

Ehdotus turvallisuustutkintalaiksi

Lausuntotiivistelmä

*oikeusministeriö
justitieministeriet*

Ehdotus turvallisuustutkintalaiksi

Lausuntotiivistelmä

20.5.2010

Julkaisun nimi	Ehdotus turvallisuustutkintalaiksi Lausuntotiivistelmä		
Tekijä	Minna Laherto		
Oikeusministeriön julkaisu	Mietintöjä ja lausuntoja	Sarjanumero	42/2010
OSKARI numero	OM 24/41/2008	HARE numero	OM048:00/2008
ISSN-L	1798-7091		
ISSN (nid.)	1798-7091	ISSN (PDF)	1798-7105
ISBN (nid.)	978-952-466-520-9	ISBN (PDF)	978-952-466-521-6
Asia- ja avain- sanat	onnettomuustutkinta, turvallisuustutkinta, ilmailu, meriliikenne, rautatieliikenne		
Tiivistelmä	<p>Julkaisu sisältää tiivistelmän onnettomuustutkintatyöryhmän mietinnöstä (OMML 2/2010) annetuista lausunnoista. Oikeusministeriö pyysi mietinnöstä lausuntoa 74 viranomaiselta ja yhteisöltä. Lausunnon antoi 50 tahoa.</p> <p>Lähes kaikki lausunnonantajat ilmaisivat kannattavansa työryhmän ehdotusta uudeksi turvallisuustutkintalaiksi, jolla kumottaisiin voimassa oleva onnettomuustutkintalaki. Yksikään lausunnonantajista ei todennut vastustavansa esityksiä kokonaisuudessaan. Lausunnoissa esitettiin yksittäisiä huomioita lähes kaikkiin työryhmän pykäläehdotuksiin.</p> <p>Useissa lausunnoissa otettiin kantaa kahteen mietintöön liitettyyn eriävään mielipiteeseen, jotka koskivat muun poikkeuksellisen tapahtuman tutkintaa ja tutkinnassa saadun salassa pidettävän tiedon luovuttamista esitutkinta- ja syyttäväviranomaisille. Näiden ehdotusten osalta lausunnonantajien näkemykset jakautuivat.</p>		

20.5.2010

Publikationens titel	Förslag till lag om säkerhetsundersökningar Remissammandrag		
Författare	Minna Laherto		
Justitieministeriets publikation	Betänkanden och utlåtanden	Serienummer	42/2010
OSKARI nummer	JM 24/41/2008	HARE nummer	JM048:00/2008
ISSN-L	1798-7091		
ISSN (häft.)	1798-7091	ISSN (PDF)	1798-7105
ISBN (häft.)	978-952-466-520-9	ISBN (PDF)	978-952-466-521-6
Sak- och nyckelord	olycksundersökning, säkerhetsundersökning, luftfart, sjötrafik, järnvägstrafik		
Referat	<p>Publikationen innehåller ett sammandrag av utlåtandena om olycksundersökningsarbetsgruppens betänkande (OMML 2/2010). Justitieministeriet begärde ett utlåtande om betänkandet av 74 myndigheter och sammanslutningar. Utlåtande gavs av 50 instanser.</p> <p>Nästan alla remissinstanser angav att de understöder arbetsgruppens förslag till en ny lag om säkerhetsundersökningar, som ska upphäva den gällande lagen om undersökning av olyckor. Ingen av remissinstanserna motsatte sig förslagen i deras helhet. Enstaka kommentarer framfördes om nästan alla arbetsgruppens paragraffförslag.</p> <p>I flera utlåtanden kommenterades de två bifogade avvikande meningarna som gällde undersökning av andra exceptionella händelser och utlämnande av sekretessbelagda uppgifter som har erhållits i en undersökning till förundersöknings- och åklagarmyndigheterna. Remissinstansernas åsikter om dessa förslag var uppdelade.</p>		

SISÄLLYS

1 JOHDANTO.....	9
2 YHTEENVETO LAUSUNNOISTA.....	9
3 YLEISET KANNANOTOT	3
4 YKSITYISKOHTAISET KANNANOTOT	4
4.1 Turvallisuustutkintalaki.....	4
4.2 Laki viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain muuttamisesta	28
5 MUITA HUOMIOITA MIETINNÖSTÄ JA EHDOTUKSISTA	29
LIITTEET	32
LIITE 1 – Lausuntopyynnön jakelu.....	32
LIITE 2 – Lausuntopyyntökirje.....	34

1 JOHDANTO

Oikeusministeriö asetti 21 päivänä tammikuuta 2009 työryhmän uudistamaan onnettomuustutkintaa koskevaa lainsäädäntöä. Työryhmän ehdotukset laadittiin toimeksiannon mukaisesti hallituksen esityksen muotoon ja työryhmä luovutti mietintönsä (oikeusministeriön mietintöjä ja lausuntoja 2/2010) oikeusministeriölle 31 päivänä tammikuuta 2010.

Työryhmän mietinnössä ehdotetaan säädettäväksi uusi turvallisuustutkintalaki, jolla kumottaisiin nykyinen onnettomuuksien tutkinnasta annettu laki (373/1985, onnettomuustutkintalaki). Lisäksi mietinnössä ehdotetaan eräitä täsmennyksiä viranomaisten toiminnan julkisuudesta annettuun lakiin. Turvallisuustutkintaa tekevien tutkijoiden toimivaltuuksiin ehdotetaan tehtäväksi lukuisia täsmennyksiä. Ehdotettujen muutosten taustalla on erityisesti perustuslaista sekä Suomea sitovista kansainvälisistä velvoitteista ja Euroopan unionin direktiiveistä johtuvat vaatimukset. Esimerkiksi tutkijoiden tietojensaantioikeuksia ehdotetaan täsmennettäväksi. Uutta olisi oikeus saada tutkintaa varten välttämättömiä teletunnistetietoja ja lakiin ehdotetaan otettavaksi myös uusi säännös tutkinnassa saadun salassa pidettävän tiedon luovuttamisesta. Työryhmä ehdotti lisäksi, että turvallisuustutkintalakiin otetaan säännökset muun sellaisen poikkeuksellisen tapahtuman tutkinnasta, joka ei ole onnettomuus.

Turvallisuustutkinnan tarkoitus on yleisen turvallisuuden lisääminen, onnettomuuksien ja vaaratilanteiden ehkäiseminen sekä onnettomuuksista aiheutuvien vahinkojen torjuminen. Työryhmän mietinnössä ehdotetaan, että tutkinnan tarkoituksen selventämiseksi lain nimikettä sekä eräitä käsitteitä muutetaan. Onnettomuustutkintakeskuksen nimi ehdotetaan muutettavaksi Turvallisuustutkintakeskukseksi.

Oikeusministeriö lähetti onnettomuustutkintatyöryhmän mietinnön laajalle lausuntokierrokselle 17 päivänä helmikuuta 2010 ja lausuntoa pyydettiin 74 viranomaiselta ja muulta taholta. Näistä 25 ei antanut lausuntoa.

Lausunnon antoi yhteensä 50 viranomaista ja muuta tahoa. Lausuntopyyntöön jakelu ja lausunnon antaneet tahot käyvät ilmi tämän tiivistelmän liitteestä.

2 YHTEENVETO LAUSUNNOISTA

Lähes kaikki lausunnonantajat ilmaisivat kannattavansa työryhmän ehdotusta uudeksi turvallisuustutkintalaksi, jolla kumottaisiin voimassa oleva onnettomuustutkintalaki. Kukaan lausunnonantajista ei todennut vastustavansa esityksiä kokonaisuudessaan. Lausunnoissa esitettiin kuitenkin myös kriittisiä ja varauksellisia näkemyksiä lakiehdotusten yksityiskohdista sekä näitä koskevia kehitysehdotuksia.

Useissa lausunnoissa otettiin kantaa kahteen mietintöön liitettyyn eriävään mielipiteeseen, jotka koskivat muun poikkeuksellisen tapahtuman tutkintaa ja tutkinnassa saadun salassa pidettävän tiedon luovuttamista.

Muun poikkeuksellisen tapahtuman tutkinnan sisällyttämistä turvallisuustutkintalakiin sekä kannatettiin että vastustettiin. Ehdotuksen vastustajat pitivät ehdotusta ristiriitaisena turvallisuustutkinnan tarkoituksen kanssa. Tutkinnan tarkoituksena tulee olla vain turvallisuuden lisääminen ja uusien onnettomuuksien ja vaaratilanteiden ehkäiseminen, ei oikeudellisen vastuun kohdentaminen. Ehdotuksen vastustajat katsoivat, että onnettomuuksien tutkintaa ja rikollisella teolla aiheutetun tapahtuman tutkinta tulee erottaa selkeästi toisistaan myös lakiteknisesti.

Useat lausunnonantajat esittivät näkemyksiään myös salassa pidettävän tiedon luovuttamista koskevasta säännöksestä ja erityisesti sellaisen tiedon luovuttamisesta esitutkinta- ja syyttäväviranomaiselle. Asiaan kantaa ottaneiden lausunnonantajien näkemykset jakautuivat. Tietojen luovuttamista koskevaa rajoitusta kannatettiin korostaen, että turvallisuustutkinta tulee selvästi erottaa rikosoikeudellisesta tutkinnasta. Ehdotuksen kannattajat myös totesivat, että rajoituksen puuttuminen voisi johtaa onnettomuuteen osallisten vaikenemiseen, jolloin turvallisuustutkinnan tarkoitus ja turvallisuuden edistäminen estyisi. Tiedonluovutusrajauksen vastustajat taas korostivat ennen kaikkea sitä, että tiedonvaihdon estäminen voisi epätarkoituksenmukaisesti rajoittaa esitutkintaviranomaisten mahdollisuuksia tutkia rikoksia.

Lausunnoissa esitettiin lisäksi yksittäisiä huomioita lähes kaikkiin työryhmän säännösehdoituksiin. Pykäläehdotuksista kommentoitiin lain soveltamisalan ja salassa pidettävän tiedon luovuttamista koskevan säännöksen (39 §) lisäksi useimmin työryhmän ehdotuksia viranomaisten ja eräiden yksityisten toimijoiden velvollisuudesta ilmoittaa Turvallisuustutkintakeskukselle tapahtuneesta onnettomuudesta tai vaaratilanteesta (16 §), Turvallisuustutkintakeskuksen tiedonsaantioikeudesta (21 §), tiedonsaantioikeudesta teleyrityksiltä (22 §) sekä osallisten kuulemisesta (23 §).

3 YLEISET KANNANOTOT

Lähes kaikki lausunnonantajat esittivät yleisen kannanoton työryhmän esityksiin. *Myönteisesti tai pääosin myönteisesti* ehdotuksiin suhtautuivat eduskunnan oikeusasiamies, ulkoasiainministeriö, sisäasiainministeriö, puolustusministeriö, opetusministeriö, liikenne- ja viestintäministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö, sosiaali- ja terveysministeriö, Etelä-Suomen aluehallintovirasto, Helsingin käräjäoikeus, Hätäkeskuslaitos, Kymenlaakson käräjäoikeus, Liikennevirasto, Liikenteen turvallisuusvirasto, Onnettomuustutkintakeskus, Poliisihallitus, Rajavartiolaitos, Statens Ämbetsverk på Åland (Ahvenanmaan valtiovirasto), Terveysten ja hyvinvoinnin laitos, Turvatekniikan keskus, Sotilasilmailun viranomaisyksikkö ja Säteilyturvakeskus sekä Autoliikenteen Työnantajaliitto ry, Finanssialan keskusliitto, Liikenneturva, Linja-autoliitto, Rakennusliitto, Rakennusteollisuus RT ry, Rautatiealan teknisten liitto RTL ry, Suomen Asianajajaliitto, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Suomen lennonjohtajien yhdistys ry, Suomen lentäjaliitto ry, Suomen Palopäällystöliitto, Suomen Satamaliitto, Suomen Varustamot ry, Tapaturvakuutuslaitosten liitto, Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuustoimikunta VALT ja HKL-liikelaitos.

Lausunnonantajista esitykseen *kielteisesti tai varauksellisesti* suhtautuivat sotilasilmailuonnettomuuksien tarkastuslautakunta sekä VR-Yhtymä Oy, jonka huolena oli erityisesti soveltamisalan supistuminen rautatiealalla.

Seuraavat lausunnonantajat *eivät todenneet lausunnossaan yleistä kantaa* esityksiin, mutta tekivät kuitenkin kriittisiä huomioita yhdestä tai muutamasta erityiskysymyksestä: Valtakunnansyyttäjänvirasto, Luotsiliitto, Finnair Oyj ja Finnish Commuter Airlines Oy.

Valtioneuvoston oikeuskansleri, valtiovarainministeriö, maa- ja metsätalousministeriö ja ympäristöministeriö sekä Suomen Kuntaliitto totesivat, *ettei niillä ole huomautettavaa esityksen johdosta*. Lisäksi keskusrikospoliisi totesi, *ettei sillä ole lausuttavaa esityksen johdosta*.

4 YKSITYISKOHTAISET KANNANOTOT

4.1 Turvallisuustutkintalaki

1 §. Tutkinnan tarkoitus.

Sosiaali- ja terveystieteiden ministeriö pitää tutkinnan tarkoitusta ja siihen tehtyjä täsmennyksiä tarpeellisina, mutta kiinnittää huomiota siihen, ettei 2 momentin tulkinta saa johtaa hyvin toimivan yhteistyön heikentymiseen esitutkintaa tai kuolemansyynytutkintaa tekevien viranomaisten kanssa ja esimerkiksi tietojen tarpeettomaan salailuun turvallisuuden edistämisen kustannuksella.

Onnettomuustutkintakeskus ehdottaa, että riippumatta lain tai viranomaisen nimestä (Onnettomuustutkintakeskus / Turvallisuustutkintakeskus) 1 momentissa mainittaisiin, että kyse on turvallisuustutkinnasta. Keskus ehdottaa lisäksi, että 2 momenttiin lisättäisiin oikeudellisen vastuun ohella myös, ettei tutkintaa tehdä ”taloudellisen vastuun” kohdentamiseksi.

Liikennevirasto toteaa, että tutkinnan tavoitteena voisi olla myös turvallisuustason tai turvallisuuskulttuurin tason selvittäminen sekä siihen liittyvät puutteet. Tutkinnan tavoitteena voisi olla myös positiivisesti hyvien käytäntöjen ja esimerkkien esiintuominen ja niiden analysointi. Tutkinnan tarkoituksena ei ole vastuiden selvittäminen rikosoikeudellisessa mielessä, mutta tutkinnassa on kuitenkin voitava tuoda esille kenen tehtävänä asian hoitaminen olisi ollut tai minkä tahon osalta oli vaikutuksia tapahtuman syntyyn tai kenen tulee tehdä parannustoimenpiteitä.

Sotilasilmailun viranomaisyksikkö ja sotilasilmailuonnettomuuksien tarkastuslautakunta katsovat, että lain uudistamisen yhteydessä on tärkeää kirjata sekä lakitekstiin että lain perusteluihin se, ettei (lento)turvallisuustutkinnan yhteydessä kertynyttä aineistoa voida missään yhteydessä (sellaisenaan) käyttää muuhun kuin turvallisuuden kehittämiseen.

Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuustoimikunta VALT pitää 2 momentissa esitetyn periaatteen nimenomaista kirjaamista lakiin tärkeänä. Keskus toteaa, että vastaava periaate on voimassa myös tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnassa.

Luotsiliitto kiinnittää huomiota 2 momenttiin ja siihen, että luotsi kantaa luotsausvahingoissa rikosoikeudellisen vastuun ja henkilökohtaisen vahingonkorvausriskin. Vaikka turvallisuustutkinnan tarkoituksena ei ole vastuukysymysten selvittäminen tai aineiston hankkiminen esimerkiksi rikos- tai vahingonkorvausoikeudellisen vastuun toteuttamista varten, realismia on, että käytännön oikeudellisissa menettelyissä usein viitataan suoraan onnettomuustutkinnan aineistoon tai se on joko suoraan tai ainakin epäsuorasti vaikuttamassa oikeudenkäyntitoimiin. Liitto pitää tärkeänä, että lakia säädettäessä otetaan asianmukaisesti huomioon tällaisessa asemassa olevan henkilön perus- ja ihmisoi-keudet ja erityisesti mahdollisen syytteen vaaraa koskevat oikeusperiaatteet ja siten, ettei uudella lailla heikennetä nyt vallitsevaa oikeussuojaa.

2 §. Soveltamisala.

2 §:n 1–3 momentti: onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinta sekä teematutkinta

Liikennevirasto toteaa, että turvallisuutta voi uhata tilanne tai olotila, jossa ei ole tapahtumaa - vaaratilannetta tai muuta tapahtumaa. Virasto esittää, että lain soveltamisalassa voitaisiin puhua onnettomuuksien, vaaratilanteiden ja turvallisuutta uhkaavien tapahtumien ja olosuhteiden tai tilanteiden sekä turvallisuustoiminnan tilan turvallisuustutkinnasta. Liikennevirasto katsoo lisäksi, että rautatieliikenteessä tapahtuvan onnettomuuden määritelmä on niin vaikea ja monimutkainen, että se ei avaudu ja ehdottaa, että määritelmä kirjoitetaan pykälään auki.

Liikenteen turvallisuusvirasto toteaa, että pykälään sisältyy vain osa rautatieturvallisuusedirektiivin 3 artiklan määritelmistä ja katsoo, että kaikki direktiivin määritelmät tulisi sisällyttää myös kansalliseen lakiin, koska esimerkiksi turvallisuusvirastonkin tulee luokitella onnettomuuksia ja muita tapahtumia direktiivin määritelmien mukaisesti.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että oikeusministeriön kanssa erikseen sovitulla tavalla, esitykseen tulee vielä lisätä ehdotus uuden merenkulkujärjestö IMO:n SOLAS-yleissopimuksen muutosten ja uuden onnettomuustutkintakoodin hyväksymisestä.

Työ- ja elinkeinoministeriö pitää 3 momenttia erittäin hyvänä uudistuksena. Onnettomuudet voivat liittyä myös kuluttajaturvallisuuden alaan.

Myös *Terveyden ja hyvinvoinnin laitos* pitää tärkeänä, että 3 momentti teematutkinnasta otetaan lakiin. THL pitää perusteluna, että esimerkiksi kodin ja vapaa-ajan onnettomuuksia tutkittaisiin nykyistä systemaattisemmin.

Tapaturmavakuutuslaitosten liitto kannattaa ns. teematutkinnan kirjaamista lakiin ja esittää, että perusteluissa mainittaisiin yhtenä tutkinnan mahdollisena kohteena myös vakavat työtapaturmat.

Säteilyturvakeskus viittaa 2 momenttiin, 4 §:ään ja 17 §:n 2 momenttiin ja toteaa, että Turvallisuustutkintakeskuksen toimivallan laajennus on tarkoituksenmukainen. STUK kuitenkin ehdottaa, että toimivallan jakoa tarkennetaan perusteluissa erityisesti 2 §:n 3 momentin mukaisen teematutkinnan ja 4 momentin mukaisen muun poikkeuksellisen tapahtuman tutkinnan osalta.

Liikennevirasto katsoo viitaten 3 momenttiin, että teematutkimuksen määritelmä on epämääräinen. Virasto kysyy, miksi tarvitaan epäily turvallisuuspuutteesta ja kuka päättää siitä, mikä on turvallisuuspuute.

2 §:n 4 momentti: Muun poikkeuksellisen tapahtuman tutkinta

Opetusministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö, sosiaali- ja terveysministeriö, Finanssialan keskusliitto ja Liikenneturva katsovat, että laajennus muiden poikkeuksellisten tapahtumien tutkintaan on tarpeellinen ja kannatettava.

Tapaturmavakuutuslaitosten liitto pitää esitystä muun poikkeuksellisen tapahtuman tutkinnasta yleisen turvallisuuden ja tapaturmavakuutusjärjestelmän kehittämisen kannalta tärkeänä uudistuksena. Liitto katsoo, että tutkintatapaa voitaisiin käyttää välivaltarikosten aiheuttamien työpaikkakuolemantapausten tutkinnan selvittämisestä ja esittää, että 5 lukua täsmennettäisiin niin, että TVL:n TOT-johtokunnan esittämät työpaikkakuolemantapaukset tutkittaisiin poikkeuksetta muina poikkeuksellisina tapahtumina. Tutkijaryhmään tulisi tällöin nimetä myös TVL:n edustaja.

Työryhmän puheenjohtaja *Kari Lehtolan* mietintöön jättämä eriävä mielipide koski muun poikkeuksellisen tapahtuman tutkintaa koskevia säännöksiä. Eriävässä mielipiteessä esitettiin, että tutkinnasta tulisi säätää erillinen laki sen sijaan, että säännökset sisällytettäisiin turvallisuustutkintaa koskevaan yleislakiin.

Onnettomuustutkintakeskus toteaa lausunnossaan, että keskuksessa ei vallitse yksimielisyyttä siitä, tulisiko säännökset eräiden poikkeuksellisten tapahtumien tutkinnasta sisällyttää uuteen turvallisuustutkintalakiin.

Lausunnonantajista *Lehtolan* eriävään mielipiteeseen ilmoittivat yhtyvänsä *Helsingin käräjäoikeus, Hätäkeskuslaitos, Liikennevirasto, Liikenteen turvallisuusvirasto, Sotilas-ilmailuonnettomuuksien tarkastuslautakunta, Valtakunnansyyttäjänvirasto, Rakennusteollisuus RT ry, Suomen lennonjohtajien yhdistys ry, Suomen lentäjäliitto ry, Suomen Satamaliitto, Finnish Commuter Airlines Oy.*

Näistä *Valtakunnansyyttäjänvirasto* toteaa erityisesti, että viraston lausunnossaan esiin nostamat ongelmat koskien itsekriminointisuoja ja salassa pidettävän tiedon luovuttamista jäävät käytännössä harvinaisemmiksi, jos ehdotettua lakia valmistellaan *Lehtolan* esittämien tavoin niin, että perusluonteiltaan rikoksina pidettävät teot jätetään turvallisuustutkintalain säännösten soveltamispiirin ulkopuolelle.

Hätäkeskuslaitos taas pitää säännösten ottamista lakiin ongelmallisena siksi, että vaikka oikeudellisten vastuukysymysten selvittäminen ei ole tutkinnan tarkoitus voidaan kui-

tenkin tietoja luovuttaa esitutkintakäyttöön monissa tilanteissa. Käytäntö olisi ristiriidassa just culture-periaatteen kanssa, johon Kari Lehtolan eriävässä mielipiteessään viitataan.

Liikenteen turvallisuusvirasto korostaa ja pitää tärkeänä, että vuosikymmeniä vallinnut perustavaa laatua oleva periaate siitä, että onnettomuuksien tutkintaa ei tule yhdistää eikä sekoittaa rikos- ja muuhun tutkintaan, säilytetään myös jatkossa. Ilmailutoimiala toteaa, että toimialan huoli on ymmärrettävää erityisesti huomioiden ilmailusektorilla tehdyt panostukset siihen, että alan toimijat voivat luottavaisin mielin antaa turvallisuusviranomaisille tietoja erilaisista tapauksista ilman pelkoa oman mahdollisesti virheellisen toiminnan rankaisemisesta.

4 §. Suhde muuhun lainsäädäntöön.

Sisäasiainministeriö ja *Etelä-Suomen aluehallintovirasto* esittävät, että esimerkkinä muiden viranomaisten tekemästä onnettomuuksien tutkinnasta perusteluihin tulisi kirjata myös sisäasiainministeriön pelastuslain nojalla tekemä palontutkinta.

Suomen Palopäällystöliitto katsoo, että laissa tulisi mainita myös ”päällekkäiset tutkimukset”, koska se selkiyttäisi eri tutkintojen välistä jakoa.

Turvatekniikan keskus kiinnittää huomiota siihen, että sillä voi alan valvontaviranomaisena olla Turvallisuustutkintakeskuksen kanssa rinnakkainen toimivalta. Näitä tilanteita on kuitenkin esityksen perusteluissa käsitelty varsin suppeasti. Keskus esittää harkittavaksi, että lakiin lisättäisiin säännös koskien turvallisuustutkintakeskuksen ja toisaalta toimialan valvontaviranomaisten oman mahdollisen tutkinnan keskinäisestä suhteesta.

Liikennevirasto toteaa, että turvallisuusjohtamisjärjestelmä ei ole vain yrityksillä, vaan sellainen on esimerkiksi Liikenneviraston rautatiepuolella. Sen perusteella Liikennevirasto tekee turvallisuuteen ja onnettomuuksiin liittyvää tutkintaa. Lisäksi Liikennevirasto toteaa, että esityksen perusteella jää epäselväksi, onko tavoitteena se, että Turvallisuustutkintakeskus tutkii kaikki kuolemaan johtaneet tieliikenneonnettomuudet. Virasto myös katsoo, että tasoristeysonnettomuuksien tutkintaa tulisi yhtenäistää.

Rakennusteollisuus RT ry katsoo, että esityksestä tulisi käydä tarkemmin ilmi, paljonko turvallisuustutkintaan jää aukkoja, puutteita tai tarpeita eri tahojen suorittaman tutkinnan johdosta. Yhdistyksen mielestä kiinteistö- ja rakennusalan onnettomuuksien tutkinnan järkeväntekemiseksi myös turvallisuustutkintalain valmistelussa tulisi tehdä nykyistä selkeämpää rajanvetoa turvallisuustutkinnan ja muiden tutkintaosapuolten tekemisen osalla.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että valtuussäännössä on tarpeen maininta, kuka säätää ja minkä tasoilla normilla esimerkiksi seuraavasti: ”- - säädetään erikseen valtioneuvoston asetuksella.”

5 §. Tutkinnan sisältö.

Työ- ja elinkeinoministeriö pitää hyvänä sitä, että onnettomuustutkinnassa selvitettäisiin jatkossa myös toiminnan johtamisen asianmukaisuutta ja esimerkiksi johtamisjärjestelmä

Liikennevirasto pitää tärkeänä, että tutkinnassa selvitettäisiin onnettomuuksien syntyyn johtaneita tekijöitä, ei vain itse tapahtuman kulkua. Virasto myös katsoo, että myös muita kuin viranomaisia koskevia säännöksiä ja määräyksiä tulisi selvittää. Virasto myös ihmettelee, eikö turvallisuusjohtamisjärjestelmän mahdollisia puutteita selvitetä.

Hätäkeskuslaitos pitää perusteltuna muutosta, että myös muiden viranomaisten toiminta onnettomuustilanteessa, pelastustoimen lisäksi, voisi olla tutkinnan kohteena

6 §. Kansainvälinen soveltamisala.

Liikennevirasto tiedustelee, voidaanko Suomessa tutkia (juna)kalustoon liittyviä tekijöitä jos suomalainen juna joutuu Venäjällä onnettomuuteen.

7 §. Kansainvälinen soveltamisala meriliikenteessä.

Ulkoasiainministeriö kiinnittää huomiota siihen, ettei tutkinnan aloittamisvastuuta niiden onnettomuuksien osalta, jossa laiva on viimeksi käynyt Suomen satamassa, ole rajattu vain EU-maihin. UM pitää tärkeänä varmistua siitä, ettei sääntely ole ristiriidassa Suomen ja Venäjän välisten sopimusten kanssa.

Suomen Varustamot ry katsoo, että pykälästä ei ilmene selvästi, onko Turvallisuustutkintakeskuksella oikeus tehdä tutkinta, jos toinen valtio suorittaa turvallisuustutkinnan ja jos osallisena on suomalainen alus tai onnettomuus koskee suomalaisia etuja.

9 §. Edustajan osallistuminen tutkintaan.

Helsingin käräjäoikeus katsoo, että muun valtion edustajan osallistuminen tutkintaan ei ole mietinnössä esitetyllä tavalla ongelmaton ottaen huomioon tutkintaan osallistuvan henkilön laajat toimivaltuudet. Vaihtoehtona olisi, että edustajan toimivaltuudet rajattaisiin ja ne määriteltäisiin tarkasti.

10 §. Turvallisuustutkintakeskus.

Liikennevirasto katsoo, että Turvallisuustutkintakeskuksen velvollisuus kouluttaa uusia tutkijoita tulee määritellä tarkemmin ja laissa on määriteltävä tarkemmin mitä tämä velvoite kattaa. Virasto ehdottaa, että kohta kuuluisi ”huolehtia turvallisuustutkijoiden koulutuksesta ja osaamisesta”. Virasto myös kiinnittää huomiota 5 ja 6 kohdan käsitteiden eroon ja ehdottaa, että 6 kohta kuuluisi: ”Seurata turvallisuustutkinnan yhteydessä an-

nettujen tapahtuman syihin liittyvien suositusten toteutumista sekä vastata tähän liittyvästä raportoinnista.”

Helsingin käräjäoikeus toteaa, että pykälän mukaan Turvallisuustutkintakeskus suorittaa tehtävänsä itsenäisesti ja riippumattomasti ja katsoo, että jatkovalmistelussa tulisi kuitenkin pohtia, mikä viranomaisen toimii valvontaviranomaisena ottaen huomioon, millaisia valtuuksia keskukselle esitetään.

11 §. Turvallisuustutkintakeskuksen organisaatio.

Helsingin käräjäoikeus kiinnittää huomiota pykälässä mainittuun mahdolliseen työsuopimussuhteiseen henkilökuntaan ja toteaa, ettei perusteluista ilmene, miksi ja missä tehtävässä he toimisivat. Heidän virkavastuunsa tulisi määritellä ottaen huomioon keskuksessa mahdollisesti käsiteltävä arkaluonteinen aineisto.

12 §. Erityiset kelpoisuusvaatimukset.

Liikennevirasto katsoo, että turvallisuustutkijoiden pätevyyteen tulisi uudessa laissa kiinnittää huomiota ehdotettua enemmän ja laissa olisi syytä kuvata pätevyysvaatimukset. Virasto myös katsoo, että liikennemuotokohtaisessa osaamisessa lienee syytä siirtyä turvallisuustutkinnan osaamiseen – merikapteenin kokemus tai pätevyys ei tee henkilöä päteväksi meripuolen turvallisuustutkijaksi. Virasto esittää pykälään lisättäväksi seuraavan: ”Turvallisuustutkintaan tekevän virkamiehen on tunnettava turvallisuustutkintaan liittyvät menetelmät ja menettelyt sekä hänellä on oltava onnettomuustutkintaan liittyvää koulutusta.”

13 §. Turvallisuustutkintakeskuksen asiantuntija.

Liikennevirasto katsoo, että Turvallisuustutkintakeskuksen käyttämien ulkopuolisten asiantuntijoiden käyttöä on säädeltävä tarkemmin. Lähtökohtana tulee olla että tutkinnan johtaminen ja raportointi tapahtuu Turvallisuustutkintakeskuksen oman henkilöstön toimesta.

Helsingin käräjäoikeus katsoo, että tutkijaryhmän asettamista koskevan päätöksen tulisi aina olla kirjallinen ja siinä tulisi nimetä tutkijaryhmän jäsenet. Siihen nähden 13 §:n 4 momentin erillinen kirjallinen määräys muiden virkamiesten ja asiantuntijoiden nimitämisestä tutkijaryhmään tuntuu tarpeettomalta. Helsingin käräjäoikeus myös katsoo, että Turvallisuustutkintakeskuksen asiantuntijoiden virkamies- ja sopimusoikeudellinen asema tulisi selkeämmin määritellä lailla ottaen huomioon tehtävään liittyvä tapaturmariski.

14 §. Tutkijaryhmä.

Eduskunnan oikeusasiamies katsoo huomioiden turvallisuustutkinnan itsenäisyyden ja riippumattomuuden, että toimivalta muuttaa tutkijaryhmän kokoonpanoa tulisi olla lailla rajattu.

Sosiaali- ja terveysministeriö toteaa, että tutkijaryhmälle on tärkeää nimetä johtaja, joka ottaa esimerkiksi heti tutkinnan organisoinnin ja tiedotuksen tehtäväkseen.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry ja *Autoliikenteen Työnantajaliitto ry* pitävät tärkeänä, että sellaisen maanteliikenteen suuronnettomuuksien, jonka osallisena on raskasta kalustoa, tutkintaa varten asetetussa tutkintaryhmässä olisi alan erityisasiantuntija.

15 §. Esteellisyys.

Hätäkeskuslaitos pitää hyvänä, että esteellisyssäännöstä on edelleen täsmennetty. Hätäkeskuslaitos kuitenkin kiinnittää huomiota siihen, että samalla se voi merkitä, että paras asiantuntemus esimerkiksi hätäkeskusviestintään liittyen on pakko jättää tutkijaryhmän ulkopuolelle esteellisyysjohdosta. Tällaisissa tilanteissa kuulemisten ja selvityksen pyytämisen mahdollisuus korostuu tutkinnassa.

Sotilasilmalauonnettomuuksien tarkastuslautakunta kiinnittää huomiota 1 momentin 2 kohdan perusteluihin ja toteaa, että jää epäselväksi, mitä siinä mainittu vastuuseen joutuminen tarkoittaa. Perusteluissa sivulla 40 myös todetaan, että "sännös vastaisi voimassa olevaa lakia", vaikka voimassa olevassa laissa ei liene esimerkiksi sellaista säännöstä, jollainen on nyt ehdotetun lain 39 §, salassa pidettävän tiedon luovuttaminen.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry ja *Autoliikenteen Työnantajaliitto ry* kiinnittävät huomiota siihen, että esteellisyytenä ei voitane kuitenkaan pitää esimerkiksi alan järjestön toimintaan osallistumista, koska heillä on usein paras asiantuntemus alalta.

16 §. Ilmoitusvelvollisuus.

Liikenne- ja viestintäministeriö ja *Liikenteen turvallisuusvirasto* esittävät harkittavaksi, tulisiko ilmoitusvelvollisuuden koskea myös vaaratilanteisiin osallisia, sillä laki koskee myös vaaratilanteiden tutkintaa.

Turvatekniikan keskus katsoo, että eri tahojen tulisi sopia Turvallisuustutkintakeskuksen kanssa yhteisesti siitä, millaisissa tapauksissa ilmoitukset tehdään ja olisiko syytä määrittellä yhteisiä menettelytapoja.

Etelä-Suomen aluehallintovirasto katsoo, että 2 momentissa todettu ilmoitusvelvollisuus eräillä viranomaisilla, ml. aluehallintovirastot, on tarkoituksenmukainen.

Liikennevirasto toteaa, että saman onnettomuuden johdosta ilmoitusvelvollisia voi olla useita. Lisäksi virasto pohtii, miksi laissa määritellään kaksi virastoa nimellä ja voiko nimenmuutos aiheuttaa tässä ongelmia.

HKL-liikelaitos toteaa, että yksityiselle toimijalle asetettaisiin uusi ilmoittamisvelvollisuus. HKL katsoo, että lakiehdotuksen 2 §:ssä tarkoitettujen vaaratilanteiden tutkinnan mahdollistamiseksi tulee määritellä ilmoituskäytäntö, jotta ilmoittamiseen velvoitettu voi tietää, mistä vaaratilanteista ilmoitus on tehtävä.

Kymenlaakson käräjäoikeus toteaa, että Kymenlaakson käräjäoikeudessa on merioikeus. Käräjäoikeus pitää ehdotettua 3 momenttia sisällöltään ja sanamuodoltaan asianmukaisena.

Helsingin käräjäoikeus katsoo, että mietinnössä esitetty muutos, uusi 3 momentti, edellyttää merilain muuttamista, koska lain 18 luvun 11 §:n mukaan meriselitys voidaan eräissä tilanteissa antaa suljetuin ovin.

Suomen Varustamot ry kiinnittää huomiota 3 momenttiin, jossa yhdistyksen mukaan asetetaan uusi velvoite tehdä ilmoitus Turvallisuustutkintakeskukselle meriselityksen antamisesta. Yhdistys ehdottaa, että tuomioistuimille tulisi antaa asiassa harkintavaltaa, sillä kaikki meriselitykset eivät ole vakavuudeltaan ja sisällöltään sellaisia, että niihin liittyy lakiehdotuksen tarkoittamia tilanteita.

17 §. Päätös tutkinnan aloittamisesta.

Liikenne- ja viestintäministeriö ja *Liikenteen turvallisuusvirasto* kiinnittävät huomiota siihen, että 3 momentin luettelo tutkinnan aloittamisen harkintakriteereistä ei sisällä rautatieturvallisuusdirektiivin 19 artiklan 2 kohdassa mainittua kriteeriä vaaratilanteen vaikutuksista rautateiden turvallisuuteen yhteisön tasolla. Muutoinkin turvallisuusvirasto katsoo, että säännöksen tulisi kattaa myös vaaratilanteet.

18 §. Alustava tutkinta.

Helsingin käräjäoikeus katsoo, että ennen kuin yksityinen asiantuntija lähetetään onnettomuuspaikalle tekemään alustavaa tutkintaa, tulisi olla päätös tutkinnan aloittamisesta. Vaihtoehtoisesti asiantuntijan laajoja toimivaltuuksia tulee käräjäoikeuden mukaan rajoittaa alustavan tutkinnan ajaksi.

19 §. Tutkintaedellytysten turvaaminen.

Työ- ja elinkeinoministeriö kiinnittää huomiota tutkijoiden toimivaltuuksiin tutkintaedellytysten turvaamiseksi. Ministeriön mielestä oikeusturvan kannalta olisi tärkeää, että määräysten antaminen dokumentoitaisiin mahdollista myöhempää tarkastelua varten kirjallisesti tai suullisesti.

Liikennevirasto katsoo, että ainakin perusteluissa tulisi todeta tarkemmin, kuinka kauan keskuksella on mahdollisuus pitää onnettomuuspaikka eristettynä. Virasto myös pohtii, onko keskuksella mahdollisuus eristää paikka, vaikka ei ole vielä saapunut sinne.

Turvatekniikan keskus pitää 3 momentin säännöstä kannatettavana, mutta korostaa, ettei säännös saa johtaa siihen, että Tukesin mahdollisuudet tutkia onnettomuudessa ollutta laitetta ja tehdä sitä koskevia päätöksiä viivästyivät tai muodostuisivat mahdottomiksi. Lisäksi keskus esittää harkittavaksi, tulisiko pykälään ottaa säännös siitä, mikä on näiden viranomaisten välisten oikeuksien suhde.

Onnettomuustutkintakeskus ehdottaa, että 3 momentissa täsmennettäisiin seuraavasti: ”- tulee varmistaa, että tutkinnan kannalta oleellinen aineisto tarvittaessa luetteloidaan.”

20 §. Tiedonsaantioikeus.

Eduskunnan oikeusasiamies pitää 20 §:n 1 momentin 1 kohdan muotoilua väljänä, eikä se rajaa oikeastaan mitään esitutkinta-aineistoa tiedonsaantisäännösten ulkopuolelle. Säännöstä tulee tältä osin täsmentää.

Helsingin käräjäoikeus pitää hyväksyttävänä sitä, että keskuksella olisi oikeus saada tietoja viranomaisilta maksutta. Sen sijaan käräjäoikeuden mielestä yksityiselle aiheutuvat kulut esimerkiksi siitä, että se saattaa keskuksen tekemän tiedon sähköiseen muotoon, tulisi korvata. Kulujen korvaamisvaatimusta ja siihen liittyvää muutoksenhaku-mahdollisuutta tulisi selvittää.

Liikennevirasto tiedustelee, onko virastolla velvoite tulkita tieto tai antaa laitteet tiedon tulkitsemiseksi, jotta tutkijat saavat tiedon erilaisista laitteista vai onko Turvallisuustutkintakeskuksen tehtävänä huolehtia, että sillä on laitteet itse tutkia tietoja ja tiedostoja esimerkkinä Divos-kuuntelut ja siihen liittyvät laitteet.

Valtakunnansyyttäjänvirasto viittaa lakiehdotuksen 20 §:n 2 momenttiin ja 23 §:ään ja toteaa, että niissä säädetään erilaisista tietojensaantioikeuksista yksityiseltä taholta. Henkilö, jolta tietoja pyydetään, voi myös olla esitutkinnassa epäillyn rikoksen asiaosainen tai todistaja. Tällainen asema voi syntyä sen jälkeen, kun henkilö on ollut Turvallisuustutkintakeskuksen tiedonhankintaa tarkoittavien toimenpiteiden kohteena taikka ennen sitä. Viitatuilla ehdotetun lain säännöksillä on yhteys ns. itsekriminointisuojaan koskevaan periaatteeseen. Lakiehdotuksen 20 ja 23 §:stä ei yksiselitteisesti ilmene, onko yksityinen luonnollinen henkilö tai oikeushenkilön edustaja velvollinen antamaan pyydettyjä tietoja vai ei ja onko tietojen antajalla sanktioitu totuudessa pysymisvelvollisuus.

Suomen Asianajajaliitto esittää, että terveystietojen saamista rajattaisiin siten, ettei Turvallisuustutkintakeskuksella kuitenkaan ole oikeutta saada onnettomuuden johdosta elossa olevan rikoksesta epäillyn terveystietoja, ellei kyse ole rikoksesta, josta saattaa seurata vankeutta kuusi vuotta tai ankarampi rangaistus, taikka sanotunlaisen rikoksen yrityksestä tai osallisuudesta siihen. Muutosesitys johtuu siitä, että terveystietojen luot-

tamuksellisuutta tulee suojata, eikä Suomen Asianajajaliiton näkemyksen mukaan Turvallisuustutkintakeskukselle tulisi antaa laajempia valtuuksia kuin poliisille

Finanssialan keskusliitto kiinnittää myös huomiota 2 momenttiin ja pitää säännöstä väljästi muotoiltuna. Liitto toteaa, ettei perusteluista ilmene, voiko kyseeseen tulla tietojen hankkiminen pankeista ja vakuutusyhtiöistä esimerkiksi muun poikkeuksellisen tutkinnan yhteydessä. Tämä voisi olla ongelmallista ottaen huomioon näitä tahoja sitova pankki- ja vakuutuslainsäädäntö. Liitto katsoo, että säännöstä tulee täsmentää, sillä viranomaisen oikeudesta saada näitä tietoja tulee olla laissa nimenomainen säännös.

21 §. Tiedonsaantioikeus teleyrityksiltä.

Liikenne- ja viestintäministeriö ehdottaa, että pykälää tarkennetaan vastaamaan sähköisen viestinnän tietosuojalain terminologiaa. Kyseisessä laissa puhutaan liittymän ja päätelaitteen tunnistamistiedosta, joihin sisältyy paikkatieto (=”sijaintitieto”). Lisäksi ministeriö ehdottaa, että viittaus tietosuojalain 35 §:ään poistetaan tarpeettomana. Pykälän 2 momentin osalta ministeriö kiinnittää huomiota siihen, onko aiheen, että tunnistamistietoja voisi saada vain onnettomuuden (ei vaaratilanteen) tutkintaa varten.

Eduskunnan oikeusasiamies kiinnittää huomiota pykälän perusteluihin (s. 48) ja toteaa, että ehdotusta tulee täsmentää siten, että perustelut vastaavat käsitteiltään ja sisällöltään ehdotettua säännöstä ja että teleyritykseltä saatavien tietojen laajuudesta ei jää epäselvyyksiä.

Liikennevirasto kiinnittää huomiota siihen, että teletunnistetietojen lisäksi on olemassa monia muitakin vastaavia tietoja, jotka voivat olla tarpeen tutkinnassa, esim. JKV-laitteen tiedot. Viraston mielestä jää epäselväksi, annettaanko tutkijoille oikeus näihin tietoihin tai kenelle nämä tiedot viime kädessä kuuluvat.

Liikenteen turvallisuusviraston mukaan säännöksen perusteella jää epäselväksi, onko tiedonsaantioikeus teleyrityksiltä tarkoitus rajata vain onnettomuutta koskeviin tietoihin ja jättää vaaratilannetta koskevat tiedot oikeuden ulkopuolelle.

Helsingin käräjäoikeus vastustaa ehdotettua tiedonsaantioikeutta teleyrityksiltä. Sen sijaan se katsoo, että eräissä tilanteissa voi olla tarpeen käyttää teleyrityksiltä saatavia tietoja, mutta tietojen antamisesta tulisi päättää tuomioistuimessa, kuten poliisille luovutettavien tietojen osalta on säädetty. Käräjäoikeus kiinnittää myös huomiota suhteeseen sähköisen viestinnän tietosuojalain 35 §:ään ja pitää ehdotettua säännöstä liian laajana, kun se kohdistuu muihinkin kuin hätäilmoituksen kohteena olleisiin liittymiin. Myös ehdotettu maksuttomuus on ristiriidassa muun lainsäädännön kanssa. Käräjäoikeus esittää pohdittavaksi, riittäisikö 42 §:ssä säädetty virka-apu sellaisenaan turvaamaan keskuksen tiedonsaantitarpeen.

Suomen Asianajajaliitto toteaa kannattavansa sinänsä oikeutta saada teletiedot, mutta katsoo, että sen tulisi tapahtua vain tuomioistuimen päätöksellä, minkä lisäksi teleyhtiölle tulisi olla oikeus saada kustannuksistaan valtiota korvausta.

22 §. *Tarkastusoikeus.*

Etelä-Suomen aluehallintovirasto ja *Suomen Palopäällystöliitto* pitävät tärkeänä, että 2 momentin säännöstä tutkijoiden oikeudesta päästä rakennuksiin, kulkuneuvoihin, alueille ja vastaaviin paikkoihin. Lausunnonantajat korostavat, että turvallisuustutkintaa tekevillä tulee olla palotarkastuksen suorittajaa vastaavat oikeudet.

Sotilasilmailun viranomaisyksikkö tiedustelee, onko 22 §:ssä ja 25 §:ssä tarkoitetut tiedot tarkoitus saada maksutta 21 §:n tapaan.

23 §. *Kuuleminen.*

Helsingin käräjäoikeus katsoo, että kuulemisen vapaaehtoisuuden tulisi ilmetä itse säännöksestä. Käräjäoikeus kiinnittää myös huomiota siihen, että työryhmä ei perustele, miksi henkilölle, jonka kuuleminen perustuu vapaaehtoisuuteen ja jolla ei ole totuudessapysymisvelvoitetta, tulisi muistuttaa rikoslain säännöksestä, jonka säännöksen soveltuvuutta tilanteeseen voidaan perustellusti epäillä.

Suomen Asianajajaliitto katsoo, että ottaen huomioon sen, että tutkintaa voidaan tehdä yhteistyössä poliisin kanssa, 2 momenttiin tulee lisätä maininta kieltäytymisoikeudesta seuraavasti: ”Mikäli Turvallisuustutkintakeskus kuulee rikoksesta epäiltyä henkilöä, henkilölle on kirjallisesti ilmoitettava, että hänellä on oikeus avustajaan sekä oikeus pyytää paikalle kuulustelutodistaja.” Samoin olisi huomioitava, että ilmoitusvelvollisuus kirjataan lakiin kuin tulevassa esitutkintalaissa.

Sotilasilmailuonnettomuuksien tarkastuslautakunta katsoo, että pykälän muotoilu ja sen perustelut ovat keskenään ristiriidassa ja niitä tulisi tarkentaa. Oikeudenkäymiskaaren 17:24 ei lautakunnan mukaan sisällä sellaista säännöstä, että ”totuudessa pysymistä ei (kuultavalta) edellytetä”. Sen sijaan oikeudenkäymiskaaren 17:24 sisältää vain sen, millä edellytyksin todistaja saa kieltäytyä kertomasta seikkaa tai vastaamasta kysymykseen. Jos turvallisuustutkintaa ei tehdä oikeudellisen vastuun kohdentamiseksi, mistä syystä lakiehdotuksessa kuitenkin viitataan oikeudenkäymiskaaren säännöksiin, joiden nojalla todistaja saa kieltäytyä vastaamasta. Lautakunta katsookin, että edellä mainittu ”totuudessapysymisvelvoitteeseen” liittyvä ongelma pääosin poistuisi, jos lakiehdotukseen ei lainkaan sisällytetä säännöksiä, jotka kuuluvat rikosoikeuden alaan.

Suomen Varustamot ry toteaa, että laissa tulisi tarkemmin selostaa kuultavan oikeudellista asemaa kuulemisissa. Laissa tulisi todeta, ettei kuultava ole todistajan tai asianomistajan tai asiantuntijan asemassa.

Valtakunnansyyttäjänviraston mukaan lakiin tulisi selvyiden vuoksi sisältyä nimenomainen kannanotto siitä, sovelletaanko rikoslain 15 luvun 2 §:n 1 momentin 3 kohdassa säädettyä kriminalisointia (perätön lausuma viranomaismenettelyssä) ehdotetun lain 23 §:n tarkoittamassa kuulemistilanteeseen. Tämä koskee myös rikoslain 16 luvun 8 §:ssä säädettyä tunnusmerkistöä (väärän todistuksen antamista viranomaiselle). Valtakunnansyyttäjänvirasto esittää myös harkittavaksi, voidaanko ehdotettuun lakiin sisällyttää säännös, joka vastaisi nykyisessä onnettomuuksien tutkinnasta annetun lain 11 §:n

2 momentissa olevaa säännöstä kuulusteluista ja tutkimuksista, jotka poliisi tutkintalautakunnan pyynnöstä suorittaa, on soveltuvin osin voimassa, mitä esitutkinnasta rikosasioissa säädetään. Tällainen säännös merkitsee, että tietyissä asemissa olevat kuultavat voivat kieltäytyä tietojen antamisesta onnettomuustutkijoille. Tämä säännös edistää kuultavan oikeusturvan toteutumista. Koska tietojen antaminen ehdotetun lain 23 §:n perustelujen muutenkin on vapaaehtoista, ei tällaisen säännöksen sisällyttäminen ehdotettuun lakiin voine vaarantaa turvallisuustutkinnan tarkoitusta.

25 §. Määräys esineen ja asiakirjan luovuttamisesta.

Onnettomuustutkintakeskus ehdottaa, että 1 momenttiin lisättäisiin myös viittaus 20 §:ään seuraavasti: ”- - on tämän lain 20 §:ssä tai 22 §:n 1 momentissa tarkoitettu - -.”

Helsingin käräjäoikeus pitää ehdotettua menettelyä sinänsä hyvänä. Käräjäoikeus kuitenkin katsoo, ettei mietinnöstä ilmene, onko kyse hakemusasiasta ja noudatetaanko siinä oikeudenkäymiskaaren 7 luvun säännöksiä. Rikos- ja riita-asiasta ei kuitenkaan liene kysymys. Ilmeisesti on tarkoitettu, että tuomioistuimien voisi tarvittaessa käyttää myös uhkasakkoa. Ilmeisesti on myös tarkoitettu, että esineen tai asiakirjan tuomisesta maksettava palkkio (OK 17:16) jää valtion vahingoksi.

26 §. Onnettomuusuhan havaitseminen tutkinnan aikana.

Turvatekniikan keskus pitää pykälää puutteiden ilmoittamisesta erittäin kannatettavana.

Valtakunnansyyttäjänvirasto viitaten 10 §:n 2 momenttiin, 26 §:ään ja 38 §:ään katsoo, että sen varmistamiseksi, että esitutkintaviranomainen saa tilaisuuden arvioida, onko yksittäiseen onnettomuuteen tai vaaratilanteeseen liittyen toimitettava esitutkinta, tulisi lakiin sisällyttää säännös, jonka mukaan Turvallisuustutkintakeskuksen olisi tehtävä ilmoitus käynnistämistään tutkinnasta esitutkintaviranomaiselle. Ilmoituksessa ei olisi kysymys rikosilmoituksen tai tutkintapyynnön tekemisestä. Ilmoitettavat tiedot olisivat sellaisia, joita Turvallisuustutkintakeskus voisi muutenkin ehdotetun tietojen luovutusta koskevan 39 §:n mukaan luovuttaa esitutkinta- ja syyttävaviranomaiselle. Saatuaan ilmoituksen esitutkintaviranomainen voisi pyytää lisätietoja, joiden antamista Turvallisuustutkintakeskus harkitsisi sanotun 39 §:n nojalla. Ilmoitukseen ei sisältyisi tietoja siitä, ketä tai keitä mahdollisesti voitaisiin epäillä rikoksesta. Näiden syiden vuoksi ilmoituksen tekeminen ei vaarantaisi turvallisuustutkinnan riippumattomuutta.

27 §. Tutkintaselostus.

Liikennevirasto katsoo, että yleiset turvallisuutta edistävät suositukset tulee erottaa onnettomuuden johdosta annettavista suosituksista ja ehdottaa, että ne pitää esittää turvallisuutta parantavina yleisinä menettelyinä. Lisäksi virasto katsoo, että perusteluissa tulisi korostaa sitä, että annettavien suositusten pitää perustua onnettomuuteen johtaneisiin tekijöihin ja syihin.

Linja-autoliitto kannattaa sinänsä suositusten osoittamista, mutta korostaa, että osoittamisessa eri tahoille tulee olla huolellinen ja pitää suositusten sisältöä tarkkaan harkittavana seikkana.

VR-Yhtymä Oy toteaa kannattavansa ehdotusta suositusten osoittamisesta.

Liikenne- ja viestintäministeriö ja *Liikenteen turvallisuusvirasto* esittävät harkittavaksi, tulisiko 4 momentin perusteluissa todeta se, että rautatieturvallisuudirektiivin 25 artiklaa koskevissa soveltamisohjeissa todetaan, että vaikka turvallisuutta koskevat suositukset osoitetaan viranomaisille, tämä ei poista rautatieyritysten, rataverkon haltijoiden ja muiden mahdollisten toimijoiden vastuuta turvallisuudesta. Suositusten toimeenpanosta vastaa toimijat.

28 §. Viranomaisten ja osallisten lausunnot.

Hätäkeskuslaitos pitää tärkeänä, että lausunnon pyytämistä koskeva säännös nostetaan lain tasolle.

Linja-autoliitto pitää tärkeänä lausunnon pyytämistä ja toteaa, että myös onnettomuuden alalla edunvalvonnasta vastaavien valtakunnallisten järjestöjen tulisi voida lausua mielipiteensä luonnoksesta.

Onnettomuustutkintakeskus toteaa, että nykyinen käytäntö, jossa suosituksista annettujen lausunnot julkaistaan, on osoittautunut toimivaksi ja ehdottaa 3 momenttiin seuraavaa täsmennystä: ”Suosituksista annettujen lausunnot tai - -.”

Finnair Oyj toteaa, ettei laista ilmene se, miten taataan, että lausunтовaiheessa oleva keskeneräinen tutkintaselostus pysyy salassa.

30 §. Suositusten seuranta.

Työ- ja elinkeinoministeriö ja *Finanssialan keskusliitto* pitävät tärkeänä, että suositusten toimeenpanon seuranta kehitetään.

Linja-autoliitto toteaa, että suositusten seuraaminen on tärkeää, mutta se ei saa aiheuttaa yrityksille kohtuutonta työmäärää, joka vaikeuttaisi käytännön toimintaa.

Finnish Commuter Airlines Oy katsoo, ettei suositusten täytäntöönpanosta tulisi tehdä pakkoa, koska ne voivat joskus korjatessaan yhden puutteen aiheuttaa toisen ja olla siis laadultaan heikkoja.

Liikenne- ja viestintäministeriö ja *Liikenteen turvallisuusvirasto* toteaa, että 3 momentin mukaan vuosittainen raportti tulee antaa joka vuosi, kunnes turvallisuussuositus on pantu täytäntöön. Käytännössä voi esiintyä syitä, ettei suositusta myöhemmin ilmi tulleiden seikkojen valossa voida panna täytäntöön. Ministeriön mukaan perusteluihin voisi täy-

täntöönpanon sijasta kirjata velvoitteen raportoida niin kauan, kun suositus on avoinna. Tämä olisi linjassa Euroopan rautatieviraston antaman soveltamisohjeen kanssa.

Samaan seikkaan kiinnittää huomiota myös *Liikennevirasto*, joka kysyy, tarkoitetaanko säännöksellä sitä, että esimerkiksi tasoristeysonnettomuuksien osalta virasto antaisi joka vuosi ja vuosikymmeniä saman raportin, ettei se edelleenkään ole noudattanut suositusta.

Hätäkeskuslaitos katsoo, että 3 momentissa asetettu oma-aloitteinen raportointivelvollisuus muuttaa turvallisuussuosituksia käytännössä velvoitteen luonteisiksi. Tällaista velvoitteenanto-oikeutta ei tulisi antaa yksistään turvallisuustutkintaa varten perustetulle elimelle. Lisäksi suosituksilla tulisi olla rajoitettu voimassaoloaika tai vaihtoehtoisesti keskuksella tulisi olla velvollisuus tarkistaa suositusten ajantasaisuus ja tarpeellisuus sekä tarvittaessa peruuttaa annettu suositus.

38 §. Tutkinnan kulusta tiedottaminen.

Turvatekniikan keskus esittää harkittavaksi, tulisiko säännökseen lisätä myös tiedottamisvelvoite myös niille alan valvontaviranomaisille, joiden toimialaa tutkinta koskee.

39 §. Salassa pidettävän tiedon luovuttaminen.

Yleistä

Onnettomuustutkintakeskus korostaa, että ehdotetut 39 ja 40 § sekä ehdotettu muutos julkisuuslakiin ovat erittäin tärkeitä turvallisuustutkinnan tiedonsaannin varmistamiseksi ja merionnettomuusdirektiivin täytäntöönpanemiseksi.

Kymenlaakson käräjäoikeus pitää ehdotettua 39 §:n sanamuotoa ja siinä esitettyä tuomioistuimen toimivaltaa asianmukaisena.

39 §:n 2 momentti

Eduskunnan oikeusasiamies kiinnittää huomiota pykälän 2 momentin viimeiseen virkkeeseen viranomaisen velvollisuudesta olla ryhtymättä oikeudellisiin toimenpiteisiin. Oikeusasiamiehen mielestä virkkeessä edellytetyn ”tahattomuuden” määrittely voi muodostua haastavaksi, kun turvallisuustutkinnassa ei suoriteta sellaista oikeudellista tutkintaa, jonka perusteella jokin toiminta olisi mahdollista määritellä ”tahattomaksi” tai esimerkiksi tuottamukselliseksi. Valvontaviranomaisen kannalta säännös herättää kysymyksen siitä, onko kyse laajasti ottaen asian selvittämisen kiellosta, vai rajoitetummin kiellosta ryhtyä tehtyjen selvitysten johdosta tiettyyn toimenpiteeseen (kuten pidättäytyminen antamasta varoitusta tai huomautusta, vaikka siihen selvitysten perusteella olisi aineellinen peruste).

Myös *Turvatekniikan keskus* kiinnittää huomiota 2 momenttiin ja pyytää selvennettäväksi, mitä ”tahattomalla rikkomuksella” tarkoitettaisiin. Tukesin toimialalla hallinnollisia pakkokeinoja kuten myyntikieltoja ei ole sidottu tuottamusarviointiin vaan suoraan siihen, onko laite vaatimustenmukainen vai ei.

39 §:n 3 momentti

Eduskunnan oikeusasiamies kiinnittää huomiota pykälän 3 momentin osalta erityisesti itsekriminointisuojaan. Ottaen huomioon tutkinnan tarkoitus salassa pidettäviä tietojen luovuttaminen pykälässä tarkemmin määritellyissä tilanteissa olisi mahdollista vain tuomioistuimen luvalla esitutkintalain 28 §:n mukaisessa prosessissa. Pykälä vastaisi muutoinkin esitutkintalaissa ja oikeudenkäymiskaassa säädettyä. Oikeusasiamies pitää välttämättömänä, että siltä osin kuin turvallisuustutkintaviranomaisen toiminta pidetään 39 §:ssä ehdotetulla tavalla avoimena rikos- ja hallintoprosessuaalisiin selvityksiin nähden, tarvitaan oikeussuojakeinoja sen takaamiseksi, että järjestely ei koidu itsekriminointisuojan vastaiseksi. Oikeussuojakeinoksi sopii riippumaton tuomioistuin, kuten työryhmä on ehdottanut. Oikeusasiamies toteaa, ettei se voi yhtyä sisäasiainministeriön poliisiosaston edustajan eriävään mielipiteeseen.

Sisäasiainministeriö toteaa, että onnettomuustutkinnan suhde oikeudellisiin selvityst toimiin tulee olla hyvin selkeä. Järjestelmässä tulisi huolehtia siitä, että Just cultureperiaate säilyy loukkaamattomana. Toisaalta ministeriö katsoo, että lähtökohtana tulisi olla ainakin tiettyjen edellytysten vallitessa viranomaistietojen tarkoituksenmukainen hyödyntäminen toisessa viranomaistoiminnassa, etenkin rikostutkinnan tyyppisessä toiminnassa. Ministeriö katsoo, että turvallisuustutkinnan yhteydessä saatujen tietojen luovuttamiselle esitutkinta- ja syyttävöviranomaisille tulee asettaa selkeät edellytykset. Ehdotetun 3 momentin mukaan tietoja voitaisiin luovuttaa vain silloin kun se olisi välttämätöntä rikoksen selvittämiseksi. Tietoja voitaisiin luovuttaa vain tuomioistuimen luvalla. Jo näillä edellytyksillä turvallisuustutkinnan yhteydessä saatujen tietojen luovuttaminen poikkeaa esim. muussa poliisitutkinnassa saatujen tietojen luovuttamisesta ja mm. vahinkoa kärsineet asianomistajat voivat joutua erilaiseen asemaan siitä riippuen missä tutkinnassa rikoksen selvittämiseen liittyvä tieto on tullut esille. Tätä voidaan kuitenkin turvallisuustutkinnan tarkoitus huomioon ottaen pitää ministeriön mielestä puolustettavana. Ministeriö ei katso välttämättömäksi lisäedellytykseksi tietojen luovuttamisen liittämistä rikoksiin, joista laissa säädetty ankarin rangaistus on vähintään kuusi vuotta vankeutta. Tosiasiassa näin korkea raja voisi epätarkoituksenmukaisesti vaikeuttaa tietojen tarkoituksenmukaista hyväksikäyttöä rikostutkinnassa, jonka lähtökohtana on asian objektiivinen selvittäminen.

Sotilasilmailuonnettomuuksien tarkastuslautakunta katsoo, että pykälän 3 momentti ja lain 1 §:ään ehdotettu uusi 2 momentti (selvennys tutkinnan suhteesta oikeudelliseen tutkintaan), ovat ristiriidassa keskenään. Lautakunta katsoo, että myös pelkästään tekniset tiedot voivat olla nyt käsiteltävänä olevassa asiayhteydessä merkityksellisiä, ja lakiehdotuksen mukaan siis turvallisuustutkintakeskus voi täysin vapaasti luovuttaa niitä rikostutkintaa suorittaville viranomaisille. Ehdotetun lain perusteella on siis mahdollista, että jokin yksittäinen turvallisuustutkinta ja toisaalta jokin yksittäinen rikostutkinta liittyisivät toisiinsa huolimatta siitä, että turvallisuustutkintaa ei muodolli-

sesti tehdä oikeudellisen vastuun kohdentamiseksi. Lakiehdotuksen toteutumisen myötä nähtäväksi jäisi, miten painava lainkohta lakiehdotuksen 1.2 § on. Lautakunta korostaa, että mikäli tutkinnassa ja mahdollisessa oikeudenkäynnissä ryhdytään tai joudutaan selvittämään myös rikosoikeuden alaan kuuluvia kysymyksiä tai vaikkapa asiaan osallisiin kohdistuvien hallinnollisten seuraamusten määräämistä, on seurauksena se, että onnettomuuteen osalliset vaikenevat luottamuksenpuutteen vuoksi. Jos asiaan osalliset vaikenevat tutkinnassa (tai ryhtyvät niin sanotusti "peittelemään" tapahtumia), niin silloin onnettomuuden syytä voi olla hyvin vaikea selvittää ja tutkinnan tarkoituksen eli turvallisuuden parantumisen toteutuminen vaarantuu.

Finnair Oyj pitää tärkeänä sen varmistamista, ettei tutkinnassa kerätty salassa pidettävä tieto päädy tutkinnan ulkopuolisille tahoille. *Finnair* esittää, että luovuttajan tulisi informoida, jos tietoa on annettu eteenpäin, jolloin luovuttajalla tulisi olla oikeus kieltää tiedon välittäminen vedoten esimerkiksi yrityssalaisuuteen. Lisäksi *Finnair* kiinnittää huomiota siihen, että arkaluontoisen tiedon hallinnasta ja arkistoinnista sekä siihen liittyen hävittämisestä ja takaisin luovuttamisvelvoitteesta ei ole lainkaan mainintaa laissa.

Finnish Commuter Airlines Oy ei kannata, että lakiin otetaan mahdollisuus luovuttaa salassa pidettäviä tietoja esitutkintaviranomaisille. Perusteluna on se, että tiedon esteettön saanti voi vaarantua, jos asianosaisiin kohdistuu rangaistuksenuhka tai pelko siitä. Jotta eri tutkintojen raja pysyy selvänä, yhtiö ei kannata myöskään teknisiä tosiseikkoja koskevien salassa pidettävien tietojen luovuttamista.

Valtakunnansyyttäjänvirasto yhtyy Keijo Suuripään eriävään mielipiteeseen. Viraston mukaan eriävässä mielipiteessä muistutetaan aiheellisesti, että tietojen luovuttamisella on suuri merkitys sille, toteutuuko rikoksen asianomistajan perustavaa laatua oleva oikeus. Valtakunnansyyttäjänviraston kannan mukaan Turvallisuustutkintakeskuksen tulisi pitää kokonaan omana tietonaan vain sen tekemät johtopäätökset onnettomuuden tai vaaratilanteen aiheuttajasta tai tällaisen tapahtuman syistä. Lisäksi valtakunnansyyttäjänvirasto katsoo, että toimivalta tuomioistuimelle tehtävän pyynnön tekemiseksi tulee ehdottomasti olla myös syyttäjällä.

Keskusrikospoliisi yhtyy Keijo Suuripään mietintöön jättämään eriävään mielipiteeseen.

Poliisihallitus toteaa, että Turvallisuustutkinnan yhteydessä voidaan esimerkiksi haastattelujen kautta saada tietoja, joilla voisi olla suuri merkitys rikoksen selvittämiseksi. Poliisihallituksen näkemyksen mukaan ehdotettu kuuden vuoden vähimmäisrangaistusraja turvallisuustutkintatietojen luovuttamiselle on liian korkea ja ehdottaa rajakriteeriksi 2 vuotta (vastaa esimerkiksi kuolemantuottamuksesta säädettyä ankarinta rangaistusta).

Rajavartiolaitos yhtyy Keijo Suuripään mietintöön jättämään eriävään mielipiteeseen ja katsoo, että vähimmäisrangaistusraja on liian korkea. Rajavartiolaitos korostaa, että tietojen luovuttaminen on jo muutoinkin asetettu korkealle tasolle, tekeehän päätöksen asiasta aina tuomioistuin.

Suomen lentäjiliitto ry kiinnittää huomiota Keijo Suuripään eriävään mielipiteeseen ja haluaa korostaa, että koska turvallisuustutkinnassa ei ole tarkoitus etsiä syyllistä tai

muutenkaan todistaa syyllisyyttä, turvallisuustutkinta tulisikin erottaa täydellisesti rikosoikeudellisesta tutkinnasta. Siinä poikkeustapauksessa, että turvallisuustutkinnassa varmistuu, että kyseessä on ollut tahallinen toiminta, voitaisiin liiton mielestä käyttää kaikkea saatavissa olevaa tietoa syyllisyyden osoittamiseksi. Jos turvallisuustutkinnan haastatteluiden tieto olisi saatavilla rikos- tai muuta tutkintaa varten liian löysin perustein, ei kuuleminen sinänsä eroaisi esitutkinnassa suoritettavasta kuulustelusta. Tällöin kuultavalle täytyisi suoda asianmukainen oikeusturva. Liiton mielestä kuultavalle onkin, kuten Suomen Asianajajaliitto lausunnossaan ehdottaa, tiedotettava kieltäytymisoikeudesta. Myös sellaista tietoa, jota kuultava on turvallisuustutkintaan liittyvässä kuulemisessa ilmaissut kuultavan asemassa, joka asettaa hänet syylliseksi epäillyn asemaan, ei tulisi saada sisällyttää esitutkinta- ja syyttäjäviranomaisille luovutettavaan tietoon. Tämän liitto katsoo kuitenkin olevan kompromissi, koska ihanteellisesti turvallisuustutkinta tulisi tehdä täysin erossa viranomaisten muista tutkinnoista, joka on myös ICAO:n sopimuksen liitteessä 13 esitetty suositus.

Helsingin käräjäoikeus yhtyy Keijo Suuripään eriävään mielipiteeseen ja kiinnittää myös huomiota siihen, ettei työryhmä ole ottanut kantaa, miten pyyntöä tulisi käräjäoikeudessa käsitellä eli olisiko kyse esimerkiksi hakemusasiasta. Käräjäoikeuden mielestä menettelystä tulisi laatia selkeät säännökset.

Suomen Asianajajaliitto toteaa ymmärtävänsä, että onnettomuustutkinnan riippumattomuus on tärkeää, mutta katsoo, että yhteistyön hankaloittaminen poliisin kanssa saattaa johtaa erikoisiin tilanteisiin, joihin on viitattu Keijo Suuripään mietintöön jättämässä eriävässä mielipiteessä. Suomen Asianajajaliitto on huolissaan onnettomuuksien uhrien oikeusturvasta, joka ei näyttäisi toteutuvan ehdotuksessa. Lainkohtaa tulisi muuttaa siten, että Turvallisuustutkintakeskus voi luovuttaa tietoja esitutkinta- ja syyttäjäviranomaiselle, jos se on rikoksen selvittämisen kannalta välttämätöntä. Esitetty tuomioistuinmenettely tulee poistaa lakiesityksestä.

39 §:n 4 momentti

Sotilasilmailuonnettomuuksien tarkastuslautakunta kiinnittää huomiota pykälän 4 momenttiin ja toteaa, että sanamuodon perusteella näyttäisi siltä, että ulkomailta saatua tietoa käsitellään "enemmän salaisesti" kuin kotimaista tietoa. Lautakunta katsoo, että eri suunnista tulleen tiedon salassapito tulisi olla johdonmukaista eli yhdenmukaista.

40 §. *Todistamiskielto.*

Kymenlaakson käräjäoikeus pitää säännöstä asianmukaisena. Käräjäoikeus katsoo, että säännöstä voitaisiin kuitenkin täsmentää määrittelemällä erittäin painavat syyt perusteluista ilmaistulla tavalla tai siten kuin oikeudenkäymiskaaren 17 luvun 23 §:ssä on tehty.

Helsingin käräjäoikeus katsoo, että todistamiskielto tulisi koskea vain salassa pidettävää tietoa. Nyt tutkijan todistamiskielto olisi laajempi kuin esimerkiksi vain asiakirjojen ja niissä olevan tiedon julkisuutta koskeva julkisuuslain salassapitoa koskeva säännös.

Finnish Commuter Airlines Oy katsoo, ettei turvallisuustutkintakeskuksen virkamiestä tai muuta vastaavaa tutkintaan osallistunutta tulisi missään vaiheessa kuulla todistajana, koska tämä vaarantaa turvallisuustutkinnan kannalta olennaisen tiedon saannin.

42 §. Virka-apu.

Sotilasilmaluonnettomuuksien tarkastuslautakunta toteaa, että pykälän perustelujen mukaan säännös vastaisi voimassa olevaa lakia. Lautakunta katsoo, että pykälän perustelut ovat kuitenkin ristiriidassa kuulemista koskevan 23 §:n perustelujen kanssa.

43 §. Viranhoidosta vapautuminen.

Helsingin käräjäoikeus ei pidä hyvänä seikkana sitä, että viranhoidosta vapautumisesta säädetään tässä laissa. Käräjäoikeus katsoo, että tästä tulisi säätää mieluummin virkamieslainsäädännössä.

45 §. Palkkiot ja korvaukset.

Helsingin käräjäoikeus pitää esineen haltuunottoa koskevaa korvaussäännöstä tarpeellisenä. Käräjäoikeus kuitenkin katsoo, että oikeus korvaukseen tulisi olla myös 22 §:n 2 momentin tiloihin pääsyoikeuden aiheuttamasta vahingosta. Paikalle voidaan tarvita huoltoyhtiö, lukkoseppä tai ovi voidaan murtaa. Vahinkojen korvaamisen vaatimismenetely tulisi myös esittää ml. se, onko päätöksestä muutoksenhakumahdollisuutta.

46 §. Määräyksenantovaltuus.

Helsingin käräjäoikeus katsoo, että säännöstä tulisi täsmentää niin, että siitä ilmenisi, että keskus voi antaa määräyksiä vain itse tekemänsä tutkinnan teknisestä toimittamisesta.

4.2 Laki viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain muuttamisesta

Helsingin käräjäoikeus pitää ehdotettua muutosta liian epämääräisenä, koska sen avulla lähes kaikki voidaan selittää salaiseksi. Käräjäoikeus toteaa, että luottamusta viranomaisen toimintaa lisää viranomaisen toiminnan julkisuus eikä salaisuus.

Suomen lentäjiliitto ry katsoo, että lakiehdotuksissa tulisi korostaa ilma-aluksesta saatavan tiedon tärkeyttä ja sen suojaamista vain turvallisuustutkintaa varten. Liiton mukaan julkisuuslakiin ehdotettua muutosta tulisi täsmentää siten, että kohtaan lisätään erityismaininta ohjaamomiehistön yksityisyyden suojan loukkaamattomuudesta.

5 MUITA HUOMIOITA MIETINNÖSTÄ JA EHDOTUKSISTA

Säätämisyjärjestys

Eduskunnan oikeusasiamies katsoo, että ottaen huomioon viranomaiselle esitetyt kattavat toimivaltuudet, joilla puututaan useaan perusoikeutena turvattuun oikeuteen, esityksestä tulee pyytää perustuslakivaliokunnan lausunto

Helsingin käräjäoikeus ei pidä esitettyjä säännöksiä perustuslain kannalta ongelmattomina, koska tutkinnassa voidaan rajoittaa lukuisia perusoikeuksia. Työryhmän mietinnössä on pyritty perustelemaan perusoikeuksien rajoittamisen sallittavuutta sillä, että rajoittaminen sallittaisiin vain jos se on välttämätöntä onnettomuuden kulun selvittämiseksi. Työryhmä ei selvitä sitä, kuka tätä välttämättömyyttä yksittäistapauksessa valvoo. Erityisesti käräjäoikeus katsoo, että työryhmän perustelut koskien julkisen tehtävän antamista yksityiselle, eivät ole vakuuttavia.

Lain nimike, keskuksen nimi ja käsite turvallisuustutkinta

Onnettomuustutkintakeskus katsoo lausunnossaan, että lain nimenä tulisi säilyttää Onnettomuustutkintalaki ja tutkintakeskuksen nimenä tulisi edelleen olla Onnettomuustutkintakeskus. Nämä termit ovat vakiintuneet ja eri viranomaiset, yritykset ja sidosryhmät tuntevat Onnettomuustutkintakeskuksen toiminnan hyvin. Muita toimijoita, joiden nimessä on sana turvallisuus, on paljon. Nimen vaihto aiheuttaisi sekaannusta. Keskus kuitenkin katsoo, että tästä huolimatta lain 1 §:ssä tulisi säätää nimenomaan turvallisuustutkinnasta.

Turvatekniikan keskus esittää harkittavaksi, olisiko termin turvallisuus sijasta löydettävissä jokin muu sana. Kyse on kuitenkin edelleen pääasiassa onnettomuuksien ja poikkeuksellisten tapahtumien syyn tutkinnasta. Termi esiintyy nykyisin useiden viranomaisten nimissä, mikä voi aiheuttaa viranomaisten sekoittamista. Myös Turvatekniikan keskuksen nimi tullaan kevään 2010 aikana muuttamaan ”Turvallisuus- ja kemikaalivirastoksi”.

Sotilasilmaluonnettomuuksien tarkastuslautakunta kiinnittää huomiota siihen, että esityksen pääasiallisessa sisällössä sanotun perusteella on pääteltävissä, että lain nimikkeen valinnalla on tarkoitettu vahvistaa (turvallisuus)tutkintaa. Lautakunta kuitenkin toteaa, lain nimikkeellä sinänsä ei lentoturvallisuutta tai tutkinnan tasoa paranneta.

Lakiehdotusten muu käsitteistö

Liikennevirasto kiinnittää huomiota muun poikkeuksellisen tapahtuman tutkinnasta käytettyyn käsitteistöön. Liikennevirasto kysyy, onko tutkittava tapaus aina poikkeuksellinen ja pitääkö sen olla. Jos tapahtuma on poikkeuksellinen, niin herää kysymys, kuinka todennäköisesti vastaavanlainen tapaus toistuu ja miksi olisi tarve tutkia tapauksia, jotka eivät toistu. Virasto esittää, että lain mukaan tutkittaisiin normaalista toiminnasta eroavia tapahtumia ja häiriöitä, joilla voi olla vaikutusta turvallisuuteen. Tutkinnan tavoit-

teena olisi yleisen tai yleisesti turvallisuuden parantaminen poistamalla vaaratekijöitä. Liikennevirasto myös kysyy, voisiko Turvallisuustutkintakeskus tutkia myös positiivisesti hyviä käytäntöjä ja turvallisuutta edistäviä menettelyjä.

Suomen lentäjaliitto ry toteaa, että eräissä ehdotuksen pykälissä ja näiden perusteluissa käytetään käsitettä ”syy” puhuttaessa turvallisuustutkinnan tavoitteista. Käsitteen voidaan osin katsoa (englanniksi cause) sisältävän syyllisyyden etsimisen tavoitteen. Kansainvälinen Liikennealentäjien keskusjärjestö IFALPA on esittänyt ICAO:lle, että kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen liitteen 13 käsite ”cause” tulisi korvata käsitteellä ”factors” (”seikka” tai muu vastaava). Perusteluina IFALPA on esittänyt mm., että käsite ”factor” laajentaisi tukinnan painopistettä sekä olisi vähemmän sidoksissa syyllisyyden etsimiseen. Lentäjaliitto ehdottaakin, että käsite ”syy” vaihdetaan käsitteeksi ”tekijä”, ”seikka” tai muuhun vastaavaan myös po. lakiehdotuksessa.

Turvallisuustutkintalain soveltaminen Ahvenanmaalla

Statens Ämbetsverk på Åland (Ahvenanmaan valtionvirasto) toteaa, että itsehallintolain mukaan palo- ja pelastustoimi kuuluvat maakunnan lainsäädäntövallan piiriin ja ilmailussa ja meriliikenteessä tapahtuva pelastustoiminta ja väestönsuojelu kuuluvat valtakunnan lainsäädäntövaltaan. Ahvenanmaan valtionviraston mukaan tästä seuraa, että Turvallisuustutkintakeskuksella on toimivaltaa Ahvenanmaalla, mutta virasto korostaa, että mahdolliset tutkinnat tulee tehdä läheisessä yhteistyössä maakunnan eri viranomaisien kanssa. Virasto kiinnittää lisäksi huomiota siihen, että Ahvenanmaalla tapahtuneen onnettomuuden tutkinta tulisi tehdä ruotsin kielellä ja tutkintaselostus tulisi julkaista ainakin tällä kielellä.

Lakiehdotusten suhde rautatieturvallisuusdirektiiviin

Liikenne- ja viestintäministeriö ja *Liikenteen turvallisuusvirasto* kiinnittävät huomiota siihen, että lakiehdotuksesta puuttuvat säännökset rautatieturvallisuusdirektiivin 24 artiklan 1 kohdan mukaisesta velvoitteesta ilmoittaa tutkinnan aloittamisesta Euroopan rautatievirastolle viikon kuluessa päätöksen tekemisestä. Lisäksi lakiehdotuksesta puuttuu säännös 24 artiklan 2 kohdan mukaisen lopullisen tutkintakertomuksen ja 23 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun vuosikertomuksen toimittamisvelvollisuudesta.

Meriselitys

Liikenteen turvallisuusvirasto toteaa, että hyvin usein sama merenkulussa tapahtunut onnettomuus tai vaaratilanne on useamman erilaisen tutkinnan kohteena. Merenkulussa tapahtumaa voidaan selvittää meriselityksessä, Onnettomuustutkintakeskuksen toimittamassa tutkinnassa sekä poliisin tai rajavartiolaitoksen suorittamassa esitutkinnassa. Liikenteen turvallisuusvirasto toteaa, että asianosaiset ovat esittäneet meriselitysinstituution olevan osittain aikansa elänyt, mutta sillä on kuitenkin kiistattomia etuja nopeana selvityskeinona. Liikenteen turvallisuusvirasto katsoo lausunnossaan, että meriselitys-

tysjärjestelmää tulisi lähiaikoina tarkastella osana turvallisuustutkintaa siten, että se parhaiten palvelisi sille asetettavia tavoitteita.

Kiinteistö- ja rakennusala

Rakennusteollisuus RT ry toteaa, että Onnettomuustutkintakeskus on tutkinut aiemmin kiinteistö- ja rakennusosalalla tapahtuneita onnettomuuksia ja vaaratilanteita. Yhdistys kuitenkin toteaa, että sen enempää Onnettomuustutkintakeskuksen toimintakertomuksista kuin tästä mietinnöstä ei selviä yhteenvedonmaisesti tarvitsisiko kiinteistö- ja rakennusalan näkökulmasta voimassa olevaa onnettomuuksien tutkinnasta annettua lakia uudistaa turvallisuustutkintalaiksi. Yhdistys ehdotta tältä osin tarkastelun laajentamista ja täsmentämistä lain jatkovalmistelussa soveltamisalan osalla.

LIITTEET

LIITE 1 – Lausuntopyynnön jakelu

Onnettomuustutkintatyöryhmän mietinnöstä (OMML 2/2010) pyydettiin lausuntoa seuraavilta viranomaisilta ja yhteisöiltä¹. Näiden lisäksi lausunnon antoi Sotilasilmailuonnettomuuksien tarkastuslautakunta.

Oikeuskanslerinvirasto
Eduskunnan oikeusasiamiehen kanslia

Valtioneuvoston kanslia *
Ulkoasiainministeriö
Sisäasiainministeriö
Puolustusministeriö
Valtiovarainministeriö
Opetusministeriö
Maa- ja metsätalousministeriö
Liikenne- ja viestintäministeriö
Työ- ja elinkeinoministeriö
Sosiaali- ja terveysministeriö
Ympäristöministeriö

Ålands landskapsregering *
Statens ämbetsverk på Åland

Helsingin käräjäoikeus
Kymenlaakson käräjäoikeus

Aluehallintovirasto
- Etelä-Suomen aluehallintovirasto
- Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintovirasto *
Hätäkeskuslaitos
Keskusrikospoliisi
Liikennevirasto
Liikenteen turvallisuusvirasto
Luotsausliikelaitos *
Onnettomuustutkintakeskus
Poliisihallitus
Rajavartiolaitos
Suomen ympäristökeskus *
Säteilyturvakeskus
Terveiden ja hyvinvoinnin laitos
Turvatekniikan keskus
Työturvallisuuskeskus *
Valtakunnan syyttäjänvirasto

¹ *-merkityt eivät antaneet lausuntoa

Tapaturmavakuutuslaitosten liitto
 Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuustoimikunta
 Suomen kuntaliitto

Ahtaus- ja huolinta-alan tekniset AHT ry *
 Autoliikenteen Työnantajaliitto ry (yhteinen lausunto Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n kanssa)
 Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry *
 Erityisalojen toimihenkilöliitto ERTO ry *
 Erityispalvelujen työnantajaliitto ry *
 Finanssialan Keskusliitto ry
 Liikenne- ja Erityisalojen Työnantajat *
 Liikenneturva
 Linja-autoliitto ry
 Luotsiliitto ry
 Rannikko- ja Sisävesiliikenteen Työnantajaliitto ry *
 Rautateiden Insinöörit VRI ry *
 Rautatiealan Teknisten Liitto RTL ry
 Rautatieläisten liitto ry *
 Rautatievirkamiesliitto ry *
 Rakennusinsinöörien liitto ry *
 Rakennusliitto ry
 Rakennusteollisuus RT ry
 Satamaoperaattorit ry *
 Suomen Asianajajaliitto
 Suomen Konepäällystöliitto ry *
 Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry (yhteinen lausunto Autoliikenteen Työnantajaliitto ry:n kanssa)
 Suomen Laivanpäällystöliitto ry *
 Suomen Lennonjohtajien yhdistys ry
 Suomen Liikennelentäjäliitto ry²
 Suomen Matkustajalavayhdistys ry *
 Suomen Merimies-unioni SMU ry *
 Suomen palopäällystöliitto ry
 Suomen Pelastusalan Keskusjärjestö Spek ry *
 Suomen Satamaliitto ry
 Suomen Varustamot ry
 Veturimiesten liitto ry *

Air Finland Oy Ltd *
 Blue1 Oy *
 Finnair Oyj
 Finnish Commuter Airlines Oy
 HKL-liikelaitos
 VR-Yhtymä Oy

² Lausunnon antoi Suomen lentäjäliitto ry, joka on eri lentäjäliittojen kattojärjestö.

LIITE 2 – Lausuntopyyntökirje

OIKEUSMINISTERIÖ
Lainvalmisteluosasto

LAUSUNTOPYYNTÖ

17.2.2010 OM 24/41/2008
OM048:00/2008

Jakelussa mainituille

LAUSUNTOPYYNTÖ

Oikeusministeriö pyytää kunnioittaen lausuntoanne työryhmän mietinnöstä ”Ehdotus turvallisuustutkintalaksi. Onnettomuustutkintatyöryhmän mietintö.” (Oikeusministeriön mietintöjä ja lausuntoja 2/2010).

Toimitamme mietinnön tämän saatekirjelmän liitteenä. Mietintö on lisäksi saatavissa internetin kautta oikeusministeriön verkkosivuilta osoitteesta: <http://www.om.fi/Etusivu/Julkaisut/Mietintojajalausuntoja>.

Työryhmän mietinnössä ehdotetaan säädettäväksi uusi turvallisuustutkintalaki, jolla kumottaisiin nykyinen onnettomuuksien tutkinnasta annettu laki. Lisäksi ehdotetaan eräitä täsmennyksiä viranomaisten toiminnan julkisuudesta annettuun lakiin.

Vastaanottajilta pyydetään lausuntoa työryhmän mietinnöstä. Yleisten kannanottojen lisäksi lausunnonantajien toivotaan esittävän mahdolliset pykäläkohtaiset kannanotot mietinnön mukaisessa esitysjärjestyksessä. Oikeuskanslerinvirastolle ja Eduskunnan oikeusasiamiehen kanslialle varataan tilaisuus antaa lausunto mietinnön johdosta.

Lausunto pyydetään toimittamaan viimeistään **perjantaina 26.3.2010** osoitteella: Oikeusministeriö, Lainvalmisteluosasto, PL 25, 00023 Valtioneuvosto, sekä lisäksi sähköisessä muodossa (rtf-tiedostona) osoitteella: oikeusministerio@om.fi.

Lisätietoja asiasta antaa lainsäädäntösihteeri Minna Laherto, puh. (09) 1606 7661 tai etunimi.sukunimi@om.fi.

Osastopäällikön sijainen,
lainsäädäntöjohtaja

Asko Välimaa

Lainsäädäntösihteeri

Minna Laherto

LIITE

Oikeusministeriön mietintöjä ja lausuntoja 2/2010

JAKELU

- - -



OIKEUSMINISTERIÖ
JUSTITIEMINISTERIET

ISSN-L 1798-7091
ISBN 978-952-466-520-9 (nid.)
ISBN 978-952-466-521-6 (PDF)

Oikeusministeriö
PL 25
00023 VALTIONEUVOSTO
www.om.fi

Justitieministeriet
PB 25
00023 STATSRÅDET
www.jm.fi