

MAANPUOLUSTUSKORKEAKOULU

**MERITILANNEKUVA – APUNA METO-VIRANOMAISTEN LAKISÄÄTEISTEN
TEHTÄVIEN HOITAMISESSA**

Pro gradu -tutkielma

Kadettialikersantti
Juho Ronumäki

Merikadettikurssi 74
Laivastolinja

Maaliskuu 2008

MAANPUOLUSTUSKORKEAKOULU

Kurssi	Linja
MERIKADETTIKURSSI 74	Laivastolinja
Tekijä	
Kadettialikersantti Juho Ronumäki	
Tutkielman nimi	
MERITILANNEKUVA – APUNA METO-VIRANOMAISTEN LAKISÄÄTEISTEN TEHTÄVIEN HOITAMISESSA	
Oppiaine, johon työ liittyy	Säilytyspaikka
Johtaminen	Kurssikirjasto (MPKK:n kirjasto)
Aika	
Maaliskuu 2008	Tekstisivuja 89 Liitesivuja 8
TIIVISTELMÄ	
<p>Merelliset toimijat eli puolustusvoimat, Rajavartiolaitos ja Merenkulkulaitos muodostavat yhteistyönä reaaliaikaista meritilannekuva, jonka tarkoituksena on edesauttaa kyseisten viranomaisten lakisääteisten tehtävien täyttämistä. Meritilannekuva on keskeinen työväline METO-viranomaisten toteuttaessa yhteiskunnan niille asettamia tehtäviä, jotka ovat kirjoitettu lakinormien muotoon. Tutkielmassa meritilannekuva käsitellään johtamisen apuvälineenä.</p> <p>Tutkielman tarkoituksena oli tutkia meritilannekuvan avulla hoidettavien tehtävien tehtävänantojen, eli lakinormien sisältö ja sen jälkeen, miten meritilannekuva vastaa näihin tehtäviin. Tutkimusongelmana on: Miten meritilannekuva soveltuu lainsäädännön asettamien tehtävien täyttämiseen? Tutkielman päämääränä oli selvittää antaako meritilannekuva tarpeeksi informaatiota päätöksenteon tueksi, sillä meritilannekuvan käyttäjä tekee päätelmiä ja päätöksiä meritilannekuvan antamaan informaation tuella.</p> <p>Tutkielmassa lähestyttiin oikeuslähteitä oikeuspositivistisen lainopin näkökulmasta, käyttäen analyttistä argumentaatioteoriaa. Lähteinä työssä käytettiin pääsääntöisesti oikeudellisia lähteitä. Meritilannekuvan soveltuvuutta tutkittiin teemahaastatteluin, joita analysoitiin sisällönanalyysin keinoin, näiltä osin tutkielma on kvalitatiivinen.</p> <p>Tutkielmassa päädyttiin käsittelemään seitsemää lakisääteistä tehtävää: alue- ja rajavalvonta, alusliikennepalvelu, meripelastus, öljyn- ja öljypitoisen seoksen mereen päästämisen ja talousvyöhykkeen- ja hylkyjen valvonta. Tutkielmassa todettavien kehittämiskohteiden avulla todennettiin meritilannekuvan soveltuvuus lakisääteisten tehtävien täyttämiseksi.</p>	
AVAINSANAT	
aluemeri, aluevedet, kansainvälinen merioikeus, merialueet, merioikeus, meripelastus, meritilannekuva, merivalvonta	

MERITILANNEKUVA – APUNA METO-VIRANOMAISTEN LAKISÄÄTEISTEN TEHTÄVIEN HOITAMISESSA

I YLEINEN OSA	1
1. JOHDANTO	1
1.1 Aihealueen yleisesittely	1
1.2 Tutkielman päämäärä ja tutkimusongelmat	6
1.3 Tutkimusmenetelmät	8
1.4 Tutkimuksen rajaukset	12
1.5 Viitekehys	14
1.6 Lähdeaineisto ja aikaisemmat tutkimukset	15
1.7 Keskeiset käsitteet ja määritelmät	16
2. SUOMEN RANNIKON EDUSTALLA OLEVAT MERIALUEIDEN VYÖHYKKEET JA NIIDEN VAIKUTUS VIRANOMAISTEN TOIMIVALTAAN	18
2.1 Suomen aluevedet	18
2.1.1 Sisäiset aluevedet	19
2.1.2 Ulkoiset aluevedet eli aluemerä	20
2.1.3 Viaton kauttakulku aluemerellä	21
2.2 Tullialue	23
2.3 Talousvyöhyke	23
2.4 Aava meri	25
II ERITYINEN OSA	27
3. ALUEVALVONTA	27
3.1 Meritilannekuvaan liittyvät aluevalvonnalliset lakisääteiset tehtävät	27
3.1.1 Vieraan valtion valtionalukset	30
3.1.2 Suoja-alueiden valvonta ja vesiliikenteen tilapäinen keskeyttäminen	31
3.1.3 Huomautus, varoitus, varoituksen tehostaminen ja sotilaallisten voimakeinojen käyttö	32
3.2 Käytännön toteutus	35
4. RAJAVALVONTA	39
4.1 Meritilannekuvaan liittyvät rajavalvonnalliset tehtävät	39
4.2 Virka-apu ja esitutkinta	42
4.3 Käytännön toteutus	44

5. ALUSLIIKENNEPALVELU	48
5.1 Meritilannekuvaan liittyvä alusliikennepalvelun lainsäädäntö	48
5.2 Käytännön toteutus	56
6. MERIPELASTUS	61
6.1 Meritilannekuvaan liittyvät meripelastustoimen tehtävät	61
6.2 Käytännön toteutus	66
7. MUUT VALVONTATEHTÄVÄT	69
7.1 Öljyn ja öljypitoisen seoksen mereen päästäminen	69
7.1.1 Aiheeseen liittyvä lainsäädäntö	70
7.1.2 Käytäntö	74
7.2 Talousvyöhykkeen valvonta	76
7.2.1 Aiheeseen liittyvä lainsäädäntö	76
7.2.2 Käytäntö	77
7.3 Hylkyvalvonta	77
7.3.1 Aiheeseen liittyvä lainsäädäntö	78
7.3.2 Käytäntö	80
III LOPPUPÄÄTELMÄT	82
8. YHTEENVETO JA JOHTOPÄÄTÖKSET	82
8.1 Meritilannekuvan soveltuvuus lainsäädännön asettamien tehtävien täyttämässä	82
8.2 Jatkotutkimusmahdollisuudet	87
8.3 Loppusanat	88
LÄHTEET	90
LIITTEET	98

MERITILANNEKUVA – APUNA METO-VIRANOMAISTEN LAKISÄÄTEISTEN TEHTÄVIEN HOITAMISESSA

I YLEINEN OSA

1. JOHDANTO

1.1 Aihealueen yleisesittely

Kansainvälisessä oikeudessa toimijoina ovat ensisijaisesti valtiot. Perinteisesti valtio-ominaisuuteen on liitetty tiettyjä ominaisia tunnusmerkkejä, jotka valtiolla tulee olla. Näitä ovat väestö, alue ja suvereenia valtiovaltaa harjoittava hallitus¹. Valtioiden perustavanlaatuisissa oikeuksissa painottuvat usein valtioiden itsenäisyys ja tasa-arvoisuus. Valtiolla on omalla alueellaan oikeus kansalliseen lainkäyttöön sekä alueensa säilyttämiseen ja puolustamiseen. Perinteisesti valtio hallitsee itsenäisyyden ja suvereniteetin rajojensa sisäisiin kohteisiin ja asioihin. Valtion itsenäisyyteen liittyviä oikeuksia ovat muun muassa: a) yksinomainen toimivalta hallita kansallisia asioitaan ja tapahtumiaan, b) toimivalta päästää ulkomaalaisia maahan sekä karkottaa maasta, c) yksinomainen lainkäyttövalta ja -velvollisuus alueellaan.² Niin sanotun act of state -opin mukaisesti valtion tuomioistuimet eivät aseta kyseenalaiseksi toisten valtioiden tai niiden viranomaisten toimenpiteiden pätevyyttä tai laillisuutta³. Vastavuoroisia tai valtioidenvälisiä velvollisuuksia valtiolla on muun muassa: 1) velvollisuus olla suorittamatta toimia, jotka loukkaavat toisen valtion suvereniteettia toisen valtion alueella, 2) velvollisuus estää ja välttää toiminta ja tekijät, jotka päätyvät toisen valtion itsenäisyyden tai alueen loukkaukseen ja 3) velvollisuus olla sekaantumatta toisen valtion sisäisiin asioihin.⁴

¹ Väestöllä tarkoitetaan valtiossa asuvia ihmisiä ja alueelta edellytetään maantieteellistä rajattavuutta. Hallituksella tarkoitetaan toimielintä, henkilöä tai henkilöitä, jotka huolehtivat valtion hallinnosta sen oikeusjärjestyksen puitteissa. Suvereenisuuden tulee olla niin sisäistä kuin ulkoista. Ks. Hakapää, Kari: Uusi kansainvälinen oikeus, Talentum, Helsinki 2003, s. 67

² Shearer, I, A, Challis Professor of International Law, University of Sydney: Starke's International Law, Eleventh Edition, Butterworths, 1994, s.85-92, sekä Hakapää, s. 67

³ Hakapää, s. 230

⁴ Shearer, s.85 - 92. Valtioiden oikeudet ja velvollisuudet ovat määritelty YK:n peruskirjassa.

Valvoakseen suvereniteettiaan ja alueellista koskemattomuuttaan valtio suorittaa aluevalvontaa, joka jakaantuu maa-, meri- ja ilmavalvontaan. Useimmat valtiot säätävät alueidensa valvonnasta laintasoisella normistolla. Suomessa aluevalvonnasta säädetään aluevalvontalaila, joka on aihealuetta koskeva yleislaki. Siinä määritetään muun muassa aluevalvontaviranomaiset, joita ovat sotilas-, rajavartio-, poliisi- ja tulliviranomaiset sekä niiden aluevalvontaan määrätty virkamiehet⁵. Lisäksi Merenkululaitos toimii omalla toimialallaan aluevalvontaviranomaisena ja se rinnastetaan edellä mainittuihin aluevalvontaviranomaisiin, jollei aluevalvontalaissa muuta säädetä⁶. Ilmailulaitos avustaa aluevalvontaviranomaisia hoitamalla aluevalvontatehtäviä omalla toimialallaan siten, miten Ilmailulaitos ja puolustusministeriö ovat siitä sopineet⁷. Aluevalvontalain nojalla aluevalvontaa Suomessa johtavat sotilasviranomaiset⁸.

Suomen rannikko- ja merialueilla sekä niiden lähialueilla aluevalvonnan päämääränä on valvoa meriliikennettä ja lentotoimintaa sellaisin järjestelyin, joilla voidaan ehkäistä, paljastaa ja selvittää alueellisen koskemattomuuden loukkaukset. Tavoitteena on myös estää valtakunnan sotilaallista ja yleistä turvallisuutta vaarantava toiminta sekä vaara- ja onnettomuustilanteet. Valtakunnan rajojen valvonnasta vastaa Rajavartiolaitos. Merivalvonnassa päävastuuviranomaisena on puolustusvoimat. Puolustusvoimien sisällä merivalvonta kuuluu merivoimien tehtäviin. Muista merialueella toimivista viranomaisista merivalvontaan osallistuvat erityisesti Rajavartiolaitos sekä Merenkululaitos. Nämä toimijat osallistuvat merivalvontaan omien tehtäviensä ohella.⁹ Suorittaakseen merivalvontaa niin merivoimat kuin muutkin aluevalvontaviranomaiset tarvitsevat meritilannekuvaa. Valtion suvereniteetin valvonnan, eli aluevalvonnan, voidaan sanoa olevan ensisijainen tehtävä, johon meritilannekuvaa muodostetaan. Sitä käytetään myös monen muun lakisääteisen tehtävän hoitamiseksi. Rajavartiolaitos käyttää meritilannekuvaa muun muassa rajan ylittävän liikenteen valvontaan sekä meripelastuksen johtamiseen soveltuvin osin. Merenkululaitos tarvitsee meritilannekuvaa esimerkiksi alusliikenteen valvontaan sekä ohjaamiseen, joka välittömästi vaikuttaa alusliikenteen turvallisuuden lisääntymiseen ja tehokkuuden parantumiseen. Lisäksi se vaikuttaa ennaltaehkäisevästi ympäristöhaittoihin¹⁰.

Meritilannekuvaa muodostetaan Merellisten toimijoiden (METO) yhteistyönä. METO -yhteistyö on saanut alkunsa vuonna 1994, jolloin valmistui Merelliset toiminnot työryhmän

⁵ Aluevalvontalaki 755 / 18.8.2000, 6 luku, 23 §, 1 momentti

⁶ Aluevalvontalaki 755 / 18.8.2000, 6 luku, 23 §, 2 momentti (29.12.2005/1251)

⁷ Aluevalvontalaki 755 / 18.8.2000, 6 luku, 24 a § (29.12.2005/1251), 1 momentti

⁸ Aluevalvontalaki 755 / 18.8.2000, 6 luku, 24 §, 1 momentti

⁹ Hallituksen esitys Eduskunnalle 38 / 2000 aluevalvontalaiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi, 2.2. luku

¹⁰ Alusliikennepalvelulaki 623 / 5.8.2005, 1 luku, 1 §

työryhmämietintö¹¹. Työryhmän perusehdotus oli, että merellisten viranomaistoimintojen pääsuorittajia ovat Rajavartiolaitos, Merenkululaitos ja puolustusvoimat¹². Mietinnössä asetettiin kehittämisehdotuksia ja tavoitteita Merellisten toimijoiden yhteistyön tiivistämiseksi. Valvontajärjestelmien osalta tavoitteeksi merialueille asetettiin pääsuorittajien yhteinen valvontajärjestelmäkokonaisuus¹³.

Meritilannekuvaa muodostetaan ja esitetään Merivalvonnan tietojärjestelmällä (MEVAT C3S, myöhemmin MEVAT), jonka valvontaverkon runko koostuu merivoimien, merivartiostojen ja Merenkululaitoksen ylläpitämistä tutkasensoriverkoista¹⁴, sekä niitä täydentävistä liikkuvista ja siirrettävistä sensoreista (maa-, meri- ja ilmalaveteilla). Meritilannekuvaa täydennetään VTS-keskuksissa (Vessel Traffic Service) AIS-maatukiasemaverkon (Automatic Identification System, alusten automaattinen tunnistusjärjestelmä) tuottamalla informaatiolla. Lisäksi VTS-keskukset voivat täydentää meritilannekuvaa PortNet ja GOFREP -järjestelmien (Gulf of Finland Reporting System) tuottamalla informaatiolla. Näin muodostuu kansallinen meritilannekuva.¹⁵

Kiinteän valvontaverkon rungon muodostavat puolustusvoimien, Rajavartiolaitoksen ja Merenkululaitoksen tutkaverkot. Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen tutkia voidaan käyttää

¹¹ Valtioneuvosto teki kesällä 1993 periaatepäätöksen keskushallinnon ja aluehallinnon uudistamisesta, jossa Sisäasiainministeriö veloitettiin asettamaan toimikunta selvittämään 1994 helmikuun loppuun mennessä valtion merellisten toimintojen edelleen tehostamista ja organisaatioiden keventämistä (Sisäasiainministeriön julkaisu 3/1994: Valtion merellisten viranomaistoimintojen edelleen kehittäminen ja organisaatioiden keventäminen, Sisäasiainministeriön monistamo, Helsinki 1994, s.1).

¹² Sisäasiainministeriön julkaisu 3/1994, s.31. Käytännössä puhutaan METO-viranomaisista, joilla tarkoitetaan edellä mainittuja viranomaisia.

¹³ Sisäasiainministeriön julkaisu 3/1994, s.38.

¹⁴ Tutka on yleisnimitys mittaustalteen, joka radioaaltoja hyväksikäyttäen määrittää kohteiden sijainnin ja liiketekijät. Tutka toimii myös olosuhteissa, joissa optinen tähtystys ja mittaustoiminta eivät huonon näkyvyyden vuoksi ole mahdollisia. Tutkan avulla voidaan määrittää maalin suunta, etäisyys, kulkusuunta, nopeus ja jossain määrin suuntaa antava koko ja muoto.

¹⁵ Jaakkola, Jarmo, kommentaari: Suomen meriliikenteen järjestelyt normaali- ja poikkeusoloissa ”Päämääränä turvatut meriyhteydet” Maanpuolustuskorkeakoulu, Taktiikan laitos, Julkaisusarja 4, Työpapereita, Helsinki 2005, s. 43–44, TLL IV Viranomaiskäyttö.

GOFREP on Suomenlahden kansainvälisen merialueen kattava alusliikenteen pakollinen ilmoittautumisjärjestelmä, jonka tarkoituksena on edistää merenkulun turvallisuutta, suojella merellistä ympäristöä ja valvoa meriteiden sääntöjen noudattamista. Suomi, Viro ja Venäjä valvovat järjestelmää yhteistyössä. GOFREP-keskuksia on kolme, Helsingissä, Tallinnassa ja Pietarissa. Alukset, joiden bruttovetoisuus on 300 bruttorekisteritonnia tai enemmän ovat ilmoittautumisvelvollisia GOFREP-keskukselle. Helsinki Traffic valvoo alusliikennettä alueellaan alusten automaattisen tunnistusjärjestelmän (AIS), tutkien, VHF:n ja kameroiden avulla. (Merenkululaitos, GOFREP Master’s Guide Gulf of Finland (esite), Lieto 2004, s.3-6.) PortNet-järjestelmä on satamaliikenteen tietojärjestelmä, jota ylläpitää Merenkululaitos. PortNetin kehittämisestä ja ylläpidosta vastaa PortNet-yhteisö, joka on Suomen 20 suurimman sataman, Merenkululaitoksen ja Tullin yhdessä muodostama. PortNet-järjestelmään syötetään tiedot kaikista aluskäynneistä, jotka kohdistuvat Suomen satamiin. Merenkuluviranomaiset käyttävät PortNet-järjestelmää liikenteen seurantaan, Rajavartiolaitos alusliikenteen valvontaan sekä tulliviranomaiset tarkistavat kaikki ilmoitustiedot. Lisäksi laivameklarit tallentavat kaikki ilmoitustiedot. PortNet-järjestelmää käyttävät myös satamat, huolintaliikkeen sekä satamaoperaattorit.

(<http://www.fma.fi/toiminnot/meriliikenteenohjaus/?cat=portnet&page=>, viitattu 17.2.2008)

samasta palvelimesta. Tutkat ovat asennettu kiinteästi pitkin Suomen rannikkoa siten, että ne muodostavat yhdessä kattavan valvontaverkon. Tutkien valvontaetäisyys on sääolosuhteista ja tutkahorisontista riippuen noin 50–70 kilometriä. Tutkia käytetään kaukokäyttöisesti ja automaattiseen säätämiseen käytetään MEVAT -järjestelmää.¹⁶

MEVAT on tutkien kaukokäyttöjärjestelmä, jolla muodostetaan, ylläpidetään ja jaetaan alueellinen ja valtakunnallinen, reaaliaikainen tunnistettu meritilannekuva. MEVAT:n käyttöliittymässä on karttapohja, johon saadaan tutkakaiut. Eri sensorihavainnot fuusioidaan järjestelmässä yhteneväisiksi maaleiksi, joita täydennetään tarvittaessa muulla informaatiolla. Maali näkyy symbolina, josta saadaan karkea tunniste. Tunnistettaessa tai varmennettaessa tunnistetta, voidaan maalille antaa lisätietoja, joita meritilannekuvan käyttäjät voivat halutessaan katsoa eri työpisteiltä. Järjestelmää käytetään kaikissa valmiusasteissa johtamistoiminnan ja muun yhteistoiminnan apuvälineenä. Järjestelmä tukee myös valvonnan keskittämistä perusvalmiudessa ja valvonnan hajauttamista valmiutta kohotettaessa.¹⁷

Merenkululaitos käyttää pääsääntöisesti tutkien ja AIS-informaation¹⁸ muodostamaa meritilannekuvaa. VTS-keskuksissa meritilannekuvaan integroidaan AIS-maatukiasemaverkon keräämä informaatio. Puolustusvoimat ja Rajavartiolaitos täydentävät tätä tilannekuvaa omien käyttötarkoitusten mukaisesti omilla järjestelmillään. Puolustusvoimat vastaa MEVAT-pohjaisen meritilannekuvan muodostamisesta, mikä jaetaan kaikille METO-viranomaisille tietyin rajoituksin. METO-viranomaisten yhteinen MEVAT-pohjainen meritilannekuva on perusrungoltaan sama, mutta jokaisella viranomaisella on siinä oma käyttösovelluksensa.¹⁹

VTS-keskuksissa alusliikenneohjaajat seuraavat vastualueidensa alusliikennettä ja ylläpitävät samalla reaaliaikaista liikennetilannekuvaa tutka- ja AIS-informaation, kameroiden sekä

¹⁶ Alavillamo, Jukka, komentajakapteeni: Merivalvonta, tilannekuva ja METO-yhteistoimintaoppituntimateriaali, 6.3.2006, TLL IV Viranomaiskäyttö, <http://www.mil.fi/maavoimat/kalustoesittely/00158.dsp>, sekä <http://www.mil.fi/maavoimat/kalusto/esittely/00160.dsp>, sivustoihin viitattu 17.2.2008.

¹⁷ Alavillamo, Jukka, komentajakapteeni: Merivalvonta, tilannekuva ja METO-yhteistoimintaoppituntimateriaali, 6.3.2006, TLL IV Viranomaiskäyttö.

¹⁸ Kansainvälinen merenkulkujärjestö (International Maritime Organisation, IMO) on määrännyt AIS-järjestelmän pakolliseksi kaikille aluksille, joiden bruttovetoisuus on vähintään 300 bruttorekisteritonnia. AIS-järjestelmä perustuu VHF-taajuudella toimivaan lähetinvastaanottimeen, joka lähettää automaattisesti ja jatkuvasti alukseen ja sen liiketilaan liittyvää informaatiota sekä vastaanottaa muiden alusten lähettämiä vastaavia tietoja. Alukseen liittyvä informaatio on muun muassa informaatiota aluksen määrä- ja lähtösatamasta, syväydestä, lastista ja aluksen koosta. MEVAT-järjestelmä saa AIS-informaation Merenkululaitoksen AIS-maatukiasemaverkosta. (<http://www.fma.fi/toiminnot/meriliikenteenohjaus/?cat=ais&page=>, 17.2.2008)

¹⁹ Haastattelu: Olli Soininen, luutnantti, järjestelmäpäällikkö, Merivoimien esikunta, Meritilannekuva ja laki -teemahaastattelu, 3.1.2008 kello 14.00 - 15.00, äänitallenne tutkijan hallussa. Sekä haastattelu: Aaltonen, Matti, johtaja, Meriliikenteen ohjaus, Merenkululaitos, Meritilannekuva ja laki -teemahaastattelu, 29.1.2008 kello 09.00-10.30, äänitallenne tutkijan hallussa.

VHF-radiolla annettujen ilmoitusten avulla.²⁰ Näiden menetelmien avulla on mahdollista saada reaaliajassa laajalta alueelta tarkkaa tietoa aluksista ja niiden liikkeistä. Lisäksi kukin METO-viranomainen tekee yhteistyötä omalla toimialallaan eri valtioiden viranomaisten kanssa. Yhteistyössä saadulla informaatiolla voidaan myös täydentää meritilannekuvaa.

Viimevuosina merivoimien ylläpitämä aistitähystys on korvattu kameroilla ja merivalvontamonisensorijärjestelmällä(MMS). Rajavartiolaitoksella on kattava kameraverkko, johon viime aikoina on asennettu myös pimeänäkökykyä. Kameroita voidaan käyttää viranomaisyhteistyönä. Merivoimat ylläpitää merivalvontamonisensorijärjestelmää, jossa on video- ja IR-kamera sekä laseretäisyysmittain.²¹ Kameroilla voidaan suorittaa sekä maalien tunnistusta että ristiintarkastusta, eli meritilannekuvassa oleva maalitieto voidaan varmentaa kameralla oikeaksi.

Meritilannekuvaa täydennetään liikkuvalla valvonnalla. Merivoimien sekä Rajavartiolaitoksen alukset suorittavat aina merellä ollessaan merivalvontaa. Normaalin tähystyksen lisäksi valvonta voi olla myös tutka- tai vedenalaista valvontaa. Hälytysluonteisiin merivalvontatehtäviin käytetään tilanteen ja olosuhteiden mukaan nopeimmin käyttöön saatavia aluksia, joita ovat merivoimien AKT-tehtäviin nimetyt alukset²², merivoimien muut alukset sekä Rajavartiolaitoksen ja Merenkulkulaitoksen alukset.

Meritilannekuvaa täydennetään myös valvontalennoilla. Puolustusvoimien ilma-alukset suorittavat ennalta suunniteltuja tai tilanteenmukaisia merivalvontalentoja sekä tunnistuslentoja hälytysluonteisesti. Rajavartiolaitoksen ilma-alukset suorittavat rajavartiointiin liittyen myös merivalvontaa. Rajavartiolaitoksen ilma-aluksia voidaan näiden muiden tehtävien salliessa käyttää tunnistustehtäviin.²³ Alukset ja ilma-alukset suorittavat myös meritilannekuvan varmentamista vertaamalla meritilannekuvan maalitietojen vastaavuutta todelliseen merellä liikkuvaan kohteeseen.

Vedenalainen valvonta on myös osa merivalvontaa. Se jakaantuu kiinteään, liikkuvaan ja siirrettävään valvontaan. Vedenalaisen valvonnan aseman tehtävänä on todeta ja hankkia tietoja sukellusveneistä ja niiden toiminnasta, muusta vedenalaisesta toiminnasta tai ilmiöistä sekä osaltaan täydentää pintatilannekuvaa. Kiinteää vedenalaista valvontaa voidaan täydentää siir-

²⁰ <http://www.fma.fi/toiminnot/meriliikenteenohjaus/?cat=vts&page=>, 17.2.2008

²¹ Alavillamo, Jukka, komentajakapteeni: Merivalvonta, tilannekuva ja METO-yhteistoimintapöytäkirjat, 6.3.2006, TLL IV Viranomaiskäyttö, sekä Haastattelu: Olli Soininen

²² AKT tulee sanoista alueellisen koskemattomuuden turvaaminen. AKT-alus suorittaa alueellisen koskemattomuuden valvontaa ja turvaamista.

²³ Merivalvontaohje (MEVO), Merivoimat, Edita Prima Oy, 2002, s. 15, TLL IV Viranomaiskäyttö.

rettävillä valvontajärjestelmillä ja aluksien omilla järjestelmillä, jotka luetaan liikkuvan valvonnan piiriin.²⁴

Meritilannekuva ja siihen liittyvä valvontajärjestelmä muodostaa perustan kriisiajan merivalvontajärjestelmälle. Sotilaallisen-, poliittisen- ja taloudellisenpainostuksen aikana, sekä SIE-TO-vaiheessa²⁵ korostuvat valtion suvereniteetin valvontakyky ja kyky reagoida muuttuviin tilanteisiin. Meritilannekuva luo omalta osaltaan perustan myös METO-viranomaisten sodan ajan toiminnalle, sekä varsinkin puolustusvoimien erityistehtävien toteuttamiseen, kuten asejärjestelmien käyttämiseen. Kriisin ja sodan aikana liikkuvan valvonnan merkitys korostuu nykyistä enemmän, sillä ilman varmaa maalitietoa sotilaallisten voimakeinojen käyttö ei ole mahdollista.

1.2 Tutkielman päämäärä ja tutkimusongelmat

Tutkielman tarkoituksena on selvittää meritilannekuvan soveltuvuutta lainsäädännön asettamien vaatimusten hoitamiseen. Tutkielmassa käsitellään meritilannekuvan käyttämiseen vaikuttavia lakeja ja asetuksia. Lait ja asetukset eivät suoranaisesti vaikuta meritilannekuvan muodostamiseen, vaan ne antavat tehtäviä viranomaisille. Näiden tehtävien hoitamiseksi METO-viranomaiset muodostavat meritilannekuvaa. Tutkielman lakiperusta on muodostettu säädöksistä, joiden täyttämistä METO-viranomaiset edesauttavat muodostamalla meritilannekuvaa.

Tutkimuksen pääongelmana on: Miten meritilannekuva soveltuu lainsäädännön asettamien tehtävien täyttämiseen?

Ongelmaa lähestytään oikeudellisesta näkökulmasta tutkien viranomaisen informaatiotarvetta, eli lainsäädännön asettamia tehtäviä ja meritilannekuvan soveltuvuutta niiden täyttämiseen. Tutkijan lähtökohtana on ollut, että meritilannekuvan soveltuvuutta ei voida mitata muuten kuin kyselyllä tai haastattelulla. Tähän tutkimukseen näistä kahdesta vaihtoehdosta on valittu teemahaastattelu. Tämä johtuu siitä, että MEVAT -järjestelmään kootaan sensorien muodostama data, joka fuusioidaan järjestelmässä yhteneväisiksi maaleiksi. Tästä muodostuu informaatiota. Järjestelmä itsessään tai järjestelmälle asetetut tekniset suorituskykyvaatimukset

²⁴

Vedenalaisen valvonnan opas (VeVaOpas), Merivoimien esikunta Helsinki, Vaasa, 1999, s.12 - 13, sekä Merivalvontaohje (MEVO), Merivoimat, Edita Prima Oy, 2002, s. 14, TLL IV Viranomaiskäyttö, sekä <http://www.mil.fi/maavoimat/kalustoesittely/00156.dsp> (viitattu 17.2.2008)

²⁵

SIETO on lyhenne, joka tulee sanoista: strategisen iskun ennaltaehkäisy ja torjunta.

eivät vastaa kysymykseen miten meritalannekuva soveltuu lakisääteisten tehtävien hoitamiseen. Käytännössä meritalannekuvan käyttäjä tekee päätelmiä ja päätöksiä meritalannekuvan avustuksella, hyödyntäen koulutuksensa ja kokemuksensa tuomaa tietoa asiaan liittyen. Meritalannekuvan käyttäjällä ei tässä yhteydessä tarkoiteta operaattoreita, vaan henkilöitä, jotka pohjaavat päätöksentekonsa meritalannekuvan antamaan informaatioon. Koska meritalannekuva kokoo informaatiota päätöksenteon tueksi, se on ennen kaikkea johtamisen apuväline²⁶.

Tutkimuksen pääongelma voidaan jakaa kahteen osa-alueeseen, jotka ovat tutkielman lähtökohtatilanteessa mielenkiinnon kohteina: lainsäädännön asettamat tehtävät, joiden täyttämiseen on mahdollista käyttää meritalannekuvaa ja sen soveltuvuus niiden täyttämiseksi. Molemmat osa-alueet ovat tämän tutkielman tutkimuskohteina. Jaon tueksi pääongelma on jaettu tutkimuskysymyksiksi, joiden avulla saadaan ratkaisu tutkimuksen pääongelmaan. Tutkimuskysymyksiä ovat:

I) Miten merialueiden eri vyöhykkeet vaikuttavat viranomaisten toimivaltaan?

II) Minkä lakisääteisten tehtävien hoitamiseen METO-viranomaiset tarvitsevat meritalannekuvaa?

III) Antaako meritalannekuva tarpeeksi informaatiota lakisääteisten tehtävien hoitamiseksi?

Tutkielma kuuluu sotatieteiden alaan, jossa se sijoittuu johtamiseen ja sen näkökulma on oikeudellinen. Kyseessä ei kuitenkaan ole varsinainen oikeustieteellinen tutkimus. Maanpuolustuskorkeakoulun Johtamisen laitos on määritellyt sotilasjohtamisen muodostuvan johtamisen nelikentästä, johon kuuluvat: management (johtaminen), leadership (johtajuus), organisatorakenne ja organisaatiokulttuuri²⁷. Oikeudellinen tutkimus ei tapahdu edellä esitetyn sotilasjohtamisen nelikentän lähestymistapojen avulla, vaan oikeusnormit läpäisevät koko neli-

²⁶ Mika Aalto, Luuloihin pohjautuva tiedonkäsitys informaatiokentän hallinnan ongelma - artikkelissaan, käsittelee tiedon asemaa informaatiokentässä. Lähestymistapa on samankaltainen, kuin tutkijalla on tiedon ja informaation jakautumista kohtaan. Informaatio on tiedon alan yläkäsite, jonka suppea erikoistapaus varsinainen tieto on (tämä on kuitenkin Ilkka Niiniluodon tiedon määritelmä, johon Aalto artikkelissaan viittaakin). Informaatiokenttää on syytä lähestyä siten, että informaatio jakaantuu harhaan, erheeseen, valheeseen ja tietoon. Informaatio voi siis olla sekä virheellistä että totta. Informaation saadessa vahvistusta, se muokkaantuu edellä mainitun jaon mukaiseksi. Informaationäkemyksen mukaisesti tutkijan lähtökohta on, että tarkasteltaessa meritalannekuvasta saatavaa informaatiota se on eräänlainen informaatiokokoelma, joka koostuu monien eri lähteiden muodostamasta havainnosta, eli datasta. Tämä voi olla joko tietoa tai informaatiota, josta meritalannekuvan käyttäjä, hyödyntäen koulutuksensa ja kokemuksensa tuomaa tietoa asiaan liittyen, tekee päätelmiä ja päätöksiä. Ks. myös: Aalto, Mika: Luuloihin pohjautuva tiedonkäsitys informaatiokentän hallinnan ongelma. Teoksessa Aki-Mauri (toim.): Sotilasjohtamisen tiedon kohteet, Maanpuolustuskorkeakoulu, Johtamisen laitos, Julkaisusarja 2, Artikkelikokoelmat n:o 16, Helsinki 2006, s. 155–169.

²⁷ Leskinen, Alekski - Virta, Jami - Rainio, Antti: Johtamisen opetuksen transformaatio perustutkinossa. Teoksessa Huhtinen, Aki-Mauri (toim.): Sotilasjohtamisen tiedon kohteet, Maanpuolustuskorkeakoulu, Johtamisen laitos, Julkaisusarja 2, Artikkelikokoelmat n:o 16, Helsinki 2006, s. 301.

kentän muodostaman kokonaisrakenteen²⁸. Nelikentällä on kuitenkin vaikutusta oikeudelliseen tarkasteluun, tutkielmassa tehtävien painotusten ja johtopäätösten arvioinnin kannalta.

Tutkielman pääkysymys on moniulotteinen, mikä tekee siitä haastavan lähestyttävän. Tästä syystä tutkielmassa ei ole tarkoitus antaa yksityiskohtaista kuvaa jokaisesta tehtävästä, vaan tutkimuskohdetta on lähestytty asiantuntijoiden antaman informaation avulla. Päähuomio on siis meritilannekuvan soveltuvuudessa tutkielmassa esitettyjen lakisääteisten tehtävien täyttämässä. Tutkija on huomionnut myös sen, että meritilannekuvan soveltuvuuden arvioimiseksi kerätty aineisto voi olla subjektiivinen näkemys asiaan, sillä haastateltavat ovat olleet yksittäisiä henkilöitä. Tästä johtuen tutkija lähestyy asiaa objektiivisesti. Tutkielma on soveltuvin osin laadullinen tutkimus, eikä siinä täten olla kiinnostuneita määrällisistä, vaan laadullisista tuloksista. Tarkasteltaessa kansainvälisoikeudellisia asioita ja kansallisen lainsäädännön asettamia viranomaisten tehtäviä, lähestytään tutkielman aihetta oikeudellisesta näkökulmasta. Käsiteltäessä muita lähteitä, kuin oikeudellisia, lähestymistapa on laadullinen.

1.3 Tutkimusmenetelmät

Tutkielmassa lähestytään oikeudellisia lähteitä, eli, oikeuspositivistisen lainopin näkökulmasta käyttäen analyttistä argumentaatioteoriaa. Oikeuspositivismin mukaan oikeus on asetettua ja säädännäistä, se nähdään positiivisena oikeutena, ihmistekojen tuotteena²⁹. Oikeutta voidaan kuvata suvereenin lainsäätäjän tahdoksi³⁰. Oikeuspositivismi korostaa oikeusnormin muodollista voimassaoloa, jolla tarkoitetaan normin pätevyyden perustumista toiseen normiin, eli normin on antanut oikealla tavalla siihen oikeutettu normiauktoriteetti³¹.

Oikeusdogmatiikka eli lainoppi on oikeustieteisiin luettava tutkimusala tai oikeustieteen haara, jonka tutkimuskohteena ovat voimassa olevat oikeuslähteet³². Lainoppi on voimassa olevien oikeuslähteiden sisällön selvittämiseen tähtäävää toimintaa³³. Sen tehtävänä on oikeusnormien tulkinta ja niiden systematisointi. Lainopillinen systematisointi on tutkimuksen raakamateriaalina olevien oikeussäännösten järjestämistä mahdollisimman ristiriidattomaksi järjes-

²⁸ Takamaa, Kari: Oikeus, laki ja johtaminen. Teoksessa Huhtinen, Aki-Mauri (toim.): Sotilasjohtamisen tiedon kohteet, Maanpuolustuskorkeakoulu, Johtamisen laitos, Julkaisusarja 2, Artikkelikokoelmat n:o 16, Helsinki 2006, s.174–175

²⁹ Siltala, Raimo: Johdatus oikeusteoriaan, Helsingin yliopiston oikeustieteellisen tiedekunnan julkaisuja, Hakapaino Oy, Helsinki 2001: s. 31, sekä Helsingin yliopiston avoin yliopisto: Perusasioita oikeustieteestä, Tutkimuksen eri tasojen teoreettinen aines (<http://www.avoin.helsinki.fi/kurssit/oikjohd/materiaali/osa1.html> , viitattu 24.1.2008)

³⁰ Siltala, s. 31

³¹ Helsingin yliopiston avoin yliopisto, Perusasioita oikeustieteestä (viitattu 24.1.2008)

³² Aarnio, Aulis: Laintulkinnan teoria. WSOY, Juva 1989, s. 48

³³ Aarnio, s. 48

telmäksi³⁴. Lainopin tulkinta ja systematisointi liittyvät toisiinsa siten, että säännösten systematisointi on samalla niiden tulkintaa, kun ne liitetään tiettyyn tulkintakontekstiin³⁵. Lainopillisen tutkimuksen harjoittaja käsittelee tutkimuksessaan tyyppitapauksia, ei konkreettisia yksittäistapauksia³⁶. Tavoitteena lainopillisessa tutkimuksessa on tuottaa tietoa voimassa olevasta oikeudesta järjestyneenä ja mahdollisimman ristiriidattomana oikeusnormien kokonaisuutena³⁷.

Aulis Aarnio kuvaa oikeusjärjestyksen³⁸ ymmärtämisen tasoja neljällä tasolla. Ensimmäinen on säännöstaso, johon kuuluvat lait, asetukset ja alemmanasteiset normit sellaisenaan, kuin voimme ne kirjasta lukea. Tätä voidaan kuvata tekniseksi osaamiseksi, sillä hallitsemalla säädöstasoa, hallitaan myös jossain määrin oikeusjärjestystä tai jotakin sen osa-aluetta teknisesti. Tämä ei kuitenkaan vielä tarkoita niiden ymmärtämistä. Toisella tasolla halutaan ymmärtää opittu. Tämän seurauksena yksittäiset normit ja niiden tarkoitus alkavat jäsentyä järjestelmälliseksi kokonaisuudeksi. Tällä tasolla saavutetaan yleiskatsaus oikeusjärjestykseen, mikä ei kuitenkaan riitä, sillä säännösten sisältö ei avaudu pelkästään lakitekstin ja systemaattisten yhteyksien avulla. Tästä johtuen kolmannella tasolla joudutaan viittaamaan erilaiseen oikeuslähdemateriaaliin, kuten lain esitöihin, ennakkotapauksiin tai käytännöllisiin syihin. Näin on muodostunut kuva lainopin työkentästä, joka pyrkii saamaan otteen koko oikeudellisesta materiaalista. Aina kuitenkin nämä edellä mainitut tasot eivät riitä. Tämän jälkeen on kysyttävä: Miksi oikeudellinen instituutio X on muodostunut juuri tällaiseksi? Tasolla neljä, jolta löytyvät muut oikeustieteiden haarat, vastataan miksi-kysymyksiin. Ymmärtämisen eri tasot muodostuvat kolmesta viimeisestä tasosta.³⁹

Edellä mainittiin, että lainoppi on voimassa olevien oikeuslähteiden tulkintaa. Toisaalta normit eivät varsinaisesti ole tulkinnan kohteita, vaan ne ovat tuloksia. Aarnion mukaan tulkintalauseen ollessa tosi niin myös vastaavansisältöinen normilausekin on tosi, eli tulkintalause voidaan palauttaa normilauseeksi.⁴⁰

Analyttinen argumentaatioteoria on Aulis Aarnion muodostama perusteluprosessi, jossa oikeudellisia lähteitä lähestytään oikeuspositivistisen lainopin näkökulmasta. Tulkinnan perus-

³⁴ Helsingin yliopiston avoin yliopisto, Perusasioita oikeustieteestä (viitattu 24.1.2008)

³⁵ Sama

³⁶ Sama

³⁷ Sama

³⁸ Oikeusjärjestys koostuu normeista, jolloin lakiteksti voidaan nähdä kielellisenä ilmaisuna, jolla annetaan informaatiota oikeusjärjestyksen sisällöstä.(Aarnio, s. 161)

³⁹ Aarnio, s. 48–49

⁴⁰ Aarnio, s. 161–165, katso myös Kaisto, Janne: Lainoppi ja oikeusteoria, Edita Publishing Oy, Helsinki 2005, s. 145 ja 195

teluprosessi koostuu kolmesta elementistä, joita ovat 1) looginen päättely, 2) praktinen harkinta ja niin sanottu 3) juridinen päättely, joka on erityisten juridiikan tulkintasääntöjen käyttöä. Perusteluprosessin ensimmäinen vaihe on oikeudellisen aineiston semanttista tulkintaa, jossa pyritään kuhunkin tapaukseen löytämään oikeudellinen ratkaisu. Tässä vaiheessa tulkintaa pyritään muodostamaan analysoimalla oikeudellista aineistoa loogista päättelyä käyttäen. Juridisessa tulkinnassa on turvaututtava niin sanottuun käytännölliseen päättelyyn, joka on praktista harkintaa.⁴¹ Sitä käytetään tapauksissa, joissa säädösten sisältö ja soveltamissäännöt eivät kata tutkittavana olevaa tapausta kaikkia yksityiskohtia myöten⁴². Tulkinta ei ole oikeudellista tulkintaa, jos oikeudelliset tulkintastandardit sivuutetaan kokonaan tai siinä ei ole käytetty yhtään oikeuslähdetä hyväksi. Tulkintastandardit voidaan jakaa oikeuslähteiden etusijajärjestystä koskeviin periaatteisiin ja oikeuslähteiden käyttöstandardeihin.⁴³ Viimeksi mainittuja kutsutaan myös tulkintaperiaatteiksi, jotka korostuvat silloin, kun oikeudelliset lähteet eivät ole yksiselitteisesti tulkittavissa⁴⁴. Tässä tutkielmassa käytetään ainoastaan oikeuslähteiden etusijajärjestystä, sillä tarkoituksena ei ole tulkita ristiriitaisia oikeuslähteitä. Lakitekstien sisäistä etusijajärjestystä varten ovat käytössä seuraavat standardit: hierarkkisesti ylempi säädös syrjäyttää alemman, myöhempi säännös kumoaa aikaisemman, erikoissäännös syrjäyttää yleissäännöksen⁴⁵.

Tässä tutkielmassa oikeudellisia lähteitä edustavat valtiosopimukset, lait, asetukset ja hallituksen esitykset. Oikeudellisia lähteitä lähestytään ja pyritään ymmärtämään edellä mainitun mukaisesti. Kansainvälisen oikeuden tulkintatavat eivät kuitenkaan tapahdu edellä mainitun mukaisesti, vaan niitä koskevat erilaiset lähestymistavat. Niitä käytetään, kun sopimuksen säännökset eivät yksiselitteisesti kata kohdettaan⁴⁶. Tutkielmassa ei kuitenkaan ole tarkoitus tulkita valtiosopimuksia.

⁴¹ Aarnio, s. 195–196. Katso myös Hirsimäki, Marko, majuri: Kadettien opiskeluaikainen soveltuvuusharkinta – Hallintomenettelyn oikeudellinen tarkastelu, Maanpuolustuskorkeakoulu, Yleisesikuntaupseerikurssi 53, Maasotalinja, diplomityö, heinäkuu 2007, s. 46–49.

⁴² Katso myös Hirsimäki, s. 48

⁴³ Aarnio, s. 254

⁴⁴ Aarnio, s. 254, sekä s. 256–259

⁴⁵ Aarnio, s. 254

⁴⁶ Valtiosopimusoikeutta koskeva Wienin yleissopimus (SopS 32–33/1980) 31 artiklan mukaisen yleisen tulkintasäännön lähtökohtana on, että ” Valtiosopimusta on tulkittava vilpittömässä mielessä ja antamalla valtiosopimuksessa käytetyille sanonnoille niille kuuluvassa yhteydessä niiden tavallinen merkitys”. Lisäksi tarvittaessa voidaan käyttää täydentäviä tulkintakeinoja, eli valmistelutöitä ja valtiosopimusta tehtäessä vallinneita olosuhteita, voidaan käyttää apuna pyrittäessä vahvistamaan merkitystä, jos tulkinta jättää merkityksen epäselväksi tai hämäräksi, tai vaihtoehtoisesti johtaa tulokseen, joka on selvästi mahdoton tai kohtuuton(32 artikla) Tulkintaan liittyy myös kysymys sopimuskielistä, sillä kun sopimus laaditaan kahdella tai useammalla kielellä, voidaan ne määritellä yhtä todistusvoimaiseksi(33 artikla). Katso myös Hakapää, 37–39.

Tutkielma on soveltuville osin laadullinen tutkimus, silloin kun ei käsitellä oikeudellisia lähteitä⁴⁷. Laadullisessa lähestymistavassa aineistonkeruumenetelmänä on pääsääntöisesti käytetty teemahaastatteluja. Teemahaastatteluilla on pyritty selvittämään yksityiskohtaisesti meritilannekuvan soveltuvuutta lakisäätteisten tehtävien hoitamiseksi. Teemahaastattelussa edetään etukäteen valittujen teemojen ja niihin liittyvien kysymysten varassa⁴⁸. METO-viranomaisten lakisäätteisistä tehtävistä, sekä yleisistä meritilannekuvan ominaisuuksista tutkija on muodostanut teemoja, joita käytetään teemahaastattelun runkona. Teemahaastattelussa korostuvat muun muassa ihmisten tulkinnat asioista ja heidän asioille antamat merkitykset⁴⁹. Haastatteluja on ohjattu teemahaastattelun rungolla. Haastateltavat on valittu asiantuntijoiden joukosta siten, että kokonaisuudessaan haastateltavien joukko edustaa jokaista METO-viranomaista. Lisäksi asiantuntijoiden valintaperusteen tavoitteena on ollut mahdollisimman kattavan näkökulman saaminen tutkielmaan, joka on mahdollista suhteellisen pienelläkin otoksella. Tämä tarkoittaa sitä, että asiantuntijat edustavat sekä teknistä että operatiivista näkökulmaa meritilannekuvaa kohtaan, painopisteen ollessa kuitenkin operatiivisessa näkökulmassa. Teemahaastattelurunko on ollut kaikille yhteneväinen, poislukien viranomaisten toimialakohtaisten tehtävien muodostama teema⁵⁰. Asiantuntijoina ovat toimineet järjestelmäpäällikkö Olli Soininen Merivoimien Esikunnasta, rajaturvallisuusasiantuntija Tom Lundell Rajavartiolaitoksen Esikunnasta ja Merenkulkulaitoksen Meriliikenteen ohjaus-toiminnon johtaja Matti Aaltonen.

Teemahaastattelun vastaukset ovat teemoiteltu rungon mukaisesti ja niitä on analysoitu kvalitatiivisella sisällönanalyysillä. Kvalitatiivinen eli laadullinen sisällönanalyysi on menettelytapa, jonka avulla voidaan analysoida dokumentteja systemaattisesti ja objektiivisesti. Dokumentti ymmärretään laadullisessa sisällönanalyysissä hyvin väljästi. Se voi olla esimerkiksi kirja, artikkeli haastattelu, puhe, keskustelu tai mikä tahansa kirjalliseen muotoon saatettu materiaali. Menetelmällä pyritään saamaan kuvaus tutkittavasta aiheesta tiivistetysti ja yleisessä muodossa. Tuomi ja Sarajärvi tuovat teoksessaan Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi esiin sen, että monia sisällönanalyysillä toteutettuja tutkimuksia kritisoidaan keskeneräisyydestä, sillä menetelmän avulla saadaan kerätty aineisto vain järjestetyksi johtopäätöksiä varten.⁵¹ Tässä tutkielmassa laadullista sisällönanalyysiä käytetään teemahaastatteluissa syntyneiden dokumenttien analysoimiseksi, jolloin tutkimusmateriaali saadaan järjestetyksi. Tämä ohjaa tutkijaa poimimaan järjestetystä, eli tulkittavaan muotoon saatetusta materiaalista

⁴⁷ Tämä johtuu siitä, että oikeustieteelliseen lähestymistapaan eivät kuulu laadullinen tai määrällinen lähestymistapa.

⁴⁸ Tuomi, Jouni ja Sarajärvi, Anneli: Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi, Tammi, Jyväskylä 2004, s. 77.

⁴⁹ Sama

⁵⁰ Teemahaastattelurunko on liitteessä 7

⁵¹ Tuomi ja Sarajärvi, s. 105.

olennaiset päätelmät meritilannekuvan soveltuvuudesta lakisääteisten tehtävien hoitamiseksi. Jokainen haastattelu on saatettu kirjalliseen muotoon litteroimalla haastatteluaineisto.

1.4 Tutkimuksen rajaukset

Tutkielmassa käsitellään meritilannekuvan avulla hoidettavia lakisääteisiä tehtäviä teoreettisella tasolla. Tutkielmaan ei sisälly meritilannekuvaan liittyvän järjestelmän empiiristä testaamista. Tutkielmassa käsiteltävät meritilannekuvan avulla hoidettavat METO-viranomaisten lakisääteiset tehtävät ovat alue- ja rajavalvonta, alusliikennepalvelu, meripelastus, öljyn- ja öljypitoisen seoksen mereen päästämisen-, talousvyöhykkeen- ja hylkyjen valvonta. Edellä lueteltujen tehtävien hoitamiseen liittyy myös muiden viranomaisten velvoitteita, mutta tässä tutkielmassa käsitellään vain METO-viranomaisille kuuluvia tehtäviä. Valvontaverkon peittävyteen, suoritus- tai erottelukykyyneen ei tutkielmassa keskitytä yksityiskohtaisesti. Alueellisesti tutkielma painottuu Suomenlahden ja Saaristomeren alueelle. Pohjanlahti valvonta-alueena on rajattu tutkielman ulkopuolelle, sillä sitä voidaan kuvata sisämerekseksi, johtuen sen maantieteellisestä asemasta. Pohjanlahdelle suuntautuva meriliikenne kulkee pääsääntöisesti Ahvenanmeren ja Saaristomeren kautta, jolloin alueelle suuntautuva liikenne kulkee valvontaverkon piirissä. Tämän näkökulman nojalla Pohjanlahden rajaaminen tutkielman ulkopuolelle on perusteltua.

Tutkielma käsittelee rauhan aikana muodostettavaa meritilannekuvaa. Rauhan aikana aluevalvonnan taso on normaalisti perusvalmiuden tasolla, mutta tarpeen vaatiessa aluevalvonnan tasoa kohotetaan tehostetun valmiuden tasolle. Lainsäädännöllisesti poikkeusolot tai kriisiaika eivät vaikuta suuresti meritilannekuvan muodostamiseen tai METO-viranomaisten tehtäviin. Suurempi vaikutus tämän tutkielman kannalta on valvontaverkon luonteen muuttuminen. Poikkeusoloissa liikkuvan valvonnan merkitys kasvaa, sekä mahdollisesti kiinteän valvonnan kyky voi laskea. Kiinteän valvonnan kyvyn laskeminen voi esimerkiksi johtua vastustajan elektronisesta häirinnästä tai suorasta asevaikutuksesta tutka-asemia vastaan. Tästä johtuen tämä tutkielma on rajattu rauhan aikana muodostettavaan meritilannekuvaan.

METO-viranomaisilla käytössä oleva yhteinen meritilannekuva ei sisällä ilmatilannekuvan informaatiota, mistä syystä tutkielma on rajattu koskemaan vain pintatilannekuvaa. Tutkielmassa ei käsitellä ilmavoimien ja ilmailulaitoksen tehtäviä. Tutkielmassa ei käsitellä myöskään vedenalaista valvontaa ja niin sanottua vedenalaista tilannekuvaa, pois lukien vedenalaisella valvonnan avulla suoritettava pintatilannekuvan täydentäminen.

Meritilannekuvaan liittyen on käynnissä monia sekä kansallisia että kansainvälisiä kehityshankkeita. Hankkeet ovat METO-yhteistyön piirissä tehtäviä tai kunkin viranomaisen toimialalla tehtäviä hankkeita. Näihin ei kuitenkaan ole tässä tutkielmassa tarkoitus syventyä, tutkielman luonteesta johtuen. Tutkielman aihe ei ole tekninen, vaan tarkoituksena on tutkia lakisääteisiä tehtäviä ja nykyisen meritilannekuvan soveltuvuutta niiden hoitamiseksi.

Tutkielmassa ei oteta huomioon Ahvenanmaan maakunnan erityisasemaa. Ahvenanmaan maakunnalla on itsehallinto sen mukaan kuin Ahvenanmaan itsehallintolaissa säädetään⁵². Tämä tarkoittaa sitä, että Ahvenanmaan maakunnassa maakuntapäivät säätävät lakeja maakuntaa varten⁵³. Näitä lakeja kutsutaan maakuntalaeiksi ja ne ovat voimassa vain Ahvenanmaan maakunnan alueella. Ahvenanmaan itsehallintolaissa on määritetty asiat, joihin liittyen maakunnalla on lainsäädäntövalta⁵⁴. Vastaavasti kyseisessä laissa on säädetty kansallisten lakien velvoittavuudesta maakunnan alueella⁵⁵. Esimerkiksi valtakunnalla on lainsäädäntövalta asioissa, jotka koskevat toimintaa valtion turvallisuuden varmistamiseksi, puolustustilaa ja valmiutta poikkeusolojen varalta⁵⁶. Yleisvaltakunnalliset lait, kuten aluevalvontalaki, on voimassa Ahvenanmaan alueella, mistä johtuen aluevalvontaviranomaisilla on yhtäläiset toimivaltuuden aluevalvontatehtävissä maakunnan alueella, kuin valtakunnassakin. Kuitenkin demilitarisointisopimuksella saattaa olla joitakin vaikutuksia käytännönjärjestelyihin. Osa Ahvenanmaan maakunnan alueesta on demilitarisoitu ja Ahvenanmaansaarten linnoittamattomuutta ja puolueettomuutta koskeva sopimus määrittää rajoitukset alueen käytölle. Sopimuksessa Suomi on sitoutunut olemaan linnoittamatta Ahvenanmaan saaria, eikä vyöhykkeellä saa ylläpitää eikä rakentaa mitään sotilastarkoituksiin käytettäviä rakennuksia tai laitteita. Sotalusten osalta sopimus määrittää, ettei maakunnan alueella saa olla enintään kuin kaksi keveää vedenpinnalla kulkevaa sota-alusta kerrallaan. Tärkeistä seikoista johtuen Suomi voi viedä useammankin sota-aluksen maakunnan alueelle, mutta alusten kantavuus ei saa ylittää yhteensä 6000 tonnia.⁵⁷

⁵² Ahvenanmaan itsehallintolaki 1144 / 16.8.1991, 1 Luku, Yleisiä säännöksiä, 1§

⁵³ Ahvenanmaan itsehallintolaki 1144 / 16.8.1991, 4 Luku, Maakunnan toimivalta, 17 §

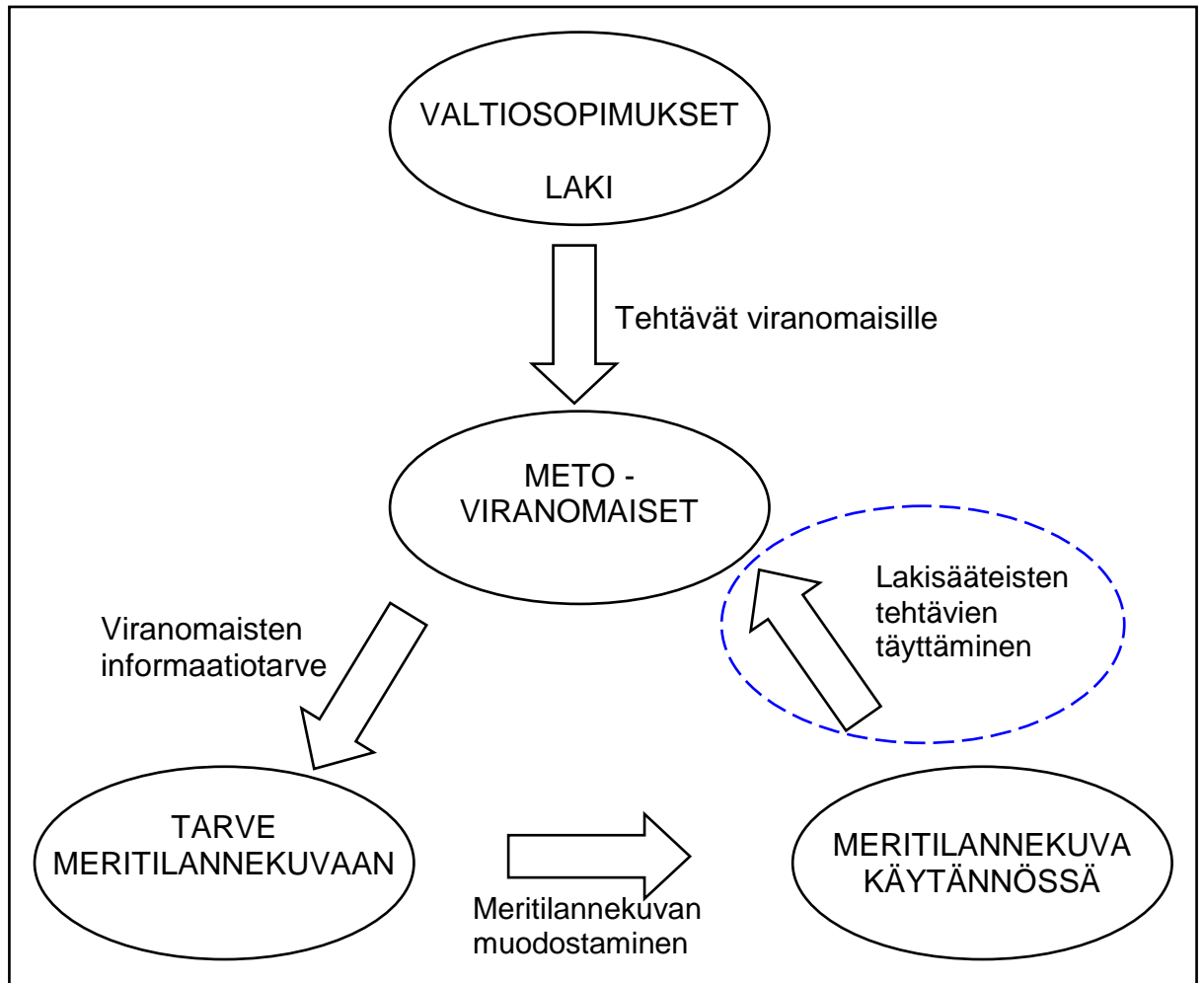
⁵⁴ Ahvenanmaan itsehallintolaki 1144 / 16.8.1991, 4 Luku, 18 §, Maakunnan lainsäädäntövalta

⁵⁵ Ahvenanmaan itsehallintolaki 1144 / 16.8.1991, 5 Luku, 27 §, Valtakunnan lainsäädäntövalta

⁵⁶ Ahvenanmaan itsehallintolaki 1144 / 16.8.1991, 5 Luku, 27 §, 1 momentti, 34 kohta. Yleisvaltakunnallisesti velvoittavia lakeja maakunnan alueella ovat muun muassa aluevalvonta- ja meripelastuslaki.

⁵⁷ Ahvenanmaansaarten linnoittamattomuutta ja puolueettomuutta koskeva sopimus (SopS 1/1922), sekä Hakapää, s. 330 ja 448 - 449. Poikkeuksen tästä muodostaa esimerkiksi meripelastustilanne tai aluevalvontatehtävä.

1.5 Viitekehys



Kuva 1: Viitekehys

Viitekehysten lähtökohtana on oikeusjärjestys, joka asettaa tehtäviä viranomaisille. Viitekehysten viranomaisilla tarkoitetaan METO-viranomaisia, joita ovat puolustusvoimat, Rajavartiolaitos ja Merenkululaitos. Tutkielman aihealue koskee myös poliisin sekä tullin toimialoja, joita ei kuitenkaan käsitellä tässä tutkimuksessa. Tutkielman painopiste on METO-viranomaisten tehtävissä, sillä lähinnä nämä kolme viranomaista ovat meritilannekuvan tarvitsijoita.

Yhteiskunta asettaa viranomaisille tehtäviä ja vaatimuksia lainsäädännön toimenpitein. Viranomaisten tehtävänä on vastata, että nämä yhteiskunnalliset vaateet tulevat hoidetuksi asianmukaisesti. Viranomaisen päättää, miten se suorittaa sille asetetut tehtävät mahdollisimman tehokkaasti. Meritilannekuvan muodostamisen itsetarkoitus ei ole itse meritilannekuva, vaan lähinnä sen tuottama informaatio. Tätä informaatiota viranomaisen tarvitsee sille asetettujen tehtävien ja vaatimusten mahdollisimman tehokkaaseen hoitamiseen. Tästä johtuu tarve muodostaa meritilannekuvaa.

Tutkielman tarkoituksena on selvittää meritilannekuvan soveltuvuutta lainsäädännön asettamien tehtävien täyttämiseen. Tutkimusongelmaa kuvaa viitekehyksessä sinisellä värillä ympyröity osa-alue. Tutkielmalla pyritään selvittämään keskeinen lainsäädäntö aiheeseen liittyen, sekä meritilannekuvan soveltuvuus näiden tehtävien hoitamisessa. Puolustusvoimien vuoden 2006 toimintakertomuksen mukaiseen väitteeseen: *”Vuoden 2006 ajan puolustusvoimat piti tilannekuvan ajantasaisena ja kaikilta osin lain vaatimissa rajoissa. Käytössä ollut tieto mahdollisti aluevalvontavelvoitteen täyttymisen, samaten mahdollistui valtakunnalliseen operatiiviseen tilannekuvaan pohjaava puolustus suunnittelu ja oikea-aikainen päätöksenteko.”*⁵⁸ suhtaudutaan kriittisesti ja tutkielmassa otetaan huomioon kaikki METO-viranomaiset, eikä pelkästään puolustusvoimien toimialuetta. Kaikki METO-viranomaiset omalta osaltaan tarvitsevat meritilannekuvan tuottamaa informaatiota, sekä osallistuvat sen muodostamiseen.

1.6 Lähdeaineisto ja aikaisemmat tutkimukset

Viranomaisten tehtävät ja toimivalta ovat määritetty vain lain tasoisissa säädöksissä. Viranomaiset laativat hallinnollisia sopimuksia tehtävien suorittamisen helpottamiseksi. Tutkielmassa käsitellään ainoastaan oikeudellisia lähteitä viranomaisten lakisääteisten tehtävien määrittämiseksi. Tutkielman lainsäädäntöön liittyvässä osiossa on suhtauduttu kriittisesti lähteisiin, jotka ovat alempana normihierarkiassa kuin lait ja asetukset. Tästä johtuen niitä ei ole tutkielmassa juurikaan käytetty pois lukien hallituksen esitykset. Lähdeaineistona tutkielmassa on käytetty pääsääntöisesti valtiosopimuksia, lakeja ja asetuksia. Näistä on koottu tehtävät, joiden täyttämiseen viranomaiset muodostaa meritilannekuvaa. Lainsäädäntöä on seurattu 1.2.2008 julkaistuun Suomen säädöskokoelman numeroon 62/2008 saakka. Sopimussarjaa on seurattu SopS 17 / 2008 saakka, julkaisupäivä 1.2.2008. Soveltuvuus näiden lakisääteisten tehtävien hoitoon on selvitetty teemahaastatteluin. Teemahaastatteluihin lähdeaineistona tulee suhtautua hyvinkin kriittisesti, sillä aineisto on altis monille virheille. Virheet voivat aiheutua haastattelijasta, haastateltavasta ja itse haastattelutilanteesta⁵⁹.

Oikeudellisesta näkökulmasta ei aikaisemmin ole tehty tutkimuksia liittyen meritilannekuvaan. Kaiken kaikkiaan merioikeudellisesta näkökulmasta tehtyjä tutkimuksia on puolustusvoimissa tehty erittäin vähän. Varsinaisia, tätä työtä tukevia tutkimuksia sotatieteellisestä näkökulmasta on tehty kolme. On todennäköistä, että valvontatekniikasta on tehty teknisiä tut-

⁵⁸

Pääesikunta, Viestintäosasto, Puolustusvoimat Toimintakertomus 2006, Helsinki 2007, s. 35

⁵⁹

Hirsjärvi, Sirkka - Remes, Pirkko - Sajavaara, Paula: Tutki ja kirjoita, Tammi, Jyväskylä 2005, s.195

kimuksia, joihin tutkijalla ei ole ollut pääsyä, esimerkiksi niiden turvaluokituksesta johtuen. Lisäksi oikeustieteellisestä näkökulmasta on tehty tutkimustöitä, mutta ne eivät ole käsitelleet merivalvontaa tai valvontajärjestelmää⁶⁰.

Maanpuolustuskorkeakoulussa on tehty tutkimuksia liittyen merivalvontaan. Näistä tutkija on lähemmin tutustunut kolmeen työhön, joista on ottanut mainitakseen kahdesta, sillä ne ovat ohjanneet tutkijaa omassa työssä eteenpäin. Ensimmäisenä mainittakoon komentajakapteeni Henrik Wärnhjelmin tekemä diplomityö vuodelta 1995: ”Suomen ja muiden Pohjois-Itämeren rantavaltioiden merialueen rajojen ja vyöhykkeiden kehitys ja sen vaikutus valvontaviranomaisten toimivaltaan”. Tutkimuksessa käsitellään merialueiden vyöhykejakoja, sekä rantavaltioiden lainkäyttövaltaa Pohjois-Itämerellä.

Kadettiylikersantti Alekski Laine on tehnyt Pro gradu -tutkielman: ”Merivalvonnan suorituskyky muuttuvassa toimintaympäristössä”, se on vuodelta 2006. Tutkielmassa tutkittiin merivalvontaa kokonaisuuden näkökulmasta ja sen tehtävänä oli selvittää merivoimissa käynnissä olevan rakennemuutoksen aiheuttamat haasteet merivalvonnan suorittamiseen. Lisäksi tutkimuksessa tarkastellaan, täyttyvätkö merivalvonnalle asetetut suorituskykyvaatimukset nykyisellä toimintatavalla.⁶¹

Lisäksi metodologiselta kannalta tutkielman teossa on hyödynnetty majuri Marko Hirsimäen diplomityötä: Kadettien opiskeluaikainen soveltuvuusharkinta – Hallintomenettelyn oikeudellinen tarkastelu. Diplomityössä Hirsimäki lähestyy aihetta oikeuspositivistisen lainopin näkökulmasta käyttäen analyyttistä argumentaatioteoriaa.

1.7 Keskeiset käsitteet ja määritelmät

Tässä tutkielmassa keskeisiä käsitteitä ovat: meritilannekuva, METO-viranomaiset, lakisääteiset tehtävät, aluevalvonta, rajavalvonta, alusliikennepalvelu ja meripelastus.

⁶⁰

Esimerkkinä mainittakoon Suomi, Juha-Pekka: Schengenin säännöstö ja oikeus ylittää Suomen raja, Helsingin yliopisto, Oikeustieteellinen tiedekunta, Rikos- ja Prosessioikeuden sekä Oikeuden yleistieteiden laitos, Tutkielma, Syyskuu 2001. Tutkielmassa käsitellään, miten Suomen liittyminen Schengen-yhteistyöhön vaikuttaa maamme rajojen ylittämiseen. Lisäksi tutkija on tutkielman teossa metodologiselta kannalta hyödyntänyt myös Johanna Vuorisen Helsingin yliopistoon tekemää tutkielmaa Alihankinnasta ja sopimusvastuusta.

⁶¹

Laine, Alekski, kadettiylikersantti: Merivalvonnan suorituskyky muuttuvassa toimintaympäristössä, Merisotakoulu, Korkeakouluosasto, 72. Merikadettikurssi, Pro gradu -tutkielma, Helmikuu 2006, TLL IV Viranomaiskäyttö.

Tätä tutkielmaa varten tutkija on määritellyt *meritilannekuvan* tarkoittavan valvontajärjestelmän reaaliaikaisten sensorihavaintojen ja muun informaation muodostamaa fuusiota. Meritilannekuva muodostetaan ja esitetään merivalvonnan tietojärjestelmään pohjautuvilla tietoteknisillä sovelluksilla, jotka pohjautuvat elektronisiin karttaesitysjärjestelmiin.⁶²

METO-viranomaisilla viitataan *Merellisiin toimijoihin*, joita ovat Rajavartiolaitos, Merenkululaitos ja puolustusvoimat.⁶³

Lakisääteisillä tehtävillä tarkoitetaan tässä tutkielmassa käsiteltäviä METO-viranomaisten lakisääteisiä tehtäviä, joiden täyttämiseksi ne tarvitsevat meritilannekuva.

Aluevalvonnalla tarkoitetaan Suomen alueellisen koskemattomuuden valvontaa ja turvaamista.⁶⁴

Rajavalvonnalla tarkoitetaan rajajärjestyksen ja rajaturvallisuuden ylläpitämiseksi toteutettavia toimenpiteitä, joilla valvotaan valtakunnan rajoja estäen erityisesti ulkorajan ylittäminen rajanylityspaikkojen välisellä alueella.⁶⁵

Alusliikennepalvelulla (Vessel Traffic Service, VTS) tarkoitetaan alusliikenteen valvontaa ja ohjausta, jolla on valmiudet toimia vuorovaikutuksessa liikenteen kanssa ja reagoida muuttuviin liikennetilanteisiin.⁶⁶

Meripelastuksella tarkoitetaan merellä vaarassa olevien ihmisten etsimistä ja pelastamista.⁶⁷

62

Jokaisen METO-viranomaisen meritilannekuva on osittain erilainen, mutta pohjautuu samaan järjestelmään, josta on palomuureilla eroteltu jokaiselle viranomaiselle oma sovellus. Merenkululaitoksen VTS-keskukset käyttävät pääasiassa AIS -informaation ja tutkadatan fuusiolla muodostettua meritilannekuva, kun taas puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen käyttämiin meritilannekuviin fuusioidaan useampien sensorien ja havaintojen antamaa informaatiota. Näillä toimilla PV ja RVL suorittavat meritilannekuvan varmentamista ja täydentämistä. (Haastattelu: Olli Soininen ja Hallituksen esitys Eduskunnalle 33/2005 alusliikennepalvelulaiksi, yleisperustelut, 1.1) Määritelmä on tutkijan oma tulkinta siitä informaatiosta, joka on kyseisestä aiheesta ollut saatavilla.

63

Merivalvontaohje (MEVO), Merivoimat, Edita Prima Oy, 2002, s. 10, TLL IV Viranomaiskäyttö, sekä Sisäasiainministeriön julkaisu 3/1994, s.31

64

Aluevalvontalaki 755 / 18.8.2000, 1 luku, 1 §

65

Rajavartiolaki 578 / 15.7.2005, 1 luku, 2 §, 1 momentti, 9 kohta

66

Alusliikennepalvelulaki 623 / 5.8.2005, 1 luku, 2 §, 1 momentti, 1 kohta

67

Tutkija on johtanut määritelmän Meripelastuslaki 1145 / 30.11.2001, 1 §, 1 momentin meripelastustoimen määritelmästä.

2. SUOMEN RANNIKON EDUSTALLA OLEVAT MERIALUEIDEN VYÖHYKKEET JA NIIDEN VAIKUTUS VIRANOMAISTEN TOIMIVALTAAN

Merialueiden vyöhykejako sekä rantavaltion oikeudet eri vyöhykkeillä ovat määritelty pääsääntöisesti kansainvälisessä oikeudessa. Keskeisin valtiosopimus merioikeuden alalla on Yhdistyneiden Kansakuntien merioikeusyleissopimus. Se on tehty vuonna 1982, mutta Suomi on ratifioinut sen vasta vuonna 1996. Yleissopimuksessa määritetään muun muassa valtion merialueiden enimmäisleveydet ja valtion oikeudellinen asema merialueella. Siinä on pyritty perustamaan meriä koskeva oikeusjärjestys helpottamaan kansainvälistä yhteydenpitoa sekä edistämään merten rauhanomaista käyttöä.⁶⁸

Lisäksi Suomen aluevesiin vaikuttavat monet muut valtiosopimukset, kansalliset lait ja asetukset. Keskeisimpänä kansallisessa lainsäädännössämme ovat Suomen aluevesien rajoista ja Suomen talousvyöhykkeestä annetut lait, sekä näihin liittyvät asetukset. Tässä luvussa käsitellään merialueiden eri vyöhykkeitä käsitteellisesti, sekä niiden vaikutusta rantavaltion lainkäyttövaltaan.⁶⁹

2.1 Suomen aluevedet

Aluevedet käsittävät valtakunnan maa-alueeseen välittömästi liittyvän meren osan ja ne jaakaantuvat sisäisiin ja ulkoisiin aluevesiin⁷⁰. Ulkoisia aluevesiä kutsutaan aluemereksi. Aluevedet rajoittuvat joko valtakunnan merirajaan tai kansainväliseen aluevesirajaan. Valtakunnan merirajoja Suomella on idässä Venäjän kanssa, Suomenlahdella Vironlahden ja Haapasaaren saaristoissa. Lännessä Suomella on valtakunnan merirajaa Ruotsin kanssa Perämerellä Tornion saaristossa ja Ahvenanmerellä Märketin luodon etelä- ja pohjoispuolella. Muutoin valtakunnanraja on kansainvälistä aluevesirajaa.⁷¹ Asetus Suomen aluevesien rajoista annetun lain soveltamisesta määrittää rajojen pisteet koordinaattipisteiden tarkkuudella. Siinä määritellään sisäisten aluevesien ulkorajan peruspisteet, sisäisten aluevesien maanpuoleisen rajan ja alumeren ulkorajan sijainti.⁷² Rantavaltio on täysivaltainen aluevesillään⁷³, mikä tarkoittaa, että

⁶⁸ Yhdistyneiden Kansakuntien merioikeusyleissopimus (10.12.1982), SopS 50 / 1996 (myöhemmin merioikeusyleissopimus)

⁶⁹ Katso myös liite 2 Suomen valtakunnan rajat, liite 3 Merialueista käytettävät nimet, liite 4 Suomen merialueet rajoineen sekä liite 5 Rantavaltion lainkäyttövalta merialueen eri vyöhykkeillä kansainvälisen oikeuden mukaan.

⁷⁰ Laki Suomen aluevesien rajoista 463 / 18.8.1956, 1 § (5.3.1965/144), 1 momentti (3.3.1995/981), sekä 2 §

⁷¹ Laki Suomen aluevesien rajoista 463 / 18.8.1956, 1 § (5.3.1965/144), 1 momentti (3.3.1995/981)

⁷² Asetus Suomen aluevesien rajoista annetun lain soveltamisesta 993 / 31.7.1995, 1–2 §

Suomen viranomaisilla on täysivaltaiset oikeudet lainkäyttövaltaan sekä Suomen sisäisillä että ulkoisilla aluevesillä.

2.1.1 Sisäiset aluevedet

Sisäiset aluevedet rajoittuvat merenpuolella perusviivoihin, joilla määritetään aluemerен leveys. Toisin sanoen sisäisiä aluevesiä ovat aluemerен perusviivan maanpuoleiset vedet⁷⁴. Valtio voi valita joko normaalien tai suorien perusviivojen menetelmän tai vaihtoehtoisesti soveltaa molempia vaihtelevasti rannikkonsa eri osissa⁷⁵. Tavallinen perusviiva on matalan veden viiva, joka noudattaa rannikkoa ja se on merkitty rantavaltion virallisesti tunnustamiin suurimitakaavaisiin karttoihin⁷⁶. Suorat perusviivat yhdistävät rannikon ja sen edustalla olevien saarten uloimmat kohdat⁷⁷. Suorien perusviivojen käytölle on rajoituksia, jotka ovat määritetty merioikeusyleissopimuksessa⁷⁸. Suomi soveltaa suorien perusviivojen menetelmää.

Sisäisillä aluevesillä tarkoitetaan Suomen aluevesistä annetun lain mukaisesti aluevesien sitä osaa, jota rajoittavat maan puolella rantaviiva ja meren puolella ulkorajana murtoviiva, jonka kulmapisteet sijaitsevat uloimmilla maastokohdilla. Rantaviivan perusteena käytetään teoreettisen keskivedenkorkeuden mukaista rantaviivaa. Jokien suissa sisäisten aluevesien maanpuoleinen raja on määritetty joen keskivedenpinnan ja meren keskivedenpinnan leikkausviivaksi. Kulmapisteitä nimitetään myös peruspisteiksi. Ulkorajana oleva maastonkohta voi olla joko mantereella, saarilla, luodoilla tai kareilla.⁷⁹ Laki Suomen aluevesien rajoista määrittää peruspisteiden valinnan siten, että ne ovat pitkäaikaisiin vedenkorkeusmittauksiin perustuvia⁸⁰. Peruspisteet ja sisäisten aluevesien maanpuoleisen rajan sijainti tarkistetaan kolmenkymmenen vuoden väliajoin johtuen maan kohoamisesta⁸¹.

Sisäiset aluevedet, mukaan lukien niiden pohja, kuuluvat oikeusasemaltaan rantavaltion alueeseen. Esimerkiksi vierailu aluksilla ei ole yleistä oikeutta saapua rantavaltion sisäisille aluevesille. Käytännössä kuitenkin tämä koskee vain sota-aluksia ja valtion aluksia, sillä

⁷³ Merioikeusyleissopimus, II osa, Aluemi ja lisävyöhyke, 1 Osasto, Yleisiä määräyksiä, 2 artikla, 1 kappale

⁷⁴ Merioikeusyleissopimus, II osa, Aluemi ja lisävyöhyke, 2 Osasto, Aluemerен rajat, 8 artikla, 1 kappale

⁷⁵ Hakapää, s. 324

⁷⁶ Merioikeusyleissopimus, II osa, Aluemi ja lisävyöhyke, 2 Osasto, Aluemerен rajat, 5 artikla

⁷⁷ Hakapää, s. 324

⁷⁸ Merioikeusyleissopimus, II osa, Aluemi ja lisävyöhyke, 2 Osasto, Aluemerен rajat, 7 artikla, katso myös Hakapää, s. 323–327

⁷⁹ Laki Suomen aluevesien rajoista 463 / 18.8.1956, 3 § (3.3.1995/981)

⁸⁰ Laki Suomen aluevesien rajoista 463 / 18.8.1956, 4 § (3.3.1995/981), 1 momentti

⁸¹ Laki Suomen aluevesien rajoista 463 / 18.8.1956, 4 § (3.3.1995/981), 2 momentti

kauppa-alukset eivät tarvitse erityistä maahanpääsyy lupaa. Poikkeuksen muodostaa kuitenkin hätätilanne, jossa alus hakeutuu suojaan rantavaltion satamaan. Avun ja suojan tarpeen tulee kuitenkin olla välitön ja vakava. Pääsääntöisesti rantavaltion lainsäädäntö- ja lainkäyttövalta ulottuvat kaikkeen sisäisillä aluevesillä tapahtuvaan toimintaan. Tästä johtuu vieraan aluksen velvollisuus noudattaa rantavaltion lainsäädäntöä liikkeessaan sisäisillä aluevesillä.⁸²

2.1.2 Ulkoiset aluevedet eli aluemeri

Aluemereksi nimitetään aluetta, joka on sisäisiin aluevesiin välittömästi liittyvä vyöhyke ja sen ulkoraja on kahdentoista meripeninkulman⁸³ etäisyydellä sisäisten aluevesien ulkorajasta⁸⁴. Merioikeusyleissopimuksen mukaan jokaisella valtiolla on oikeus ulottaa aluemerensä enintään yleissopimuksen mukaisesti määritellyistä perusviivoista mitattuun 12 meripeninkulman rajaan⁸⁵. Aluemerien ulkoraja on viiva, jonka jokainen piste on aluemerien leveyden etäisyydellä lähimmästä perusviivan pisteestä⁸⁶. Rantavaltio on täysivaltainen maa-alueillaan ja sisäisten aluevesien edustalla eli myös aluemerellä⁸⁷. Täysivaltaisuus ulottuu myös aluemerien yläpuolella olevaan ilmatilaan ja aluemerien pohjaan sisustoituneen⁸⁸.

Kahden valtion rannikoiden ollessa vastakkain tai vierekkäin ei kummallakaan valtiolla ole oikeutta ulottaa aluemertaan kauemmaksi kuin keskiviivalle. Keskiviivalla tarkoitetaan sitä viivaa, jonka jokainen piste on yhtä kaukana niiden perusviivojen lähimmästä pisteistä, joista valtioiden aluemerten leveys mitataan. Valtiot voivat keskenään sopia myös toisin. Määräystä ei myöskään sovelleta, jos on välttämätöntä rajata valtioiden aluemeret tästä poikkeavalla tavalla historiallisten oikeuksien tai muiden erityisten olosuhteiden vuoksi.⁸⁹ Suomi laajensi vuonna 1995 aluemerensä merioikeusyleissopimuksen mukaiseen 12 meripeninkulman laajuuteen niillä alueilla, joissa se on mahdollista. Suomenlahdella aluemerien ulkorajana on murtoviiva, joka kulkee vähintään kolmen meripeninkulman etäisyydellä keskiviivasta. Lisäksi se jää kaikissa kohdin kansainväliseen merenkulkuun vakiintuneesti käytettävän reittijakoalueen pohjoispuolelle.⁹⁰

⁸² Hakapää, s. 326 - 328

⁸³ Meripeninkulma on 1852 metriä.

⁸⁴ Laki Suomen aluevesien rajoista 463 / 18.8.1956, 5 § (3.3.1995/981)

⁸⁵ Merioikeusyleissopimus, II osa, Aluemeri ja lisävyöhyke, 2 Osasto, Aluemerien rajat, 3 artikla

⁸⁶ Merioikeusyleissopimus, II osa, Aluemeri ja lisävyöhyke, 2 Osasto, Aluemerien rajat, 4 artikla

⁸⁷ Merioikeusyleissopimus, II osa, Aluemeri ja lisävyöhyke, 1 Osasto, Yleisiä määräyksiä, 2 artikla, 1 kappale

⁸⁸ Merioikeusyleissopimus, II osa, Aluemeri ja lisävyöhyke, 1 Osasto, Yleisiä määräyksiä, 2 artikla, 2 kappale

⁸⁹ Merioikeusyleissopimus, II osa, Aluemeri ja lisävyöhyke, 2 Osasto, Aluemerien rajat, 15 artikla

⁹⁰ Laki Suomen aluevesien rajoista 463 / 18.8.1956, 5 a § (3.3.1995/981), 1 momentti, lisäksi Pohjanlahdella, Perämerellä, Selkämerellä, Ahvenanmerellä ja Itämeren pohjoisosassa aluemerien ul-

2.1.3 Viaton kauttakulku aluemerellä

Aluemi kuuluu rantavaltion täysivaltaisuuden piiriin, mutta rantavaltion toimivaltuuksia aluemerellä rajoittaa kuitenkin niin sanottu viattoman kauttakulun periaate. Periaate perustuu tavanomaiseen oikeuteen ja on kirjattu ylös myös merioikeusyleissopimuksessa. Kauttakululla tarkoitetaan purjehdusta aluemerellä, jonka tarkoituksena on kulkea aluemerren läpi käymättä sisäisillä aluevesillä tai sisäisten aluevesien ulkopuolella sijaitsevassa ulkosatamassa tai vastaavilla satamalaitteilla. Kauttakulun tarkoituksena voi olla myös sisäisille aluevesille meno tai poistuminen niiltä tai ulkosatamassa tai vastaavilla satamalaitteilla käyminen. Kauttakulku käsittää tavanomaiseen merenkulkuun liittyvät ankkuroinnit ja pysähtymiset tai jos ne ovat ylivoimaisen esteen tai hätätilanteen vuoksi välttämättömiä. Ankkuroinnin tai pysähtymisen tarkoituksena voi olla myös vaaraan tai hätään joutuneiden ihmisten, alusten tai ilma-alusten auttaminen. Kauttakulku tulee kuitenkin tapahtua keskeytyksettä ja viivyttelämättä.⁹¹

Merioikeusyleissopimuksen 19 artikla määrittelee kauttakulun olevan viatonta niin kauan, kuin se ei uhkaa rantavaltion rauhaa, yleistä järjestystä tai turvallisuutta. Tällaisen uhan ilmetessä rantavaltion toimivaltuudet ulottuvat täysimääräisinä alukseen⁹². Viattoman kauttakulun on tapahduttava merioikeusyleissopimuksen ja muiden kansainvälisen oikeuden sääntöjen mukaisesti. Merioikeusyleissopimus sisältää luettelon, jossa on määritetty esimerkkitoimia, joihin ryhtyessään alus loukkaa viattoman kauttakulun periaatetta. Kiellettyä on muun muassa kaikenlainen väkivallankäyttö ja sillä uhkaaminen, sotaharjoitukset, sotilaallinen tiedustelutoiminta, rantavaltion puolustusta tai turvallisuutta vahingoittavien tietojen kerääminen ja siihen liittyvä propagandatoiminta. Lisäksi kiellettyä on ilma-alusten nouseminen ja laskeutuminen alukselle, kalastus ja tutkimusten ja mittauksen tekeminen, sekä kaikenlainen muu toiminta, joka ei suoraan liity kauttakulkuun.⁹³

koraja ei missään kohdassa ylitä Ruotsin kanssa sovittua Suomen kalastusvyöhykkeen ja mannermaajalustan rajaa (Laki Suomen aluevesien rajoista 463 / 18.8.1956, 5 a § (3.3.1995/981), 2 momentti).

⁹¹ Merioikeusyleissopimus, II osa Aluemi ja lisävyöhyke, 3 osasto, Viaton kauttakulku aluemerellä, alaosasto A, Kaikkiin aluksiin sovellettavat säännökset, 18 artikla Kauttakulun määritelmä Hakapää, s. 331

⁹² Merioikeusyleissopimus, II osa Aluemi ja lisävyöhyke, 3 osasto, Viaton kauttakulku aluemerellä, alaosasto A, Kaikkiin aluksiin sovellettavat säännökset, 19 artikla Viattoman kauttakulun määritelmä: ”1. Kauttakulku on viatonta niin kauan kuin se ei uhkaa rantavaltion rauhaa, yleistä järjestystä tai turvallisuutta. Tällaisen kauttakulun on tapahduttava tämän yleissopimuksen ja muiden kansainvälisen oikeuden sääntöjen mukaisesti.

2. Ulkomaisen aluksen katsotaan uhkaavan rantavaltion rauhaa, yleistä järjestystä tai turvallisuutta, jos se ryhtyy aluemerellä johonkin seuraavista toimista:

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;

Rantavaltio ei saa vaikeuttaa ulkomaisten alusten viatonta kauttakulkua aluemerellä muutoin kuin merioikeusyleissopimuksen mukaisesti. Rantavaltio ei varsinkaan saa yleissopimusta tai sen mukaisesti hyväksytyjä lakeja ja määräyksiä soveltaessaan asettaa ulkomaisille aluksille määräyksiä, jotka käytännössä johtavat viatonta kauttakulkua koskevan oikeuden kieltämiseen tai heikentämiseen. Rantavaltio ei myöskään saa syrjiä millään tavalla minkään valtion aluksia tai minkään valtion puolesta tai mihinkään valtioon tai mistään valtiosta lasteja kuljettavia aluksia. Lisäksi rantavaltion on asianmukaisesti ilmoitettava kaikista aluemerellään olevista merenkulun vaaroista, jotka ovat tiedossa.⁹⁴ Ennen Suomen lainsäädäntö edellytti etukäteisilmoitusta vieraiden sota-alusten kauttakulusta, mutta käytännöstä on luovuttu⁹⁵.

Rantavaltio voi ryhtyä aluemerellään sellaisiin toimenpiteisiin, joiden tavoitteena on estää kauttakulku, joka ei ole viatonta. Rantavaltiolla on oikeus ryhtyä tarvittaviin toimenpiteisiin estääkseen niiden ehtojen rikkomisen, joiden mukaisesti aluksilla on lupa tulla sisäisille aluevesille tai käydä satamalaitteilla. Valtion turvallisuuden suojelemiseksi voi rantavaltio tilapäisesti keskeyttää alusten viattoman kauttakulun joissakin aluemerensä osissa. Keskeyttämisen tulee olla olennaisen tärkeää valtion turvallisuuden suojelemiseksi, eikä rantavaltio saa tehdä eroa ulkomaisten alusten välillä. Keskeyttämisen syynä voi olla myös aseharjoitukset. Keskeyttämisestä tulee ilmoittaa asianmukaisesti, jonka jälkeen se vasta astuu voimaan.⁹⁶ Rantavaltio voi vaatia sota-aluksen poistumaan heti aluemereltään, jos se ei noudata rantavaltion

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;

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.” Lisäksi 20 artiklan mukaisesti aluemerellä kulkiessaan sukellusveneiden ja muiden vedenalaisten kulkuvälineiden on pysyttävä pintatasemassa ja pidettävä lippunsa näkyvissä

⁹⁴ Merioikeusyleissopimus, II osa Aluemerä ja lisävyöhyke, 3 osasto, Viaton kauttakulku aluemerellä, alaosasto A, Kaikkiin aluksiin sovellettavat säännökset, 24 artikla Rantavaltion velvollisuudet

⁹⁵ Hakapää, s. 334

⁹⁶ Merioikeusyleissopimus, II osa Aluemerä ja lisävyöhyke, 3 osasto, Viaton kauttakulku aluemerellä, alaosasto A, Kaikkiin aluksiin sovellettavat säännökset, 25 artikla Rantavaltion oikeus suojautua

lakeja ja määräyksiä kauttakulkuun aluemerellä liittyen, eikä huomioi sille esitettyä pyyntöä noudattaa niitä.⁹⁷

2.2 Tullialue

Rantavaltio voi perustaa aluemerensä jatkeeksi niin sanotun lisävyöhykkeen, jonka tarkoituksena on rantavaltion valvontavaltuuksien harjoittaminen⁹⁸. Rantavaltion valvontatoimien tavoitteena lisävyöhykkeellä on estää tulli-, vero-, maahanmuutto- ja terveydenhoitolakien ja -määräysten rikkominen alueellaan tai aluemerellään. Toiseksi rantavaltion tavoitteena voi olla sen alueella tai aluemerellä tapahtuneiden edellä mainittujen lakien ja määräysten rikkojan rankaiseminen. Lisävyöhyke saa olla enimmillään 24 meripeninkulmaa niistä perusviivoista, joista aluemerensä leveys mitataan.⁹⁹ Suomi ei ole ottanut käyttöön varsinaista lisävyöhykettä¹⁰⁰, mutta tullilaisissa määritetty tullialue on laajempi kuin aluemerensä ulkorajaan rajoittuva valtakunnan alue.

Tullilakien ja -määräysten valvomiseksi Suomelle on määritetty tullialue¹⁰¹, joka osaltaan parantaa viranomaisten mahdollisuuksia puuttua epäiltyyn salakuljetukseen¹⁰². Suomen tullialueeksi on määritetty alue, jonka muodostaa valtakunnan maa-alue, aluevedet ja ilmatila, kuitenkin niin, että tullialue ulottuu kaksi meripeninkulmaa aluemerensä ulkorajaa ulommaksi, ellei asiasta ole kansainvälisesti muuta sovittu¹⁰³. Tullialue ulottuu siis 14 meripeninkulmaan asti, silloin kun se olosuhteista riippuen on mahdollista.

2.3 Talusvyöhyke

Talusvyöhyke on aluemerensä edustalla sijaitseva alue, johon sovelletaan merioikeusyleissopimuksen mukaisia oikeudellisia erityisjärjestelyjä. Rantavaltion oikeuksia ja lainkäyttövaltaa

⁹⁷ Merioikeusyleissopimus, II osa Aluemerensä ja lisävyöhyke, 3 osasto, Viaton kauttakulku aluemerellä, alaosasto C, sota-aluksiin ja muihin ei-kaupallisiin tarkoituksiin käytettäviin valtion aluksiin sovellettavat säännöt, 30 artikla Rantavaltion lakien ja määräysten noudattamatta jättäminen

⁹⁸ Hakapää, s. 337

⁹⁹ Merioikeusyleissopimus, II osa Aluemerensä ja lisävyöhyke, 4 osasto, Lisävyöhyke, 33 artikla Lisävyöhyke

¹⁰⁰ Hakapää, s. 338

¹⁰¹ Tullialueesta käytetään myös termiä tullivalvontavyöhyke (HE 114/1994)

¹⁰² Hallituksen esitys Eduskunnalle 114 / 1994 laiksi Suomen aluevesien rajoista annetun lain muuttamisesta sekä Suomen aluevesien, mannermaajalustan ja kalastusvyöhykkeen rajoja koskevien sopimusjärjestelyjen hyväksymisestä, Yleisperustelut, 3. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset, 3.1. Aluemerilajennus

¹⁰³ Tullilaki 1466 / 29.12.1994, 3§, 1 momentti

sekä muiden valtioiden oikeuksia ja vapauksia säädellään yleissopimuksen määräyksillä.¹⁰⁴ Rantavaltiolla on täysivaltaiset oikeudet sekä merenpohjan yläpuolisten vesien, että pohjan luonnonvarojen hyödyntämiseen, eli toimintaan, jonka tarkoituksena on vyöhykkeen taloudellinen hyödyntäminen ja tutkiminen¹⁰⁵. Rantavaltion oikeudet ulottuvat myös meriympäristön suojeluun talousvyöhykkeellä ja se voi tietyissä määrin puuttua ympäristörikkomuksiin syyllistyneisiin vieraisiin aluksiin.¹⁰⁶ Lisäksi rantavaltion oikeudet ulottuvat meritieteellisen tutkimuksen harjoittamiseen¹⁰⁷. Vyöhyke voi ulottua enimmillään 200 meripeninkulman päähän perusviivoista, joista aluemerren leveys mitataan¹⁰⁸.

Kaikilla valtioilla on merenkulun ja ylilennon vapaudet, vapaus laskea merenalaisia kaapeleita ja putkistoja sekä vapaus kaikkeen muuhun näihin vapauksiin liittyvään kansainvälisessä oikeudessa hyväksytyyn meren käyttöön, joka on rinnastettavissa aavaa merta koskeviin säädöksiin¹⁰⁹. Valtioiden harjoittaessa yleissopimuksen mukaisia oikeuksiaan rantavaltion talousvyöhykkeellä, tulee niiden ottaa huomioon rantavaltion oikeudet ja velvollisuudet, sekä noudattaa niitä lakeja ja määräyksiä, jotka rantavaltio on hyväksynyt merioikeusyleissopimuksen säännösten mukaisesti sekä muita kansainvälisen oikeuden sääntöjä¹¹⁰.

Suomen talousvyöhykkeen ulkoraja määräytyy Suomen ja vieraiden valtioiden kanssa tekemien sopimusten mukaisesti ja ulkorajan sijainti on määritetty valtioneuvoston asetuksella¹¹¹. Suomi ja Viro ovat sopineet merivyöhykerajasta Suomenlahdella ja Pohjois-Itämerellä¹¹². Käytännössä Suomen talousvyöhykkeen raja kulkee Suomenlahden keskiviivaa pitkin. Suomen ja Venäjän välillä on voimassa soveltuvien osin sopimus Suomen ja Sosialististen Neuvostotasavaltain Liiton kesken vuonna 1966 tehty sopimus merialueiden ja mannermaajalustan rajoista Suomenlahdella¹¹³.

¹⁰⁴ Merioikeusyleissopimus, V osa, Talousvyöhyke, 55 artikla

¹⁰⁵ Merioikeusyleissopimus, V osa, Talousvyöhyke, 56 artikla, sekä Hakapää, s. 338

¹⁰⁶ Hakapää, s. 340

¹⁰⁷ Merioikeusyleissopimus, XIII osa, Meritieteellinen tutkimus, 246 artikla, sekä Hakapää, s. 340

¹⁰⁸ Merioikeusyleissopimus, V osa, Talousvyöhyke, 57 artikla

¹⁰⁹ Merioikeusyleissopimus, V osa, Talousvyöhyke, 58 artikla, sekä VII osa, Aava meri, 1 osasto, Yleiset määräykset, 87 artikla

¹¹⁰ Merioikeusyleissopimus, V osa, Talousvyöhyke, 58 artikla, 3 kappale

¹¹¹ Laki Suomen talousvyöhykkeestä 1058 / 26.11.2004, 1 luku, Yleiset säännökset, 1 §

¹¹² Sopimus Suomen tasavallan ja Viron tasavallan välillä merivyöhykerajasta Suomenlahdella ja pohjoisella Itämerellä (SopS 99/1996), sopimuksen tekohetkellä sopimus koski Suomen mannerjalustaa ja kalastusvyöhykettä, mutta nykyään tällä sopimuksella tarkoitetaan Suomen osalta talousvyöhykettä. (HE 53 / 2004)

¹¹³ Sopimus Suomen Tasavallan hallituksen ja Sosialististen Neuvostotasavaltain Liiton hallituksen kesken merialueiden ja mannermaajalustan rajoista Suomenlahdella (SopS 20 / 1966). Sopimuksen teon jälkeen muun muassa Suomen aluemerren leveys on muuttunut vuonna 1995, sekä Suomessa ei ole nykyään mannerjalusta-vyöhykettä, vaan sen on korvannut vuonna 2004 talousvyöhyke. Sopimuksen voimassaolo johtuu valtioseuraannosta, jota Venäjän federaation kohdalla ei varsinaisesti ole tapahtunut, vaan sen on katsottu jatkavan entisen Neuvostoliiton olemassa oloa kansainvälisen oikeuden subjektina. Ks. Hakapää, s. 263 - 265

Laki Suomen talousvyöhykkeestä määrittää Suomen valtiolle kuuluvat oikeudet talousvyöhykkeellä. Keskeiset määräykset laissa ovat merioikeusyleissopimuksen mukaisia oikeuksia ja velvollisuuksia¹¹⁴. Talousvyöhykkeellä sovelletaan pääsääntöisesti ympäristönsuojeluun, vesirakentamiseen, kalastukseen, metsästykseseen, luonnonsuojeluun, vedenalaisten johtojen suojelemiseen, maa-aineksiin sekä kaivoskivennäisiin liittyvää lainsäädäntöä¹¹⁵.

2.4 Aava meri

Merioikeusyleissopimuksen mukaisesti kaikkiin meren osiin, jotka eivät kuulu talousvyöhykkeeseen, aluemereen tai valtion sisäisiin aluevesiin tai saaristovaltion saaristovesiin, sovelletaan aavaa merta ja sen vapautta koskevia säädöksiä. Aava meri tulee varata rauhanomaisiin tarkoituksiin, eikä mikään valtio voi pätevin perustein esittää minkään aavan meren osan kuuluvan täysivaltaisuutensa piiriin. Aava meri on avoin kaikille ja sen vapautta käytetään merioikeusyleissopimuksen ja muiden kansainvälisen oikeuden sääntöjen mukaisin ehdoin. Tämä käsittää muun muassa vapauden merenkulkuun, ylilentoon, merenalaisten kaapeleiden ja putkistojen laskemiseen, tekosaarien ja laitteiden rakentamiseen, kalastukseen ja meritieteelliseen tutkimukseen. Näitä vapauksia valtioiden tulee käyttää siten, että muiden valtioiden edut ja oikeudet tulevat asianmukaisesti huomioonotetuiksi.¹¹⁶

Aavalla merellä vallitsee lippuvaltion laki, mikä tarkoittaa, että pääsääntöisesti vain lippuvaltion viranomaiset voivat puuttua aavalla merellä purjehtivaan alukseen¹¹⁷. Aavalla merellä sota-alukset ja valtionalukset¹¹⁸, joita käytetään ei-kaupallisiin tarkoituksiin, luetaan kuuluvaksi yksinomaan sen valtion lainkäyttövaltaan, jonka lippua ne käyttävät.¹¹⁹ Toisin sanoen sota- ja valtionalukset nauttivat täydellistä koskemattomuutta aavalla merellä.

Kaupallisiin tarkoituksiin käytettäviin aluksiin sovelletaan lippuvaltion lakiperiaatetta soveltuvin osin. Rantavaltion viranomaiset voivat käyttää toimivaltuuksiaan esimerkiksi merioikeusyleissopimuksen nojalla siten, että sota-alus voi aavalla merellä pysäyttää ulkomaalaisen aluksen, jos pysäytys perustuu sopimukselliseen oikeuteen tai merioikeusyleissopimuksen

¹¹⁴ Hallituksen esitys Eduskunnalle(53 / 2004) laiksi Suomen talousvyöhykkeestä ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi, Yksityiskohtaiset perustelut, 1. Lakiehdotusten perustelut, 1.1. Laki Suomen talousvyöhykkeestä

¹¹⁵ Laki Suomen talousvyöhykkeestä 1058 / 26.11.2004, 2 luku, 3 - 5 §

¹¹⁶ Merioikeusyleissopimus, VII osa, Aava meri, 1 osasto, Yleiset määräykset, 86-89 artikla
¹¹⁷ Hakapää, s.344 - 345

¹¹⁸ Valtion aluksen tulee olla valtion omistuksessa tai hallinnassa ja sitä tulee käyttää yksinomaan muihin kuin kaupallisiin tarkoituksiin. (merioikeusyleissopimus, VII osa, Aava meri, 1 osasto, Yleiset määräykset, 96 artikla)

¹¹⁹ Merioikeusyleissopimus, VII osa, Aava meri, 1 osasto, Yleiset määräykset, 95 - 96 artikla

tarkastusoikeutta koskevaan artiklaan¹²⁰. Kaikilla valtioilla on oikeus tarkastaa ja pidättää sellaiset alukset, joilla ei ole minkään valtion kansallisuutta, alus harjoittaa merirosvoutta, lähettää luvatonta radiolähetystä tai on epäilyttävä orjakaupasta¹²¹.

Rantavaltioilla on myös oikeus puuttua aavalla merellä olevaan vieraaseen alukseen, jos siitä aiheutuu vakavaa ympäristövaaraa rantavaltiolle. Tämän niin sanotun interventio-oikeuden edellytyksenä on alusta itseään kohdannut merenkulkuonnettomuus. Interventio-oikeus ei kuitenkaan ulotu aluksen normaaliin toimintaan liittyviin öljypäästöihin. Oikeus koskee aavaa merta, sekä valtion edustalla olevia vyöhykkeitä. Oikeus ei kuitenkaan oikeuta toimenpiteisiin sota-aluksia, valtion omistamia tai sen käytössä olevia aluksia kohtaan¹²².

Suomenlahdella Suomen ja Viron aluevesirajat ovat toteutettu symmetrisesti siten, että keski-viivan molemmin puolin on kolmen meripeninkulman laajuinen aavan meren käytävä. Tämän Suomenlahtea koskevan poikkeusjärjestelyn tarkoituksena on vapaan kauttakulun turvaaminen kansainväliselle meri- ja ilmaliikenteelle Suomenlahden pohjukkaan. Käytäväjärjestely on vahvistettu Suomen ja Viron noottienvaihdolla, sekä asetettu Suomessa voimaan asetuksella.¹²³ Eli Suomen ja Viron aluemeret Suomenlahdella eivät ole merioikeusyleissopimuksen mukaista 12 meripeninkulmaa.

¹²⁰ Merioikeusyleissopimus, VII osa, Aava meri, 1 osasto, Yleiset määräykset, 110 artikla
¹²¹ Hakapää, s. 344, sekä merioikeusyleissopimus, VII osa, Aava meri, 1 osasto, Yleiset määräykset, 110 artikla tarkistusoikeudesta määrittää tarkemmin tarkistusoikeuden, sekä miten tarkastus tulee suorittaa. Rantavaltio voi käyttää myös merioikeusyleissopimuksen mukaista välittömän takaa-ajon oikeutta aavalla merellä, jos vieras alus on rantavaltion alueella rikkonut sen lakeja tai määräyksiä. Oikeus koskee rantavaltion sota-aluksia tai muita toimivaltaisia aluksia, jotka ajavat keskeytyksettä takaa alusta, vaikka se on jo poistunut aluevesiltä. Takaa-ajettu on mahdollista pysäyttää aavalla merellä ja pakottaa palaamaan rantavaltioon syytetoimia varten. Takaa-ajo on kuitenkin käynnistettävä välittömästi aluksen tai sen laivaveneen ollessa vielä vyöhykkeellä, jossa loukkaus on tapahtunut. Takaa-ajon keskeytyessä jostain syystä, sitä ei voida enää jatkaa. Ks. myös Hakapää s.344 - 345 ja merioikeusyleissopimus 111 artikla.

¹²² Kansainvälinen yleissopimus väliintulosta öljyasaastuntaonnettomuuksissa aavalla merellä (SopS 63 / 1976), 1 artikla, sekä Hakapää, s. 345

¹²³ Asetus Viron kanssa Suomenlahden aluevesirajojen muuttamisessa käytettävästä menettelystä tehdyn sopimuksen voimaansaattamisesta 984 / 17.7.1995 (SopS 40/1995), Noottienvaihto, sekä Hallituksen esitys Eduskunnalle 114 / 1994 laiksi Suomen aluevesien rajoista annetun lain muuttamisesta sekä Suomen aluevesien, mannermaajalustan ja kalastusvyöhykkeen rajoja koskevien sopimusjärjestelyjen hyväksymisestä, Yleisperustelut, 1. Johdanto

II ERITYINEN OSA

3. ALUEVALVONTA

3.1 Meritilannekuvaan liittyvät aluevalvonnalliset lakisäätöiset tehtävät

Uusi puolustusvoimista annettu laki tuli voimaan 1.1.2008. Sen myötä puolustusvoimien tehtävät laajenivat entisestään, mutta aluevalvonnan kannalta tällä ei ollut suurta merkitystä. Uuden lain mukaiset tehtävät vastaavat sisällöllisesti pääosin vanhan lain mukaisia tehtäviä. Tarkoituksena uudessa laissa on ollut, että puolustusvoimien tehtävistä säädetään entistä ytimekkäämmiin, sekä otetaan huomioon puolustusvoimien uudet tehtävät.¹²⁴ Puolustusvoimilla on kolme päätehtävää: Suomen sotilaallinen puolustaminen, muiden viranomaisten tukeminen ja osallistuminen kansainväliseen sotilaalliseen kriisinhallintaan¹²⁵.

Suomen sotilaalliseen puolustamiseen liittyy maa-alueen, vesialueen ja ilmatilan valvominen sekä alueellisen koskemattomuuden turvaaminen, tästä säädetään tarkemmin aluevalvontalaissa. Aluevalvontalaki on aluevalvontaa koskeva yleislaki. Aluevalvontaan liittyvä säännöstö sääntelee valtion alueelle tulon ja siellä oleskelun edellytyksiä, alueellisen koskemattomuuden valvontaan ja turvaamiseen osallistuvia viranomaisia. Lisäksi siinä säädetään aluevalvontaviranomaisten tehtävistä ja toimivallasta. Suomen alueellisen koskemattomuuden turvaaminen edellyttää, että liikkumista ja muita toimia valtakunnan rajoilla sekä muilla valtakunnan turvallisuuden kannalta tärkeillä alueilla valvotaan.¹²⁶

¹²⁴ Hallituksen esitys Eduskunnalle 264 / 2006 puolustusvoimalaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi, Yksityiskohtaiset perustelut, 1. Lakiehdotuksen perustelut, 1.1. Puolustusvoimalaki, 1 luku. Yleiset säännökset, 2 §

¹²⁵ Laki puolustusvoimista 551 / 11.5.2007, 1 luku, 2 §:
”Puolustusvoimien tehtävät
 1) Suomen sotilaallinen puolustaminen, johon kuuluu:
 a) maa-alueen, vesialueen ja ilmatilan valvominen sekä alueellisen koskemattomuuden turvaaminen; b) kansan elinmahdollisuuksien, perusoikeuksien ja valtiojohdon toimintavapauden turvaaminen ja laillisen yhteiskuntajärjestyksen puolustaminen; c) sotilaskoulutuksen antaminen ja vapaaehtoisen maanpuolustuskoulutuksen ohjaaminen sekä maanpuolustustahdon edistäminen;
 2) muiden viranomaisten tukeminen, johon kuuluu:
 a) virka-apu yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi, terrorismirikosten estämiseksi ja keskeyttämiseksi sekä muuksi yhteiskunnan turvaamiseksi; b) pelastustoimintaan osallistuminen antamalla käytettäväksi pelastustoimintaan tarvittavaa kalustoa, henkilöstöä ja asiantuntijapalveluja; c) osallistuminen avun antamiseen toiselle valtiolle terrori-iskun, luonnononnettomuuden, suuronnettomuuden tai muun vastaavan tapahtuman johdosta; sekä
 3) osallistuminen kansainväliseen sotilaalliseen kriisinhallintaan.
Puolustusvoimien muista tehtävistä säädetään erikseen.”

¹²⁶ Hallituksen esitys Eduskunnalle 38 / 2000 aluevalvontalaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi, yksityiskohtaiset perustelut, 1. Lakiehdotusten perustelut, 1.1. Aluevalvontalaki, 1 luku. Yleiset säännökset, sekä Laki puolustusvoimista 551 / 11.5.2007, 1 luku, 2 §

Aluevalvontaviranomaisena sotilasviranomaisten tehtävänä on huolehtia aluevalvonnan toimeenpanosta. Puolustusministeriö johtaa aluevalvontaviranomaisten toimintaa ja yhteensovittaa eri viranomaisten toiminnan. Rajavartiolaitos huolehtii aluevalvonnasta valtakunnan rajoilla sekä siellä, minne sen toiminta kohdentuu¹²⁷. Rajavartiolain mukaan Rajavartiolaitoksen toiminta kohdentuu alueellisesti sinne, missä se on rajajärjestyksen tai rajaturvallisuuden ylläpitämiseksi tai Rajavartiolaitokselle säädettyjen sotilaallisen maanpuolustuksen tehtävien suorittamiseksi perusteltua¹²⁸. Lisäksi Rajavartiolaitoksen toiminta kohdentuu merialueille ja talousvyöhykkeelle¹²⁹. Muut aluevalvontaviranomaiset hoitavat aluevalvonnallisia tehtäviä varsinaisten tehtäviensä yhteydessä. Näiden on ilmoitettava sotilas- tai rajavartioviranomaiselle aluerikkomuksesta ja -loukkauksesta. Myös näiden uhasta on ilmoitettava ja heidän on ryhdyttävä käytettävissään olevin keinoin toimenpiteisiin aluerikkomusten ja -loukkausten estämiseksi.¹³⁰ Muita aluevalvontaviranomaisia tässä tutkielmassa edustaa ainoastaan Merenkululaitos.

Aluevalvonta voidaan jakaa valtakunnan rajoilla ja muualla Suomen alueella tapahtuvaan valvontaan. Aluevesirajalla ja merirajalla päämääränä on ehkäistä, paljastaa ja selvittää ulkomaalaisten valtioniilma-alusten ja valtionalusten tekemät alueellisen koskemattomuuden rikkomukset ja loukkaukset. Muualla kuin valtakunnan rajoilla päämääränä on valtakunnan sotilaallista turvallisuutta vaarantavan toiminnan estäminen. Merivalvonnan kannalta tämä tarkoittaa Suomen aluevesille tulevan aluksen tai ilmatilaan tulevan ilma-aluksen tunnistamista. Tunnistettavasta kohteesta selvitetään, onko tällä oikeus maahantuloon. Kulkuun ja oleskeluun puututaan, jos asianomaisella ei ole oikeutta tulla Suomen alueelle tai jos maahantulosta tai maassaolosta annettuja määräyksiä ei noudateta. Tarvittaessa alueellisen koskemattomuuden turvaamiseen käytetään voimakeinoja.¹³¹

Aluerikkomuksen ja alueloukkauksen alustavasta selvittämisestä huolehtii aluevalvontaviranomainen. Tarvittaessa asian tarkempi selvittäminen siirretään sotilas- tai rajavartioviranomaiselle. Esitutinnan aluerikkomus- tai alueloukkaustapauksessa toimittaa poliisi tai Rajavartiolaitos. Esitutinnan toimittamisesta säädetään rajavartiolaissa.¹³²

¹²⁷ Aluevalvontalaki 755 / 18.8.2000, 6 luku, 24 §, 2 momentti (15.7.2005/589)

¹²⁸ Rajavartiolaki 578 / 15.7.2005, 1 luku, 4 §

¹²⁹ Sama

¹³⁰ Aluevalvontalaki 755 / 18.8.2000, 6 luku, 23 § ja 24 §

¹³¹ Hallituksen esitys Eduskunnalle 38 / 2000 aluevalvontalaiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi, yksityiskohtaiset perustelut, 1. Lakiehdotusten perustelut, 1.1. Aluevalvontalaki, 1 luku. Yleiset säännökset

¹³² Aluevalvontalaki 755 / 18.8.2000, 6 luku, 35 §

Puolustusvoimilla ja Rajavartiolaitoksella on merellä ja meren rannikolla sekä hallinnassa olevilla alueilla oikeus suorittaa teknistä valvontaa osana aluevalvontaa. Teknisellä valvonnalla tarkoitetaan erityisen kohteen tai meriliikenteen valvonnan yhteydessä ennalta määrittämiin henkilöihin kohdistuvaa teknisellä laitteella tapahtuvaa katselua tai kuuntelua. Merellä ja meren rannikolla valvottava alue kattaa aluevesirajojen ja rannikon välisen alueen kokonaisuudessaan. Alue saattaa ulottua myös kansainväliselle vesialueelle. Tekninen valvonta voi kohdistua kuitenkin vain sellaisiin paikkoihin, jotka eivät ole vakiintuneen kotirauhan perustuslainsuojan piirissä. Teknisen valvonnan tarkoituksena on ennalta estää Suomen alueen koskemattomuuteen kohdistuvat rikkomukset ja loukkaukset sekä aluevalvontalain säännösten vastaisen toiminnan paljastaminen. Teknisin välinein toimeenpantavan valvonnan tavoitteena on myös rikoslaissa säädelyjen alueloukkauksien ennalta estäminen, tunnistaminen ja paljastaminen. Lisäksi teknistä valvontaa käytetään erityisten valvontakohteiden vartioimiseksi.¹³³ Oikeus teknisen valvonnan suorittamiseen mahdollistaa meritilannekuvan muodostamisen koko rannikon kattavalla valvontaverkolla.

Teknisen valvonnan yhteydessä syntyneitä tallenteita, joita ei ole liitetty esitutkinta-aineistoon, saadaan säilyttää korkeintaan vuoden ajan. Tallenteet on hävitettävä viimeistään vuoden kuluttua siitä, kun aineistoa ei enää todennäköisesti tarvita siihen tarkoitukseen, mihin se on hankittu. Merelle suuntautuvasta teknisestä valvonnasta ei erikseen ilmoiteta merellä tai meren rannikolla¹³⁴. Aluevalvontalain sääntelyn piiriin kuuluva tekninen valvonta on luonteeltaan jatkuvaa. Valvontalaitteet ovat yleensä toiminnassa silloinkin, kun kukaan ei hetkellisesti seuraa niiden välittämää informaatiota.¹³⁵

Aluevalvontalaissa on rajoitettu myös merenpohjantutkimukseen liittyvää toimintaa. Sen mukaan Suomen aluevesillä ei saa ilman lupaa harjoittaa merenpohjan tai sen sisustan, muodon, rakenteen tai koostumuksen selvittämistä geologisilla tai geofyysisillä tutkimuksilla. Luvanvaraista on myös merenpohjan topografisten muotojen järjestelmällinen mittaus ja tallennus. Lupa aluevalvontalaissa tarkoitettuun merenpohjan tutkimiseen ja kartoittamiseen, maaperän tutkimiseen tai ilmakuvaukseen myönnetään, jos toiminta ei vaaranna Suomen aluevalvontaa.¹³⁶

¹³³ Aluevalvontalaki 755 / 18.8.2000, 6 luku, 30 §, sekä Hallituksen esitys Eduskunnalle 38 / 2000 aluevalvontalaiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi, yksityiskohtaiset perustelut, 1. Lakiehdotusten perustelut, 1.1. Aluevalvontalaki, 6 luku. Aluevalvontaviranomaiset, niiden tehtävät ja toimivalta

¹³⁴ Muusta teknisestä valvonnasta ilmoitetaan sopivalla merkillä.

¹³⁵ Aluevalvontalaki 755 / 18.8.2000, 6 luku, 30 §, 2-3 momentti, sekä Hallituksen esitys Eduskunnalle 38 / 2000 aluevalvontalaiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi, yksityiskohtaiset perustelut, 1. Lakiehdotusten perustelut, 1.1. Aluevalvontalaki, 6 luku. Aluevalvontaviranomaiset, niiden tehtävät ja toimivalta

¹³⁶ Aluevalvontalaki 755 / 18.8.2000, 3 luku, 12 § ja luku 5, 19 §

3.1.1 Vieraan valtion valtionalukset

Aluevalvontalain mukaan vieraan valtion valtioniilma-alus tai valtionalus saa tulla Suomen alueelle ja olla maassa vain Suomea velvoittavan kansainvälisen sopimuksen tai luvan perusteella. Viaton kauttakulku ei vaadi lupamenettelyjä. Lisäksi ilman edellä mainittua lupaa Suomen alueelle saa tulla ja olla Suomeen viralliselle käynnille saapuvaa vieraan valtion päämiestä kuljettava valtioniilma-alus tai valtionalus. Pääesikunnalle tulee tehdä ennalta ilmoitus aluksen tulosta Suomen alueelle ja maassaolosta. Vieraan valtion valtionaluksen, joka tulee Suomen alueelle, on ennen Suomen alueelle tuloa ilmoitettava aluevalvontaviranomaiselle aluevesirajan ylityspaikka ja -aika. Tämä ei koske viatonta kauttakulkua.¹³⁷ Valtioneuvoston aluevalvonnasta antaman asetuksen mukaan Suomen alueelle tulevaa alusta, jota ei voida ulkoisten tunnusten tai muulla perusteella tunnistaa valtionalukseksi pidetään kauppialuksena kunnes se voidaan tunnistaa muuksi alukseksi.¹³⁸

Aluevalvontaviranomaisen tai muun viranomaisen pyynnöstä vieraan valtion valtionalus saa tulla kiireelliseen pelastustehtävään tai ympäristövahinkojen torjuntatehtävään taikka talvimerenkulun avustustehtävään Suomen alueelle ilman lupamenettelyä¹³⁹. Aluevalvonta-asetuksen mukaan pelastus- tai ympäristövahinkojen torjuntatehtävää suorittamaan tulleen valtioniilma-aluksen ja valtionaluksen on toimittava suomalaisen johtoelimen johdossa. Valtionaluksen tulee noudattaa johtoelimen antamia määräyksiä ja poistuttava tehtävänsä päätyttyä Suomen alueelta johtoelimen osoittamaa reittiä. Suomen viranomaisen ilmoittaessa avuntarpeen päättyneeksi, katsotaan myös tehtävä päättyneeksi.¹⁴⁰ Meritilannekuva mahdollistaa hyvän tilantietoisuuden ylläpitämisen vallitsevasta meriliikenteestä. Kiireellisen pelastustehtävän, avustustehtävän tai vastaavan ollessa kyseessä on tärkeintä kohdentaa apua alueelle riippumatta aluksen kansallisuudesta. Valtionalukset ja sota-alukset omaavat usein hyvän kyvyn pelastustoimintaan tai muiden alusten avustamiseen. Säännös mahdollistaa nopean avun kohdentamisen kiireellisissä tilanteissa. Meripelastuskeskus tai -lohkokeskus ilmoittaa pääesikunnalle viipymättä sellaisten etsintä- ja pelastustoimien päättymisestä, joihin Suomen aluevesillä on osallistunut ulkomaalaisia valtionaluksia tai valtioniilma-aluksia¹⁴¹.

¹³⁷ Aluevalvontalaki 755 / 18.8.2000, 2 luku, 5 §

¹³⁸ Valtioneuvoston asetus aluevalvonnasta 971 / 16.11.2000, 4 luku 14 §. Lisäksi tunnistamatonta vedenalaista alusta pidetään sotaluksena siihen asti kunnes se voidaan tunnistaa joksikin muuksi.

¹³⁹ Tämä on mahdollista myös valtioniilma-aluksen osalta.

¹⁴⁰ Aluevalvontalaki 755 / 18.8.2000, 2 luku, 5 §, 3 momentti, sekä Valtioneuvoston asetus aluevalvonnasta 971 / 16.11.2000, 1 luku 4 §, Pääesikunnalle tulee viipymättä ilmoittaa pyynnöstä, jos pyynnön tehnyt viranomainen on muu kuin aluevalvontaviranomainen.

¹⁴¹ Valtioneuvoston asetus meripelastuksesta 37 / 17.1.2002, 13 §, 3 momentti

Valtionaluksille on asetettu erityisrajoituksia, jotka koskevat aluksen toimintaa Suomen aluevesillä. Vieraan valtion valtionaluksen on ilmaistava kansallisuutensa Suomen alueella käyttämällä oman valtionsa kansallisuuslippua. Alus ei saa ilman lupaa käyttää aluksessa olevaa ilma-alusta, vedenalaista kulkuvälinettä tai tutkimuslaitetta. Lisäksi on rajoitettu, ettei Suomen aluevesille saa laskea sukeltajaa tai aseistetuilla sotilailta miehitettyä venettä tai muuta kuljetusvälinettä. Lisäksi maihin ei ilman lupaa saa laskea aseistettua sotilasta tai sotilasosastoa.¹⁴²

Valtionaluksen Suomen alueelle tuloa koskevassa hakemuksessa tulee olla luvan hakijavaltio, käynnin tarkoitus reitteineen ja käyntikohteineen, suunniteltu saapumis- ja lähtöaika, suunniteltu rajanylityspaikka maahan tultaessa ja sieltä poistuttaessa, tieto mukana tulevasta aseistuksesta ja tiedot maahan tulevasta aluksesta ja sen erikoisvarustuksesta sekä aluksen henkilöstöstä. Suomen alueelle hädässä tai ilman lupaa muutoin tahattomasti tulleen sotilaan, sotilasosaston, valtioni ilma-aluksen ja valtionaluksen on ensi tilassa ilmoitettava siitä aluevalvontalain mukaiselle aluevalvontaviranomaiselle.¹⁴³

3.1.2 Suoja-alueiden valvonta ja vesiliikenteen tilapäinen keskeyttäminen

Valtioneuvoston asetuksella on säädetty valtakunnan turvallisuuden ja aluevalvonnan järjestämisen kannalta tärkeitä Suomen aluevesien osia suoja-alueiksi. Ne ovat tarkkaan määriteltyjä ja niillä liikkumista sekä muuta toimintaa säädelään aluevalvontalaissa. Suoja-alueet ovat merkitty suomalaisiin merikarttoihin. Suoja-alueilla laitesukellus ja tavanomaiseen merenkulkuun kuulumaton vedenalainen toiminta ovat luvanvaraista toimintaa. Myös kalastaminen pohjaa laahaavalla tai raskaalla pohjaan ankkuroitavalla pyydyksellä on kielletty ilman lupaa. Muiden kuin huviveneiden ankkurointi suomalaisiin merikarttoihin merkittyjen ankkuripaikkojen ulkopuolelle on luvanvaraista pois lukien jos se on välttämätöntä merenkulun turvallisuuden, ylivoimaisen esteen tai hätätilanteen vuoksi. Suoja-alueilla ei myöskään ilman lupaa saa liikkua yleisten väylien ulkopuolisilla yleisillä vesialueilla 100 metriä lähempänä sellaisia puolustusvoimien käytössä olevia maa-alueita, joille maihinnousu on lain nojalla kiellettyä. Rajoitukset suoja-alueilla eivät koske Suomen viranomaisia niiden hoitaessa virkatehtävään.¹⁴⁴

¹⁴² Aluevalvontalaki 755 / 18.8.2000, 2 luku, 7 § ja 11 §. Aluevalvontalain 8 § rajoittaa myös sukellusveneen toimintaa siten, että vieraan valtion sukellusveneen ja muun vedenalaisen kulkuvälineen on Suomen aluevesillä pysyteltävä pinta-asemassa. Sukellusveneelle voidaan kuitenkin myöntää lupa sukeltamiseen.

¹⁴³ Valtioneuvoston asetus aluevalvonnasta 971 / 16.11.2000, 1 luku 2 § ja 5 §

¹⁴⁴ Aluevalvontalaki 755 / 18.8.2000, 4 luku, 16 § ja 17 §

Tasavallan presidentin asetuksella aluevalvontaa voidaan tehostaa suoja-alueilla säätämällä edellä mainittu luvanvarainen toiminta keskeytettäväksi. Asetus voidaan säätää, jos se on Suomen alueellisen koskemattomuuden turvaamisen vuoksi välttämätöntä. Eri luvalla toimintaa voidaan jatkaa. Asetus voi olla voimassa enintään kolme kuukautta. Asetuksen ollessa voimassa yleisten väylien ulkopuolella liikkuminen, ankkurointi ja pysähtyminen ovat kiellettyä muusta kuin pakottavasta syystä.¹⁴⁵

Aluevalvontalain mukaan Puolustusministeriö voi valtakunnan turvallisuuden kannalta välttämättömistä syistä kieltää vesiliikenteen rajoitetulla Suomen aluevesien osalla. Vesiliikenne voidaan kieltää alueella, jossa aluevalvontaviranomaisen sotilaallisten voimakeinojen käyttö tai niiden käyttöön liittyvät vaikutuksiltaan merkittävät harjoitukset voivat vaarantaa vesillä liikkuvien turvallisuutta. Kielto voidaan asettaa enintään seitsemäksi vuorokaudeksi kerrallaan.¹⁴⁶

3.1.3 Huomautus, varoitus, varoituksen tehostaminen ja sotilaallisten voimakeinojen käyttö

Aluevalvontalaissa säädettyä tehtävää hoitaessaan aluevalvontaviranomaisella on oikeus antaa huomautus tai tarvittaessa varoitus sille, joka rikkoo tai on vaarassa rikkoa aluevalvontalakea tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä. Lievin aluevalvontaviranomaisen käytettävissä oleva toimenpide on huomautuksen antaminen. Huomautus voidaan antaa paitsi aluevalvontalainsäädäntöä jo rikkovalle myös sille, jonka käyttäytymisestä olisi tilannekohtaisissa olosuhteissa pääteltävissä hänen olevan vaarassa rikkoa ehdotettua lakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä. Huomautus voidaan näin ollen antaa esimerkiksi sille, joka ilman asianmukaista lupaa harjoittaa suoja-alueella luvanvaraista toimintaa. Huomautus voidaan antaa myös Suomen aluetta lähestyvälle valtionalukselle tai ilma-alukselle, jos sen arvioidaan olevan vaarassa rikkoa aluevalvontalain säännöksiä.¹⁴⁷ Käytännössä ensimmäinen indikaatio aluevalvontalain rikkomisen uhasta saadaan todennäköisesti meritilannekuvasta. Esimerkiksi aluevesirajalla on haastava määrittää Suomen aluevesiä lähestyvän aluksen todellista paikkaa suhteessa aluevesirajaan ilman järjestelmästä saatavaa luotettavaa informaatiota.

¹⁴⁵ Aluevalvontalaki 755 / 18.8.2000, 4 luku, 18 §

¹⁴⁶ Aluevalvontalaki 755 / 18.8.2000, 6 luku, 26 §

¹⁴⁷ Aluevalvontalaki 755 / 18.8.2000, 6 luku, 25 §, 1 momentti, sekä Hallituksen esitys Eduskunnalle 38 / 2000 aluevalvontalakeiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi, yksityiskohtaiset perustelut, 1. Lakiehdotusten perustelut, 1.1. Aluevalvontalaki, 6 luku. Aluevalvontaviranomaiset, niiden tehtävät ja toimivalta

Antaessaan huomautuksen viranomaisen tulee tehdä asianomaiselle selväksi, mitä Suomen-
sa voimassa olevia säännöksiä ja määräyksiä tämä rikkoo tai on vaarassa rikkoa. Viranomai-
sen pitää myös kehottaa asianomaista noudattamaan niitä. Ensisijaisesti viranomaisten on py-
rittävä käskyin, kehotuksin ja määräyksin huolehtimaan aluevalvonnasta annettujen säännös-
ten ja määräysten noudattamisesta. Kaikilla aluevalvontaviranomaisilla on käskyvalta niiden
hoitaessa laissa tarkoitettua aluevalvontatehtävää. Käytännössä käskyvaltaa käyttävät pää-
sääntöisesti sotilas- ja rajavartiolaitosviranomaiset.¹⁴⁸

Jos huomautuksen saanut jättää kehotuksen noudattamatta eikä huomautuksen toistamisen
jälkeenäkään osoita noudattavansa kehotusta, voidaan hänelle tapauksen mukaan antaa määrä-
ys. Tarpeen vaatiessa määräystä voidaan tehostaa varoituksella. Tällöin asianomaista varoite-
taan lain rikkomisesta johtuvista rangaistusseuraamuksista. Lisäksi varoitetaan siitä, mihin
toimenpiteisiin viranomaisella on oikeus ryhtyä, jos asianomainen ei varoituksesta huolimatta
noudata viranomaisen antamaa määräystä. Lain mukainen määräys on esimerkiksi määrätä
suoja-alueella säännöksiä tai määräyksiä rikkova poistumaan suoja-alueelta. Alueellisen kos-
kemattomuuden valvonnan ja turvaamisen kannalta välttämätön säännös on, että aluevalvon-
taviranomaisella on oikeus määrätä Suomen alueella oikeudettomasti oleva vieraan valtion
sotilas, sotilasosasto, sotilasajoneuvo, valtionalus ja valtioniilma-alus poistumaan Suomen
alueelta.¹⁴⁹

Varoitusta voidaan tehostaa ampumalla varoitustuli ja sen ampumisen tulee olla välttämätön-
tä. Aluevalvontaa suorittava virkamies voi päättää varoituksen tehostamisesta varoitustulel-
la.¹⁵⁰ Edellä mainittuun esimerkkiin aluevesirajaa lähestyvistä aluksesta viitaten, mikäli alus
ylittää aluevesirajan ilman lupaa voi aluevalvontaviranomainen perustaa osaltaan päätöksensä
varoitustulen ampumiseksi meritilannekuvan tuottamaan informaatioon.

Aluevalvontalain mukainen varoitus annetaan suullisesti, kirjallisesti, viestintävälineellä tai
kansainvälisillä merkeillä. Varoitus voidaan antaa myös tekemällä aluksella tai ilma-aluksella
uhkaava tai hyökkäävä liike, jos varoituksen antaminen ei ole mahdollista edellä mainituin
keinoin. Sukelluksessa olevalle sukellusveneelle varoitus annetaan varoituspanoksella tai sy-
vyyspommilla. Varoitus tulee antaa siten, että kohde ei todennäköisesti vaurioidu. Alueval-

¹⁴⁸ Hallituksen esitys Eduskunnalle 38 / 2000 aluevalvontalaksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi, yksityiskohtaiset perustelut, 1. Lakiehdotusten perustelut, 1.1. Aluevalvontalaki, 6 luku. Aluevalvontaviranomaiset, niiden tehtävät ja toimivalta

¹⁴⁹ Aluevalvontalaki 755 / 18.8.2000, 6 luku, 25 §, 2 momentti, sekä Hallituksen esitys Eduskunnalle 38 / 2000 aluevalvontalaksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi, yksityiskohtaiset perustelut, 1. Lakiehdotusten perustelut, 1.1. Aluevalvontalaki, 6 luku. Aluevalvontaviranomaiset, niiden tehtävät ja toimivalta

¹⁵⁰ Aluevalvontalaki 755 / 18.8.2000, 6 luku, 32 §

vontalaissa tarkoitettu varoitustuli ammutaan varoituslaukauksena ammus- tai käsiasein. Se voidaan myös antaa pudottamalla aluksesta tai ilma-aluksesta räjähdde.¹⁵¹

Aluevalvontaviranomaisilla on aluevalvontalain mukaista tehtävää suorittaessaan oikeus käyttää voimakeinoja. Voimakeinojen käyttäminen edellyttää, että niitä käytetään vastarinnan murtamiseksi, henkilön kiinniottamiseksi, ajoneuvon, ilma-aluksen tai aluksen siirtämiseksi tai aluevalvontalain 25 §:ssä tarkoitetun määräyksen täytäntöön panemiseksi. Voimakeinojen tulee olla tarpeellisia ja niitä käytettäessä tulee huomioida, että niitä voidaan pitää tilanteen kokonaisarvostelun kannalta puolustettavina. Voimakeinoja käytettäessä tulee ottaa huomioon tehtävän tärkeys ja kiireellisyys, vastarinnan vaarallisuus, käytettävissä olevat voimavarat sekä muut tilanteen kokonaisarvosteluun vaikuttavat seikat. Voimakeinojen käyttämisestä päättää aluevalvontaa suorittava aluevalvontaviranomainen.¹⁵² Ennen voimakeinojen käyttöä on kuitenkin annettava huomautus sekä varoitus voimakeinojen käyttämisestä sekä varoitusta voidaan tehostaa ampumalla varoitustuli, jos se on välttämätöntä¹⁵³.

Suomen alueellisen koskemattomuuden turvaamiseksi puolustusvoimat ja Rajavartiolaitos voivat käyttää tarpeellisia sotilaallisia voimakeinoja eli sotilaan henkilökohtaisen aseiden käyttöä voimakkaampaa, sotavarusteiden tapahtuvaa asevoiman käyttöä. Puolustusministeriö päättää sotilaallisten voimakeinojen käyttämisestä, jollei puolustusvoimien ylipäällikön toimivallasta muuta johdu.¹⁵⁴ Poikkeuksen muodostaa välittömästi ja vakavasti valtakunnan turvallisuutta vaarantavan vihamielisen toiminnan torjuminen. Silloin puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen tehtävänä on ryhtyä viivytyksettä kaikkiin tarvittaviin toimenpiteisiin näiden estämiseksi. Tarvittaessa on käytettävä sotilaallisia voimakeinoja, joita voidaan pitää puolustettavina.¹⁵⁵ Arvioidessa sotilaallisen voimankäytön oikeutusta tulee huomioida toiminnan vaarallisuus ja muut tilanteen kokonaisarvosteluun vaikuttavat seikat. Puolustusministeriölle tulee viipymättä ilmoittaa toimenpiteeseen ryhtymisestä.¹⁵⁶ Aluevalvontalaissa on määritetty, mitä vihamielisellä toiminnalla tarkoitetaan¹⁵⁷.

¹⁵¹ Valtioneuvoston asetus aluevalvonnasta 971 / 16.11.2000, 7 luku 25 §

¹⁵² Aluevalvontalaki 755 / 18.8.2000, 6 luku, 31 § Voimakeinojen käytön liioittelusta, hätävarjelusta ja pakkotilasta säädetään rikoslain 4 luvussa.

¹⁵³ Aluevalvontalaki 755 / 18.8.2000, 6 luku, 32 §, 1 momentti

¹⁵⁴ Aluevalvontalaki 755 / 18.8.2000, 6 luku, 33 §

¹⁵⁵ Aluevalvontalaki 755 / 18.8.2000, 6 luku, 34 §

¹⁵⁶ Aluevalvontalaki 755 / 18.8.2000, 6 luku, 34 §

¹⁵⁷ Vihamielisen toiminnan määritelmät tulevat kansainvälisestä oikeudesta. Aluevalvontalain 34 § määrittää vihamielisen toiminnan seuraavasti:

”1) vieraan valtion oikeudettomasti Suomen alueeseen kohdistamaa tai Suomen alueella toimeenpanemaa aseellista sotilaallista toimintaa;

2) vieraan valtion aseistetun sota-aluksen tai sotilasilma-aluksen taikka vieraan valtion sotilasajoneuvon tuloa Suomen alueelle aluevalvontaviranomaisen antamasta varoituksesta huolimatta;

Aluevalvonta-asetuksen mukaan vieraan valtion valtionaluksen saapuessa oikeudettomasti Suomen aluemerelle, aluevalvontaviranomainen huomauttaa sille, että se on Suomen aluevesillä ja kehottaa sitä viipymättä poistumaan aluevesiltä samaa tai aluevalvontaviranomaisen osoittamaa reittiä. Samoin menetellään myös sellaisen vieraan valtion valtionaluksen kanssa, jos se on tullut Suomen alueelle hädän vuoksi, mutta ei poistu Suomen alueelta, vaikka sen saapumisen aiheuttanut syy on lakannut. Aluevalvontaviranomainen pysäyttää aluksen asian selvittämistä varten, jollei alus varoituksen tai sen tehostamisenkaan jälkeen noudata poistumiskäskyä. Aluevalvontaviranomaisen tulee ilmoittaa asiasta viipymättä Puolustusministeriölle. Mikäli Puolustusministeriö ei anna muuta ohjetta asian hoitamiseksi, aluevalvontaviranomainen pakottaa aluksen poistumaan Suomen aluevesiltä tarvittaessa voimakeinoja käyttäen.¹⁵⁸

3.2 Käytännön toteutus

Kuten tutkielmassa on aiemmin tullut esille, aluevalvonnan päämääränä aluevesi- ja merirajalla on ulkomaalaisten valtionalusten tekemien alueellisen koskemattomuuden rikkomuksien ja loukkausten ehkäiseminen, paljastaminen ja selvittäminen. Tämän päämäärän toteuttaminen vaatii ennen kaikkea tunnistetun meritilannekuvan ylläpitämistä. Meritilannekuvan avulla valtionaluksia voidaan seurata jo hyvissä ajoin ennen niiden saapumista aluemerren läheisyyteen. Voidaan sanoa, että meritilannekuva on päätyöväline merialueilla suoritettavaan alueellisen koskemattomuuden valvontaan.¹⁵⁹ Kuten teemahaastattelussa tuli esiin puhuttaessa meritilannekuvan soveltuvuudesta alueellisen koskemattomuuden valvontaan: ”*Ratkaisevin tekijä on sensoritarkkuus, meillä on datafuusio käytössä, niin käytetään useita sensoreita, niin me päästään tällä hetkellä joka puolella meidän rajoja noin alle kahden sadan metrin tarkkuuteen, parhaimmissa paikoissa kymmeneen metriin tarkkuudessa. Se on päätyökalu ja se soveltuu siihen mielestäni kohtuu hyvin.*”¹⁶⁰ Käytännössä meritilannekuva voi olla ainoa dokumentaatio tapahtuneesta alueloukkauksesta, joka edesauttaa huomattavasti Rajavartiolaitoksen

3) vieraan valtion sukellusveneiden tai muun vedenalaisen kulkuvälineen tuloa luvatta Suomen aluevesille muussa kuin pinta-asemassa;

4) vieraan valtion Suomen alueella oleviin, valtakunnan turvallisuuden kannalta tärkeisiin kohteisiin oikeudettomasti kohdistamaa tiedustelua ja elektronista häirintää;

5) vieraan valtion aluevalvontatehtävissä olevaan suomalaiseen valtioniilma-alukseen tai valtioniilma-alukseen oikeudettomasti kohdistamaa elektronista häirintää;

6) sitä, että vieras valtio oikeudettomasti käyttää Suomen aluetta 1–5 kohdassa tarkoitettussa toiminnassa kolmatta valtiota vastaan.”

¹⁵⁸

Valtioneuvoston asetus aluevalvonnasta 971 / 16.11.2000, 4 luku 15 §

¹⁵⁹

Haastattelu: Olli Soininen

¹⁶⁰

Haastattelu: Olli Soininen

tai poliisin suorittamaa esitutkintaa.¹⁶¹ Aluksen ollessa tutkaseurannassa voidaan alueloukkaus todentaa tutkadatan perusteella, sillä kohteeseen saadaan suuntima ja etäisyys, jonka avulla aluksen paikka todennetaan. Meritilannekuvan avulla tämä on helpompaa, kuin tutkan normaalilta näytöltä, sillä meritilannekuva pohjautuu elektroniseen karttaesitysjärjestelmään. Tällä tavoin meritilannekuvasta saadaan perinteistä tutkaa enemmän informaatiota mahdollisten alueloukkausten todentamiseen.

Merivalvonnassa keskeisessä asemassa on meritilannekuvan tunnistamattomien maalien tunnistaminen ja tunnistetietojen varmentaminen. Keskeisessä osassa tunnistetun meritilannekuvan maalitiedoissa on AIS-informaatio, joka edesauttaa huomattavasti tunnistetun meritilannekuvan muodostamista. Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen merivalvontaa suorittavat tahot tekevät AIS-informaation varmentamista muun muassa kamera- ja liikkuvalla valvonnalla.¹⁶² AIS-lähetin lähettää, sekä staattista että dynaamista informaatiota aluksesta, eli informaatiota jota ei voida muuttaa ja informaatiota jota tulee muuttaa. AIS:n ongelma on se, että kansainvälisesti on olemassa määräykset siitä miten laitteet pitää asentaa, mutta niiden valvonta on tällä hetkellä hyvin vähäistä. Lisäksi ei ole olemassa kansainvälistä vaatimusta, että laite tulee asentaa oikein. Toisin sanoen laitteen vääränlaista käyttöä tai sen väärää asennusta ei ole sanktioitu mitenkään. Tämä saattaa johtaa siihen, että laitteiden antama informaatio voi olla väärää tai puutteellista. Esimerkiksi laitteeseen asennuksen yhteydessä syötettävästä informaatiosta saattaa puuttua osa, eikä muutoksia voi tehdä kukaan muu kuin laitteen asentaja. Lisäksi AIS-lähetinvastaanottimen sijoittelu laivalla saattaa olla väärä. Esimerkiksi Itämeren alueella on havaittu tämä ongelma, tällä hetkellä Itämeren alueella liikkuu toista sataa alusta, joiden signaali on väärä AIS:n osalta. AIS-informaation luotettavuutta parantaisi se, että kansainvälisesti saataisiin sovittua laitteiden lähettämän informaation oikeellisuuden vaatimisesta. Ei riitä, että laite asennetaan oikein, vaan sen antama informaatiota tulee myös päivittää esimerkiksi aluksen syväyksien ja määrä- ja lähtösatamien osalta. Lisäksi AIS kerää tietoa aluksesta, joka tulee suoraan aluksen merenkulkulaitteilta. Näitä tietoja ovat esimerkiksi aluksen liiketekijät, tämänkaltaisen informaatio on kuitenkin yleensä oikeanlaista. Aluksen virheelliseen AIS-informaatioon voidaan puuttua esimerkiksi satamavaltiotarkastuksen yhteydessä ja se voidaan vaatia laitettavaksi kuntoon. Suomessa Merenkulkulaitoksen merenkulun tarkastusyksikkö suorittaa kyseisiä tarkastuksia.¹⁶³

¹⁶¹ Haastattelu: komentajakapteeni Tom Lundell, rajaturvallisuusasiantuntija, Rajavartiolaitoksen esikunta, 22.1.2008 kello 09.00–10.30, äänitallenne tutkijan hallussa.

¹⁶² Haastattelu: Olli Soininen

¹⁶³ Haastattelu: Matti Aaltonen

Aluevalvontalaissa on luvanvaraiseksi säädetty merenpohjantutkimus ja merenpohjan topografisten muotojen tallentaminen. Tämän kaltainen toiminta havaitaan helposti meritilannekuvan avulla suoritettavalla alusten liiketekijöiden tarkastelulla. Suorittaessaan mittaustoimintaa alus tekee yleensä tietynlaista kuviota. Mikäli alus käyttää aktiivista mittainta, voidaan se havaita vedenalaisilla sensoreilla. Alhaisilla lähetystehoilla suoritettavaa viistokaikumittaus-¹⁶⁴ on vaikea havaita sen väyläosuuden osalta, jossa alus kulkee. Isommassa mittakaavassa tapahtuvat mittaukset havaitaan hyvin todennäköisesti. Tutkimustoiminnan valvontaa helpottaa myös se, että Itämeren alueella operoivat tutkimusalukset tunnetaan hyvin ja niiden toimintaa voidaan valvoa siten helposti.¹⁶⁵

Viatonta kauttakulkua aluemerellä nykyisellä meritilannekuvalla pystytään valvomaan lähinnä, että se tapahtuu keskeytyksettä ja viivytyksettä. Meritilannekuvalla voidaan seurata aluksen suunnan, nopeuden ja paikan muutoksia, sekä tarkastella aluksen kulkuhistoriaa, eli kinemaattista tarkastelua. Suomen rannikolla viatonta kauttakulkua, joka ei suuntaudu sisäisille aluevesille, tapahtuu kuitenkin hyvin harvoin.¹⁶⁶ Aluevalvontaa helpottaa myös valtionaluksen Suomen alueelle tuloa koskeva hakemus¹⁶⁷, jossa on ilmoitettu suunniteltu rajaylityspaikka ja -aika. Kun tiedetään koska ja missä rajanylitys tapahtuu ja kenen toimesta, on helpompaa reagoida mahdollisiin luvattomiin tekoihin. Valvontaa pystytään kohdentamaan alueelle, kun tiedetään valtionaluksen tulevan tietyllä hetkellä rajan yli.

Meritilannekuvalla suoritettava suoja-alueiden valvonta tapahtuu pääosin tutkavalvonnalla ja sitä täydennetään kameravalvonnalla.¹⁶⁸ Havaittaessa suoja-alueelle kuulumatonta toimintaa voidaan alueella olevat kohteet tarkastaa kameravalvonnalla ja tarvittaessa kohdentaa alueelle lisää valvontaa, kuten merivoimien alus tai muu yksikkö. Pienien kohteiden, kuten vesiskootterien tai pienveneillä tapahtuvan sukellustoiminnan, havaitseminen tutka- ja kameravalvonnalla on haastavaa.¹⁶⁹

Aluevalvontaa ja yleisen turvallisuuden ylläpitämistä helpottaa vesiliikenteen tilapäinen keskeyttäminen. Esimerkiksi jos kyseessä on ohjusammunnat on erittäin tärkeää, että merialue suljetaan muulta liikenteeltä, jotta merellä liikkuvien turvallisuus voidaan taata. Tällöin alueen kiinteää valvontaa täydennetään myös aluksien suorittamalla valvonnalla. Alukset täyden-

¹⁶⁴ Viistokaikumittaimella voidaan kartoittaa merenpohjan topografisia muotoja.

¹⁶⁵ Haastattelu: Olli Soininen

¹⁶⁶ Haastattelu: Olli Soininen, sekä Haastattelu: Tom Lundell

¹⁶⁷ Viattomaan kauttakulkuun ei tarvitse enää tehdä erillistä hakemusta. Ks. 2.1.3

¹⁶⁸ Haastattelu: Olli Soininen

¹⁶⁹ Haastattelu: Olli Soininen

tävät meritilannekuvaa liikkuvan valvonnan elementtinä. Valvontaa täydennetään optisella tähystyksellä.

Huomautuksen ja varoituksen antaminen, varoituksen tehostaminen, voimakeinojen käyttö ja sotilaallisten voimakeinojen käyttö vaativat reaaliaikaisen tilannetietoisuuden ylläpitämistä. Jos kyseisiin toimenpiteisiin joudutaan turvautumaan, päätöksentekijän tulee olla jatkuvasti tietoinen asioiden tosiasiallisesta kulusta ja tilanteen muutoksista. Tämän kaltaisissa tilanteissa aluevalvontalainrikkoojia pystytään todennäköisesti valvomaan myös optisesti. Järjestelmän antama informaatio tukee kuitenkin päätöksentekoa, sillä järjestelmästä saadaan informaatiota esimerkiksi siitä, koska kohde on tosiasiallisesti rikkonut alueellista koskemattomuuttamme.

4. RAJAVALVONTA

4.1 Meritilannekuvaan liittyvät rajavalvonnalliset tehtävät

Rajavartiolaitos on Sisäasiainministeriön alainen laitos ja sen tehtävistä säädetään useissa laeissa ja asetuksissa, joista merkittävimpiä ovat rajavartiolaki, meripelastuslaki, ulkomaalaislaki, passilaki ja aluevalvontalaki. Lisäksi Rajavartiolaitoksen toimintaa ohjaa Euroopan unionin lainsäädäntö sekä Suomea velvoittavat kansainväliset sopimukset. Näistä erityisen tärkeässä asemassa on Schengenin säännöstö.¹⁷⁰

Rajavartiolaitoksen päätehtävät ovat rajavalvonta maarajoilla ja merialueella, henkilöliikenteen rajatarkastukset maarajan ylityspaikoilla, satamissa ja lentoasemilla sekä toimiminen johtavana meripelastusviranomaisena. Rajavartiolaitos on näissä tehtävissä pääasiallinen viranomainen, mutta sillä on myös monia muita tehtäviä, kuten osallistuminen sotilaalliseen maanpuolustukseen, aluevalvonta sekä kiireelliset poliisitehtävät¹⁷¹. Lisäksi Rajavartiolaitos suorittaa muun muassa tullivalvontaa merellä ja meren rannikolla.¹⁷² Rajavartiolaki on tullut voimaan vuonna 2005 ja siinä säädetään valtakunnanrajan ylittämistä ja sen valvonnasta sekä Rajavartiolaitokselle ja rajavartiomiehelle kuuluvista tehtävistä ja toimivaltuuksista¹⁷³.

Rajavartiolaitoksen toiminnan tavoitteena on rajaturvallisuuden ylläpitäminen¹⁷⁴. Se suorittaa rajavalvontaa¹⁷⁵ ja rajatarkastuksia¹⁷⁶, sekä johtaa ja yhteensovittaa rajatarkastuksia suoritta-

¹⁷⁰ Hallituksen esitys Eduskunnalle 6 / 2005 Rajavartiolaitosta ja rajavyöhykettä koskevan lainsäädännön uudistamiseksi, yleisperustelut, 2.1 lainsäädäntö ja käytäntö, yleistä nykytilasta, sekä Yksityiskohtaiset perustelut, 1.2. Rajavartiolaki, 1 ja 2 §. Schengenin säännöstö on otettu osaksi Euroopan unionin säännöstöä, eikä ole enää voimassa itsenäisinä kansainvälisinä instrumentteina. Rajavartiolaki 578 / 15.7.2005, 1 luku, 2 §, 1 momentti, 12 kohdan mukaisesti Schengenin säännöstöllä tarkoitetaan Amsterdamin sopimuksella osaksi Euroopan unionin säännöstöä otettua kokonaisuutta, joka koostuu vuoden 1985 Schengenin sopimuksesta, vuoden 1990 Schengenin yleissopimuksesta, jäsenvaltioiden liittymissopimuksista sekä Schengenin toimeenpanevan komitean päätöksistä ja julistuksista, sekä säännöstöön perustuvista myöhemmin annetuista säädöksistä

¹⁷¹ Yksittäistapauksissa Rajavartiolaitos voi suorittaa rikoksen estämiseen tai sen keskeyttämiseen liittyviä kiireellisiä poliisin tehtäviä. Tehtävän tulee olla sellainen, jota poliisi ei voi viipymättä suorittaa. Jos toimenpiteen viivyttäminen aiheuttaa vaaraa terveydelle tai omaisuudelle sen voi suorittaa rajavartiomies ilman poliisin pyyntöäkin, muutoin tehtävien hoito tulee tapahtua poliisimiehen pyynnöstä. Toimenpiteestä on kuitenkin luovuttava tai se on keskeytettävä, jos poliisimies sitä pyytää. Kaikista toimenpiteistä on viipymättä ilmoitettava poliisille. (Rajavartiolaki 578 / 15.7.2005, 4 luku, 21 §)

¹⁷² Hallituksen esitys Eduskunnalle 6 / 2005 Rajavartiolaitosta ja rajavyöhykettä koskevan lainsäädännön uudistamiseksi, yleisperustelut, 2.1 lainsäädäntö ja käytäntö, yleistä nykytilasta

¹⁷³ Rajavartiolaki 578 / 15.7.2005, 1 luku, 1 §, 1 momentti

¹⁷⁴ Rajavartiolaki 578 / 15.7.2005, 1 luku, 2 §, 7 kohdan mukaan *rajaturvallisuuden ylläpitämisellä* tarkoitetaan niitä kotimaassa ja ulkomailla suoritettavia toimenpiteitä, joilla pyritään estämään valtakunnanrajan ja ulkorajan ylittämistä annettujen säännösten rikkominen ja rajat ylittävistä

vien viranomaisten toiminnan. Rajavartiolaitos toimii yhteistyössä muiden viranomaisten kanssa rajaturvallisuuden ylläpitämiseksi.¹⁷⁷ Lisäksi Rajavartiolaitos hoitaa erikseen säädettyjä valvontatehtäviä sekä yhteistyössä muiden viranomaisten kanssa suorittaa toimenpiteitä rikosten ennalta ehkäisemiseksi, selvittämiseksi ja syytteeseen saattamiseksi. Ensisijaisina kohteina Rajavartiolaitoksella ovat ne rikokset, joita rajatarkastuksella ja rajavalvonnalla sekä Rajavartiolaitokselle säädettyissä valvontatehtävissä pyritään estämään. Rajaliikenteessä Rajavartiolaitos valvoo muun muassa salakuljetusta, vaarallisia tai huumaavia aineita, tuoteväennöksiä, varastettua omaisuutta, laittoman maahantulon järjestämistä, ihmiskauppaa, väärennyksrikkoksia ja petoksia. Ensisijaisesti tullin ja poliisin tutkittaviksi jäävät tavaraliikenteen rikokset.¹⁷⁸

Rajavartiolaitoksen toiminta on alueellisesti kohdentunutta. Rajavartiolaitos toimii sellaisella toiminta-alueella¹⁷⁹, jossa rajajärjestyksen tai rajaturvallisuuden ylläpitäminen tai Rajavartiolaitokselle säädettyjen sotilaallisen maanpuolustuksen tehtävien suorittaminen on perusteltua. Lisäksi Rajavartiolaitos toimii merialueella ja Suomen talousvyöhykkeellä. Lakisääteisen tehtävän loppuun saattamiseksi tai virka-avun antamiseksi Rajavartiolaitos voi toimia myös muilla alueilla.¹⁸⁰

Schengenin säännöstö on helpottanut Euroopan unionin kansalaisten liikkumista ja sen mukaisesti valtion rajat jaetaan sisä- ja ulkorajoihin. Sisärajoilla tarkoitetaan sopimusosapuolten yhteisiä maarajoja sekä sopimusosapuolten välisten lentojen lentokenttiä ja satamia, joista matkustajaliikenne suuntautuu toisen sopimusosapuolen alueella sijaitseviin satamiin, poikkeamatta alueen ulkopuolisissa satamissa. Ulkorajoilla tarkoitetaan muita kuin sisärajoiksi

henkilöliikenteestä yleiselle järjestykselle ja turvallisuudelle aiheutuvat uhat sekä varmistamaan rajanylityksen turvallisuus. Rajaturvallisuuden ylläpitäminen kattaa siis kaikki ne Rajavartiolaitoksen tai muun rajaturvallisuuden alalla toimivaltaisen viranomaisen kotimaassa ja ulkomailla suorittamat toimenpiteet, jotka ovat tarpeellisia valtakunnan rajojen laittoman ylittämisen estämiseksi sekä henkilöiden rajanylityksestä yleiselle järjestykselle ja turvallisuudelle aiheutuvien uhkien torjumiseksi ja rajanylityksen turvallisuuden varmistamiseksi (HE 6 / 2005).

¹⁷⁵ Rajavartiolaitolaki 578 / 15.7.2005, 1 luku, 2 §, 9 kohdan mukaan *rajavalvonnalla* tarkoitetaan rajajärjestyksen ja rajaturvallisuuden ylläpitämiseksi toteutettavia toimenpiteitä, joilla valvotaan valtakunnan rajoja estäen erityisesti ulkorajan ylittäminen rajanylityspaikkojen välisellä alueella.

¹⁷⁶ Rajavartiolaitolaki 578 / 15.7.2005, 1 luku, 2 §, 8 kohdan mukaan *rajatarkastuksella* tarkoitetaan rajaturvallisuuden ylläpitämiseksi suoritettavaa rajanylityksen tai rajanylitysaikomuksen perusteella toteutettavaa henkilön sekä hänen tavaroidensa ja kulkuneuvonsa tarkastamista ja henkilöiden kuulemista.

¹⁷⁷ Rajavartiolaitolaki 578 / 15.7.2005, 1 luku, 3 §, 1 momentti

¹⁷⁸ Rajavartiolaitolaki 578 / 15.7.2005, 1 luku, 3 § ja 4 luku 17 §, sekä Hallituksen esitys Eduskunnalle 6 / 2005 Rajavartiolaitosta ja rajavyöhykettä koskevan lainsäädännön uudistamiseksi, yksityiskohtaiset perustelut, 1.2. Rajavartiolaitolaki, 1 luku. Yleiset säännökset, 3 §

¹⁷⁹ Rajavartiolaitolain uudistuksen myötä on luovuttu Rajavartiolaitoksen valvonta-alueen käsitteestä. Valvonta-alueesta on luovuttu, koska Rajavartiolaitoksen tehtävät vaativat aikaisempaa useammin toimenpiteitä myös valvonta-alueen ulkopuolella. Lisäksi PTR-viranomaisten toiminnan tehostamiseksi tämä on ollut välttämätöntä. (HE 6 / 2005, Yksityiskohtaiset perustelut, 1.2. Rajavartiolaitolaki, 4 §)

¹⁸⁰ Rajavartiolaitolaki 578 / 15.7.2005, 1 luku, 4 §

luettavia maa- ja merirajoja, lentokenttiä ja satamia.¹⁸¹ Säännösten mukaisesti sisärajat voidaan ylittää kaikkialla ilman henkilöiden tarkastamista, mutta kansalliset rajatarkastukset voidaan palauttaa kuitenkin yleisen järjestyksen tai kansallisen turvallisuuden sitä edellyttäessä¹⁸². Tästä säädetään muun muassa rajavartiolaissa. Henkilöiden vapaa liikkuvuus taataan omalta osaltaan ulkorajoilla tehtävillä rajatarkastuksilla, ulkoraja voidaan ylittää ainoastaan rajanylityspaikoista niiden vahvistettuina aukioloaikoina¹⁸³. Suomen rajoista Venäjän vastainen raja on ulkoraja ja muut ovat sisärajoja.

Poliisin, Tullilaitoksen ja Rajavartiolaitoksen (PTR -viranomaisten) yhteistoiminnasta säädetään Valtioneuvoston asetuksella, jonka tarkoituksena on edistää PTR -viranomaisten yhteistoimintaa siten, että samaan päämäärään liittyvien toimialakohtaisten ja rinnakkaisten tehtävät tulevat hoidetuksi tarkoituksenmukaisesti, taloudellisesti ja joustavasti.¹⁸⁴ Tutkielman teon aikana on käynnissä asetuksen uudistaminen, jossa tarkoituksena on tarkentaa toimivaltuuksia ja yhteistoimintaa¹⁸⁵. Yhteistoimintaviranomaiset ovat sopineet yhteistoimintatehtävistä, joiden kohteina ovat erityisesti rikosten ennalta estäminen, paljastaminen ja selvittäminen, tavaroiden maahantuonnin ja maastaviennin laillisuuden valvonta, henkilöiden maahantulon ja maastalähdön sekä ulkomaalaisten maassaolon laillisuuden valvonta; sekä PTR-viranomaisten kansainväliseen yhteistoimintaan liittyvät yhteiset tehtävät¹⁸⁶. Yhteistoimintaa toteutetaan muun muassa suorittamalla rajanylitysliikenteen valvontaa, tullitarkastuksia ja rajatarkastuksia, sekä tullilaitoksen ja Rajavartiolaitoksen toimialaan kuuluvien säännösten noudattamisen valvontaa. Lisäksi viranomaiset auttavat toisiaan rikosepäilyjen, säännösten vastaisten tekojen ja laiminlyöntien esitutkinnassa. PTR -viranomaisilla on myös yhteisiä viranomaisrekisterejä ja he suorittavat tietojen vaihtoa keskenään.¹⁸⁷

¹⁸¹ Ulkoasiainministeriön ilmoitus Schengenin säännösten soveltamisesta, sekä Benelux-talousliiton

¹⁸² valtioiden, Saksan liittotasavallan ja Ranskan tasavallan hallitusten välinen sopimus tarkastusten asteittaisesta lakkauttamisesta yhteisillä rajoilla (SopS 23 / 2001), I osasto, määritelmät, 1 artikla
Ulkoasiainministeriön ilmoitus Schengenin säännösten soveltamisesta, sekä Benelux-talousliiton valtioiden, Saksan liittotasavallan ja Ranskan tasavallan hallitusten välinen sopimus tarkastusten asteittaisesta lakkauttamisesta yhteisillä rajoilla (SopS 23 / 2001), II osasto, tarkastusten poistaminen sisärajoilta ja henkilöiden liikkuvuus, 1 luku, sisärajojen ylittäminen, 2 artikla

¹⁸³ Ulkoasiainministeriön ilmoitus Schengenin säännösten soveltamisesta, sekä Benelux-talousliiton valtioiden, Saksan liittotasavallan ja Ranskan tasavallan hallitusten välinen sopimus tarkastusten asteittaisesta lakkauttamisesta yhteisillä rajoilla (SopS 23 / 2001), II osasto, tarkastusten poistaminen sisärajoilta ja henkilöiden liikkuvuus, 1 luku, 2 luku, ulkorajojen ylittäminen, 3 artikla, sekä Asetus Euroopan unionista tehdyn sopimuksen, Euroopan yhteisöjen perustamissopimusten ja niihin liittyvien tiettyjen asiakirjojen muuttamisesta tehdyn Amsterdamin sopimuksen voimaansaattamisesta ja sopimuksen eräiden määräysten hyväksymisestä annetun lain voimaantulosta (SopS 55 / 1999), Ensimmäinen osa, sisältöä koskevat muutokset, 1 artikla

¹⁸⁴ Valtioneuvoston asetus 257 / 22.3.2001 poliisi-, tull- ja rajavirtioviranomaisten yhteistoiminnasta, 1 §

¹⁸⁵ Haastattelu: Tom Lundell

¹⁸⁶ Valtioneuvoston asetus 257 / 22.3.2001 poliisi-, tull- ja rajavirtioviranomaisten yhteistoiminnasta, 2 §

¹⁸⁷ Valtioneuvoston asetus 257 / 22.3.2001 poliisi-, tull- ja rajavirtioviranomaisten yhteistoiminnasta, 4 §

4.2 Virka-apu ja esitutkinta

Kuten muilla valtion viranomaisilla, on Rajavartiolaikoksella velvollisuus antaa virka-apua muille viranomaisille. Rajavartiolaikoksen antamasta virka-avusta säädetään rajavartiolaissa. Rajavartiolaikosto voi antaa toiselle valtion viranomaiselle virka-apua. Sitä voidaan antaa viranomaisen pyytäessä omien lakisääteisten valvontavelvollisuuksiensa toteuttamiseksi, mutta Rajavartiolaikoksella on harkintavalta virka-avun antamiseen. Rajavartiolaikosto on velvollinen antamaan virka-apua, joka edellyttää sellaisen Rajavartiolaikokselle kuuluvan kaluston, henkilövoimavarojen tai erityisasiantuntijapalvelujen käyttöä, jota pelastusviranomaisilla, poliisilla, tullilaikoksella tai puolustusvoimilla ei sillä hetkellä ole käytettävissään. Virka-avun antaminen ei saa vaarantaa Rajavartiolaikokselle säädettyjen tehtävien suorittamista. Hallintoyksikön päällikkö tai sen valmiuspäivystäjä voi päättää virka-avun antamisesta, kun taas pidättämiseen oikeutettu virkamies tai muu tutkinnanjohtaja voi päättää virka-avun antamisesta esitutkintaa tai pakkokeinoja koskevassa asiassa.¹⁸⁸

Rajavartiolaikosto voi antaa poliisiin käyttöön kalustoa, henkilöitä ja erityisasiantuntijapalveluja, jos se on erityisen uhan vuoksi välttämätöntä. Pyyntö tulee tapahtua päällystään kuuluvan poliisimiehen toimesta. Erityinen uhka on esimerkiksi terroristisessa tarkoituksessa tehtävän rikoksen torjuminen, vaarallisen henkilön kiinniottaminen, kokoontumisellaan yleistä järjestyä ja turvallisuutta vaarantavan tai liikenteelle esteenä oikeudettomasti olevan väkijoukon hajottaminen taikka rikoksilta ja häiriöiltä suojaaminen. Terrorismin torjuminen ja erikoistilanteisiin varautuminen edellyttävät kaikkien turvallisuusviranomaisten yhteistoimintaa ja niiden voimavarojen joustavaa yhteiskäyttöä.¹⁸⁹ Lisäksi poliisilla on oikeus saada puolustusvoimilta voimakeinojen käyttöä edellyttävää virka-apua terroristisessa tarkoituksessa tehtävän rikoksen estämiseksi tai keskeyttämiseksi, jos estäminen tai keskeyttäminen ei ole mahdollista poliisin omalla välineistöllä ja henkilöstöllä.¹⁹⁰

¹⁸⁸ Rajavartiolaiki 578 / 15.7.2005, 11 luku, 77 §, sekä Hallituksen esitys Eduskunnalle 6 / 2005 Rajavartiolaikosta ja rajavyöhykettä koskevan lainsäädännön uudistamiseksi, yleisperustelut, 2.1 lainsäädäntö ja käytäntö, yleistä nykytilasta, sekä Yksityiskohtaiset perustelut, 1.2. Rajavartiolaiki, 77 §

¹⁸⁹ Rajavartiolaiki 578 / 15.7.2005, 4 luku, 22 §, 1 momentti, sekä Hallituksen esitys Eduskunnalle 6 / 2005 Rajavartiolaikosta ja rajavyöhykettä koskevan lainsäädännön uudistamiseksi, yleisperustelut, 2.1 lainsäädäntö ja käytäntö, yleistä nykytilasta, sekä Yksityiskohtaiset perustelut, 1.2. Rajavartiolaiki, 22 §

¹⁹⁰ Laki puolustusvoimista 551 / 11.5.2007, 2 luku, 10 §, 1 momentti, sekä Laki puolustusvoimien virka-avusta poliisille 781 / 5.12.1980, 4 § (15.7.2005/522), 1 momentti. Puolustusvoimilla on myös oikeus poliisiin johdolla käyttää sotilaallisia voimakeinoja puolustusvoimien avustamassa poliisia terrorismirikoksen estämisessä tai keskeyttämisessä.

Tullilaitoksen ohella myös Rajavartiolaitos suorittaa tullivalvontaa, sekä siihen liittyviä alustavia tullitoimenpiteitä valtakunnan rajoilla sekä niillä rajanylityspaikoilla, joissa tullilaitos ei ole järjestänyt tullivalvontaa. Rajanylityspaikalla, jossa tullilaitos huolehtii tullivalvonnasta voi Rajavartiolaitos suorittaa henkilöiden maahantuloon ja maastalähtöön kohdistuvaa tullivalvontaa päällystöön kuuluvan tullimiehen pyynnöstä.¹⁹¹

Rajavartiolaitoksen pyytäessä virka-apua sille kuuluvan tehtävän hoitamiseksi on asianomaisen viranomaisen annettava virka-apua, jonka antamiseen se on toimivaltainen. Virka-avun pyytämisestä päättää myös hallintoyksikön päällikkö tai sen valmiuspäivystäjä.¹⁹²

Valtakunnanrajan ilmeisesti laittomasti ylittäneen henkilön löytämiseksi on Rajavartiolaitoksella oikeus saada virka-apua puolustusvoimilta. Tämä apu voi olla etsintään käytettävää kalustoa tai siihen tai liikenteen ohjaamiseen käytettävää henkilöstöä. Virka-apuna on myös mahdollista saada puolustusvoimilta erityisasiantuntemusta rajavartioitehtävän suorittamiseksi tai rajatapahtuman tutkimiseksi.¹⁹³

Rajavartiolain nojalla Rajavartiolaitos toimittaa esitutkinnan, kun on syytä epäillä, että on tehty rikoslain mukainen valtionrajarikos, aluevalvontalain mukainen alueloukkaus tai muutoin on loukattu Suomen alueellista koskemattomuutta. Esitutkintaviranomaisena toimii Rajavartiolaitos myös silloin, jos epäillään rikoslain mukaista laittoman maahantulon järjestämistä, ihmiskauppaa tai muuta rikoslain mukaista vapautteen kohdistuvaa rikosta tai sen mukaista väärennysrikosta. Esitutkinta voidaan suorittaa myös, jos havaitaan Rajavartiolaitoksen valvottavaksi säädetyn muun säännöksen tai määräyksen noudattamatta jättämistä. Lisäksi Rajavartiolaitos voi suorittaa esitutkinnan myös sille tehdyn ilmoituksen perusteella¹⁹⁴ tai toisen esitutkintaviranomaisen pyynnöstä muussakin asiassa, jos se liittyy Rajavartiolaitoksen aloittamaan esitutkintaan sekä sitä koskeva syyte voitaisiin käsitellä tuomioistuimessa yhdessä Rajavartiolaitoksen tutkittavana olevaa rikosta koskevan syytteen kanssa.¹⁹⁵

Rajavartiolaitos siirtää esitutkinnan toiselle viranomaiselle, jos asian tai sen edellyttämien esitutkintatoimenpiteiden laatu tai laajuus sitä edellyttää. Asianomaisen esitutkintaviranomaisen vaatiessa esitutkinnan siirtoa, on se myös siirrettävä. Tullilaisissa tarkoitetun tullirikoksen esitutkinta siirretään tullille ja muun rikoksen esitutkinta poliisille. Esitutkinta siirretään, jollei

¹⁹¹ Rajavartiolaki 578 / 15.7.2005, 4 luku, 24 §

¹⁹² Rajavartiolaki 578 / 15.7.2005, 11 luku, 78 §

¹⁹³ Rajavartiolaki 578 / 15.7.2005, 11 luku, 79 §, 1 momentti, 1-3 kohta

¹⁹⁴ Rajavartiolaki 578 / 15.7.2005, 6 luku, 42 §, sekä Rikoslaki 39 / 19.12.1889, 17 luku, 7 b §. Rajavartiolaitoksen suorittavissa olevan esitutkinnan ala on hyvin laaja, mutta rikosten tulee kuitenkin liittyä nimenomaan rajan ylittämiseen (HE 6 / 2005, 1.2, Rajavartiolaki, 42 §).

¹⁹⁵ Rajavartiolaki 578 / 15.7.2005, 6 luku, 43 §

Rajavartiolaitoksen, poliisin tai tullin tehtävänjakoa koskevista säännöksistä muuta johdu. Siirrettävässä asiassa Rajavartiolaitos turvaa esitutinnan suorittamisen siihen saakka, kunnes esitutinnan siirtäminen on tapahtunut. Rajavartiolaitokselle varataan tilaisuus osallistua esitutkintaan myös siirron jälkeen, jos esitutkinta koskee Rajavartiolaitoksen valvottavan rajan ylittämistä annettujen säännösten tai määräysten rikkomista. Osallistuminen on mahdollista myös, jos rikokset koskevat laittoman maahantulon järjestämistä ja näihin tekoihin liittyviä vapautteen kohdistuvia rikoksia tai Rajavartiolaitoksen tarkastettavan asiakirjan väärennysrikosta taikka Suomen alueellisen koskemattomuuden loukkaamista. Esitutkintaviranomainen, jolle esitutkinta siirretään vastaa Rajavartiolaitoksen osallistumismahdollisuudesta.¹⁹⁶

Muun esitutkintaviranomaisen pyynnöstä Rajavartiolaitos voi antaa tälle apua rikosten ennalta estämiseen, selvittämiseen ja niiden syytteeseen saattamiseksi. Rajavartiolaitos voi aloittaa turvaavat toimenpiteet rikosten ennalta estämiseksi, selvittämiseksi ja syytteeseen saattamiseksi asiassa, joka kuuluu muulle esitutkintaviranomaiselle. Tämä on mahdollista, jos rikos ei ole vähäinen, eikä toimenpiteiden aloittamista voida esitutkinnan onnistumisen kannalta viivästyttää. Näiden toimenpiteiden aloittamisesta on kuitenkin ilmoitettava pikimmiten sille viranomaiselle, jonka hyväksi toimenpiteet on aloitettu. Toimenpiteistä on kuitenkin luovutettava viranomaisen, jonka toimialaan toimenpiteiden suorittaminen kuuluu, sitä vaatiessa.¹⁹⁷

4.3 Käytännön toteutus

Meritilannekuva muodostaa omalta osaltaan perustan Rajavartiolaitoksen toiminnalle merialueilla. Rajan ylittävän liikenteen valvontaa edesauttaa huomattavasti reaaliaikainen valvontajärjestelmä, jolloin voidaan ylläpitää tilannetietoisuus merialueillamme ja niiden läheisyydessä liikkuvista aluksista. Voidaan sanoa, että suuri osa merellä liikkuvista aluksista ei ole Rajavartiolaitoksen mielenkiinnonkohteina, vaan se keskittyy valvomaan epäilyttäviä aluksia. Epäily perustuu kuitenkin Rajavartiolaitoksen muualta, kuin meritilannekuvasta, saamaan informaatioon.¹⁹⁸

Meritilannekuvaa voidaan käyttää alusten valvontaan, joita epäillään käytettäväksi rikolliseen toimintaan. Tämä kuitenkin pääsääntöisesti edellyttää, että viite epäilystä on saatu muilla keinoin kuin meritilannekuvasta. Epäiltäessä esimerkiksi aluksen olevan osallisena johonkin rikolliseen toimintaan, kuten ihmiskauppaan, laittoman maahantulon järjestämiseen, laittoman

¹⁹⁶ Rajavartiolaki 578 / 15.7.2005, 6 luku, 44 §, 1-2 momentti
¹⁹⁷ Rajavartiolaki 578 / 15.7.2005, 6 luku, 45 §
¹⁹⁸ Haastattelu: Tom Lundell

tavaran tai huumaavien aineiden maahantuontiin tai salakuljetukseen tai muuhun tämänkaltaiseen laittomaan toimintaan, voidaan aluksen liikkeitä valvoa meritilannekuvan avustuksella. Meritilannekuvalla voidaan esimerkiksi seurata alusta, josta naapurivaltion viranomaiset ovat ilmoittaneet epäilyttävänä aluksena ja, joka on lähtenyt heidän satamastaan liikkeelle. Tätä tarkoitusta palvelee nykyistä meritilannekuvaa paremmin kansainvälisesti yhteinen meritilannekuva, jossa näkyy myös pienet kohteet, jotta huviveneitä voidaan seurata lähtömaasta alkaen. Meritilannekuva voi olla yhteinen Suomen, Viron ja Venäjän kanssa, jolloin kaikilla Suomenlahden alueen viranomaisilla on samankaltainen meritilannekuva käytössään. Esimerkiksi huvivene, joka lähtee Pietarista ja kulkee Viron rannikon kautta Helsinkiin, säilyy tällöin automaattisesti tutkaseurannassa kokoajan riippumatta minkä valtion tutka sitä seuraa. Nykyisellä meritilannekuvalla voidaan katsoa AIS-informaatiota esimerkiksi Pietarista asti, mutta se ei ole riittävä Rajavartiolaitoksen ja puolustusvoimien suorittamaan valvontaan. Kyseisen meritilannekuvan antama informaatio on sopivaa kauppameriliikenteen ohjaukseen ja seurantaan.¹⁹⁹

Ihmiskaupan ja laittoman maahantulon valvontaan meritilannekuvaa voidaan käyttää esimerkiksi siten, että meritilannekuvasta voidaan jälkikäteen selvittää jonkun tietyn aluksen liikkeit, mistä kyseinen alus on tullut ja mihin se on liikkunut. Tämänkaltainen jälkitarkastelun tarve voi syntyä, jos Rajavartiolaitos ottaa kiinni henkilön, jonka kuulusteluissa saadaan selville, että kyseinen henkilö on tullut maahan tietyllä aluksella. Aluksen tai veneen liikkeiden jälkitarkastelun avulla voidaan selvittää, missä kyseinen alus on liikkunut ja sen perusteella voidaan alkaa selvittää, onko maahan mahdollisesti tullut samassa yhteydessä muita laittomia maahantulijoita tai ihmiskaupan uhreja.²⁰⁰

Meritilannekuvan liittyminen terroristisessa tarkoituksessa tehtävän rikoksen torjumiseen voi syntyä esimerkiksi tilanteessa, jossa aluksella on pommiuhka sekä lisäksi lastina räjähtävää materiaalia. Meritilannekuva on ehdottoman tärkeä myös tämänkaltaisessa tilanteessa, jotta voidaan estää muiden alusten, kuin viranomaisten, pääseminen lähelle kyseistä alusta. Aluk-

¹⁹⁹

Haastattelu: Tom Lundell. Asia on herättänyt keskustelua ja asiaan liittyen otti kantaa muun muassa puolustusministeri Jyri Häkämies, Paasikivi-seurassa 31.1.2008 pitämässään puheessa. Häkämies ilmaisi halukkuutensa kytkeä sekä Venäjä että Viron mukaan merivalvontayhteistyöhön, jota Suomi harjoittaa jo nyt Ruotsin kanssa. Häkämiehen mielestä on entistä perustellumpaa, että meritilannekuvaa vaihdettaisiin myös Viron ja Venäjän kanssa, Venäjän kasvavan liikenteen vuoksi. Tämä palvelisi myös kaupallisen meriliikenteen turvallisuutta. (Helsingin Sanomat 1.2.2008) Suomi ja Ruotsi tekevät yhteistyötä merivalvonnassa, jonka päämääränä on parantaa tilannetietoisuutta Itämeren alueella vaihtamalla maiden kesken seurannassa olevat maalit, sekä muut tilannekuvaan liittyvät tiedot. Tätä kutsutaan SUCFIS -yhteistoiminnaksi (Sea Surveillance Co-operation Finland Sweden).

²⁰⁰

Haastattelu: Tom Lundell

sen ohjaaminen pois muiden alusten läheisyydestä on tärkeää, jotta voidaan aloittaa rikoksen torjumiseen liittyvät toimenpiteet.²⁰¹

Meritilannekuvaa voidaan käyttää esitutkinta-aineistona siten, että siitä voidaan jälkikäteen selvittää alusten liikkeitä, jos ne ovat olleet seurannassa olevia maaleja. Kohteiden osalta, jotka eivät ole olleet seurannassa, voidaan liikkeitä jälkikäteen selvittää raakatutkadatan avulla. Esimerkiksi meritilannekuvan avulla voidaan todentaa, että tietyt alukset ovat kohdanneet merellä, jos niitä epäillään jostakin laittomasta toiminnasta. Jos epäillyn aluksen kyljessä on käynyt toinen alus kiinnittyneenä ja ne ovat olleet vierekkäin jonkin aikaa ja erkaantuneet sen jälkeen toisistaan, voidaan meritilannekuvan avulla todentaa tämä tapahtuneeksi. Meritilannekuva soveltuu esitutkinta-aineistoksi nimenomaan tämänkaltaiseen jälkikäteen suoritettavaan alusten liikkeiden tarkasteluun.²⁰²

Huviveneiden osalta Schengen säännöstö tarkoittaa myös vapaampaa liikkuvuutta. Vene käy passintarkastuksessa saapuessaan Schengen alueelle, jonka jälkeen sillä on vapaa liikkumisoikeus Schengen maiden välillä. Tarkastukseen ei vaikuta veneen kansallisuus, vaan se maa, josta se on viimeksi lähtenyt. Esimerkiksi jos vene tulee toisesta Schengen maasta Suomeen, sen ei tarvitse käydä enää Suomessa merivartioasemalla passintarkastuksessa, mutta jos se on matkan aikana käynyt Schengen alueen ulkopuolisessa satamassa, niin passintarkastus tulee suorittaa. Nykyisellä meritilannekuvalla suoritettavaa pienveneiden valvontaa helpottaa, jos kuvasta voidaan hetkellisesti suodattaa kaikki isot alukset pois, jättäen ainoastaan pienet alukset näkyviin.²⁰³ Tämä on jossakin määrin mahdollista toteuttaa nykyisellä meritilannekuvalla, jos maalin tunnistetiedoissa on informaatio kohteen koosta. Tämä informaatio saadaan AIS-järjestelmästä, mutta aluksien osalta, jossa AIS-järjestelmää ei ole, informaatio tulee syöttää operaattorin toimesta. Operaattorin syöttämä informaatio perustuu esimerkiksi kameralla tehtävään maalin tunnistamiseen liittyen.²⁰⁴ Tämä on kuitenkin suhteellisen työlästä, sillä informaatio tulee syöttää järjestelmään pienien kohteiden osalta manuaalisesti.

Vastaavasti valvontaa helpottaa nykyisestä, jos meritilannekuvaan sisällytetään toiminto, joka varoittaa automaattisesti tietyistä aluksista. Nykyään on mahdollista asettaa tietyn tyyppiset parametrit omaaville aluksille varoitus, jos ne tulevat tietylle alueelle tai vaihtoehtoisesti voidaan asettaa raja, jonka ylittämistä järjestelmä antaa huomautuksen jokaisen aluksen ylittä-

201 Haastattelu: Tom Lundell
 202 Haastattelu: Tom Lundell
 203 Haastattelu: Tom Lundell
 204 Haastattelu: Olli Soininen

essä sen²⁰⁵. Vastaavasti manuaalisesti voidaan syöttää tietylle alukselle informaatiota, jonka perusteella järjestelmä antaa varoituksen²⁰⁶. Toimintoa tulee laajentaa esimerkiksi siten, että järjestelmä antaa automaattisesti varoituksen, jos tietty alus tulee lähemmäksi aluevesirajaa kuin 25 meripeninkulmaa²⁰⁷. Tämänkaltainen aluskohtainen toiminto voidaan asettaa aluksille, joita epäillään käytettäväksi laittomaan toimintaan. Varoitus herättää tällöin meritilannekuvan käyttäjän huomion epäilyttävään kohteeseen, jolloin saadaan nopeasti tehostettua kyseisen aluksen valvontaa. Valvonnallisesti meritilannekuvan käyttöä työvälineenä helpottaa myös, jos aluksille voidaan valita erilaiset parametrit, joiden perusteella voidaan suodattaa kaikki sellaiset kohteet pois, jotka eivät ole valvonnan kannalta mielenkiintoisia. Tällöin jäljelle jäävät vain epäilyttävät alukset, jolloin toiminto mahdollistaisi nopean merialueen tarkastamisen epäilyttävien alusten osalta. Toiminnot tulee olla kuitenkin sellaisia, jotka voidaan asettaa haluttaessa käyttöön, jottei meritilannekuvan antamasta informaatiosta tule hallitsematonta.²⁰⁸ Nykyisellä järjestelmällä tämä on työlästä, johtuen osittaisesta manuaalisesta informaation syöttämisestä järjestelmään. Toiminnot tulee olla automaattisia ja operaattorien tulee keskittyä ainoastaan toimintojen valvomiseen. Toimintoihin liittyen tehdään tällä hetkellä kehitystyötä, jonka tavoitteena on, että järjestelmä tekee, sen saaman informaation perusteella, jokaisen kohteen osalta luokituksen ja täten antaa jokaiselle alukselle omanlaisen uhka-analyysin. Tämän perusteella voidaan valita eri vaihtoehtoihin perustuvia suodattimia käyttöön.²⁰⁹

205 Haastattelu: Olli Soininen

206 Sama

207 Haastattelu: Tom Lundell

208 Sama

209 Haastattelu: Olli Soininen

5. ALUSLIIKENNEPALVELU

5.1 Meritilannekuvaan liittyvä alusliikennepalvelun lainsäädäntö

Merenkululaitoksessa on 2000-luvulla ollut käynnissä toimintojen uudelleenorganisointi, jonka yhteydessä laitoksen sisäinen rakenne on jaettu viiteen toimintoon, joita ovat: Merikar-toitus, Meriliikenteen ohjaus, Meriturvallisuus, Talvimerenkulku ja Väylänpito²¹⁰. Merenkul-lulaitoksessa Meriliikenteen ohjaus -toiminnon tehtäviin kuuluvat alusliikennepalveluiden ylläpito ja kehittäminen. Merenkululaitoksesta annettu laki määrittää sen tehtäväksi vastata kauppamerenkulun ja muun vesiliikenteen toimintaedellytyksistä²¹¹.

Merenkululaitoksen tehtävänä on muun muassa huolehtia alusliikennepalvelujen ylläpidosta ja kehittämisestä, sekä vesiliikenteen turvallisuudesta²¹². Näitä tehtäviä hoidetaan muun mu-assa alusliikennepalvelun toimesta. Alusliikennepalveluista on säädetty vuonna 2005 erityi-nen alusliikennepalvelulaki, jonka tarkoituksena on tehokkuuden parantaminen sekä aluslii-kenteen turvallisuuden lisääminen. Lailla pyritään myös ympäristöhaittojen ehkäisemiseen, joka toteutuu lisääntyvän alusliikenteen turvallisuustason noustessa.²¹³ Alusliikennepalvelu-lain mukaan VTS-viranomaisen tulee ylläpitää alusliikennepalvelua VTS-alueella alusliiken-nepalvelulain ja sen nojalla annettujen säännösten sekä alusliikennepalvelun perustamispää-töksen mukaisesti. Lisäksi VTS-viranomainen valvoo ja ohjaa alusliikennettä meritilanneku-van perusteella.²¹⁴

Lain säätämisen lähtökohtana on ollut Kansainvälisen Merenkulkujärjestön (International Maritime Organization, IMO) meriturvallisuuskomitean vuonna 1997 tekemä päätöslauselma, jolla lisättiin alusliikennepalveluja koskeva sääntö vuonna 1974 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen ihmishengen turvallisuudesta merellä (SOLAS-yleissopimus). Jäsenvaltiot sitoutuvat säännön mukaan huolehtimaan alusliikennepalvelujen perustamisesta, jos se on jäsenvaltion mielestä perusteltavissa liikenteen määrällä ja riskin asteella. Sopimusmuutos tuli voimaan Suomessa vuonna 1999. Ohjeet on hyväksytty IMO:n päätöslauselmalla ja siinä pi-detään tarpeellisena, että VTS-keskusten toiminta perustuu lakiin. Sopimusvaltiot huolehtivat, että laissa määritellään toimivaltainen viranomainen ja VTS-toiminnasta vastaava viranomai-

²¹⁰ <http://www.fma.fi/toiminnot>, viitattu 16.2.2008

²¹¹ Laki Merenkululaitoksesta 939 / 21.11.2003, 2 §, 1 momentti

²¹² Laki Merenkululaitoksesta 939 / 21.11.2003, 2 §, 1 momentti, 4-5 kohta

²¹³ Alusliikennepalvelulaki 623 / 5.8.2005, 1 luku, 1 §

²¹⁴ Alusliikennepalvelulaki 623 / 5.8.2005, 5 luku, 16 §, 1 momentti

nen. Lisäksi laissa pitäisi antaa tarvittava toimivalta. Vaatimuksiin kuuluu myös, että laissa tulee määritellä VTS-keskusten tarjoamien palvelujen laatu ja taso. Päätöslauselman mukaan palveluihin tulisi kuulua ainakin tiedonantopalveluja, mutta VTS-keskus voi antaa myös liikenteenohjauspalveluja ja navigointiapua.²¹⁵

Merenkululaitoksen tehtävänä on myös huolehtia jäänmurtoon liittyvästä viranomais- ja tilaajatehtävistä²¹⁶. Alusliikennepalvelu palvelee myös jäänmurtopalvelua, sillä siinä voidaan hyödyntää VTS-keskusten reaaliaikaista tilannekuvaa. Jäänmurtajien ja VTS-keskusten välillä tehdään joka talvi yhteistyötä. VTS-keskus ohjaa alusten reittivalintoja VTS-alueelle tultaessa tai jo satamasta lähettäessä.²¹⁷

Merenkululaitos huolehtii niistä luotsaustoimintaan kuuluvista tehtävistä, jotka eivät muun lain mukaan kuulu Luotsausliikelaitokselle²¹⁸. Luotsin käyttö ja alusliikennepalvelu eivät ole vaihtoehtoja keskenään. Luotsin käyttäminen ei vapauta alusta osallistumasta alusliikennepalveluun, eikä alusliikennepalvelu korvaa luotsin käyttöä²¹⁹. Luotsauksella tarkoitetaan alusten ohjailuun liittyvää toimintaa, jossa luotsi toimii aluksen päällikön neuvonantajana. Luotsi toimii myös vesialueen ja merenkulun asiantuntijana.²²⁰ Navigointiavun lisäksi luotsi antaa aluksen päällikölle myös apua alusliikennepalvelun tiedonantojen ja ohjeiden hyödyntämisessä. Luotsausta täydennetään muun muassa antamalla luotsille tietoa muiden alusten liikkeistä alusliikennepalvelun toimesta.²²¹

Alusliikennepalvelulakia sovelletaan Suomen vesialueella sekä Saimaan kanavan vuokra-alueella ylläpidettävään alusliikennepalveluun ja alusliikenteen tilapäiseen ohjaamiseen erityistilanteissa²²². Alusliikennepalvelulakia sovelletaan myös niihin ulkomaisiin aluksiin, joilla lähtökohtaisesti on oikeus viattomaan kauttakulkuun aluemerellä ja vain purjehtivat Suomen aluemerellä kautta käymättä sisäisillä aluevesillä²²³. Rantavaltioilla on oikeus säätää viatonta kauttakulkua aluemerellä koskevaa lainsäädäntöä, joka koskee merenkulun turvallisuutta ja

²¹⁵ Hallituksen esitys Eduskunnalle 33/2005 alusliikennepalvelulaiksi, luku 1.2.
²¹⁶ Laki Merenkululaitoksesta 939 / 21.11.2003, 2 §, 1 momentti, 7 kohta
²¹⁷ Hallituksen esitys Eduskunnalle 33/2005 alusliikennepalvelulaiksi, luku 1.1.
²¹⁸ Laki Merenkululaitoksesta 939 / 21.11.2003, 2 §, 1 momentti, 8 kohta
²¹⁹ Hallituksen esitys Eduskunnalle 33/2005 alusliikennepalvelulaiksi, luku 1.1.
²²⁰ Luotsauslaki 940 / 21.11.2003, 2 §, 1 momentti, 1 kohta
²²¹ Hallituksen esitys Eduskunnalle 33/2005 alusliikennepalvelulaiksi, luku 1.1.
²²² Alusliikennepalvelulaki 623 / 5.8.2005, 1 luku, 3 §, 1 momentti
²²³ Hallituksen esitys Eduskunnalle 33/2005 alusliikennepalvelulaiksi, Yksityiskohtaiset perustelut, 1. Lakiehdotuksen perustelut, 1 luku Yleiset säännökset, 3 § Soveltamisala

meriliikenteen sääntelyä. Lainsäädännön tulee olla kansainvälisen oikeuden asianomaisten määräysten mukaista.²²⁴

Lakia sovelletaan myös VTS-alueeseen liittyvien, Suomen vesialueen ulkopuolella olevien reittijakojärjestelmien ja pakollisten alusten ilmoittautumisjärjestelmien piiriin kuuluvan liikenteen valvontaan²²⁵. Reittijakojärjestelmällä on tarkoitus jakaa alusliikenne yhdensuuntaiseksi liikennevirroiksi, jolloin alukset kulkevat reittijakojärjestelmässä kaistajaon mukaisesti. Tällä ennalta ehkäistään yhteentörmäyksen vaaraa. Tässä tapauksessa pakollisella alusten ilmoittautumisjärjestelmällä tarkoitetaan GOFREP-järjestelmää (Gulf Of Finland Reporting System)²²⁶. VTS-viranomaisen tulee valvoa VTS-alueeseensa liittyvien reittijakojärjestelmien ja pakollisten ilmoittautumisjärjestelmien noudattamista, vaikkakin ne sijaitsevat kansainvälisillä merialueilla²²⁷.

Alusliikennepalvelu antaa tiedotuksilla tietoa alukselle VTS-alueella olevista muista aluksista, muutoksista liittyen VTS-alueella liikennöintiin, luotsien ja jäänmurtaajien toiminnasta ja muista liikennöintiin vaikuttavista seikoista. Tiedotuksia annetaan aluksen ilmoittautuessa, määräajoin, tarvittaessa tai aluksen niitä pyytäessä.²²⁸

224

Merioikeusyleissopimus, II osa Aluemerimeri ja lisävyöhyke, 3 osasto, Viaton kauttakulku aluemerellä, alaosa A, Kaikkiin aluksiin sovellettavat säännökset, 21 artikla Viatonta kauttakulkua koskevat rantavaltion lait ja määräykset. Tämä perustuu SOLAS-yleissopimuksen liitteen V luvun 12 säännön 3 kappaleeseen, jonka mukaisesti alusliikennepalvelujen käyttö voidaan tehdä aluemerellä pakolliseksi. Lain soveltamisala kattaa myös Euroopan Parlamentin ja Neuvoston direktiivi 2002/59/EY (27.6.2002), alusliikennettä koskevan yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmän perustamisesta sekä neuvoston asetuksen 93/75/ETY kumoamisesta ”valvontadirektiivi” 8 artiklan a kohdan mukaisesti alusliikennepalvelun noudattamisen seurantaan aluemerellä: ”8 artikla Alusliikennepalvelujen noudattamisen seuranta

Jäsenvaltioiden on suoritettava seuranta ja toteutettava kaikki tarvittavat ja asiaankuuluvat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että:

a) alukset, jotka saapuvat alueelle, jolla sovelletaan yhden tai useamman valtion, joista ainakin yksi on jäsenvaltio, aluemerellään tarjoamaa ja IMO:n kehittämiin suuntaviivoihin perustuvaa alusliikennepalvelua, osallistuvat tähän palveluun ja noudattavat sen sääntöjä;”

225

Alusliikennepalvelulaki 623 / 5.8.2005, 1 luku, 3 §, 2 momentti

226

Joulukuussa 2002 IMO hyväksyi Suomen, Viron ja Venäjän yhteisen hakemuksen Suomenlahden alusliikenteen ilmoitus- ja seurantajärjestelmän perustamisesta. Pakollinen ilmoittautumisjärjestelmä (GOFREP) tuli voimaan 1.7.2004. Lisäksi säädös perustuu valvontadirektiivin 5 ja 7 artiklan mukaiseen jäsenvaltion velvollisuuteen suorittaa pakollisen alusten ilmoittautumisjärjestelmän noudattamisen ja alusten reittijakojärjestelmän käyttämisen seurantaan (HE 33/2005). Valvontadirektiivin 5 artiklan 1 kohta: ”5 artikla Alusten seuranta niiden saapuessa alueelle, jossa on käytössä pakollinen alusten ilmoitusjärjestelmä

1. Asianomaisen jäsenvaltion on suoritettava seuranta ja toteutettava kaikki tarvittavat ja asiaankuuluvat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että kaikki alukset, jotka saapuvat alueelle, jossa on käytössä IMO:n SOLAS -yleissopimuksen V luvun 11 säännön mukaisesti hyväksymä ja yhden tai useamman valtion, joista ainakin yksi on jäsenvaltio, IMO:n kehittämien asiaa koskevien suuntaviivojen ja perusteiden mukaisesti hallinnoima pakollinen alusten ilmoitusjärjestelmä, noudattavat kyseistä järjestelmää ja ilmoittavat vaaditut tiedot, sanotun kuitenkaan rajoittamatta jäsenvaltioiden mahdollisuutta vaatia täydentäviä tietoja IMO:n päätöslauselman A.851(20) mukaisesti.”

227

Alusliikennepalvelulaki 623 / 5.8.2005, 5 luku, 20 §

228

Alusliikennepalvelulaki 623 / 5.8.2005, 2 luku, 5 §

Alusliikennepalvelu voi antaa alukselle myös navigointiapua. Navigointiapua annetaan tunnistetulle alukselle sen pyynnöstä tai VTS-viranomaisen havaitessa sen tarpeelliseksi. Apua annetaan vaikeissa merenkulullisissa tilanteissa tai sää- ja jääolosuhteissa.²²⁹ Vaikea merenkulullinen tilanne voi syntyä esimerkiksi tilanteessa, jossa aluksen navigointilaitteet tai -järjestelmä tai aluksen muut laitteet eivät toimi normaalisti²³⁰. Annettava navigointiapu ei sisällä suoranaisia käskyjä, vaan se on vain päämäärähakuista ja ohjeellista²³¹.

Annettava navigointiapu voi olla tietoja aluksen suunnasta ja nopeudesta, sijainnista väylälän tai VTS-reittisuunnitelman mukaisen käänköspisteen suhteen. Se voi olla myös tietoa muiden alusten sijainnista ja tunnistetiedoista, sekä niiden aikeista. Navigointiapu voi olla myös varoituksia tietyille aluksille. VTS-viranomaisen alukselle antamassa viestissä tulee ilmetä aluksen nimi sekä milloin navigointiapu alkaa ja loppuu. VTS-viranomaisen tulee ilmoittaa myös havaintoväline, johon annettava navigointiapu perustuu.²³²

Navigointiapua annettaessa tulee tarkkaan tietää kenelle ja millaiseen vaaratilanteeseen apua annetaan. Ehdottoman tärkeää on myös tietää milloin sitä annetaan ja mitä tietoja ja neuvoja alukselle annetaan. Navigointiavusta sekä siihen liittyvistä menettelytavoista tulee sopia aluksen päällikön kanssa. Ennen avun antamista alusliikenneohjaajan ja aluksen päällikön tulee sopia yhteydenpitotavoista, sekä erityisesti siitä miten usein yhteydenpito tapahtuu ja miten toimitaan yhteyden katketessa. On myös sovittava mitä tietoja alusliikenneohjaaja antaa alukselle. Alusliikenneohjaajan tulee varmistaa aluksen tunnistus, sijainti ja VTS-reittisuunnitelma määränpäähän tai lähimpään turvalliseen ankkuripaikkaan.²³³

”5§

Tiedotukset

Tiedotuksia annetaan alukselle sen ilmoittautuessa, määrääjain, tarvittaessa tai aluksen niitä pyytäessä.

Tiedotuksissa aluksille annetaan tietoja:

1) VTS-alueella olevista muista aluksista;

2) muutoksista 8 §:n mukaisessa perustamispäätöksessä vahvistetuissa VTS-alueella ja sillä liikennöintiä koskevissa asioissa;

3) sää- ja jääolosuhteista sekä vedenkorkeudesta;

4) luotsien ja jäänmurtaajien toiminnasta;

5) väylien ja turvalaitteiden kunnosta ja käytettävyydestä;

6) alusta uhkaavasta vaaratilanteesta; sekä

7) muista alusten turvalliseen liikennöintiin vaikuttavista seikoista.

Säätiedotusten tulee perustua päteväen säätietopalvelun merenkulkijoille antamaan säätiedotukseen.”

²²⁹ Alusliikennepalvelulaki 623 / 5.8.2005, 2 luku, 6 §, 1 momentti

²³⁰ Hallituksen esitys Eduskunnalle 33/2005 alusliikennepalvelulaiksi, Yksityiskohtaiset perustelut, 1. Lakiehdotuksen perustelut, 2 luku Alusliikennepalvelut, 6 §

²³¹ Alusliikennepalvelulaki 623 / 5.8.2005, 2 luku, 6 §, 1 momentti

²³² Alusliikennepalvelulaki 623 / 5.8.2005, 2 luku, 6 §, 2-3 momentti

²³³ Hallituksen esitys Eduskunnalle 33/2005 alusliikennepalvelulaiksi, Yksityiskohtaiset perustelut, 1. Lakiehdotuksen perustelut, 2 luku Alusliikennepalvelut, 6 §

Navigointiapu on siis palvelua, jonka tarkoituksena on avustaa aluksen päällikköä merenkulullisessa päätöksenteossa. Siinä seurataan myös aluksen komentosillalla tehtyjen, ohjailuun liittyvien toimenpiteiden vaikuttavuutta tilanteen kehittymiseen.²³⁴ Päätöksenteko säilyy kuitenkin aluksen päällikön vastuulla, sillä navigointiapu on vain päätöksentekoa tukevaa ja sitä edesauttavaa palvelua.

Pysyvin liikennejärjestelyin voidaan VTS-alueella ohjata alusliikennettä vaaratilanteiden ja ruuhkien estämiseksi²³⁵. Alusliikenteen järjestelyllä tarkoitetaan alusliikenteen järjestelyä ja alusten liikkeiden ennakoimista siten, että ruuhkat ja mahdolliset vaaratilanteet voidaan ennaltaehkäistä²³⁶. Liikennettä voidaan porrastaa ajan ja matkan suhteen esimerkiksi kapeikkoihin tai kapeille väylänosille. Liikenteen porrastus voisi olla käytössä joko jatkuvasti tai vain esimerkiksi huonon näkyvyyden vallitessa. Se voi myös olla erilainen normaaliolosuhteissa ja huonoissa sääolosuhteissa. Aluksille voidaan asettaa kohtaamis- ja ohittamiskielto eli paikkoja, joissa kohtaaminen tai ohittaminen on kiellettyä. VTS-alueelle voidaan määrätä kohtaamis- tai ohittamispaikka väylällä, esimerkiksi luotsipaikan läheisyydessä tai jääuomassa ajettaessa.²³⁷

Pysyvä liikennejärjestely VTS-alueella voi olla myös lähtölupa satamasta tai ankkuripaikalta, VTS-alueelle saapumislupa, liikenteen porrastusjärjestelyt sekä ankkurointikieltoalueet tai ankkurointipaikat. Liikenne- ja viestintäministeriön antamassa VTS-alueen perustamispäätöksessä määritellään tarkemmin paikat, josta lähdettäessä tarvitaan lähtölupa. Esimerkiksi satamasta lähtevältä alukselta lähtölupa voitaisiin evätä, jos väylällä on kohtaamiskielto ja kohtaamiskieltoalueella olisi sisään tuleva alus. Satamasta lähtevä alus joutuisi odottamaan, jottei se sattuisi kohtaamiskieltoalueelle yhtä aikaa sisään tulevan aluksen kanssa. Vaarallista tai ympäristöä pilaavaa lastia kuljettaville aluksille ja erikoiskuljetuksille voidaan määrätä pakollinen reitti VTS-alueella.²³⁸

VTS-viranomainen on velvollinen tallentamaan VTS-alueen tilannekuvan ja siihen liittyvän VHF-radioliikenteen. Tallenteita tulee säilyttää 30 vuorokautta. Tallenteiden julkisuuteen

²³⁴ Hallituksen esitys Eduskunnalle 33/2005 alusliikennepalvelulaiksi, Yksityiskohtaiset perustelut, 1. Lakiehdotuksen perustelut, 2 luku Alusliikennepalvelut, 6 §

²³⁵ Alusliikennepalvelulaki 623 / 5.8.2005, 2 luku, 7 §, 1 momentti

²³⁶ Hallituksen esitys Eduskunnalle 33/2005 alusliikennepalvelulaiksi, Yksityiskohtaiset perustelut, 1. Lakiehdotuksen perustelut, 2 luku Alusliikennepalvelut, 7 §

²³⁷ Alusliikennepalvelulaki 623 / 5.8.2005, 2 luku, 7 §, sekä Hallituksen esitys Eduskunnalle 33/2005 alusliikennepalvelulaiksi, Yksityiskohtaiset perustelut, 1. Lakiehdotuksen perustelut, 2 luku Alusliikennepalvelut, 7 §

²³⁸ Alusliikennepalvelulaki 623 / 5.8.2005, 2 luku, 7 §, sekä Hallituksen esitys Eduskunnalle 33/2005 alusliikennepalvelulaiksi, Yksityiskohtaiset perustelut, 1. Lakiehdotuksen perustelut, 2 luku Alusliikennepalvelut, 7 §

sovelletaan viranomaisten toiminnan julkisuudesta annettua lakia.²³⁹ Tarvittaessa tallenteiden avulla voidaan jälkikäteen läpikäydä liikennetilanteita ja selvittää esimerkiksi vaaratilanteiden ja onnettomuuksien syitä²⁴⁰.

Poikkeavien sää-, jää- tai vedenkorkeusolosuhteiden tai VTS-alueella olevan erikoiskuljetuksen, käynnissä olevan meripelastustapahtuman tai muun liikennettä rajoittavan tai vaarantavan seikan vuoksi VTS-viranomainen voi antaa alusliikenteen tilapäiseksi ohjaamiseksi velvoittavia määräyksiä. VTS-viranomainen voi tilapäisesti sulkea vesialueen, väylän tai väylän osan, määrätä aluksia takaisin laituriin tai ankkurointipaikalle sekä se voi asettaa nopeusrajoituksia vesialueelle tai väylälle. Onnettomuustilanteissa säädöksen mukaisiin toimenpiteisiin voitaisiin ryhtyä, kun meripelastusjohtaja on tehnyt meripelastuslain mukaisen päätöksen kieltää tai rajoittaa liikkumista etsintä- ja pelastusalueen merialueella²⁴¹. Toimenpiteellä ehkäistään vaarallisia tilanteita ja parannetaan alusliikenteen kokonaisturvallisuutta. VTS-alueella oleville ja sinne matkalla oleville aluksille tulee tiedottaa toimenpiteistä välittömästi, sekä lisäksi satamanpitäjälle, jonka liikennettä päätös koskee. Säädös perustuu VTS-viranomaisen kokemukseen alueensa olosuhteista, jonka perusteella voidaan arvioida missä tilanteissa poikkeaviin toimenpiteisiin ryhdytään. Tämän kaltaisia tilanteita voi olla esimerkiksi saariston jääkentän rikkoutumisen estäminen tai sukeltajan työskentely väyläalueella. Alusliikenteen tilapäinen ohjaaminen erityistilanteissa on tavoitteellista, jättäen tarvittavat aluksen ohjailutoimenpiteet aluksen päällikön harkittaviksi ja toteutettaviksi.²⁴²

VTS-viranomaisen tulee VTS-alueellaan varmistua palvelutason riittävydestä liikenteen suhteen²⁴³. VTS-viranomaisen on ylläpidettävä toimintakäsikirjaa varmistaakseen toiminnantason ja sujuvuuden myös erilaisissa häiriötilanteissa. Käsikirjassa on määritelty VTS-keskuksen toimintaan ja teknisten järjestelmien ylläpitämiseen liittyvät tehtävät ja toimenpiteet sekä varautuminen alusliikennepalvelun ylläpitämiseen poikkeustilanteissa. Poikkeustilanteita voivat olla esimerkiksi erilaiset tekniset häiriötilanteet sekä poikkeusolojen aiheuttamat erityistoimenpiteet. VTS-käsikirjan tarkoituksena on, että VTS-viranomainen varautuu poikkeustilan-

²³⁹ Alusliikennepalvelulaki 623 / 5.8.2005, 5 luku, 16 §, 4 momentti

²⁴⁰ Hallituksen esitys Eduskunnalle 33/2005 alusliikennepalvelulaiksi, Yksityiskohtaiset perustelut, 1. Lakiehdotuksen perustelut, 5 luku VTS-viranomaisen toimivalta ja velvollisuudet, 16 §

²⁴¹ Katso: Meripelastuslaki 1145 / 30.11.2001, 11 a § (1215 / 19.12.2003): Etsintä- ja pelastusalueen eristäminen

²⁴² Alusliikennepalvelulaki 623 / 5.8.2005, 5 luku, 17 §, sekä Hallituksen esitys Eduskunnalle 33/2005 alusliikennepalvelulaiksi, Yksityiskohtaiset perustelut, 1. Lakiehdotuksen perustelut, 5 luku VTS-viranomaisen toimivalta ja velvollisuudet, 17 §

²⁴³ Alusliikennepalvelulaki 623 / 5.8.2005, 5 luku, 16 §, 1 momentti

teisiin myös rakentamalla varajärjestelmiä ja testaamalla sekä harjoittelemalla toimintaa varajärjestelmien tai vaihtoehtoisten toimintamallien avulla.²⁴⁴

Kaikki vähintään 24 metriset alukset ovat velvollisia osallistumaan alusliikennepalveluun. Alukset ilmoittautuvat Liikenne- ja viestintäministeriön antamassa VTS-alueen perustamis päätöksessä käsketyllä tavalla VTS-viranomaiselle, sekä kuuntelevat VTS-alueella käytössä olevia VHF-kanavia. Alusten tulee noudattaa säännöksiä, jotka koskevat VTS-alueella tapahtuvaa liikennöintiä ja perustamis päätöksessä vahvistettuja määräyksiä.²⁴⁵

Muut alukset ovat velvollisia osallistumaan alusliikennepalveluun VTS-viranomaisen niin määrätessä. Tämä voi tulla kyseeseen vaikeissa jääolosuhteissa tai huonon näkyvyyden vallitessa, taikka muiden meriturvallisuus syiden vuoksi. Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen alukset voivat kuitenkin ilmoittautua erikseen sovittavalla tavalla VTS-viranomaiselle. VTS-viranomainen voi yksittäistapauksessa vapauttaa aluksen ilmoittautumisvelvollisuudesta, jos ilmoittautuminen on turhaa tai kohtuuttoman hankalaa. Tämän edellytyksenä on kuitenkin, että alusturvallisuutta ei vaaranneta ja aluksella tulee olla käytössä toimiva automaattinen tunnistusjärjestelmä (Automatic Identification System, AIS). Toisin sanoen AIS-laitteen käyttäminen korvaisi VHF-radiolla puheella annettavan ilmoituksen. AIS-laitteen tulee tällöin antaa kaikki vaaditut tiedot ja laitteen tulee olla oikein asennettu ja sen antamat tiedot ajantasaisia.²⁴⁶

Alusliikennepalvelurikkomuksesta voidaan tuomita sakkoa, jos joku tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo VTS-viranomaisen antamia määräyksiä tilapäisestä alusliikenteen ohjauksesta erityistilanteissa tai laiminlyö perustamis päätöksessä vahvistettuja määräyksiä tai rikkoo aluksen päällikköä velvoittavaa ilmoitusvelvollisuutta. Teosta voidaan määrätä myös kovempi rangaistus, jos jossakin muussa laissa, kuin alusliikennepalvelulaissa niin säädetään.²⁴⁷

Alusliikennepalvelulakiin ja alusliikenneasetukseen on sisällytetty myös säädös VTS-viranomaisen velvollisuudesta ilmoittaa aluksista, joiden katsotaan aiheuttavan vaaraa merenkululle tai uhan merenkulun tai ihmisten turvallisuudelle tai ympäristölle. Tällaisista aluksista VTS-viranomaisen on toimitettava hallussaan olevat olennaiset tiedot Euroopan unionin jä-

²⁴⁴ Alusliikennepalvelulaki 623 / 5.8.2005, 5 luku, 19 §, sekä Hallituksen esitys Eduskunnalle 33/2005 alusliikennepalvelulaiksi, Yksityiskohtaiset perustelut, 1. Lakiehdotuksen perustelut, 5 luku VTS-viranomaisen toimivalta ja velvollisuudet, 19 §

²⁴⁵ Alusliikennepalvelulaki 623 / 5.8.2005, 6 luku, 21 §, 1 momentti

²⁴⁶ Alusliikennepalvelulaki 623 / 5.8.2005, 6 luku, 21 §, 2-4 momentti, sekä Hallituksen esitys Eduskunnalle 33/2005 alusliikennepalvelulaiksi, Yksityiskohtaiset perustelut, 1. Lakiehdotuksen perustelut, 6 luku Alusta ja aluksen päällikköä koskevat velvollisuudet, 21 §

²⁴⁷ Alusliikennepalvelulaki 623 / 5.8.2005, 7 luku, 29 §

senvaltioiden asianomaisille VTS-viranomaisille, jotka sijaitsevat aluksen suunnitellun reitin varrella. Tämänkaltaisia aluksia ovat valvontadirektiivin mukaan alukset, jotka matkansa aikana ovat olleet osallisina merellä tapahtuneessa vaaratilanteessa, ovat jättäneet täyttämättä alusliikennepalvelun velvoittamat ilmoittamisvelvollisuudet tai ovat rikkoneet jonkin jäsenvaltion vastuulla olevan alusten reittijakojärjestelmään tai alusliikennepalveluun sovellettavia sääntöjä. Lisäksi tulee ilmoittaa, jos on olemassa näyttöä tai on perusteltua syytä olettaa, että alus on päästänyt tahallisesti öljyä mereen tai muulla tavoin rikkonut alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä tehtyjä sopimuksia. Sellaisista aluksista tulee myös ilmoittaa, joilta on evätty pääsy yhteisön jäsenvaltioiden satamiin tai joista jokin jäsenvaltio on tehnyt ilmoituksen satamavaltioiden suorittamasta alusten valvonnasta annetun neuvoston direktiivin mukaisesti.²⁴⁸ Merenkululaitoksen on myös ilmoitettava aluksen lippuvaltiolle, jos alus ei noudata Kansainvälisen merenkulkujärjestön päätöksiä, kansainvälisten sopimusten määräyksiä tai alusliikennepalvelulakia ja rikkomisen on selvää ja vakavaa²⁴⁹.

VTS-viranomaisen on myös varmistettava että edellä mainitut tiedot välitetään asianomaisille viranomaisille ja asianomaiselle satamanpitäjälle. Alusliikennepalvelulain mukaisesti VTS-viranomainen on velvollinen ilmoittamaan asianomaisille viranomaiselle ja sataman pitäjälle, jos sen tiedossa on tiettyä alusta koskeva tai siinä olevien ihmisten turvallisuuteen, meripelastukseen, ympäristönsuojeluun tai alue- tai tullivalvontaan liittyviä olennaisia seikkoja. Ilmoit-

248

Alusliikennepalvelulaki 623 / 5.8.2005, 5 luku, 18 §, sekä Hallituksen esitys Eduskunnalle 33/2005 alusliikennepalvelulaiksi, Yksityiskohtaiset perustelut, 1. Lakiehdotuksen perustelut, 5 luku VTS-viranomaisen toimivalta ja velvollisuudet, 19 §, sekä Valtioneuvoston asetus alusliikennepalvelusta 763 / 22.9.2005, 10 §, sekä Euroopan Parlamentin ja Neuvoston direktiivi 2002/59/EY (27.6.2002), alusliikennettä koskevan yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmän perustamisesta sekä neuvoston asetuksen 93/75/ETY kumoamisesta ”valvontadirektiivi”, 16 artikla, 1 kohta: ”Tiettyjä aluksia koskevien tietojen välittäminen

1. Alusten katsotaan aiheuttavan mahdollisen vaaran merenkululle tai uhan merenkulun tai ihmisten turvallisuudelle tai ympäristölle, jos seuraavat ehdot täyttyvät:

a) alukset, jotka matkansa aikana:

- ovat olleet osallisina 17 artiklassa tarkoitettussa merellä tapahtuneessa vaaratilanteessa tai onnettomuudessa, tai

- ovat jättäneet täyttämättä tällä direktiivillä säädetyt ilmoittamisvelvollisuudet, tai

- ovat rikkoneet jonkin jäsenvaltion vastuulla olevissa alusten reittijakojärjestelmissä ja alusliikennepalveluissa sovellettavia sääntöjä;

b) alukset, joiden osalta on olemassa näyttöä tai on perusteltua olettaa, että ne ovat tahallisesti päästäneet öljyä mereen tai muulla tavoin rikkoneet MARPOL-yleissopimusta jonkin jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvilla vesillä;

c) alukset, joilta on evätty pääsy yhteisön jäsenvaltioiden satamiin tai joista jokin jäsenvaltio on tehnyt ilmoituksen satamavaltioiden suorittamasta alusten valvonnasta 19 päivänä kesäkuuta 1995 (1) annetun neuvoston direktiivin 95/21/EY liitteessä I olevan 1 kohdan mukaisesti.” 17 artiklassa tarkoitettuja merellä tapahtuneita vaaratilanteita tai onnettomuuksia ovat muun muassa kaikki aluksen turvallisuuteen vaikuttavat vaaratilanteet tai onnettomuudet, kuten yhteentörmäys, pohjakosketus, vaurio, toimintahäiriö tai konevika, vuoto tai lastin siirtyminen sekä kaikki rungon viat tai rakenteelliset viat.

249

Alusliikennepalvelulaki 623 / 5.8.2005, 7 luku, 28 §, 3 momentti

taminen koskee asianomaisia viranomaisia merenkulku-, meripelastus-, ympäristö-, aluevalvonta-, poliisi- tai tulliviranomaisten toimialoilla.²⁵⁰

5.2 Käytännön toteutus

Suomessa VTS-keskusten valvonta-alueilla katetaan kaikki kauppamerenkulun käyttämät väylät rannikolla ja Saimaan syväväylä²⁵¹ viiden VTS-keskuksen toiminnalla: Bothnia VTS Vaasassa, West Coast VTS Porissa, Archipelago VTS Nauvossa, Helsinki VTS Helsingissä ja Saimaa VTS Lappeenrannassa. Kaikki VTS-keskukset palvelevat ympäri vuorokauden.²⁵² Palveluihin liittyy oleellisesti meritilannekuva, sillä se on keskeinen elementti VTS-keskuksen toiminnassa.²⁵³

Alusliikennepalvelulaissa säädetään, VTS -viranomaisen tehtävästä ylläpitää alusliikennepalvelua VTS -alueella kyseisen lain ja sen nojalla annettujen säännösten sekä alusliikennepalvelun perustamispäätöksen mukaisesti. Liikenne- ja viestintäministeriön perustamispäätöksessä vahvistetaan, mitä alusliikennepalveluja²⁵⁴ kullakin VTS-alueella annetaan. Päätöksessä on määritetty, että palveluja tarjotaan rannikolla kauppamerenkulun pääväylillä ja, että kaikilla väylillä tarjotaan vähintään tiedotuksia.²⁵⁵

²⁵⁰ Alusliikennepalvelulaki 623 / 5.8.2005, 5 luku, 18 §, sekä Valtioneuvoston asetus alusliikennepalvelusta 763 / 22.9.2005, 10 §

²⁵¹ Lisäksi Liikenne- ja viestintäministeriön päätös Merenkululaitoksen hakemukseen alusliikennepalvelulain (623/2005) 8§:ssä tarkoitetun perustamispäätöksen saamiseksi, annettu Helsingissä 30. päivänä maaliskuuta 2007 asettaa palveluiden kattavuudelle seuraavan vuotuisen tarkennuksen: ”*Palvelujen kattavuus rannikon kauppamerenkulun väylillä ja Saimaan syväväylällä määritellään tarkemmin vuosittain valtion talousarviossa sekä liikenne- ja viestintäministeriön asettamissa tulostavoitteissa. Vuodelle 2007 asetettujen tulostavoitteiden mukaan alusliikennepalvelun kattavuus kauppamerenkulun väylillä on 95 %.*”

²⁵² Bothnia VTS:n alue ulottuu Pohjanlahden rannikolla Kristiinankaupungista Tornioon jaettuna neljään sektoriin. West Coast VTS:n alue kattaa Selkämeren rannikon Rauman ja Porin edustalla jaettuna kahteen sektoriin. Archipelago VTS:n alue kattaa Saaristomeren alueen jaettuna neljään osa-alueeseen. Helsinki VTS:n alue kattaa Hangon, Helsingin ja Kotkan satamiin johtavat pää-rinnakkais- ja rantaväylät. Helsinki VTS:ään kuuluvat osa-alueet Hanko VTS ja Kotka VTS. Lisäksi Helsinki VTS on jaettu kahteen sektoriin. Saimaa VTS:n alue kattaa Saimaan kanavan Suomen puoleisen osan ja Saimaan alueen syväväylät. (Liikenne- ja viestintäministeriön päätös Merenkululaitoksen hakemukseen alusliikennepalvelulain (623/2005) 8§:ssä tarkoitetun perustamispäätöksen saamiseksi. Annettu Helsingissä 30. päivänä maaliskuuta 2007)

²⁵³ VTS-keskusten käyttämästä meritilannekuvasta on saatavissa erillinen Web-pohjainen näyttö, jota käyttävät käytännössä kaikki Merenkululaitoksen toiminnot. Meriturvallisuuden merenkulun tarkastusyksikkö seuraa alusten liikkeitä, väylänpito seuraa väyliä rasiitista, eli kuinka paljon mitään väylää käytetään ja merikartoitus seuraa alusten käyttämiä reittejä mittaustoiminnan johtamiseksi. (Haastattelu: Matti Aaltonen)

²⁵⁴ Alusliikennepalvelulaissa tarkoitetut alusliikennepalvelut ovat tiedotukset, navigointiapu ja alusliikenteen järjestely.

²⁵⁵ Liikenne- ja viestintäministeriön päätös Merenkululaitoksen hakemukseen alusliikennepalvelulain (623/2005) 8§:ssä tarkoitetun perustamispäätöksen saamiseksi. Annettu Helsingissä 30. päivänä maaliskuuta 2007.

Tiedotuksien voidaan sanoa olevan VTS-keskusten antama peruspalvelu²⁵⁶. Niistä meriti-
 lannekuvan perusteella voidaan antaa tietoa VTS-alueella olevista muista aluksista, luotsien ja
 jäänmurtajien toiminnasta, alusta uhkaavasta vaaratilanteesta ja muista alusten turvalliseen
 liikennöintiin vaikuttavista seikoista. Meritilannekuvan perusteella on mahdollista ylläpitää
 jatkuva tilannetietoisuus VTS-alueella olevasta liikenteestä, sillä ilman tätä tiedotuksien an-
 taminen on mahdotonta. Voidaan sanoa, että tiedotuksien antamiseen meritilannekuva sovel-
 tuu hyvin²⁵⁷. Toimintaa edesauttaa huomattavasti alusten pakolliset ilmoittautumispisteet
 VTS-alueella. Aluksen ilmoittautuessa VTS-keskukselle se tekee tiettäväksi samalla myös
 muille VTS-alueella liikkuville aluksille, että alus on kyseisessä paikassa ja matkalla määrän-
 päähänsä. Tämä johtuu siitä, että alus antaa ilmoituksen VHF-radiolla VTS-keskuksen kana-
 valla, jota jokainen VTS-alueella liikkuva on velvollinen kuuntelemaan. Täten esimerkiksi
 vastaantulevat alukset voivat varautua kohtaamistilanteeseen. He voivat ennakoida kohtaamis-
 ta myös oma-aloitteisesti. Pakollinen ilmoittautuminen auttaa myös alusliikenneohjaajaa py-
 symään tilanteen tasalla, sillä hän pystyy tarvittaessa ryhtymään myös liikenteen järjestelyyn
 meritilannekuvaa apuna käyttäen, jos se näyttää tarpeelliselta.

Alusliikennettä voidaan ohjata pysyvillä liikennejärjestelyillä, vaaratilanteiden ja ruuhkien
 estämiseksi. Tällainen voi olla muun muassa lähtölupamenettely, joka on käytössä Bothnia-,
 Archipelago- ja Helsinki VTS-keskuksilla. Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että VTS-keskus
 voi muun vallitsevan liikenteen perusteella järjestellä liikennettä siten, että se voi kieltää aluk-
 sen lähdön satamasta tai ankkuripaikalta tai vaihtoehtoisesti kieltää VTS-alueelle saapumisen.
 Perusteena voi olla myös, että kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueella on muuta liikennettä. Pe-
 rustamispäätöksen perusteella Suomessa on kahdessa paikassa pysyvä kohtaamis- ja ohitta-
 miskielto, jotka sijaitsevat molemmin puolin Suomenlinnaa: sekä Särkängsalmessa että Kus-
 taanmiekkan salmessa.²⁵⁸ VTS-keskus voi tosiasiallisesti valvoa tämänkaltaista kohtaamis- ja
 ohittamiskieltoa vain meritilannekuvan perusteella. Päätöksen lähtöluvan antamiseen tai epä-
 ämiseen VTS-keskus tekee vallitsevan liikennetilanteen perusteella. Tämän informaation
 VTS-keskus saa meritilannekuvan välityksellä.

Alusliikenteen järjestelemiseksi reaaliaikaisen meritilannekuvan antama informaatio on vält-
 tämätöntä. Liikenne- ja viestintäministeriön perustamispäätös määrittää, että liikenteen por-
 rastus voidaan ottaa käyttöön silloin, kun väylällä on useita samaan suuntaan matkalla olevia
 aluksia, risteäviä tai kohtaavia aluksia tai väylällä on erikoiskuljetus. Liikenteen porrastamis-

²⁵⁶ Haastattelu: Matti Aaltonen

²⁵⁷ Haastattelu: Matti Aaltonen

²⁵⁸ Liikenne- ja viestintäministeriön päätös Merenkululaitoksen hakemukseen alusliikennepalvelu-
 lain (623/2005) 8§:ssä tarkoitetun perustamispäätöksen saamiseksi. Annettu Helsingissä 30. päi-
 vänä maaliskuuta 2007.

alueet on määritetty päätöksessä jokaiselle VTS-alueelle ja porrastusväliksi siinä on määrätty 0,5 meripeninkulmaa.²⁵⁹ Tämä edesauttaa huomattavasti VTS-keskuksen toimintaa alueellansa ja siten myös lisää merenkulun turvallisuutta. Meritilannekuvan antama informaatio helpottaa liikenteen porrastamista, sillä meritilannekuva esitetään elektronisella karttapohjalla ja siten sen pohjalta on suhteellisen nopeata hahmottaa VTS-alueella vallitseva kokonaistilanne.

Navigointiapua voidaan antaa niillä väylillä ja alueilla, joilla liikennettä valvotaan tutkan avulla, käytännössä koko rannikon alueella. Tutkan hyvä puoli navigointiavun antamisessa tai tarkemmassa liikenteenohjauksessa on se, että oikein luettuna tutkakuvan antama informaatio on tarkempaa kuin esimerkiksi AIS-informaatio. Puhuttaessa navigointiavusta tulee muistaa, että se ei ole maista tehtävää luotsausta. Navigointiapu tulee käytännössä kyseeseen tilanteissa, joissa alus tulee avomereltä luotsi- tai ankkuripaikalle, eikä sillä ole vielä luotsia aluksessa. Meritilannekuvan avulla annettavaa navigointiapua voidaan tämän hetkiselällä järjestelmällä antaa varsin hyvin rannikolla edellä mainitun kaltaisissa tilanteissa. Navigointiavun antaminen saaristossa on haastavaa, johtuen aluksen ohjailuun liittyvistä pienistä marginaaleista ahtaissa kulkuväylissä. Navigointiavun antaminen saaristossa ei kuitenkaan ole itsetarkoitus, sillä aluspäällystön tehtävä on hoitaa aluksen turvallinen ohjailu. Saaristossa tämä tulee kysymykseen lähinnä mahdollisuutena tukea aluspäällystää tilanteissa, joissa esimerkiksi aluksen navigointilaitteet tai -järjestelmä tai aluksen muut laitteet eivät toimi normaalisti. Kuten edellä mainittiin, navigointiapu on päätöksentekoa tukevaa ja sitä edesauttavaa palvelua.²⁶⁰

Käytännössä VTS-keskukset voivat myös kysyä alukselta, mitkä ovat sen aikomukset, jos meritilannekuvan perusteella näyttää siltä, ettei alus ole aivan varma siitä miten se navigoi. Kokeneet alusliikenteenohjaajat kykenevät havaitsemaan tämän kaltaisen tilanteen meritilannekuvan perusteella ja kertomaan alukselle esimerkiksi, että miten se pääsee turvallisesti luotsipaikalle tai mikä on turvallinen ankkuripaikka ja miten sinne pääsee.²⁶¹ Eli alusliikenneohjaajat voivat meritilannekuvan perusteella saattaa aluksen tietoon mahdollisen turvallisuusuhan, jota aluksen komentosiltahenkilökunta ei ole havainnut ja täten edesauttaa aluksen merenkulullista turvallisuutta.

²⁵⁹ Liikenne- ja viestintäministeriön päätös Merenkululaitoksen hakemukseen alusliikennepalvelulain (623/2005) 8§:ssä tarkoitetun perustamispäätöksen saamiseksi. Annettu Helsingissä 30. päivänä maaliskuuta 2007.

²⁶⁰ Haastattelu: Matti Aaltonen, sekä Liikenne- ja viestintäministeriön päätös Merenkululaitoksen hakemukseen alusliikennepalvelulain (623/2005) 8§:ssä tarkoitetun perustamispäätöksen saamiseksi. Annettu Helsingissä 30. päivänä maaliskuuta 2007.

²⁶¹ Haastattelu: Matti Aaltonen

Reittijakojärjestelmien noudattamisen valvontaan meritilannekuva on myös hyvä apuväline, sillä meritilannekuvasta voidaan valvoa reittijaossa liikkuvia aluksia ja niiden liikkeitä. Aluksen syyllistyessä reittijakorikkomukseen VTS-viranomainen on yhteydessä alukseen ja ilmoittaa alukselle, että se on toiminut reittijaon vastaisesti. Jos alus jatkaa reittijaon rikkomista huomautuksesta huolimatta, viranomainen voi ottaa meritilannekuvasta kuvankaappaus toiminnolla todisteen aluksen toiminnasta. Asiasta tehdään raportti, joka toimitetaan Merenkululaitoksen Meriturvallisuus -toiminnon kautta aluksen lippuvaltiolle, joka päättää jatko-toimenpiteistä.²⁶² Jatkossa eri valtioiden merenkulku- ja valvontaviranomaisten informaation vaihto helpottuu entisestään SafeSeaNet -tiedonsiirtojärjestelmän osalta, jolla viranomaiset voivat vaihtaa informaatiota keskenään. Järjestelmään tulee erilaisiin rikkomuksiin liittyviä raportteja, jotka helpottavat rikkomuksiin syyllistyneiden alusten valvontaa kansainvälisesti. Järjestelmä on tarkoitus ottaa käyttöön vuoden 2009 alusta.²⁶³

Kuten edellä mainittiin, VTS-viranomainen on velvollinen tallentamaan VTS-alueen tilannekuvan sekä siihen liittyvän VHF-radioliikenteen 30 vuorokaudeksi. Tallenteet mahdollistavat jälkikäteen suoritettavan tarkastelun esimerkiksi onnettomuuksien selvittämiseksi. Merenkululaitos luovuttaa tarvittaessa kokonaisuudessaan VTS-meritilannekuvan esitutkimamateriaaliksi onnettomuustutkimuskeskuksen käyttöön²⁶⁴. Meritilannekuva mahdollistaa hyvin jälkikäteen suoritettavan tarkastelun, onnettomuuteen johtaneista alusten liiketekijöiden summista.

Pohdittavaksi nousee kysymys meritilannekuvan luovuttamisesta muiden kuin onnettomuustutkimusviranomaisten käyttöön, sillä Merenkululaitos saa yhteydenottoja myös muilta tahoilta, kuin onnettomuustutkimuskeskukselta.²⁶⁵ Yhteydenottoja Merenkululaitokselle tulee muun muassa tahoilta, jotka ovat olleet osallisena merellä tapahtuneessa haverissa, sillä jokaisella on oikeus julkisuuslain nojalla saada tieto hänestä itsestään viranomaisen asiakirjaan sisältyvistä tiedoista tietyin julkisuuslaissa säädetyin rajoituksin²⁶⁶. Kuten teemahaastattelussa tuli esiin, meritilannekuvan luovuttamiseen liittyvästä problematiikasta muille tahoille, kuin onnettomuustutkimuksen käyttöön:

”Me [Merenkululaitoksella] jossain vaiheessa pohdittiin sitä, että millain me annetaan niitä [tallenteita], koska...se sekoittuu helposti meriselityksen antamisen kanssa. Koska sehän pitäisi olla päällikön antama selvitys omasta näkökulmastaan, eikä suinkaan että hän saa: jaa että

²⁶² Näin menettelevät myös Englannin merenkulkuviranomaiset Englannin kanaalin liikenteen osalta. (Haastattelu: Matti Aaltonen)

²⁶³ SafeSeaNet on Euroopan unionin meriliikenteenseurantajärjestelmä (Haastattelu: Matti Aaltonen)

²⁶⁴ Haastattelu: Matti Aaltonen

²⁶⁵ Haastattelu: Matti Aaltonen

²⁶⁶ Laki viranomaisten toiminnan julkisuudesta 621 / 21.5.1999, 3 luku, 12 §

*tossa tilanne olikin tapahtumassa tollain, että se tekikin sen näin. Se saattaa sekoittaa sitä tilannetta...mutta... jos asianomainen kysyy itseään koskevia tietoja, niin kyllähän me ollaan velvollisia ne antamaan.*²⁶⁷”

Merenkulkulaitos on täten julkisuuslain nojalla velvollinen antamaan tietoja meritilannekuvan informaatiosta asianomaiselle²⁶⁸. Kun meritilannekuvan tallenne luovutetaan tai näytetään asianomaiselle, se voi omalta osaltaan vaikuttaa meriselityksen antamiseen ja sen sisältöön. Meriselitys on aluksen päällikön antama selvitys omasta näkökulmastaan ja sen antamisesta säädetään merilaissa²⁶⁹.

Talviaikana jäänmurtopalvelun ja VTS-keskusten yhteistyö on välttämätöntä, jotta VTS-keskus voi antaa tietoja aluksille väylien käytettävyydestä. Jäänmurtajilla on käytössään AIS-informaation muodostama meritilannekuva, joka perusteella he voivat muun muassa johtaa omaa toimintaansa²⁷⁰. Yhteistoimintaa auttaisi, jos jäänmurtajien reittipisteet saataisiin suoraan VTS-meritilannekuvaan²⁷¹. Tällöin VTS-keskuksella olisi välittömästi tieto jäänmurtajien liikkeistä käytössään ja siten se pystyisi tiedottamaan alueella liikkuvia aluksia tehokkaammin.

²⁶⁷

Haastattelu: Matti Aaltonen

²⁶⁸

Merenkulkulaitoksen käyttämä meritilannekuva muodostetaan yhdessä METO-yhteistyön tuloksena tutkasensoreista saatavasta käsittelemättömästä tutkadatasta ja AIS-sensorien tuottamasta informaatiosta, jotka kootaan tilannekuvaksi viranomaistarkoituksiin käytettäväksi. Sekä puolustusvoimien että Rajavartiolaitoksen tutkasensorien sijainti ja erottelukyky ovat viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain 24 §:n 10 kohdan nojalla salaisia, mutta näitä tietoja ei voida tallenteessa erottaa Merenkulkulaitoksen sensorien tiedoista.(HE 33 /2005)

²⁶⁹

Merilaki 674 / 15.7.1994, 18 luku, 6 §:n mukaan suomalaisen aluksen päällikön on annettava meriselitys, kun aluksen ollessa kulussa joku sen käytön yhteydessä on kuollut tai saanut vaikean ruumiinvamman tai niin voidaan olettaa tapahtuneen, aluksen käytön yhteydessä joku aluksessa toimessa oleva tai muu alusta seuraava henkilö on kuollut tai saanut vaikean ruumiinvamman tai niin voidaan olettaa tapahtuneen, joku on kuollut aluksessa, aluksessa on sattunut tai voidaan olettaa sattuneen vakava myrkytys, alus on törmännyt toiseen alukseen tai ajanut karille, alus on hylätty merellä, aluksen käytön yhteydessä on aiheutunut tai voidaan olettaa aiheutuneen alukselle tai, kun aluksen ollessa kulussa, sen ulkopuolella olevalle omaisuudelle huomattavaa vahinkoa, tai kun lastissa on sattunut huomattava tulipalo, räjähdys tai siirtyminen.

²⁷⁰

Haastattelu: Matti Aaltonen

²⁷¹

Haastattelu: Matti Aaltonen

6. MERIPELASTUS

6.1 Meritilannekuvaan liittyvät meripelastustoimen tehtävät

Suomen meripelastusjärjestelmä on vuoden 2001 meripelastuslain mukainen ja se perustuu suurelta osin kansainvälisiin sopimuksiin. Merkittävin kansainvälinen sopimus on vuonna 1979 Kansainvälisen Merenkulkujärjestön (IMO) puitteissa tehty kansainvälinen yleissopimus etsintä- ja pelastuspalvelusta merellä. Sopimus tunnetaan paremmin Hampurin sopimuksena. Suomi liittyi sopimukseen vuonna 1986, jolloin sopimus saatettiin voimaan asetuksella.²⁷² Käytännössä Hampurin sopimus vaikuttaa Suomen meripelastustoimeen organisatorisesti, sekä käytettävän terminologian osalta. Lisäksi sopimus velvoittaa sopimusosapuolet koordinoimaan etsintä- ja pelastusorganisaationsa. Valtioiden tulee myös tarvittaessa koordinoida etsintä- ja pelastustoiminnot naapurivaltioidensa kanssa. Hampurin sopimuksen mukaisessa meripelastusjärjestelmässä tulee olla joko jäsenvaltion itsenäinen tai yhteistyössä muun valtion kanssa ylläpidetty pelastuskeskus, sekä tarvittava määrä lohkokeskuksia. Toisin sanoen sopimuksessa ja sen liitteissä määritetään suoritevaatimukset rannikkovaltioiden meripelastusjärjestelmille ja niiden kansainvälinen perusta.²⁷³

Kansallisissa säädöksissämme on otettu huomioon myös vuonna 1974 tehty kansainvälinen yleissopimus ihmishengen turvallisuudesta merellä (International Convention for the Safety of Life at Sea, SOLAS-sopimus)²⁷⁴. Sopimus asettaa veloitteita sekä aluksille että rantavaltioille. Sopimuksessa on sovittu merenkulun turvallisuuteen liittyvistä asioista, muun muassa kansainvälisten hätämerkkien käytöstä ja niiden väärinkäytöstä²⁷⁵. Sopimuksen mukaisesti

²⁷²

Hallituksen esitys Eduskunnalle 105 / 2003 meripelastuslain muuttamisesta, Perustelut, 1. Nykytila ja ehdotetut muutokset. Vuoden 1979 kansainvälinen yleissopimus etsintä- ja pelastuspalvelusta merellä (SopS 89 / 1986) 1 artiklan mukaisesti sopimuspuolet sitoutuvat ryhtymään kaikkiin lainsäädännöllisiin tai muihin tarkoituksenmukaisiin toimiin kyseisen yleissopimuksen ja sen liitteen täytäntöön panemiseksi. Lisäksi rantavaltiota velvoittaa merioikeusyleissopimuksen 98 artiklan 2 momentti, joka koskee avunantovelvollisuutta:

”2. Jokaisen rantavaltion tulee edistää riittävän ja tehokkaan etsintä- ja pelastuspalvelun perustamista, käyttöä ja ylläpitoa turvallisuuden takaamiseksi merellä ja ilmatilassa sekä, milloin olosuhteet niin vaativat, olla yhteistoiminnassa tämän tarkoituksen toteuttamiseksi ryhtymällä alueellisiin järjestelyihin naapurivaltioiden kanssa.”

²⁷³

Vuoden 1979 kansainvälinen yleissopimus etsintä- ja pelastuspalvelusta merellä (SopS 89 / 1986, sekä SopS 4 -5 / 2002) (”Hampurin sopimus”) 1-3 luku ja liitteen 2.3.1 kohta, sekä HE 105/2003, perustelut, 1. Nykytila ja ehdotetut muutokset

²⁷⁴

Suomi on liittynyt sopimukseen vuonna 1981.

²⁷⁵

Kansainvälinen yleissopimus ihmishengen turvallisuudesta merellä, 1974 (SopS 11 / 1981), III luku, hengenpelastuslaitteet y.m. Osa A Yleistä, 24 sääntö, sekä V luku, merenkulun turvallisuus, 9 sääntö. Lisäksi rikoslain (39/1889) 34 luvun 10 §:ssä on säädetty rangaistavaksi perättömän vaarailmoituksen antaminen, joka voi pykälän mukaan koskea myös merihätää.

rantavaltio on sitoutunut ryhtymään kaikkiin tarpeellisiin toimenpiteisiin rannikon valvomiseksi ja merihädässä olevien ihmisten pelastamiseksi oman maan rannikolla.²⁷⁶

Meripelastustoimessa Rajavartiolaitos harjoittaa aktiivista yhteistyötä Ruotsin, Viron ja Venäjän kanssa.²⁷⁷ Suomen ja Ruotsin välillä on tehty sopimus yhteistyöstä meri- ja lentopelastuspalvelusta, jossa on sovittu meri- ja lentopelastuspalvelualueen rajana olevan maiden lentotiedotusalueiden välinen raja²⁷⁸. Suomen ja Viron välillä on tehty sopimus merellä ja ilmassa tapahtuvasta yhteistyöstä etsintä- ja pelastuspalvelussa, jossa on sovittu etsintä- ja pelastuspalvelualueiden rajaksi merellä ja ilmassa Tampereen ja Tallinnan lentotiedotusalueiden välinen raja²⁷⁹. Suomen ja Venäjän välillä on tehty sopimus yhteistyöstä merenkulun ja ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelun alalla, jossa merenkulun ja ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelualueiden väliseksi rajaksi on sovittu maiden lentotiedotusalueiden välinen raja²⁸⁰. Kyseiset sopimukset velvoittavat sopimusosapuolia takaamaan omilla vastuualueillaan riittävät meri- ja lentopelastuspalvelut. Kyseisissä sopimuksissa on myös sovittu pelastuspalvelussa tehtävästä yhteistyöstä ja avunannosta sopimusosapuolen pelastuspalvelulle. Pelastustoimet kunkin valtion aluemerellä ja sisäisillä aluevesillä toteutetaan kyseisen valtion lainsäädännön mukaisesti.²⁸¹

²⁷⁶

Hallituksen esitys Eduskunnalle 71/2001 etsintä- ja pelastuspalvelua merellä koskevan vuoden 1979 kansainvälisen yleissopimuksen muutosten hyväksymisestä ja laiksi sen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta sekä meripelastuslaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi, yleisperustelut, 1.3. Muut meripelastusta koskevat kansainväliset sopimukset, sekä Kansainvälinen yleissopimus ihmishengen turvallisuudesta merellä, 1974 (SopS 11 / 1981), V luvun, 15 säännön a-kohta: ”(a) Jokainen sopimushallitus sitoutuu varmistamaan sen, että ryhtyy kaikkiin tarpeellisiin toimenpiteisiin rannikon vartiointimiseksi ja oman maan rannikolla merihädässä olevien henkilöiden pelastamiseksi. Näihin toimenpiteisiin tulee kuulua sellaisten meriturvallisuusjärjestelyjen luominen, käyttäminen ja ylläpitäminen, jotka meriliikenteen vilkkaus ja merenkulun vaarat huomioon ottaen katsotaan mahdollisiksi ja välttämättömiksi ja niiden tulee, mahdollisuuksien mukaan, käsittää riittävät keinot merihädässä olevien henkilöiden paikallistamiseksi ja pelastamiseksi.” Vuonna 1995 V luvun 15 sääntöön lisättiin uusi c kohta, jonka mukaisesti matkustaja-aluksella, joka harjoittaa säännöllistä reittiliikennettä, on oltava suunnitelma yhteistoiminnasta niiden meripelastuspalveluiden kanssa, joiden vastuualueiden kautta reitti kulkee. Suunnitelma on laadittava yhteistoiminnassa meripelastuspalvelun ja aluksen edustajien kesken. Merenkulkuhallinnon tulee hyväksyä kyseinen suunnitelma. (HE 71/2001) Tämä edesauttaa huomattavasti meripelastustoimen varautumista suuronnettomuuksien varalta. Matkustaja-aluksen joutuessa merihätään on aina kysymys erittäin suurista ihmismääristä, jolloin suuronnettomuuden mukana tuomat riskit ovat mahdollisia.

²⁷⁷

Hallituksen esitys Eduskunnalle 6 / 2005 Rajavartiolaitosta ja rajavyöhykettä koskevan lainsäädännön uudistamiseksi, 2.1. Kansainvälinen toiminta

²⁷⁸

Sopimus Suomen tasavallan hallituksen ja Ruotsin kuningaskunnan hallituksen välillä yhteistyöstä meri- ja lentopelastuspalvelun alalla (SopS 27 / 1994), 2 artikla. Lentotiedotusalueiden välinen raja on FIR (Flight Information Region)-raja.

²⁷⁹

Sopimus Suomen tasavallan hallituksen ja Viron tasavallan hallituksen välillä merellä ja ilmassa tapahtuvasta yhteistyöstä etsintä- ja pelastuspalvelussa (SopS 53 / 1999), 2 artikla

²⁸⁰

Sopimus Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation hallituksen välillä yhteistyöstä merenkulun ja ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelun alalla (SopS 28 / 1994), 2 artikla

²⁸¹

SopS 27 / 1994 2-5 artiklat, SopS 53 / 1999 2-5 artiklat ja SopS 28 / 1994 2-5 artiklat. Käytännössä sopimukset ovat hyvin samansisältöisiä keskenään. Sopimuksien mukainen yhteistyö käsittää muun muassa yhteisiä etsintä- ja pelastusharjoituksia, valtioiden välisten viestiyhteyksien koekieluja säännöllisesti, etsintä- ja pelastuspalvelun asiantuntijoiden keskinäisiä vierailuja sekä etsintä- ja pelastuspalvelua koskevien tietojen ja kokemusten vaihtoa.

Meripelastustoimeen sovelletaan meripelastuslakia. Meripelastustoimella tarkoitetaan merellä vaarassa olevien ihmisten etsimistä ja pelastamista, heille annettavaa ensiapua ja vaaratilanteeseen liittyvää radioviestintää. Johtava meripelastusviranomaisena on Rajavartiolaitos, joka vastaa meripelastustoimen järjestämisestä. Johtavana meripelastusviranomaisena Rajavartiolaitos johtaa ja suorittaa etsintä- ja pelastustoimintaa. Se myös huolehtii meripelastuksen suunnittelusta, kehittämisestä, valvonnasta ja viranomaisten sekä vapaaehtoisten toiminnan yhteensovittamisesta.²⁸²

Muita meripelastusviranomaisia ovat muun muassa puolustusvoimat, Merenkulkulaitos, poliisi ja Tullilaitos²⁸³. Muut meripelastusviranomaiset ovat velvollisia osallistumaan meripelastustoimen tehtäviin, jos se on niiden toimialaan kuuluvien tehtävien kannalta perusteltua, tai jos vaaratilanteen vakavuus tai erityisluonne huomioonottaen on tarpeen. Meripelastustoimen tehtävän suorittaminen ei kuitenkaan saa merkittävällä tavalla vaarantaa kyseisen viranomaisen muun tärkeän lakisääteisen tehtävän suorittamista.²⁸⁴ Päätöksenteko on kuitenkin suhteutettava vaaratilanteen vakavuuteen ja luonteeseen sekä vallitseviin tosiseikkoihin. Lähtökohtaisesti kuitenkin ihmishengen pelastamista tärkeämpää voi ääritapauksessa olla vain toisen ihmishengen pelastaminen. Muun virkatehtävän suorittaminen voi tähdätä myös suoraan ihmishengen pelastamiseen.²⁸⁵

Valtioneuvoston asetus meripelastuksesta velvoittaa meripelastuksen johtokeskuksia²⁸⁶ käynnistämään tiedustelutoimet mahdollisen avuntarpeen selvittämiseksi, kun on kysymys epävarmuustilanteesta²⁸⁷. Hälytystilanteessa²⁸⁸ tiedustelutoimia on mahdollisuuksien mukaan laajennettava ja ryhdyttävä etsintätoimiin mahdollisen avuntarpeen selvittämiseksi sekä valmistauduttava aloittamaan tarpeelliset pelastustoimet²⁸⁹. Häätötilanteessa²⁹⁰ taas meripelastus-

²⁸² Meripelastuslaki 1145 / 30.11.2001, 1 §, 1 momentti, sekä 3 § 1 momentti
²⁸³ Lisäksi muihin meripelastusviranomaisiin kuuluvat: Hätäkeskuslaitos, Ilmatieteen laitos, kuntien palokunnat, Merentutkimuslaitos, sosiaali- ja terveystieteiden viranomaiset ja ympäristöviranomaiset
²⁸⁴ Meripelastuslaki 1145 / 30.11.2001, 4 §, 1 momentti (1252 / 29.12.2005)
²⁸⁵ Hallituksen esitys Eduskunnalle 71/2001 etsintä- ja pelastuspalvelua merellä koskevan vuoden 1979 kansainvälisen yleissopimuksen muutosten hyväksymisestä ja laiksi sen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta sekä meripelastuslaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi, Yksityiskohtaiset perustelut, 2. Lakiehdotuksen perustelut, 2.2. Meripelastuslaki, 4§
²⁸⁶ Meripelastuskeskuksesta (MRCC) ja meripelastuslohkokeskuksista (MRSC) käytetään yhteistä nimitystä meripelastuksen johtokeskukset. Suomessa on yksi MRCC, joka sijaitsee Turussa ja kaksi MRSC:tä, jotka sijaitsevat Helsingissä ja Vaasassa.
²⁸⁷ Valtioneuvoston asetus meripelastuksesta 37 / 17.1.2002, 3 §. Epävarmuustilanteella tarkoitetaan meripelastuslain (1145/2001) 2 §:n 1 kohdan a alakohdassa mainittua tilannetta, jolloin vallitsee epävarmuus ihmisen turvallisuudesta merellä taikka jolloin muuten on aiheutta ryhtyä toimenpiteisiin mahdollisen avuntarpeen selvittämiseksi.
²⁸⁸ Hälytystilanteella tarkoitetaan meripelastuslain (1145/2001) 2 §:n 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettua vaaratilannetta, jolloin voidaan olettaa ihmisen turvallisuuden vaarantuneen merellä tai jolloin avuntarpeen selvittämiseksi suoritettavat tiedustelut ovat olleet tuloksettomia;
²⁸⁹ Valtioneuvoston asetus meripelastuksesta 37 / 17.1.2002, 4 §

keskuksen- tai lohkokeskuksen on ryhdyttävä kaikkiin niihin toimiin, jotka käytettävissä olevin voimavaroin ovat mahdollisia ja tarkoituksenmukaisia ihmishengen pelastamiseksi²⁹¹. Etsintä- ja pelastustoimintaa meripelastuskeskuksessa tai -lohkokeskuksessa johtaa toimiva meripelastusjohtaja. Hän vastaa tarvittavien etsintä- ja pelastusyksiköiden hälyttämisestä ja vaaratilanteen edellyttämien tehtävien annosta yksiköille. Meripelastusjohtaja tekee päätöksen etsintä- ja pelastustoimien lopettamisesta ja keskeyttämisestä.²⁹²

Meripelastusjohtajan määräyksestä jokainen työkykyinen henkilö on velvollinen avustamaan meripelastustoimen tehtävässä, jos se on välttämätöntä merellä vaarassa olevien ihmisten etsimiseksi tai pelastamiseksi. Ainoastaan pätevä syy voi olla osallistumisen esteenä. Pääsääntöisesti säädös koskee vaara- tai onnettomuusalueella tai sen läheisyydessä olevia, mutta erityisestä syystä voidaan myös muualla oleskeleva henkilö velvoittaa avustamaan meripelastustoimen tehtävässä. Avustamaan määrätty saa poistua tehtävästään vasta, kun meripelastusjohtaja on antanut siihen luvan.²⁹³ Merilaki velvoittaa aluksen päällikköä antamaan kaikkea apua, mikä on mahdollista ja tarpeellista hädänalaisen pelastamiseksi, kunhan se ei aiheuta vakavaa vaaraa omalle alukselle, laivaväelle tai muille aluksissa oleville.²⁹⁴ Meripelastuslaki velvoittaa kaikkia ihmisiä eikä pelkästään alusten päälliköitä. Vaikka meripelastuslain säännös on soveltamisalaltaan laajempi kuin merilain, tulee merilain säännös sovellettavaksi ristiriitilanteessa. Tämä johtuu siitä, että merilain säännös on erityissäännös.²⁹⁵ Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että alusten päälliköt ovat velvollisia antamaan apua ilman meripelastusjohtajan eri käskyä. Toisin sanoen meripelastuslaki antaa meripelastusjohtajalle toimivallan antaa tarpeellisia käskyjä sotilaallisen järjestelmän ulkopuolisille tahoille meripelastustoimen tehtävien suorittamiseksi²⁹⁶. Merellä vaarassa olevien ihmisten etsimiseksi tai pelastamiseksi meripelastusjohtaja voi määrätä, sen ollessa välttämätöntä, antamaan meripelastustoimen käyttöön aluksia, ilma-aluksia ja muita kulkuneuvoja²⁹⁷. Määräys voi koskea myös muuta kalustoa tai

²⁹⁰ Hätätilanteella tarkoitetaan meripelastuslain (1145/2001) 2 §:n 1 kohdan c alakohdassa tarkoitettua vaaratilannetta, jolloin on ilmeistä, että ihminen on vaarassa merellä ja välittömän avun tarpeessa.

²⁹¹ Valtioneuvoston asetus meripelastuksesta 37 / 17.1.2002, 5 §

²⁹² Valtioneuvoston asetus meripelastuksesta 37 / 17.1.2002, 2 § ja 6 §.

²⁹³ Meripelastuslaki 1145 / 30.11.2001, 10 §, 3 momentti

²⁹⁴ Merilaki 674 / 15.7.1994, 6 luku, 11 §, 1 momentti

²⁹⁵ Hallituksen esitys Eduskunnalle 71/2001 etsintä- ja pelastuspalvelua merellä koskevan vuoden 1979 kansainvälisen yleissopimuksen muutosten hyväksymisestä ja laiksi sen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta sekä meripelastuslaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi, Yksityiskohtaiset perustelut, 2. Lakiehdotuksen perustelut, 2.2. Meripelastuslaki, 10§

²⁹⁶ Hallituksen esitys Eduskunnalle 71/2001 etsintä- ja pelastuspalvelua merellä koskevan vuoden 1979 kansainvälisen yleissopimuksen muutosten hyväksymisestä ja laiksi sen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta sekä meripelastuslaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi, Yksityiskohtaiset perustelut, 2. Lakiehdotuksen perustelut, 2.2. Meripelastuslaki, 10§. Laki Rajavartiolaitoksen hallinnosta 577 / 15.7.2005 6 §:n mukaisesti Rajavartiolaitoksen sisäinen järjestys on sotilaallinen.

²⁹⁷ Meripelastuslaki 1145 / 30.11.2001, 11 §

tarvikkeita²⁹⁸. Käytännössä meripelastusjohtaja voi kyseisten säännösten nojalla määrätä joko yksittäisiä henkilöitä tai esimerkiksi kauppa-aluksen taikka vapaaehtoisen meripelastuspalvelun pelastusaluksen miehistöineen etsintä- ja pelastustehtäviin²⁹⁹.

Etsintä- ja pelastustoiminnan tehokkaan suorittamisen turvaamiseksi ja uusien vaaratilanteiden välttämiseksi voi meripelastusjohtaja tilapäisesti kieltää liikkumisen etsintä- ja pelastusalueen merialueella, jos se on välttämätöntä. Ennen yleisen kulkuväylästä alueen käytön rajoittamista koskevan päätöksen tekemistä meripelastusjohtajan on kuultava toiminta-alueen alusliikennepalvelujärjestelmästä vastaavaa merenkulkuviranomaista. Tämä siitäkin huolimatta vaikka meripelastusjohtajalla on meripelastuslain nojalla päätösvalta asiassa. Päätökset voidaan antaa tarvittaessa myös VTS-keskusten välityksellä. Vastaava pyyntö ilmaluoliikenteen rajoittamiseksi voidaan esittää myös Ilmailulaitokselle. Kyseiset rajoitukset ovat tarpeen sellaisissa tapauksissa, joissa etsintä- ja pelastustoimintaan osallistuu monia, jopa kymmeniä aluksia ja ilma-aluksia. Liikenteen rajoittaminen edesauttaa varsinaisia etsintä- ja pelastustöitä ja vähentää vaaratilanteita.³⁰⁰ Edellä mainitun mukaisesti VTS-viranomainen huolehtii alusliikenteen ohjaamisesta myös erikoistilanteissa.

Puolustusvoimien tehtävä muuna meripelastusviranomaisena on valvoa merialuetta onnettomuus- ja vaaratilanteiden havaitsemiseksi ja paikantamiseksi. Merialueen valvontaa puolustusvoimat tekee alueellisen koskemattomuuden valvontaan liittyen. Lisäksi Puolustusvoimat osallistuu etsintä- ja pelastustoimintaan tarjoamalla käytettäväksi erityisasiantuntemustaan, henkilöstöään ja kalustoaan.³⁰¹ Poliisi ja tullilaitos osallistuvat niin ikään myös etsintä- ja pelastustoimintaan tarjoamalla käytettäväksi niille kuuluvaa henkilöstöä ja kalustoa.³⁰²

²⁹⁸ Tällaisia voivat meripelastuslain mukaan olla myös elintarvikkeet, rakennukset, viesti- ja tietoliikennesyhteudet, viestivälilinet, muu kalusto ja tarvikkeet sekä poltto- ja voiteluaineet.

²⁹⁹ Hallituksen esitys Eduskunnalle 71/2001 etsintä- ja pelastuspalvelua merellä koskevan vuoden 1979 kansainvälisen yleissopimuksen muutosten hyväksymisestä ja laiksi sen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta sekä meripelastuslaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi, Yksityiskohtaiset perustelut, 2. Lakiehdotuksen perustelut, 2.2. Meripelastuslaki, 11§ Lisäksi jokaista merellä liikkuvaa velvoittaa Merioikeusyleissopimuksen 98 artiklan 1 momentti, joka koskee avunantovelvollisuutta:

”1. Jokaisen valtion on velvoitettava sen lippua käyttävän aluksen päällikkö, siinä määrin kuin se on mahdollista vaarantamatta vakavasti alusta, sen miehistöä tai matkustajia:

a) antamaan apua jokaiselle henkilölle, joka tavataan merellä hukkumisvaarassa;

b) rientämään mahdollisimman nopeasti pelastamaan hätään joutuneita henkilöitä, jos hänelle on ilmoitettu heidän avuntarpeestaan, ja avunantoa voidaan kohtuudella häneltä vaatia;

c) yhteentörmäyksen tapahduttua antamaan apua toiselle alukselle, sen miehistölle ja matkustajille sekä, milloin se on mahdollista, ilmoittamaan toiselle alukselle oman aluksensa nimen, rekisteröintisataman ja lähimmän sataman, johon se aikoo poiketa.”

³⁰⁰ Meripelastuslaki 1145 / 30.11.2001, 11 a § (1215 / 19.12.2003), 1 momentti, sekä Hallituksen esitys Eduskunnalle 105 / 2003 meripelastuslain muuttamisesta, Perustelut, 1. Nykytila ja ehdotetut muutokset

³⁰¹ Meripelastuslaki 1145 / 30.11.2001, 4 §, 2 momentti, 6 kohta

³⁰² Meripelastuslaki 1145 / 30.11.2001, 4 §, 2 momentti, 5 kohta

Merenkululaitos hoitaa meripelastukseen liittyvät velvoitteensa alusliikennepalvelun avulla.³⁰³ Merenkululaitoksen tehtävänä, kuten puolustusvoimillakin, on valvoa merialuetta onnettomuus- ja vaaratilanteiden havaitsemiseksi ja paikantamiseksi. Merenkululaitos suorittaa valvontaa alusliikennepalvelun avulla. Lisäksi se osallistuu etsintä- ja pelastustoimintaan tarjoamalla käytettäväksi sille kuuluvaa henkilöstöä ja kalustoa.³⁰⁴ Meriliikenne ohjataan alusliikennepalvelun toimesta siten, ettei se häiritse pelastustapahtumaa. VTS-keskuksilla on hyvät mahdollisuudet tukea meripelastustoimintaa yleisillä kulkuväylillä Suomen vesialueella ja Suomenlahden kansainvälisellä vesialueella.³⁰⁵

6.2 Käytännön toteutus

Meripelastustoimessa on kyse ihmishenkien pelastamiseen liittyvistä toimenpiteistä. Meritilannekuva luo omalta osaltaan perustan toimivalle meripelastusjärjestelmälle, se palvelee tätä päämäärää välillisesti, sillä meritilannekuva mahdollistaa pelastustoimiin osallistuvien viranomaisten tilannetietoisuuden ylläpitämisen. Reaaliaikainen meritilannekuva mahdollistaa hyvän tilannetietoisuuden ylläpitämisen jo ennen onnettomuuksien tapahtumista. Tämä edesauttaa myös ennaltaehkäisevästi onnettomuuksien syntyyn. Jo meripelastustilanteen alkuvaiheesta alkaen meritilannekuva on ensiarvoisen tärkeää, jotta mahdollisimman nopea avunkohdentaminen alueelle on mahdollista. Meripelastustilanteita varten on oma meripelastuksen tietojärjestelmä³⁰⁶, jota käytetään meripelastustilanteissa³⁰⁷. Sen avulla voidaan muun muassa tehdä ajelehtimislaskelmia sekä suunnitella aluksille etsintäalueita ja -muotoja lisäksi niitä voidaan järjestelmällä suunnitella myös helikoptereille ja lentokoneille³⁰⁸.

Havaittaessa merialueella hätäraketti tai vastaava, voidaan meritilannekuvaa käyttäen kartoittaa ne alukset, jotka ovat mahdollisia hädänalaisia aluksia. Tämänkaltainen tilanne lukeutuu yleensä epävarmuus- tai hälytystilanteeksi, jolloin käynnistetään tiedustelutoimet mahdollisen avuntarpeen selvittämiseksi ja ryhdyttävä etsintätoimiin mahdollisen avuntarpeen selvittämiseksi sekä aloittamaan tarpeelliset pelastustoimet. Havaittaessa hätäraketti tai vastaava ei yleensä voida suoraan sanoa, mistä tarkalleen ottaen raketti on laukaistu. Meritilannekuva

³⁰³ Hallituksen esitys Eduskunnalle 33/2005 alusliikennepalvelulaiksi, luku 1.1.

³⁰⁴ Meripelastuslaki 1145 / 30.11.2001, 4 §, 2 momentti, 4 kohta

³⁰⁵ Hallituksen esitys Eduskunnalle 33/2005 alusliikennepalvelulaiksi, luku 1.1.

³⁰⁶ Meripelastuksen tietojärjestelmä pohjautuu rajavartiotoiminnan tietojärjestelmään (RVT-järjestelmä). Meripelastuksen tietojärjestelmästä ei ole yhteyttä MEVAT-järjestelmään. Erillisillä tietokoneilla käytetään TrackNet-järjestelmää, josta on yhteys MEVAT-järjestelmään.

³⁰⁷ Haastattelu: Tom Lundell

³⁰⁸ Haastattelu: Tom Lundell

omalta osaltaan edesauttaa tiedustelemaan mahdollisten hädänalaisten alusten ja siellä olevien ihmisten olinpaikkaa.

Meripelastustapahtumassa meritilannekuva edesauttaa ennen kaikkea tilanteen kokonaishallintaa, koska sen avulla voidaan havaita, mitä aluksia pelastustoimialueen läheisyydessä on ja tilanteenmukaisesti johtaa ja ohjata aluksia. Aluksia voidaan velvoittaa osallistumaan pelastustoimiin tai niitä voidaan ohjata alueelta pois, jos liikenne on liiallista pelastustoimien kannalta. Etsintätilanteessa, jos esimerkiksi henkilö on pudonnut tai hypännyt aluksesta avomerellä veteen, voidaan aluksille antaa tehtäviä etsinnän toteuttamiseksi. Tätä toimintaa edesauttaa edellä mainittu meripelastuksentietojärjestelmä. Etsintätilanteessa varsinkin avomerellä korostuu meritilannekuvan merkitys, jotta voidaan kohdentaa alueella käytettävissä olevien aluksien resurssit tehokkaan etsinnän suorittamiseksi. Meritilannekuvaa voidaan hyödyntää myös tilanteessa, jossa esimerkiksi kontti on pudonnut alukselta mereen ja alueella liikkuvia aluksia voidaan kehottaa tehostamaan tähystystään kontin löytämiseksi.³⁰⁹ Tämänkaltaisiin laajalla alueella suoritettaviin pienen pisteen etsintään meritilannekuva on hyvä apuväline kun sitä käytetään yhdessä meripelastuksen tietojärjestelmän kanssa, sillä meritilannekuvan avulla saadaan käytettyä alueella olevien aluksien etsintäresursseja tehokkaasti. Lähialueiden pintaetsintään meritilannekuva ei kuitenkaan oikein sovellu, sillä siihen huomattavasti käyttökelpoisempi on meripelastuksen tietojärjestelmä. Tämänkaltaisia erikoistilanteita varten on hyvä olla olemassa omat sovellukset, sillä se selkeyttää varsinaista meritilannekuvaa, joka kuitenkin on tarkoitettu ensisijaisesti valvontaan.³¹⁰

Meritilannekuvan käyttötarve pelastustapahtumassa on kuitenkin riippuvainen pelastustapahtuman laadusta ja koosta.³¹¹ Esimerkiksi pieneneen ollessa hädänalaisena veneväylällä käyttötarve meritilannekuvalla on todennäköisesti vähäisempää, kuin kyseisen onnettomuuden sattuessa Helsingin länsisataman sisääntuloväylällä. Pieneneen ollessa meripelastustapahtuman kohteena, meritilannekuvalla saatava informaatio on toki tarvittava, mutta tosiasiallinen tarve ei välttämättä ole niin suuri kuin, meritilannekuvalla saatavan informaation vaikutus pelastustapahtuman kulkuun isommassa meripelastustilanteessa. Jos esimerkiksi 15 metrin huvivene on karilla, niin pelastustoimialueelle kohdennetaan mahdollisimman paljon pelastusvoimaa, kuin tarpeellista on ihmisten pelastamiseksi³¹².

³⁰⁹ Tämänkaltaisen tilanne ei ole meripelastustoimeen kuuluva, mutta se on kuitenkin oleellisesti merenkulunturvallisuuteen liittyvä asia.

³¹⁰ Haastattelu: Tom Lundell

³¹¹ Haastattelu: Tom Lundell

³¹² Haastattelu: Tom Lundell

Meripelastustapahtuman sijoittuessa liikenneherkälle alueelle meritilannekuvalla on suu-
rempi merkitys pelastustapahtuman toteuttamisessa. On ensiarvoisen tärkeää ohjata liikennet-
tä pois pelastusalueelta, jotta vältetään lisävahingoilta. Liikennettä voidaan ohjata tilanteissa,
joissa onnettomuuspaikalle ei tarvita lisääpua. Edellä mainitun mukaisesti alusliikennepalve-
lun tehtävänä on ohjata meriliikennettä siten, ettei se häiritse pelastustapahtumaa. Tärkeää
VTS-alueella ja sen läheisyydessä on, että meripelastuskeskukset ja -lohkokeskukset käyttävät
VTS-keskusta työvälineenään, sillä pelastustapahtuma vaikuttaa helpostikin koko VTS-alueen
liikenteeseen. VTS-keskuksella on kokonaisvaltaisemmat mahdollisuudet liikenteen ohjaami-
seen alueella, sillä VTS-keskus ohjaa liikennettä joka tapauksessa alueella riippumatta meri-
pelastustilanteesta. VTS-keskuksilla on lisäksi valmis kontakti alueella liikkuviin aluksiin, eli
VTS-alueella käytettävä VHF-kanava, jolloin yhteydenotto aluksiin on helpompaa VTS-
keskusten kautta. Näin ollen säästyy aikaa, ettei tarvitse avata yhteyttä aluksen kanssa kana-
van 16 kautta^{313 314}.

Yhteistoimintaa helpottaa, että MRSC³¹⁵ Helsinki toimii Kotka ja Helsinki VTS:n kanssa sa-
moissa tiloissa Helsingin Katajanokalla. Puolestaan MRSC Vaasa toimii yhteisissä tiloissa
Bothnia VTS:n kanssa. Näiden keskusten osalta yhteistyö ja sillä saavutettava synergiaetu on
huomatta verrattaessa tilannetta esimerkiksi siihen, että MRCC³¹⁶ Turku ja Archipelago VTS
ja West Coast VTS toimivat kukin eri tiloissa.³¹⁷

313

Kanava 16 on yleinen kutsu- ja hätäkanava kansainvälisessä meriliikenteessä. Kanavaa 16 tulee
jokaisen merellä liikkujan kuunnella. Kanavalla on sallittu ainoastaan yhteydenotto alukseen ja
sen jälkeen kun on saatu yhteys alukseen, tulee siirtyä toiselle työskentelykanavalle toimittamaan
varsinainen asia. VTS-alueilla on oma kanavansa, jolla alukset ilmoittautuvat VTS-
viranomaiselle ja samaisella kanavalla hoidetaan VTS-alueen liikenteenohjaus (ks. 5.1). Myös
Rajavartioviranomaisilla on omat työskentelykanavansa, mutta tässä tarkoitetaan sitä, että alus on
ollut jo ennen kyseistä tilannetta yhteydessä VTS-viranomaiseen. Tämän kautta VTS-
viranomaisen yhteydenotto alukseen on todennäköisesti nopeampaa, kuin meripelastuskeskuk-
sen.

314

Haastattelu: Matti Aaltonen

315

MRSC, meripelastuslohkokeskus

316

MRCC, meripelastuskeskus

317

Haastattelu: Matti Aaltonen

7. MUUT VALVONTATEHTÄVÄT

7.1 Öljyn ja öljypitoisen seoksen mereen päästäminen

Alusliikenne ja varsinkin öljykuljetusten kasvu on lisääntynyt viime vuosien aikana huomattavasti Itämerellä. Sen myötä on kasvanut myös öljyvahinkojen ja -päästöjen uhka, mutta onneksi suuria öljyonnettomuuksia ei ole Itämerellä tähän mennessä sattunut. Tavallisempia Itämerenpiirissä ovat aluksista aiheutetut tahalliset pilssi- tai muut öljyä sisältävät päästöt.³¹⁸ Rajavartiolaitos sai oikeuden seuraamusmaksun eli öljypäästömaksun³¹⁹ määräämiseen³²⁰ aluksen omistajalle³²¹ tai laivanisännälle³²² aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä annetun lain eli niin sanotun alusjätelain säädösuudistuksen myötä 1. hutikuuta 2006.

Tässä tutkielmassa käsitellään aluksien aiheuttamien öljy-³²³ tai öljypitoisen seoksen³²⁴ päästökiellon rikkomisen valvontatoimenpiteitä, joita edesautetaan meritilannekuvalla. Tässä ei käsitellä esimerkiksi ympäristövahinkojen torjuntatoimenpiteitä, eikä aluksista aiheutuvia muita ympäristöhaittoja³²⁵. Valvontatoimenpiteet suoritetaan pääsääntöisesti satelliitti- ja len-

³¹⁸ Hallituksen esitys Eduskunnalle 77 / 2005 laeiksi aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä annetun lain ja sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta, Yleisperustelut, 1. Johdanto

³¹⁹ Aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä annetun lain 300 / 16.3.1979, 19 f § (22.12.2005/1163) mukaisesti öljypäästömaksun määrää Rajavartiolaitos ja se määrätään maksettavaksi valtiolle. Rajavartiolaitoksessa maksun määräämisestä päättää merivartioston komentaja, apulaiskomentaja tai meritoimiston päällikkö.

³²⁰ 19 b § (22.12.2005/1163), 2 momentti:
”Öljypäästömaksu määrätään luonnolliselle henkilölle tai oikeushenkilölle, joka rikkomuksen tapahtumahetkellä on aluksen omistaja tai laivanisäntä (maksuvelvollinen). Öljypäästömaksua ei voida määrätä aluksen omistajalle, jos tämä osoittaa laivanisännän, joka on käyttänyt alusta omistajan asemesta.” Kyseisen lain 19 c § (22.12.2005/1163), 1 momentin mukaisesti öljypäästömaksu määrätään päästön määrän ja aluksen bruttovetoisuuden perusteella. Lain liitteenä on maksutaulukko, jonka mukaan maksu määräytyy.

³²¹ Aluksen omistaja on aluksen rekisteröity omistaja tai rekisteröinnin puuttuessa se, joka omistaa aluksen. (HE 77 / 2005, yksityiskohtaiset perustelut, 1. Lakiehdotusten perustelut, 1.1. Laki aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä, 19 b §)

³²² Laivanisännän käsitettä ei ole merilaissa määritelty, mutta oikeuskäytännössä ja -kirjallisuudessa on katsottu, että laivanisäntä on se taho, joka varustaa, miehittää ja käyttää alusta merenkulkuun. Laivanisännällä tarkoitetaan siten myös muun muassa aluksen vuokraajaa. Laivanisännän käsite kattaa siis ne tahot, jotka vastaavat aluksen käytöstä merenkulkuun. (HE 77 / 2005, yksityiskohtaiset perustelut, 1. Lakiehdotusten perustelut, 1.1. Laki aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä, 19 b §)

³²³ Aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä annetun lain 300 / 16.3.1979, 2 a §:n mukaisesti öljyllä tarkoitetaan kivennäisöljyä kaikissa muodoissaan, tähän sisältyy raakaöljy, polttoöljy, öljyliete, öljyjäte sekä mukaan luettuna jalostetut tuotteet

³²⁴ Saman lainkohdan mukaisesti öljypitoisella seoksella tarkoitetaan seosta, joka sisältää öljyä.

³²⁵ Alusjätelaissa säädetään myös vaarallisen nestemäisen aineen, käymäläjäteveden ja kiinteän jätteen sekä ilmaa pilaavien aineiden päästämisestä aluksesta veteen sekä ilmaa pilaavien aineiden päästämisestä ilmaan. Kyseistä lakia sovelletaan myös aluksissa käytettävään polttoainee-

tovalvonnalla, mutta meritilannekuvan avulla voidaan selvittää merialueella liikkuvat tai liikkuneet alukset, joista päästö on ollut mahdollinen. Meritilannekuva ei kuitenkaan mahdollista itse öljypäästön havaitsemista. Tutkielman teon aikana on valmisteilla alusjätelain kokonaisuudistus. Lakiuudistuksen tarkoituksena on jakaa alusjätelaki kahteen erilliseen lakiin, joista toinen laki muodostuisi valvonnallisesta puolesta ja toisessa laissa säädettäisiin torjuntatoimenpiteistä³²⁶.

7.1.1 Aiheeseen liittyvä lainsäädäntö

Suomessa on alusjätelaila ja -asetuksella pantu täytäntöön niin sanotut Marpol 73/78 -yleissopimus ja Helsingin sopimus³²⁷. Marpol -yleissopimus on vuonna 1973 alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä tehty yleissopimus ja siihen liittyy oleellisesti myös vuonna 1978 tehty lisäpöytäkirja. Marpol -yleissopimuksen sopimuspuolet ovat sitoutuneet saattamaan voimaan yleissopimuksen ja sen liitteiden määräykset, jotka niitä sitovat. Tämän tavoitteena on ehkäistä meriympäristön pilaantumista vahingollisten aineiden tai sellaisia aineita sisältävien jätteiden mereen päästämistä.³²⁸ Käytännössä sopimuksessa määritetään, mitä on sallittua päästää mereen ja mitä ei. Helsingin sopimuksen sopimuspuolet ovat sitoutuneet ryhtymään kukin erikseen tai yhdessä kaikkiin asianmukaisiin lainsäädännöllisiin, hallinnollisiin ja muihin tarpeellisiin toimenpiteisiin pilaantumisen ehkäisemiseksi ja lopettamiseksi. Tällä on tarkoitus edistää Itämeren alueen ekologista palautumista ja sen ekologisen tasapainon säilyttämistä.³²⁹ Öljypäästömaksu osaltaan edesauttaa myös näitä tavoitteita.

Öljyn tai öljypitoisen seoksen päästäminen aluksesta³³⁰ veteen on Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä kiellettyä. Suomalaisesta aluksesta on myös Suomen aluevesien ja talous-

seen. Näitä ei kuitenkaan käsitellä tässä tutkimuksessa, koska niiden valvonta kuuluu pääsääntöisesti ympäristöviranomaisille ja tässä on tarkoitus käsitellä Rajavartiolaitokselle kuuluvan maksuseuraamuksen liittyvää toteennäyttöä meritilannekuvan avulla.

326

Haastattelu: Tom Lundell

327

Hallituksen esitys Eduskunnalle 77 / 2005 laeiksi aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä annetun lain ja sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta, 2. Nyykytila, 2.1. Lainsäädäntö

328

Vuoden 1973 kansainvälinen yleissopimus aluksista aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemisestä, sekä siihen liittyvä vuoden 1978 pöytäkirja (SopS 51 / 1983), vuoden 1973 -yleissopimuksen 1 artikla, 1 kohta

329

Vuoden 1992 Itämeren alueen merellisen ympäristön suojelua koskeva yleissopimus (SopS 2 / 2000), 3 artikla, 1 kohta

330

Laki aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä 300 / 16.3.1979, 2 a §:ssä määritellään myös aluksen käsite. 1 kohdan mukaan sanotussa laissa tarkoitetaan aluksella jokaista vesikulkuneuvoa, mukaan luettuina kantosiipialukset, ilmatyynyalukset, vedenalaiset alukset ja kelluvat alukset sekä kiinteät ja kelluvat alustat. Alusjätelaisissa määritellään erikseen myös öljysäiliöaluksen, kemikaalisäiliöaluksen, huvialuksen ja kalastusaluksen käsitteet. Öljypäästömaksu voidaan määrätä siis kaiken tyyppisille aluksille, kuten huviveneille, rahtialuksille ja öljysäiliöaluksille. Alustyyppillä ei ole merkitystä maksun edellytyksiä harkittaessa. (HE 77 / 2005,

vyöhykkeen ulkopuolella pääsääntöisesti kiellettyä kyseisten aineiden päästäminen mereen³³¹. Poikkeuksen kieltoihin muodostaa Marpol -yleissopimuksen mukaiset määräykset, sekä alusjätelain mukaiset poikkeukset.³³²

Öljypäästömaksu voidaan määrätä alusjätelaissa tarkoitetun öljyn tai öljypitoisen seoksen päästökiellon rikkomisesta sisäisillä aluevesillä, aluemerellä tai Suomen talousvyöhykkeellä. Seuraamusmaksua ei määrätä, jos päästöä pidetään määrältään tai vaikutukseltaan vähäisenä³³³. Poikkeuksen muodostaa ulkomaalainen alus, joka ollessaan kauttakulussa Suomen talo-

yksityiskohtaiset perustelut, 1. Lakiehdotusten perustelut, 1.1. Laki aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä)

³³¹ Laki aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä 300 / 16.3.1979, 2 luku öljy, 10 §, 1-2 momentti (26.11.2004/1064). Alusjätelain 2 a §:n 7 kohdan mukaan Suomen vesialueella tarkoitetaan sisäisiä aluevesiä, aluemerta ja sisävesialuetta, täten öljypäästömaksu on alueellisesti rajattu koskemaan Suomen sisäisiä aluevesiä, aluemerta sekä Suomen talousvyöhykettä. Mainittu alueellinen rajaus koskee myös suomalaisia aluksia. (HE 77 / 2005, yksityiskohtaiset perustelut, 1. Lakiehdotusten perustelut, 1.1. Laki aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä, 19 b §)

³³² Laki aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä 300 / 16.3.1979, 2 luku öljy, 10 §, 1-2 momentti (26.11.2004/1064), sekä Hallituksen esitys Eduskunnalle (53 / 2004) laiksi Suomen talousvyöhykkeestä ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi, Yksityiskohtaiset perustelut, 1. Lakiehdotusten perustelut, 1.7. laki aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä, sekä Hallituksen esitys Eduskunnalle 77 / 2005 laeiksi aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä annetun lain ja sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta, Yksityiskohtaiset perustelut, 1. Lakiehdotusten perustelut, 1.1. Laki aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä.

Lisäksi Valtioneuvoston asetus 635 / 28.6.1993 aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä ("alusjäteasetus") 2 luku, 3 § (17.5.2000/435) mukaan päästökielto ei koske Marpol 73/78 -yleissopimuksen I liitteessä esitetyllä tavalla käsitellyn pilssiveden päästämistä veteen, kun alus on vähintään neljän meripeninkulman etäisyydellä lähimmästä maasta.

Poikkeuksen muodostaa myös alusjätelain 11 §:

"Mitä 10 §:ssä on säädetty, ei koske öljyn tai öljypitoisen seoksen veteen päästämistä, jos:

1) päästäminen on tarpeen aluksen turvallisuuden varmistamiseksi tai ihmishengen pelastamiseksi; 2) öljyn veteen pääseminen aiheutuu aluksen tai sen varusteiden vahingoittumisesta ja kaikkiin kohtuullisiin toimenpiteisiin on ryhdytty vahingoittumisen jälkeen; tai 3) kysymys on sellaisten öljypitoisten aineiden veteen päästämistä, joita käytetään pilaantumisen aiheuttaman vahingon vähentämiseksi ja asianomainen öljyvahinkojen torjuntaviranomainen on kussakin yksittäistapauksessa päättänyt aineen käytöstä.

Mitä 1 momentin 2 kohdassa on säädetty, ei koske tapauksia, joissa laivanisännän tai aluksen päällikön aikomuksena on ollut aiheuttaa vahinko tai hän on toiminut huolimattomasti tietäen, että vahinko todennäköisesti seuraisi."

Öljypäästömaksu voidaan siis määrätä tilanteissa, joissa öljypäästön aiheuttua aluksen tai sen varusteiden vahingoittumisesta laivanisäntä tai aluksen päällikkö on joko tahallisesti aiheuttanut vahingon tai toiminut huolimattomasti tietoisena siitä, että öljyvahinko todennäköisesti seuraisi. Öljypäästömaksu voidaan määrätä myös, kun kaikkiin kohtuullisiin toimenpiteisiin ei ole ryhdytty öljypäästön aiheuttua aluksen tai sen varusteiden vahingoittumisesta.

Öljypäästömaksun soveltamisala poikkeaa alusjätelain soveltamisalasta, sillä alusjätelaissa tarkoitettu öljyn päästökielto koskee Suomen vesialuetta ja Suomen talousvyöhykettä. Katsottaessa asiaa ympäristönäkökohdista öljypäästömaksun kohdentamisen intressit ovat selkeämmin sisäisillä aluevesillä, aluemerellä ja Suomen talousvyöhykkeellä tapahtuneissa päästöissä. Sääntelyn lähtökohtana näin ollen on ollut, ettei öljypäästömaksu koske sisävesialuetta. Myöhemmin saattaa kuitenkin tulla harkittavaksi öljypäästömaksujärjestelmän ulottaminen sisävesialueelle, ennen muuta Saimaan syväväylälle. (HE 77 / 2005, yleisperustelut, 3. esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset, 3.2. keskeiset ehdotukset, lain soveltamisala)

³³³ HE 77 / 2005, yksityiskohtaiset perustelut, 1. Lakiehdotusten perustelut, 1.1. Laki aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä, 19 b §:n mukaisesti vähäisillä päästöillä tarkoitetaan määrältään pieniä ja vaikutuksiltaan vähäisiä päästöjä ja asian arvioiminen jää viime kädessä käytännön arvioinnin varaan.

usvyöhykkeellä on rikkonut päästökieltoa³³⁴. Tällöin öljypäästömaksu määrätään vain, jos päästöstä aiheutuu Suomen rantaviivalle tai siihen liittyville eduille, taikka Suomen aluemerren tai talousvyöhykkeen luonnonvaroilta huomattavaa vahinkoa tai sen vaaraa.³³⁵ Öljyn leviäminen voi olla nopeaa muun muassa epäsuotuisten sääolosuhteiden vallitessa. Esimerkiksi merivirtojen tai tuulen suunnan vuoksi uhaksi voi muodostua öljyn ajautuminen rantaan, vaikka öljypäästö olisi tapahtunut talousvyöhykkeellä. Tällöin voidaan katsoa, että lainkohdassa tarkoitetut huomattavan vahingon tai sen vaaran edellytykset täyttyvät.³³⁶

Öljypäästömaksun määrittämiseksi voidaan ryhtyä toimenpiteisiin, joita ovat muun muassa tietojen vaatiminen alukselta³³⁷, aluksen tarkastaminen³³⁸ ja aluksen pysäyttäminen³³⁹ 340.

³³⁴ Poikkeuksen muodostavat myös alusjätelain 19 b §:n mukaisesti poliisin, tullin, puolustusvoimien eikä Rajavartiolaitoksen alukset. Näihin ei sovelleta öljypäästömaksu -säännöksiä.

³³⁵ Laki aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä 300 / 16.3.1979, 2 a luku (22.12.2005/1163) Öljypäästömaksu, 19 b § (22.12.2005/1163), 1 momentti. Merioikeusyleissopimuksen 230 artiklan mukaisesti meriympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi, vähentämiseksi ja valvomiseksi tarkoitettujen kansallisten lakien ja määräysten tai sovellettavien kansainvälisten sääntöjen ja säännösten rikkomisesta, johon ulkomaiset alukset ovat syyllistyneet aluemerren ulkopuolella, voidaan tuomita vain sakkorangaistuksiin. Ulkomaisen aluksen syyllistyessä aluemerellä kyseisiin tekoihin voidaan tuomita myös ankarampia rangaistuksia, jos kysymyksessä on vakava ja tahallinen pilaaminen. Säädös on myös merioikeusyleissopimuksen mukainen koskien rantavaltion lainkäyttövaltaa aluevesien jatkeeksi perustetulla talousvyöhykkeellä. Aihealueeseen liittyy myös Merensuojelulaki 1415 / 29.12.1994, joka kieltää Suomen kansalaisten ja suomalaisten yhteisöjen, alusten, ilma-alusten ja avomeriyksiköiden merta pilaavat toimet merellä kaikkialla Suomen talousvyöhykkeen ulkopuolella.

³³⁶ Hallituksen esitys Eduskunnalle 77 / 2005 laeiksi aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä annetun lain ja sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta, yksityiskohtaiset perustelut, 1. Laki ehdotusten perustelut, 1.1. Laki aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä, 19 b §

³³⁷ Laki aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä 300 / 16.3.1979, 5 a § (24.6.1999/433 v. 2000), 2 momentin (26.11.2004/1064) ja 5 momentin (26.11.2004/1064) mukaisesti alusturvallisuuden valvontaviranomainen (Merenkulkulaitoksen alusturvallisuusasioita hoitavan yksikön päällikkö ja hänen määräämä virkamies), poliisi ja rajavirtioviranomainen voivat vaatia alukselta tietoja, kun on perusteltua syytä epäillä, että Suomen aluemerellä tai talousvyöhykkeellä purjehtivalta ulkomaiselta alukselta on Suomen talousvyöhykkeellä tai aluemerellä rikottu alusjätelakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä. Alukselta voidaan vaatia tietoja aluksesta, aluksen rekisteröintisatama, satamasta, jossa alus on viimeksi käynyt ja satama jonne se on matkalla, sekä muita tietoja sen toteamiseksi, onko säännöksiä rikottu.

³³⁸ Laki aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä 300 / 16.3.1979, 5 § (24.6.1999/433 v. 2000), 2 momentin ja 5 a § (24.6.1999/433 v. 2000), 1 momentin mukaisesti alusturvallisuuden valvontaviranomaisella, poliisilla ja rajavirtioviranomaisella on oikeus tapahtuneiden päästöjen selvittämiseksi suorittaa suomalaisella aluksella muita tarkastuksia, kuten ottaa näytteitä vedessä havaitun öljyn tai muun vahingollisen aineen alkuperän selvittämiseksi. Sama koskee ulkomaista alusta sen ollessa satamassa tai ankkurissa Suomen vesialueella tai sen purjehtiessa Suomen vesialueella. Suomen aluemerellä purjehtivan ulkomaalaisen aluksen osalta kuitenkin sillä edellytyksellä, että on perusteltua syytä epäillä, että ulkomainen alus on ollessaan Suomen aluemerellä aiheuttanut päästöjä. 5 a § 3 momentin (26.11.2004/1064) mukaisesti alusturvallisuuden valvontaviranomaisella, rajavirtioviranomaisella ja poliisilla oikeus on tarkastaa alus, kun on perusteltua syytä epäillä, että Suomen aluemerellä tai talousvyöhykkeellä purjehtivalta ulkomaiselta alukselta on Suomen talousvyöhykkeellä tai aluemerellä rikottu alusjätelakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä. Tarkastusoikeutta edellyttää, että säännösten rikkomisesta seuraa huomattava päästö, joka aiheuttaa merkittävää meriympäristön pilaantumista tai sen vaaraa, ja alus on kieltäytynyt antamasta tietoja tai aluksen antamat tiedot ovat selvästi ristiriidassa tosiasiallisen tilanteen kanssa ja olosuhteet muutoin antavat aiheutta tarkastukseen. 5 b § 2 momentin (26.11.2004/1064) mukaisesti ulkomaisen aluksen tarkastus tulee rajoittaa sellaisten todistusten ja muiden asiakirjojen tarkastamiseen, joita alukselta Suomea sitovien kansainvälisten sopimusten mukaan vaaditaan, tai aluksen muiden vastaavien asiakirjojen tarkastamiseen. Tar-

Kuitenkin tässä on noudatettava, mitä vieraan valtion omistaman aluksen tai sota-aluksen oikeudellisesta asemasta on kansainvälisissä sopimuksissa määrätty³⁴¹. Kaikki edellä mainitut toimenpiteet pitää kuitenkin suorittaa siten, että niistä ei aiheudu alukselle tarpeetonta viivytystä³⁴². Vaikka kyseisissä tutkimuksissa ilmeni, että ulkomainen alus on rikkonut alusjäte-

kemman aluksen tarkastuksen saa suorittaa vasta edellä mainitun tarkastuksen jälkeen ja silloinkin vain, jos on perusteltua syytä epäillä, että aluksen tai sen varusteiden kunto poikkeaa olennaisesti asiakirjojen tiedoista tai asiakirjojen tiedot eivät riitä vahvistamaan tai todentamaan epäiltyä säännösten rikkomista taikka aluksessa ei ole voimassa olevia vaadittavia todistuksia tai asiakirjoja. 5 a. § 5 momentin mukaisesti toimenpiteet voidaan kohdistaa myös sellaiseen Suomen talousvyöhykkeellä purjehtivaan ulkomaiseen alukseen, jolta epäillään rikotaan tätä lakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä Suomen aluemerellä..

339

Laki aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä 300 / 16.3.1979, 5 a § (24.6.1999/433 v. 2000), 4 momentin (26.11.2004/1064) ja 5 momentin (26.11.2004/1064) mukaisesti alusturvallisuuden valvontaviranomainen, poliisi ja rajavartiolaitosviranomaiset voivat pysäyttää Suomen aluemerellä tai talousvyöhykkeellä purjehtivan ulkomaisen aluksen, jos on ilmeistä, että alukselta on Suomen talousvyöhykkeellä tai aluemerellä rikottu alusjätelakia ja sen nojalla annettuja säännöksiä. Päätöstä tulee aiheutua tällöin Suomen rantaviivalle tai siihen liittyville eduille taikka Suomen alumeren tai talousvyöhykkeen luonnonvaroilta huomattavaa vahinkoa tai sen vaaraa. Kyseiset momentit perustuvat merioikeusyleissopimuksen 220 artiklan 3, 5 ja 6 kappaleeseen. Alusjätelain 5 b § (24.6.1999/433 v. 2000) , 4 momentin (26.11.2004/1064) mukaisesti meriympäristölle aiheutuessa kohtuutonta vahingonvaaraa siitä, että Suomen talousvyöhykkeellä pysäytetty alus jatkaa matkaansa, alusturvallisuuden valvontaviranomainen voi kieltää matkan jatkamisen tai asettaa matkan jatkamisen ehdoksi, että alus siirretään lähimmälle sopivalle korjaustelakalle. Päätöksestä on kuitenkin ilmoitettava viipymättä ilmoitettava aluksen lippuvaltiolle ja tuotava ilmi päätös, jonka perusteella matkan jatkaminen on kielletty tai tehty ehdolliseksi.

340

Laki aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä 300 / 16.3.1979, 2 a luku (22.12.2005/1163), 19 g § (22.12.2005/1163), 1 momentti, sekä Hallituksen esitys Eduskunnalle (53 / 2004) laiksi Suomen talousvyöhykkeestä ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi, Yksityiskohtaiset perustelut, 1. Lakiehdotusten perustelut, 1.7. laki aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä. Alusjätelain 19 i §:n (22.12.2005/1163) sekä HE 77 / 2005 yksityiskohtaisten perusteluiden mukaisesti viranomaisen on annettava Rajavartiolaitokselle öljypäästömaksua koskevan tehtävän suorittamiseksi sellaista tarpeellista virka-apua, jonka antamiseen asianomainen viranomaisen on toimivaltainen. Esimerkiksi kun poliisin, tullin tai puolustusvoimien alus on lähimpänä laittomasta öljypäästöstä epäiltyä alusta, virka-apua saatetaan tarvita esimerkiksi myös aluksen pysäyttämiseksi tai vakuuden saamiseksi.

341

Laki aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä 300 / 16.3.1979, 32 §, sekä Hallituksen esitys Eduskunnalle 53 / 2004 laiksi Suomen talousvyöhykkeestä ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi, Yksityiskohtaiset perustelut, 1. Lakiehdotusten perustelut, 1.7. laki aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä.

Marpol 73/78 -yleissopimuksen 3 artiklassa on määritelty yleissopimuksen soveltamisala. Alusjätelain 32 §:ää on sovellettava öljypäästömaksuasioissa ja se on Marpol 73/78 -yleissopimuksen mukainen. Marpol 73/78 -yleissopimuksen 3 artiklan 3 kappale:

”3. Tätä yleissopimusta ei sovelleta sota-aluksiin, sotalaivaston apualuksiin tai muihin aluksiin, jotka ovat valtion omistuksessa tai käytössä ja joita sillä hetkellä käytetään vain valtion muihin kuin kaupallisiin tarkoituksiin. Jokaisen sopimuspuolen tulee kuitenkin varmistaa ryhtymällä asianmukaisesti toimenpiteisiin, jotka eivät vaikeuta tai huononna sen omistuksessa tai käytössä olevien alusten toimintaa tai toimintakykyä, että sellaiset alukset toimivat, mikäli kohtuullista ja mahdollista, tämän yleissopimuksen edellyttämällä tavalla. ”

Lisäksi merioikeusyleissopimuksen 236 artiklan mukaan yleissopimuksen määräyksiä meriympäristön suojelusta ja säilyttämisestä ei sovelleta sota-aluksiin, apualuksiin tai muihin 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 alusten toimintaa tai toimintamahdollisuuksia, huolehtia siitä, että tällaiset alukset toimivat merioikeusyleissopimuksen mukaisesti, siinä määrin kuin on kohtuullista ja tarkoituksenmukaista.

342

Laki aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä 300 / 16.3.1979, 5 b § (24.6.1999/433 v. 2000), 1 momentti

lakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä, on sen annettava jatkaa matkaansa viipymättä³⁴³.

Ulkomaisen aluksen matkan jatkamiselle asetetuista ehdoista on ilmoitettava aluksen lippuvaltiolle viipymättä³⁴⁴.

Tapahtuneesta rikkomuksesta on oltava selvää objektiivista³⁴⁵ näyttöä³⁴⁶. Maksun määräävän viranomaisen täytyy osoittaa että päästö peräisin asianomaisesta aluksesta. Tämä voidaan saada lento- tai muulla valvonnalla, alukselta vaadittujen tietojen perusteella tai aluksen tarkastuksen yhteydessä. Oikeudellisten edellytysten täytyessä, viranomainen määrää rikkomuksesta maksun.³⁴⁷

7.1.2 Käytäntö

Viranomaisen tehtävänä on selvittää, onko päästössä kysymys alusjätelaissa tai -asetuksessa säädetystä poikkeustilanteesta tai onko päästö sellainen, jota voidaan pitää vähäisenä.³⁴⁸ Havainto mahdollisesta laittomasta öljy- tai öljypitoisen seoksen päästöstä voidaan saada satel-

³⁴³ Laki aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä 300 / 16.3.1979, 5 b § (24.6.1999/433 v. 2000), 3 momentti (26.11.2004/1064) Poislukien tilanteet, joissa meriympäristölle aiheutuu kohtuutonta vahingonvaaraa siitä, että pysäytetyn aluksen annetaan jatkaa matkaansa (5 b §, 4 momentti 26.11.2004/1064). 5 c § (26.11.2004/1064) 1 momentin mukaisesti matkan jatkamisen ehdoksi voidaan määrätä, että aluksen puolesta on asetettava riittävä vakuus mahdollisen korvausvelvollisuuden täyttämiseksi.

³⁴⁴ aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä 300 / 16.3.1979, 5 c § (26.11.2004/1064), 3 momentti

³⁴⁵ Maksuvelvollisuuden perusteena käytetään objektiivista vastuuta, joten maksuvelvollisuuden syntyminen ei edellytä sen selvittämistä, toimiko joku aluksella tahallisesti tai tuottamuksellisesti. (HE 77 / 2005, 1. Lakiehdotusten perustelut, 1.1. Laki aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä, 19 b §.)

³⁴⁶ Hallituksen esitys Eduskunnalle 77 / 2005 laeiksi aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä annetun lain ja sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta, yksityiskohtaiset perustelut, 1. Lakiehdotusten perustelut, 1.1. Laki aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä, 19 b §. Objektiivinen näyttö perustuu merioikeusyleissopimuksen 220 artiklan 6 kappaleeseen: ”6. Kun on selviä objektiivisia todisteita siitä, että valtion talousvyöhykkeellä tai aluemerellä purjehtiva alus on tehnyt talousvyöhykkeellä 3 kappaleessa mainitun rikkomuksen, josta rantavaltion rantaviivalle tai tähän liittyville eduille tai sen aluemereren tai talousvyöhykkeen luonnonvaroille aiheutuu huomattavaa vahinkoa tai sen vaaraa, valtio voi, jos todisteet antavat aiheutta eikä 7 osaston määräyksistä muuta johdu, ryhtyä lainsäädäntönsä mukaisesti oikeudellisiin toimenpiteisiin, muun muassa pidättää aluksen.”

³⁴⁷ Hallituksen esitys Eduskunnalle 77 / 2005 laeiksi aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä annetun lain ja sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta, yksityiskohtaiset perustelut, 1. Lakiehdotusten perustelut, 1.1. Laki aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä, 19 b §

³⁴⁸ Hallituksen esitys Eduskunnalle 77 / 2005 laeiksi aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä annetun lain ja sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta, yleisperustelut, 3. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset, 3.2. Keskeiset ehdotukset, Maksun määräämisperuste ja päästöjen selvittäminen. Alusjätelain 2 a luku (22.12.2005/1163), 19 d §:n (22.12.2005/1163) mukaisesti maksuvelvollisen on osoitettava, että maksun määrääminen olisi sellaisen hätä- tai onnettomuustilanteen taikka muun tämänkaltaisen syyn takia ilmeisen kohtuutonta.

liittikuvista³⁴⁹, kauppa-alukselta, yksityiseltä ihmiseltä, valvontalentokoneelta tai -helikopterilta, yhteistyöviranomaiselta, muulta ilma-alukselta tai muusta mahdollisesta tietolähteestä³⁵⁰. Näytön hankkiminen tapahtuu yleisimmin lentovalvonnan yhteydessä, jossa käytetään apuvälineinä sivukulmatutkaa (SLAR-tutka), IR/UV -skanneria, videokameraa sekä valokuvauslaitetta. Näiden apuvälineiden sekä kokoneiden havainnoitsijoiden näköhavaintojen perusteella voidaan riittävän varmasti osoittaa, että aluksesta on päässyt mereen öljyä tai öljypitoista seosta.³⁵¹

Meritilannekuvaa voidaan käyttää esitutkintamateriaalina öljypäästöjen selvittämisessä siten, että siitä voidaan selvittää jälkikäteen yksittäisten alusten liikkeitä³⁵². Havaittaessa päästö voidaan meritilannekuvasta selvittää, mikä alus on mahdollinen päästökiellonrikkooja. Käytännössä meritilannekuvaa voidaan käyttää mahdollisten päästökiellonrikkoojen ja epätodennäköisten rikkojen väliseen seulontaan. Mahdollisia päästökiellon rikkojen lukumäärää voidaan vähentää esimerkiksi siten, että itä-länsisuunnassa olevaa pitkää päästövanaa ei todennäköisesti ole päästänyt pohjois-eteläsuunnassa liikkunut alus. Kuten edellä on mainittu, meritilannekuvan avulla voidaan osoittaa, että alus on ollut todennäköisellä päästön tapahtumapaikalla oletettuna ajankohtana ja siten voidaan täydentää rikkomukseen liittyvää esitutkintaa.³⁵³ Käytännössä kuitenkin öljypäästön³⁵⁴ yhdistäminen tiettyyn alukseen voi olla erittäin haastavaa. On erittäin vaikeata toteennäyttää, että tietty alus on syyllistynyt laittomaan päästöön, jos alueella on vilkas meriliikenne ja päästöistä on kulunut useita tunteja ennen kuin se havaitaan.

Laittomien päästöjen valvontaa helpottaisi entisestään, jos meritilannekuvaan sisällytettäisiin luvussa 4.3 käsitelty toiminto, joka varoittaisi tietyistä aluksista³⁵⁵. Eli järjestelmä varoittaa automaattisesti siihen informaation pohjautuen, joka sillä on käytettävissä, jos tietty alus tulee määrätylle etäisyydelle Suomen talousvyöhykkeestä. Tämänkaltainen toiminto voitetaan

³⁴⁹ Euroopan Meriturvallisuuksivirasto (EMSA) suorittaa öljypäästöjen seuranta satelliittikuvien avulla. (Suomen ympäristökeskus, tiedote 15.1.2008 (Julkaistu), <http://www.ymparisto.fi/default.asp?contentid=263344&lan=fi&clan=fi>, viitattu 20.1.2008)

³⁵⁰ Haastattelu: Tom Lundell.

³⁵¹ Hallituksen esitys Eduskunnalle 77 / 2005 laeiksi aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä annetun lain ja sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta, yleisperustelut, 3. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset, 3.2. Keskeiset ehdotukset, Maksun määräämisperuste ja päästöjen selvittäminen. Rajavartiolaitos

³⁵² Selvittämistä edesauttaa myös GOFREP ja siihen sisältyvä liikenteen seurantajärjestelmä.

³⁵³ Haastattelu: Tom Lundell. Suomen ympäristökeskus, tiedote 15.1.2008 (Julkaistu), <http://www.ymparisto.fi/default.asp?contentid=263344&lan=fi&clan=fi>, viitattu 20.1.2008, Tutkittavaksi vuonna 2007 Rajavartiolaitokselle tuli 13 alusjätelain piiriin kuuluvaa alusöljypäästöä, joista 11 tutkintaa saatettiin päätökseen. Öljypäästömaksun Rajavartiolaitos määräsi neljässä tapauksessa. Yhteensä vuonna 2007 maksuja määrättiin 42 780 euroa, päästömaksut olivat suuruudeltaan 8 556-12 834 euroa. Vuonna 2006 tutkittavia tapauksia oli 23 ja maksuja määrättiin 11, yhteensä 96 255 euroa.

³⁵⁴ Tässä tarkoitetaan myös öljypitoista päästöä.

³⁵⁵ Haastattelu: Tom Lundell

asettaa aluksille, jotka ovat syyllistyneet laittomiin päästöihin aikaisemmin Suomen talousvyöhykkeellä tai aluevesillä tai muiden valtioiden valvonta-alueilla. Toiminto mahdollistaa meritilannekuvan käyttäjän huomio kohdistamisen epäilyttäviin aluksiin ja siten tehostamaan epäilyttävien alusten valvontaa. Tämänkaltaisella varoitustoiminnolla reagointiaikaa mahdollisiin laittomiin päästöihin saataisiin pienennettyä.

7.2 Talousvyöhykkeen valvonta

7.2.1 Aiheeseen liittyvä lainsäädäntö

Rajavartiolaitoksen tehtävänä on valvoa talousvyöhykkeellä hyödyntämisoikeutta ja meritieteellistä tutkimusta³⁵⁶. Talousvyöhykkeellä tapahtuvaan toimintaan, jonka tarkoituksena on merenpohjan ja sen sisustan luonnonvarojen hyödyntäminen³⁵⁷ tarvitaan valtioneuvoston erikseen myöntämä suostumus. Suostumus tarvitaan myös suoritettaessa sellaista tutkimusta, joka tähtää luonnonvarojen hyödyntämiseen sekä muuhun sellaiseen toimintaan talousvyöhykkeellä, jonka tarkoituksena on vyöhykkeen taloudellinen hyödyntäminen.³⁵⁸ Meritieteelliseen tutkimukseen, joka ei ole kalastukseen, metsästyksen, luonnonsuojeluun tai hyödyntämisoikeuteen liittyvää, on tehtävä ilmoitus kauppa- ja teollisuusministeriölle³⁵⁹. Rajavartiolaitoksella on oikeus määrätä välittömästi lopetettavaksi toiminta, jota harjoitetaan ilman valtioneuvoston suostumusta tai kauppa- ja teollisuusministeriölle tehtyä ilmoitusta. Lisäksi oikeus koskee

³⁵⁶ Laki Suomen talousvyöhykkeestä 1058 / 26.11.2004, 6 luku, 19 §, 1 momentti. Lisäksi Rajavartiolaitoksen tehtävänä on valvoa talousvyöhykkeelle rakentamista.

³⁵⁷ Laki Suomen talousvyöhykkeestä 1058 / 26.11.2004, 3 luku, 6 §, 2 momentin mukaisia luonnonvaroja ovat: ”merenpohjan ja sen sisustan kaivoskivennäisiä, kiviaineksia ja muita elottomia esiintymiä sekä pohjalajeihin kuuluvia kasveja ja eläimiä, jotka ovat pyynti-ikäisinä joko liikkumattomina merenpohjassa tai sen sisustassa taikka jotka kykenevät liikkumaan vain ollessaan jatkuvassa kiinteässä kosketuksessa merenpohjaan tai sen sisustaan.” Tämä on merioikeusyleis-sopimuksen 77 artikla 4 kohdan mukainen: ”Tämän osan tarkoittamat luonnonvarat käsittävät merenpohjan ja sen sisustan mineraalivarat ja muut elottomat luonnonvarat sekä pohjalajeihin kuuluvat elävät organismit eli organismit, jotka ovat pyynti-ikäisinä joko liikkumattomina merenpohjassa tai sen sisustassa tai kyvyttömiä liikkumaan muuten kuin ollessaan jatkuvasti kiinteässä kosketuksessa merenpohjaan tai sen sisustaan.”

³⁵⁸ Laki Suomen talousvyöhykkeestä 1058 / 26.11.2004, 3 luku, 6 §, 1 momentti, sekä Hallituksen esitys Eduskunnalle (53 / 2004) laiksi Suomen talousvyöhykkeestä ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi, Yksityiskohtaiset perustelut, 1. Lakiehdotusten perustelut, 1.1. Laki Suomen talousvyöhykkeestä

³⁵⁹ Laki Suomen talousvyöhykkeestä 1058 / 26.11.2004, 4 luku, 8 § ja 2 luku 4 § ja 3 luku 6 §. Hallituksen esityksen mukaisesti meritieteellisellä tutkimuksella tarkoitetaan sellaista mereen kohdistuvaa tutkimustoimintaa, jolla pyritään meriympäristöä, sen muutoksia sekä meren, jään ja ilmakehän välistä vuorovaikutusta koskevan tiedon lisäämiseen.

Hallituksen esityksen mukaisesti meritieteellisestä tutkimuksesta ei ole kyse myös silloin, kun tutkimushanke vaikuttaa suoraan elollisten tai elottomien luonnonvarojen hyödyntämiseen tai siihen tähtäävään tutkimukseen esimerkiksi siten, että tutkimushankkeen tulokset ovat merkityksellisiä elollisten tai elottomien luonnonvarojen hyödyntämisen tai siihen tähtäävän tutkimuksen kannalta. Meritieteellistä tutkimusta ei myöskään ole tutkimushanke, joka sisältää merenpohjan porausta, räjähteiden käyttöä, haitallisten aineiden päästämistä meriympäristöön.

toimintaa, jota jatketaan vastoin meritieteellisen tutkimuksen keskeyttämisestä tai lopettamisesta tehtyä päätöstä.³⁶⁰

7.2.2 Käytäntö

Talousvyöhykkeen hyödyntämisoikeuden ja meritieteellisen tutkimuksen valvonta meritilannekuvan avustuksella on lähinnä alusten liiketekijöiden tarkastelua. Havaittaessa meritilannekuvassa paikallaan olevia tai pienillä liiketekijöillä epämääräisesti liikkuvia aluksia voidaan alueelle kohdentaa lisää valvontaa. Valvontaa voidaan kohdistaa myös jo siinä vaiheessa, kun merellä liikkuva tutkimusalue on meritilannekuvassa tunnistettu tutkimusalueksi³⁶¹. Itämeren alueella operoivat tutkimusalueet tunnetaan hyvin ja niiden toiminnan valvominen on siten suhteellisen helppoa.

Samankaltaista valvontaa suoritetaan myös hyödyntämisoikeuden valvontaan. Kuten edellä mainittiin merenpohjan ja sen sisustan luonnonvarojen hyödyntämiseen tarvitaan erikseen myönnettävä suostumus. Käytännössä edellä mainitun kaltainen hyödyntäminen suuntautuu pinta-alueesta tai vastaavasta merenpohjaan. Tämänkaltaista toimintaa on havaittavissa yleisvalvonnalla³⁶², jolla tarkkaillaan yleistä merellä tapahtuvaa toimintaa ja aluksien liikkeitä merialueilla. Jos meritilannekuvasta havaitaan alusten kinemaattisen tarkastelun pohjalta jotain epäilyttävää aluksen toiminnassa, voidaan meritilannekuvaan liittyvällä kameravalvontajärjestelmällä tarkastaa, suorittaako alus esimerkiksi kaivauksia tai vastaavaa toimintaa talousvyöhykkeellä.³⁶³ Havaittaessa epäilyttävää toimintaa voidaan alueelle kohdentaa lisää valvontaa, kuten lähettää paikalle Rajavartiolaitoksen vartiolaiva.

7.3 Hylkyvalvonta

Tässä alaluvussa käsitellään hylkyjä, jotka kuuluvat muinaismuistolain säännösten piiriin sekä M/S Estonian hylkyä. Alle sata vuotta vanhoihin hylkyihin ei sovelleta muinaismuistolain säännöksiä, vaan ne kuuluvat pääsääntöisesti merilain ja asian vakavuuden vaatiessa hautaus-toimilain säännösten piiriin. Omistusoikeudellisesti alle sata vuotta sitten uponnut hylky kuu-

³⁶⁰ Laki Suomen talousvyöhykkeestä 1058 / 26.11.2004, 3 luku, 19 §, 2 momentti. Saman lain 3 luku, 6 §, 4 momentin mukaisesti valvontaviranomaisen on viipymättä ilmoitettava kauppa- ja teollisuusministeriölle havaitsemastaan rikkomuksesta.

³⁶¹ Haastattelu: Olli Soininen

³⁶² Yleisvalvonnalla tarkoitan valvontaa, jota viranomaiset yleisesti suorittavat. Yleisvalvonta ei kohdistu tietyn rikkomuksen tai tietyn osa-alueen valvontaan, vaan valvontaa kohdistetaan, jos havaitaan meritilannekuvalla tai muulla keinoin jotain epäilyttävää.

³⁶³ Haastattelu: Tom Lundell

luu omistajalleen, ellei omistaja ole hylännyt sitä. Yksityisomaisuuden piiriin kuuluvien hylkyjen valvonta kuuluu periaatteessa hylyn omistajalle, eivätkä suoranaisesti METO-viranomaisten tehtäviin.³⁶⁴

7.3.1 Aiheeseen liittyvä lainsäädäntö

Muinaismuistolaissa säädetään kiinteistä muinaisjäänöksistä, irtaimista muinaisesineistä, sekä laivalöydöistä. Muinaismuistolakia sovelletaan Suomen alueella, eli valtakunnan maa- ja merirajojen, sekä aluemerren ulkorajan sisäpuolella olevilla maa- ja vesialueilla³⁶⁵. Keskeinen periaate muinaismuistolaissa on, että muinaisjäänökset ovat kansallisuusomaisuutta. Ne täytyy kulttuuri- ja tutkimusarvonsa vuoksi säilyttää tuleville sukupolville.³⁶⁶

Muinaismuistolain mukaan merestä tai vesistöstä tavattu sellaisen laivan tai muun aluksen hylky, jonka uppoamisesta voidaan olettaa olevan vähintään sata vuotta, tai tällaisen hylyn osa, on rauhoitettu³⁶⁷. Hylkyyn ja sen osaan sovelletaan soveltuvin osin kiinteisiin muinaisjäänöksiin sovellettavia säädöksiä³⁶⁸. Ilman muinaismuistolain nojalla annettua lupaa kiinteää muinaismuistoa ei saa kaivaa, peittää, muuttaa, vahingoittaa, poistaa tai muuten kajota siihen³⁶⁹. Tätä säädestä sovelletaan myös hylkyyn tai sen osaan³⁷⁰.

Hylky tai sen osa kuuluu valtiolle, jos ulkoisten olosuhteiden perusteella on ilmeistä, että omistaja on hylännyt sen³⁷¹. Valtiolle kuuluvat lunastuksetta myös esineet, jotka tavataan tä-

³⁶⁴ Aihealue on ongelmallinen, sillä merilaissakaan ei suoranaisesti säädetä uponneiden alusten oikeudellisesta asemasta. Tähän ei myöskään ole otettu kantaa kansainvälisissä meripelastusta koskevilla sopimuksissa. Lisäksi tutkija on keskustellut aiheesta työnohjaajan OTL Kari Takamaan, sekä teemahaastattelussa rajaturvallisuusasiantuntija komentajakapteeni Tom Lundellin kanssa.

³⁶⁵ Hallituksen esitys Eduskunnalle 80 / 2002 laiksi muinaismuistolain 20 §:n muuttamisesta, Perustelut, 1. Nykytila, 1.1. Lainsäädäntö ja käytäntö

³⁶⁶ Hallituksen esitys Eduskunnalle 80 / 2002 laiksi muinaismuistolain 20 §:n muuttamisesta, Perustelut, 1. Nykytila, 1.1. Lainsäädäntö ja käytäntö

³⁶⁷ Muinaismuistolaki 295 / 17.6.1963, 3 luku, 20 §, 1 momentti (941 / 15.11.2002). Suomen vesialueilla sijaitsevat muinaismuistoksi luettavat hylt on luetteloitu Suomen merimuseon ylläpitämässä vedenalaislöytöjen rekisterissä. Rekisteri koostuu hylkylöydöistä, vedenalaisista rakenteista, irtolöydöistä ja muista kohteista. Tiedostossa on yli 1000 hylkytietoa, joista noin 700 on muinaismuistolain nojalla rauhoitettua vedenalaista kohdetta. Suomen vesialueella on siis monta sataa yli sata vuotta vanhaa laivahylkyä tai sellaisen osaa, jonka uppoamisaika ja -paikka tiedetään, lisäksi on useita satoja vanhoja hylkyjä, joiden uppoamisaikaa ei tarkemmin tiedetä. (HE 80 / 2002)

³⁶⁸ Muinaismuistolaki 295 / 17.6.1963, 3 luku, 20 §, 1 momentti (941 / 15.11.2002)

³⁶⁹ Muinaismuistolaki 295 / 17.6.1963, 1 luku, 1 §, 2 momentti

³⁷⁰ Hallituksen esitys Eduskunnalle 80 / 2002 laiksi muinaismuistolain 20 §:n muuttamisesta, Perustelut, 1. Nykytila, 1.1. Lainsäädäntö ja käytäntö

³⁷¹ Muinaismuistolaki 295 / 17.6.1963, 3 luku, 20 §, 2 momentti (941 / 15.11.2002), Tämä koskee siis yli sata vuotta vanhoja hylkyjä. Ennen vuoden 2002 muinaismuistolain säännösuudistusta muinaismuistoiksi luettavien hylkyjen omistusoikeus ei ollut yksiselitteinen, koska laissa ei suo-

män kaltaisista hyllyistä tai ovat ilmeisesti sellaisesta peräisin. Niihin sovelletaan irtaimista muinaisesineistä annettuja säädöksiä.³⁷² Toisin sanoen yksityisellä henkilöllä ei ole itsenäistä oikeutta kajoa rauhoitettuun laivahylkyyn ilman museoviraston lupaa³⁷³.

Rajavartiolaitos suorittaa muiden viranomaisten lisäksi laivalöytöjen ja niitä koskevien säännösten noudattamisen valvontaa³⁷⁴. Rajavartiolaitos on käytännössä ainoa sisäisen turvallisuuden viranomainen, joka kykenee tosiasiallisesti valvomaan hylkyjen koskemattomuutta³⁷⁵. Rikoslaisissa on säädetty hyllyn tai sen osan purkamisesta, hävittämisestä ja turmelemisesta. Sen mukaan rakennussuojelurikoksesta tuomitaan se, joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta purkaa, hävittää tai turmelee muinaismuistolaissa tarkoitettua kiinteän muinaisjäänneksen taikka aluksen hyllyn tai sen osan ilman laissa edellytettyä lupaa tai lupaehtojen vastaisesti³⁷⁶. Muinaismuistolain vastaisesti toimiva syyllistyy muinaismuistorikkomukseen.

Suomi, Viro ja Ruotsi ovat tehneet 23.2.1995 valtiosopimuksen, jolla halutaan suojella syyskuussa vuonna 1994 uponneen M/S Estonian onnettomuuden uhrien leposijaa kaikilta häiritseviltä toimilta. Sopimuksella kehoitetaan yleisöä ja kaikkia muita valtioita osoittamaan asianmukaista kunnioitusta Estonian sijaintipaikkaa kohtaan nyt ja tulevaisuudessa.³⁷⁷

Sopimuksessa on sovittu että M/S Estonian hylkyä ja sitä ympäröivää aluetta pidetään onnettomuuden uhrien viimeisenä leposijana, ja sellaisena sille on osoitettava asianmukaista kunnioitusta³⁷⁸. Sopimuksessa ympäröivä alue on määritetty kulmapisteinä ja ne ovat annettu koordinaattipisteinä sopimuksen 2 artiklassa. Lisäksi sopimuksessa sovitaan, ettei M/S Estonian hylkyä nosteta. Sopimusosapuolet sitoutuvat kansallisin lainsäädäntötoimin kriminalisoimaan

raan säädetty, että muinaismuistoksi luettava hylky kuuluu valtiolle. Tämän kaltainen omistusoikeuskiista oli aiheellinen vuonna 1771 Nauvon saaristossa uponneen Vrouw Marian hyllyn löytymisen yhteydessä vuonna 1999. Hyllyn löytymisen yhteydessä viitattiin juurikin siihen, ettei silloinen laki ollut yksiselitteinen hylynomistusoikeuden osalta. Silloin jo katsottiin muinaismuistolain rajoittavan niitä oikeuksia, joita muinaismuiston löytäjällä olisi muutoin esineeseen. Esimerkiksi myrskyn vuoksi irtipäässeisiin vesialuksiin, jotka eivät ole muinaismuistoja, sovelletaan löytötavaralakia. (HE (80 / 2002)

³⁷² Muinaismuistolaki 295 / 17.6.1963, 3 luku, 20 §, 3 momentti

³⁷³ Hallituksen esitys Eduskunnalle 80 / 2002 laiksi muinaismuistolain 20 §:n muuttamisesta, Perustelut, 1. Nykytila, 1.2. Nykytilan arviointi

³⁷⁴ Muinaismuistolaki 295 / 17.6.1963, 3 luku, 20 §, 5 momentti (592 / 15.7.2005), Hylkyjen ja muiden vedenalaisten muinaisjäänneksen suojeluun liittyvät asiat kuuluvat pääasiassa museovirastossa Suomen merimuseolle.

³⁷⁵ Hallituksen esitys Eduskunnalle 6 / 2005 Rajavartiolaitosta ja rajavyöhykettä koskevan lainsäädännön uudistamiseksi, Yksityiskohtaiset perustelut, 1.16. Muinaismuistolaki

³⁷⁶ Rikoslaki 39 / 19.12.1889, 48 luku (578 / 21.4.1995) 6 §, 2 momentti, sekä Hallituksen esitys Eduskunnalle 80 / 2002 laiksi muinaismuistolain 20 §:n muuttamisesta, Perustelut, 1. Nykytila, 1.1. Lainsäädäntö ja käytäntö

³⁷⁷ Suomen Tasavallan, Viron Tasavallan Ja Ruotsin Kuningaskunnan Välinen Sopimus M/S Estoniasta 23.2.1995 (SopS 48/1995), joka on voimaansaattettu Suomessa asetuksella 49 / 1995

³⁷⁸ Suomen Tasavallan, Viron Tasavallan Ja Ruotsin Kuningaskunnan Välinen Sopimus M/S Estoniasta (SopS 48/1995), 1 artikla

kaikki toimenpiteet, jotka häiritsevät viimeisen leposijan rauhaa. Erityisesti sukeltaminen tai muut toimet uhrien tai omaisuuden nostamiseksi hylystä tai merenpohjasta ovat kiellettyjä. Sopimusosapuoli voi kuitenkin ryhtyä toimenpiteisiin, jonka tarkoituksena on hyllyn peittäminen tai hylystä aiheutuvan meriympäristön pilaantumisen estäminen.³⁷⁹ Jokainen sopimuksen osapuoli on velvollinen antamaan tietoja toiselle, jos on vireillä tai meneillään toimia, jotka ovat kriminalisoituja sopimuksen mukaisesti ja niihin osallistuu kyseisen sopimuspuolen lipun alla purjehtiva alus³⁸⁰.

Sopimukseen on tehty vuonna 1996 lisäpöytäkirja, jossa sovitaan, että sopimukseen hyllyn suojelemisesta voivat liittyä halutessaan kaikki valtiot³⁸¹. Sopimuksen ovat allekirjoittaneet kaikki Itämerenalueen valtiot, pois lukien Saksa. Myös Iso-Britannia on osapuolena sopimuksessa.³⁸² Tämä tarkoittaa sitä, että sopimusosapuolten lipun alla purjehtivat alukset ja kansalaiset ovat velvollisia noudattamaan sopimusta.

7.3.2 Käytäntö

Hylkyvalvontaa voidaan suorittaa meritilannekuvan avulla siten, että meritilannekuvaan saadaan valituksi taso, johon hylkyjen paikat ovat merkittyinä. Taso voidaan pitää valittuna jatkuvasti tai sitä voidaan käyttää tarvittaessa. Havaittaessa liikettä hylkyjen sijaintipaikoilla voidaan alueelle kohdistaa lisää valvontaa esimerkiksi tarkastamalla alue kameravalvonnalla.³⁸³ Jos kameravalvonnasta ei saada riittävää informaatiota, alueelle voidaan tarvittaessa lähettää puolustusvoimien tai Rajavartiolaitoksen yksikkö tarkastamaan kohteet.

Hylkyjen sijaintialueet katetaan tutka- ja kameravalvonnalla, mutta käytännössä hylkyvalvonta on suhteellisen haastavaa. Hylkyihin kohdistuva toiminta on yleensä harrastussukelluksen kaltaista toimintaa, joka tapahtuu pienveneillä.³⁸⁴ Pienien kohteiden havaitseminen meritilannekuvaan liittyvällä tutkavalvonnalla voi olla vaikeata, johtuen siitä että pienveneet voivat olla erittäin huonosti tutkassa näkyviä kohteita. Käytännössä valvonta kohdistuu epäilyttäviin kohteisiin, jotka esimerkiksi ovat paikoillaan tai pienillä liiketekijöillä hyllyn läheisyydessä³⁸⁵.

³⁷⁹ Suomen Tasavallan, Viron Tasavallan Ja Ruotsin Kuningaskunnan Välinen Sopimus M/S Estoniasta (SopS 48/1995), 3-4 artikla

³⁸⁰ Suomen Tasavallan, Viron Tasavallan Ja Ruotsin Kuningaskunnan Välinen Sopimus M/S Estoniasta (SopS 48/1995), 5 artikla

³⁸¹ Viron, Suomen ja Ruotsin välillä M/S Estoniasta tehdyn sopimuksen lisäpöytäkirja 23.4.1996, joka on voimaansaatettu Suomessa asetuksella 46 / 1996

³⁸² Sopimuksen viitetiedot, viitattu 31.12.2007.

³⁸³ Haastattelu: Tom Lundell, sekä Haastattelu: Olli Soininen

³⁸⁴ Haastattelu: Tom Lundell

³⁸⁵ Sama

Esimerkiksi hylkyvalvonta on haasteellista veneilykauden aikana, jolloin huviveneilijöiden määrä on suhteellisen korkea ja todellisten epäilyttävien kohteiden havaitseminen muun liikenteen joukosta on vaikeata.

M/S Estonian hylkyä ympäröivä merialue³⁸⁶ valvotaan pääsääntöisesti tutkavalvonnalla³⁸⁷. Aluetta valvotaan kuten muitakin hylkykohteita, eli alueelle kohdennetaan lisää valvontaa, mikäli siellä havaitaan epäilyttävää toimintaa. Käytännössä edellä mainittua pienveneiden valvontaongelmaa ei Estonian hylyn osalta ole, sillä se sijaitsee avomerellä. Alueelle kohdistuva mahdollinen luvaton toiminta tapahtuu todennäköisesti suuremmilla aluksilla kuin pienveneillä. Luvattomaan toimintaan puuttuminen hylyn läheisyydessä voi olla ongelmallinen, sillä hylky sijaitsee Suomen talousvyöhykkeellä kansainvälisellä merialueella.³⁸⁸ Kuten edellä on mainittu, talousvyöhykkeellä vallitsee aavaan mereen verrattava merenkulun vapaus. Aavaan meren vapauksiin liittyen aavalla merellä vallitsee lippuvaltion laki, eli vain lippuvaltion viranomaiset voivat puuttua aavalla merellä purjehtivaan alukseen³⁸⁹. Sopimus M/S Estonias- ta ja siihen myöhemmin tehty lisäpöytäkirja velvoittavat niiden valtioiden alla purjehtivia aluksia ja kansalaisia, jotka ovat sopimusosapuolina sopimuksessa. Jos alueella havaitaan luvattonta toimintaa, muun kuin suomalaisen aluksen toimesta, tulee viranomaisten ilmoittaa asiasta aluksen lippuvaltiolle, joka päättää alukseen kohdistuvista toimenpiteistä. Sopimusosapuolena olevat valtiot ovat sitoutuneet puuttumaan luvattomaan toimintaan, mutta sopimus ei velvoita niitä valtioita, jotka eivät ole osapuolina sopimuksessa. Eli viranomaisilla ei ole toimivaltuuksia puuttua sellaisen aluksen luvattomaan toimintaan, jonka lippuvaltio ei ole sopimusosapuolena sopimuksessa, jos lippuvaltio ei halua toimintaan puuttua.

³⁸⁶ Aluetta kutsutaan Suomen, Viron ja Ruotsin välisessä valtiosopimuksessa viimeisen leposijan muodostavaksi alueeksi.

³⁸⁷ Haastattelu: Olli Soininen, sekä Haastattelu: Tom Lundell

³⁸⁸ Haastattelu: Tom Lundell

³⁸⁹ Hakapää, s.344. Tämä on kuitenkin pääsääntö, johon on poikkeuksia. Ks. kappale 2.4 ja Hakapää, s. 344 - 345.

III LOPPUPÄÄTELMÄT

8. YHTEENVETO JA JOHTOPÄÄTÖKSET

8.1 Meritilannekuvan soveltuvuus lainsäädännön asettamien tehtävien täyttämässä

Tutkimuksen pääongelmana oli: *Miten meritilannekuva soveltuu lainsäädännön asettamien tehtävien täyttämiseen?* Tämä pääongelma jaettiin kahteen osa-alueeseen, jotka olivat tutkielman lähtötilanteessa tutkielman kohteina: lainsäädännön asettamat tehtävät, joiden täyttämiseen on mahdollista käyttää meritilannekuvaa ja sen soveltuvuus niiden täyttämiseksi. Tutkielmassa päädyttiin käsittelemään seitsemää lainsäädännön asettamaa tehtävää, joiden täyttämiseen on mahdollista käyttää meritilannekuvaa apuvälineenä. Näitä ovat: alue- ja rajavalvonta, alusliikennepalvelu, meripelastus, öljyn- ja öljypitoisen seoksen mereen päästämisen ja talousvyöhykkeen- ja hylkyjen valvonta.

Tutkielmassa käsitellyt ja yllä mainitut lakisäätteiset tehtävät ovat oikeudellisten lähteiden tarkastelun tulos. Näiden perusteella laadittiin sekä kysymyksiä, että teemoja teemahaastatteluiden rungoksi. Tutkielmaa varten on haastateltu kolmea asiantuntijaa, mikä on suhteellisen pieni otos. Haastatellut henkilöt edustavat kuitenkin ehdotonta asiantuntijuutta tutkielman aiheeseen. Pieni otos on huomioitu tutkielman teossa siten, että haastateltavat henkilöt tosiasiallisesti edustavat sekä aihealueen asiantuntemusta että kutakin eri viranomaista. Pieni otos on myös sallittu, johtuen siitä, että tutkielma on soveltuvien osin laadullinen. Tutkimuksen laadulliseen osa-alueeseen, eli meritilannekuvan soveltuvuuden arvioimiseksi, käytettiin lähteinä kyseisiä teemahaastatteluja.

Meritilannekuvaa muodostetaan Merellisten yhteistoimintaviranomaisten (METO-viranomaisten) yhteistyönä. Tämä on ainutlaatuinen järjestely, jossa kolmen eri ministeriön alaiset viranomaiset tekevät näinkin tiivistä yhteistyötä keskenään. Yhteistyön laajuus on jominaa myös osoittamaan meritilannekuvalla hoidettavien tehtävien moninaisuuden. METO-viranomaisilla on yhteisiä ja oman toimialansa tehtäviä, joita meritilannekuvan avulla hoidetaan. Yhtenä yhdistävänä tekijänä kaikilla kolmella viranomaisella on se, että ne ovat aluevalvontaviranomaisia, joiden tehtävänä on valvoa Suomen alueellista koskemattomuutta.

Voidaan sanoa, että alue- eli merivalvonnan suorittamiseen meritilannekuva on päätyövälina. Aluevalvonnan päämääränä aluevesi- ja merirajalla on ulkomaalaisten valtionalusten tekemien alueellisen koskemattomuuden rikkomuksien ja loukkausten ehkäiseminen, paljastaminen ja selvittäminen. Yksinkertaistettuna tämä tarkoittaa meritilannekuvan ylläpitämistä siten, että kaikki aluevesi- ja merirajan läheisyydessä, sekä aluevesillämme liikkuvat alukset ovat tunnistettuina meritilannekuvassa. Lisäksi aluevalvontaviranomaisen tulee olla varma meritilannekuvan antaman informaation oikeellisuudesta siten, että jokainen merellä liikkuva alus on sama, kuin miksi se on meritilannekuvaan tunnistettukin. Tällöin on varmuus siitä, että mahdollisiin uhkaaviin tilanteisiin voidaan puuttua ajoissa ja näin taata Suomen alueellinen koskemattomuus.

Rajavartiolaitoksen merialueilla suorittamiin raja- ja tullivalvonnan tehtäviin meritilannekuva muodostaa omalta osaltaan perustan. Rajavartiolaitoksella on METO-viranomaisista kaikkein laajin tehtäväkenttä, johon meritilannekuvan antamaa informaatiota rauhan aikana tarvitaan. Meritilannekuva mahdollistaa yleisvalvonnan suorittamisen siten, että valvontaa voidaan tehostaa ja kohdentaa tarvittaessa. Oman haasteensa meritilannekuvalla suoritettavaan valvontaan tuo myös se, että informaatio on hetkittäin jopa liiallistakin. Rajavartiolaitoksen valvonnan kohteina ovat ennen kaikkea epäilyttävät kohteet, niiden havaitseminen ja seuraaminen jo hyvissä ajoin. Tämä auttaa ennaltaehkäisemään myös kohteista mahdollisesti aiheutuvia haittoja. Rajavartiolaitoksen ja puolustusvoimien toimintaa edesauttaa hyvän valvontakyvyn osoittaminen. Tämä ennalta ehkäisee muun muassa laittomiin toimiin ryhtymistä merialueillamme ja niiden läheisyydessä, sekä osoittaa itsenäiseltä valtiolta edellytettävän suvereniteetin valvonnan kykyä.

Alusliikennepalvelun tehtävinä olevien tiedotuksien, navigointiavun ja alusliikenteen järjestyksen takaamiseksi meritilannekuva on ehdottoman tärkeä. VTS-alueella olevista muista aluksista tiedottamisen voidaan sanoa olevan VTS-keskuksen meritilannekuvan avulla antama peruspalvelu. Tämä sekä muut edellä mainitut VTS-keskusten antamat pääpalvelut edesauttavat merialueiden turvallisuutta. Merialueiden turvallisuutta omalta osaltaan nostaa VTS-viranomaisilla alusliikennepalvelulain nojalla käytettävissään olevat monipuoliset toimivaltuudet, joita tarvittaessa voidaan käyttää takaamaan merenkulunturvallisuus merialueilla. Nykyisellä meritilannekuvalla VTS-keskukset pystyvät rannikon alueella antamaan kaikkia VTS-keskuksilta edellytettäviä palveluja.

Toimiva meripelastusjärjestelmä vaatii jatkuvaa meritilannekuvan ylläpitämistä, jotta voidaan taata tehokas pelastustoiminta meripelastustilanteissa. Jatkuva valvonta ja liikenteen seura-

minen, niin Rajavartiolaitoksen, Merenkululaitoksen ja puolustusvoimien toimesta ennaltaehkäisee onnettomuuksien syntyä ja siten parantaa merialueiden turvallisuutta. Jokainen METO-viranomainen voi tarvittaessa ottaa yhteyttä alukseen, jos se havaitsee onnettomuus- tai vaaratilanteen syntymisen mahdolliseksi. Meripelastustoimen osalta voidaan todeta meritilannekuvan soveltuvan niihin tarpeisiin, joihin sitä käytetään. Tarkoituksenmukaista ei ole tehdä meritilannekuvasta kaiken kattavaa järjestelmää, sillä erikoistilanteita varten on hyvä olla omat sovelluksensa. Meritilannekuva auttaa meripelastustilanteiden kokonaishallinnassa, jotta käytettävissä olevat resurssit voidaan kohdentaa tarkoituksenmukaisesti. Lisäksi pelastustoimien suorittamista edesauttaa liikenteen ohjaaminen pois pelastusalueelta ja siten myös pelastustilanteissa syntyviä lisävahinkoja saadaan ennaltaehkäistyä.

Ölly- ja öljypitoisen seoksen päästökiellon rikkomisen valvonta suoritetaan pääsääntöisesti muilla valvontakeinoilla kuin meritilannekuvalla, sillä meritilannekuva ei tällä hetkellä mahdollista ympäristörikkomusten havaitsemista. Öljy- ja öljypitoisen seoksen päästökiellon rikkomisen valvontajärjestelmä on muilta osin kattava ja sitä voidaan täydentää meritilannekuvan antamalla informaatiolla. Mahdollisuus seuraamusmaksun määräämiseen edistää omalta osaltaan Itämeren alueen ekologista palautumista ja sen ekologisen tasapainon säilyttämistä.

Meritilannekuva mahdollistaa talousvyöhykkeen valvonnan yleisvalvonnan ohessa, sillä havaittaessa epäilyttävää toimintaa voidaan alueelle kohdentaa lisää valvontaa. Talousvyöhykkeen hyödyntämisoikeuden ja meritieteellisen tutkimuksen valvonta meritilannekuvan avustuksella on lähinnä alusten liiketekijöiden tarkastelua, sillä tämänkaltaista toimintaa on usein toimintaa, jossa alus joutuu olemaan paikallaan, sen liiketekijät ovat hyvin pieniä tai se kulkee tehden tietynlaista kuviota. Toiminta on yleensä poikkeavaa suhteessa muuhun liikenteeseen, ja siten se erottuu meritilannekuvassa.

Samankaltainen valvonta pätee myös meritilannekuvalla suoritettavaan hylkyvalvontaan. Meritilannekuvasta saatavan indikaation perusteella voidaan hylkyjen sijaintialueille kohdentaa lisää valvontaa tai liikkuvia yksiköitä voidaan käyttää alueiden tarkastamiseen. M/S Estonian hylkyä ympäröivää merialuetta voidaan näin ollen myös valvoa meritilannekuvan avustuksella.

Meritilannekuvan käyttöarvo esi- ja onnettomuustutkimusmateriaalina erinäisten jälkikäteen tehtävien tapahtumien selvittämisessä on ensiarvoista. Järjestelmästä jälkikäteen saatavaa informaatiota voidaan hyödyntää monessa eri asiassa. Esimerkiksi meritilannekuvaa voidaan hyödyntää alueloukkausten ja muiden rikoksien todentamisessa, sekä öljypäästökiellonrikko-

jien selvittämisessä meritilannekuva täydentää muilla keinoin hankittua näyttöä. Lisäksi se edesauttaa onnettomuuteen johtaneiden syiden selvittämisessä.

Tutkielman pohjalta keskeisimmät esiin nousseet kehitettävät osa-alueet ovat:

Tutkimuksen perusteella voidaan todeta, että alusten automaattiseen tunnistus- eli AIS-järjestelmään tulee kehittää kansainväliset vaatimukset, joilla edesautetaan laitteiden oikeanlaista käyttöä ja asentamista. Nykyiset vaatimukset laitteille eivät ole kattavia, sillä laitteen vääränlaista käyttöä ei ole sanktioitu. Tämä kuitenkin vaatii sen, että asiaan puututaan kansainvälisessä merenkulkujärjestössä. IMO:n kautta on mahdollista saada säädettyä kaikkia valtioita velvoittavat vaatimukset.

Tutkielmassa havaittiin tarpeelliseksi saada kattavampaa informaatiota pienistä kohteista, kuten huviveneistä. Pienistä kohteista saadaan nykyisellä meritilannekuvalla informaatiota, mutta valvontaa edesauttaa se, että meritilannekuvan avulla voidaan seurata pieniä kohteita jo niiden lähtömaasta alkaen. Tähän yhtenä keinona voi olla tutkielmassa mainittu Suomenlahden ympärysvaltioiden valvontaviranomaisten yhteinen meritilannekuva, joka perustuisi tutkavalvontaan. Täten pienet kohteet pysyvät jatkuvasti seurannassa. Yhtenä keinona informaation lisäämiseksi on myös tutkijan näkemykseen mukaan pienille aluksille suunnattu oma AIS-järjestelmää vastaava tunnistusjärjestelmä, jos alukset liikennöivät kansainvälisessä liikenteessä.

Pienien kohteiden osalta meritilannekuvassa, omilla merialueillamme, ei pääsääntöisesti ole ongelmana informaation vähäisyys, vaan sitä on tarjolla hyvinkin paljon. Järjestelmä tuottaa paljon informaatiota, mutta sen omaksuminen sitoo liikaa meritilannekuvan käyttäjiä. Esimerkiksi kesäisin, jolloin huviveneiden määrä merialuilla on suuri, voi meritilannekuvasta saatava informaatio olla liiallista. Oleellisen informaation poimiminen voi olla haastavaa, sillä kaikki maalit eivät ole Rajavartiolaitoksen tai puolustusvoimien mielenkiinnon kohteina. Järjestelmää ollaankin kehittämässä siihen suuntaan, että se analysoi enemmän automaattisesti informaatiota. Tällöin meritilannekuvan käyttäjät pystyvät keskittymään enemmän mielenkiintoisiin kohteisiin, eikä järjestelmän tuottaman informaation analysoimiseen.

Epäilyttävien kohteiden ja pienien kohteiden valvontaa edesauttaa entuudestaan erinäiset maalien suodatusvaihtoehdot. Meritilannekuvan erilaisten suodatusten käyttöä näytettävien kohteiden osalta, kuten esimerkiksi isojen maalien tai ei-epäilyttävien kohteiden poissuodatusta, tulee kehittää käytettävämmäksi. Tämä helpottaa epäilyttävien tai pienten alusten valvontaa,

sillä merialue voidaan tarkastaa nopeasti mahdollisten epäilyttävien kohteiden osalta. Vastaavasti pienien kohteiden osalta tämä edesauttaa huomattavasti esimerkiksi kesäaikaan suoritettavaa valvontaa, kun meritilannekuvan antama informaatio ei muodostu liialliseksi. Toimintoa tulee kehittää kuitenkin enemmän automaattiseen toimintaan, sillä nykyään joudutaan manuaalisesti syöttämään tietoja aluksista, minkä perusteella suodatus tapahtuu. Tämä on kuitenkin työlästä ja vie meritilannekuvan käyttäjien aikaresursseja. Toimintoja on tästä syystä ryhdytty kehittämään automaattisempaan suuntaan. Järjestelmää on tarkoitus kehittää suuntaan, jossa se keräämänsä informaation pohjalta tekee luokituksen, jonka pohjalta voidaan valita maalien suodatettavuus. Täten meritilannekuvan käyttäjä pystyy paremmin keskittymään ainoastaan poikkeavien ja epäilyttävien kohteiden valvontaan.

Vastaavasti myös tutkielmassa käsitelty epäilyttäville kohteille asetettava varoitustoiminto vaatii kehittämistä. Toiminnon kehittäminen järjestelmän automaattiseen analyysiin pohjautuvaksi parantaa sen käytettävyyttä huomattavasti. Täten myös operaattorit ja meritilannekuvan käyttäjät voivat keskittyä paremmin valvontaan. Toiminto edesauttaa muun muassa öljypäästöjen ja epäilyttävien kohteiden valvontaa.³⁹⁰

Meritilannekuva tukee puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen suorittaman valvontatoiminnan keskittämistä, sillä meritilannekuvan avulla voidaan yhdestä keskuksesta suorittaa laajan alueen valvontaa. Tämä palvelee myös liikkuvien yksiköiden johtamista. Meritilannekuva mahdollistaa myös nykymuotoisen ja keskitetyn VTS-keskusten toiminnan, kuten tutkielmassa aiemmin on tullut esiin, että MRSC Vaasa ja Bothnia VTS toimivat samoissa tiloissa. Helsingissä taas MRSC Helsinki ja Suomenlahden meriliikennekeskus³⁹¹ toimivat samoissa tiloissa. Toimitilojen yhteiskäytön lisäämisestä mainittiin jo ainakin vuonna 1994 Merelliset toiminnot -työryhmän työryhmämietinnössä, joka käsitteli valtion merellisten viranomaistoimintojen edelleen kehittämistä ja organisaatioiden keventämistä. Yhteisillä toimitiloilla säästetään sekä kustannussäästöjä, että huomattavaa synergiaetua. Teemahaastattelussa Meriliikenteen ohjaus-toiminnon johtaja Matti Aaltonen toi esiin, että yhteisistä toimitiloista saadut kokemukset ovat olleet erittäin positiivisia³⁹². Hän toi esiin myös, että Länsi-Suomen VTS-keskukset tulevat keskittää yhteen VTS-keskukseen ja kaikkien VTS-keskusten osalta tulee tehdä mahdolliseksi ristiinkäyttö eri keskuksien välillä³⁹³. Tämänlainen ristiinkäyttö on esimerkiksi meripelastuksen johtokeskusten osalta käytössä. Pohdittavaksi nousee Merellisten

³⁹⁰ Tätä tulee omalta osaltaan parantamaan myös SafeSeaNet-tiedonsiirtojärjestelmä, joka on Euroopan unionin meriliikenteenseurantajärjestelmä, joka on tarkoitus ottaa käyttöön vuoden 2009 alusta.

³⁹¹ Suomenlahden meriliikennekeskuksessa sijaitsevat GOFREP:n Helsinki Traffic, Kotka VTS ja Helsinki VTS.

³⁹² Haastattelu: Matti Aaltonen

³⁹³ Haastattelu: Matti Aaltonen

toimijoiden keskustointojen kokonaisvaltaisempi keskittäminen, ei pelkästään Rajavar-
tiolaitoksen ja Merenkululaitoksen osalta. Kaikkien kolmen viranomaisen yhteisellä ”Merel-
liset toimijat -keskuksella” todennäköisesti saavutetaan sekä kustannussäästöjä että tehok-
kaampaa viranomaistoimintaa, joka varmasti palvelee myös organisaatorakenteen kevene-
mistä.

Meritilannekuvan kehitettävissä osa-alueissa voidaan todeta yksi yhteinen tekijä, joka tuli
myös kaikissa teemahaastatteluissa esiin: järjestelmää tulee kehittää yhä automaattisemmaksi.
Järjestelmän tulee analysoida enemmän informaatiota, jotta operaattorit ja meritilannekuvan
käyttäjät voivat keskittyä poikkeavien tilanteiden valvontaan. Täten päästään rutiinien val-
vonnasta poikkeavien tilanteiden valvontaan.

Puhuttaessa meritilannekuvasta ja sen tuottamasta informaatiosta, tulee kuitenkin muistaa,
ettei se ole viranomaisen ainoa työväline käsiteltyjen lakisääteisten tehtävien hoitamiseksi.
Meritilannekuva on ennen kaikkea työväline, jolla helpotetaan Merellisten toimijoiden infor-
maatiotarpeen täyttymistä. Tutkielman pohjalta voidaan todeta, että meritilannekuva palvelee
nykyisessä muodossaan lainsäädännön METO-viranomaisille asettamien tehtävien täyttämi-
seksi vaadittavaa informaatiotarvetta. Meritilannekuvan jatkuva kehitystoiminta on välttämä-
töntä, jotta sen korkeatasoinen laatu voidaan taata tulevaisuudessakin.

8.2 Jatkotutkimusmahdollisuudet

Tulevaisuudessa mielenkiintoiseksi valvottavaksi kohteeksi Itämeren alueella, ja ennen kaik-
kea Suomen talousvyöhykkeellä nousee rakennettava maakaasuputkilinja. Itämeren pohjaan
on tarkoitus rakentaa Venäjän Viipurista Saksan Greifswalderiin kaksi vedenalaista maakaasun
siirtoputkea vuosina 2008–2012. Maakaasuputkilinja on suunniteltu kulkemaan Suomen
talousvyöhykkeen kautta.³⁹⁴ Yhtenä jatkotutkimusmahdollisuutena on rakennettavan kaasuputken
valvonta ja siihen liittyvät mahdolliset turvallisuusriskit. Aiheen lähestyminen on to-
dennäköisesti mahdollista vasta kaasuputkihankkeen valmistuttua, sillä tällä hetkellä ei vielä
ole tarkkaa tietoa itse kaasuputken valvonnasta. Asiaan liittyvän problematiikan toi esiin haas-
tattelussa myös rajaturvallisuusasiantuntija Tom Lundell: ”*Kaasuputken valvonta on kiistelty
kysymys sekä Suomessa että Ruotsissa, että kuka sitä valvoo ja millä sitä valvotaan. Siellä on
uutta valvottavaa ja satoja kilometrejä tulisi valvoa veden alla...Se on joka tapauksessa sel-*

³⁹⁴

Nord Stream AG, Ympäristövaikutusten arviointiohjelma, julkaistu 27.11.2006. Osoitteessa
http://www.nord-stream.com/uploads/media/ympristvaikutusten_arviointiohjelma.pdf, Viitattu
29.2.2008.

vää, että se tulee meritilannekuvassa näkyä ihan omana linjanaan”³⁹⁵. Aihetta voi tutkia monesta eri näkökulmasta, joita voisivat olla muun muassa: poliittinen, taloudellinen, oikeudellinen ja sotilaallinen näkökulma.

Toisena jatkotutkimusmahdollisuutena nousee tässä tutkielmassa käsiteltyjen lakisääteisten tehtävien pohjalta meritilannekuvan muodostamista teknisestä näkökulmasta tehtävä tutkimus. Lisäksi kolmantena jatkotutkimusmahdollisuutena kriisiaikana muodostettavan meritilannekuvan ja sen soveltuvuus johtamiseen.

8.3 Loppusanat

Tutkija valitsi tutkielman aiheen kesällä 2005, jolloin käsitys meritilannekuvan muodostamisesta ja sen käytöstä oli hyvin suppea, verrattuna nykyiseen käsitykseen. Tutkijan näkemys oli, että meritilannekuvaa muodostetaan aluevalvontavelvoitetta varten. Tutkijan näkemys on syventynyt huomattavasti prosessin aikana, nyt nostetut seitsemän tehtävää ovat jo omiaan osoittamaan sen. Prosessi on tarjonnut huomattavan itsensä kehittämismahdollisuuden, jossa tutkijan ajatusmaailma ja informaation käsittelytapa on syventynyt kohti analyyttisempää pohdintaa.

Tutkielman lähtötilanteessa tutkijalla oli henkilökohtainen kiinnostus aihealuetta kohtaan, mikä syventyi tutkielmaa tehdessä. Aihealueen valinta osoittautui haastavaksi, mikä toi omanlaisensa ulottuvuuden tutkijan tapaan lähestyä asioita. Tällä tutkija tarkoittaa oikeusjärjestyksen muodostaman maailman moniulotteisuutta. Sotilaskoulutuksen saaneen henkilön katsantokanta voi olla monesti hyvin yksipuolinen, sillä sotilaat koulutetaan siihen, että asia on tai ei ole. Lakinormit muodostavat pääsääntöjä, joihin on olemassa poikkeuksia, mikä muodostaa helpostikin ristiriidan sotilaille opetettuun tapaan tarkastella asioita. Tutkielman teon aikana on ollut havaittavissa huomattavaa kehittymistä tutkijan lähestymistavassa ja tavassa analysoida oppimaansa lähdemateriaalin sisältöä erilaisista lähestymistavoista. Esimerkiksi työssä käytettiin erilaisia lähestymistapoja, kun lähestyttiin lakinormistoa, kuin meritilannekuvan käyttämistä lakisääteisten velvoitteiden täyttämisen työkaluna. Tutkijan tieteellinen ajattelutapa on myös kehittynyt kohti analyyttisempää suuntaa prosessin aikana.

Tutkielman teon aikana tutkijalla nousi esiin ajatus muodostaa erillinen Merellisten toimijoiden-käsikirja, johon voidaan muodostaa kokoelma kaikkien Merellisten toimijoiden toimin-

³⁹⁵

taan liittyvistä valtiosopimuksista, laeista ja asetuksista, sekä mahdollisesti myös hallinnollisista sopimuksista. Ehdotettua käsikirjaa voidaan ylläpitää CD-ROM päivityksenä, sillä silloin sen käyttäminen mahdollistuu myös alusolosuhteissa, joissa ei välttämättä ole Internet-yhteyttä. Esimerkiksi oikeusministeriö ylläpitää Internetissä sähköistä säädöskokoelma Finlex:iä.³⁹⁶ Ajatus tällaisesta käsikirjasta syntyi, kun tutkija sai käyttöönsä rajavartiokäsikirjan, johon tutustui. Rajavartiokäsikirja on CD-ROM muodossa oleva kokoelma, joka sisältää kaikki Rajavartiolaitoksen toimintaan liittyvät valtiosopimukset, lait ja asetukset. Sekä tässä että ehdotetussa käsikirjassa valtiosopimukset, lait ja asetukset ovat jaoteltu aihealueittain, jolloin sen käyttö on helpompaa, kuin Finlexin, myös ihmisille, joilla ei ole oikeustieteellistä koulutusta.

Voidaan todeta, että ilman meritilannekuvaa METO-viranomaisten olisi lähes mahdotonta hoitaa rauhanaikaisia lakisäätteisiä tehtäviään. Todellisuudessa ilman kattavaa, varmennettua ja luotettavaa meritilannekuvaa ei kyettäisi nykyisellä tehokkuudella hoitamaan lakisäätteisiä tehtäviä. Toisaalta tämä tutkielma voidaan nähdä myös perusteluna meritilannekuvan tärkeydestä. On erittäin merkittävää kehittää meritilannekuvaa entisestään yhä paremmin viranomaisten tarpeita palvelevaksi. Rauhan aikainen viranomaisyhteistyö luo perustan myös kriisiajan yhteistyölle, sillä sodan ajan suorituskyvyn takaamiseksi järjestelmien ja ihmisten yhteistoiminta tulee olla jo rauhan aikana korkealla tasolla.

³⁹⁶

<http://www.finlex.fi>

LÄHTEET

1. JULKAISEMATTOMAT LÄHTEET

Alavillamo, Jukka, komentajakapteeni: Merivalvonta, tilannekuva ja METO-yhteistoiminta-oppituntimateriaali, 6.3.2006, TLL IV Viranomaiskäyttö.

Merenkululaitos, GOFREP Master´s Guide Gulf of Finland (esite), Lieto 2004

2. JULKAISTUT LÄHTEET

2.1. Kirjallisuus, artikkelit, tutkimukset ja ohjeet ja oppaat

Aalto, Mika: Luuloihin pohjautuva tiedonkäsitys informaatiokentän hallinnan ongelma. Teoksessa Aki-Mauri (toim.): Sotilasjohtamisen tiedon kohteet, Maanpuolustuskorkeakoulu, Johtamisen laitos, Julkaisusarja 2, Artikkelikokoelmat n:o 16, Helsinki 2006, s. 155–169.

Aarnio, Aulis: Laintulkinnan teoria, WSOY, Juva 1989.

Hakapää Kari: Uusi kansainvälinen oikeus, Talentum, Helsinki 2003.

Hirsimäki, Marko, majuri: Kadettien opiskeluaikainen soveltuvuusharkinta – Hallintomenetelyn oikeudellinen tarkastelu, Maanpuolustuskorkeakoulu, Yleisesikuntaupseerikurssi 53, Maasotalinja, diplomityö, heinäkuu 2007.

Hirsjärvi, Sirkka - Remes, Pirkko - Sajavaara, Paula: Tutki ja kirjoita, Tammi, Jyväskylä 2005.

Jaakkola, Jarmo, komentaja (toim.): Suomen meriliikenteen järjestelyt normaali- ja poikkeusoloissa ”Päämääränä turvatut meriyhteydet” Maanpuolustuskorkeakoulu, Taktiikan laitos, Julkaisusarja 4, Työpapereita, Helsinki 2005, s. 43–44, TLL IV Viranomaiskäyttö.

Kaisto, Janne: Lainoppi ja oikeusteoria, Edita Publishing Oy, Helsinki 2005.

Laine, Aleks, kadettiylikersantti: Merivalvonnan suorituskyky muuttuvassa toimintaympäristössä, Merisotakoulu, Korkeakouluosasto, 72. Merikadettikurssi, Pro gradu -tutkielma, Helmikuu 2006, TLL IV Viranomaiskäyttö.

Leskinen, Aleks - Virta, Jami - Rainio, Antti: Johtamisen opetuksen transformaatio perustutkinnossa. Teoksessa Huhtinen, Aki-Mauri (toim.): Sotilasjohtamisen tiedon kohteet, Maanpuolustuskorkeakoulu, Johtamisen laitos, Julkaisusarja 2, Artikkelikokoelmat n:o 16, Helsinki 2006, 299–311.

Merivalvontaohje (MEVO), Merivoimat, Edita Prima Oy, 2002, TLL IV Viranomaiskäyttö.

Merivalvontaopas Merivoimat, Edita Prima Oy, Helsinki 2005. TLL IV Viranomaiskäyttö.

Shearer, I, A, Challis Professor of International Law, University of Sydney: Starke's International Law, Eleventh Edition, Butterworths, 1994.

Siltala, Raimo: Johdatus oikeusteoriaan, Helsingin yliopiston oikeustieteellisen tiedekunnan julkaisuja, Hakapaino Oy, Helsinki 2001.

Takamaa, Kari: Oikeus, laki ja johtaminen. Teoksessa Huhtinen, Aki-Mauri (toim.): Sotilasjohtamisen tiedon kohteet, Maanpuolustuskorkeakoulu, Johtamisen laitos, Julkaisusarja 2, Artikkelikokoelmat n:o 16, Helsinki 2006, 170–180.

Tuomi, Jouni ja Sarajärvi, Anneli: Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi, Tammi, Jyväskylä 2004.

Vedenalaisen valvonnan opas (VeVaOpas), Merivoimien esikunta Helsinki, Vaasa, 1999.

Wärnhjelm, Henrik, Komentajakapteeni: Suomen ja muiden Pohjois-Itämeren rantavaltioiden merialueen rajojen ja vyöhykkeiden kehitys ja sen vaikutus valvontaviranomaisten toimivaltaan, Maanpuolustuskorkeakoulu, jatkotutkinto-osasto, yleisesikuntaupseerikurssit, diplomityö, Merisotalinja 18, Heinäkuu 1995.

2.2 Valtiosopimukset

Ahvenanmaansaarten linnoittamattomuutta ja puolueettomuutta koskeva sopimus (SopS 1/1922).

Asetus Euroopan unionista tehdyn sopimuksen, Euroopan yhteisöjen perustamissopimusten ja niihin liittyvien tiettyjen asiakirjojen muuttamisesta tehdyn Amsterdamin sopimuksen voimaansaattamisesta ja sopimuksen eräiden määräysten hyväksymisestä annetun lain voimaantulosta (SopS 55 / 1999).

Asetus Viron kanssa Suomenlahden aluevesirajojen muuttamisessa käytettävästä menettelystä tehdyn sopimuksen voimaansaattamisesta 984 / 17.7.1995 (SopS 40 / 1995), Noottienvaihto.

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/59/EY, annettu 27 päivänä kesäkuuta 2002, alusliikennettä koskevan yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmän perustamisesta sekä neuvoston asetuksen 93/75/ETY kumoamisesta ("valvontadirektiivi").

Kansainvälinen yleissopimus ihmishengen turvallisuudesta merellä, 1974 (SopS 11 / 1981) ("SOLAS -sopimus").

Kansainvälinen yleissopimus väliintulosta öljyasaastuntaonnettomuuksissa aavalla merellä (SopS 62 - 63 / 1976).

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

Sopimus Suomen tasavallan hallituksen ja Sosialististen Neuvostotasavaltojen Liiton hallituksen kesken merialueiden ja mannermaajalustan rajoista Suomenlahdella (SopS 20 / 1966).

Sopimus Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation hallituksen välillä yhteistyöstä merenkulun ja ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelun alalla (SopS 28 / 1994).

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

Sopimus Suomen tasavallan ja Viron tasavallan välillä merivyöhykerajasta Suomenlahdella ja pohjoisella Itämerellä (SopS 99 / 1996).

Suomen Tasavallan, Viron Tasavallan Ja Ruotsin Kuningaskunnan Välinen Sopimus M/S Estoniasta 23.2.1995 (SopS 48–49 / 1995).

Ulkoasiainministeriön ilmoitus Schengenin säännösten soveltamisesta, sekä Benelux-taloussiiton valtioiden, Saksan liittotasavallan ja Ranskan tasavallan hallitusten välinen sopimus tarkastusten asteittaisesta lakkauttamisesta yhteisillä rajoilla (SopS 23 / 2001).

Valtiosopimusoikeutta koskeva Wienin yleissopimus (SopS 32–33 / 1980).

Viron, Suomen ja Ruotsin välillä M/S Estoniasta tehdyn sopimuksen lisäpöytäkirja 23.4.1996 (SopS 46 / 1996), mukaan lukien sopimuksen viitetiedot.

Vuoden 1973 kansainvälinen yleissopimus aluksista aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemisestä, sekä siihen liittyvä vuoden 1978 pöytäkirja (SopS 51 / 1983).

Vuoden 1979 kansainvälinen yleissopimus etsintä- ja pelastuspalvelusta merellä (SopS 89 / 1986, sekä SopS 4 -5 / 2002) ("Hampurin sopimus").

Vuoden 1992 Itämeren alueen merellisen ympäristön suojelua koskeva yleissopimus (SopS 2 / 2000).

Yhdistyneiden Kansakuntien merioikeusyleissopimus, 10.12.1982 (SopS 49 - 50 / 1996).

2.3 Lait

Ahvenanmaan itsehallintolaki 1144/16.8.1991.

Aluevalvontalaki 755/18.8.2000.

Alusliikennepalvelulaki 623/5.8.2005.

Laki aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä 300/16.3.1979.

Laki Merenkulkulaitoksesta 939/21.11.2003.

Laki puolustusvoimien virka-avusta poliisille 781/5.12.1980.

Laki puolustusvoimista 551/11.5.2007.

Laki Rajavartiolaitoksen hallinnosta 577/15.7.2005.

Laki Suomen aluevesien rajoista 463/18.8.1956.

Laki Suomen talousvyöhykkeestä 1058/26.11.2004.

Laki viranomaisten toiminnan julkisuudesta 621/21.5.1999

Luotsauslaki 940/21.11.2003.

Merensuojelulaki 1415/29.12.1994.

Merilaki 674/15.7.1994.

Meripelastuslaki 1145/30.11.2001.

Muinaismuistolaki 295/17.6.1963.

Rajavartiolaki 578/15.7.2005.

Rikoslaki 39/19.12.1889.

Tullilaki 1466/29.12.1994.

2.4 Asetukset

Asetus Suomen aluevesien rajoista annetun lain soveltamisesta 993/31.7.1995.

Valtioneuvoston asetus aluevalvonnasta 971/16.11.2000.

Valtioneuvoston asetus aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä 635/28.6.1993.

Valtioneuvoston asetus alusliikennepalvelusta 763/22.9.2005.

Valtioneuvoston asetus meripelastuksesta 37/17.1.2002.

Valtioneuvoston asetus poliisi, tulli- ja rajavartiolaitosviranomaisten yhteistoiminnasta 257/22.3.2001.

2.5 Hallituksen esitykset

Hallituksen esitys Eduskunnalle 114/1994 laiksi Suomen aluevesien rajoista annetun lain muuttamisesta sekä Suomen aluevesien, mannermaajalustan ja kalastusvyöhykkeen rajoja koskevien sopimusjärjestelyjen hyväksymisestä.

Hallituksen esitys Eduskunnalle 38/2000 aluevalvontalaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi.

Hallituksen esitys Eduskunnalle 71/2001 etsintä- ja pelastuspalvelua merellä koskevan vuoden 1979 kansainvälisen yleissopimuksen muutosten hyväksymisestä ja laiksi sen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta sekä meripelastuslaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi.

Hallituksen esitys Eduskunnalle 80/2002 laiksi muinaismuistolain 20 §:n muuttamisesta.

Hallituksen esitys Eduskunnalle 105/2003 meripelastuslain muuttamisesta.

Hallituksen esitys Eduskunnalle 53/2004 laiksi Suomen talousvyöhykkeestä ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi.

Hallituksen esitys Eduskunnalle 6/2005 Rajavartiolaitosta ja rajavyöhykettä koskevan lainsäädännön uudistamiseksi.

Hallituksen esitys Eduskunnalle 33/2005 alusliikennepalvelulaiksi.

Hallituksen esitys Eduskunnalle 77/2005 laeiksi aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä annetun lain ja sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta.

Hallituksen esitys Eduskunnalle 264/2006 puolustusvoimalaiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi.

2.6 Muut julkaistut lähteet

Perusasioita oikeustieteestä, Tutkimuksen eri tasojen teoreettinen aines (<http://www.avoin.helsinki.fi/kurssit/oikjohd/materiaali/osa1.html>, viitattu 24.1.2008)

Rajavartiokäsikirja (CD-ROM), Rajavartiolaitos, Edita Publishing Oy, päivitys 2/2005.

3. HAASTATTELUT

Aaltonen, Matti, johtaja, Meriliikenteen ohjaus, Merenkululaitos, Meritilannekuva ja laki -teemahaastattelu, 29.1.2008 kello 09.00–10.30, äänitallenne tutkijan hallussa.

Lundell, Tom, komentajakapteeni, rajaturvallisuusasiantuntija, Rajavartiolaitoksen esikunta, Meritilannekuva ja laki -teemahaastattelu, 22.1.2008 kello 09.00–10.30, äänitallenne tutkijan hallussa.

Soininen, Olli, luutnantti, järjestelmäpäällikkö, Merivoimien esikunta, Meritilannekuva ja laki -teemahaastattelu, 3.1.2008 kello 14.00–15.00, äänitallenne tutkijan hallussa.

4. MUUT

Astikainen, Arto: Häkämies yhdistäisi Suomen ja Venäjän merivalvontaa, Helsingin Sanomat, 1.2.2008.

Liikenne- ja viestintäministeriön päätös Merenkululaitoksen hakemukseen alusliikennepalvelulain (623/2005) 8§:ssä tarkoitetun perustamispäätöksen saamiseksi, annettu Helsingissä 30. päivänä maaliskuuta 2007.

Nord Stream AG, Ympäristövaikutusten arviointiohjelma, julkaistu 27.11.2006. Osoitteessa http://www.nord-stream.com/uploads/media/ympristvaikutusten_arviointiohjelma.pdf, Viitattu 29.2.2008.

Pääesikunta, Viestintäosasto, Puolustusvoimat Toimintakertomus 2006, Helsinki 2007.

Sisäasiainministeriön julkaisu 3/1994: Valtion merellisten viranomaistoimintojen edelleen kehittäminen ja organisaatioiden keventäminen, Sisäasiainministeriön monistamo, Helsinki 1994.

Suomen ympäristökeskus, tiedote 15.1.2008 (Julkaistu), viitattu 20.1.2008:
<http://www.ymparisto.fi/default.asp?contentid=263344&lan=fi&clan=fi>

<http://www.fma.fi/toiminnot>, viitattu 16.2.2008

<http://www.fma.fi/toiminnot/meriliikenteenohjaus/?cat=ais&page=> (viitattu 17.2.2008)

<http://www.fma.fi/toiminnot/meriliikenteenohjaus/?cat=portnet&page=> (viitattu 17.2.2008)

<http://www.fma.fi/toiminnot/meriliikenteenohjaus/?cat=vts&page=> (viitattu 17.2.2008)

<http://www.mil.fi/maavoimat/kalustoesittely/00156.dsp> (viitattu 17.2.2008)

<http://www.mil.fi/maavoimat/kalustoesittely/00158.dsp> (viitattu 17.2.2008)

<http://www.mil.fi/maavoimat/kalustoesittely/00160.dsp> (viitattu 17.2.2008)

LIITTEET

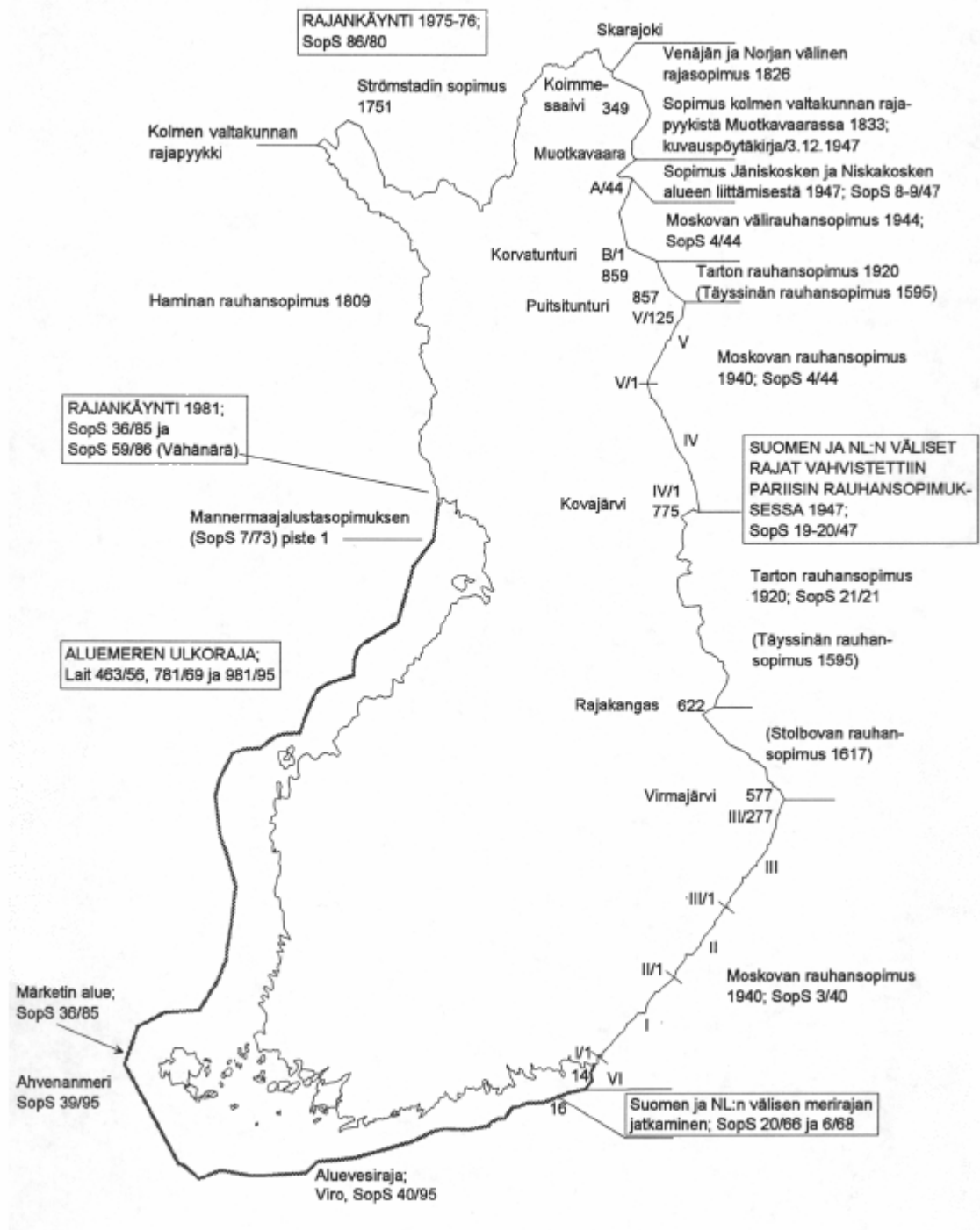
- Liite 1 Tutkielmassa käytetyt lyhenteet
- Liite 2 Suomen valtakunnan rajat
- Liite 3 Merialueista käytettävät nimet
- Liite 4 Suomen merialueet rajoineen
- Liite 5 Rantavaltion lainkäyttövalta merialueen eri vyöhykkeillä kansainvälisen oikeuden mukaan
- Liite 6 Teemahaastattelurunko

TUTKIELMASSA KÄYTETYT LYHENTEET

AIS	Automatic Identification System, alusten automaattinen tunnistusjärjestelmä.
EMSA	European Maritime Safety Agency, Euroopan meriturvallisuusvirasto.
FIR	Flight Information Region, lentotiedotusalueiden välinen raja.
GOFREP	Gulf Of Finland Reporting System, alusliikenteen pakollinen ilmoittautumisjärjestelmä Suomenlahdella.
HE	Hallituksen esitys Eduskunnalle.
IALA	International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities, Kansainvälinen turvalaite- ja majakkajärjestö.
IMO	International Maritime Organization, Kansainvälinen merenkulkujärjestö.
IR/UV-skanneri	Skanneri, joka toimii infrapuna- ja ultraviolettaajuuksilla (infrared /ultraviolet).
METO	Merelliset toimijat
MEVAT	Merivalvonnan tietojärjestelmä
MKL	Merenkululaitos
MRCC	Meripelastuskeskus
MRSC	Meripelastuslohkokeskus
PTR	Poliisi, Tullilaitos ja Rajavartiolaitos

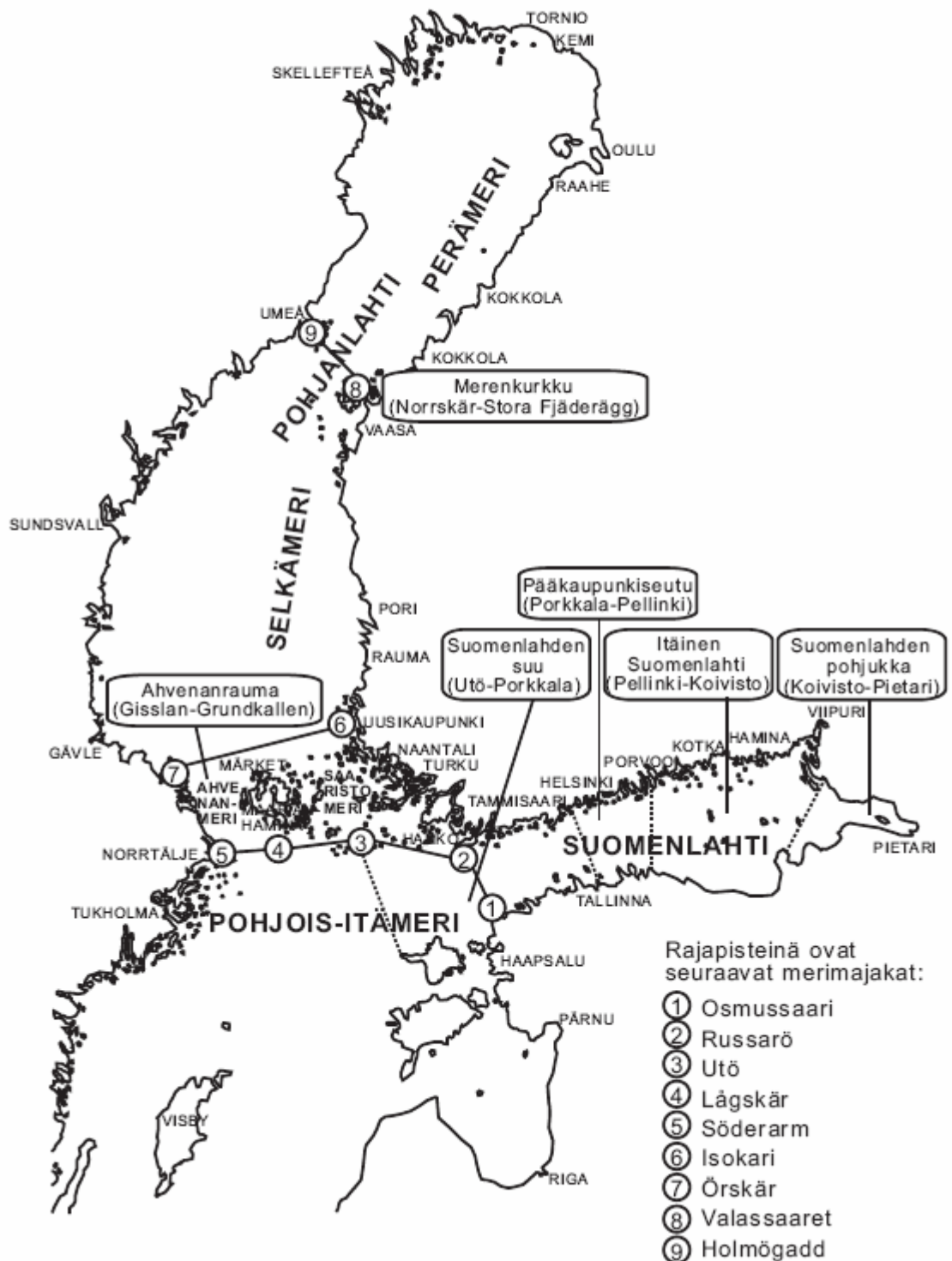
PV	Puolustusvoimat
RVL	Rajavartiolaitos
SLAR-tutka	Side-looking airborne radar, sivukulmatutka.
SOLAS-sopimus	International Convention for the Safety of Life at Sea.
SopS	Suomen säädöskokoelman sopimussarja
VHF	Very High Frequency-radio, VHF-radiopuhelin.
VTS	Vessel Traffic Service, alusliikennepalvelu.

SUOMEN VALTAKUNNAN RAJAT



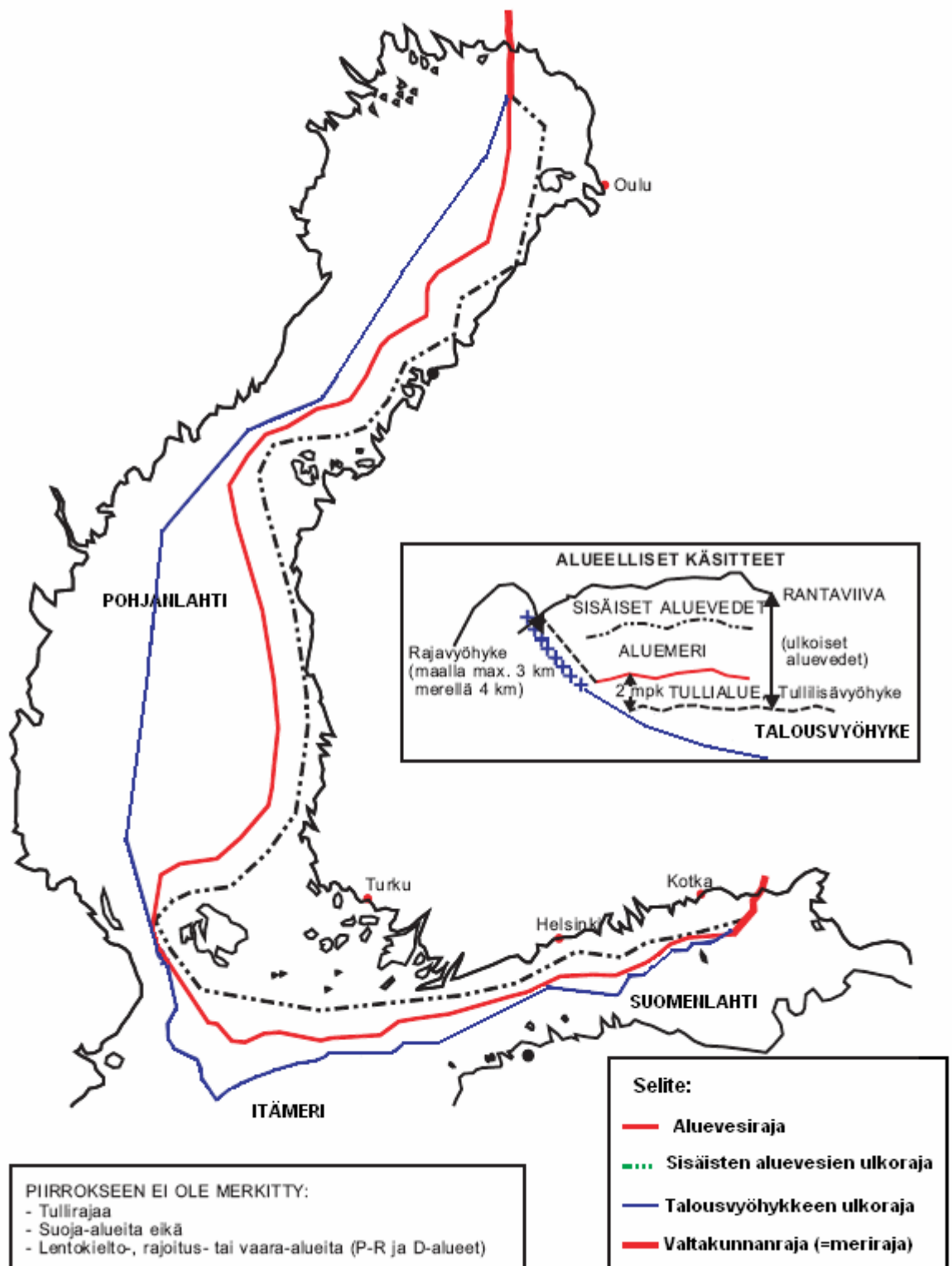
Lähde: Rajavartiokäsikirja, päivitys 2/2005, B 1.7

MERIALUEISTA KÄYTETTÄVÄT NIMET



Lähde: Merivalvontaopas, liite 23

SUOMEN MERIALUEET RAJOINEEN



Lähde: Merivalvontaopas, liite 22. Alkuperäisessä piirroksessa oleva Suomen kalastusvyöhyke on korvattu tutkijan toimesta talousvyöhykkeen ulkorajalla. Tämä johtuu lainsäädännön muutoksesta.

**RANTAVALTION LAINKÄYTTÖVALTA MERIALUEEN ERI VYÖHYKKEILLÄ
KANSAINVÄLISEN OIKEUDEN MUKAAN**

MERIVYÖHYKE		PÄÄSÄÄNTÖ	POIKKEUKSET
Aava meri		Merten vapaus	Keskeytymätön taakaa-ajo Hätätilanne Lainsuojattomat alukset
Aava meri	Lisävyöhyke	Merten vapaus	Vyöhykkeen käyttötarkoituksen mukainen lainkäyttövalta
	Kalastusvyöhyke		
	Mannerjalusta		
Talousvyöhyke		Luonnonrikkauksien hyödyntämiseen ja tämän edun valvontaan liittyvä lainkäyttövalta	Sallittava vapaa merenkulku, merentutkimus, sekä kaapeleiden ja putkijohtojen lasku
Aluemeri		Täysivaltaiset oikeudet	Viaton kauttakulku
Aluemeri	Kansainvälinen salmi	Täysivaltaiset oikeudet	Esteetön kauttakulku
	Sisäiset aluevedet	Täysivaltaiset oikeudet	Sotilaalliseen toimintaan liittyvät rajoitukset
	Demilitarisoitu vyöhyke		
Sisäiset aluevedet		Täysivaltaiset oikeudet	Hätä- ja pakkotilanteet

Huom! Kansainväliset säännöt valtionalusten koskemattomuudesta ovat voimassa kaikilla merialueen vyöhykkeillä.

Lähde: Komentajakapteeni Henrik Wärnhjelmin diplomityön liite 3



MAANPUOLUSTUSKORKEAKOULU

Kadettikoulu / 91.KADK. / 74.MEK

Kadettialikersantti Juho Ronumäki

Helsinki

HAASTATTELU

1 (2)

.12.2007

MERITILANNEKUVA JA LAKI - HAASTATTELUN RUNKO

1. Mitkä ovat yksikkönne tehtävät? / Mitkä yksiköt käyttävät meritilannekuvaa?

MERITILANNEKUVA

2. Miten käyttämänne meritilannekuva muodostetaan?

3. Missä tilanteissa käytätte meritilannekuvan antamaa informaatiota? / Minkä lakisääteisten tehtävien hoitamiseksi käytätte meritilannekuvaa?

4. Miten varmennatte meritilannekuvan paikkansapitävyyden?

5. Mitkä ovat meritilannekuvan heikkoudet?

MERITILANNEKUVAN SOVELTUVUUS LAKISÄÄTEISTEN TEHTÄVIEN HOITAMISEKSI: PUOLUSTUSVOIMIEN / RAJAVARTIOLAITOKSEN / MERENKULKULAITOKSEN LAKISÄÄTEISTEN TEHTÄVIEN HOITO MERITILANNEKUVALLA

6. Pystytekö täyttämään lakisääteiset tehtävät nykyisellä meritilannekuvalla? (–viranomaisten toimialakohtaiset tehtävät)

8. Miltä osin meritilannekuva soveltuu lakisääteiset tehtävien hoitamiseen? (– Miltä osin ei?)

9. Minkälaisissa tilanteissa meritilannekuvan antama informaatio ei riitä?

VARAUTUMINEN POIKKEAVIIN TILANTEISIIN

10. Minkälaisia poikkeavia tilanteita ilmenee?

11. Miten yksikössänne on varauduttu poikkeaviin tilanteisiin (esim. laitteistojen rikkoutuminen/vast)?

MERITILANNEKUVAN KEHITTÄMINEN

12. Miten meritilannekuvaa tulee mielestänne kehittää?

13. Tuleeko lainsäädäntöä uudistaa tehtäviinne liittyen?

14. Miten meritilannekuva tulee tulevaisuudessa muuttumaan?

Kadettialikersantti

Juho Ronumäki