.ua/navaldrones>

²⁷¹ ks. myös Andrew Norris, *op.cit.*, s.67

²⁷² ks. myös Andrew Norris, *op.cit.*, s.68

tilannekuvan perusteella tai ei pysty keskeyttämään miehittämättömän aluksen toimintaa huonoista viestiyhteyksistä johtuen. Vedenalaisten miehittämättömien järjestelmien viestiyhteydet korostuvat, koska tiedonsiirtoyhteydet pinnan alla ovat toistaiseksi hyvin rajalliset.²⁷³

Wolff Heintschel von Heinegg toteaa, että merimiinat ja torpedot voitaisiin luokitella merelliseksi miehittämättömäksi järjestelmäksi. Koska ne kuitenkin on määritelty jo Haagin VIII yleissopimuksessa²⁷⁴ ja koska niitä ei ole suunniteltu palaamaan takaisin alukselle tai uudelleen käytettäväksi, ne eivät ole miehittämättömiä järjestelmiä.²⁷⁵

Täysin autonomisia asejärjestelmiä on käytössä hyvin vähän. Niiden pitäisi etsiä maali, tehdä päätös hyökkäyksestä ja iskeä maaliin täysin itsenäisesti. Vaanivista asejärjestelmistä ainakin israelilainen Harpy on täysin autonominen asejärjestelmä, jossa yhdistyvät miehittämätön ilma-alus ja ohjus. Harpy ei tarvitse etukäteen tiedusteltua maalitilannekuvaa, vaan se voidaan lähettää ennakkoon määritetylle alueelle ”vaanimaan” tutkalähetteitä. Havaitessaan lähetteen se iskee kohteeseen yhden metrin tarkkuudella ja räjäyttää 16 kg taistelukärjen. Mikäli kohteeksi valittu tutka lopettaa säteilemisen, Harpy keskeyttää tehtävänsä. Harpyn toiminta-aika on jopa yhdeksän tuntia, mutta sen komentolinkki kantaa vain 200 km.²⁷⁶ Mikäli vaaniva asejärjestelmä kertoo operaattorille aikomuksistaan ennen hyökkäystä, se on ”ihminen osana silmukkaa” -järjestelmä. Mikäli se ei kerro, se on ”ihminen silmukan ulkopuolella” -järjestelmä.

Miehittämättömien alusten oikeudellinen arviointi

Uusia aseita tai uutta aseteknologiaa käyttöönotettaessa kansainvälinen oikeus velvoittaa jo kaista valtiota harkitsemaan, täyttyvätkö kansainvälisen oikeuden asettamat vaatimukset kyseisten aseiden osalta. Vaatimukset on sisällytetty useisiin valtiosopimuksiin, joita valtiot ovat sitoutuneet noudattamaan. Pietarin julistus velvoittaa sopimusosapuolia pääsemään yhteisymmärrykseen tulevaisuuden joukkojen aseistuksesta,²⁷⁷ Haagin neljäs yleissopimus velvoittaa sopimusvaltioita antamaan maasotavoimilleen ohjeita, jotka ovat linjassa maasodan lakien ja

²⁷³ ks. myös Andrew Norris, *op.cit.*, s.68

²⁷⁴ Haagin VIII yleissopimus, joka koskee vedenalaisten itsestään laukeavien kosketusmiinojen laskemista (SopS 11/1924)

²⁷⁵ Wolff Heintschel von Heinegg, Robert Frau, Taasil Singer, *Dehumanization of Warfare*, Legal Implications of New Weapon Technologies, Springer, Cham 2018 s.119

²⁷⁶ Harpy, Autonomous Weapon for All Weather, <https://www.iai.co.il/p/harpy>

²⁷⁷ Julistus, joka kieltää käyttämästä sodan aikana räjähtäviä ammuksia, jotka painavat alle 400 grammaa. Tehty Pietarissa 11.12.1868 (Pietarin julistus) ”The Contracting or Acceding Parties reserve to themselves to come hereafter to an understanding whenever a precise proposition shall be drawn up in view of future improvements which science may effect in the armament of troops, in order to maintain the principles which they have established, and to conciliate the necessities of war with the laws of humanity”

tapojen kanssa,²⁷⁸ ja Geneven yleissopimus velvoittaa sopimusosapuolia noudattamaan sopimusta kaikissa olosuhteissa.²⁷⁹ Ne valtiot, jotka ovat osallisina Geneven yleissopimuksen I lisäpöytäkirjan ratifioimisessa, ovat sitoutuneet:

*”Tutkiessaan, kehittäessään, hankkiessaan tai ottaessaan käyttöön uusia aseita tai sodankäyntimenetelmiä on kukin korkea sopimusosapuoli velvollisia tutki-
maan, olisiko niiden käyttö joissakin tai kaikissa olosuhteissa tämän pöytäkirjan
tai muun kansainvälisen oikeuden asianomaista sopimusosapuolta koskevan
säännön mukaan kielletty.”*²⁸⁰

Kaikki 174 valtiota,²⁸¹ jotka ovat ratifioineet Geneven yleissopimuksen I lisäpöytäkirjan, ovat sitoutuneet suorittamaan oikeudellisen tarkastuksen uusille aseille tai sodankäyntimenetelmille. Valtioiden väliset käytännöt vaihtelevat kuitenkin huomattavasti, eikä läheskään kaikilla valti-
oilla ole edes valmista toimintatapaa tarkastuksen suorittamiselle.

Suoritettaessa oikeudellista tarkastusta uusille aseille valtioiden tulisi noudattaa tiettyjä kansainvälisen oikeuden peruseriaatteita. Haagin ja Geneven sopimusjärjestelmien mukaisesti valtioilla ei ole rajoittamattomia oikeuksia valita sodankäyntimenetelmiä aseellisessa selkkauksessa.²⁸² Kansainvälinen oikeuden peruseriaatteen mukaisesti sodankäyntimenetelmille on siis oltava tietyt rajat, ja nämä rajat säädetään tarkemmin oikeussäännöissä.

Toisen peruseriaatteen mukaisesti Haagin IV yleissopimus kieltää käyttämästä aseita, ammuksia tai aineita, jotka tuottavat tarpeetonta kärsimystä.²⁸³ Myöhemmin Geneven yleissopimuksen I lisäpöytäkirjassa tarkennetaan Haagin yleissopimusta kieltämällä liiallisen vamman tai tarpeetonta kärsimystä aiheuttavien aseiden, projektiilien ja sodankäyntimenetelmien ja -aineiden käyttö.²⁸⁴ Edellä mainittua Geneven ja Haagin sopimukseen koonnettua humanitaarista oikeutta pidetään tapaoikeutena kansainvälisissä aseellisissa selkkauksissa, ja ensimmäiset maininnat kyseisistä säännöistä löytyvät jo Pietarin julistuksesta vuodelta 1868.²⁸⁵

Kolmas aseisiin liittyvä peruseriaate kieltää sellaisten aseiden käytön, jotka ovat luonteeltaan mielivaltaisia. Tämä mielivaltaisten aseiden periaate juontaa juurensa erotteluperiaatteesta,

²⁷⁸ Haagin IV. Yleissopimus, joka koskee maasodan lakeja ja tapoja (SopS 11/1924), artikla 1

²⁷⁹ Geneven sopimus maasotavoimiin kuuluvien haavoittuneiden ja sairaiden aseman parantamisesta 12 päivänä elokuuta 1949 (SopS 8/1955), artikla 1

²⁸⁰ Geneven vuoden 1949 sopimusten I lisäpöytäkirja, artikla 36

²⁸¹ ICRC, International Humanitarian Law Databases, States Party to the Following International Humanitarian Law and Other Related Treaties as of 09-January-2023.

²⁸² Haagin IV yleissopimus, joka koskee maasodan lakeja ja tapoja (SopS11/1924), artikla 22, Geneven vuoden 1949 sopimusten I lisäpöytäkirja, artikla 35(1)

²⁸³ Haagin IV yleissopimus, joka koskee maasodan lakeja ja tapoja (SopS11/1924), artikla 23 (e)

²⁸⁴ Geneven vuoden 1949 sopimusten I lisäpöytäkirja, artiklat 35 (2)

²⁸⁵ William H. Boothby 2019, *op.cit.*, s.19, Juhani Parkkari, *op.cit.*, s.67-68

jonka lähtökohtana on sotilaallisen voiman käytön rajoittaminen vain sotilaskohteisiin ja taistelijoihin. Erotteluperiaatteen mukaisesti on tehtävä ero siviilien ja sotilaiden välillä sekä siviili- ja sotilaskohteiden välillä. Omien asevoimien taistelijoiden on kohdistettava vihollisuudet ainoastaan vihollisen asevoimiin ja sotilaskohteisiin.²⁸⁶

Umpimähkäiset aseet ja taistelumenetelmät kiellettiin ensimmäisen kerran valtiosopimuksella vuonna 1977 Geneven yleissopimuksen I lisäpöytäkirjassa. Artikla 51 (4) kohdat b) ja c) kieltävät aseellisen toiminnan, jota ei ole suunnattu määrättyyn sotilaskohteeseen ja jossa käytettävien taistelumenetelmien vaikutuksia ei voida I lisäpöytäkirjan vaatimusten mukaisesti rajoittaa.²⁸⁷ Mikä tahansa uusi ase tai asejärjestelmä tulee olemaan laitton, jos sitä ei pystytä suunnittelemaan juuri sotilaskohteeseen tai sen vaikutuksia ei pystytä rajoittamaan ainoastaan vihollisen asevoimiin erotteluperiaatteen mukaisesti. Joten tutkittaessa ja kehitettäessä uusia aseita oikeudellisen tarkastuksen tulisi keskittyä siihen, tuleeko ase tai asejärjestelmä aiheuttamaan satunnaista vahinkoa siviileille tai siviilikohteille, ja nämä tiedot tulisi saattaa komentajan tietoon, ennen kuin asetta käytetään taistelukentällä.²⁸⁸

Edellä kuvattujen kolmen peruseriaatteen lisäksi aseiden tai asejärjestelmien käyttöä aseellisessa selkkauksessa rajoittaa myös vahingon aiheuttaminen luonnolliselle ympäristölle. Geneven yleissopimuksen I lisäpöytäkirjassa on kaksi sääntöä, jotka sopimusosapuolten tulee ottaa huomioon omassa toiminnassaan. Artiklan 35(3) mukaisesti on kiellettyä käyttää sellaisia sodankäyntimenetelmiä, jotka on tarkoitettu aiheuttamaan tai joiden voidaan odottaa aiheuttavan laajaa ja vakavaa vahinkoa luonnolliselle ympäristölle.²⁸⁹ Artikla 55 kieltää lisäksi sodankäyntimenetelmät, joiden tarkoituksena tai oletettavana seurauksena on aiheuttaa vaaraa väestön terveydelle tai eloonjäämiselle.²⁹⁰ Näiden lisäksi tapaoikeus kieltää luonnollisen ympäristön mielivaltaisen tuhoamisen.²⁹¹

Suomessa puolustusvoimien sisäisen tarkastusmekanismin käytöstä ja kehittämisestä vastaa pääesikunnan oikeudellinen osasto, ja aseiden tai asejärjestelmien oikeudellinen arviointi suoritetaan oikeudellisella osastolla. Oikeudellinen arviointi tehdään lähtökohtaisesti kaikille selkeästi uusille, uudentyypisille tai muutoin puolustusvoimiin ensimmäistä kertaa hankittaville tai käyttöön otettaville aseille ja asejärjestelmille. Arviointi tulee suorittaa, vaikka ase tai asejärjestelmä olisi ollut jo muiden valtioiden käytössä. Sen sijaan oikeudellista arviointia ei tehdä

²⁸⁶ Geneven vuoden 1949 sopimusten I lisäpöytäkirja, artiklat 48, 51 ja 52, William H. Boothby 2019, *op.cit.*, s.20, Juhani Parkkari, *op.cit.*, s.87-88

²⁸⁷ Geneven vuoden 1949 sopimusten I lisäpöytäkirja, artiklat 35 (2), 35 (3), 51 (4, b ja c)

²⁸⁸ William H. Boothby 2019, *op.cit.*, s.21-22

²⁸⁹ Geneven vuoden 1949 sopimusten I lisäpöytäkirja, artiklat 35 (3)

²⁹⁰ *Ibid.*, artiklat 55 (1)

²⁹¹ Harvardin käsikirja, säännöt 88, 89, *op.cit.*, s.32

sellaisista varusteista, joiden välittömät käyttöominaisuudet eivät sisällä sotilaalliseen voiman käyttöön liittyviä elementtejä. Puolustusvoimien oikeudellista arviointia koskevaan määräykseen on myös sisällytetty sotilaslennokkeja ja sotilasrobotteja koskeva kappale, jonka mukaan sotilaslennokkeja ja miehittämättömiä ilma-aluksia saa Suomessa käyttää tiedusteluun ja muuhun sotilaalliseen toimintaan vastapuolen asevoimia ja sotilaallisia kohteita vastaan. Petollinen toiminta on kuitenkin kielletty, samoin kuin tarpeettoman kärsimyksen tai liiallisten vammojen tuottaminen. Sotilaslennokeilla tai miehittämättömillä ilma-aluksilla ei saa hyökätä siviiliväestöä, siviilikohteita tai muitakaan suojeltuja kohteita vastaan.²⁹²

Johtopäätökset

Edellä kuvattujen kansainvälisen oikeuden peruseriaatteiden ja kansallisten määräysten mukaisesti miehittämättömien alusten oikeudellinen tarkastus tulee suorittaa siinä tapauksessa, jos miehittämätön alus itsessään on ase tai asejärjestelmä. Mikäli miehittämätön alus toimii tiedustelu- ja valvontatehtävissä tai ainoastaan aluksena (lavettina) aseelle tai asejärjestelmälle, sitä ei tarvitsisi arvioida. Näin ollen Geneven yleissopimuksen I lisäpöytäkirjan mukaiset kiellot ja rajoitukset eivät kuitenkaan ole kovin merkityksellisiä miehittämättömien alusten käytössä sodankäynnin keinoina, koska miehittämättömät alukset varustellaan lähtökohtaisesti samoilla tai hyvin saman tyyppisillä aseilla kuin perinteiset sota-alukset. Mikäli Yhdysvaltojen ”hajautetut merioperaatiot” -konseptissa miehittämättömiä aluksia operoidaan ”ihminen silmukassa” tai ”ihminen osana silmukkaa” -periaatteella ja alukset varustellaan pintatorjuntaohjuksilla, ne todennäköisesti tulevat käyttämään samoja ohjuksia kuin miehittetyt sota-alukset. Aseistettuja miehittämättömiä aluksia tulisi kuitenkin arvioida kokonaisuutena yksittäisten komponenttien sijaan. Oikeudellisessa tarkastuksessa tulisi arvioida aluksen sensoreiden ja aseiden kyky toimia yhteistyössä toistensa kanssa, sekä varmistaa päätöksenteko algoritmien tai ihmisen kyky hallita sensoreita ja aseita. Oleellista on kyky varmistua maalin laillisuudesta ja erotteluperiaatteen noudattamisen. Miehittämättömyys ei välttämättä huononna tai paranna järjestelmän kykyä varmistua maalin laillisuudesta, mutta ulkoiset tekijät kuten kova merenkäynti, huono näkyvyys tai haasteet viestiyhteyksissä voivat vaikuttaa miehittämättömän aluksen kykyyn noudattaa sodan oikeussääntöjä.²⁹³

²⁹² PVHSMK PEOIKOS 204 - UUSIEN ASEIDEN JA ASEJÄRJESTELMIEN KANSAINVÄLISTEN VELVOITTEIDEN MUKAISUUDEN OIKEUDELLINEN ARVIOINTI PUOLUSTUSVOIMISSA

²⁹³ ks. myös Andrew Norris, *op.cit.*, s.72, William H. Boothby 2019, *op.cit.*, s.325-326, Michael N. Schmitt, *et al.*, *loc.cit.*, s.583-584

5. MIEHITTÄMÄTTÖMÄT ALUKSET ASEELLISESSA SELKKAUKSESSA

Merisodankäynnin oikeussääntöjen soveltamisen edellytyksenä on kansainvälinen aseellinen selkkaus. Perinteisesti merisodankäynnin oikeussääntöjä on sovellettu ainoastaan sodan aikana. Nykyisin on kuitenkin yleisesti hyväksytty, että merisodankäynnin oikeussääntöjä sovelletaan kansainvälisissä aseellisissa selkkauksissa riippumatta sodan julistuksesta. Vuoden 1949 neljää Geneven yleissopimusta sodan uhrien suojelemisesta sovelletaan, ”kun julistetaan sota tai syntyy muu aseellinen selkkaus kahden tai useamman Korkean sopimuspuolen välillä, vaikka jokin niistä ei ole tunnustanut sotatilaa”.²⁹⁴

Kansainvälisen aseellisen selkkauksen määritelmää ei löydy Geneven yleissopimuksesta tai mistään muustakaan sodan oikeussäännöstä. Aseellisen selkkauksen on kuitenkin synnyttävä ”kahden tai useamman Korkean sopimuspuolen välillä”²⁹⁵, eli kahden tai useamman valtion välillä. Kansainvälisen tapaoikeuden perusteella kansainvälinen aseellinen selkkaus astuu voimaan kun ”vihamielisesti turvaututaan asevoimiin, kahden tai useamman valtion toimesta”.²⁹⁶ Asevoimien käyttö ei rajoitu aseisiin, jotka ovat suunniteltu aiheuttamaan tai aiheuttavat kuoleman, loukkaantumisia tai fyysistä tuhoa. Kaikkien sodankäyntikeinojen tai -menetelmien käyttö, joiden tarkoituksena on aiheuttaa kuolemaa, loukkaantumisia tai fyysistä tuhoa toista valtioita kohtaan laukaisee kansainvälisen aseellisen selkkauksen. Keinojen tai menetelmien käytön ei tarvitse aiheuttaa materiaalista tuhoa, eikä niiden tarvitse kohdata vastarintaa toisen valtion toimesta. Näin ollen pelkkä asevoimien tunkeutuminen toisen valtion alueelle voi laukaista kansainvälisen aseellisen selkkauksen, vaikka yhtään laukausta ei ole ammuttu. Toisaalta yksittäinen laukaus tai muu voimankäyttö toisen valtion sota-alusta (miehitettyä tai miehittämättömää) vastaan voi myös laukaista kansainvälisen aseellisen selkkauksen. Osa valtioista kuitenkin asemoi voimankäytön siten, että sen on oltava kohtuullisen intensiivistä ja kestoltaan pidempiaikaista, jotta aseellisen selkkauksen edellytykset täyttyvät. Harmaalla alueella tapahtuvan voimankäytön johtaminen kansainväliseen aseelliseen selkkaukseen riippuu todennäköisimmin asian osallisina olevien valtioiden sotilaallisista vastatoimista. Punaisen Ristin

²⁹⁴ Geneven sopimus siviilihenkilöiden suojelemisesta sodan aikana 12 päivänä elokuuta 1949 (SopS 8/1955), artikla 2, ks. myös. *Newportin käsikirja, op.cit.*, s.19

²⁹⁵ Geneven sopimus siviilihenkilöiden suojelemisesta sodan aikana 12 päivänä elokuuta 1949 (SopS 8/1955), artikla 2

²⁹⁶ Geneven II sopimus merisotavoimiin kuuluvien haavoittuneiden, sairaiden ja haaksirikkoutuneiden aseman parantamisesta 12 päivänä elokuuta 1949, kommentaari 2017, artikla 2, <https://ihl-databases.icrc.org/en/ihl-treaties/gcii-1949/article-2/commentary/2017?activeTab=undefined>, ”All the foregoing shows that the notion of armed conflict under article 2(1) requires the hostile resort to armed force involving two or more states”

kansainvälinen komitea on pyrkinyt ratkaisemaan harmaan alueen ongelmat, sulkemalla pois voimankäytön, joka on seurausta virheestä tai yksittäisestä äärimmäisestä toiminnasta. Useimmiten tämän todentaminen on mahdollista vain jälkikäteen, joten harmaalla alueella tapahtuva voimankäyttö tuottaa jatkossakin haasteita.²⁹⁷

Aseelliseen selkkaukseen johtavan voimankäytön on tapahduttava valtion toimesta, näin ollen sota-aluksilta toimeenpantava voimankäyttö voi johtaa merisodankäynnin oikeussääntöjen aktivoitumiseen. Voimankäyttö on myös suunnattava toista valtioita kohtaan, eli ihmisiin tai kohteisiin, jotka ovat toisen valtion maa-, ilma- tai merialueella, tai valtionalueiden ulkopuolella kohteisiin, jotka nauttivat koskemattomuutta toisen valtion toimenpiteitä kohtaan (sota-alukset). Aseellisen selkkauksen osapuolet ovat oikeutettuja sotaikäyvän valtion oikeuksiin kyseisten valtioiden alueella ja puolueettomien alueiden ulkopuolella. Puolueettomuusoikeus on olennainen osa merisodankäyntiä ja sen tarkoituksena on suojella puolueettomia valtioita, puolueettomuusoikeutta käsitellään tarkemmin alaluvussa 5.3.²⁹⁸

Yhdistyneiden kansakuntien peruskirjassa määritetään ne olosuhteet, joissa valtio voi laillisesti käyttää voimaa toista valtiota kohtaan. Peruskirjan mukaan *”kaikkien jäsenten on pidäytettävä kansainvälisissä suhteissaan väkivallalla uhkaamisesta tai sen käyttämisestä minkään valtion alueellista koskemattomuutta tai poliittista riippumattomuutta vastaan tai menettelemästä muulla tavalla, joka on ristiriidassa Yhdistyneiden Kansakuntien päämäärien kanssa”*.²⁹⁹ Voimankäytön kieltoa pidetään yleisesti ns. pakottavana oikeusnormina (*jus cogens*), joka on hierarkkisesti muita oikeussääntöjä ylempänä. Peruskirjaan on kuitenkin sisällytetty kaksi poikkeusta, jolloin voimankäytön kiellosta voidaan poiketa. Kansainvälisen rauhan ja turvallisuuden ylläpitämiseksi tai palauttamiseksi artiklan 42 nojalla:

*”Jos turvallisuusneuvosto katsoo, että 41 artiklassa edellytetyt toimenpiteet olisivat riittämättömiä, tai jos ne ovat osoittautuneet riittämättömiksi, se voi ryhtyä sellaiseen toimintaan ilma-, meri- tai maasotavoimien avulla, jota se pitää tarpeellisenä kansainvälisen rauhan ja turvallisuuden ylläpitämiseksi tai palauttamiseksi. Sellaiseen toimintaan voi sisältyä mielenosoituksia, saartoja tai muita Yhdistyneiden Kansakuntien jäsenten ilma-, meri- tai maasotavoimien suorittamia toimia.”*³⁰⁰

tai itsepuolustukseksi artiklan 51 nojalla:

²⁹⁷ Newportin käsikirja, *op.cit.*, s.20-22

²⁹⁸ Newportin käsikirja, *op.cit.*, s.23-26

²⁹⁹ Yhdistyneiden kansakuntien peruskirja (SopS 1/1956), artikla 2

³⁰⁰ *Ibid.*, artikla 42

”Jos jokin Yhdistyneiden Kansakuntien jäsen joutuu aseellisen hyökkäyksen kohteeksi, ei mikään tämän peruskirjan säännös saa rajoittaa sen luonnollista oikeutta erilliseen tai yhteiseen puolustautumiseen, kunnes turvallisuusneuvosto on ryhtynyt tarpeellisiin toimenpiteisiin kansainvälisen rauhan ja turvallisuuden ylläpitämiseksi. Ne toimenpiteet, joihin jäsenet ovat ryhtyneet käyttäessään tätä puolustautumisoikeutta, on heti ilmoitettava turvallisuusneuvostolle, eivätkä ne saa millään tavoin vaikuttaa turvallisuusneuvoston tämän peruskirjan mukaiseen oikeuteen ja velvollisuuteen ryhtyä kulloinkin niihin toimenpiteisiin, joita se pitää tarpeellisina kansainvälisen rauhan ja turvallisuuden ylläpitämiseksi tai palauttamiseksi”³⁰¹

Yhdistyneiden kansakuntien yleiskokouksen 1974 päätöslauselmaan 3314 sisältyvän viitteellisen luettelon mukaan hyökkäysteolla voidaan lähtökohtaisesti tarkoittaa mm. seuraavia tekoja:

- a) asevoimien tunkeutuminen tai hyökkäys toisen valtion alueelle ja tästä aiheutuva toisen valtion alueen tai sen osan miehittäminen (väliaikaisesti) tai pakolla tapahtuva liittäminen toisen valtion alueeseen,*
- b) valtion asevoimien toteuttama toisen valtion alueen pommittaminen tai muu toisen valtion alueeseen kohdistuva aseiden käyttö,*
- c) valtion asevoimien toteuttama toisen valtion satamien tai muun alueen saarto,*
- d) valtion asevoimien hyökkäys toisen valtion maa-, meri- tai ilmavoimia vastaan,*
- e) tapaukset, joissa toisen valtion alueella sopimuksen perusteella oleskelevat joukot ryhtyvät sopimuksen vastaiseen toimintaan tai kieltäytyvät poistumasta sopimuksen umpeuduttua,*
- f) tapaukset, joissa valtio sallii aluettaan käytettävän toista valtiota vastaan kohdistuvaan hyökkäykseen samoin kuin*
- g) tapaukset, joissa valtio tai jokin muu taho sen puolesta lähettää toiseen valtioon aseistautuneita joukkoja, aseellisia ryhmiä, asevoimiin kuulumattomia joukkoja tai palkkasotureita, mikäli nämä joukot tai ryhmät kohdistavat kyseistä valtiota vastaan sellaisia aseellisia toimia, jotka vakavuudeltaan rinnastuvat edellisissä kohdissa mainittuihin tekoihin, tai merkittävä osallistuminen tällaiseen toimintaan.”³⁰²*

Merisodankäynnin menetelmät

Merisodankäynnin oikeussääntöjen näkökulmasta menetelmillä (methods) tarkoitetaan niitä menetelmiä, joiden mukaisesti aseita tai lavetteja käytetään sotilaallisen tavoitteiden saavuttamiseksi aseellisessa selkkauksessa. Tärkeimpänä menetelmänä voidaan pitää merenhallinnan saavuttamiseen ja toisaalta merenhallinnan kiistämiseen tähtääviä toimenpiteitä. Merenhallinta edellyttää merellisten ulottuvuuksien (ilma, pinta ja vedenalainen) hallintaa, Yhdysvalloissa tätä strategiaa kutsutaan ”anti access/area denial” (A2AD) nimellä, jossa merellinen

³⁰¹ Yhdistyneiden kansakuntien peruskirja (SopS 1/1956), artikla 51

³⁰² *Voimankäytön oikeussäännöt*, selvitys eduskunnan ulkoasianvaliokunnalle, Ulkoasianministeriön julkaisu 8/2015, Ulkoasianministeriö, Helsinki 2015, s.15

operaatioalue eristetään aktiivisella puolustuksella. Operaatioalue valvotaan tiedustelu- ja valvontajärjestelmillä, vihollisen pääsy operaatioalueelle estetään esimerkiksi ballistisilla- ja ris-teilyohjuksilla ja sukellusveneitä käytetään meriyhteyksien eristämiseen. Paikallinen ilmanheruus kiistetään ilmapuolustusjärjestelmillä ja merenherruus kiistetään pinta-aluksilla ja sukellusveneillä, merimiinoilla rajoitetaan liikettä.³⁰³ Merisodankäyntialueilla (*Naval Exclusion Zones*) operaatioaluetta voidaan muokata muun meriliikenteen ja erityisesti puolueettomien osapuolten turvaamiseksi.³⁰⁴ Merisaarrolla voidaan estää meren kautta tapahtuva kaupankäynti ja siten vaikuttaa valtion talouteen. Suurin osa valtioista on riippuvaisia ulkomaankaupasta ja häiriöt polttoaineiden tai elintarvikkeiden jakelussa vaikuttavat nopeasti valtion kykyyn toimeenpanna sotilasoperaatioita.³⁰⁵

Miehittämättömät pinta- ja vedenalaiset alukset olisivat merkittävä lisäys nykyiseen aluskalustoon, niitä voitaisiin hyödyntää osana kaikkia edellä kuvattuja merisodankäynnin menetelmiä, mutta usein tämä edellyttää sota-aluksen statusta. Kansainvälisessä aseellisessa selkkauksessa merellä vain sota-alukset voivat nojautua taistelualuksen statukseen. Vain sota-alukset voivat laillisesti suorittaa hyökkäystoimia sotilaskohteisiin, ylläpitää ja toimeenpanna merisaartoja, vierailia, tutkia tai vallata vastustajan aluksia tai puolueettomia kauppa-aluksia. Muut valtion alukset (kaupallisissa tehtävissä ja muissa kuin kaupallisissa tehtävissä toimivat valtion alukset) eivät ole oikeutettuja osallistumaan hyökkäystoimiin, joiden tarkoituksena on vastustajan alusten tai puolueettomien alusten vahingoittaminen. Mikäli miehittämättömiä aluksia ei voida luokitella sota-aluksiksi sen takia, että niitä ei ole miehitetty, niiden käyttö taistelevalle osapuolelle kuuluvien oikeuksien mukaisesti olisi todennäköisesti merisodankäynnin oikeussääntöjen vastaista³⁰⁶

Esimerkiksi operaatioaluetta lähestyvää vihollisen sota- ja kauppa-aluksista koostuvaa saattuetta vastaan suoritettava hyökkäys olisi ihanteellinen toteuttaa miehittämättömällä aluksella. Omiin joukkoihin kohdistuva uhka saataisiin minimoitua, kaikki saattueessa olevat alukset olisivat laillisia maaleja, eikä miehittämättömän aluksen tarvitsisi erotella siviili- ja sotilaskoh-teita. Vaikka miehittämättömiä aluksia ei kyseisessä tapauksessa käytettäisi suorittamaan varsinaista hyökkäystä, ne voisivat ilman sota-aluksen statusta toimia tiedustelu- ja

³⁰³ Ville Vänskä, *Nykyaikainen merisodankäynti*, Maanpuolustuskorkeakoulun Sotataidon laitoksen julkaisusarja 2: tutkimuslustoista nro 10, Punamusta Oy, Tampere 2021, s.85

³⁰⁴ ks. esim. Klaus Ericsson, ”Merisodankäyntialueiden (naval exclusion zone) oikeudellinen asema, niille asetetut rajoitukset ja niiden tarjoamat mahdollisuudet”, Yleisesikuntaupseerin tutkimuksen opinnäytetyö, Maanpuolustuskorkeakoulu 2019

³⁰⁵ ks. esim. Sampo Sipari, ”Merisaartoa (naval blockade) käsittelevät oikeussäännöt – tapausesimerkkinä Gaza”, Yleisesikuntaupseerin tutkimuksen opinnäytetyö, Maanpuolustuskorkeakoulu 2021

³⁰⁶ Haagin VII yleissopimus, joka koskee kauppa-alusten sotalaivoiksi muuttamista (SopS 11/1924) artikla 1, *San Remo käsikirja*, sääntö 118, *op.cit.*, s.31, ks. Wolff Heintschel von Heinegg, ”Warships”, *loc.cit.*, kappale 51, Jouni Honkala, *op.cit.*, s.49

maalinosoituslavetteina. Vastaavasti miehittämättömiä aluksia voitaisiin käyttää merisodankäyntialueiden tai merisaarron valvontaan.

Osa miehittämättömistä aluksista kuitenkin suunnitellaan käytettäväksi aseellisessa toiminnassa, kuten luvussa kolme Yhdysvaltojen osalta voidaan todeta. Mikäli miehittämättömiä aluksia käytetään Geneven sopimuksen I lisäpöytäkirjan mukaiseen aseelliseen toimintaan³⁰⁷, ne ovat sodankäynnin keinoja.³⁰⁸ Yksikään valtiosopimus tai tapaoikeus ei erityisesti kiellä aseiden tai asejärjestelmien sijoittamista miehittämättömille aluksille, mutta valtioiden tulee noudattaa tiettyjä kansainvälisen oikeuden peruseriaatteita.

5.1 Maalittaminen ja vaikuttaminen

Maalittamisen ja vaikuttamisen oikeussäännöt koskettavat jokaista ”hyökkäystä”, joka toimeenpannaan aseellisen selkkauksen aikana ja jonka tarkoituksena on iskeä maaleihin. ”Hyökkäyksellä” ei tarkoiteta merisaarron tai merisodankäyntialueiden julistamista, alusten valtaamista tai tuhoamista sotasaaliiksi, eikä alustarkastukseen liittyvää toimintaa. Näin ollen merisodankäynnin vaikuttamisen suorituskyvyt muodostuvat merimiinoista, torpedoista, erilaisista ohjuksista ja laivatykistöstä.³⁰⁹ Merimiinasodankäynti sekoitetaan toisinaan ”hyökkäykseen”, mutta varsinainen miinanlasku mereen tai maalle ei muodosta ”hyökkäystä”. Sen sijaa miinan aktivoiminen räjähtämään muodostaa ”hyökkäyksen”. Merisodankäynnin osalta on yleisesti hyväksytty, että hyökkäykseen liittyvät oikeussäännöt koskettavat jokaista sota-alusta ja lavettia, sukellusveneet mukaan lukien.³¹⁰

Suunnitellessaan ”hyökkäystä” komentajat ja aseita käyttävät sotilasjoukot olettavat, että heidän käyttöönsä annetut aseet on suunniteltu toimimaan kansainvälisen oikeuden sääntöjen mukaisesti. Näin he voivatkin olettaa, mikäli valtio on uutta asetta kehittäessään tai käyttöönottaessaan toimeenpannut oikeudellisen tarkastuksen. Miehittämättömät alukset tulevat kuitenkin muuttamaan ihmisen ja aseiden välistä suhdetta ja kontrollia. Perinteisiä aseita kuten miinoja, pommeja tai ohjuksia käyttöönotettaessa ei ole tarpeenmukaista miettiä niiden laillisuutta varotoimenpiteiden kannalta, koska niitä käytettäessä ihminen on keskeinen osa päätöksentekoprosessissa ja myös operaattori ottaa huomioon tarvittavat varotoimenpiteet ennen laukaisutapahtumaa. Mikäli ihminen poistetaan alukselta, poistetaan myös varotoimenpiteistä vastuussa

³⁰⁷ Geneven vuoden 1949 sopimusten I lisäpöytäkirja, artikla 49 (1)

³⁰⁸ *Harvardin käsikirja*, sääntö 1 (t), *op.cit.*, s.4

³⁰⁹ Heikki-Ilari Hirvonen, ”Maalittamiseen liittyvä oikeudellinen sääntely merisotakontekstissa”, Yleisesikuntaupseerin tutkinnon opinnäytetyö, Maanpuolustuskorkeakoulu 2019, s.41-42

³¹⁰ *Newportin käsikirja*, *op.cit.*, s.130-133

oleva osa alukselta. Kyseisessä tapauksessa onkin erittäin tärkeä varmistua siitä, että oikeussääntöjen edellyttämät varotoimenpiteet otetaan edelleen huomioon. Tämä voi tapahtua määrittämällä, pystyykö ihminen tekemään tarvittavat varotoimenpiteet esimerkiksi ennen miehitettävää aluksen lähettämistä tehtävään. Mikäli täysin autonomisesti toimiva alus päättää itsenäisesti, milloin ja mihin se hyökkää, sen on myös pystyttävä itsenäisesti noudattamaan tarvittavia varomääräyksiä ja toimimaan oikeussääntöjen mukaisesti.³¹¹

Maalittamisprosessiin liittyvät keskeisesti seuraavat sodan oikeussääntöjen peruseriaatteet: ihmillisen kohtelun periaate, erotteluperiaate ja sotilaallisen välttämättömyyden periaate. Oikeuslähteet eroavat toisistaan riippuen siitä, toteutetaanko maalittaminen ja vaikuttaminen merellä vai mereltä maalle. Merellä tapahtuvan maalittamisen ja vaikuttamisen oikeuslähteet löytyvät kansainvälisestä tapaoikeudesta, kun taas mereltä maalle tapahtuvaan maalittamiseen ja vaikuttamiseen liittyvistä oikeussäännöistä merkittävä osa on kirjoitettu Geneven yleissopimuksen I lisäpöytäkirjan artikloihin 48-67, ja ne velvoittavat kaikkia sopimuksen ratifioineita valtioita.³¹² Tämän lisäksi Punaisen Ristin kokoamat tapaoikeuden säännöt velvoittavat kaikkia osapuolia. I lisäpöytäkirjaan on sisällytetty erotteluperiaate (artikla 48), umpimähkäinen aseellinen toiminta ja aseellisen toiminnan kohteeksi joutuminen (artikla 51), sotilaskohteen määritelmä (artikla 52(2)) ja varotoimenpiteet aseellisen toiminnan yhteydessä (artikla 57). Näitä määräyksiä sovelletaan kaikkeen maalla, merellä tai ilmassa tapahtuvaan sodankäyntiin, joka saattaa vaikuttaa siviiliväestöön, yksittäisiin siviilihenkilöihin tai siviilikohteisiin maalla (artikla 49(3)). Geneven yleissopimuksen I lisäpöytäkirjan mukaisesti määräyksiä sovelletaan kaikkiin mereltä tai ilmasta maalle kohdistuviin hyökkäyksiin, mutta ne eivät muuten vaikuta mereltä-merelle, ilmasta-merelle, mereltä-ilmaan tai ilmasta-ilmaan koskeviin sääntöihin. Tästä huolimatta maalittamiseen ja vaikuttamiseen liittyvä harkinta on usein saman prosessin mukaista, vaikutettiinpa sitten merelle tai maalle.

Perussääntö

Kansainvälisen tapaoikeuden perussääntö, jossa tiivistyy sekä maalla, että merellä noudatettava erotteluperiaate on kirjoitettu Geneven yleissopimuksen I lisäpöytäkirjaan.

”Siviiliväestön ja siviilikohteiden kunnioituksen ja suojelun takaamiseksi selkokuksen osapuolten on aina tehtävä ero siviiliväestön ja taistelijoiden sekä siviilikohteiden ja sotilaskohteiden välillä ja suunnattava sotatoimensa vain sotilaskohteisiin”³¹³

³¹¹ William H. Boothby 2019, *op.cit.*, s.43-44

³¹² Geneven yleissopimuksen I lisäpöytäkirjan lisäksi maalittamiseen ja vaikuttamiseen liittyvät Haagin IX yleissopimus, joka koskee merisotavoimien toimittamaa pommittamista sodan aikana (SopS 11/1924) ja Haagin IV yleissopimus, joka koskee maasodan lakeja ja tapoja (SopS 11/1924), artiklat 25-28

³¹³ Geneven vuoden 1949 sopimusten I lisäpöytäkirja, artikla 48

Siviilihenkilöitä ovat kaikki henkilöt, jotka eivät kuulu Geneven kolmannen yleissopimuksen 4 artiklan A kappaleen 1, 2, 3 ja 6 kohdassa mainittuihin sotavankeihin tai Geneven yleissopimuksen I lisäpöytäkirjan artiklassa 43 mainittuihin selkkauksen osapuolen asevoimiin. Valtiot, jotka eivät ole ratifioineet I lisäpöytäkirjaa, eivät välttämättä pidä asevoimien määritelmää tapaoikeutena, ja tästä syystä siviilihenkilöiden määritelmä voi heidän osaltaan poiketa. Jos jonkun henkilön kohdalla on epäilystä siitä, onko hän siviilihenkilö, on hänet katsottava siviilihenkilöksi.³¹⁴

Siviiliväestön suojeleminen

Siviiliväestöön kuuluvat kaikki siviilihenkilöt.³¹⁵ Mikäli siviiliväestön joukossa on muita kuin siviilihenkilöitä, se ei muuta väestön asemaa siviiliväestönä.

Siviiliväestö ja yksittäiset siviilihenkilöt nauttivat yleistä suojelua sotatoimien aiheuttamilta vaaroilta, joten he eivät saa joutua aseellisen toiminnan kohteeksi. Siviiliväestön keskuudessa kauhua levittävien väkivaltaisuuksien tekeminen tai niillä uhkaaminen on kielletty. Siviilihenkilöt nauttivat suojelua, paitsi osallistuessaan vihollisuuksiin.³¹⁶

Umpimähkäinen aseellinen toiminta

Umpimähkäinen aseellinen toiminta on kielletty, ja umpimähkäistä aseellista toimintaa on aseellinen toiminta, jota ei ole suunnattu määrättyyn sotilaskohteeseen tai jossa käytettäviä taistelumenetelmiä ei voi suunnata määrättyyn sotilaskohteeseen. Myös sellainen aseellinen toiminta on kielletty, jossa käytettävien taistelumenetelmien vaikutuksia ei voida I lisäpöytäkirjan vaatimusten mukaisesti rajoittaa ja tämän johdosta vaikutetaan sotilas- ja siviilikohteisiin erottelematta.³¹⁷

I lisäpöytäkirjaan on kirjattu kaksi esimerkkiä umpimähkäisestä toiminnasta:

”a) millä tahansa menetelmällä tai välineellä suoritettu pommihyökkäys, jossa pidetään yhtenä ainoana sotilaskohteena useaa selvästi erillistä ja toisistaan erottuvaa sotilaskohdetta kaupungissa, kylässä tai muulla alueella, jossa on vastaava siviilihenkilöiden ja siviilikohteiden keskittymä

b) aseellinen toiminta, joka kohtuuttomassa määrin saattaa aiheuttaa ihmishengen menetyksiä tai haavoittumisia siviiliväestön keskuudessa, vahinkoa siviilikohteille tai molempia verrattuna odotettavissa olevaan todelliseen ja välittömään sotilaalliseen hyötyyn.”³¹⁸

³¹⁴ Geneven vuoden 1949 sopimusten I lisäpöytäkirja, artikla 50 (1)

³¹⁵ Geneven vuoden 1949 sopimusten I lisäpöytäkirja, artikla 50 (2)

³¹⁶ Geneven vuoden 1949 sopimusten I lisäpöytäkirja, artikla 51

³¹⁷ Geneven vuoden 1949 sopimusten I lisäpöytäkirja, artikla 51 (4)

³¹⁸ Geneven vuoden 1949 sopimusten I lisäpöytäkirja, artikla 51 (5)

Suoritettaessa hyökkäystä sotilaskohteiseen oheisvahingot siviiliväestön keskuudessa tai siviilikohteissa eivät kuitenkaan ole laittomia. Oheisvahingot eivät saa olla kohtuuttomia verrattaessa hyökkäyksen sotilaalliseen hyötyyn. Komentajan on käytettävä harkintaa ja arvioitava hyökkäyksestä aiheutuvia oheisvahinko suhteessa käynnissä olevaan operaatioon. Merellä suoritettavan hyökkäyksen oheisvahingot siviilikohteisiin ovat huomattavasti epätodennäköisempiä kuin maalla, koska myös alusten miehistöt ovat osa sotilaskohdetta. Merellä toimivien komentajien on kuitenkin varmistuttava, ettei heidän käskemästään hyökkäyksestä aiheudu oheisvahinkoja esimerkiksi samassa satamassa oleviin siviili aluksiin.³¹⁹

Sotilaskohde ja siviilikohteiden suojele

Siviilikohteilla tarkoitetaan kaikkia niitä kohteita, jotka eivät ole sotilaskohteita, ja ne eivät saa joutua aseellisen toiminnan kohteiksi.³²⁰ Tämä kieltö koskee ainoastaan hyökkäyksiä, jotka on *suunnattu* muihin kuin sotilaskohteisiin. Mikäli sotilaskohteeseen tehdystä hyökkäyksestä aiheutuu oheisvahinkoja tai ihmisen tekemästä virheestä, teknisestä toimintahäiriöstä tai muusta vastaavasta syystä suunniteltuun kohteeseen ei osuta, kyseisellä kiellolla ei ole merkitystä.³²¹

Sotilaskohteella tarkoitetaan kohteita, ”joiden luonne, sijainti, tarkoitus tai käyttö muodostavat tärkeän osan sotilaallisesta toiminnasta ja joiden täydellinen tai osittainen tuhoaminen, haluttuotto tai vaarattomaksi saattaminen merkitsee kulloinkin vallitsevissa olosuhteissa ratkaisevaa sotilaallista hyötyä”.³²² Mikäli herää epäily normaalisti siviilitarkoituksiin käytettävän kohteen, kuten talon, asunnon tai koulun, käytöstä sotilaallisen toiminnan tukemiseen, on se katsottava siviilikohteeksi.³²³

Merisodankäynnin näkökulmasta kohteet, jotka *luonteensa* puolesta ovat sotilaskohteita on esimerkiksi sota-alukset, huoltoalukset, sotilaslentokoneet, johtokeskukset, esikunnat, viestikeskukset ja kaikki muut sotilaalliset rakennelmat ja varusteet. Sotilaskohteiden *sijainnilla* tarkoitetaan sotilaallisesti tärkeitä kohteita, esimerkiksi maa- ja merialueita tai satamia, jotka on valttava viholliselta tai niitä on puolustettava. Sotilaskohteiden *tarkoituksella* viitataan kohteen nykyiseen tai tulevaan käyttöön, esimerkiksi sotilasjoukkojen kuljetukseen suunniteltu kauppa-alue voi tarkoituksen perusteella olla sotilaskohde. Kohteesta voi myös tulla sotilaskohde sen

³¹⁹ Newportin käsikirja, *op.cit.*, s.153-154

³²⁰ Geneven vuoden 1949 sopimusten I lisäpöytäkirja, artikla 52 (1)

³²¹ William H. Boothby, *Weapons and the Law of Armed Conflict*, Oxford University Press, Oxford 2009, s.45, William H. Boothby 2019, *op.cit.*, s.48

³²² Geneven vuoden 1949 sopimusten I lisäpöytäkirja, artikla 52 (2), vaikka Geneven vuoden 1949 sopimusten I lisäpöytäkirjan artiklan 49 (3) mukaan merisodankäynnin säännöt eroavat maasodankäynnin säännöstä, on yleisesti hyväksytty, että tämä sotilaskohteen määritelmä pätee myös merisodankäynnissä tapaoikeuden perusteella. ks. esim. *The Handbook of International Humanitarian Law*, Dieter Fleck, (Ed.), Oxford University Press, Oxford 2009, s.492

³²³ Geneven vuoden 1949 sopimusten I lisäpöytäkirja, artikla 52 (3)

käytön perusteella, mikäli esimerkiksi kalastusalukset raportoivat vihollisen sota-alusten sijainnin toistuvasti omille joukoille, tällöin kalastusaluksia käytetään sotilaallisiin tarkoituksiin.³²⁴

Valtioiden näkemykset eroavat kohdan ”*muodostavat tärkeän osan sotilaallisesta toiminnasta*” osalta. Esimerkiksi raakaöljyä kuljettava kauppa-alus voi tietyissä tilanteissa muodostua tärkeäksi osaksi sotilaallista toimintaa ja siten kauppa-aluksesta tulisi sotilaskohde. Suurin osa valtioista kuitenkin asemoi määritelmän siten, ettei asevoimia ylläpitävä toiminta tee kohteesta sotilaskohdetta. Tästä huolimatta vihollisen kauppa-alukset ovat sotilaskohteita, mikäli ne ottavat osaa sotatoimiin. *Ratkaisevalla* tarkoitetaan konkreettista, ei hypoteettista tai kuviteltua sotilaallista hyötyä ja *sotilaallisella hyödyllä* viitataan kohteen luonteeseen, sijaintiin, tarkoitukseen tai käyttöön. Jokaisen yksittäisen hyökkäyksen ei tarvitse johtaa ratkaisevaan hyötyyn, mutta osana kokonaisoperaatioita hyökkäyksestä on oltava sotilaallista hyötyä.³²⁵

Erityiskohteiden ja ihmisten suojeleminen

Kiinteitä ja liikkuvia lääkintäyksiköitä, lääkintäajoneuvoja, lääkintämateriaalia ja -varastoja on kaikissa olosuhteissa kunnioitettava ja suojeltava, eivätkä ne saa joutua aseellisen toiminnan kohteeksi. Lääkintäyksiköitä ei myöskään saa käyttää sotilaskohteiden suojelemiseksi aseelliselta toiminnalta.³²⁶ Lääkintäyksiköiden suojeleminen lakkaa ainoastaan, jos niitä humanitaarisen toimintansa ohella käytetään vihollisia vahingoittavaan toimintaan. Suojelun lopettamisesta on tässäkin tapauksessa annettava varoitus.³²⁷ Vihollista vahingoittavaksi toiminnaksi ei katsota lääkintähenkilöstön varustamista kevyillä henkilökohtaisilla aseilla, joko heidän itsensä tai heidän hoidossaan olevien haavoittuneiden puolustamiseksi eikä sitä, että lääkintähenkilöstöä suojelee vartiojoukko, vartiomiehet tai vartiosuojue.³²⁸

Erityiskohteiden osalta on kiellettyä kohdistaa vihollistoimia kansojen kulttuuri- tai henkisen perinnön muodostavaan historialliseen muistomerkkiin, taideteokseen tai uskonharjoituspaikkaan. Tällaisia kohteita ei myöskään saa käyttää sotilaallisen toiminnan tukemiseksi, eikä niihin saa kohdistaa kostotoimenpiteitä.³²⁹ Mikäli kyseisiä kohteita kuitenkin käytetään sotilaallisiin tarkoituksiin, ne menettävät asemansa suojeltuina kohteina.

Siviiliväestön nälkään näännyttäminen on kielletty sodankäyntimenetelmä. Vaikka eloonjäämisen kannalta välttämättömien kohteiden hävittäminen tai käyttökelvottomaksi tekeminen on kielletty, voidaan merisaartoa käyttää sodankäyntimenetelmänä, mikäli se tähtää sotilaallisten

³²⁴ *Newportin käsikirja, op.cit.*, s.136-137

³²⁵ *Newportin käsikirja, op.cit.*, s.136-140

³²⁶ Geneven vuoden 1949 sopimusten I lisäpöytäkirja, artikla 12 (1) ja (4)

³²⁷ *Ibid.*, artikla 13 (1)

³²⁸ *Ibid.*, artikla 13(2)

³²⁹ Geneven vuoden 1949 sopimusten I lisäpöytäkirja, artikla 53

tavoitteiden saavuttamiseen. Aseellisen konfliktin osapuolten on kuitenkin mahdollistettava humanitaarinen apu saarretulle alueelle.³³⁰

Sodankäyntimenetelmien perussäännön mukaisesti sellaisten sodankäyntimenetelmien käyttö on kielletty, jotka on tarkoitettu aiheuttamaan tai joiden voidaan odottaa aiheuttavan laajaa, pitkäaikaista ja vakavaa vahinkoa luonnolliselle ympäristölle.³³¹ Suojelu sisältää myös kiellon käyttää sodankäyntimenetelmiä, joiden luonnolliselle ympäristölle aiheuttama vahinko aiheuttaa vaaraa väestön terveydelle tai eloonjäämiselle.³³²

Vaarallisia voimia sisältäviin laitoksiin ja rakennelmiin (padot, vallit, ydinkäyttöiset sähkövoimat) ei saa kohdistaa aseellista toimintaa, vaikka ne olisivat sotilaskohteita, jos toiminnan seurauksena olisi suuria tappioita siviiliväestön keskuudessa. Myöskään rakennelmien läheisyydessä sijaitsevat muut sotilaskohteet eivät saa joutua aseellisen toiminnan kohteeksi, mikäli toiminnasta aiheutuisi tappioita siviiliväestössä.³³³ Patojen ja vallien osalta erityinen suojelu lakkaa, mikäli niitä käytetään muuhun kuin tavanomaiseen tarkoitukseen ja säännöllisesti, huomattavassa määrin ja suoranaisesti tukemaan sotatoimia. Ydinkäyttöisen sähkövoimalaitosten osalta suojelu lakkaa vain, jos se säännöllisesti, huomattavassa määrin ja suoranaisesti jakaa sähköä sotatoimien tueksi. Rakennelmien läheisyydessä sijaitsevien muiden sotilaskohteiden suojelu lakkaa vain, jos niitä käytetään säännöllisesti ja huomattavassa määrin sotatoimien välittömäksi tueksi.³³⁴ Mikäli edellä mainittujen kohteiden suojelu lakkaa ja ryhdytään aseelliseen toimintaan, on myös ryhdyttävä kaikkiin käytännön varotoimenpiteisiin vaarana olevien voimien purkauksen estämiseksi.³³⁵

Varotoimenpiteet aseellisen toiminnan yhteydessä

Sodan oikeussäännöt edellyttävät, että hyökkääjä noudattaa tiettyjä varotoimenpiteitä, jotta suojeluun oikeutettuja henkilöitä ja kohteita kohdellaan asianmukaisesti. Siviiliväestöä, siviilihenkilöitä ja siviilikohteita on aina pyrittävä suojelemaan.³³⁶ Suunniteltaessa hyökkäystä mereltä maalle, on komentajien ja hyökkäystä suunnittelevien henkilöiden:

”Tehtävä voitavansa varmistuakseen siitä, että aseellisen toiminnan kohteeksi ei joudu siviiliväestöä, siviilikohteita eikä erityistä suojelua nauttavia kohteita vaan,

³³⁰ Geneven vuoden 1949 sopimusten I lisäpöytäkirja, artikla 54, ks. myös Sampo Sipari, ”Merisaartoa (naval blockade) käsittelevät oikeussäännöt – tapausesimerkkinä Gaza”, Yleisesikuntaupseerin tutkinnon opinnäytetyö, Maanpuolustuskorkeakoulu 2021, s.62

³³¹ Geneven vuoden 1949 sopimusten I lisäpöytäkirja, artikla 35 (3)

³³² Geneven vuoden 1949 sopimusten I lisäpöytäkirja, artikla 55

³³³ Geneven vuoden 1949 sopimusten I lisäpöytäkirja, artikla 56

³³⁴ *Ibid.*, artikla 56 (2)

³³⁵ *Ibid.*, artikla 56 (3)

³³⁶ Geneven vuoden 1949 sopimusten I lisäpöytäkirja, artikla 57 (1)

*että kohteet ovat 52 artiklan 2 kappaleen mukaan sotilaskohteita ja että aseellinen toiminta niitä vastaan ei ole tämän pöytäkirjan mukaan kielletty.*³³⁷

Tämä vaatimus edellyttää komentajia tekemään ”kaiken voitavansa”, jotta vallitsevissa olosuhteissa kohteeksi valittu maali on tunnistettu oikein ja se on tosiasiallisesti sotilaskohde.³³⁸ Tämän lisäksi komentajien on:

*”Ryhdyttävä kaikkiin mahdollisiin varotoimenpiteisiin aseellisen toiminnan menetelmiä ja keinoja valittaessa tarkoituksena välttää tai ainakin saada mahdollisimman vähäiseksi sattumanvaraiset ihmishengenmenetykset ja haavoittumiset siviiliväestön keskuudessa sekä vahingot siviiliväestön keskuudessa sekä vahingot siviilikohteille.*³³⁹

Edellä kuvattu varotoimenpide edellyttää komentajia tekemään ”kaiken voitavansa”, jotta hyökkäyksessä käytettäväksi valittu asejärjestelmä on oikeassa suhteessa kohteen tuhoamiseksi vaadittavan sotilaallisen välttämättömyyden kanssa ja toisaalta asejärjestelmä on riittävän tarkka, jotta sivullisille ei aiheudu tarpeetonta vahinkoa. Tähän voivat vaikuttaa ohjuksen/vastaseen lähestymissuunta ennen iskua kohteeseen ja toisaalta vuorokauden aika, jolloin hyökkäys toteutetaan. Vilkkaasti liikennöidyn reittijakojärjestelmän tai rannikon läheisyydessä voi olla tarkoituksenmukaisempaa toteuttaa hyökkäys yöllä, jolloin siviililiikenne on todennäköisesti vähäisempää.³⁴⁰ Mikäli edellä kuvattujen varotoimenpiteiden jälkeen olisi edelleen todennäköistä, että hyökkäys aiheuttaisi vahinkoa sivullisille komentajan on:

*”Pidättäydyttävä aloittamasta aseellista toimintaa, jonka voidaan olettaa aiheuttavan sattumanvaraisia ihmishengen menetyksiä tai haavoittumisia siviiliväestön keskuudessa, vahinkoa siviilikohteille taikka useita tällaisia seurauksia kohtuuttomassa määrin verrattuna odotettavissa olevaan todelliseen ja välittömään sotilaalliseen hyötyyn.*³⁴¹

Hyökkäys on keskeytettävä, mikäli ilmenee että kohde ei ole sotilaskohde tai se nauttii erityistä suojelua.³⁴² Komentajan on arvioitava edellä kuvattujen varotoimenpiteiden toteutumista koko hyökkäyksen ajan. Tilanteen muuttuessa siten, että saavutettava sotilaallinen hyöty suhteessa sivullisille aiheutuvaan vahinkoon on pienentynyt, on ammunta mahdollisesti keskeytettävä tai peruutettava. Mikäli maalle suunnattu hyökkäys voi vaikuttaa siviiliväestöön, siitä on annettava tehokas varoitus etukäteen, ellei se olosuhteiden puolesta ole mahdotonta. Oikeussäännöt eivät

³³⁷ Geneven vuoden 1949 sopimusten I lisäpöytäkirja, artikla 57 (2)(a)(i)

³³⁸ *Newportin käsikirja, op.cit.*, s.156

³³⁹ Geneven vuoden 1949 sopimusten I lisäpöytäkirja, artikla 57 (2)(a)(ii)

³⁴⁰ *Newportin käsikirja, op.cit.*, s.156-157

³⁴¹ Geneven vuoden 1949 sopimusten I lisäpöytäkirja, artikla 57 (2)(a)(iii)

³⁴² Geneven vuoden 1949 sopimusten I lisäpöytäkirja, artikla 57 (2)(b)

kuitenkaan edellyttä varoituksen antamista, jos hyökkäyksellä ei oletettavasti ole vaikutusta siviiliväestöön.³⁴³

Mereltä – merelle, mereltä – ilmaan ja ilmasta - merelle suoritettavien hyökkäysten osalta varotoimenpiteet poikkeavat mereltä – maalle suoritettavista hyökkäyksistä. Artiklan 57(2)(a)(ii) mukaisesti maalle suuntautuvien hyökkäysten osalta on ryhdyttävä *kaikkiin mahdollisiin* varotoimenpiteisiin, kun taas merelle ja ilmaan suuntautuvien hyökkäysten osalta artiklan 57(4) mukaan on ryhdyttävä *kaikkiin kohtuullisiin* varotoimenpiteisiin.

”Suorittaessaan sotatoimia merellä tai ilmassa selkkauksen jokaisen osapuolen on niiden oikeuksien ja velvollisuuksien mukaisesti, jotka aseellisessa selkkauksessa noudatettavan kansainvälisen oikeuden säännöt määräävät, ryhdyttävä kaikkiin kohtuullisiin varotoimenpiteisiin, jotta hengenmenetyksiltä siviiliväestön keskuudessa ja siviilikohteiden vaurioilta vältyttäisiin.”³⁴⁴

Artiklan 57(4) muotoilu näyttäisi viittaavaan kohtuullisuuteen niiden merellä tai ilmassa suoritettujen hyökkäysten osalta, joilla voisi olla vaikutusta siviiliväestön tai siviilikohteiden keskuudessa, mutta hyökkäyksiä ei kuitenkaan varsinaisesti olisi suunnattu maakohteisiin. Vaikka merellä tai ilmassa suoritettujen hyökkäysten varotoimenpiteitä voitaisiin Geneven yleissopimuksen I lisäpöytäkirjan mukaisesti noudattaa vapaammin kuin maalla, tapaoikeuden perusteella on kuitenkin ryhdyttävä kaikkiin mahdollisiin varotoimenpiteisiin myös mereltä – merelle, mereltä – ilmaan ja ilmasta - merelle suunnattujen hyökkäysten osalta. San Remon käsikirjaa laadittaessa asiantuntijat ovat tulleet johtopäätökseen, jonka mukaan käsikirjan säännön 46 muotoilu vastaa paremmin alkuperäistä tarkoitusta.³⁴⁵

Sotilaskohteet ja suojellut kohteet merisodankäynnissä

Merisodankäynnin oikeussääntöjen periaatteet eivät ole esteenä sille, että aseellisessa selkkauksessa merellä vihollisen sota-aluksia ja sotilasilma-aluksia vastaan hyökätään tai että ne voidaan upottaa tai takavarikoida koska tahansa ilman varoitusta. Vihollisen sota-alukset ja sota-aluksiksi muutetut kauppa-alukset sekä sotilasilma-alukset ovat sotilaskohteita³⁴⁶ niiden luonteen, käyttötarkoituksen ja käytön perusteella. Kyseiset alukset eivät voi välttyä hyökkäykseltä, muuten kuin antautumalla. Hyökkääjän on kuitenkin otettava huomioon merisodankäynnin oikeussääntöjen tunnistamiseen ja oheisvahinkoihin liittyvät periaatteet.³⁴⁷

³⁴³ Geneven vuoden 1949 sopimusten I lisäpöytäkirja, artikla 57 (2)(c)

³⁴⁴ Geneven vuoden 1949 sopimusten I lisäpöytäkirja, artikla 47 (4)

³⁴⁵ *San Remon käsikirja*, sääntö 46 kommentaari, *op.cit.*, s.122-124, *Harvardin käsikirja*, säännöt 30-39, *op.cit.*, s. 16-18, *Newportin käsikirja*, *op.cit.*, s.158, katso myös William H. Boothby 2019, *op.cit.*, s.326-327

³⁴⁶ *supra*, viite 343

³⁴⁷ Dieter Fleck, *op.cit.*, s.498

Vihollisen kauppaluksen asema määräytyy sen lipun perusteella.³⁴⁸ Näin ollen sota-aluksen päällikön ei tarvitse varmistaa asiaa rekisteröinti- tai omistaja-asiakirjojen perusteella. Tämä ei kuitenkaan tarkoita, etteivätkö myös puolueettoman lipun alla purjehtivat kauppaluksset voisi myöhemmin, tarkemman tarkastuksen jälkeen, osoittautua vihollisen kauppaluksiksi.³⁴⁹ Vihollisen kauppalukseseen voidaan kohdistaa kaikkia taloudellisen sodankäynnin menetelmiä lastin tai aluksen omistajaa kuulematta. Sama pätee periaatteessa myös muihin yksityisiin aluksiin, hylkyihin ja vasta rakenteilla oleviin aluksiin.³⁵⁰

Vihollisen kauppaluksset ovat sotilaskohteita. Niitä vastaan voidaan hyökätä, mikäli ne ottavat osaa sotatoimiin (esimerkiksi laskemalla tai raivaamalla miinoja, katkaisemalla vedenalaisia kaapeleita tai putkia) tai hyökkäävät toisia kauppaluksia vastaan. Kauppaluksia vastaan voidaan hyökätä myös, mikäli ne edistävät sotatoimia esimerkiksi kuljettamalla sotajoukkoja tai materiaalia tai suorittavat täydennyksiä; mikäli ne ovat osa tai avustavat vihollisen tiedustelujärjestelmää; mikäli ne ovat osa vihollisen sota-alusten saattuetta; mikäli ne vastustavat pysähtymiskäskyä tai pyrkivät estämään vierailun, etsinnän tai valtauksen; mikäli ne on aseistettu siinä määrin, että ne voisivat aiheuttaa vahinkoa sotalukselle, tai ottavat osaa johonkin muuhun toimeen, jonka perusteella niistä tulee sotilaskohteita.³⁵¹

Vihollisen kauppaluksset voidaan tuhota ainoastaan, mikäli niiden tuominen omaan tai liittolaisen satamaan ei ole mahdollista ja aluksen, miehistön ja matkustajien asiakirjat on toimitettu turvalliseen paikkaan. Aluksen pelastusveneitä ei voida pitää turvallisena paikkana, mikäli miehistön ja matkustajien turvallisuutta ei voida taata vallitsevissa sääolosuhteissa tai lähistöllä ei ole toista alusta, joka on valmiina ottamaan heidän alukselle.³⁵²

Vihollisen kauppaluksen päälliköstä, upseereista ja miehistöstä tulee sotavankeja, mikäli he ovat vihollisen valtion kansalaisia ja he eivät kirjallisesti lupaa olla ottamatta osaa sotatoimiin. Mikäli he pystyvät todistamaan olevansa puolueettoman valtion kansalaisia, heistä ei tule sotavankeja.³⁵³

Lähtökohtaisesti vihollisen kauppaluksen matkustajat tulee vapauttaa. Ne matkustajat, jotka ottavat osaa vihollisuuksiin tai ovat matkalla ottamaan osaa vihollisen sotatoimiin, voidaan pidättää.

³⁴⁸ *San Remon käsikirja*, sääntö 112, *op.cit.*, s.31

³⁴⁹ *Ibid*, sääntö 113

³⁵⁰ Dieter Fleck, *op.cit.*, s.500

³⁵¹ *San Remon käsikirja*, sääntö 60, *op.cit.*, s. 20, Dieter Fleck, *op.cit.*, s.502

³⁵² *San Remon käsikirja*, sääntö 140 ja 145, *op.cit.*, s.36

³⁵³ Geneven sopimus sotavankien kohtelusta 12 päivänä elokuuta 1949 (SopS 8/1955), artikla 4 (5), Haagin XI. yleissopimus, joka koskee erinäisiä valtausoikeuden harjoittamisen rajoituksia merisodassa. (SopS 11/1924), artikla 6

Sairaalalainvojoja ja niitä vastaavaa suojelua nauttivia aluksia vastaan hyökkääminen on kielletty.³⁵⁴ Tämän lisäksi seuraavat vihollisen alukset nauttivat erityistä suojelua. Niitä vastaan ei voida hyökätä eikä niitä voida kaapata mutta ne voidaan pysäyttää ja tutkia.³⁵⁵

- Alukset, jotka on oikeutettu kuljettamaan aseellisten voimien haavoittuneiden ja sairaiden hoitoon tai sairauksien ehkäisemiseen tarkoitettua materiaalia, edellyttäen että aluksen saapumisesta on sovittu vihollisen kanssa. Vastapuolella säilyy edelleen oikeus kyseisten alusten pysäyttämiseen, mutta ei valtaamiseen tai materiaalin takavarikointiin.³⁵⁶
- Alukset, jotka kuljettavat välttämättömiä elintarvikkeita, vaatteita ja lääkkeitä miehitetyn alueen siviiliväestölle. Edellyttäen että materiaalin kuljetuksesta ja kauttakulusta on sovittu.³⁵⁷
- Alukset, jotka selkkauksen osapuolten sopimuksella kuljettavat avustusmateriaalia jonkin osapuolen hallinnassa olevalle muulle kuin miehitetylle alueelle siviiliväestön avustamiseksi.³⁵⁸
- Alukset, jotka on tarkoitettu yksinomaan rannikkokalastukseen tai paikallisliikenteeseen.³⁵⁹
- Alukset, joiden tehtävä liittyy uskonnolliseen, tieteelliseen tai ihmisystävälliseen toimintaan.³⁶⁰
- Alukset, joita käytetään yksinomaan kulttuuriomaisuuden siirtoon.³⁶¹
- Alukset, joita käytetään sotavankien kuljetukseen (kartellialukset)³⁶²

Haagin XI yleissopimuksen mukaisesti rannikkokalastukseen tai paikallisliikenteeseen tarkoitettujen alusten suojelu lakkaa, mikäli ne ottavat osaa vihollisuuksiin.³⁶³ Tapaoikeuden perusteella sama pätee myös kaikkiin muihin edellä lueteltuihin aluksiin.³⁶⁴ Alukset nauttivat

³⁵⁴ *San Remon käsikirja*, sääntö 47, *op.cit.*, s.16-17

³⁵⁵ Dieter Fleck, *op.cit.*, s.510

³⁵⁶ Geneven sopimus merisotavoimiin kuuluvien haavoittuneiden, sairaiden ja haaksirikkoutuneiden aseman parantamisesta 12 päivänä elokuuta 1949 (SopS 8/1955), artikla 38, Geneven vuoden 1949 sopimusten I lisäpöytäkirja, artikkelat 69 ja 70, *San Remo*, sääntö 47 (c), *op.cit.*, s.16

³⁵⁷ Geneven sopimus siviilihenkilöiden suojelusta sodan aikana 12 päivänä elokuuta 1949 (SopS 8/1955), artikla 23, *San Remon käsikirja*, sääntö 136 (c), *op.cit.*, s.35

³⁵⁸ Geneven vuoden 1949 sopimusten I lisäpöytäkirja, artikla 70

³⁵⁹ Haagin XI. yleissopimus, joka koskee erinäisiä valtausoikeuden harjoittamisen rajoituksia merisodassa. (SopS 11/1924), artikla 3, Alusten lisäksi niiden koneet, takilat, tarvikkeet ja lasti ovat vapautettu valatukselta. *San Remon käsikirja*, säännöt 47 ja 136, *op.cit.*, s.16-17 ja 34-35

³⁶⁰ Haagin XI. yleissopimus, joka koskee erinäisiä valtausoikeuden harjoittamisen rajoituksia merisodassa. (SopS 11/1924), artikla 4, *San Remo käsikirja*, säännöt 47 ja 136, *op.cit.*, s.16-17 ja 34-35

³⁶¹ Yleissopimus kulttuuriomaisuuden suojelemisesta aseellisen selkkauksen sattuessa (SopS 93/1994), artikla 14, *San Remo käsikirja*, sääntö 47 (d) ja 136 (d), *op.cit.*, s.16 ja 35

³⁶² *San Remo käsikirja*, sääntö 47 (c) ja 136 (c), *op.cit.*, s.16 ja 35

³⁶³ Haagin XI. yleissopimus, joka koskee erinäisiä valtausoikeuden harjoittamisen rajoituksia merisodassa. (SopS 11/1924), artikla 3

³⁶⁴ *San Remon käsikirja*, sääntö 48, *op.cit.*, s.17

suojelusta, koska niillä on erityistehtävä. Mikäli aluksia käytetään muuhun kuin niiden normaalin tehtävään, niihin voidaan soveltaa merisodankäynnin oikeussääntöjä normaalisti.

Johtopäätökset

Mikäli miehittämättömiä aluksia käytetään hyökkäystoimiin, niitä koskettavat samat säännöt kuin miehitettyjä aluksia, jotka ovat hyväksytyjä sodankäynnin välineitä. Maalin on oltava laillinen sotilaallinen kohde, oheisvahingot eivät saa olla kohtuuttomia verrattuna odotettavissa olevaan sotilaalliseen hyötyyn ja tarvittavaa harkintaa on käytettävä.

Aseellisen toiminnan suunnittelijoiden tai operaattorin on kyettävä varmistumaan maalin laillisuudesta³⁶⁵ sekä kyettävä arvioimaan oheisvahinkojen todennäköisyys.³⁶⁶ Mikäli aseellisen toiminnan oletetaan aiheuttavan kohtuuttomassa määrin vahinkoa verrattuna todelliseen ja välittömään sotilaalliseen hyötyyn, on aseellisesta toiminnasta pidättäydyttävä.³⁶⁷ Mikäli aseellisesta toiminnasta kuitenkin odotetaan aiheutuvan vahinkoa, on ryhdyttävä kaikkiin mahdollisiin varotoimenpiteisiin oheisvahinkojen välttämiseksi tai ainakin niiden saamiseksi mahdollisimman vähäisiksi.³⁶⁸ Aseellisesta toiminnasta on annettava tehokas varoitus etukäteen, jollei tämä olosuhteiden johdosta ole mahdotonta.³⁶⁹

5.2 Komentajan ja yksilön vastuu

Miehittämättömät alukset haastavat perinteiset oikeudelliset käsitteet, koska niitä ei ohjaa ihminen fyysisesti. Kuka on vastuussa, jos miehittämätön alus aiheuttaa vahinkoa tai loukkaa kansainvälistä oikeutta? Perinteisesti vastuu on yksilöity ihmisiin, jotka toimivat valtion edustajina. Miehittämättömien alusten tapauksessa vastuun jakautuminen voi olla monimutkaista. Aluksen operaattori, aluksen omistama valtio tai jopa aluksen valmistaja voivat olla vastuussa.

Geneven I yleissopimuksen mukaisesti ”*korkeat sopimuspuolet sitoutuvat ryhtymään kaikkiin tarpeellisiin lainsäädäntötoimiin teon luonnetta vastaavien rangaistuseuraamusten säätämiseksi henkilöille, jotka tekevät tai käskyvät toisen tekemään jonkin sellaisen törkeän rikoksen tätä sopimusta vastaan*”. Sopimusosapuolet ovat myös velvollisia etsimään henkilöitä, joita

³⁶⁵ Geneven vuoden 1949 sopimusten I lisäpöytäkirja, artikla 57 (2)(a)(i), *San Remon käsikirja*, sääntö 46 (b), *op.cit.*, s.16

³⁶⁶ *San Remon käsikirja*, sääntö 46 (a), *op.cit.*, s.16

³⁶⁷ Geneven vuoden 1949 sopimusten I lisäpöytäkirja, artikla 57 (2) (iii), *San Remon käsikirja*, sääntö 46 (d), *op.cit.*, s.16

³⁶⁸ Geneven vuoden 1949 sopimusten I lisäpöytäkirja, artikla 57 (2) (ii), *San Remon käsikirja*, sääntö 46 (c), *op.cit.*, s.16

³⁶⁹ Geneven vuoden 1949 sopimusten I lisäpöytäkirja, artikla 57 (2) (c)

syytetään siitä, että he ovat tehneet tai käskeneet toisen tekemään törkeän rikoksen. Heidät on myös saatettava tuomioistuimen tutkittaviksi kansallisuudesta riippumatta.³⁷⁰

Aseellisessa selkkauksessa asevoimat ovat velvollisia noudattamaan kansainvälistä humanitaarista oikeutta, ja se on olennainen osa asevoimien sisäistä kurinpitäjärjestelmää.³⁷¹ Jokainen taistelija on sidottu henkilökohtaisella rikosoikeudellisella vastuulla noudattamaan sodan oikeussääntöjä. Vakavissa tapauksissa myös kaikki komentoketjun sotilasesimiehet ovat vastuussa velvollisuuksien laiminlyömisestä. Diplomaattinen koskemattomuus ei vapauta valtion tai hallituksen päämiehiä sotarikosvastuusta. Sotilasesimiehet ovat myös vastuussa alaistensa käyttäytymisestä, joten heidän velvollisuutenaan on valvoa alaisten toimia ja olla selvillä heidän aikomuksistaan. Havaitessaan rikollisia aikeita esimiesten on pyrittävä estämään aiheet, ja rikosten tapahduttua ne on saatettava asianomaisen viranomaisen tutkittavaksi.³⁷²

Komentajan vastuu

Komentajat on sidottu vastuuseen sekä sotilasoperaation kokonaiskulusta että heidän alaistensa toimista. Komentajat voivat delegoida osan oikeuksistaan alaisille, mutta vastuu heidän johtamiensa joukkojen toimista on jakamaton. Vaikka komentajat eivät suoranaisesti käske tai oikeuta alaisiaan rikkomaan oikeussääntöjä tai hyväksy sitä, se ei vapauta heitä rikosoikeudellisesta vastuusta.³⁷³

”Se seikka, että alainen on rikkonut yleissopimuksia tai tätä pöytäkirjaa vastaan, ei vapauta hänen esimiehiään tapauksesta riippuen joko rikosoikeudellisesta tai kurinpidollisesta vastuusta tai rangaistuksesta, jos he tiesivät tai heidän olisi saamiensa tietojen perusteella pitänyt vallitsevissa olosuhteissa voida päätellä, että alainen teki tai aikoi tehdä sellaisen rikkomuksen, eivätkä ryhtyneet kaikkiin vallassa oleviin toimenpiteisiin rikkomuksen ehkäisemiseksi tai estämiseksi.”³⁷⁴

Yksilön vastuu

Kaikilla upseereilla ja heidän alaisillaan on velvollisuus noudattaa oikeussääntöjä kykyjensä ja valtuuksiensa mukaisesti. Heidän on noudatettava tarkasti kaikkia esimiehen antamia laillisia

³⁷⁰ Geneven sopimus maasotavoimiin kuuluvien haavoittuneiden ja sairaiden aseman parantamisesta 12 päivänä elokuuta 1949 (SopS 8/1955), artikkelat 49, 50. ”Törkeitä rikoksia ovat ne, joihin sisältyy jokin seuraavista teoista, sikäli kuin se kohdistuu tällä sopimuksella suojeltuun henkilöön tai omaisuuteen: tahallinen surmaaminen, kidutus tai epäinhimillinen kohtelu, biologiset kokeilut siihen luettuna, tahallinen suuren kärsimyksen aiheuttaminen tai törkeä ruumiilliseen koskemattomuuteen tai terveyteen kohdistuva loukkaus, omaisuuden hävittäminen ja anastaminen, joka ei ole sotilaalliseen välttämättömyyden kannalta perusteltu ja on toteutettu suuressa mittakaavassa laittomasti ja mielivaltaisesti.”

³⁷¹ Laki puolustusvoimista (11.5.2007/551) 4§, Yleinen palvelusohjesääntö 2017, s.8-9

³⁷² Kansainvälisen rikostuomioistuimen Rooman perussääntö (SopS 56/2002), artikla 28, ks. myös Juhani Parkkari, *op.cit.* s.69-70

³⁷³ Geneven vuoden 1949 sopimusten I lisäpöytäkirja, artikla 87

³⁷⁴ *Ibid.*, artikla 86

käskyjä. Kuitenkaan alaiselle annettu käsky tehdä oikeussääntöjen vastaisia tekoja ei välttämättä vapauta alaista rikosoikeudellisesta vastuusta, jos hän noudattaa tällaista oikeussääntöjen vastaista määräystä.

Toisen maailmansodan aikana saksalainen sukellusvene U-852 ampui konekiväärillä kaikki kreikkalaisen rahtialus *SS Peleuksen* eloonjääneet. Sodan päättyttyä sotarikosoikeudenkäynnissä sukellusveneen päällikkö ja kaikki elossa olleet sukellusveneen miehistön jäsenet (lääkintäupseeri mukaan lukien) tuomittiin syyllisiksi rikoksesta. Vaikka aluksen päällikkö on vastuussa aluksestaan, hän ei ole ainoa, jonka oletetaan tuntevan ja noudattavan oikeussääntöjä. Se on jokaisen aluksella olevan henkilön vastuu.³⁷⁵

Miehittämättömän aluksen vastuu

Miehittämättömien alusten osalta kansainvälinen humanitaarinen oikeus asettaa komentajat ja aluksia operoivat henkilöt rikosoikeudelliseen vastuuseen, mikäli aluksia käytetään oikeussääntöjen vastaisesti. Olipa miehittämätön alus automatisoitu tai autonominen, kun sitä käytetään ”ihminen osana silmukkaa” -periaatteella, operaattorilla on mahdollisuus ja velvollisuus valvoa aluksen toimintaa. Miehittämätön alus vastaanottaa ohjeita tai käskyjä operaattorilta ja lähettää aluksen sensoreiden muodostamaa tilannekuvaa operaattorille. Miehittämätön alus kykenee toimimaan ja tekemään päätöksiä itsenäisesti, mutta operaattorilla on jatkuvasti mahdollisuus keskeyttää sen toiminta.³⁷⁶

Täysin autonomisten ja aseistettujen miehittämättömien alusten osalta tilanne on haastavampi. Mikäli ”ihminen on silmukan ulkopuolella” ja miehittämätön alus pystyy etsimään maalin, tekemään päätöksen tulenkäytöstä ja käyttämään tulta kohteeseen, kuka on vastuussa sodan oikeussääntöjen noudattamisesta? Vaikka aseistettu miehittämätön alus olisi läpäissyt oikeudellisen tarkastuksen ja olisi täten laillinen sodankäynnin väline, se ei vapauta komentajaa sodan oikeussääntöjen asettamien oikeuksien ja velvollisuuksien noudattamisesta. Toisaalta on myös kyettävä erottamaan aluksen ohjelmoinnissa mahdollisesti tapahtuneet virheet. Mikäli algoritmit toimivat eri tavalla kuin komentaja olettaa, vastuu sotarikoksesta voi olla myös aluksen suunnittelijalla tai ohjelmoijalla.³⁷⁷

³⁷⁵ Newportin käsikirja, *op.cit.*, s.17

³⁷⁶ William H. Boothby 2019, *op.cit.*, s.138

³⁷⁷ ks. myös Andrew Norris, *op.cit.*, s.77-79

5.3 Puolueettomuusoikeus

Puolueettomuusoikeus koskee sotaakäyvien ja puolueettomien valtioiden välisiä suhteita. Sen tarkoituksena on suojella puolueettomia valtioita ja välttää aseellisen selkkauksen eskaloitumista. Puolueettomilla valtioilla on oikeus ylläpitää rauhanomaisia yhteyksiä kaikkiin valtioihin, ja periaatteessa puolueettomat alukset saavat liikkua vapaasti aavalla merellä sekä muilla kansainvälisillä merialueilla. Puolueettomuusoikeutta käsitellään Haagin V yleissopimuksessa.³⁷⁸ Merisodankäynnin osalta puolueettomuutta tarkennetaan Haagin XII yleissopimuksissa,³⁷⁹ San Remon käsikirjassa sekä Helsingin periaatteet³⁸⁰ -raportissa. Oikeussäännöt ja tapaoikeus asettavat oikeuksia ja velvoitteita puolueettomille ja sotaakäyville valtioille. Puolueettomilla vesialueilla kaikki sotaakäyvien sota-alusten vihamieliset teot ovat kiellettyjä. Sodan osapuolet ovat velvollisia kunnioittamaan puolueettomien valtioiden suvereniteettia. Puolueettomien vesialueiden käyttö on loukkaus koskemattomuutta kohtaan. Puolueettomat valtiot ovat velvoitettuja valvomaan ja tarvittaessa turvaamaan koskemattomuutensa voimankäytöllä.³⁸¹ Puolueettomien satamien ja vesialueiden käyttö operaatioiden tukikohtana tai suoja-alueena on kielletty. Mikäli puolueeton valtio ei noudata velvoitteitaan, se voi menettää puolueettoman asemansa.³⁸²

Puolueettomat alueet

Puolueettomat alueet muodostuvat maa-alueesta ja satamista³⁸³ sekä sisäisistä aluevesistä, alue-merestä, saaristovesistä ja kansainvälisestä ilmatilasta, mutta niihin eivät kuulu lisävyöhyke, talousvyöhyke eikä aava meri.³⁸⁴ Sotaakäyvät valtiot eivät saa käyttää puolueettomia satamia tai vesialueita tukikohtana vastustajaa vastaan suunnatuille operaatioille. Myös kommunikointiin tarkoitettujen tukiasemien sijoittaminen puolueettomille alueille on kielletty.³⁸⁵

Puolueettomat valtiot voivat estää satamiensa käytön, mutta vihollisuuksien alkaessa sotaakäyvien valtioiden aluksille on annettava 24 tuntia aikaa poistua satamasta tai aluevesiltä.³⁸⁶

³⁷⁸ Haagin V yleissopimus, joka koskee puolueettomien valtojen ja henkilöiden oikeuksia ja velvollisuuksia maa-sodassa (SopS 11/1924)

³⁷⁹ Haagin XII yleissopimus, joka koskee puolueettomien valtojen oikeuksia ja velvollisuuksia merisodassa (SopS 11/1924), jatkossa ”Haagin XII yleissopimus”

³⁸⁰ Helsinki Principles on the Law of Maritime Neutrality, adopted by the International Law Association at its Taipei Conference, 30 May 1998.

³⁸¹ *Voimankäytön oikeussäännöt*, selvitys eduskunnan ulkoasianvaliokunnalle, Ulkoasianministeriön julkaisuja 8/2015, Ulkoasiainministeriö, Helsinki 2015, s.15: Voimankäytön käsitteestä erotetaan aseellisen hyökkäyksen käsite, joka edellyttää erityisen vakavaa voimankäyttöä toista valtiota kohtaan. Vasta aseellinen hyökkäys oikeuttaa hyökkäyksen kohteeksi joutuneen valtion itsepuolustukselliseen voimankäyttöön.

³⁸² Haagin XII yleissopimus, artikkelit 1-2, *San Remon käsikirja*, sääntö 15, *op.cit.*, s.11

³⁸³ Haagin V yleissopimus, joka koskee puolueettomien valtojen ja henkilöiden oikeuksia ja velvollisuuksia maa-sodassa (SopS 11/1924), artikla 1

³⁸⁴ *San Remon käsikirja*, sääntö 14, *op.cit.*, s.11

³⁸⁵ Haagin XII yleissopimus, artikla 5

³⁸⁶ Haagin XII yleissopimus, artikla 13

Puolueettoman valtion lainsäädännön salliessa sotaakäyvät alukset voivat vieraila puolueettoman valtion aluevesillä tai satamissa enintään 24 tunnin ajan. Vierailun enimmäisaikaa ei saa ylittää, paitsi merivaurioihin tai vallitsevaan säätilaan liittyvien syiden takia. Näissäkin tapauksissa aluksen on poistuttava välittömästi, kun viivytykseen aiheuttama syy on lakannut.³⁸⁷ Mikäli sota-alus ei puolueettoman vallan kehotuksesta huolimatta lähde satamasta, jossa sillä ei ole oikeutta olla, on puolueettomalla vallalla oikeus estää sota-aluksen käyttö ja pidättää sen miehistö.³⁸⁸

Mikäli puolueettoman valtion lainsäädännössä ei ole muita erikoismääräyksiä, enintään kolme saman sotaakäyvän valtion sota-alusta saa olla yhtä aikaa jossakin puolueettoman valtion satamassa. Mikäli samassa puolueettomassa satamassa on molempien sotaakäyvien valtioiden sotaluoksia yhtä aikaa, on niiden välissä oltava vähintään 24 tunnin aikaero. Laivojen on lähdettävä samassa järjestyksessä, kuin ne ovat satamaan saapuneet.³⁸⁹

Sotaakäyvien valtioiden sotalukset voivat korjata merivaurioitaan puolueettomissa satamissa vain sen verran, kuin on niiden merenkulunturvallisuuden kannalta välttämätöntä. Sotalukset saavat myös täydentää ruoka-, vesi- ja polttoainetarastojaan sen verran, että pääsevät lähimpään oman valtionsa satamaan. Poltto-ainetta ei kuitenkaan saa täydentää saman puolueettoman valtion satamasta kuin kolmen kuukauden välein. Sotalukset eivät saa lisätä sotilaallista voimaansa millään tavalla huolto- tai korjaustoimenpiteidensä aikana.³⁹⁰

Kauttakulkuoikeudet aluemerellä

Merioikeusyleissopimuksen mukaisesti jokaisella valtiolla on oikeus ulottaa aluemerensä 12 meripeninkulman rajaan³⁹¹ ja rantavaltion täysivaltaisuus ulottuu aluemereen, sen yläpuolella olevaan ilmatilaan sekä aluemerен pohjaan sisustoineen.³⁹² Rantavaltion täysivaltaisuutta harjoitetaan merioikeusyleissopimuksen ja muiden kansainvälisen oikeuden sääntöjen mukaisesti.³⁹³ Rantavaltion koskemattomuutta rajoittavat kuitenkin valtionalusten kauttakulkuoikeudet. Sillä voi olla hyvin vähän tai ei ollenkaan oikeuksia puuttua kauttakulkuun kansainvälisen oikeuden näkökulmasta. Rantavaltiolla on kuitenkin oikeus suojautua ja tilapäisesti keskeyttää ulkomaalaisten alusten viaton kauttakulku joissakin aluemerensä osissa, jos keskeyttäminen on olennaisen tärkeää valtion turvallisuuden suojelemiseksi.³⁹⁴ Toisaalta rantavaltio ei voi asettaa

³⁸⁷ Haagin XII yleissopimus, artikkelat 12 ja 14

³⁸⁸ *Ibid.*, artikla 24

³⁸⁹ Haagin XII yleissopimus, artikla 16

³⁹⁰ Haagin XII yleissopimus, artikkelat 17, 19, 20, *San Remon käsikirja*, sääntö 20, *op.cit.*, s.12

³⁹¹ UNCLOS, artikla 3

³⁹² *Ibid.*, artikla 2

³⁹³ *Ibid.*, artikla 2 (3)

³⁹⁴ *Ibid.*, artikla 25 (3)

”yleisesti hyväksytyjä” kansainvälisiä sääntöjä tai määräyksiä kovempia rajoituksia *alusten malliin, rakenteeseen, miehistöön tai varusteisiin* liittyen.³⁹⁵ Mikäli miehittämättömät alukset täyttävät yleisesti hyväksytyt Kansainvälisen merenkulkujärjestön asettamat vaatimukset, rantavaltiot eivät voi asettaa vaatimusta, jossa todettaisiin, että ilman päällikköä ja miehistöä olevien alusten viaton kauttakulku olisi kielletty.³⁹⁶

Merioikeusyleissopimukseen on kirjattu neljä erilaista kauttakulkuoikeutta valtion aluemerelle: viaton kauttakulku, esteetön kauttakulku, keskeytyksetön viaton kauttakulku ja saaristovesien kauttakulku. Kaikilla ranta- ja sisämaavaltioiden aluksilla on oikeus viattomaan kauttakulkuun aluemerellä, mutta ei kuitenkaan sisäisillä aluevesillä.³⁹⁷ Tästä huolimatta edelleen esiintyy keskustelua siitä, koskettaako viaton kauttakulku sota-aluksia, ja osa valtioista edellyttää yhä omissa valtiokäytännöissään etukäteishyväksyntää sota-aluksen tullessa niiden aluemerelle.³⁹⁸ Mikäli viaton kauttakulku ei olisi tarkoitettu sovellettavaksi sota-aluksiin, voidaankin kysyä, miksi merioikeusyleissopimukseen on kirjattu väkivallan käyttöön ja sillä uhkaamiseen liittyviä kieltoja?

”a) rantavaltion täysivaltaisuuteen, alueelliseen koskemattomuuteen tai poliittiseen itsenäisyyteen kohdistuvan tai muutoin Yhdistyneiden Kansakuntien peruskirjan osoittamien kansainvälisen oikeuden periaatteiden vastaisen väkivallan käyttö tai sillä uhkaaminen;

b) aseilla harjoittelu tai niiden käyttö;

c) toiminta, joka tähtää rantavaltion puolustusta tai turvallisuutta vahingoittavien tietojen keräämiseen;

d) propagandatoiminta, jolla pyritään vaikuttamaan rantavaltion puolustukseen tai turvallisuuteen;

e) ilma-alusten nousu, laskeutuminen tai alukselle ottaminen;

f) sotilaslaitteiden laukaiseminen, laskeutuminen tai alukselle ottaminen;

g) sellainen hyödykkeiden, valuutan tai henkilöiden alukseen ottaminen tai siitä pois siirtäminen, joka on vastoin rantavaltion tulli-, vero-, maahanmuutto- tai terveydenhoitolakeja ja -määräyksiä;

³⁹⁵ UNCLOS, artikla 21(2)

³⁹⁶ Simon McKenzie, *loc.cit.*, s.11

³⁹⁷ UNCLOS, artikla 17-19, Björn Röberg, s.88 ”*vaikka miehittämättömällä aluksella ei olisi YK:n merioikeusyleissopimuksen mukaista oikeutta viattomaan kauttakulkuun, niin se nauttii kuitenkin tästä oikeudesta kansainvälisen tapaoikeuden perusteella*”. On kuitenkin niin, että merioikeusyleissopimuksesta tai tapaoikeudesta ei löydy näyttöä sille, että ”laitteilla” tai ”laitteistolla” voisi olla oikeus viattomaan kauttakulkuun. Näin ollen sekä merioikeusyleissopimukseen että tapaoikeuteen kirjoitetut kauttakulun säännöt koskevat vain aluksia ja kysymys on molempien oikeuslähteiden perusteella siitä, ovatko miehittämättömät alukset lippuvallion mukaisia aluksia.

³⁹⁸ Jouni Honkala, *op.cit.*, s.191

- h) tämän yleissopimuksen vastainen tahallinen ja vakava ympäristön pilaaminen;
- i) kalastus;
- j) tutkimusten tai mittausten tekeminen;
- k) toiminta, jolla pyritään häiritsemään rantavaltion tietoliikennejärjestelmiä tai sen muita laitteita tai laitoksia;
- l) muu toiminta, joka ei suoraan liity kauttakulkuun.³⁹⁹

Kiellettyjen toimien lista ei ole tyhjentävä. Sopimuksen mukaan viattomasta kauttakulusta poikkeaa myös kaikki ”muu toiminta, joka ei suoraan liity kauttakulkuun”. Mikäli sota-alus syyllistyy artiklan 19 mukaiseen toimintaan ja jättää huomiotta sille esitetyn pyynnön noudattaa velvollisuuksiaan, rantavaltio voi vaatia sitä heti poistumaan aluemereltä. Mikäli sota-alus rantavaltion pyynnöstä huolimatta jää aluemerelle, rantavaltio voi kohdistaa siihen lainsäädäntönsä mukaisia lainkäyttötoimia, mukaan lukien voimankäytön.⁴⁰⁰

Aseellisessa selkkauksessa sotaakäyvien valtioiden sota-alusten oikeutta viattomaan kauttakulkuun voidaan rajoittaa tai se voidaan estää. Merioikeusyleissopimuksen mukaisesti viattoman kauttakulun on tapahduttava ”kansainvälisen oikeuden sääntöjen mukaisesti”.⁴⁰¹ Näin ollen merisodankäynnin oikeuslähteet ovat *lex specialis* ja puolueettomuusoikeus asettaa velvollisuuksia sotaakäyvien valtioiden sota-aluksien kauttakulkuoikeuksiin. Haagin XII yleissopimuksen mukaan puolueettomuutta ei loukata sillä, että sotaakäyvien valtioiden alukset ”vain kulkevat sen aluevesien kautta”.⁴⁰² San Remon käsikirjan mukaan puolueeton valtio voi rajoittaa sotaakäyvien valtioiden sota-alusten pääsyä tai kauttakulkua puolueettomille vesialueille tai kieltää ne kokonaan.⁴⁰³ Helsingin periaatteiden mukaan puolueeton valtio voi väliaikaisesti keskeyttää aluemerensä ja saaristovesiensä läpi kulkevan viattoman kauttakulun, mikäli se on välttämättömyyden vuoksi valtion turvallisuuden suojelemiseksi.⁴⁰⁴

Sotaakäyvien valtioiden sota-alusten kulkua ei kuitenkaan voida keskeyttää kansainvälisissä salmissa, joiden läpi on kuljettava siirryttäessä aavan meren tai talousvyöhykkeen osien välillä (esimerkiksi Hormuzinsalmi, Malakansalmi ja Gibraltarinsalmi⁴⁰⁵). Esteetön kauttakulku on viatonta kauttakulkua laveampi. Se mahdollistaa pinta-alusten, sukellusveneiden ja

³⁹⁹ UNCLOS, artikla 19

⁴⁰⁰ UNCLOS, artiklat 25 (3) ja 30, ks Wolff Heintschel von Heinegg, ”Warships”, *loc.cit.*, kappale 42, Kari Hakapää, *op.cit.*, s.332

⁴⁰¹ UNCLOS, artikla 19 (1)

⁴⁰² Haagin XII yleissopimus, artikla 10

⁴⁰³ *San Remon käsikirja*, sääntö 19, *op.cit.*, s.11

⁴⁰⁴ Helsinki Principles on the Law of Maritime Neutrality, adopted by the International Law Association at its Taipei Conference, 30 May 1998, periaate 2.3

⁴⁰⁵ NWP 1-14M, The commander’s Handbook on The Law of Naval Operations (March 2022) kohta 2.5.3.1

lentokoneiden keskeytyksettömän tavanomaisen kauttakulun salmen läpi. Tavanomaisella tarkoitetaan sitä, että pinta-alukset voivat kulkea salmen läpi käyttäen normaaleja omasuojajärjestelmiään ja sukellusveneet voivat kulkea salmen läpi sukelluksissa.⁴⁰⁶ Esimerkiksi Yhdysvallat tulkitsevat esteettömän kauttakulun mahdollistavan alusten kulkemisen salmen läpi muodostelmassa sekä ilma-alusten nousun ja laskun aluksilta.⁴⁰⁷

Kansainvälisiin salmiin, jotka eivät ole aavan meren ja talousvyöhykkeen välissä eivätkä täten täytä esteettömän kauttakulun vaatimuksia, sovelletaan keskeytyksetöntä viatonta kauttakulkua. Kyseisissä salmissa kauttakulkua ei voi keskeyttää aseellisen selkkauksen aikana.⁴⁰⁸ Merioikeusyleissopimuksen mukaiset määräykset kansainväliseen merenkulkuun käytettävistä salmista eivät myöskään vaikuta sellaisten salmien oikeudelliseen järjestelyyn, joissa tapahtuvaa kauttakulkua on entuudestaan säännelty erityisillä kansainvälisillä sopimuksilla.⁴⁰⁹

Saaristovaltioilla tarkoitetaan pelkästään saarista koostuvaa valtiota (esimerkiksi Indonesia ja Filippiinit). Saaristovaltion täysivaltaisuus ulottuu saaristovesiin, sen yläpuolella olevaan ilmatilaan sekä merenpohjaan.⁴¹⁰ Saaristovaltio voi osoittaa merireittejä ja niiden yläpuolella kulkevia lentoreittejä keskeytyksettömään ja viivytyksettömään kauttakulkuun. Saaristovesien kauttakulkuoikeus on vastaavanlainen kuin esteetön kauttakulku. Jos saaristovaltio ei osoita meri- tai ilmareittejä, kulkuoikeutta voidaan harjoittaa kansainväliseen merenkulkuun yleensä käytettävillä reiteillä.⁴¹¹

Kulkuoikeudet talousvyöhykkeellä ja aavalla merellä

Rantavaltiolla on täysivaltaiset oikeudet merenpohjan yläpuolisten vesien ja merenpohjan ja sen sisustan elollisten ja elottomien luonnonvarojen hyödyntämiseen talousvyöhykkeellä.⁴¹² Näin ollen talousvyöhyke ei ole puolueeton alue. Sitä voidaan kuitenkin verrata aavaan mereen, koska myöskään muiden valtioiden sota-alusten kulkuoikeuksia tai sotilaallisten operaatioiden toimeenpanoa ei rajoiteta toisen valtion talousvyöhykkeellä tai mannerjalustalla.

”Kaikilla sekä ranta- että sisämaavaltioilla on tämän yleissopimuksen asianomaiset määräykset huomioon ottaen talousvyöhykkeellä 87 artiklassa mainitut merenkulun ja ylilennon vapaudet, vapaus laskea merenalaisia kaapeleita ja putkistoja sekä vapaus kaikkeen muuhun näihin vapauksiin liittyvään kansainvälisessä oikeudessa hyväksytyyn meren käyttöön, joka esimerkiksi koskee alusten,

⁴⁰⁶ UNCLOS, artikla 37-44

⁴⁰⁷ NWP 1-14M, The Commander’s Handbook on The Law of Naval Operations (March 2022) kohta 2.5.3.2

⁴⁰⁸ UNCLOS, artikla 45 (2), *San Remon käsikirja*, sääntö 33, *op.cit.*, s.13

⁴⁰⁹ UNCLOS, artikla 35 (c), Tällaisia salmia ovat Turkin ja Tanskan salmet, Magalhaesinsalmi sekä Ahvenanrauman salmi Ahvenanmaan ja Ruotsin välillä

⁴¹⁰ UNCLOS, artikla 49 (1)

⁴¹¹ *Ibid.*, artiklat 49 (1) ja 53

⁴¹² UNCLOS, artikla 56

*ilma-alusten, merenalaisten kaapeleiden ja putkistojen toimintaa ja joka on so-
pisoinnussa tämän yleissopimuksen määräysten kanssa.*⁴¹³

Poikkeuksena mainittakoon kuusi valtiota (Malesia, Malediivit, Mauritius, Pakistan, Portugali ja Uruguay), joiden kansallinen lainsäädäntö rajoittaa ulkomaalaisten sota-alusten kulkuoikeuksia talousvyöhykkeillä.⁴¹⁴ Taloudellisista ja turvallisuuspoliittisista syistä johtuen merioikeusyleissopimukseen tuoduista uusista säännöistä yksikään ei olisi saavuttanut riittävää konsensusta, mikäli niiden tarkoitus olisi ollut rajata tapaoikeuteen perustuvaa merenkulun vapautta ja merten hyödyntämistä sotilaalliseen tarkoitukseen. Useimmat valtiot ovat riippuvaisia meriyhteyksistään, eivätkä valtiot ole valmiita hyväksymään sääntöjä, joiden takia merikuljetusten kustannukset kasvaisivat. Lisäksi vapaan merenkäytön merkitys korostuu siirrettäessä sotilaallisia joukkoja lähes mihin tahansa maan osaan maailmassa. Varusteiden- ja joukkojensiirtoja ei voida toteuttaa pelkästään ilmakuljetuksilla. Edellisten lisäksi sota-alusten pelkällä läsnäololla ja tykkivenediplomatialla on oma merkityksensä pidäkkeen muodostamisessa.⁴¹⁵

Sotaakäyvien maiden sota-alusten on kuitenkin otettava toiminnassaan huomioon rantavaltion suvereenit oikeudet talousvyöhykkeellä.⁴¹⁶ Mikäli puolueettoman valtion talousvyöhykkeelle lasketaan miinoja, sotaakäyvän valtion on ilmoitettava tästä puolueettomalle valtiolle ja varmistettava, etteivät miinoitteen koko tai miinatyyppit vaaranna puolueettoman valtion luonnonvarojen hyödyntämistä.⁴¹⁷

Merioikeusyleissopimuksen aavan meren vapautta koskevassa artiklassa 87 listataan kaikille sekä ranta- että sisämaavaltioille kuuluvia vapauksia. Se käsittää muun muassa:

- a) ”merenkulun vapauden;
- b) ylilentovapauden;
- c) vapauden laskea merenalaisia kaapeleita ja putkistoja, jollei VI osassa toisin määrätä;
- d) vapauden rakentaa tekosaaria ja muita kansainvälisen oikeuden sallimia laitteita sikäli kuin VI osassa ei toisin määrätä;
- e) kalastuksen vapauden sikäli kuin 2 osaston mukaisissa ehdoissa ei toisin määrätä;
- f) meritieteellisen tutkimuksen vapauden sikäli kuin VI ja XIII osassa ei toisin määrätä.”⁴¹⁸

Listaa ei voi kuitenkaan pitää aukottomana, koska aavan meren vapaus käsittää paljon muutaakin. Merisodankäyntiin liittyvät harjoitukset, asejärjestelmien testaukset ja sotilaallinen merenpohjankartoitus ovat pitkään olleet tapa käyttää aavaa merta ja ovat siten osa kansainvälistä

⁴¹³ UNCLOS, artikla 58 (1)

⁴¹⁴ Wolff Heintschel von Heinegg, “Warships”, *loc.cit.*, kappale 33

⁴¹⁵ *Ibid.*, kappale 34

⁴¹⁶ UNCLOS, artikla 58 (1), *San Remon käsikirja*, sääntö 34, *op.cit.*, s.14

⁴¹⁷ *San Remon käsikirja*, sääntö 35, *op.cit.*, s.14

⁴¹⁸ UNCLOS, artikla 87

tapaoikeutta. Toki sota-alusten tulee ottaa huomioon muiden valtioiden edut niiden käyttäessä aavan meren vapauksia.⁴¹⁹

Johtopäätökset

Puolueettomuusoikeus koskettaa kaikkia miehittämättömiä sota-aluksia riippumatta siitä, käytetäänkö niitä hyökkäystoimiin. Sotaikäyvän valtion miehittämättömät alukset eivät saa käyttää puolueettomia satamia tai vesialueita tukikohtana vastustajaa vastaan suunnatuille operaatioille. Talousvyöhykkeellä miehittämättömien alusten on otettava toiminnassaan huomioon rantavaltion suvereenit oikeudet. Miehittämättömien alusten käyttäessä aavan meren vapauksia, niiden tulee ottaa huomioon muiden valtioiden edut.

Mikäli miehittämättömät alukset ovat aluksia, ne ovat oikeutettuja esteettömään kauttakulkuun, keskeytyksettömään viattomaan kauttakulkuun ja saaristovesien kauttakulkuun. Miehittämättömän aluksen suorittaessa kauttakuluoikeuksiaan, puolueettomat valtiot eivät saa keskeyttää, häiritä tai estää miehittämättömän aluksen kulkua. Merioikeusyleissopimukseen asetetut rajoitukset ja ehdot on tarkoitettu rantavaltion ja muun merenkulun suojaksi. Näin ollen aluksen miehittämättömyydellä ei pitäisi olla merkitystä.

⁴¹⁹ UNCLOS, artikla 87 (2)

6. YHTEENVETO JA TULOKSET

6.1 Yhteenveto

Tutkimuksen tavoitteena oli valistuneesta eurooppalaisesta oikeuspositivistisesta näkökulmasta luoda vastaus tutkimuksen pääkysymykseen. Tutkimuksessa käytetty argumentointi perustui Kansainvälisen tuomioistuimen perussäännön 38 artiklan mukaisiin oikeuslähteisiin, joita tukivat tutkimuskirjallisuus ja tieteelliset artikkelit. Tutkimustyön pää- ja alatutkimuskysymyksiin liittyvät johtopäätökset on esitelty lukujen neljä ja viisi yhteydessä. Ensimmäiset kolme lukua asemoivat tutkimuksen viitekehukseen. Tässä yhteydessä esitellään keskeisimmät johtopäätökset sota-aluksen oikeuksien ja velvollisuuksien soveltumisesta miehittämättömiin aluksiin.

Sota-alusten perusrakenne on näihin päiviin saakka pysynyt kohtalaisen muuttumattomana. Kansainvälisen oikeuden ja etenkin sodan oikeussääntöjen näkökulmasta voimassa olevat oikeussäännöt ovat olleet riittävät. 2000-luvun voimakas teknologinen kehitys kuitenkin haastaa nykyiset oikeussäännöt, etenkin koska alukset ovat tähän saakka olleet miehitettyjä. Miehittyjen sota-alusten haasteena on yksittäisen aluksen kasvaminen liian arvokkaaksi maaliksi sekä kustannusten että miehistön osalta. Tästä syystä valtiot haluavat hajauttaa suorituskyvyt useammalle eri lavetille, kustannustehokkaasti ja ihmishenkiä säästäen. Miehittämättömiin aluksiin liittyvien patenttien perusteella Yhdysvallat ja Kiina ovat pisimmällä alusten teknologiassa kehityksessä. Monimutkaisiin algoritmeihin liittyy kuitenkin edelleen useita haasteita. Osin tästä syystä ja toisaalta myös sodan oikeussääntöjen näkökulmasta ihmisen mukanaolo päätöksentekosilmukassa tulee jatkumaan toistaiseksi myös miehittämättömillä aluksilla.

Yhdistyneiden kansakuntien merioikeusyleissopimus olettaa alusten olevan miehitettyjä siitä yksinkertaisesta syystä, että miehittämättömien aluksien olemassaolosta ei ole tiedetty sopimusta laadittaessa. Sopimus kuitenkin jättää alusten rekisteröinnin lippuvaltion vastuulle, mikä taas voi johtaa eriäviin käytäntöihin valtioiden välillä. Lippuvaltion rekisteröidessä miehittämättömän aluksen ”alukseksi”, sillä voidaan varmuudella operoida ainoastaan lippuvaltion omalla alueella. Yhdistyneiden kansakuntien alainen kansainvälinen merenkulujärjestö on myös tunnistanut autonomisten laivojen sääntelykehityksessä olevat haasteet ja ryhtynyt kansainvälisen merenkulujärjestön alaisten yleissopimusten päivitystyöhön, jonka tavoitteena on mahdollistaa miehittämättömien alusten operointi kyseessä olevien sopimusten osalta vuoteen 2025 mennessä.

Sota-aluksen määritelmä kansainvälisessä oikeudessa perustuu pääosin edelleen Haagin vuoden 1907 VII yleissopimukseen. Keskeistä määritelmässä on sota-aluksen kuuluminen valtion asevoimille: siinä on oltava selvät ulkoiset kansallisuustunnukset, sen on oltava upseerin

komennossa ja tavanomaisen sotilaskurin alainen. Toistaiseksi on kuitenkin kiistanalaista, voiko miehittämätön alus toimia ”upseerin komennossa”, jos päällikkö ei ole aluksella, ja onko sen miehistö ”tavanomaisen sotilaskurin alaisena”, jos siinä ei varsinaisesti ole miehistöä. On luonnollista, että määritelmää kirjoitettaessa ei ole voitu huomioida alusten kontrollointia kauko-ohjatusti, mutta teknologinen kehitys tulee väistämättä mahdollistamaan myös miehittämättömien sota-alusten käytön yleistymisen. Vaikka miehittämättömät alukset eivät olisi sotaluoksia, ne kuitenkin nauttivat koskemattomuudesta ei-kaupalliseen tarkoitukseen käytettävänä valtionaluksina tai mikäli aluksia kauko-ohjataan sotaluokselta, niitä voidaan pitää sotaluksen osana, ja siten ne voivat jakaa sotaluksen statuksen.

Nykyaikaiset merisodankäynnin keinot (aseet, asejärjestelmät ja lavetit) ovat varsin pitkälle kehittyneitä, ja ne omaavat usein autonomisia piirteitä. Verrattaessa aseistettuja miehittämättömiä aluksia nykyaikaisiin torpedoihin tai ohjuspuolustusjärjestelmiin eroavaisuudet eivät ole merkittäviä. Niissä kuitenkin korostuvat itsenäinen toiminta-aika ja luotettavat viestiyhteydet. Vaikka lippuvaltio ei rekisteröisi aseistettuja miehittämättömiä aluksia aluksiksi, ne ovat kuitenkin sodankäynnin keinoja, ja siten niille on suoritettava oikeudellinen tarkastus ennen niiden käyttöönottoa. Toisaalta mikäli miehittämättömät alukset rekisteröidään lippuvaltion mukaisesti alukseksi ja niille asennetaan jo käytössä oleva ase tai asejärjestelmä, oikeudelliselle tarkastukselle ei tällöin välttämättä ole tarvetta.

Merisodankäynnin menetelmien näkökulmasta miehittämättömät alukset tulevat muuttamaan ihmisen ja aseiden välistä suhdetta ja kontrollia. Mikään sodan oikeussääntö ei kiellä aseistettuja miehittämättömiä aluksia, mutta varotoimenpiteiden kannalta komentajan vastuu kokonaisuoperaatiosta on jakamaton ja toisaalta jokaisella yksilöllä on velvollisuus noudattaa oikeussääntöjä kykyjensä ja valtuuksiensa mukaisesti. Miehittämättömän aluksen muodostama tilannekuva on pystyttävä välittämään operaattorille ja operaattorin on varmistuttava, että hyökkäyksen kohteena on laillinen maali, sekä kyettävä arvioimaan oheisvahinkojen todennäköisyys. Ihmisen ollessa osa päätöksentekosilmukkaa, on vastuu miehittämättömän aluksen toiminnasta selkeä. Mikäli ihminen poistetaan päätöksentekosilmukasta ja täysin autonominen alus toimii eri tavalla kuin komentaja olettaa, vastuu voi olla myös suunnittelijalla tai ohjelmoijalla.

Vaikka miehittämättömien alusten kansainvälisoikeudellinen asema ei ole vakiintunut, valtiokäytännöt ja soft law -prosessi näyttäisivät kuitenkin rakentuvan siihen suuntaan, että tulevaisuudessa miehittämättömät alukset voivat olla aluksia ja mahdollisesti myös sotaluoksia. Ukrainan sota on osoittanut miehittämättömien pinta-alusten tai räjähdeneiden potentiaalın tulevaisuuden sodankäynnissä, kyseiset tapaukset eivät juurikaan edesauta miehittämättömien sotalusten oikeuksien ja velvollisuuksien todentamista, kyse on enemmänkin siitä ovatko ne

laillisia aseita tai asejärjestelmiä. Räjähdeveneiden osalta oleellista on, että ne pystyvät noudattamaan erotteluperiaatetta ja niiden räjähdevaikutus pystytään suuntaamaan sotilaskohteeseen.

6.2 Pohdinta

Aikaisempien tutkimusten ja aihepiiristä kirjoitettujen tieteellisten artikkeleiden perusteella tutkijan mielenkiinto kohdistui miehittämättömän aluksen asemaan ”aluksena” tai ”sota-aluksena”. Tutkimuksesta rajattiin pois ilma-alukset, kommunikointiin, viestiyhteyksiin ja kybervaikuttamiseen liittyvät tekijät ja tutkimuksessa keskityttiin Yhdysvalloissa rakenteilla oleviin miehittämättömiin aluksiin. Tästä huolimatta aihealue jäi varsin laajaksi. Sota-aluksen oikeuksien ja velvollisuuksien kokonaisvaltaisen tarkastelun sijasta tutkimuksen painopiste muodostui miehittämättömän aluksen asemaan.

Oikeussääntöjen näkökulmasta miehittämättömien alusten luokittelu alukseksi tai sotalukseksi on kuitenkin keskiössä. Miehittämättömän aluksen asemointiin liittyvää oikeuslähteiden välistä keskustelua on pystytty toteuttamaan tutkimuksessa, sen sijaan aseellisen selkkauksen osalta oikeuslähteiden välistä keskustelua on vähän. Tutkimuksen luotettavuutta olisi parantanut miehittämättömien alusten aseman huomioiminen aseellisessa selkkauksessa tutkimuksen aikaisemmassa vaiheessa.

Tutkimukseen valittu aihe osoittautui varsin ajankohtaiseksi. Tutkimustyön aikana julkaistiin kaksi uutta sodan oikeussääntöjen käsikirjaa, Oslon ja Newportin käsikirjat. Molemmissa korostuu teknologian kehitys ja sen tuomat vaikutukset merisodankäyntiin esimerkiksi miehittämättömien alusten osalta. Käsikirjoista on havaittavissa miehittämättömien alusten kehitys osana merisodankäyntiä, vuonna 1995 ensimmäisen kerran julkaistu San Remon käsikirja ei tunnista miehittämättömiä aluksia, sen sijaan molemmat uudemmat 2020-luvulla julkaistut käsikirjat asemoivat miehittämättömät alukset ”aluksiksi”.

Vaikka miehittämättömät alukset omaavat autonomisia piirteitä, niiden päätöksentekoa ei olla siirtämässä tekoälylle. Yhdysvaltojen miehittämättömät alukset kykenevät siirtymään paikasta toiseen ja muodostamaan tilannekuvan itsenäisesti, mutta päätöksen aseellisen voiman käytöstä tekee edelleen ihminen. Näin ollen miehittämättömät alukset eivät ole tappajarobotteja vaan teknologisen kehityksen mahdollistamia kustannustehokkaita lavetteja.

6.3 Jatkotutkimusaiheet

Tutkimus rajattiin käsittelemään sota-aluksen oikeuksia ja velvollisuuksia, tästä syystä tutkimuskohteeksi valikoitui Yhdysvaltojen suuret ja keskikokoiset miehittämättömät pinta- ja vedenalaiset alukset, jotka oletettavasti tulevat saamaan sota-aluksen statuksen. Suurilla ja keskikokoisilla miehittämättömillä aluksilla ei kuitenkaan yksin ratkaista rantavaltioiden merialueiden valvontaan liittyvää haastetta kattavan tilannekuvan osalta. Toistaiseksi valvonta on toteutettu useimmissa valtioissa lentokoneilla ja miehitetyillä pinta-aluksilla. Näiden molempien ylläpito- ja henkilöstökustannukset ovat valtavat ja toisaalta valvottava alue on usein niin suuri, ettei nykyisillä resursseilla yksinkertaisesti pystytä valvomaan kaikkea merellä tapahtuvaa toimintaa. Miehittämättömät valvonta- ja tiedustelutiedon keräämiseen suunnitellut ”liitolaitteet” (glider) voivat tulevaisuudessa ratkaista tämän ongelman. Kyseisten laitteiden toiminta-ajan ja kantaman kasvaessa laitteiden käyttö on mahdollista myös valtion omien alueiden ulkopuolella. Merioikeusyleissopimuksen 58 artikla ei anna yksiselitteistä vastausta mitä sotilaallisia operatioita talousvyöhykkeellä voidaan toteuttaa ja toisaalta vaara sekoittaa valvonta- ja tiedustelutiedon keräämiseen suunnitellut laitteet meritieteelliseen tutkimukseen on ilmeinen. Tämä on johtanut erimielisyyksiin etenkin Yhdysvaltojen ja Kiinan välillä. Laitteiden käytön yleistyessä tarvitaan lisää tutkimusta ja ymmärrystä talousvyöhykkeen oikeudellisten erityisjärjestelyiden osalta.

LÄHTEET

Teokset

Ari Hirvonen, *Mitkä menetit?* Opas oikeustieteen metodologiaan, Helsinki 2011

Boyd J.R., Hammond G.T., *A Discourse on Winning and Losing*, Air University Press, Curtis E. LeMay Center for Doctrine Development and Education, Maxwell AFB, Alabama, USA, 2018

Bradley Martin, Danielle C. Tarraf, Thomas C. Whitmore, Jacob DeWeese, Cedric Kenney, Jon Schmid, Paul DeLuca, *Advancing Autonomous Systems: An Analysis of Current and Future Technology for Unmanned Maritime Vehicles*, RAND Corporation, Santa Monica 2019

Humanitaarinen tapaoikeus, johdatus punaisen ristin kansainvälisen komitean kansainvälistä humanitaarista tapaoikeutta koskevaan tutkimukseen, Ulkoasianministeriön julkaisuja 9/2015, Ulkoasianministeriö, Helsinki 2015

James Kraska, Raul Pedrozo, *Disruptive Technology and the Law of Naval Warfare*, Oxford University Press, New York 2022

Jouni Honkala, *Johdatus sota-aluksen oikeudelliseen asemaan Suomen rannikolla*, PunaMusta Oy, Joensuu 2022

Juhani Parkkari, *Sodan oikeussäännöt*, Tietosanoma Oy, Helsinki 2018

Kari Hakapää, *Uusi kansainvälinen oikeus*, Talentum, Helsinki 2010

Lauri Hannikainen, *Kansainvälisen oikeuden käsikirja*, Tietosanoma, Tallinna 2014

Milan Vego, *Exercising Control of the Sea: Theory and Practice*, Routledge, New York 2021

New Technologies and the Law in War and Peace, William H. Boothby, (Ed.), Cambridge University Press, Cambridge 2019

Paul Scharre, *Army of None*, Autonomous Weapons and the Future of Wars, W.W Norton & Company, New York USA, 2018

Peter Malanczuk, *Akehurst's Modern Introduction to International Law seventh revised edition*, Routledge, T.J. International Ltd, Padstow 1997

Ronald O'Rourke, *Navy Large Unmanned Surface and Undersea Vehicles: Background and issues for Congress*, Congressional Research Service Report, R45757, 2022

Sirén T, Pekkarinen O, *Tieteenfilosofimetodologisia perusteita pro gradu -tutkielman laadintaan*, Helsinki 2017

The Handbook of International Humanitarian Law, Dieter Fleck, (Ed.), Oxford University Press, Oxford 2009

Tuleva sota - Tulevaisuuden sodan tulevaisuus, Jari Rantapelkonen (toim.), Otavan kirjapaino Oy, Keuruu 2018.

Ville Vänskä, *Nykyaikainen merisodankäynti*, Maanpuolustuskorkeakoulun Sotataidon laitoksen julkaisusarja 2: tutkimuslustoista nro 10, Punamusta Oy, Tampere 2021

Vincent Boulanin, Laura Bruun, Netta Goussac, *Autonomous Weapon Systems and International Humanitarian Law*, Identifying Limits and the Required Type and Degree of Human-Machine Interaction, Stockholm International Peace Research Institute, Tukholma 2021

Voimankäytön oikeussäännöt, selvitys eduskunnan ulkoasianvaliokunnalle, Ulkoasianministeriön julkaisuja 8/2015, Ulkoasiainministeriö, Helsinki 2015

William H. Boothby, *Weapons and the Law of Armed Conflict*, Oxford University Press, Oxford 2009

Wolff Heintschel von Heinegg, Robert Frau, Taasilo Singer, *Dehumanization of Warfare*, Legal Implications of New Weapon Technologies, Springer, Cham 2018

Artikkelit

Jennifer Parker, "US autonomous Corvette and international law", *Australian Naval Institute* (2021), <https://navalinstitute.com.au/us-autonomous-corvette-and-international-law/>

Jin-Yun Wang, Wei Ke, "Development Plan of Unmanned Systems and Development Status of UUV Technology in Foreign Countries", 3 *Journal of Robotics and Control (JRC)*(2022), s.187-196

Martin Fink, "The ever-existing "crisis" of the law of naval warfare", 104 *International Review of the Red Cross* (2022) s.1971-1988

Natalia Klein, "Maritime Autonomous Vehicles within the International Law Framework to Enhance Maritime Security", 95 *International Law Studies* (2019) s.245-271

Natalie Klein, Douglas Guilfoyle, Md Saiful Karim and Rob Mc Laughlin, "Maritime Autonomous Vehicles: New Frontiers in The Law of The Sea", 69 *Cambridge University Press for the British Institute of International and Comparative Law* (2020) s.719-734

Robert Veal, Michael Tsimplis and Andrew Serdy, "The Legal Status and Operation of Unmanned Maritime Vehicles", 50 *Ocean Development & International Law* (2019) s.23-48

Michael N. Schmitt, David S. Goddard, "International Law and the Military Use of Unmanned Maritime Systems", *International Review of the Red Cross* (2016) No. 98 (2), s.567-592

Michael C.Horowitz, "Why Words Matter: The Real World Consequences of defining Autonomous Weapon Systems", <https://sites.temple.edu/ticlj/files/2017/02/30.1.Horowitz-TICLJ.pdf>

Simon McKenzie, "When is a Ship a Ship? Use by State Armed Forces of Uncrewed Maritime Vehicles and the United Nations Convention on the Law of the Sea", 21 *Melbourne Journal of International Law* (2020) s. 372-402

Simon McKenzie, "Autonomous Technology and Dynamic Obligations. Uncrewed Maritime Vehicles and the Regulation of Maritime Military Surveillance in the Exclusive Economic Zone" 11 *Asian Journal of International Law* (2021) s. 145-175

Wolff Heintschel von Heinegg, "Warships", *Max Planck Encyclopedias of International Law*, Oxford public International Law, Oxford University Press 2022, Article last updated: October 2015, <https://opil.ouplaw.com>

Valtiosopimukset

Aavaa merta koskeva yleissopimus (SopS 7/1965)

Alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn yleissopimukseen liittyvä vuoden 1978 pöytäkirja (SopS 51/1983)

Geneven I sopimus maasotavoimiin kuuluvien haavoittuneiden ja sairaiden aseman parantamisesta 12 päivänä elokuuta 1949 (SopS 8/1955)

Geneven II sopimus merisotavoimiin kuuluvien haavoittuneiden, sairaiden ja haaksirikkoutuneiden aseman parantamisesta 12 päivänä elokuuta 1949 (SopS 8/1955)

Geneven II sopimus merisotavoimiin kuuluvien haavoittuneiden, sairaiden ja haaksirikkoutuneiden aseman parantamisesta 12 päivänä elokuuta 1949, kommentaari 2017, <https://ihl-databases.icrc.org/en/ihl-treaties/gcii-1949/article-2/commentary/2017?activeTab=undefined>

Geneven III sopimus sotavankien kohtelusta 12 päivänä elokuuta 1949 (SopS 8/1955)

Geneven IV sopimus siviilihenkilöiden suojelemisesta sodan aikana 12 päivänä elokuuta 1949 (SopS 8/1955)

Geneven yleissopimuksen lisäpöytäkirja kansainvälisten aseellisten selkkausten uhrien suojelemisesta (I pöytäkirja) (SopS 82/1980)

Haagin VI yleissopimus, joka koskee vihollisen kauppalaivojen kohtelua vihollisuuksien alkamissa (SopS 11/1924)

Haagin VII yleissopimus, joka koskee kauppa-alusten sotalaivoiksi muuttamista (SopS 11/1924)

Haagin VIII yleissopimus, joka koskee vedenalaisten itsestään laukeavien kosketusmiinojen laskemista (SopS 11/1924)

Haagin IX yleissopimus, joka koskee merisotavoimien toimittamaa pommittamista sodan aikana (SopS 11/1924)

Haagin X yleissopimus, joka koskee Geneven yleissopimuksen periaatteiden soveltumista merisotaan (SopS 11/1924)

Haagin XI yleissopimus, joka koskee erinäisiä valtausoikeuden harjoittamisen rajoituksia merisodassa. (SopS 11/1924)

Haagin XIII yleissopimus, joka koskee puolueettomien valtojen oikeuksia ja velvollisuuksia merisodassa. (SopS 11/1924)

Haagin XII yleissopimus, joka koskee kansainvälisten merisotasaalisuuden perustamista, sopimus ei tullut koskaan voimaan

Julistus, joka kieltää käyttämästä sodan aikana räjähtäviä ammuksia, jotka painavat alle 400 grammaa. Tehty Pietarissa 11.12.1868 (Pietarin julistus)

Kansainvälinen merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskeva vuoden 1978 yleissopimus (SopS 22/1984)

Kansainvälisen merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevan vuoden 1978 yleissopimuksen liitteeseen tehtyjen muutosten sekä merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevan säännösten voimaansaattamisesta (SopS 23/1999)

Kansainvälinen meripelastusyleissopimus, 28 päivänä huhtikuuta 1989 tehty meripelastusyleissopimus (SopS 107/2007)

Kansainvälinen yleissopimus ihmishengen turvallisuudesta merellä 1974 (SopS 11/1981),

Kansainvälisen rikostuomioistuimen Rooman perussääntö (SopS 56/2002)

Laki maasotavoimiin kuuluvien haavoittuneiden ja sairaiden aseman parantamisesta, merisotavoimiin kuuluvien haavoittuneiden, sairaiden ja haaksirikkoutuneiden aseman parantamisesta, sotavankien kohtelusta sekä siviilihenkilöiden suojelemisesta sodan aikana tehtyjen Geneven sopimusten sisältämien eräiden säännösten hyväksymisestä (SopS 7/1955)

Lontoon merisotajulistus 1909, Declaration concerning the Laws of Naval War. London, 26 February 1909, <https://ihl-databases.ircr.org/ihl/INTRO/255>

Selityskirja (julistus) koskien merioikeutta. Tehty Pariisissa 16.4.1856 (Pariisin selityskirja), <https://ihl-databases.icrc.org/en/ihl-treaties/paris-decl-1856/declaration?activeTab=undefined>

Sukellusveneiden toimintaa sodan aikana koskevien kansainvälisten säännösten voimaansaattaminen (SopS 18/1937)

Yhdistyneiden Kansakuntien merioikeusyleissopimus, 10 päivänä joulukuuta 1982 tehty yhdistyneiden kansakuntien merioikeusyleissopimus (SopS 50/1996)

Yhdistyneiden kansakuntien peruskirja (SopS 1/1956)

Yhdistyneiden kansakuntien yleiskokouksen päätöslauselma 3067, 16.11.1973

Yleissopimus kansainvälisistä säännöistä yhteentörmäämisen ehkäisemiseksi merellä 1972 (meriteiden säännöt) (SopS 30/1977),

Yleissopimus kulttuuriomaisuuden suojelemisesta aseellisen selkkauksen sattuessa (SopS 93/1994)

Valtionsopimusoikeutta koskeva Wienin yleissopimus, 23 päivänä toukokuuta 1969. (SopS 33/1980)

Vuoden 1973 kansainvälinen yleissopimus aluksista aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemiseksi (SopS 51/1983)

Sodan oikeussääntöjen käsikirjat

Bundesministerium der Verteidigung, *Law of Armed Conflict Manual*, Joint Service Regulation (ZDv) 15/2, Federal Ministry of Defence, Berlin, May 2013

Customary International Humanitarian Law Volume I: Rules, Jean-Marie Henckaerts & Louise Doswald-Beck, International Committee of the Red Cross, Cambridge University Press, Cambridge 2005

Danish Ministry of Defence, *Military Manual on International Law Relevant to Danish Armed Forces in International Operations*, Danish Ministry of Defence, Defence Command, Head of Division Jes Rynkeby Knudsen, Editor, September 2016

HPCR Manual on International Law Applicable to Air and Missile Warfare, Program on Humanitarian Policy and Conflict Research at Harvard University, Cambridge University Press, New York 2013

JSP 383, *The Joint Service Manual of the Law of Armed Conflict*, Joint Service Publication 383, Ministry of Defence, Shrivenham, 2004

Manual of the Laws of Naval War. Oxford, 9 August 1913, <https://ihl-databases.icrc.org/en/ihl-treaties/oxford-manual-1913?activeTab=historical>

Oslo Manual on the Select Topics of the Law of Armed Conflict, Yoram Dinstein, Arne Willy Dahl, Springer Open, Cham 2020, <https://doi.org/10.1007/978-3-030-39169-0>

U.S. Navy NWP 1-14M, *The Commander's Handbook on The Law of Naval Operations, Edition August 2017*, Department of The Navy, Office of The Chief of Naval Operations. Headquarters, U.S. Marine Corps & Department of Homeland Security and U.S. Coast Guard, Aug. 2017

U.S. Navy NWP 1-14M, *The Commander's Handbook on The Law of Naval Operations, Edition March 2022*, Department of The Navy, Office of The Chief of Naval Operations. Headquarters, U.S. Marine Corps & Department of Homeland Security and U.S. Coast Guard, Mar. 2022

San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea, Prepared by international lawyers and naval experts convened by the International Institute of Humanitarian Law. Adopted in 1994, Louise Doswald-Beck (Ed.), Cambridge University Press, Cambridge 2005

Tallinn Manual 2.0. On the International Law Applicable to Cyber Operations, Second Edition, Prepared by The International Group of Experts at The Invitation of The NATO Cooperative Cyber Defence Center of Excellence, Michael N. Schmitt, General Editor, Cambridge University Press, Cambridge 2017.

The Newport Manual on the Law of Naval Warfare, James Kraska, David Letts, Raul "Pete" Pedrozo, Wolff Heintschel von Heinegg, Rob McLaughlin, James Farrant, Gurpreet S. Khurana, Yurika Ishii, Koki Sato, International Law Studies. Volume 101, Stockton Center for International Law, Newport 2023

Luennot

Kari T. Takamaan luentomateriaali: *Kansainvälisen oikeuden kansainvälisen eurooppalaisen ”valistuneen” oikeuspositivistisen lähestymistavan ominaispiirteitä* 15.10.2021, Maanpuolustuskorkeakoulu

Internetsivut

Analysis of Regulatory Barriers to the use of autonomous ships, Final Report, IMO MSC 99/INF.3, 18.1.2018, [https://www.imokorea.org/fileup/MSC%2099-INF.3%20-%20Final%20Report%20Analysis%20of%20Regulatory%20Barriers%20to%20the%20use%20of%20Autonomous%20Ships%20\(Denmark\).pdf](https://www.imokorea.org/fileup/MSC%2099-INF.3%20-%20Final%20Report%20Analysis%20of%20Regulatory%20Barriers%20to%20the%20use%20of%20Autonomous%20Ships%20(Denmark).pdf)

Evan Karlik, “US-China tensions – unmanned military craft raise risk of war”, *Nikkei Asia*, June 28, 2019, <https://asia.nikkei.com/Opinion/US-China-tensions-unmanned-military-craft-raise-risk-of-war>

Franz-Stefan Gady, “US Navy’s Anti-Submarine Drone Ship Sailed Autonomously From San Diego to Hawaii and Back”, *The Diplomat*, February 06, 2019, <https://thediplomat.com/2019/02/us-navys-anti-submarine-drone-ship-sailed-autonomously-from-san-diego-to-hawaii-and-back/>

Guidance for developing Maritime Unmanned Systems (MUS) capability, NATO Combined Joint Operations from Sea Centre of Excellence, 2012 s.6, <https://info.publicintelliance.net/CJOSCOE-MUS.pdf>

Harpy, Autonomous Weapon for All Weather, <https://www.iai.co.il/p/harpy>

Howard Altman, Stetson Payne, Tyler Rogoway, “Ukraine Unleashes Mass Kamikaze Drone Boat Attack On Russia’s Black Sea Fleet Headquarters”, *The Warzone*, October 29 2022, <https://www.thedrive.com/the-war-zone/ukraine-unleashes-mass-kamikaze-drone-boat-attack-on-russias-black-sea-fleet-headquarters>

Justin Katz, SCO ends Project Overload, shifts unmanned vessels to Navy, *Breaking Defense*, January 12, 2022, <https://breakingdefense.com/2022/01/sco-ends-project-overlord-shifts-unmanned-vessels-to-navy/>

Kansainvälinen merenkulkujärjestö, Autonomous ships: regulatory scoping exercise completed, 25 May 2021, <https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/pages/MASSRSE2021.aspx>:

L3Harris Technologies, Richard R. Burgess, “Navy’s Medium USV to Be Based on Commercial Vehicle”, *Seapower*, august 19, 2020, [Navy’s Medium USV to Be Based on Commercial Vehicle - Seapower \(seapowermagazine.org\)](https://www.seapowermagazine.org/2020/08/navys-medium-usv-to-be-based-on-commercial-vehicle/)

Maritime Safety Committee (MSC), 100th session, 3-7 December 2018, <https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/MSC-100th-session.aspx>

Naval News Staff, US Navy's ORCA XLUUV 64% Over Budget, 3 Years Late, Naval News 29 Sep 2022, <https://www.navalnews.com/naval-news/2022/09/us-navys-orca-xluuv-64-over-budget-3-years-late/>

Oceans & Law of the sea, United Nations, www.un.org/depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm

Robert Farley, "Navy of The Future: Submarines Could Soon Become Underwater Drone Motherships", *The National Interest*, October 30, 2019, <https://nationalinterest.org/blog/buzz/navy-future-submarines-could-soon-become-underwater-drone-motherships-92091>

Saab Lightweight Torpedo, <https://www.saab.com/site-settings/html5/slwt/index.html>

Sam LaGrone, Navy Awards Contract for First Vessel In Its Family of Unmanned Surface Vehicles, *USNI News*, July 14, 2020, <https://news.usni.org/2020/07/14/navy-awards-contract-for-first-vessel-in-its-family-of-unmanned-surface-vehicles>

Sam LaGrone, Navy Rethinking Medium Unmanned Surface Vehicle After Middle East Tests, Says CNO Gilday, *USNI News*, April 28, 2022, <https://news.usni.org/2022/04/28/navy-rethinking-medium-unmanned-surface-vehicle-after-middle-east-tests-says-cno-gilday>

The Boeing Company, Echo Voyager Extra Large Unmanned Undersea Vehicle tuotelehti, https://www.boeing.com/resources/boeingdotcom/defense/autonomous-systems/echo-voyager/echo_voyager_product_sheet.pdf

Unmanned US Underwater Vehicle in South China Sea, *Washington Post*, 17.12.2016, <https://www.washingtonpost.com/news/checkpoint/wp/2016/12/16/defense-official-chinese-naval-ship-seized-an-unmanned-u-s-ocean-glider/>

Ukrainan virallinen joukkorahoitussivusto U24, <https://u24.gov.ua/navaldrones>

Valtioneuvosto, Kansainvälinen merenkulkujärjestö edistää meriliikenteen automaatiota, liikenne- ja viestintäministeriön tiedote, 19.10.2021, <https://valtioneuvosto.fi/-/kansainvalinen-merenkulkujarjesto-edistaa-meriliikenteen-automaatiota>

Viralliset asiakirjat

Centrum Balticum Henrik Ringbom, Mika Viljanen, Jussi Poikonen, Saara Ilvessalo, *Charting Regulatory Frameworks for Maritime Autonomous Surface Ship Testing, Pilots, and Commercial Deployments*, Publications of the Ministry of Transport and Communications 2020:20, Ministry of the Transport and Communications, Helsinki 2020, <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-610-8>

Department of Defense, DIR 3000.09, Change 1, 05/08/2017, *Autonomy in Weapon Systems*, November 21, 2012

Department of the Navy, *Department of the Navy Unmanned Campaign Framework*, 2021

Giacomo Persi Paoli, Alice Spazian, Alisha Anand, *Table-Top Exercises on the Human Element and Autonomous Weapon Systems*, Summary Report, Yhdistyneiden kansakuntien aseidenriisunnan tutkimuslaitos (UNIDIR), 2021

Helsinki Principles on the Law of Maritime Neutrality, adopted by the International Law Association at its Taipei Conference, 30 May 1998.

International Law Commission, *Responsibility of States for International Wrongful Acts* (2001), www.legal.un.org/ILC

Kansainvälisen merenkulkujärjestön dokumentti MSC 98/20/13, Maritime Autonomous Surface Ships Proposal for a scoping exercise Submitted by Denmark, Estonia, Finland, Japan, the Netherlands, Norway, the Republic of Korea, the United Kingdom and the United States, 27 February 2017

Kansainvälinen merenkulkujärjestön dokumentti MSC.1/Circ.1638, Outcome of the regulatory Scoping Exercise for the use of Maritime Autonomous Surface Ships (MASS), 3 June 2021

Laki puolustusvoimista (11.5.2007/551)

Legality of the Threat or Use of Nuclear Weapons, Advisory Opinion, I.C.J. Reports 1996

Meriliikenteen automaation kehitys, Merenkulun automaation ja digitalisaation tutkimusohjelma, Traficom julkaisu 122/2019, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, Helsinki 2019

Office of Naval Research, Naval S&T Strategy, Innovation for the Future Force, Washington DC, 2015

Office of the Secretary of the Navy, *Report to Congress on the Annual Long-Range Plan for Construction of Naval Vessels for Fiscal Year 2023*, Washington, 2022

Puolustusvoimien tutkimusagenda 2015, https://puolustusvoimat.fi/documents/1951253/2670014/TUTKIMUS_Tutkimusagenda_2015_281015_painoversio_pieni.pdf

PVHSMK PEOIKOS 204 - UUSIEN ASEIDEN JA ASEJÄRJESTELMIEN KANSAINVÄLISTEN VELVOITTEIDEN MUKAISUUDEN OIKEUDELLINEN ARVIOINTI PUOLUSTUSVOIMISSA, 12.2.2019 (HO586)

United States Government Accountability Office, *Report to Congressional Committees*, GAO-22-104567 Uncrewed Maritime Systems, Washington, April 2022

U.S. Department of Defence, Unmanned Systems integrated Roadmap FY2013-2038

Valtioneuvoston puolustuselonteko, Valtioneuvoston julkaisu 2021:78, Helsinki 2021

Yleinen palvelusohjesääntö 2017

Opintomateriaali

Kari T. Takamaa, *Viittaustekniikkasuositus laadittaessa sotatieteellisiä kansainvälisoikeudellisia kysymyksiä käsitteleviä kansainvälisoikeudellisia lähestymistapoja käyttäviä opinnäytteitä (sotatieteiden johtamisen oppiaineessa "sota- ja operatiivinen oikeus & sotilasjuriidikka")*, materiaali kirjoittajan hallussa

Opinnäytteet

Andrew Norris, "Legal Issues Relating to Unmanned Systems Monograph", US Naval War College, 2013

Björn Röberg, "Sodan oikeussäännöt ja merelliset miehittämättömät järjestelmät", Yleisesikuntaupseerin tutkinnon opinnäytetyö, Maanpuolustuskorkeakoulu, 2019

Heikki-Ilari Hirvonen, "Maalittamiseen liittyvä oikeudellinen sääntely merisotakontekstissa", Yleisesikuntaupseerin tutkinnon opinnäytetyö, Maanpuolustuskorkeakoulu 2019

Klaus Ericsson, "Merisodankäyntialueiden (naval exclusion zone) oikeudellinen asema, niille asetetut rajoitukset ja niiden tarjoamat mahdollisuudet", Yleisesikuntaupseerin tutkinnon opinnäytetyö, Maanpuolustuskorkeakoulu 2019

Sampo Sipari, "Merisaartoa (naval blockade) käsittelevät oikeussäännöt – tapausesimerkkinä Gaza", Yleisesikuntaupseerin tutkinnon opinnäytetyö, Maanpuolustuskorkeakoulu 2021

Fastvold, Oda Loe, "Legal Challenges for Unmanned Ships in International Law of the Sea", The Arctic University of Norway 2018