



Liikenne- ja
viestintäministeriö

Yhteistoiminta- suunnitelma siviili-ilmailun onnettomuuksien varalta

Liikenne- ja viestintäministeriön

visio

Hyvinvointia ja kilpailukykyä hyvillä yhteyksillä

toiminta-ajatus

Liikenne- ja viestintäministeriö edistää väestön hyvinvointia ja elinkeinoelämän kilpailukykyä. Huolehdimme toimivista, turvallisista ja edullisista yhteyksistä.

arvot

Rohkeus

Oikeudenmukaisuus

Yhteistyö



Julkaisun nimi

Yhteistoimintasuunnitelma siviili-ilmailun onnettomuuksien varalta

Tekijät

Työryhmä

Hallitussihteeri Veera Kojo, puheenjohtaja

Toimeksiantaja ja asettamispäivämäärä

Liikenne- ja viestintäministeri, 15.10.2012

Julkaisusarjan nimi ja numero

Liikenne- ja viestintäministeriön
julkaisu 30/2013

ISSN (verkkojulkaisu) 1795-4045

ISBN (verkkojulkaisu) 978-952-243-365-7

URN <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-365-7>

HARE-numero

Asiasanat

Ilmailu, lentoliikenne, lentoturvallisuus, onnettomuudet, valmius

Yhteyshenkilö

Hallitussihteeri Veera Kojo

Muut tiedot

-

Tiivistelmä

Yhteistoimintasuunnitelma siviili-ilmailun onnettomuuksien varalta on tarkoitettu hallinnollisen johtamisen tueksi varautumisessa siviili-ilmailun onnettomuuksiin. Suunnitelmassa on kuvattu eri toimijoiden roolit ja keskeiset yhteistoimintamallit siviili-ilmailun onnettomuustilanteissa. Velvoite laatia suunnitelma perustuu siviili-ilmailun onnettomuustutkinta-asetuksen (EU) N:o 996/2010 21 artiklaan.

Suunnitelmassa on kiinnitetty erityistä huomiota viranomaisten toiminnan kuvaamiseen. Suuronnettomuudessa pelastus- ja muuhun toimintaan osallistuu kuitenkin myös laaja joukko muita kuin viranomaistoimijoita, mikä on pyritty huomioimaan suunnitelman laadinnassa tarpeellisin osin. Suunnitelmassa pääpaino on Suomen lentotiedotusalueella tapahtuvissa siviili-ilmailun onnettomuuksissa.

Suunnitelma on valmisteltu epävirallisessa, laajapohjaisessa viranomaistyöryhmässä syksyn 2012 ja kevään 2013 aikana. Suunnitelmasta on lisäksi pyydetty keväällä 2013 viralliset lausunnot suunnitelman valmisteluun osallistuneilta organisaatioilta ja ilmailun sidosryhmiltä.

Liikenne- ja viestintäministeriö vastaa suunnitelman julkaisemisesta ja teknisten päivitysten tekemisestä. Suunnitelmaa on tarkoitus päivittää vähintään viiden vuoden välein. Kulloinkin ajantasainen versio suunnitelmasta on saatavissa valtion hankerekisteri Haresta osoitteessa www.hare.fi.



Publikationsdatum
7.11.2013

Publikation
Samarbetsplan för olyckor inom civil luftfart

Författare
Arbetsgruppen
Regeringssekreterare Veera Kojo, ordförande

Tillsatt av och datum
Kommunikationsministeriet, 15.10.2012

Publikationsseriens namn och nummer

Kommunikationsministeriets
publikationer 30/2013

ISSN (webbpublikation) 1795-4045
ISBN (webbpublikation) 978-952-243-365-7
URN <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-365-7>
HARE-nummer

Ämnesord
Luftfart, flygtrafik, flygsäkerhet, olycka, beredskap

Kontaktperson
Regeringssekreterare Veera Kojo

Rapportens språk
Finska

Övriga uppgifter
-

Sammandrag

Samarbetsplanen för olyckor inom civil luftfart är ett verktyg för den administrativa ledningen i beredskapen med tanke på eventuella luftfartsolyckor. I planen beskrivs de olika aktörernas roller och centrala samarbetsmodeller för eventuella tillbud och olyckor inom civil luftfart. Skyldigheten att upprätta en beredskapsplan för luftfartsolyckor grundar sig på artikel 21 i förordning (EU) nr 996/2010 om utredning och förebyggande av olyckor och tillbud inom civil luftfart.

I planen fästs särskild uppmärksamhet vid beskrivningen av myndigheternas verksamhet. I händelse av en storolycka deltar också många andra aktörer i räddningsarbetet och i den övriga verksamheten, vilket även beaktats i uppläggningsplanen. Tonvikten i planen ligger på olyckor inom civil luftfart inom Finlands flyginformationsregion.

Planen har sammanställts i en inofficiell myndighetsarbetsgrupp på bred bas från hösten 2012 till våren 2013. Dessutom har planen på våren 2013 sänts på remiss för officiella utlåtanden till de organisationer som deltagit i beredningen av den och intressenter inom luftfart. Kommunikationsministeriet svarar för att publicera planen och gör tekniska uppdateringar i den. Det är meningen att beredskapsplanen ska uppdateras med minst fem års mellanrum. Den gällande versionen finns till påseende i statens projektregister Hare på adressen www.hare.fi.



Date
7 November 2013

Title of publication
Joint action plan in the event of civil aviation accidents

Author(s)
Working group
Ms Veera Kojo, Senior Officer for Legal Affairs, Chairman

Commissioned by, date
Ministry of Transport and Communications, 15 October 2012

Publication series and number

Publications of the Ministry of
Transport and Communications
30/2013

ISSN (online) 1795-4045
ISBN (online) 978-952-243-365-7
URN <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-365-7>
Reference number

Keywords

aviation, air traffic, flight safety, accidents, preparedness

Contact person

Ms Veera Kojo, Senior Officer for Legal
Affairs

Language of the report

Finnish

Other information

Abstract

The purpose of this joint action plan applicable to civil aviation accidents is to support administrative management in emergency preparedness covering civil aviation accidents. The plan explains the roles of various actors together with the main collaboration models to be followed should a civil aviation accident take place. The obligation to prepare this plan is based on Article 21 of Regulation (EU) No 996/2010 on the investigation and prevention of accidents and incidents in civil aviation.

The plan focuses on the activities of the authorities, in particular. As far as major accidents are concerned, however, the rescue and other operations include participation of not only the authorities, but also a wide range of other operators, and effort has been made to take this into account in drafting the plan. The main focus of the plan is on civil aviation accidents in Finland's flight information region.

The plan was prepared during autumn 2012 and spring 2013 in an unofficial, broad-based working group consisting of representatives of the public authorities. Official comments on the plan were requested from the organisations that took part in its drafting and from aviation stakeholder groups in spring 2013.

The Ministry of Transport and Communications of Finland is responsible for the publication and technical updating of the plan. The intention is to issue updates at least every five years. The latest version of the plan is available in the Government Project Register at www.hare.fi.

Sisällysluettelo

1.	Johdanto	8
2.	Uhka-analyysi ja toimintaympäristön kuvaus	9
2.1	Yleistä	9
2.2	Onnettomuudet.....	9
2.3	Lentoliikenteeseen kohdistuvat uhat	9
2.4	Onnettomuuden uhrien auttamiseen kohdistuvat uhat	10
2.5	Riskien hallinta	10
3.	Eri toimijoiden roolit ja toimintaa säätelevä normisto siviili-ilmailun onnettomuudessa	12
3.1	Yleistä	12
3.2	Finavia Oyj.....	12
3.2.1	Finavia Oyj:n rooli.....	12
3.2.2	Finavia Oyj:n toimintaa säätelevä normisto.....	13
3.3	Ilmatieteen laitos	13
3.3.1	Ilmatieteen laitoksen rooli.....	13
3.3.2	Ilmatieteen laitoksen toimintaa säätelevä normisto	13
3.4	Liikenne- ja viestintäministeriö	13
3.4.1	Liikenne ja viestintäministeriön rooli.....	13
3.4.2	Liikenne- ja viestintäministeriön toimintaa säätelevä normisto.....	14
3.5	Liikennevirasto.....	14
3.5.1	Liikenneviraston rooli	14
3.5.2	Liikenneviraston toimintaa säätelevä normisto.....	14
3.6	Liikenteen turvallisuusvirasto.....	14
3.6.1	Liikenteen turvallisuusviraston rooli.....	14
3.6.2	Liikenteen turvallisuusviraston toimintaa säätelevä normisto.....	15
3.7	Onnettomuustutkintakeskus	15
3.7.1	Onnettomuustutkintakeskuksen rooli.....	15
3.7.2	Onnettomuustutkintakeskuksen toimintaa säätelevä normisto	16
3.8	Pelastustoimi	16
3.8.1	Pelastustoimen rooli	16
3.8.2	Pelastustoimen toimintaa säätelevä normisto	16
3.9	Poliisi.....	16
3.9.1	Poliisin rooli.....	16
3.9.2	Poliisin toimintaa säätelevä normisto.....	16
3.10	Rajavartiolaitos.....	17
3.10.1	Rajavartiolaitoksen rooli	17
3.10.2	Rajavartiolaitoksen toimintaa säätelevä normisto	17
3.11	Puolustusvoimat.....	17
3.11.1	Puolustusvoimien rooli	17
3.11.2	Puolustusvoimien toimintaa säätelevä normisto.....	18
3.12	Sisäasiainministeriö.....	18
3.12.1	Sisäasiainministeriön rooli	18
3.12.2	Sisäasiainministeriön toimintaa säätelevä normisto.....	18
3.13	Sosiaali- ja terveydenhuolto	18
3.13.1	Sosiaali- ja terveydenhuollon rooli	18
3.13.2	Sosiaali- ja terveydenhuoltoa säätelevä normisto	19
3.14	Ulkoasiainministeriö.....	19
3.14.1	Ulkoasiainministeriön rooli	19
3.14.2	Ulkoasiainministeriön toimintaa säätelevä normisto	19
3.15	Valtioneuvoston kanslia	20
3.15.1	Valtioneuvoston kanslian rooli.....	20
3.15.2	Valtioneuvoston kanslian toimintaa säätelevä normisto	20
3.16	Vapaaehtoinen pelastuspalvelu (Vapepa)	20
3.16.1	Vapaaehtoisen pelastuspalvelun rooli	20

3.16.2	Vapaaehtoisen pelastuspalvelun toimintaa säätelevä normisto	20
4.	Johtamisen perusteet ilmailun onnettomuustilanteessa.....	21
4.1	Johtovastuun määräytyminen ilmailun onnettomuustilanteessa.....	21
4.1.1	Ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelu	21
4.1.2	Meripelastustoimi.....	21
4.2	Johtovastuu ilma-alusta etsittäessä	21
4.3	Johtovastuu onnettomuuspaikalla.....	22
4.3.1	Pelastusviranomaisen.....	22
4.3.2	Lentoaseman pelastuspalvelu	22
4.3.3	Poliisi	22
4.3.4	Onnettomuustutkinta	22
4.4	Kaappaus- ja uhkatilanteet.....	22
5.	Etsintä- ja pelastusresurssit	24
5.1	Etsintävaiheessa käytettävät resurssit	24
5.1.1	Kansalliset resurssit	24
5.1.2	Kansainväliset resurssit	24
5.2	Onnettomuuspaikalla käytettävät resurssit	24
6.	Lentopelastusyksiköiden tukeutumis- ja polttoainetäydennyspaikat	26
6.1	Yleistä	26
6.2	Lentoasemat.....	26
6.3	Rajavartiolaitoksen tukikohdat	26
6.4	Puolustusvoimien tukikohdat ja kalusto.....	26
7.	Viestiliikenne ilmailun onnettomuustilanteessa	27
7.1	Hälytykset.....	27
7.2	Ilmailun etsintä- ja pelastustapahtuman viestijärjestelyt	27
7.3	Viestiliikenne onnettomuuskohteella	27
8.	Viestintä.....	28
8.1	Viestinnän periaatteet ja organisointi	28
8.1.1	Johdanto.....	28
8.1.2	Viestinnän periaatteet	28
8.1.3	Viestintään osallistuvat organisaatiot.....	29
8.1.4	Viestinnän tarkoitus ja kohderyhmät	31
8.2	Viestinnän koordinointi	31
8.3	Keskeisimmät viestintäkeinot.....	32
8.3.1	Internet-sivut	32
8.3.2	Lehdistötiedotteet	32
8.3.3	Tiedotustilaisuudet.....	32
8.3.4	Medialinjan organisointi	32
8.3.5	Sosiaalisen median käyttö.....	32
8.3.6	Omaislinja/ Call Center – toiminnasta vastaaminen	33
8.3.7	Sisäinen viestintä ja intranet	33
8.3.8	Vaaratiedotteet.....	33
8.4	Viestinnän seuranta ja arviointi.....	33
9.	Matkustajatietojen kerääminen, uhrien tunnistaminen ja omaisille tiedottaminen	34
10.	Evakuointikeskus.....	35
10.1	Yleistä	35
10.2	Evakuointikeskuksen sijainti ja vaatimukset	35
10.3	Evakuointikeskuksen toimijoiden hälyttäminen.....	36
10.4	Evakuointikeskuksen perustaminen ja tehtävät	36
11.	Potilasluokittelu ja ensihoidon periaatteet suuronnettomuudessa	38
11.1	Yleistä	38
11.2	Ensihoitotoiminnan johtaminen	38
11.3	Potilasluokittelu	38
12.	Psykososiaalinen tuki	40
13.	Yhteistoiminta naapurimaiden kanssa pelastustoiminnassa	41
14.	Lento-onnettomuuden tutkinta.....	42

14.1	Yleistä	42
14.2	Onnettomuuspaikan dokumenttien ja aineiston säilyminen	42
14.3	Johtosuhteet	42
14.4	Tiedottaminen	43
14.5	Poliisitutkinta ja esitutkinta	43
15.	Ilmailun onnettomuus- ja vaaratilanteisiin liittyvä koulutus	44
15.1	Finavia Oyj:n tuottama koulutus	44
15.1.1	Ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelun koulutus	44
15.1.2	Lentoaseman pelastuspalvelun koulutus	44
15.2	Rajavartiolaitoksen tuottama koulutus	45
15.3	Pelastustoimen tuottama koulutus	45
15.4	Koulutus Poliisiammattikorkeakoulussa	46
15.5	Ensihoitopalveluihin liittyvä koulutus	46
15.6	Tutkijoiden sekä asiantuntijoiden kouluttaminen Onnettomuustutkintakeskuksessa	46
15.7	Vapaaehtoisen pelastuspalvelun koulutus	46
16.	Lentoyhtiöiden hätäsuunnitelmat	48
17.	Onnettomuus ulkomailla	49
17.1	Kyseessä on Suomessa rekisteröity ilma-alus	49
17.1.1	Yleistä	49
17.1.2	Onnettomuutta koskevan tiedon välittäminen suomalaisten viranomaisten ja tapahtumamaan viranomaisten välillä	49
17.1.3	Turvallisuustutkinta Suomessa	49
17.1.4	Osallistuminen turvallisuustutkintaan	49
17.1.5	Onnettomuutta koskeva viestintä Suomessa	50
17.2	Onnettomuudessa on suomalaisia uhreja	50
17.2.1	Yleistä	50
17.2.2	Onnettomuutta koskeva tietojenvaihto ja viestintä Suomessa	50
17.2.3	Tietojen välittäminen uhrien omaisille ja omaisille annettava apu	50
17.2.4	Vainajien ja loukkaantuneiden kuljettaminen kotimaahan	50
17.2.5	Osallistuminen turvallisuustutkintaan	51

1. Johdanto

Yhteistoimintasuunnitelma siviili-ilmailun onnettomuuksien varalta on tarkoitettu hallinnollisen johtamisen tueksi varautumisessa siviili-ilmailun onnettomuuksiin. Suunnitelmassa on kuvattu eri toimijoiden roolit ja keskeiset yhteistoimintamallit siviili-ilmailun onnettomuustilanteissa. Velvoite laatia suunnitelma perustuu siviili-ilmailun onnettomuustutkinta-asetuksen (EU) N:o 996/2010 21 artiklaan. Artiklan mukaan kunkin jäsenvaltion on laadittava kansallisen tason hätäsuunnitelma siviili-ilmailun onnettomuuksien varalta, jotta varmistetaan kattavampi ja yhdenmukaisempi reagointi onnettomuuksiin EU:n tasolla. Tällainen hätäsuunnitelma koskee myös siviili-ilmailun onnettomuuksien uhreille ja heidän omaisilleen annettavaa apua.

Suunnitelmassa on kiinnitetty erityistä huomiota viranomaisten toiminnan kuvaamiseen. Suuronnettomuudessa pelastus- ja muuhun toimintaan osallistuu kuitenkin myös laaja joukko muita kuin viranomaistoimijoita, mikä on pyritty huomioimaan suunnitelman laadinnassa tarpeellisin osin. Suunnitelmassa pääpaino on Suomen lentotiedotusalueella tapahtuvissa siviili-ilmailun onnettomuuksissa, mutta viimeisessä jaksossa on lyhyesti kuvattu toiminta myös sellaisissa ulkomailla sattuneissa onnettomuuksissa, joissa onnettomuusalue on Suomeen rekisteröity tai joissa on suomalaisia uhreja.

Suunnitelma on valmisteltu epävirallisessa viranomaistyöryhmässä syksyn 2012 ja kevään 2013 aikana. Viranomaistyöryhmässä on ollut edustus liikenne- ja viestintäministeriöstä, sisäasiainministeriön pelastusosastolta, sisäasiainministeriön rajaosastolta, sisäasiainministeriön poliisiosastolta, ulkoasiainministeriöstä, sosiaali- ja terveysministeriöstä (Helsingin ja Uudenmaan sairaanhoitopiiri ja Lapin sairaanhoitopiiri), valtioneuvoston kansliasta, puolustusministeriöstä, Liikenteen turvallisuusvirastosta, poliisihallituksesta, Onnettomuustutkintakeskuksesta, Sotilasilmailun viranomaisyksiköstä ja Finavia Oyj:stä.

Suunnitelmasta on pyydetty viralliset lausunnot kaikilta suunnitelman valmisteluun osallistuneilta organisaatioilta sekä Liikennevirastolta, Viestintävirastolta, Ilmatieteen laitokselta, Etelä-Suomen aluehallintovirastolta ja lentoliikennepolitiikan neuvottelukunnalta. Suunnitelmasta lausunnon antoivat (aakkosjärjestyksessä) Board of Airline Representatives in Finland (BARIF), Etelä-Suomen aluehallintovirasto ja viraston johtama SAR-työryhmä, Finavia Oyj (Riskienhallinta ja Lennonvarmistus/Lentopelastuskeskus), Flybe Finland Oy, Helsingin ja Uudenmaan sairaanhoitopiiri HUS, Ilmatieteen laitos, Ilmavoimien esikunta, Keski-Uudenmaan Pelastuslaitos, Lentomatikustajan turvallisuushanke (MATU-4), Liikennevirasto, Liikenteen turvallisuusvirasto, Onnettomuustutkintakeskus, Poliisihallitus, puolustusministeriö, Rajavartiolaitoksen esikunta, Scandinavian Airlines SAS, sisäasiainministeriö, sosiaali- ja terveysministeriö ja ulkoasiainministeriö. Valtioneuvoston kanslia ilmoitti, ettei sillä ole toimialaansa liittyvää huomautettavaa suunnitelmasta. Annetut lausunnot on huomioitu mahdollisimman kattavasti suunnitelman jatkovalmistelussa.

Liikenne- ja viestintäministeriö vastaa suunnitelman julkaisemisesta ja teknisten päivitysten tekemisestä. Liikenne- ja viestintäministeriö vastaa myös työryhmän kokoamisesta, kun suunnitelmaan on tarve tehdä muita kuin teknisiä päivityksiä. Kaikki asianomaiset viranomaiset voivat tehdä liikenne- ja viestintäministeriölle aloitteen suunnitelman päivittämisestä. Tarkoituksena on, että suunnitelmaa päivitetään joka tapauksessa vähintään viiden vuoden välein.

Suunnitelman alkuperäinen versio julkaistaan liikenne- ja viestintäministeriön Julkaisuja – sarjassa. Kulloinkin ajantasainen versio suunnitelmasta on saatavissa valtion hankerekisteri Haresta osoitteessa www.hare.fi.

2. Uhka-analyysi ja toimintaympäristön kuvaus

2.1 Yleistä

Suomessa on 22 lentoasemaa, joille lennetään liikennelentokoneilla. Lentoasemat sijaitsevat melko tasaisesti eri puolilla maata. Suomen lentoasemia käyttävä lentoliikenne painottuu voimakkaasti maan eteläosaan, mutta liikennettä on jonkin verran lähes kaikille lentoasemille. Lisäksi maamme alueen yli lennetään melko vilkkaasti, koska Suomi sijaitsee monesta Euroopan maasta katsottuna edullisella iso-ympyräreitillä Aasiaan suuntautuvilla lennoilla. Ilmailuonnettomuus voi tapahtua käytännössä missä tahansa Suomen alueella. Vuodenaikojen olosuhdevaihtelut maassamme ovat suuret.

Liikennelentokoneilla harjoitettavassa kaupallisessa ilmakuljetuksessa (jäljempänä kaupallinen lentoliikenne) laskujen määrä Suomen lentoasemilla vuonna 2011 oli Finavia Oyj:n tilastojen mukaan yhteensä noin 140 000. Vastaavat luvut olivat Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (*International Civil Aviation Organization*, jäljempänä ICAO) tilastojen mukaan Euroopassa noin 7 miljoonaa ja koko maailmassa noin 30 miljoonaa. Suomen alueen ylilentoja oli vuonna 2011 noin 44 000. Matkustajia kuljetettiin vuonna 2011 Suomessa noin 19 miljoonaa (koko maailmassa 2 700 miljoonaa).

2.2 Onnettomuudet

Suomessa ei tapahtunut lainkaan onnettomuuksia kaupallisessa lentoliikenteessä vuonna 2011. ICAOn pitkän aikavälin tilastojen mukaan vuosina 2005 – 2011 kaupallisessa lentoliikenteessä tapahtui maailmassa 4,05 – 4,78 (keskiarvo 4,27) onnettomuutta per miljoona lentoa ja kuolemaan johtaneita onnettomuuksia 0,47 – 0,84 (keskiarvo 0,59) onnettomuutta per miljoona lentoa. Euroopan vastaavat luvut ovat 2,85 – 5,46 (keskiarvo 4,02) onnettomuutta per miljoona lentoa ja 0,28 – 0,79 (keskiarvo 0,47) kuolemaan johtavaa onnettomuutta per miljoona lentoa. Tilastojen perusteella voidaan todeta, että Euroopan kaupallisessa lentoliikenteessä onnettomuuksien tapahtumatiheys on keskimäärin alle maailman keskiarvojen.

Lennon kriittisimmät vaiheet ovat tilastojen mukaan lähestyminen, lasku ja lentoönlähtö. Eniten onnettomuuksia tapahtuu laskeutumisen yhteydessä, ja lopullinen onnettomuuspaikka sijaitsee 80 prosentin todennäköisyydellä lentoasemalla. Onnettomuus- ja vaaratilannetyyppejä ovat muun muassa kiitotieturvallisuuden vaarantuminen (*runway excursion, runway incursion, ground collision, bird strike, loss of control on ground* ym.), tahaton törmäys maahan, veteen tai esteeseen (*controlled flight into or towards terrain*), ilma-aluksen hallinnan menetys lennolla (*loss of control in flight*) ja yhteentörmäys/läheltä piti -tilanne kahden ilma-aluksen välillä lennolla (*mid air collision, near miss, airprox*).

2.3 Lentoliikenteeseen kohdistuvat uhat

Lentoliikenteen turvallisuuteen vaikuttavia uhkatekijöitä ovat muun muassa tekniset häiriöt ja järjestelmäviat, miehistön jäsenten kiire tai väsymys, taloudellisen paineen ja turvallisuuden ristiriita, ulkoistaminen huonosti hallittuna, ketjutetut alihankinnat, luonnonkatastrofit, kemikaali-, biologinen, radioaktiivinen tai ydinase-onnettomuus sekä järjestyntynyt ja muu vakava rikollisuus.

Ilmaliikenteeseen vaikuttavia uhkakuvia ovat myös ilmatilan käytettävyyteen kohdistuvat uhat, sotatilan ja siihen liittyvän ilmasaarron aiheuttama uhka, ilma-aluksiin sisältyvät riskit ihmisten, huumausaineiden tai muun laittoman materiaalin maahantuloon ja kauttakulkuun, ilma-alusten tai niiden lastien käyttö terrorismin välineinä ja ilmaliikenteen eri tehtävissä työskentelevään avainhenkilöstöön kohdistuva uhka.

Häiriöherkkä tietotekniikka on yleistynyt ilmaliikenteen ohjauksessa. Eräs uudehko uhkamuoto on lennossa olevan ilma-aluksen ja maahan sijoitettujen navigointijärjestelmien

välisen tiedonsiirron tai muun maahan tapahtuvan kommunikoinnin estäminen tai häiritseminen esimerkiksi syöttämällä näihin virheellistä tietoa. Ilma-aluksia vastaan ilkkuvallaisessa tarkoituksessa käytettävä sokaisu laserlaittein saattaa tulla myös laajamittaisemmin ja tehokkaammalla kalustolla toteutettuna terroristien käyttöön.

Lentoliikenteen kannalta kriittisiä alueita ovat lentoasemat ja niiden lähiympäristöt sekä ilma-alukset etenkin liikkueessaan lähellä maanpintaa. Lentoaseman lähiympäristöön liittyviä uhkia ovat erilaisten asejärjestelmien käyttö ilmaliikennettä vastaan tai ilma-alusten ja maa-asemien tai navigointilaitteiden välisen liikenteen häiritseminen. Sotatila-alueilla on mahdollista, että konfliktiin osalliset valtiot kohdistavat aseellista toimintaa myös siviili-ilmailua kohtaan. Sodan uhkan asteittainen väheneminen viime vuosina ei ole merkittävästi parantanut ilmaliikenteen turvallisuutta, sillä terrorismin kasvu aiheuttaa ongelmia etenkin kriisialueilla. Terrorismi ei rajoitu pelkästään levottomille alueille, vaan terroristit ovat tehneet iskuja kaikkia liikennemuotoja vastaan kaikkialla maailmassa.

2.4 Onnettomuuden uhrien auttamiseen kohdistuvat uhat

Suomen sijainnin takia useat lentoyhtiöt ovat määritelleet suomalaisen lentokentän vara- ja hätälaskeutumispaiaksi etenkin Aasian liikenteessä. Käytössä on myös hyvin kookkaita lentokoneita (kuten A380), joiden matkustajamäärä ylittää 500. Etenkin tällaisen lentokoneen onnettomuuden seurauksena potilasmäärä voi olla erittäin suuri, eivätkä edes pääkaupunkiseudun resurssit tällaisessa tapauksessa välttämättä riittäisi huolehtimaan tehokkaasta hoidosta, mikäli potilasmäärä olisi useita satoja.

Pohjois-Suomessa toimii lentoasemia (Ivalo, Enontekiö, Kittilä, Kuusamo, Rovaniemi) joille lennetään turistesesonkeina jopa 200 – 300 matkustajaa kuljettavia charterlentoja Euroopasta ja Aasiasta. Pohjois-Suomessa on varsin rajalliset resurssit hoitaa suuria määriä lento-onnettomuuksien uhreja. Lisäksi Suomen epäedulliset ilmasto-olosuhteet muodostavat erityisen hoidollisen haasteen mekaanisten vammojen lisäksi. Pohjoisimpien kenttien läheisyydessä ensihoitoyksiköt ovat sangen harvassa, minkä vuoksi laajoissa onnettomuustilanteissa joudutaan turvautumaan tapahtumapaikan sairaanhoitopiiriin ja myös Suomen rajojen ulkopuoliseen apuun.

Onnettomuuden uhrien auttamiseen vaikuttavia uhkatekijöitä tiiviisti:

- rajalliset resurssit hoitaa suuria määriä lento-onnettomuuden uhreja etenkin Pohjois-Suomessa
- rajallinen siirto- ja kuljetuskapasiteetti
- piikkimäinen kuormituksen kasvu sesonkeina Pohjois-Suomessa
- ympäri vuoden vallitsevat epäsuotuisat sääolot ja matkustajien puutteellinen vaateetus
- rajalliset tilat suojata potilaita kylmältä
- viranomaisten ja muiden toimijoiden yhteistyöhön liittyvät ongelmat

2.5 Riskien hallinta

Sen lisäksi, että lentoliikenteen harjoittajilta edellytetään nykyisissä eurooppalaisissa ilmailuvaatimuksissa varsin kattavaa toiminnan ohjeistusta, henkilöstön pätevyyttä, koulutusta ja teknistä osaamista lentokaluston ja laitteiden teknisen kelpoisuuden sekä taloudellisen terveyden lisäksi, toiminnan harjoittajilta edellytetään myös erityistä onnettomuuksien ehkäisy- ja lentoturvallisuusohjelmaa. Ohjelmaan tulee sisältyä henkilöstön riskitietoisuuden ylläpitäminen, tapahtumaraportointi, asiaankuuluvan tiedon keruu ja jakaminen, lentotietojen valvonta ja vastuuhenkilön nimeäminen.

Vuonna 2014 sovellettavaksi tulevissa, jo hyväksytyissä uusimmissa eurooppalaisissa ilmailuvaatimuksissa lentoliikenteen harjoittajilta edellytetään nykyistä kattavampi hallintajärjestelmä, jossa turvallisuuden hallinta on yhtenä oleellisena osana ja joka sisältää systemaattiset menetelmät muun muassa riskien tunnistamiseen ja vähentämiseen.

Tulevat ilmailuvaatimukset sisältävät myös eurooppalaiseen ilmailuviranomaisiin - mukaan lukien Liikenteen turvallisuusvirasto - kohdistuvia vaatimuksia, joiden myötä valvonta- ja lupatoiminnot kohdennetaan tulevaisuudessa nykyistä enemmän riskiperusteisesti.

3. Eri toimijoiden roolit ja toimintaa säätelevä normisto siviili-ilmailun onnettomuudessa

3.1 Yleistä

Siviili-ilmailun onnettomuuksissa toimivaltaisten viranomaisten työn ja vastuunjako noudattelee yleistä suuronnettomuuden pelastustoiminnan toimintamallia. Toimivaltainen viranomainen johtaa toimintaa ja vastaa oman vastuualueensa viestinnästä. Muut viranomaiset ja toimijat osallistuvat toimintaan omassa roolissaan ja antavat säädösten mukaisesti virka-apua. Onnettomuuden suuruuden ja merkityksellisyyden mukaan voidaan tarvittaessa soveltuvien osin noudattaa valtion kriisijohtamisen mallia, jossa kansliapäällikkökokouksen, valmiuspäällikkökokouksen ja viestintäjohtajakokouksen kautta koko valtioneuvosto voidaan valjastaa tilanteen hoitoon. Siviili-ilmailun onnettomuuksissa tulee varautua huomattavaan kansainväliseen kiinnostukseen ja eri rooleissa toimivien osallisten maahantuloon.

Lento-onnettomuuksissa ominaispiirteensä on kadonneen ilma-aluksen etsintä, jonka järjestämisestä vastaa Finavia Oyj:n Suomen lentopelastuskeskus. Käytännön etsintään osallistuvat tilanteen mukaan poliisi, Rajavartiolaitos ja muut toimijat. Tarvittaessa käytettävissä on puolustusvoimien virka-apua ja vapaaehtoisen pelastuspalvelun resursseja.

Kohteen löytymisen jälkeen pelastustyön johtovastuu siirtyy normaalimenettelyn mukaisesti pelastustoimelle. Onnettomuuksissa pelastustyön vastuunjaossa päävastuun varsinaisesta pelastustyöstä kantavat alueelliset pelastuslaitokset. Pelastustoimintaa voivat tilanteen mukaan tukea muut viranomaiset. Tärkein tehtävä kullakin viranomaisella ja toimijalla on alkutilanteessa pelastaa ja suojata ihmisiä, omaisuutta ja ympäristöä onnettomuuden uhatessa tai sattuesssa sekä rajoittaa onnettomuudesta aiheutuvia vahinkoja ja lieventää onnettomuuden seurauksia. Tutkinnasta vastaavat esitutkinnan ja muun poliisitutkinnan osalta poliisi ja onnettomuustutkinnan osalta Onnettomuustutkintakeskus.

Kunkin viranomaisen toiminta siviili-ilmailun onnettomuustilanteessa perustuu lainsäädäntöön sekä hallinnonalojen vakiintuneeseen työnjakoon. Onnettomuustilanteen johtamisessa lähtökohtana on, että viranomaiset toimivat normaaliorganisaatiolla ja normaalien toimintamallien mukaisesti.

Oikea ja luotettava tilannekuva, toimivaltaisen viranomaisen käsitys tapahtuneesta ja siihen vaikuttaneista tekijöistä sekä arvio tilanteen kehitysvaihtoehdoista luovat edellytykset päätöksenteolle ja johtamiselle kaikilla tasoilla. Viestintä on osa onnettomuustilanteen johtamista.

Siviili-ilmailun onnettomuustilanteessa pelastus- ja muuhun toimintaan osallistuu laaja joukko viranomaisia. Keskeinen rooli on myös lentoyhtiöllä. Lisäksi toimintaan osallistuu laaja joukko muita kuin viranomaistoimijoita, kuten vapaaehtoiseen pelastuspalveluun osallistuvat yhdistykset ja järjestöt. Toiminnan johtamisen osalta voidaankin puhua moniviranomais- ja toimialajohtamisesta.

Alla on kuvattu eri toimijoiden roolit ja toimintaa säätelevä normisto siviili-ilmailun onnettomuudessa. Toimijat on esitetty aakkosjärjestyksessä.

3.2 Finavia Oyj

3.2.1 Finavia Oyj:n rooli

Finavia Oyj vastaa etsintä- ja pelastuspalvelusta siihen asti, kunnes onnettomuuteen joutunut ilma-alus on paikannettu ja yleinen johtovastuu on siirretty.

Ilmailun pelastuspalvelujärjestelmä on yhteisnimitys järjestelmälle, joka sisältää kaksi erillistä kokonaisuutta: Ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelu ja lentoaseman pelastuspalvelu.

Lentopelastuskeskus vastaa operatiiviseen ilmailun etsintä- ja pelastuspalveluun varautumisesta sekä operatiivisten toimintojen johtamisesta ja suorittamisesta Finavia Oyj:n antamien ohjeiden ja määräysten sekä lentopelastuskeskuksen toimintaohjeiston mukaisesti.

Lentoaseman pelastuspalvelun tehtävänä on ihmisten pelastaminen lento-onnettomuuksissa, tulipaloissa sekä muissa hätätilanteissa lentoasemalla ja sen lähiympäristössä. Lentoaseman pelastuspalvelu aloittaa sammutus- ja pelastustoimet hätätilanteen sattuessa lentoasemalla ja sen lähiympäristössä sekä avustaa viranomaisia tai muita organisaatioita ennalta laadittujen suunnitelmien ja sopimusten mukaisesti. Lentoaseman pelastussuunnitelmissa on kerrottu lentoaseman pelastuspalvelun ja muiden lentoasemalla toimivien organisaatioiden ja tahojen toiminta hätätilanteissa. Lentoaseman operaattori vastaa lentoaseman pelastuspalvelun järjestämisestä.

3.2.2 Finavia Oyj:n toimintaa säätelevä normisto

Ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelun suuntaviivat on määritelty kansainvälisessä siviili-ilmailun yleissopimuksessa (SopS 11/1949, jäljempänä Chicagon yleissopimus) sekä sen 12 liitteessä (*Annex 12 Search and rescue*). Kansainvälisesti etsintä- ja pelastuspalvelun toteuttaminen on tarkemmin dokumentissa 9731 IAMSAR (*International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual*), joka on ICAOn ja Kansainvälisen merenkulkujärjestön IMO:n yhteinen käsikirja.

Kansallisesti toiminta perustuu ilmailulakiin ja ilmailuviranomaisen määräykseen ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelusta. Muilta osin pelastustoiminnasta säädetään yleisessä pelastustoimintaa ja meripelastustoimintaa ohjaavassa lainsäädännössä. Ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelun tuottaja (Finavia Oyj) kuvaa ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelun tuottamisen ilmailun etsintä- ja pelastuskäsikirjassa (IEPK) sekä muussa täsmentävässä ja ohjaavassa dokumentaatiossa.

3.3 Ilmatieteen laitos

3.3.1 Ilmatieteen laitoksen rooli

Ilmatieteen laitos tukee etsintä- ja pelastustoimia antamalla tarkoituksenmukaista sääpalvelua ja tarvittaessa asiantuntija-apua. Ilmatieteen laitoksen tehtäviin kuuluu säätietojen toimittaminen Lentopelastuskeskukselle tai tilanteen vaatiessa Rajavartiolaitokselle. Lisäksi laitos toimittaa pelastustoiminnassa ja sen suunnittelussa tarvittavat säätiedot sekä onnettomuustutkinnassa tarvittavat aineistot ja antaa tarvittaessa asiantuntija-apua.

3.3.2 Ilmatieteen laitoksen toimintaa säätelevä normisto

Laki Ilmatieteen laitoksesta (22.12.1967/585)

Valtioneuvoston asetus Ilmatieteen laitoksesta (505/2004)

3.4 Liikenne- ja viestintäministeriö

3.4.1 Liikenne ja viestintäministeriön rooli

Liikenne- ja viestintäministeriön vastuulla on varmistaa toimivat liikenne- ja viestintäyhteydet. Ministeriö vastaa liikenne- ja viestintäpolitiikan kehittämisestä sekä oman hallinnonalansa lainsäädännön valmistelusta ja yhteistyöstä Euroopan unionissa ja kansainvälisissä järjestöissä. Liikenne- ja viestintäministeriö ohjaa ja valvoo hallinnonalansa viras-

tojen ja laitoksien toimintaa ja seuraa näiden kehitystä strategisen tulosohjauksen keinoin. Ministeriö hoitaa myös hallinnonalansa budjettitaloutta.

Valmiusasioissa ministeriön tehtäviin kuuluu sähköisten tieto- ja viestintäjärjestelmien toiminnan varmistaminen, varoitus- ja hälytysjärjestelmien rakentamisen ja ylläpidon tukeminen sekä kuljetusten jatkuvuuden turvaaminen. Ministeriö myös vastaa varautumisesta omaan hallinnonalaansa liittyviin erityistilanteisiin ja määrittää tähän liittyvät vastuut hallinnonalansa virastoille. Liikenne- ja viestintäministeriöllä on suunnitteluvastuu muun muassa maa-, meri- ja ilmaliikenteen sekä tietoliikenteen häirintää koskevista erityistilanteista.

3.4.2 Liikenne- ja viestintäministeriön toimintaa säätelevä normisto

Ministeriön ja sen hallinnonala ohjaa moninainen normisto, joka koostuu useiden eri lakien pykälistä.

Valtioneuvoston ohjesääntö (262/2003), erityisesti 20 § (Liikenne- ja viestintäministeriön toimiala)

Ilmailulaki (1194/2009), erityisesti 121 § (ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelu) ja 167 § (varautuminen poikkeusoloihin)

Pelastuslaki (379/2011), erityisesti 46 § (yhteistyö pelastustoiminnassa), jonka 8 kohdan mukaan liikenne- ja viestintäasioista vastaavat viranomaiset ja hallinnonalan laitokset huolehtivat:

- a) hätä- ja muiden viranomaistiedotteiden välittämisestä väestölle sähköisten joukkoviestimien kautta;
- b) liikenneväylien raivauksesta;
- c) liikenneväylien käytön yhteistoimintakysymyksistä evakuoinneissa;
- d) kuljetusten järjestämisestä evakuoinneissa;
- e) ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelun järjestämisestä.

3.5 Liikennevirasto

3.5.1 Liikenneviraston rooli

Liikennevirasto toimii muita avustavana viranomaisena onnettomuustilanteissa huolehtien liikennejärjestelmän liikennöitävyydestä. Liikennevirasto vastaa yleisestä liikenteenohjauksesta sekä väylänpidosta, jossa käytännön toteuttajina ovat Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten kanssa sopimussuhteessa olevat aluekohtaiset urakoitsijat.

Liikenneviraston rooli valtakunnallisesti tie-, rata- ja meriliikenteen ohjauksesta vastaavana viranomaisena saattaa suuronnettomuustilanteessa nousta merkittäväksi ehkäistäessä ruuhkien syntymistä onnettomuusalueen läheisyydessä myös muussa kuin evakuointitilanteessa.

3.5.2 Liikenneviraston toimintaa säätelevä normisto

Laki Liikennevirastosta (862/2009)

3.6 Liikenteen turvallisuusvirasto

3.6.1 Liikenteen turvallisuusviraston rooli

Ilmailulain (1194/2009) 121 §:n mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto antaa Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin ja suosituksiin pohjautuvat määräykset ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelusta.

Siviili-ilmailun onnettomuustilanteessa Liikenteen turvallisuusvirasto ottaa vastaan onnettomuusilmoituksen. Liikenteen turvallisuusvirasto antaa pyydettyä asiantuntija-apua pelastustyössä ja tutkinnassa muun muassa onnettomuuskoneista ja miehistöistä.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi osallistua turvallisuustutkintaan siviili-ilmailun onnettomuustutkinta-asetuksen (EU) N:o 996/2010 8 artiklan mukaisesti.

Liikenteen turvallisuusvirasto arvioi tarpeen välittömälle reagoinnille mahdolliseen turvallisuusongelmaan sekä analysoi tutkinnassa ilmenevät merkitykselliset tiedot ja ryhtyy tarvittaessa toimenpiteisiin turvallisuuden varmistamiseksi. Onnettomuustutkintakeskuksen tutkintaselostusten ja turvallisuussuosituksen käsittely ja tarvittavien toimien toteuttaminen tapahtuu viraston menettelytapojen mukaisesti.

Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo lentoyhtiöitä sen osalta, että niillä on asianmukaiset siviili-ilmailun onnettomuustutkinta-asetuksessa (EU) N:o 996/2010 edellytetyt lentoyhtiökohtaiset hätäsuunnitelmat lento-onnettomuuksien varalta.

3.6.2 Liikenteen turvallisuusviraston toimintaa säätelevä normisto

Laki liikenteen turvallisuusvirastosta (863/2009)

Chicagon yleissopimus sekä sen 13 liite

Siviili-ilmailun onnettomuustutkinta-asetus (EU) N:o 996/2010

Ilmailulaki (1194/2009)

Ilmailumääräykset GEN M 1-4

Suomen ilmailun turvallisuusohjelma (*State Safety Program*)

3.7 Onnettomuustutkintakeskus

3.7.1 Onnettomuustutkintakeskuksen rooli

Siviili-ilmailun lento-onnettomuuksissa Onnettomuustutkintakeskus vastaa onnettomuuden turvallisuustutkinnasta. Turvallisuustutkinnassa selvitetään tapahtumien kulku, syyt ja seuraukset sekä tehdyt pelastustoimet ja viranomaisten toiminta. Tutkinnassa selvitetään erityisesti, onko turvallisuus otettu riittävästi huomioon onnettomuuteen johtaneissa toiminnassa sekä onnettomuuden tai vaaran aiheuttajina taikka kohteina olleiden laitteiden ja rakenteiden suunnittelussa, valmistuksessa, rakentamisessa ja käytössä.

Lisäksi selvitetään, onko johtamis-, valvonta- ja tarkastustoiminta asianmukaisesti järjestetty ja hoidettu. Tarvittaessa on myös selvitettävä mahdolliset puutteet turvallisuutta ja viranomaisia koskevissa säännöksissä ja määräyksissä.

Kun onnettomuuspaikan pelastustoimet ovat päättyneet ja poliisin kanssa erikseen sovitaan, Onnettomuustutkintakeskus ottaa johtovastuun tapahtumapaikasta, tutkinnasta sekä tiedottamisesta. Sen jälkeen poliisi tukee Onnettomuustutkintakeskusta paikkatutkinnassa ja esimerkiksi silminnäkijähaastatteluissa.

Jos onnettomuus tapahtuu Suomessa, lentokoneen ja moottorin valmistajamaan, lentoyhtiön kotimaan sekä matkustajien kotimaan turvallisuustutkintaviranomainen on oikeutettu lähettämään valtuutetun edustajansa Suomeen. Hänen mukanaan voi tulla teollisuuden, lentoyhtiön ja omaisten edustajia. Koska johtovastuu on Onnettomuustutkintakeskuksella, se määrittää millaisia tehtäviä/oikeuksia ulkomaalaisille voi antaa.

Jos lento-onnettomuus tapahtuu ulkomailla Suomessa rekisteröidylle lentokoneelle tai matkustajina on Suomen kansalaisia, Onnettomuustutkintakeskuksella on oikeus lähettää valtuutettu edustaja ja hänen avustajansa tapahtumapaikalle. Tällöin Onnettomuustutkintakeskus voi olla keskeisessä asemassa pitämään kyseessä olevan maan lähetystä ja Suomi tietoisina tutkinnan etenemisestä.

Onnettomuustutkintakeskuksen tehtävä tutkinnan ohella on pitää erityisesti omaiset tietoisina tutkinnan etenemisestä. Tiedotteiden välittämisessä Onnettomuustutkintakeskus voi pyytää virka-apua muilta viranomaisilta ja ulkoministeriöltä.

3.7.2 Onnettomuustutkintakeskuksen toimintaa säätelevä normisto

Chicagon yleissopimuksen 13 liite

Siviili-ilmailun onnettomuustutkinta-asetus (EU) N:o 996/2010

Turvallisuustutkintalaki (525/2011)

3.8 Pelastustoimi

3.8.1 Pelastustoimen rooli

Suomen pelastustoimi on järjestetty 22 alueellisen pelastuslaitoksen järjestelmänä (alueen pelastustoimi). Pelastuslaitokset vastaavat pääsääntöisesti toimialueen pelastustoiminnasta, sen johtamisesta ja toimeenpanosta. Pelastuslaitoksilla on käytössään pelastustoiminnan edellyttämät resurssit ja kalusto. Pelastuslaitokset laativat myös suunnitelmat alueensa onnettomuusriskitekijöihin perustuen. Pelastussuunnitteluun osallistuvat myös valtion ja kuntien viranomaiset ja laitokset, joilla on rooli pelastustoiminnassa. Myös valtion ja kuntien liikelaitokset, vapaaehtoiset sekä elinkeinoelämän toimijat osallistuvat pelastussuunnitteluun. Siviili-ilmailun onnettomuuksien osalta pelastustoiminnan suunnitteluun osallistuu muun muassa lentokenttäverkostoa ja ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelua ylläpitävä Finavia Oyj.

Jos pelastustoimintaan osallistuu useamman toimialan viranomaisia, tilanteen yleisjohtajana toimii pelastustoiminnan johtaja. Yleisjohtaja vastaa tilannekuvan ylläpitämisestä ja toiminnan yhteensovittamisesta. Eri toimialojen yksiköt toimivat oman johtonsa alaisuudessa siten, että niiden toimenpiteet kokonaisuudessaan edistävät onnettomuuden tai tilanteen seurausten tehokasta torjuntaa.

Sisäasiainministeriö johtaa, ohjaa ja valvoo pelastustointia ja sen palvelujen saatavuutta ja tasoa, huolehtii pelastustoimen valtakunnallisista valmisteluista ja järjestelyistä, sovittaa yhteen eri ministeriöiden ja toimialojen toimintaa pelastustoimessa ja sen kehittämisessä sekä huolehtii muista sisäasiainministeriölle tässä laissa säädetyistä tehtävistä.

3.8.2 Pelastustoimen toimintaa säätelevä normisto

Pelastustoimesta säädetään pelastuslaissa (379/2011), jossa on yksityiskohtaisesti määriteltä pelastustoimen tehtävistä, rooleista, yhteistoiminnasta, viestinnästä, johtamisesta sekä jokaisen ihmisen ja toiminnanharjoittajan velvollisuuksista. Lisäksi pelastustoimesta säädetään pelastustoimesta annetussa valtioneuvoston asetuksessa (407/2011).

3.9 Poliisi

3.9.1 Poliisin rooli

Poliisin rooli lento-onnettomuuden pelastusvaiheessa on virka-avun antaminen johtovastuussa olevalle viranomaiselle ja suorittaa muut poliisille kuuluvat tehtävät. Poliisin ensisijaiset tehtävät ovat pelastusvaiheessa pelastusviranomaisten avustaminen, onnettomuusalueen eristys, liikenteenohjaus, yleinen järjestys ja turvallisuus, etsintä, tutkinnan aloittaminen. Pelastusvaiheen jälkeen poliisi vastaa onnettomuuden uhrien tunnistamisesta sekä rikosten johdosta tehtävästä esitutkinnasta ja muista syistä tehtävästä poliisitutkinnasta.

3.9.2 Poliisin toimintaa säätelevä normisto

Poliisi toimii lento-onnettomuustilanteissa yleisten toimivaltasäännösten mukaan, joita ovat:

- Poliisilaki (493/1995)
- Poliisiasetus (1112/1995)
- Laki poliisin hallinnosta (110/1992)

Seuraavat säännökset määräävät poliisin toiminnasta lento-onnettomuuden selvittämisessä ja tutkinnassa:

- Ilmailulaki (1194/2009)
- Pelastuslaki (379/2011)
- Esitutkintalaki (449/1987)
- Pakkokeinolaki (450/1987)
- Asetus esitutkinnasta ja pakkokeinoista (575/1988)
- Laki kuolemansyyn selvittämisestä (459/1973)
- Hätäkeskuslaki (157/2000)
- Turvallisuustutkintalaki (525/2011)
- Valtioneuvoston asetus sotilasilmailusta (557/2011)
- Chicagon yleissopimuksen 13 liite

3.10 Rajavartiolaitos

3.10.1 Rajavartiolaitoksen rooli

Rajavartiolaitos tukee ilmailun etsintä- ja pelastustoimia antamalla käyttöön kalustoa ja erityisosaamista. Käytännössä tämä tarkoittaa Rajavartiolaitoksen ilma-alusten (helikopterit ja lentokoneet) käyttämistä kateissa olevan ilma-aluksen paikantamiseen.

Turun meripelastuskeskus (MRCC Turku) toimii Suomen kansallisena Cospas-Sarsat -häätälytysten vastaanottopisteenä. MRCC Turku välittää ilmailun hätälähettiläiden hälytysviestit Suomen lentopelastuskeskukselle (ARCC Finland) yhdessä sovittujen toimintamallien mukaisesti.

Mikäli ilma-aluksen etsintä- ja pelastustoimet kohdistuvat merialueelle, katsotaan kyseessä olevan meripelastus. Tällöin Rajavartiolaitos vastaa meripelastuslain mukaisista toimenpiteistä ihmisten pelastamiseksi.

3.10.2 Rajavartiolaitoksen toimintaa säätelevä normisto

Keskeisimmät Rajavartiolaitoksen toimintaa ohjaavat lait ovat meripelastuslaki (1145/2001) ja rajavartiolaitolaki (578/2005)

Meripelastusta käsittelevä normisto kokonaisuudessaan on lueteltu Rajavartiolaitoksen ylläpitämässä Monialaisiin merionnettomuuksiin varautumisen yhteistoimintasuunnitelmassa omana osionaan.

3.11 Puolustusvoimat

3.11.1 Puolustusvoimien rooli

Puolustusvoimat osallistuu pelastustoimintaan antamalla käytettäväksi pelastustoimintaan tarvittavaa kalustoa, henkilöstöä ja asiantuntijapalveluja siten kuin siitä säädetään. Puolustusvoimista annetun lain (551/2007) mukaan puolustusvoimien toisena tehtävänä on muiden viranomaisten tukeminen, johon kuuluu muun muassa:

- pelastustoimintaan osallistuminen antamalla käytettäväksi pelastustoimintaan tarvittavaa kalustoa, henkilöstöä ja asiantuntijapalveluja
- osallistuminen avun antamiseen toiselle valtiolle terrori-iskun, luonnononnettomuuden, suuronnettomuuden tai muun vastaavan tapahtuman johdosta

Lähtökohtaisesti puolustusvoimat antaa virka-apua muille viranomaisille, kun näiden omat voimavarat ovat tilanteeseen nähden riittämättömät. Virka-aputehtävät toteutetaan eri viranomaisten (poliisi-, pelastus- ja raja) kesken tehtyjen yhteistoimintasopimusten mukaisesti. Virka-apua annetaan puolustusvoimien joukko-osastoista virka-aputehtävän

edellyttämän erikoisosaamistarpeen mukaisesti. Erikoisaloja ovat muun muassa sukelta- ja-, suojele-, raivaus- ja pelastustoiminta.

3.11.2 Puolustusvoimien toimintaa säätelevä normisto

Pelastuslaki (379/2011), 46 § (yhteistyö pelastustoiminnassa)

Laki puolustusvoimista (551/2007)

Laki Puolustusvoimien virka-avusta poliisille (781/1980)

Asevelvollisuuslaki (1438/2007)

Laki vapaaehtoisesta maanpuolustuksesta (556/2007)

Laki sotilasilmailuonnettomuuksien tutkimisesta (526/2011)

3.12 Sisäasiainministeriö

3.12.1 Sisäasiainministeriön rooli

Sisäasiainministeriö on sisäisen turvallisuuden ja maahanmuuton ministeriö. Ministeriö vastaa poliisin, Rajavartiolaitoksen ja Maahanmuuttoviraston strategisesta ohjauksesta ja valvonnasta sekä siviilikriisinhallinnan kansallisten valmiuksien ylläpidosta. Sisäasiainministeriö myös johtaa, ohjaa ja valvoo pelastustointia ja sen palveluiden saatavuutta ja tasoa, huolehtii pelastustoimen valtakunnallisista valmisteluista ja järjestelyistä, sovittaa yhteen eri ministeriöiden ja toimialojen toimintaa pelastustoimessa ja sen kehittämisessä sekä huolehtii eräistä muista ministeriölle säädetyistä tehtävistä.

3.12.2 Sisäasiainministeriön toimintaa säätelevä normisto

Valtioneuvoston ohjesääntö (262/2003)

Valtioneuvoston asetus sisäasiainministeriöstä (1567/2011)

Sisäasiainministeriön työjärjestys (1036/2011)

3.13 Sosiaali- ja terveydenhuolto

3.13.1 Sosiaali- ja terveydenhuollon rooli

Siviili-ilmailun onnettomuuksissa sosiaali- ja terveysviranomaisten vastuulla ovat ensihoito-, sairaanhoito- ja psykososiaalisen tuen palveluiden järjestäminen, mahdollisesti tarvittavat lastensuojelun palvelut sekä evakuointikeskuksen toimintaan liittyvät erityiset tehtävät. Ensihoitopalvelu on kokonaisuus, joka vastaa potilaan kiireellisestä tilanarvios- ta, ensihoidosta terveydenhuollon hoitolaitoksen ulkopuolella sekä tarvittaessa potilaan kuljettamisesta tarkoituksenmukaisimpaan terveydenhuollon yksikköön.

Sairaanhoitopiirit vastaavat alueensa ensihoidon ja muusta erikoissairaanhoidon suunnit- telusta, toiminnasta ja varautumisesta. Sosiaalitoimen varautuminen on kuntien vastuul- la. Ilmailuonnettomuudessa yleisjohtajana toimii lähtökohtaisesti pelastusviranomainen. Alueen päivystävä ensihoitolääkäri, ensihoidon kenttäjohtaja tai muu heidän määrää- mänsä tai sovittu terveystoimen edustaja johtaa ensihoitoa toiminta-alueella. Kullakin sairaanhoitopiirillä on omat valmiussuunnitelmat suuronnettomuuksien varalta, joissa on muun muassa kuvattu sairaanhoitopiirin sisäinen, useamman eri sairaalan välinen toi- minta ja koordinaatio- sekä johtovastuut. Psykososiaalisen tuen ja lastensuojelun palve- lut sekä muut sosiaali- ja terveydenhuollon perustason tehtävät on järjestetty paikallisel- la tasolla kuntien toimesta.

Kansallisella tasolla jokainen sairaanhoitopiiri kuuluu yhteen viidestä, yliopistosairaalo- den ympärille rakennetusta erityisvastuualueesta (ns. ERVA-alue). ERVA-alueilla on myös oma roolinsa muun muassa ensihoidon ja muun erikoissairaanhoidon alueellisten suunni- telmien koordinoinnissa ja yhteen sovittamisessa. Helsingin ja Uudenmaan sairaanhoito- piiri on terveydenhuoltolain 38 §:n nojalla nimetty toimimaan valtakunnallisena toimijana lääkinnällisten palveluiden osalta, jos onnettomuusalueen sairaanhoitopiirin resurssit ei- vät yksin riitä tilanteen hoitamiseen ja HUS on saanut sosiaali- ja terveysministeriöltä

mandaatin toimia tilanteessa valtakunnallisena tukena. Näissä tilanteissa HUS toimii onnettomuusalueen terveydenhuoltoviranomaisten tukena. Vantaan sosiaali- ja kriisipäivystys on nimetty valtakunnalliseksi toimijaksi psykososiaalisen tuen palveluiden osalta.

Sosiaali- ja terveydenhuolto, mukaan lukien onnettomuusalueen ensihoito sekä psykososiaalisen tuen palvelut, vastaa itsenäisesti oman toimialansa viestinnästä.

3.13.2 Sosiaali- ja terveydenhuoltoa säätelevä normisto

Terveydenhuoltolaki (1326/2010)

Sosiaali- ja terveysministeriön asetus ensihoitopalveluista (340/2011)

Sosiaalihuoltolaki (710/1982)

Lastensuojelulaki (417/2007)

Pelastuslaki (279/2011), erityisesti 46 § (yhteistyö pelastustoiminnassa)

3.14 Ulkoasiainministeriö

3.14.1 Ulkoasiainministeriön rooli

Suomessa tapahtuva onnettomuus

Suomessa tapahtuvassa onnettomuudessa ulkoasiainministeriö voi avustaa toimivaltaisia viranomaisia yhteydenpidossa vieraiden valtioiden viranomaisiin, erityisesti Suomeen akkreditoituihin edustustoihin. Ulkoministeriö voi myös avustaa ulkomaalaisten viranomaisten kuten onnettomuustutkijoiden maahanpääsyn järjestämisessä (viisumin myöntäminen ym.). Ulkoministeriö voi lisäksi avustaa ulkomaisten tiedotusvälineiden toiminnan kannalta tarkoituksenmukaisissa järjestelyissä.

Ulkomailla tapahtuva onnettomuus, jonka osallisina on suomalaisia

Valtioneuvoston ohjesäännön mukaan ulkoasiainministeriön toimialaan kuuluu suomalaisten etujen ja oikeuksien valvominen, konsulipalvelut ja vastaavat muut viranomaispalvelut ulkomailla. Yhteiskunnan turvallisuusstrategian (YTS) mukaan ulkoasiainministeriö ylläpitää valmiuksia suojella ja avustaa suomalaisia - Suomen kansalaisia ja Suomessa pysyvästi asuvia ulkomaalaisia - maamme ulkopuolella tilanteissa, jossa heidän turvallisuutensa on joutumassa tai joutunut uhatuksi.

Ulkomailla tapahtuneessa onnettomuustilanteessa, jossa on suomalaisia osallisina, toiminnan johtovastuu on ulkoasiainministeriöllä. Se koordinoi kotimaisten viranomaisten toimintaa ja toimii yleisjohtajana, jota muut toimijat tukevat. Ulkoasiainministeriö vastaa tällöin myös viestinnästä.

3.14.2 Ulkoasiainministeriön toimintaa säätelevä normisto

Valtioiden välisen kanssakäymisen yleisperiaatteet ja oikeudet vieraan valtion alueella:

- Diplomaattisia suhteita koskeva Wienin yleissopimus, 1961 (SopS 3 – 5/1970)
- Konsulisuhteita koskeva Wienin yleissopimus, 1963 (SopS 49 – 50/1980)
- Joukko kansainvälisiä ja kahdenvälisiä sopimuksia, jotka koskevat muun muassa konsuliapua, pelastustoimintaa ja muuta viranomaisyhteistyötä.

Suomalaisten suojelu ja avustaminen sekä viranomaispalvelut ulkomailla:

- Konsulipalvelulaki (498/1999)
- Valtioneuvoston ohjesääntö (262/2003)

Muiden maiden viranomaisten toiminta Suomessa:

- Koskien siviili-ilmailun onnettomuustutkinta-asetuksen (EU) N:o 996/2010 ja ICAOn edellyttämää ulkomaisten onnettomuustutkijoiden pääsyn mahdollistamista voi ulkoministeriö ratkaista viisumiasian pikakäsittelyllä. Ellei ulkomaisen onnet-

tomuustutkijan kotimaassa ole Suomella edustustoa, eikä mikään muu maa edusta Suomea kyseessä olevassa maassa näissä asioissa, ulkorajan kanssa on sovittu erikoisjärjestelyt. Onnettomuustilanteen jälkihoidossa myös omaisiin sovelletaan samankaltaista käytäntöä.

3.15 Valtioneuvoston kanslia

3.15.1 Valtioneuvoston kanslian rooli

Valtioneuvoston kanslian tehtävänä ovat valtioneuvoston turvallisuuspalvelut, turvallisuuden liittyvän yleisen tilannekuvan kokoaminen ja valtioneuvoston yhteinen poikkeusoloihin ja laajamittaisiin häiriötilanteisiin varautuminen. Isoissa siviili-ilmailun onnettomuuksissa valtioneuvoston rooli aktivoituu.

Valtioneuvoston kansliassa valmiuosastossa on tilannekuvayksikkö, joka johtaa valtioneuvoston tilannekeskuksen toimintaa. Valtioneuvoston tilannekeskus vastaanottaa turvallisuuteen, mukaan lukien siviili-ilmailun lento-onnettomuuksiin, liittyviä tapahtumailmoituksia eri viranomaisilta ja ministeriöiltä, seuraa julkisia lähteitä ja kokoaa valtioneuvoston yhteisen tilannekuvan. Tieto välitetään valtionjohdolle sekä muille tarvittaville tahoille tehokkaasti ja tietoturvan kannalta turvalla tavalla. Lisäksi tilannekeskus toimittaa koottua tietoa toimivaltaisille ja muille viranomaisille. Tilannekeskus toimii Suomen kansallisena yhteyspisteenä EU:n toiminnoissa ja muissa kansainvälisissä verkostoissa siten kuin erikseen säädetään. Valtioneuvoston tilannekeskus hälyttää ja kutsuu kokoon tarvittaessa hallituksen, kansliapäällikkökokouksen tai valmiuspäällikkökokouksen.

Ministeriöiden välisessä yhteistyössä pysyviä yhteistyöelimiä ovat kansliapäällikkö- ja valmiuspäällikkökokous sekä viestintäjohtajakokous. Yhteistyöelimiä käytetään yhteiskunnan turvallisuusstrategian 2010 mukaan tarvittaessa toimintojen koordinointiin häiriötilanteiden hallinnassa. Valtioneuvoston kanslia vastaa hallituksen ja pääministerin viestinnästä ja ministeriöiden ulkoisen viestinnän yhteensovittamisesta.

3.15.2 Valtioneuvoston kanslian toimintaa säätelevä normisto

Valtioneuvoston asetus valtioneuvoston kansliasta (393/2007), 1 § (Valtioneuvoston kanslian tehtävät)

Valtioneuvoston ohjesääntö (262/2003)

3.16 Vapaaehtoinen pelastuspalvelu (Vapepa)

3.16.1 Vapaaehtoisen pelastuspalvelun rooli

Vapaaehtoinen pelastuspalvelu (Vapepa) on Suomen Punaisen Ristin koordinoima 50 järjestön yhteenliittymä. Vapepan tehtävänä on tukea viranomaisia erityisesti paljon pelastushenkilöstöä vaativissa tehtävissä. Näissä tilanteissa Vapepa toimii pyydettyä yhteistyössä viranomaisten kanssa täydentäen ja tukien poliisi-, pelastus sekä sosiaali- ja terveysturvaviranomaisia. Vapepa on mukana lentoasemien varautumissuunnitelmissa ja on perustehtävänsä mukaisesti varautunut tukemaan viranomaisia ja lentoyhtiöitä lento-onnettomuuden uhrien auttamiseksi.

3.16.2 Vapaaehtoisen pelastuspalvelun toimintaa säätelevä normisto

Pelastuslain (379/2011) 51 ja 52 §

Laki Suomen Punaisesta Rististä (238/2000)

Tasavallan presidentin asetus Suomen Punaisesta Rististä (811/2005)

4. Johtamisen perusteet ilmailun onnettomuustilanteessa

4.1 Johtovastuun määräytyminen ilmailun onnettomuustilanteessa

Ilma-alusonnettomuuksissa eri viranomaisten ja toimialojen johto- ja toimenpidevastuut vaihtuvat etsinnän, pelastustoiminnan ja onnettomuustutkinnan edetessä. Kullekin viranomaiselle kuuluvat pelastustoiminnassa ne tehtävät, se toimivalta ja vastuu, jotka heille voimassa olevien säädösten ja määräysten mukaisesti muutoinkin kuuluvat.

Pelastustoiminnan yleisjohto toimii pelastustoiminnan johtokeskuksessa (Pel-Joke). Onnettomuuspaikalla eri viranomaisten ja muiden toimijoiden toimintaa koordinoidaan toiminta-alueen johtoelimessä (TOJE), jossa ovat edustettuina kolme toimivaltaista viranomaisesta: pelastustoimi, poliisi ja ensihoitopalvelut. Erilaisten tukitoimien koordinoinnista vastaa pääsääntöisesti pelastustoiminnan johtokeskus.

Yleisellä johtovastuulla tarkoitetaan yleistä huolenpitoa siitä, että pelastustoiminta vaaratai onnettomuustilanteessa tulee kokonaisuutena hoidettua koordinoitusti, tehokkaasti sekä mahdollisimman joustavasti toiminnasta vastaavan viranomaisen toimivallan puitteissa. Yleinen johtovastuu voi olla vain yhdellä viranomaisella kerrallaan. Yleinen johtovastuu toimintatilanteessa perustuu kunkin viranomaisen lailla tai asetuksella säädettyyn toimialaan tai tehtävään. Yleinen johtovastuu voidaan siirtää vain näiden asettamissa rajoissa.

Jos se viranomainen, jolle yleinen johtovastuu tehtävästä kuuluu, katsoo toisen viranomaisen toimialaan kuuluvassa asiassa tarvittavan toimenpiteitä, hän voi ja hänen tulee esittää tälle toimenpiteeseen ryhtymistä. Toiselle viranomaiselle ei voi antaa asiaa koskevaa määrystä.

4.1.1 Ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelu

Ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelua johtaa lentopelastuskeskus. Lentoasemien tehtävänä on avustaa lentopelastuskeskusta ilmailun etsintä- ja pelastustilanteissa. Nämä avustustehtävät määritellään tarkemmin lentopelastuskeskuksen ja lentoasemien välisissä yhteistyösopimuksissa. Lentopelastuselinä ovat lentopelastuskeskukset, hälytysasemat ja ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelua avustavat ilmaliikennepalveluyksiköt.

4.1.2 Meripelastustoimi

Rajavartiolaitos on johtava meripelastusviranomainen, joka vastaa muun muassa meripelastustoimen järjestämisestä ja meripelastustoimeen osallistuvien viranomaisten ja vapaaehtoisten järjestöjen toiminnan yhteensovittamisesta.

Ilmailun vaara- ja onnettomuustilanteissa rajavartiolaitos osallistuu mahdollisuuksien mukaan lentopelastuskeskuksen pyynnöstä etsintä- ja pelastustoimintaan ilma-aluksillaan ja muilla yksiköillään.

4.2 Johtovastuu ilma-alusta etsittäessä

Ilma-alusta etsittäessä yleinen johtovastuu on lentopelastuskeskuksella siihen asti, kunnes onnettomuuteen joutunut ilma-alus on paikannettu. Tämän jälkeen yleinen johtovastuu siirretään joko pelastus- tai meripelastusviranomaiselle viimeistään siinä vaiheessa, kun kyseisen organisaation ensimmäinen yksikkö on onnettomuuspaikalla. Johtovastuun siirto toteutetaan vastaanottavan pelastus- tai meripelastusviranomaisen ehdoilla.

Tapauksissa, joissa ilma-aluksen tiedetään varmuudella päätyneen mereen, voidaan yleinen johtovastuu osoittaa lähtökohtaisesti meripelastustoimelle lentopelastuskeskuksen avustaessa etsinnän suunnittelua ja toteutusta.

Jos lentoetsinnät joudutaan lopettamaan tuloksettomina, yleinen johtovastuu siirtyy poliisille ja toimintaa jatketaan kadonneen henkilön tai henkilöiden etsintänä.

4.3 Johtovastuu onnettomuuspaikalla

4.3.1 Pelastusviranomainen

Lentopelastuskeskuksen paikannettua kohteen tai tilanteessa, jossa onnettomuuteen joutunut ilma-alus paikannetaan välittömästi onnettomuustilanteessa esimerkiksi silminnäkijähavainnon avulla, yleinen johtovastuu on heti tapauksesta tiedon saatuaan sillä viranomaisella, jonka toimialaan kyseessä oleva pelastustoiminta kuuluu. Maa-alueilla ja sisävesillä johtovastuu kuuluu pelastustoimelle, merialueilla meripelastustoimelle eli Rajavartiolaitokselle.

4.3.2 Lentoaseman pelastuspalvelu

Lentoasema-alueella tapahtuneessa onnettomuudessa yleinen johtovastuu kuuluu pelastusviranomaiselle. Lentoaseman pelastuspalvelu johtaa lentoaseman omaa pelastustoimintaa ja siihen liittyviä toimijoita pelastussuunnitelmien mukaisesti.

Lentoaseman pelastuspalvelun tehtävänä on ihmisten ja omaisuuden turvaaminen ilmailun vaara-, onnettomuus- ja poikkeustilanteissa, tulipaloissa ja muissa onnettomuuksissa lentoasema-alueella ja sen välittömässä läheisyydessä. Lentoaseman pelastuspalvelu avustaa viranomaisia tai muita organisaatioita ennalta laadittujen suunnitelmien ja sopimusten mukaisesti.

Lentoaseman pelastuspalveluvelvoite perustuu kansainvälisesti Chicagon yleissopimuksen 14 liitteeseen ja kansallisesti ilmailumääräykseen AGA M3-11.

4.3.3 Poliisi

Lento-onnettomuuden tapahduttua poliisin ensisijaisena tehtävänä on varmentaa pelastustoimien toteutuminen, liikennejärjestelyjen toimivuus, onnettomuuspaikan eristäminen, kadonneiden etsintä ja onnettomuuden tutkinta sekä yhteen sovittaa omat toimintansa muiden tahojen kanssa.

Poliisilla on johtovastuu maalla tai sisävesillä pelastuspalveluun liittyvissä yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämisessä, vaara- ja onnettomuusalueen eristämisessä, liikenteen ohjaamisessa, kadonneen etsinnän järjestämisessä sekä muissa sellaisissa toimenpiteissä, joista poliisi voi tarkoituksenmukaisesti huolehtia. Operatiivinen johtovastuu on asianomaisen poliisilaitoksen päälliköllä tai tehtävään määrättyllä muulla poliisimiehellä.

Poliisin tehtävänä on käynnistää lento-onnettomuuden tutkinta. Vastuu tutkinnan käynnistämisestä on paikallisella poliisilaitoksella. Tutkintaan kuuluu onnettomuudessa menehtyneiden kuolinsyyn selvittäminen ja tunnistaminen sekä mahdollinen rikoksen johdosta suoritettava esitutkinta. Esitutkinnan ja poliisitutkinnan osalta noudatetaan, mitä niiden osalta on säädetty ja erikseen määrätty.

4.3.4 Onnettomuustutkinta

Kun onnettomuuspaikan pelastustoimet ovat päättyneet ja poliisin kanssa erikseen sovitaan, Onnettomuustutkintakeskus ottaa johtovastuun tapahtumapaikasta, tutkinnasta sekä tiedottamisesta. Sen jälkeen poliisi tukee Onnettomuustutkintakeskusta paikkatutkinnassa ja esimerkiksi silminnäkijähaastatteluissa.

4.4 Kaappaus- ja uhkatilanteet

Ilma-aluksen kaappaus- ja uhkatilanteessa yleinen johtovastuu on aina poliisiviranomaisella. Poliisille ilma-aluskaappaus on erityistilanne ja vaatii erityistilanteen organisaation

käyttöön ottamista. Johtamistoimintojen kannalta on tärkeää yhteistyö eri viranomaisten, lentoasemanpitäjän ja lentoyhtiön välillä.

Poliisin on pyrittävä estämään maassa kaapatun tai ilmassa kaapatun ja Suomen alueelle laskeutuneen ilma-aluksen lentoonlähtö. Tällaisen ilma-aluksen päällikön vastuu siirtyy automaattisesti poliisille, kun ensimmäinen poliisiyksikkö on saapunut tapahtumapaikalle.

5. Etsintä- ja pelastusresurssit

5.1 Etsintävaiheessa käytettävät resurssit

5.1.1 Kansalliset resurssit

Kansallisiksi etsintävaiheessa käytettäviksi lentopelastusresursseiksi on määritelty seuraavat pelastusyksiköt sekä toimielimet:

- 1) Rajavartiolaitoksen, puolustusvoimien tai yksityisten toimijoiden päivystävät ilma-alukset
- 2) Rajavartiolaitoksen muut toimintaan soveltuvat yksiköt (tiedot saadaan MRCC Turun kautta)
- 3) Puolustusvoimien muut toimintaan soveltuvat yksiköt (tiedot saadaan pääjohtokeskuksen kautta)
- 4) Muut yksityiset ilma-alukset
- 5) Ilmavoimien tutkat
- 6) Ilmatieteen laitos / Lento- ja sotilassääpalvelu
- 7) Pelastuslaitosten käytettävissä olevat yksiköt
- 8) Poliisin käytettävissä olevat yksiköt

Lentopelastuskeskus ylläpitää edellä mainituista resursseista hälytystietoja ja valmiustietoja. Päivystävät yksiköt lähettävät valmiusilmoituksensa lentopelastuskeskukseen. Muut tiedot lentopelastuskeskus kerää itse.

Kansallisten resurssien hälyttäminen tapahtuu seuraavasti:

- 1) Lentopelastuskeskus hälyttää yksityiset ilma-alukset suoraan keräämiensä yhteystietojen perusteella. Suomen lentopelastusseura hälytetään päivystäjän kautta.
- 2) Rajavartiolaitoksen yksiköt hälytetään MRCC Turun kautta
- 3) Ilmavoimien yksiköt hälytetään pääjohtokeskusten / Ilmavoimien operaatiokeskuksen kautta
- 4) Maavoimien yksiköt hälytetään Maavoimien operaatiokeskuksen kautta
- 5) Ilmatieteen laitoksen palvelut hankitaan Helsingin yksikön päivystävän meteorologin kautta
- 6) Pelastuslaitosten ja poliisin yksiköt hälytetään hätäkeskusten kautta

5.1.2 Kansainväliset resurssit

Kansainvälisiä lentopelastusresursseja ovat naapurimaiden etsintä- ja pelastustoimintaan soveltuvat yksiköt. Kansainväliset lentopelastusresurssit hälytetään kyseessä olevan valtion lentopelastuskeskuksen kautta. Hälytykset suoritetaan yhteistoimintasopimuksissa sovitun menettelyn mukaisesti.

5.2 Onnettomuuspaikalla käytettävät resurssit

Toimintaan osallistuvat viranomaiset ja muut toimijat osoittavat pelastustapahtuman käyttöön hallussaan olevaa tarkoituksenmukaiseksi katsottua kalustoa ja henkilöstöä.

Pelastustoimintaan osallistuvat pelastuslain perusteella seuraavat viranomaiset ja toimijat:

- 1) hätäkeskukset vastaanottavat hätäilmoituksia ja välittävät ilmoitukset asianomaisille yksiköille sekä toimivat pelastustoimen viestikeskuksena siten kuin siitä hätäkeskustoiminnasta annetussa laissa (692/2010) säädetään;
- 2) puolustusvoimat osallistuu pelastustoimintaan antamalla käytettäväksi pelastustoimintaan tarvittavaa kalustoa, henkilöstöä ja asiantuntijapalveluja siten kuin siitä puolustusvoimista annetussa laissa (551/2007) säädetään;

- 3) rajavartiolaitos osallistuu pelastustoimintaan antamalla käytettäväksi kalustoa, henkilöitä ja asiantuntijapalveluita siten kuin siitä rajavartiolaissa (578/2005) säädetään;
- 4) poliisi huolehtii kadonneiden etsinnästä maa-alueilla ja sisävesillä, vaara-alueiden eristämisestä ja muista järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseen kuuluvista tehtävistä onnettomuuspaikalla;
- 5) sosiaali- ja terveysviranomaiset ja hallinnonalan laitokset vastaavat niitä koskevissa säädöksissä määrätyn työnjaon mukaisesti ensihoitopalvelun järjestämisestä sekä psykososiaalisen tuen palveluista ja onnettomuuden johdosta hätään joutuneiden huollosta ja majoituksesta;
- 6) ympäristöterveydenhuollon järjestämisestä vastaavat viranomaiset ja hallinnonalan laitokset huolehtivat yksilön ja hänen elinympäristönsä terveydensuojelua koskevista tehtävistä niitä koskevissa säädöksissä määrätyn työnjaon mukaisesti;
- 7) ympäristöviranomaiset ja maa- ja metsätalousviranomaiset sekä hallinnonalojen laitokset huolehtivat niitä koskevissa säädöksissä määrätyn työnjaon mukaisesti öljy- ja kemikaalivahinkojen torjunnasta, ympäristönsuojelusta, tulvasuojelusta, tulvantorjunnasta ja patoturvallisuudesta;
- 8) liikenne- ja viestintäasioista vastaavat viranomaiset ja hallinnonalan laitokset huolehtivat:
 - a) hätä- ja muiden viranomaistiedotteiden välittämisestä väestölle sähköisten joukkoviestimien kautta;
 - b) liikenneväylien raivauksesta;
 - c) liikenneväylien käytön yhteistoimintakysymyksistä evakuoinneissa;
 - d) kuljetusten järjestämisestä evakuoinneissa;
 - e) ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelun järjestämisestä;
- 9) Säteilyturvakeskus valvoo ydinenergian ja säteilyn käytön turvallisuutta ja turva- ja valmiusjärjestelyjä sekä säteilytilannetta, ylläpitää tehtäviensä edellyttämää valmiutta normaalista poikkeavien säteilytilanteiden varalta, ilmoittaa, varoittaa ja raportoi poikkeavista säteilytilanteista, arvioi säteilytapahtumien turvallisuusmerkitystä sekä antaa suojelutoimia koskevia suosituksia;
- 10) Ilmatieteen laitos luovuttaa asianomaiselle viranomaiselle pelastustoiminnassa ja sen suunnittelussa tarpeelliset säätiedot, varoitukset, havainnot ja ennusteet sekä ajolehtimisarviot merialueille ja arviot radioaktiivisten ja muiden vaarallisten aineiden kulkeutumisesta ilmakehässä;
- 11) siviilipalveluskeskus osallistuu pelastustoimintaan ja väestönsuojeluun sen mukaan kuin osallistumisesta erikseen säädetään tai määrätään;
- 12) valtion eri toimialoista vastaavat virastot, laitokset ja liikelaitokset sekä kunnan ja kuntayhtymien eri toimialoista vastaavat virastot, laitokset ja liikelaitokset varautuvat ja osallistuvat pelastustoimintaan tehtävään alueensa, keskinäisen työnjakonsa ja niitä koskevan lainsäädännön mukaisesti.

6. Lentopelastusyksiköiden tukeutumisen- ja polttoainetäydennyspaikat

6.1 Yleistä

Lentopelastuskeskus (ARCC) huolehtii johtamissaan operaatioissa etsintä- ja pelastuskauluston toiminnan jatkuvuudesta ja tukeutumisjärjestelyiden käynnistämisestä. Ensisijaisesti tukeutumispäikkoinä käytetään lentoasemia, toissijaisesti yhteistoimintatahojen hallinnoimia tukikohtia ja joissakin tapauksissa myös muuta soveltuvaa paikkaa, johon tukeutumistoiminnot voidaan perustaa.

Lentoasemien tankkausvalmius ja yhteystiedot on koottu lentopelastuskeskuksen ja lentoasemien välisen yhteistoimintasopimuksen lentoasemakohtaisiin liitteisiin. Rajavartiolaitoksen ja puolustusvoimien tukimahdollisuudet selvitetään tapauskohtaisesti meripelastuskeskuksen (MRCC) tai operaatiokeskusten kautta. Lentopelastuskeskus tuottaa edellä mainittuja tukeutumispalveluja myös tukitoimina pelastusviranomaisien ja poliisin operaatioihin kyseisten toimijoiden pyytessä.

6.2 Lentoasemat

Lentoasemaverkosto mahdollistaa tukeutumisen ja polttoainejakelun auki ollessaan. Lentoasemien ajantasainen aukiolo on julkaistu Suomen ilmailukäsikirjassa (*Aeronautical Information Publication*, jäljempänä AIP), ja siihen tehtävät muutokset julkaistaan ilmailutiedotusjärjestelmässä. Lentoasemilla ei ole kiinni ollessaan päivystysmenettelyä, mutta Finavia Oyj pyrkii tuottamaan pelastustoiminnan edellyttämät palvelut yhteistoimintasopimuksessa nimettyjen lentoaseman edustajien kautta.

Yleisesti lentoasemien polttoainejakelusta vastaa kunnossapidon henkilöstö, jolloin palvelun tavoitettavuus on lähes suoraan verrannollinen lentoaseman aukioloaikoihin. Joillakin lentoasemilla kuitenkin polttoainejakelu on paikallisen sotilashenkilöstön tai erillisen yrittäjän vastuulla, jolloin on mahdollista, että polttoainejakelu onnistuu myös lentoaseman ollessa muuten suljettu.

6.3 Rajavartiolaitoksen tukikohdat

Rajavartiolaitos ylläpitää oman toiminnan turvaamiseksi lentotoiminnan kannalta keskeisten meri- ja rajavartioasemien yhteydessä polttoainevävarastoja. Nämä polttoainevävarastot eivät kuitenkaan mahdollista pitkäkestoisessa lentotoiminnassa useiden ilmailusten polttoainetäydennystä.

6.4 Puolustusvoimien tukikohdat ja kalusto

Puolustusvoimat osoittaa pelastustoiminnan käyttöön hallussaan olevia tukikohtia, kalustoa ja henkilöstöä virka-apupyynnön tai tukipyynnön perusteella. Pyynnöt tulee osoittaa puolustusvoimien operaatiokeskukseen.

7. Viestiliikenne ilmailun onnettomuustilanteessa

7.1 Hälytykset

Hätäsanomamat

Aluelennonjohto (ACC) ja lentopelastuskeskus (ARCC) kuuntelevat koko ajan ilmailun hätätaajuutta 121,5MHz. Hätäsanoma voidaan myös lähettää lennonjohto- ja lentotiedotuselimien (ATS-yksiköt) käyttöön tarkoitetuilla radiotaajuuksilla. Tällöin kyseinen yksikkö välittää hätäsanomamat lentopelastuskeskukselle ja hätäkeskukselle.

Muut ilmoitukset

Tieto onnettomuudesta tai hätätilanteesta voi tulla myös suoraan hätäkeskukselle tai meripelastuksen johtokeskukselle. Kyseiset keskuksat välittävät tiedon lentopelastuskeskukselle.

ELT-hätälähetkset

Turun meripelastuskeskus (MRCC Turku) toimii valtakunnallisena Cospas-Sarsat -hälytysten vastaanottoaikkana (SPOC) ja välittää ilmailun etsintä- ja pelastuspalveluun liittyvät hälytysanomamat lentopelastuskeskukselle.

Yksikköjen hälyttäminen

Lentopelastuskeskus hälyttää lentokaluston etsintä- ja pelastustehtävään puhelimitse. Hälytys suoritetaan kyseisten organisaatioiden johtokeskukseen tai päivystysnumeroon. Pelastustoimen, poliisin ja ensihoitopalvelun yksiköt hälytetään hätäkeskuksen kautta.

7.2 Ilmailun etsintä- ja pelastustapahtuman viestijärjestelyt

Ensisijaisena kommunikaatiojärjestelmänä toimii viranomaisradioverkko VIRVE. Mikäli etsintäyksikkö ei pysty kommunikoimaan VIRVE-järjestelmällä, käytetään yhteydenpitoon ilmailun VHF-radioita. Myös lähi-/lähestymislennonjohtojen radiolaitteet ovat tarvittaessa käytettävissä etsintä- ja pelastustoimintaan paikallisen lennonjohdon välityksellä.

7.3 Viestiliikenne onnettomuuskohteella

Poliisi, pelastustoimi ja ensihoitopalvelut käyttävät onnettomuuspaikan viestiliikenteeseen valtakunnallisen viranomaisverkko VIRVEN lisäksi erillisiä kenttäjohtojärjestelmiään. Onnettomuuspaikalla poliisin, pelastusviranomaisten ja ensihoitopalvelun väliseen viestiliikenteeseen käytetään tarvittaessa VIRVEN viranomaisyhteistyöhön tarkoitettuja yhteiskäyttöisiä puheryhmiä. Jokaisen viranomaisen tulisi varmistaa, että sen VIRVE-päätelaitteista löytyvät viranomaisyhteistyöhön tarkoitettut yhteiskäyttöiset puheryhmät.

8. Viestintä

8.1 Viestinnän periaatteet ja organisointi

8.1.1 Johdanto

Lento-onnettomuudet herättävät paljon huomiota. Uhrien ja uhrien omaisten, median, poliittisen johdon ja hallinnon eri organisaatioiden kiinnostus tapahtuneeseen luo painetta nopeaan ja tehokkaaseen viestintään, minkä vuoksi viestinnän suunnittelu etukäteen on tärkeää. Suunniteltaviin kokonaisuuksiin kuuluu varautuminen ennakkoon (suorituskyvyn rakentaminen, ohjeistus, osaaminen ja harjoittelu), toiminta itse tilanteessa sekä tapah-tuman jälkihoito. Viestintä on osa onnettomuustilanteen johtamista.

Toimivaltainen viranomainen johtaa toimintaa ja vastaa oman vastualueensa viestinnäs-tä. Siviili-ilmailun onnettomuustilanteissa kadonneen ilma-aluksen lentoetsinnästä vastaa lentopelastuskeskus ja maastoetsinnästä poliisi. Kohteen löytymisen jälkeen pelastustoiminnasta vastaa pelastusviranomainen. Kun onnettomuuspaikan pelastustoimet ovat päättyneet ja poliisin kanssa erikseen sovitaan, Onnettomuustutkintakeskus ottaa johto-vastuun tapahtumapaikasta, tutkinnasta sekä tiedottamisesta. Muut viranomaiset ja toi-mijat osallistuvat toimintaan ja tiedottavat omassa roolissaan ja antavat säädösten mu-kaisesti virka-apua.

Viestinnästä ja tiedottamisesta on määräyksiä siviili-ilmailun lainsäädännössä, kansalli-sissa ja kansainvälisissä sopimuksissa sekä lentoyhtiöiden ja matkanjärjestäjien omissa ohjeissa. Viestinnästä valtionhallinnossa on voimassa Valtionhallinnon viestintäsuositus (Valtioneuvoston kanslian määräykset, ohjeet ja suositukset 2/2010) sekä valtionhallin-non viestintää häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa koskeva ohje (Valtioneuvoston kanslian määräykset, ohjeet ja suositukset 1/2013). Näitä ohjeita ja muita yleisiä valtionhallinnon viestintää koskevia virallisia ohjeita on noudatettava myös siviili-ilmailun onnettomuuksia koskevassa viestinnässä.

8.1.2 Viestinnän periaatteet

Siviili-ilmailun onnettomuuksissa sovelletaan seuraavia viestinnän yleisiä periaatteita:

- Päävastuu viestinnästä on sillä viranomaisella tai organisaatiolla, jolla on tilanteen johtovastuu. Muut viranomaiset ja toimijat tiedottavat omassa roolissaan ja tukevat viestintävastuussa olevaa.
- Johtovastuussa oleva viranomainen koordinoi viestintää aktiivisesti.
- Ministeriö tai valtioneuvoston kanslia voi laajassa tilanteessa ottaa viestinnän koordinoinnin hoidettavakseen. Jos valtioneuvoston kanslia ei ota koordinointivas-tuuta, se kuuluu sille ministeriölle, jonka toimialaan johtovastuussa oleva viran-omainen kuuluu.
- On varmistettava, että tieto kulkee häiriöttömästi tilanteessa mukana olevien toi-mijoiden välillä operatiiviselta tasolta valtionjohtoon saakka.
- Onnettomuustilanteen johtaminen on organisoitava siten, että sisäinen ja ulkoinen viestintä voidaan käynnistää välittömästi.
- Viestinnän on oltava nopeaa ja totuudenmukaista. Viestintä perustuu vain tosiasi-oihin. Onnettomuuteen mahdollisesti johtaneista syistä ei esitetä arvailuja.
- Viestinnästä vastaavien on saatava tilannekuva käyttöönsä.
- Viestinnän asiantuntijoiden on oltava edustettuna kaikissa niissä kokoonpanoissa, joissa onnettomuustilannetta johdetaan tai käsitellään.
- Kaikki pelastustoimintaan liittyvät tiedotusvälineiden kyselyt tulee ohjata pelas-tustoimintaa johtavalle viranomaiselle tai organisaatiolle.
- Kaikessa viestinnässä on huomioitava salassa pidettävät asiat, kuten mahdolliseen rikostutkintaan liittyvät seikat sekä uhrien henkilöllisyys.

8.1.3 Viestintään osallistuvat organisaatiot

Organisaatio, jolla on yleinen johtovastuu, muodostaa esikunnan, joka vastaa tilanteen ja viestinnän johtamisesta ja koordinoinnista. Esikunta ottaa yhteyttä muihin viranomaisiin ja sopii koordinaatiosta.

Viestinnän johtovastuu siirtyy tilanteen johtovastuun siirtyessä viranomaiselta toiselle. Pelastustoimien jälkeen tilanteen johtovastuu siirtyy tutkinnasta vastaavalle poliisiorganisaatiolle ja sitten Onnettomuustutkintakeskukselle.

Siviili-ilmailun onnettomuuksissa viestintään osallistuvat organisaatiot ja niiden vastuut aakkosjärjestyksessä:

Alueelliset pelastuslaitokset

- Alueelliset pelastuslaitokset vastaavat toimialueellaan tapahtuneen onnettomuuden pelastustoimintaa koskevasta viestinnästä.
- Pelastustoiminnan johtaja vastaa tiedottamisesta ja toimintaohjeista sekä niiden yhteensovittamisesta. Lisäksi hän vastaa onnettomuutta, pelastustoimia, väestön varoittamisesta, evakuoimista sekä välitöntä neuvontaa ja toimintaohjeita koskevasta viestinnästä

Ensihoitopalvelut

- Ensihoitopalvelut vastaavat oman toimialansa viestinnästä.

Finavia Oyj:n konsernihallinto/lentopelastuskeskus

- Ilmailun etsintä- ja pelastustilanteessa viestinnästä vastaa Finavia Oyj:n konsernihallinto, joka koordinoi viestintätoiminnan edelleen Finavia Oyj:n johdon, lentopelastuskeskuksen sekä Finavia Oyj:n viestintäyksikön kanssa.

Finavia Oyj:n konsernihallinto/lentoasemat

- Finavia Oyj:n konsernihallinto tiedottaa tapauksen aiheuttamista vaikutuksista yrityksen toimintaan ja lentoliikennetoimialaan.
- Vakavissa kriisitilanteissa konsernihallinto muodostaa kriisiryhmän vastaamaan valtakunnallisesta viestinnästä.

Hätäkeskuslaitos

- Hätäkeskuslaitos lähettää ELS-järjestelmän kautta hälytystiedotteen.

Kunta

- Kunta, jonka alueella onnettomuus tapahtuu, vastaa viestinnästä alueen väestölle.
- Useamman kunnan alueella tapahtuvassa tilanteessa on tärkeää, että viestintä hoidetaan koordinoitusti.

Lentoyhtiö

- Onnettomuuskonetta, sen miehistöä, matkustajia ja omaisia koskevasta viestinnästä huolehtii lentoyhtiö ja koneen päällikkö.

Liikenne- ja viestintäministeriö

- Liikenne- ja viestintäministeriö vastaa liikenneministerin ja ministeriön vastuualueen viestinnästä.
- Ministeriö koordinoi hallinnonalan viestintää ilmailulainsäädännön ja kansainvälisten säännösten näkökulmasta.

Liikenteen turvallisuusvirasto

- Liikenteen turvallisuusvirasto hoitaa omaan toimintaansa kuuluvaa viestintää tukien johto- ja viestintävastuussa olevaa toimijaa.

Onnettomuustutkintakeskus

- Onnettomuustutkintakeskus tiedottaa tutkinnasta ja sen edistymisestä. Tutkinnan kulusta on erityisesti tiedotettava vahinkoa kärsineille, surmansa saaneiden läheisille, pelastustoimiin osallistuneille viranomaisille sekä niille, joihin onnettomuuden vaikutukset muuten saattavat ulottua.

Poliisi

- Poliisissa viestinnästä vastaa yleisjohtaja.
- Yleisjohdon avuksi kutsutaan tarvittaessa poliisiyksikön oma tai poliisin valtakunnallinen viestintäryhmä.
- Poliisi vastaa uhreihin ja pelastettuihin liittyvästä viestinnästä.

Puolustusvoimat / puolustusministeriö

- Vaara- tai onnettomuustilanteen koskiessa Puolustusvoimien ilma-alusta puolustusvoimat vastaa viestinnästä.

Rajavartiolaitos

- Vaara- tai onnettomuustilanteen koskiessa Rajavartiolaitoksen ilma-alusta Rajavartiolaitos vastaa viestinnästä.

Sairaanhoitopiirit

- Sairaanhoitopiiri, jonka alueella onnettomuus on tapahtunut, tiedottaa potilaiden hoitopaikoista ja psykososiaalisen tuen järjestelyistä.
- Sairaanhoitopiirin viestintärooli korostuu siinä vaiheessa, kun muiden toimijoiden aktiivisin viestintä vähenee.
- Yliopistollinen keskussairaala koordinoi erityisvastuualueellaan (ERVA) tilanteeseen liittyvää viestintää erikoissairaanhoidon osalta.

Sisäasiainministeriö

- Sisäasiainministeriö vastaa omaa toimintaansa koskevasta viestinnästä.
- Tarvittaessa ministeriö tukee ja koordinoi oman hallinnonalansa viestintää.

Sosiaali- ja terveysministeriö

- Sosiaali- ja terveysministeriö tukee oman hallinnonalan viestintää.
- Jos kyseessä valtakunnallisesti merkittävä tilanne, sosiaali- ja terveysministeriöllä on omaa viestintää sosiaali- ja terveydenhuollon näkökulmasta sekä hallinnonalan viestinnän koordinaatiotehtävä.

Ulkoasiainministeriö

- Avustaa tarvittaessa toimivaltaisia viranomaisia yhteistyössä kansainvälisen median kanssa.
- Ulkoasiainministeriö voi avustaa ulkomaiden viranomaisten informoinnissa, jos koneessa on ollut kyseisten maiden kansalaisia.
- Ulkomailla tapahtuvassa onnettomuudessa, jossa osallisina on suomalaisia, ulkoasiainministeriö on toimivaltainen viranomainen.

Valtioneuvoston kanslia

- Valtioneuvoston kanslia vastaa hallituksen ja pääministerin viestinnästä sekä valtioneuvoston viestinnän yhteensovittamisesta.
- Valtioneuvoston kanslia voi niin päätettäessä koordinoita viestintää.
- Merkittävässä siviili-ilmailuonnettomuudessa valtioneuvoston kanslia järjestää hallituksen tiedotustilaisuuden.
- Poliittis-strategisen ja operatiivisen viestinnän yhteensovittaminen on tärkeää hallitus- ja ministeriötasolla.

8.1.4 Viestinnän tarkoitus ja kohderyhmät

Viestinnän ensisijainen tehtävä on välittää tietoa onnettomuudesta ja ehkäistä lisävahinkojen syntyminen. Akuutissa vaiheessa viestintä on informoivaa ja ohjeistavaa, jolloin tärkeitä toimintaohjeita toistetaan ja niiden perille meneminen pyritään varmistamaan.

Viestinnällä tuetaan tilanteesta toipumista, lisätään ymmärrystä tapahtumista ja osoitetaan myötätuntoa asianosaisille ja omaisille. Kansalaisten, median ja sidosryhmien tiedontarpeita seurataan ja ne otetaan huomioon toiminnassa.

Viranomaisten ja muiden toimijoiden sisäinen viestintä on keskeinen edellytys toimivalle ulkoiselle viestinnälle.

Siviili-ilmailun onnettomuuksissa voidaan tunnistaa ainakin seuraavat kohderyhmät:

- Viestintä uhreille ja uhrien omaisille
- Viranomaisten välinen viestintä mukaan lukien valtion poliittisen johdon ja valtioneuvoston informointi
- Viranomaisten ja toimijoiden sisäinen viestintä
- Viestintä kotimaisille ja ulkomaisille tiedotusvälineille
- Viestintä suurelle yleisölle
- Viestintä onnettomuusalueen väestölle

8.2 Viestinnän koordinointi

Moniviranomaistilanteessa johtovastuun siirtyessä myös viestintävastuu siirtyy. Tilannetta johtava viranomaisnimeää viestinnän koordinaatiosta vastaavan viestintävastaavan, joka osallistuu tilanteen johtamiseen. Ministeriö tai valtioneuvosto voi laajassa tilanteessa ottaa viestinnän koordinaation hoidettavakseen. Tällöin päätös keskittämisestä tehdään erikseen. Viranomaisten on sovittava keskinäisestä vastuunjaosta ja tiedotettava siinä tapahtuvista muutoksista sekä varmistettava viestinnän yhdenmukaisuus.

Tilanteen ja viestinnän johtaminen perustuu ajantasaiseen tilannekuvaan. Tilannetta johtavan viranomaisen on ylläpidettävä ajantasaista tilannekuvaa. Kaikki tilanteessa mukana olevat viranomaiset toimittavat oman vastuualueensa tilannekuvatiedot valtioneuvoston tilannekuvakeskukseen (VN Tike), joka ylläpitää kokonaistilannekuvaa valtionjohdon käyttöön.

Myös viestinnän tilannekuvan ylläpito on tärkeää. Tilanteen viestintävastaavan tehtävänä on käynnistää viestinnän tilannekuvatoiminta. Viestinnän tilannekuvaan kuuluu esimerkiksi ajantasainen mediaseuranta sekä tiedot omista ja eri toimijoiden viestintätoimista.

Viestintävastaavan tehtävänä on huolehtia alusta asti, että viestintä on suunnitelmallista ja koordinoitua. Viestinnän tueksi laaditaan välittömästi akuutit viestintätoimet sisältävä kriisiviestintäsuunnitelma, jota päivitetään tilanteen edetessä. Suunnitelma on työkalu tilanteen johdolle ja tilanteessa mukana oleville muille toimijoille. Siihen voidaan liittää myös muiden toimijoiden viestinnän toimenpiteitä. Ensivaiheen kriisiviestintäsuunnitelma pitää sisällään ainakin ydinviestit, vastuut, tiedotustoimenpiteet aikatauluineen sekä johdon ja viestintähenkilöstön yhteystiedot.

Viestintävastaava on yhteyshenkilönä muiden toimijoiden viestintävastaaviin sekä ministeriöiden ja valtioneuvoston viestintään. Viestintävastaava kokoaa eri toimijoista viestintäverkoston, joka sopii tavan, miten perusviestit sovitetaan yhteen ja miten viestintätoimet koordinoidaan. Tärkeää on myös sopia, miten viestinnän tilannekuvaa pidetään yllä. Yleensä tämä voidaan hoitaa siten, että eri viranomaiset ja toimijat antavat johtovastuussa olevalle organisaatiolle säännöllisesti oman viestintätilanteensa tilannekuvaraportin sovitulla tavalla.

8.3 Keskeisimmät viestintäkeinot

Toimivalle häiriötilanteiden viestinnälle luodaan perusta hyvällä päivittäisellä viestinnällä ja käytännöillä. Viestinnässä toimitaan samoin periaattein ja samoja keinoja käyttäen kuin normaaliolojen viestinnässä.

8.3.1 Internet-sivut

Siviili-ilmailun onnettomuustilanteissa tiedon jakaminen verkon kautta on nopein ja toimivin tapa. Kukin organisaatio vastaa omien internet-sivujensa ylläpidosta. Ylläpidossa tulee huomioida linkit muiden toimijoiden sivustoille.

Kuten muukin kriisiviestintä, myös toimiva verkkoviestintä perustuu hyvään varautumiseen normaalioloissa. Onnettomuustilanteessa viranomaisen verkkopalveluihin kohdistuu suuri kiinnostus ja niiden kuormitus kasvaa. Verkkopalvelut on suunniteltava ja rakennettava niin, että ne kestävät tavanomaista suuremmat kävijämäärät. Yllättävissä tilanteissa, joissa kuormitus kasvaa nopeasti, käyttökatkoilta ei voida täysin välttyä. Onkin tärkeää, että viranomaisella on olemassa oleva ja käytännössä testattu toimintamalli kevennetyn kriisisivuston nopeaan julkaisemiseen ja ylläpitoon.

8.3.2 Lehdistötiedotteet

Lehdistötiedotteet palvelevat erityisesti tiedotusvälineiden tiedonsaantitarpeita, mutta toimivat tiedonvälittämisessä muillekin kohderyhmille. Lehdistötiedotteissa lisätietojen antajina kerrottujen on oltava tiedotusvälineiden tavoitettavissa ja heillä on oltava tilanteen kannalta olennainen tieto käytettävissä.

8.3.3 Tiedotustilaisuudet

Tilanteen johtovastuussa olevan viranomaisen tehtävä on huolehtia tarpeellisten tiedotustilaisuuksien järjestämisestä. Viestintävastaava koordinoi tilaisuuteen paikalle muiden viranomaisten ja toimijoiden edustajat. Yhteisten viestien koordinointi ennen tilaisuutta on tärkeää.

Tiedotustilaisuus tarvitaan ainakin onnettomuustilanteen alkuvaiheessa, kun tiedontarve on kaikkein suurin. Myöhemmät tiedotustilaisuudet järjestetään tilanteen ja tarpeen mukaan.

Tiedotustilaisuudet on tarkoitettu pääasiassa tiedotusvälineiden edustajille, jotta he voivat uutisoida tapahtuneesta nopeasti ja reaaliaikaiseksi.

Tiedotustilaisuudet kannattaa näyttää suorana videolähetyksenä verkkopalvelun kautta. Useimmat tiedotusvälineet välittävät merkittävät tiedotustilaisuudet suorana lähetyksenä myös omilla verkkosivuillaan.

Tiedotustilaisuuden teknisenä puheenjohtajana toimii tilannetta johtavan organisaation viestintävastaava, ellei muuta sovita.

8.3.4 Medialinjan organisointi

Median yhteydenotot kannattaa ohjata tietyille henkilölle tai erilliselle medialinjalle. Akuutissa kriisitilanteessa hyödynnetään mahdollista olemassa olevaa medialinjaa. Median puheluihin vastaaminen on resursoitava tilanteen ja mediakiinnostuksen edellyttämällä tavalla.

8.3.5 Sosiaalisen median käyttö

Kriisiviestinnässä hyödynnetään organisaation käytössä olevia sosiaalisen median kanavia. Tyypillisesti nämä ovat Facebook ja Twitter, joiden avulla voidaan jakaa tiedotteita ja muuta informaatiota muiden jakelukanavien tukena. Myös näiden kanavien käyttö on resursoitava, jos tarkoituksena on vuorovaikutteinen viestintä.

8.3.6 Omaisinaja/ Call Center – toiminnasta vastaaminen

Call centerin perustamisesta ja ylläpidon organisoinnista päätetään tilannekohtaisesti.

8.3.7 Sisäinen viestintä ja intranet

Viranomaisten ja toimijoiden on huolehdittava onnettomuustilanteessa myös oman organisaation sisäinen viestintä. Onnistuneen ulkoisen viestinnän edellytyksenä on aina toimiva sisäinen viestintä ja tiedonkulku. Intranet toimii tehokkaimpana sisäisen viestinnän kanavana kokousten ja henkilökohtaisten viestintävälineiden lisäksi.

8.3.8 Vaaratiedotteet

Viranomaisena voi lähettää vaaratiedotteen, jos se on välttämätöntä väestön varoittamiseksi silloin, kun vaarallisen tapahtuman seurauksena voi aiheutua ihmisille hengen- tai terveysvaara taikka vaara merkittävälle omaisuuden vaurioitumiselle tai tuhoutumiselle.

Vaaratiedote pitää kielilain (423/2003) mukaisesti antaa sekä suomen että ruotsin kielellä. Jos vaarallinen tapahtuma tai sen seuraukset kohdistuvat saamelaiskäräjistä annetun lain (974/1995) 4 §:n mukaiselle saamelaisten kotiseutualueelle, vaaratiedote on mainittualla alueella annettava lisäksi saamen kielellä.

Yleisradiolla on lakiin perustuva vastuu yleisöä varoittavan vaaratiedotteen välittämisessä. Yleisradio välittää vaaratiedotteen kaikkien omien radiokanaviensa kautta. Se välittää samanaikaisesti automaattisesti myös kaupallisissa radioissa ja julkistetaan viranomaisen päätöksen mukaan televisiokanavilla. Vaaratiedote keskeyttää kaikki meneillään olevat ohjelmat.

Vaaratiedotteen voivat lähettää pelastuslain (379/2011) 26 §:ssä tarkoitettu pelastusviranomaisena, poliisilaitos, rajavartiolaitoksen hallinnosta annetun lain (577/2005) 4 §:ssä tarkoitettu rajavartiolaitosviranomaisena, Hätäkeskuslaitos, Poliisihallitus, poliisin hallinnosta annetun lain (110/1992) 1 §:n 2 momentissa tarkoitettu Poliisihallituksen alainen valtakunnallinen yksikkö, Säteilyturvakeskus, Ilmatieteen laitos, Liikennevirasto, Liikenteen turvallisuusvirasto, Elintarviketurvallisuusvirasto, Sosiaali- ja terveysalan lupa- ja valvontavirasto, Lääkealan turvallisuus- ja kehittämiskeskus sekä kaikki ministeriöt.

8.4 Viestinnän seuranta ja arviointi

Viestinnän seuranta ja arviointi on olennainen osa kriisiviestintää. Median ja julkisen keskustelun jatkuva luotaaminen on tärkeää viestintätoimenpiteiden suunnittelemisessa. Onnettomuustilanteen uutisointi on nopeaa ja tiedot täsmentyvät vaiheittain. Tällöin myös virheellisen uutisoinnin vaara kasvaa. Selvät virheelliset tiedot kannattaa aina korjata mahdollisimman nopeasti.

Onnettomuustilanteen viestinnän toimista on tärkeää pitää lokikirjaa, jotta myöhempi viestinnän arviointi on mahdollista.

Onnettomuustilanteen johtamisen ja viestinnän syvempi arviointi kriisitilanteen päättymisen jälkeen on olennainen osa kriisin hoitoa.

Arvioinnin tavoitteena on kriisiviestinnän kehittäminen siten, että väestön ja muiden kohderyhmien tiedontarve vastaavissa tilanteissa kyetään tyydyttämään. Siten merkittäviä siviili-ilmailuonnettomuuksia koskevaa viestintää on arvioitava erikseen viestinnän seurannasta ja arvioinnista annettujen valtionhallinnon ohjeiden mukaisesti.

9. Matkustajatietojen kerääminen, uhrien tunnistaminen ja omaisille tiedottaminen

Matkustaja- ja miehistötietojen kerääminen, uhrien tunnistaminen ja omaisille tiedottaminen sisältyy poliisitutkintaan, kadonneiden henkilöiden etsintään sekä esitutkintaviranomaisen suorittamaan esitutkintaan. Onnettomuuskoneen lentoyhtiö toimittaa matkustaja- ja miehistötietoluettelon poliisin lisäksi pelastuspalvelun johtokeskukseen, ja tietoja tarvitsevat myös esimerkiksi onnettomuustutkintaviranomaiset, lääkintäviranomaiset ja psykososiaalisen tuen henkilöstö sekä merialueella tapahtuneissa onnettomuuksissa meripelastusviranomaiset.

EU:n lainsäädännössä asiasta säädetään siviili-ilmailun onnettomuustutkinta-asetuksessa (EU) N:o 996/2010, jonka 20 artiklan mukaan onnettomuuskoneen lentoyhtiön on toimitettava luettelo koneen matkustajista ja miehistöstä tutkintaa johtavan turvallisuustutkintaviranomaisen käyttöön sekä sen viranomaisen käyttöön, jonka kukin jäsenvaltio on nimennyt hoitamaan yhteydenpitoa ilma-aluksessa olevien henkilöiden omaisiin, ja tarvittaessa lääkintäyksikköjen käyttöön, jotka saattavat tarvita tietoja uhrien hoitamiseen.

Matkustaja- ja miehistötietoja poliisi kerää onnettomuudesta evakuoitujen vastaanoton yhteydessä heti evakuointikuljetusten vastaanotossa sekä myöhemmin evakuointitiloissa. Lisäksi tietoja kerätään poliisin tiedustelutoimintaan liittyvien omaiskyselyjen yhteydessä. Näitä tietoja verrataan matkustajarekisteritietoihin.

Keskusrikospoliisissa toimivan uhrintunnistus- eli DVI-yksikön (*Disaster Victim Identification*) tehtävänä on tunnistaa suuronnettomuuksissa tai muuten kuolleita henkilöitä, joiden henkilöllisyyttä ei voida muulla tavoin luotettavasti selvittää. Tavoitteena on selvittää aukottomasti vainajan henkilöllisyys, jotta hänet voidaan julistaa kuolleeksi. Suomen DVI-yksikkö käyttää työssään Interpolin jäsenmaiden hyväksymää toimintamallia, jota täydennetään Keskusrikospoliisissa kehitetyillä menetelmillä.

Suuronnettomuuksien uhrintunnistusyksikkö on toiminut Keskusrikospoliisin alaisuudessa vuodesta 1991 lähtien. Kansainvälisessä toiminnassa siitä käytetään nimitystä *The Finnish DVI-Team*. Yksikkö koostuu oman toimensa ohella uhrintunnistustoimintaan määrätystä Keskusrikospoliisin henkilöstöstä, oikeuslääkäristä ja oikeushammaslääkäristä sekä heidän varamiehistään. Ryhmään kuuluvat myös psykologi ja teologi. Kaikki ovat saaneet tehtävään erikoiskoulutuksen. Lisäksi ryhmällä on DVI-tunnistuskoulutuksen saaneita yhdysmiehiä poliisin teknisissä tutkimuskeskuksissa.

Suomen DVI-yksikkö toimii yhteistyössä muiden maiden vastaavien yksikköjen kanssa, joita on yli 30 maassa. Jos suuronnettomuus sattuu jossakin Pohjoismaista, toimintaa johtaa onnettomuusmaan yksikkö, jota muiden Pohjoismaiden yksiköt avustavat. Kun onnettomuus sattuu Pohjoismaiden ulkopuolella, yksiköt toimivat yhteistyössä paikallisten viranomaisten kanssa.

Poliisin oma tiedotustoiminta julkaisee tiedot onnettomuudessa pelastuneista. Tiedotustoiminnassa poliisi voi tukeutua vapaaehtoisjärjestöjen apuun. Onnettomuudessa menehtyneiden omaisille Suomessa poliisi tiedottaa asiasta henkilökohtaisesti. Ulkomaille tiedot toimitetaan joko ulkoministeriön tai Interpolin avulla. Tietosuojan osalta noudatetaan voimassa olevaa lainsäädäntöä.

10. Evakuointikeskus

10.1 Yleistä

Onnettomuuden laajuudesta ja sijainnista riippuen saattaa olla perusteltua perustaa evakuointikeskus. Sen sisältämät toiminnallisuudet on kuvattu luvun lopussa olevassa kuvassa. Evakuointikeskus perustetaan toimintaan osallistuvien tahojen toimesta ja pelastusviranomaisen toimii evakuointikeskuksen yleisjohtajana. Evakuointikeskuksen toimintaan osallistuu pelastusviranomaisten lisäksi ainakin poliisi- sekä sosiaali- ja terveystieteelliset viranomaiset. Tämän lisäksi toimintaan osallistuu muita viranomaisia, lentoyhtiön edustajat ja vapaaehtoisia organisaatioita siten kuin on erikseen suunniteltu tilanteesta riippuen.

Onnettomuustilanteesta riippuen evakuointikeskukseen saatetaan aluksi koota kaikki onnettomuudessa mukana olleet. Tulovaiheessa erotellaan kuitenkin välittömästi toisistaan loukkaantuneet potilaat ja vahingoittumattomat matkustajat omille alueilleen, koska näiden henkilöryhmien tarpeet eroavat toisistaan. Loukkaantuneet ohjataan ensihoitopalvelun johtamalle hoitoalueelle, jossa tavanomaisen potilasluokittelun jälkeen heidän hoitonsa jatkuu ennen kuljetusta sairaalahoitoon (ks. jäljempänä). Loukkaantumattomat matkustajat kootaan pelastettujen vastaanottokeskukseen. Loukkaantuneiden ja loukkaantumattomien hoito- ja vastaanottoalueet osana evakuointikeskustoiminnallisuutta saattavat tilanteesta riippuen sijaita samassa rakennuksessa tai täysin erillään.

10.2 Evakuointikeskuksen sijainti ja vaatimukset

Lentoasemilla on varauduttu evakuointikeskuksen perustamiseen erityisesti lentoasemalla tai sen läheisyydessä tapahtuvien lento-onnettomuuksien varalle. Lentoaseman pelastussuunnitelmassa on määritelty toimintaan soveltuvat tilat ja resurssit, joilla tilat saadaan tarkoitettuun käyttöön.

Lentoasemaolosuhteissa evakuointikeskuksen perustamisen käynnistää lentoaseman henkilökunta mahdollisesti tyhjentämällä tilat muista matkustajista, eristämällä keskuksen tilat muista tiloista sekä tekemällä muita valmistavia järjestelyjä. Lentoyhtiön edustajana toimiva maahuolintayritys osallistuu myös evakuointikeskuksen perustamistoimiin sekä keskuksen toimintaan.

Evakuointikeskuksen sijainnille on tärkeää, että se sijaitsee lähellä onnettomuuskohdetta mutta kuitenkin sellaisessa paikassa, josta jatkokuljetusyhteydet hoitolaitoksiin ovat hyvät. Evakuointikeskukseen tulisi voida tuoda evakuoitavia maantie- tai ilmakuljetuksena. Evakuointikeskuksen tulisi myös sijaita sellaisessa paikassa, jonka läheisyydessä miehistön ja kaluston huolto on mahdollista järjestää. Näiden lisäksi evakuointikeskuksen eristäminen ulkopuolisilta on oltava mahdollista kohtuullisen vähäisellä miehistömäärällä. Evakuointikeskuksen on oltava kooltaan ja ominaisuuksiltaan sellainen, että sinne voidaan sijoittaa tilapäisesti satoja ihmisiä, vaikka tarkoitus on, että evakuointikeskuksesta ihmiset kuljetetaan joko hoitolaitoksiin tai muuhun majoituspaikkaan. Tämä edellyttää, että evakuointikeskuksen toimintojen ylläpitäminen, kuten tilahuolto, vessat, viemärit, suihkut, puhtaanapito, lämpö, ilmastointi (LVI kokonaisuudessaan) ja siivous, on järjestetty riittävällä tavalla.

Evakuointikeskusten sijainnin suunnittelu tehdään evakuointikeskuksen toimintaan osallistuvien tahojen kesken yhteistyössä. Tärkeää evakuointikeskuksen sijainnille on luonnollisesti se, että eri viranomaiset ja vapaaehtoiset organisaatiot kykenevät nopeasti saamaan tarvittavan henkilöstön paikalle. Tärkeää on myös se, että evakuointikeskuksen perustamisajasta on realistinen käsitys. Suunnitelmassa on mainittava evakuointikeskuksen perustamiseen normaalioloissa kuluva aika.

Kustakin suunnitellusta evakuointikeskuksesta tulee tehdä kohdekortti, josta selviää muun muassa seuraavat asiat:

- tilan yleinen kuvaus
- kenen hallussa tila on ja kuinka se saadaan käyttöön (ml. mistä avaimet)
- mitä rajoitteita tilan käytössä on
- kuinka monelle ihmiselle se soveltuu
- laiturei- ja laskeutumisjärjestelyt
- tilan eristäminen ulkopuolisilta
- ketkä evakuointikeskuksessa tulisi toimimaan
- tilankäytön yleissuunnitelma (ml. liikennejärjestelyt)
- huollolliset kysymykset
- jatkokuljetusten järjestäminen
- omaisten tapaamisen järjestelyt

10.3 Evakuointikeskuksen toimijoiden hälyttäminen

Evakuointikeskuksen perustamiskäskyn antaa pelastustoiminnan johtaja, joka päättää myös evakuointikeskuksen sijainnista. Perustamiskäsky annetaan siihen hätäkeskukseen, jonka alueelle evakuointikeskus on tarkoitettu perustaa. Hätäkeskus välittää jokaiselle toimintaan osallistuvalla taholla käskyn evakuointikeskuksen perustamisesta.

Jokainen toimija vastaa oman organisaationsa tarvittavien voimavarojen hälyttämisestä. Jokainen toimija myös vastaa oman vastuualueensa perustamisesta evakuointikeskuksessa. Vastuualueet on määritelty evakuointikeskuksen tehtävien yhteydessä.

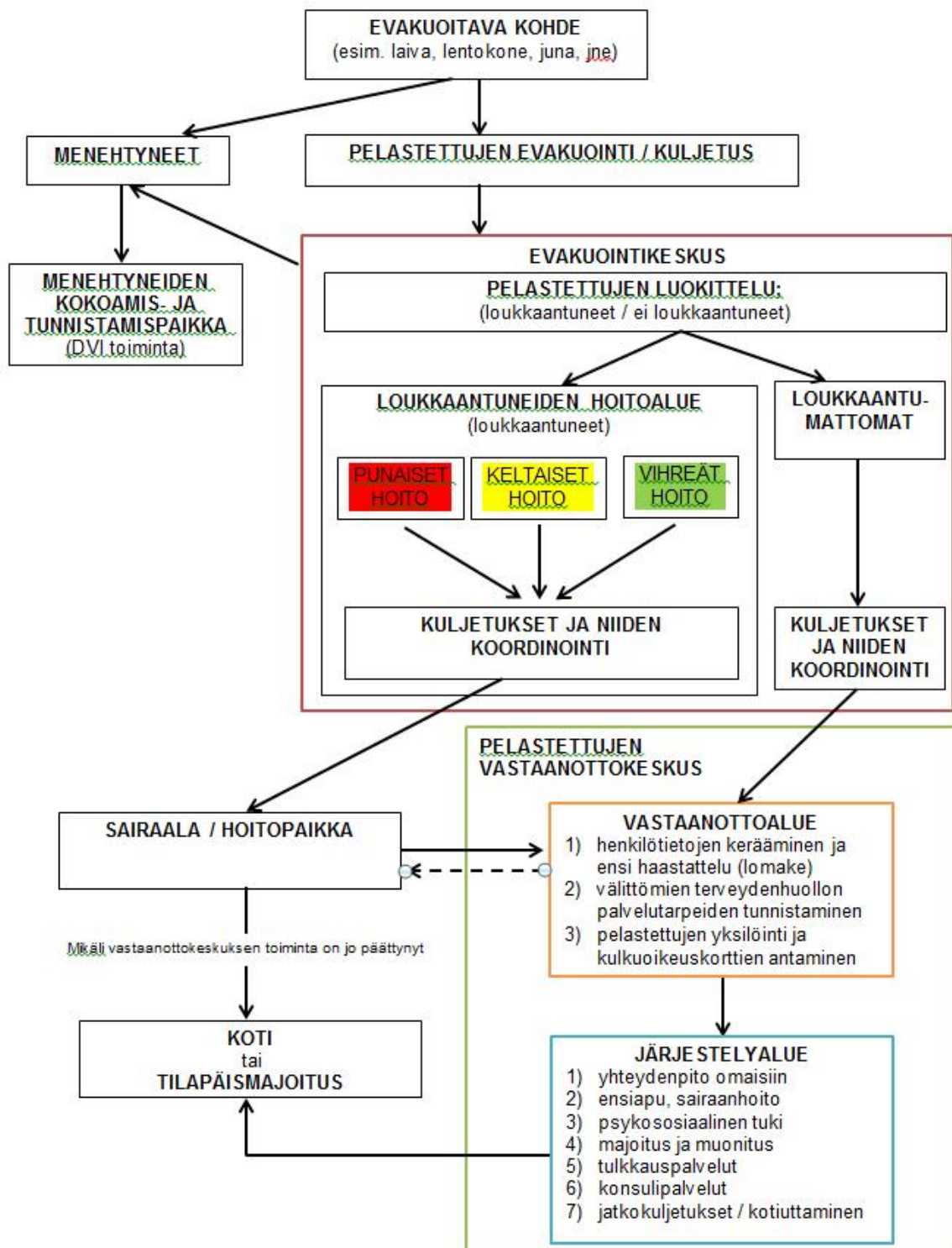
10.4 Evakuointikeskuksen perustaminen ja tehtävät

Evakuointikeskuksessa on järjestettävä seuraavat tehtävät:

- 1) Perustetaan evakuointikeskus ja valmistellaan tilat evakuointikeskuksen tehtävien hoitamiseksi
- 2) Järjestetään yhteys operatiiviseen pelastustoiminnan johtajaan
- 3) Vastaanotetaan ja siirretään evakuoidut kuljetusvälineistä suojatiloihin
- 4) Kerätään evakuoiduilta henkilötiedot, osoitteet, tiedot mahdollisista kanssamatkustajista, omaisista sekä tiedot lähimmästä omaisesta tai yhteyshenkilöstä, jolle onnettomuudesta voidaan tarvittaessa ilmoittaa
- 5) Järjestetään tulkkaus
- 6) Avataan yhteysnumerot ja vastataan tiedusteluihin
- 7) Vastaanotetaan, rekisteröidään ja kootaan menehtyneet (menehtyneitä ja onnettomuudesta selvinneitä ei tule koota samaan tilaan)
- 8) Tarkistetaan henkilöiden kunto, jossa todetaan mahdollisesti tarvittavan jatkohoidon luonne
- 9) Järjestetään psykososiaalinen tuki
- 10) Huolehditaan ilman huoltajaa olevista lapsista
- 11) Erotetaan sairaalahoitoa tarvitsevat ja toimitetaan heidät jatkohoitoon
- 12) Muonitetaan ja vaetetetaan evakuoidut tarvittaessa
- 13) Järjestetään kuljetus evakuointikeskuksesta majoituspaikkaan
- 14) Evakuointikeskus toimii onnettomuusalueen henkilöstön, materiaalin, ja kuljetusten huoltoetappina ja välivarastointipaikkana
- 15) Järjestetään evakuointikeskuksen alueelle ilmakuljetuksia varten riittävät helikopterien laskeutumis- ja odotusalueet
- 16) Pidetään yllä yleistä järjestystä ja turvallisuutta evakuointikeskuksessa

Pelastus-, poliisi-, sosiaali- ja terveysviranomaiset sekä muut evakuointikeskuksen toimintaan osallistuvat tahot suunnittelevat tarkemmin edellä mainittujen tehtävien järjestämisen.

MASSA EVAKUOINTIIN LIITTYVÄ PELASTETTUJEN KÄSITTELYPROSESSI



11. Potilasluokittelu ja ensihoidon periaatteet suuronnettomuudessa

11.1 Yleistä

Onnettomuustilanteessa sairaanhoitopiirien ensihoitopalvelu vastaa ja johtaa terveydenhuollon toimintoja muiden viranomaisten tukena pelastustoimia johtavan viranomaisen alaisuudessa. Terveydenhuollon toiminta riippuu onnettomuustyyppistä ja onnettomuuden sijainnista. Tavoitteena on aina varmistaa potilaiden mahdollisimman tarkoituksenmukainen ensihoito ja kulloinkin tarvittava hoitovalmius.

Lento-onnettomuustilanteessa potilaiden ensihoito alkaa siinä vaiheessa, kun mahdollinen tulipalo on sammutettu ja pelastushenkilöstö on tuonut potilaat ulos koneesta. Oma-toimisesti ulos koneesta päässeet eivät alkuvaiheessa yleensä ole välittömän hoidon tarpeessa, mutta heidänkin tilanteensa tarkistetaan heti, kun resurssit sen sallivat. Itse liikumaan kykenevät potilaat ja matkustajat sekä kannettavat potilaat pyritään jo alkuvaiheessa kokoamaan eri pisteisiin.

Koska sääolosuhteet Suomessa tavallisesti ovat hyvin epäsuotuisat ja matkustat yleensä sisävaatetuksessa, on keskeistä saada sekä loukkaantumattomat matkustajat että potilaat säältä suojaan niin pian kuin mahdollista.

11.2 Ensihoitotoiminnan johtaminen

Ensihoitopalvelun lääkinnällinen johtovastuu on sen sairaanhoitopiirin päivystävällä ensihoitolääkärillä, jonka toiminta-alueella tai läheisyydessä onnettomuus on tapahtunut. Alueellisissa valmiussuunnitelmissa on saatettu sopia ensihoitopalvelun kenttäjohtajan toimimisesta onnettomuuspaikan lääkintäjohtajana näissä tilanteissa. Ensimmäinen onnettomuuspaikalle saapuva hoitotason ensihoitoyksikkö toimii tapahtuma-alueen ensihoidon tilannejohtajana, kunnes valmiussuunnitelman mukainen lääkintäjohtaja saapuu paikalle ja ottaa johtovastuun.

Monipotilas- tai suuronnettomuustilanteissa johtoviranomaisena johtokeskuksessa toimii sairaanhoitopiirin valmiussuunnitelman mukainen henkilö (esim. lääkintäpäällikkö tai sairaanhoitopiirin lääkintäkomentaja), joka johtaa kokonaisvaltaisesti terveydenhuoltoorganisaation toimintoja onnettomuustilanteessa.

Sairaalan tai terveydenhuollon toimintayksikön lääkintäpäällikkö johtaa ja vastaa asianomaisen yksikön toiminnasta.

Toiminta-alueen lääkintäjohtaja vastaa onnettomuusalueen ensihoitopalvelun johtamisesta ja on osa toiminta-alueen johtoelintä (TOJE). Lääkintäjohtajan alaisuudessa toimivat tarvittavat ensihoidon sektorijohtajat.

Keskeistä on johtokeskuksessa olevan lääkintäpäällikön, TOJEssa olevan lääkintäjohtajan ja sairaalaorganisaation lääkintäjohtajan saumaton yhteistyö. Onnettomuuspaikan sijainnista ja toiminnan tarpeista riippuen sairaanhoitopiiri nostaa ensihoitopalvelun valmiutta saatuaan tiedon tapahtumasta.

11.3 Potilasluokittelu

Monipotilastilanteen potilasluokittelun (*triage*) tavoitteena on tunnistaa hoidosta eniten hyötyvät potilaat ja kohdentaa hoito heihin, mikäli rajalliset resurssit eivät mahdollista kaikkien avuntarvitsijoiden hoitamista samanaikaisesti. Etusija annetaan potilaille, joita uhkaa hengen tai raajan menettäminen tai muu pysyvä vammautuminen, tai joiden tila saattaa nopeasti huonontua hoitoa vaativaksi.

Ensimmäinen luokittelu aloitetaan niin pian kuin paikalle on saapunut luokitteluun koulutettu ensihoitohenkilö. Tarkoitus on saada nopea yleiskäsitys potilaiden lukumäärästä ja kunnosta jatkotoiminnan suunnittelua varten. Mitään hoitotoimia ei tässä vaiheessa ajoteta.

Potilaat luokitellaan todettujen vammojen ja karkeasti arvioidun yleistilan perusteella kolmeen kiireellisyysluokkaan ja merkitään yhteneväsillä väritunnuksilla.

Väri ilmaisee hoidon kiireellisyyden:

- PUNAINEN = Kiireellisin luokka. Vaikeasti loukkaantunut välitöntä hoitoa tai kuljetusta vaativa potilas
- KELTAINEN = Toiseksi kiireellisin luokka. Vakavasti loukkaantunut potilas.
- VIHREÄ = Kolmanneksi kiireellisin luokka. Lievästi loukkaantunut potilas, joka kestää odottamista.

Kolmen kiireellisyysluokan lisäksi menehtyneiden merkitsemiseen käytetty väri on MUSTA.

Potilasluokittelu on dynaaminen tapahtuma, jonka luonne on riippuvainen onnettomuuden laadusta ja sijainnista sekä hoito- ja kuljetusresurssien saapumis- ja alkamisviiveistä. Se toistetaan jokaisessa hoitopaikassa ja tarkistetaan vielä ennen lopullista kuljetusta. Mekaanisen energian aiheuttamissa onnettomuuksissa käytetään yleisesti "START" – triage luokittelua. Siinä luokittelija pikaisesti selvittää jokaisen potilaan voinnin tajunnan tason, hengitystoiminnan ja verenkierron perusteella. Tämän jälkeen hän luokittelee ja merkitsee potilaat edellä kuvatuilla värikoodeilla.

Merkitsemistä varten on useita menetelmiä (luokittelukortti, nauha, teippi tai RFID). Alkuluokittelun jälkeen potilaiden hoito alkaa olosuhteista riippuen tapahtumapaikalla tai kokoamispaikalla, tai heidän siirretään evakuoitikeskukseen tai hoitoalueelle, jossa hoito toteutetaan luokittelun mukaisessa järjestyksessä ja josta potilaat kuljetetaan jatkohoitoon.

Koulutettuja vapaaehtoisia, kuten Vapaaehtoisen pelastuspalvelun (Vapepa) hälytysryhmiä käytetään suuronnettomuudessa viranomaisten tukena potilaiden ja loukkaantumattomien henkilöiden kokoamispaikalla. Hälytysryhmät on koulutettu ensihuollon ja ensiavun tehtäviin ja ryhmiä voidaan käyttää viranomaisten tukena esimerkiksi evakuoitujen rekisteröimiseen, kuljetukseen, suojaamiseen ja huoltoon liittyvissä tehtävissä. Ensihuollon ja ensiavun lisäksi ryhmistä löytyy muun muassa viestitoimintojen ja logistiikan osaamista ja kalustoa. Vapepan hälytysryhmät hälytetään hätäkeskuksen kautta. Suomen Punainen Risti vastaa Vapepan koordinoinnista yleisen pelastuspalvelun osalta.

12. Psykososiaalinen tuki

Terveydenhuoltolain (1326/2010) mukaisen onnettomuuden uhrille, hänen läheisilleen ja muille onnettomuuteen osallisille annettavan psykososiaalisen tuen tulee käynnistyä heti onnettomuuden tapahduttua. Psykososiaaliseen tukeen sisältyy lakisääteinen sosiaalityö, kriisiapu ja henkinen huolto. Työtä tehdään yhteistyössä muu muassa kuntien sosiaali- ja terveydenhuollon, Suomen Punaisen Ristin, Suomen Mielenterveysseuran, Vapaaehtoisen pelastuspalvelun (Vapepa) ja seurakuntien henkisen huollon kanssa. Vantaan sosiaali- ja kriisipäivystys on psykososiaalisen tuen palvelujen osalta sosiaali- ja terveysministeriön terveydenhuoltolain 38 §:n 2 momentin mukaisesti nimeämä valtakunnallinen toimija.

13. Yhteistoiminta naapurimaiden kanssa pelastustoiminnassa

Onnettomuusalueen viranomaiset vastaavat pelastustoiminnan johtamisesta alueellaan. Jos Suomessa ulkomaalainen lentokone joutuu onnettomuuteen, Suomen pelastusviranomaiset vastaavat pelastustoiminnan johtamisesta. Ulkomaalaisista uhreista ilmoitetaan ulkoasiainministeriölle, joka toimittaa uhrien tiedot heidän kotimaidensa ulkoasiainministeriölle.

Onnettomuuden tapahtuessa Norjan, Ruotsin tai Venäjän alueella lähellä Suomen rajaa suomalaiset pelastusviranomaiset voivat kansainvälisiin sopimuksiin perustuen osallistua pelastustoimintaan onnettomuusmaan viranomaisten johtovastuun alaisena. Samoin perusteiden kyseisten maiden pelastusviranomaiset voivat osallistua pelastustoimintaan suomalaisten viranomaisten alaisuudessa. Suomi on tehnyt sopimukset Venäjän, Viron, Ruotsin ja Norjan kanssa. Yhteispohjoismaisen terveydenhuollon puitesopimuksen perusteella vastaavaa terveydenhuollon apua voidaan antaa ja vastaanottaa samalla tavalla.

14. Lento-onnettomuuden tutkinta

14.1 Yleistä

Turvallisuustutkinnan tekee Onnettomuustutkintakeskus (OTKES). Tutkinnassa selvitetään onnettomuuden kulku, syyt ja seuraukset sekä muiden viranomaisten toiminta. Eri-tyisesti selvitetään, onko onnettomuuden tai vaaran aiheuttajina tai kohteina olleiden laitteiden ja rakenteiden suunnittelussa, valmistuksessa, rakentamisessa sekä käytössä otettu riittävästi huomioon turvallisuusvaatimukset. Lisäksi selvitetään, onko laitteiden ja rakenteiden valvonta- ja tarkastustoiminta asianmukaisesti järjestetty ja hoidettu tai onko turvallisuutta koskevissa säännöksissä ja määräyksissä mahdollisesti puutteita. Tutkinnassa pyritään erityisesti saamaan esille onnettomuuden välittömän syyn lisäksi tapahtumaan myötävaikuttaneita tekijöitä ja taustatekijöitä, joita voi löytyä esimerkiksi organisaatiosta, ohjeistuksesta ja työtavoista.

Turvallisuustutkinnan lopputulos on tutkintaselostus, jonka lopussa on turvallisuussuosituksia toimivaltaisille viranomaisille ja muille tahoille. Turvallisuussuositukset kiteyttävät Onnettomuustutkintakeskuksen käsityksen siitä, miten samankaltaiset onnettomuudet voidaan jatkossa välttää. Onnettomuustutkintakeskus seuraa suositusten toteutumista. Onnettomuustutkintaa tehdään yksinomaan turvallisuuden parantamiseksi, eikä tutkinnassa oteta kantaa oikeudellisen vastuun kohdentumiseen.

Jos Suomen tutkittavaksi kuuluva onnettomuus koskee merkittävässä määrin muuta valtiota, tämän valtion valtuutettu edustaja voi avustaa tutkinnassa siten kuin onnettomuuksien tutkintaa koskevassa Euroopan unionin lainsäädännössä säädetään tai Suomea sitovassa kansainvälisessä veloitteessa määrätään taikka jos sitä pidetään muusta syystä tarpeellisena. Lisäksi valtuutettu edustajan mukana voi tulla neuvonantajia (esim. lentokoneen valmistajan tai lentoyhtiön edustajia). Päätöksen toisen valtion edustajan osallistumisesta tutkintaan tekee Onnettomuustutkintakeskus. Euroopan ilmailuviranomainen (EASA) sekä Liikenteen turvallisuusvirasto voivat osallistua tutkintaan siviili-ilmailun onnettomuustutkinta-asetuksen (EU) N:o 996/2010 mukaisesti. Jos muun valtion tai kansainvälisen järjestön tutkittavaksi kuuluva onnettomuus koskee merkittävässä määrin Suomea, Onnettomuustutkintakeskus voi ryhtyä tarvittaviin toimenpiteisiin, jotta Suomen edustaja voi osallistua tutkintaan. Lisäksi Onnettomuustutkintakeskus voi pyytää turvallisuustutkijoita toisen EU-maan tutkintaviranomaisilta riittävien resurssien takaamiseksi.

14.2 Onnettomuuspaikan dokumenttien ja aineiston säilyminen

Pelastus- ja poliisiviranomaisen tulee dokumentoida mahdollisimman hyvin onnettomuusalue välittömästi tapahtuman jälkeen. Vainajia ei saa siirtää ilman Onnettomuustutkintakeskuksen lupaa.

14.3 Johtosuhteet

Kun pelastustoimet ja poliisin välittömät toimet ovat päättyneet, Onnettomuustutkintakeskus ottaa johtovastuun onnettomuusalueesta ja tutkinnasta. Johtovastuun siirto sovi- taan aina erikseen. Poliisin tehtävä on jatkaa kuolinsyytutkintaa sekä uhrien tunnistusta.

Tutkintatoimia voidaan tehdä yhteistoiminnassa samassa asiassa esitutkintaa tai kuolemansyyn tutkintaa tekevän viranomaisen kanssa siinä laajuudessa kuin Onnettomuustutkintakeskus katsoo yhteistoiminnan olevan tarkoituksenmukaista turvallisuustutkinnan kannalta. Onnettomuustutkintakeskuksella on oikeus saada pyynnöstä poliisilta virka-apua turvallisuustutkinnassa ja sen turvaamisessa.

Viranomaisen on Onnettomuustutkintakeskuksen tai tutkintaryhmän pyynnöstä tehtävä toimivaltaansa kuuluvia, tutkinnan tarkoituksen kannalta välttämättömiä selvityksiä ja

tutkimuksia, joita keskus tai tutkintaryhmä ei voi itse tehdä, sekä annettava niille muuten niiden tarvitsemaa virka-apua.

14.4 Tiedottaminen

Onnettomuustutkintakeskus tiedottaa tutkinnasta ja sen edistymisestä. Tutkinnan kuluista on erityisesti tiedotettava vahinkoa kärsineille, surmansa saaneiden läheisille, pelastustoimiin osallistuneille viranomaisille sekä niille, joihin onnettomuuden vaikutukset muuten saattavat ulottua. Samoin on tiedotettava työmarkkinajärjestöjen edustajille, jos onnettomuus on tapahtunut työhön liittyvissä olosuhteissa.

Onnettomuustutkintakeskus ilmoittaa ilmoituksen tehneelle toimijalle sekä esitutkintaviranomaiselle turvallisuustutkinnan aloittamisesta ja päättymisestä. Annettaessa tietoja turvallisuustutkinnasta ilmailuonnettomuusasetuksen mukaisesti uhrin omaisena pidetään uhrin puolisoa, lasta, lapsenlasta, sisarusta, vanhempaa, isovanhempaa ja uhrille muuten erityisen läheistä henkilöä. Omaisten pyynnöstä Onnettomuustutkintakeskus voi järjestää heille mahdollisuuden käydä onnettomuuspaikalla. Tämä voidaan toteuttaa vainajien siirron jälkeen yhteistyössä eri viranomaisten kanssa.

14.5 Poliisitutkinta ja esitutkinta

Saatuaan tiedon lento-onnettomuustilanteesta poliisi perustaa tilanneorganisaation ja käynnistää toimintasuunnitelmien mukaisen toiminnan. Poliisin tutkinta toimitetaan samanaikaisesti ja osin yhteistyössä onnettomuustutkinnan ja Liikenteen turvallisuusviraston suorittaman onnettomuustapauksen käsittelyn kanssa. Tapahtumapaikalla, evakuoitujen henkilöiden vastaanotossa, evakuointikeskuksissa, sairaaloissa ja muissa tapahtumaan liittyvissä paikoissa poliisi aloittaa tutkintaan ja identifiointiin liittyvät tehtävät.

Poliisitutkinta suoritetaan tapahtumakulun selvittämiseksi onnettomuustilanteissa. Poliisitutkinnalla tarkoitetaan muuta poliisin toimittamaa tutkintaa kuin rikoksen esitutkintaa. Lento-onnettomuuteen liittyvä poliisitutkinta sisältää myös kuolemansyyn tutkinnan ja henkilön/henkilöiden katoamistapauksen selvittämisen. Poliisitutkinnan toimittamisesta on säädetty poliisilaissa (493/1995). Poliisin suorittamaan tutkintaan sisältyy matkustaja- ja miehistötietojen kerääminen, uhrien tunnistaminen ja omaisille tiedottaminen.

Onnettomuudessa menehtyneiden tutkinnasta poliisi huolehtii siten kuin kuolemansyyn selvittämisestä annetussa laissa (459/1973) säädetään. Onnettomuudessa menehtyneiden henkilöiden tunnistamisessa tukeudutaan Keskusrikospoliisissa toimivaan uhrin tunnistusyksikköön. Rajavartiolaitos turvaa tarvittaessa poliisitutkintaa, erityisesti ollessaan ensimmäisenä viranomaisena tapahtumapaikalla.

Kun esitutkintaviranomainen on saanut tiedon rikoksesta tai muutoin on syytä epäillä, että rikos on tapahtunut, aloitetaan rikoksen esitutkinta. Esitutkinta on menettely, jossa esitutkintaviranomainen tutkii ja valmistelee aineiston syyteharkintaa varten. Esitutkinnassa selvitetään rikos, sen teko-olosuhteet, sillä aiheutettu vahinko ja siitä saatu hyöty, ketkä ovat asianosaisia ja muut syytteen päättämistä varten tarvittavat seikat. Esitutkintaviranomaisia ovat poliisi, tullit ja rajavartiolaitos. Esitutkinnan toimittamisesta on säädetty esitutkintalaissa (449/1987). Esitutkintaa johtaa tutkinnanjohtaja. Tutkinnanjohtajana on pidättämiseen oikeutettu poliisimies tai muun viranomaisen toimittamassa esitutkinnassa virkamies, jolle tämä oikeus on lailla erikseen annettu.

15. Ilmailun onnettomuus- ja vaaratilanteisiin liittyvä koulutus

15.1 Finavia Oyj:n tuottama koulutus

15.1.1 Ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelun koulutus

Finavia Oyj:n tuottamaa Ilmailun etsintä- ja pelastuspalveluun liittyvää koulutusta ovat peruskoulutus, lentopelastusjohtajakoulutus, lentopelastusjohtajan kertauskoulutus sekä muu etsintä- pelastustoimintaan liittyvä koulutus. Ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelukoulutus noudattaa ICAOn doc9731:n (IAMSAR) linjauksia.

Peruskoulutus

Kohderyhmänä ovat lennonjohtajan ja lennontiedottajan peruskoulutuksen oppilaat. Koulutus antaa perusvalmiudet toimia hälyttäjänä sekä lentopelastusavustajana ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelun tilanteissa.

Lentopelastusjohtajakoulutus

Lentopelastuskeskuksen koulutuksen painopiste on lentopelastusjohtajien (SMC) koulutuksessa. Kurssi antaa valmiudet toimimiseen lentopelastusjohtajana. Lentopelastusjohtajiksi koulutetaan kaikki aluelennonjohdon (ACC) vuoronesimiehet.

Lentopelastusjohtajien kertauskoulutus

Kertauskoulutus toteutetaan lentopelastuskeskuksen vuosisuunnitelman mukaisesti. Koulutukset ovat edellytys kelpoisuuden ylläpitämiseksi.

Muu koulutus

Finavia Oyj voi tukisopimukseen perustuen antaa myös muuta lentopelastuspalveluun liittyvää koulutusta, sekä osallistua muiden viranomaisten ja organisaatioiden järjestämään koulutukseen.

15.1.2 Lentoaseman pelastuspalvelun koulutus

Pelastuspalvelu tuottaa ilma-aluksille tarjottavan palvelun hätätilanteiden varalle ja on valmiudessa ilma-alusten nousujen ja laskeutumisten aikana. Toteutettu palvelu, johon kuuluu henkilöstön koulutus ja muut lentoaseman resurssit, perustuu Chicagon yleissopimuksen 14 liitteen määräyksiin ja kansalliseen AGA M3-11 säädöksiin.

Pelastushenkilöstön peruskoulutus

Koulutus antaa kelpoisuuden toimia lentoaseman pelastuspalvelun tehtävissä. Koulutuksessa käsitellään toimintaa ilma-alusten hätätilanteissa ja muissa lentoaseman alueella tapahtuvissa hätätilanteissa.

Pelastushenkilöstön täydennyskoulutus

Pelastushenkilöstön osaamista ylläpidetään vuosittaisilla harjoituksilla lentoasemalla ja määräajoin toistuvilla kertauskursseilla. Koulutukset ovat edellytys kelpoisuuden ylläpitämiseksi.

Lentoaseman pelastuspalvelun johtaminen hätätilanteessa

Pelastuspalvelun toimintaa hätätilanteessa johtaa Lento P3, joka suorittaa kurssin kelpoisuuden saamiseksi ja uusii sen määräajoin.

Muu lentoaseman pelastustoimintaan liittyvä koulutus ja harjoitukset

Lentoasemalla järjestetään yhteistoimintakoulutusta tahoille, jotka toimivat lentoasemalla ja joilla on tehtäviä hätätilanteen sattuessa lentoaseman pelastussuunnitelmien mukaan. Vuosittaiseen lentoaseman omaan pelastusharjoitukseen osallistuu organisaatioita ja tahoja, jotka liittyvät hälytys- ja pelastuspalveluun tai joille on osoitettu tehtäviä pelastussuunnitelmissa. Harjoituksen tarkoituksena on testata suunnitelmien ja järjestelmien toimivuutta.

Ilmaliikenteen hätätilannetta koskevia yhteistoimintaharjoituksia järjestetään yhdessä pelastusviranomaisten kanssa. Harjoituksessa testataan hälytyspalvelun, pelastussuunnitelman ja onnettomuustyyppikohtaisten suunnitelmien toimivuutta sekä eri osapuolten yhteistoimintaa ja johtamista.

15.2 Rajavartiolaitoksen tuottama koulutus

Rajavartiolaitos osallistuu lentopelastuspalvelun yhteistoimintakursseille ilma-aluksillaan tukeakseen etsintä- ja viestintämenetelmien harjoittelua ilmailuonnettomuuksiin liittyen. Kaikki Rajavartiolaitoksen lentäjät on koulutettu IAMSAR-käsikirjan ja Baltic ACO -manuaalin mukaisten etsintä- ja toimintamallien mukaiseen toimintaan. Rajavartiolaitoksen ilma-aluksilla on kyky noudattaa kyseessä olevia menetelmiä niin maa- kuin merialueella.

Meripelastuksen lohkokeskusten henkilöstöt on koulutettu Raja- ja merivartiokoululla merialueen etsintä- ja pelastustehtäviin meripelastustoimen koulutusvaatimusten ja IAMSAR-käsikirjan mukaisesti. Meripelastustoimen normaaleja toimintamalleja voidaan soveltaa myös ilma-alusten etsintä- ja pelastustoimien johtamiseen merialueella.

15.3 Pelastustoimen tuottama koulutus

Pelastusopiston pelastajakurssilla ammattiopintoihin kuuluu pelastustoiminta ja ensihoito. Pelastustoiminnan opetuksessa opetetaan pelastajan perustaidot. Sammutus- ja pelastustekniikan opetukseen kuuluu toiminta esimerkiksi liikenneonnettomuustilanteissa mukaan lukien lento-onnettomuudet. Pelastajakoulutuksessa annetaan myös perustiedot pelastustoiminnan johtamisesta eri onnettomuustyypeissä. Tämän lisäksi pelastajakurssilla annetaan suhteellisen hyvä ensihoitokoulutus.

Alipäällystökurssilla keskitytään pelastusryhmän johtamiseen sekä annetaan perusteet pelastusryhmää laajemman muodostelman johtamiseen. Päällystökoulutuksessa keskitytään suurten pelastusmuodostelmien johtamiseen sekä hallinnolliseen johtamiseen sekä pelastustoimen suunnitteluun.

Pelastusopiston kurssit antavat pelastuslaissa määritetyt kelpoisuudet toimia pelastustoimen viroissa. Virassa olevan pelastustoimen henkilöstön täydennyskoulutuksesta vastaavat pelastuslaitokset. Pelastuslaitokset järjestävät harjoituksia säännöllisesti ja ilmailuonnettomuudet kuuluvat näiden harjoitusten piiriin.

Pelastuslaitokset vastaavat myös sopimushenkilöstön koulutuksesta. Hälytysosastoon kuuluvalla sopimuspalokunnan henkilöstöltä edellytetään vähintään sammutustyökurssin suorittamista. Sammutustyökurssilla opetetaan sammutus- ja pelastustekniikan perusteet. Tämän lisäksi myös sopimuspalokuntalaiset harjoittelevat säännöllisesti erityyppisissä onnettomuuksissa toimimista.

Palomiehen työ on hyvin samankaltaista onnettomuustyyppistä riippumatta. Tavoitteena on aina rajoittaa vahingot mahdollisimman pieniksi, estää lisävahingot ja auttaa loukkaantuneita heidän vammojensa asettamassa kiireellisyysjärjestyksessä.

15.4 Koulutus Poliisiammattikorkeakoulussa

Poliisiammattikorkeakoulun järjestämän ilmailun onnettomuus- ja vaaratilanteisiin liittyvän koulutuksen taustalla on seuraava tehtäväärvio: Lennonvarmistuksen vastuun siirtyä pois lennonjohdolta koneen tutkasta häviämisen vuoksi johtovastuu siirtyy koneen maastoetsinnän osalta poliisille. Koneen löydyttyä pelastustoimia johtaa pelastusviranomainen, ja tutkintatoimet ovat jo tässä vaiheessa käynnistyneet. Pelastustoimien tilanteen salliessa alkaa onnettomuustutkinta, joka vakavimmissa tilanteissa muuttuu suur-onnettomuustutkinnaksi, jossa poliisin rooli on Onnettomuustutkintakeskusta avustava. Erityisesti lentokenttäpaikkakunnilla poliisi yhteistyössä muiden viranomaisten kanssa suunnittelee, kouluttaa ja harjoittelee etsintä- ja pelastustoimintaa.

Poliisin johtamiskoulutukseen (alipäällystö- ja päällystökoulutus) sisältyy moniviranomaistilanteiden johtaminen yleisesti siihen liittyvine harjoituksineen. Opinnot ovat osa kenttätoiminnan operatiivisen johtamisen koulutusta poliisin yleis- ja kenttäjohtotehtäviin. Moniviranomaistilanteiden keskeisinä teemoina ovat tilanteiden johtosuhteet, esikuntatyöskentely, tilannekuvan muodostaminen ja välittäminen viranomaisten välillä, johtosuhteiden siirtyminen sekä resurssien ja toimintojen yhteensovittaminen.

Poliisialipäällystötutkintokoulutuksessa käsitellään lisäksi erityisesti lento-onnettomuustilanteen johtosuhteet ja lento-onnettomuuksiin liittyvät poliisitoiminnan erityispiirteet.

Poliisin päällystökoulutuksessa ilmailun onnettomuus- ja vaaratilanteisiin liittyvä koulutus sisältyy Tutkinnanjohtaminen ja vaativan tutkinnan johdon haasteet -nimiseen opintojaksoon. Opiskelijan tulee jakson jälkeen hallita esitutkintaviranomaisen ja sidosryhmien roolit ja vastuut sekä yhteistyön merkitys rikostorjuntatyön ja onnettomuustutkinnan onnistumiselle. Yhtenä asiakokonaisuutena opintojaksolla on Onnettomuustutkintakeskuksen tehtävät, joka toteutetaan Onnettomuustutkintakeskuksen luennoitsijavoimin.

15.5 Ensihoitopalveluihin liittyvä koulutus

Ensihoitopalvelun johtamisen erikoistumisopinnoissa harjoitellaan moniviranomaistoimintaan osallistumista myös ilmaliikenneonnettomuusharjoitusten kautta.

15.6 Tutkijoiden sekä asiantuntijoiden kouluttaminen Onnettomuustutkintakeskuksessa

Onnettomuustutkintakeskus kouluttaa turvallisuustutkintalain mukaisesti tutkijoiksi soveltuvia henkilöitä. Onnettomuustutkintakeskuksella on oma koulutusjärjestelmä, jonka pääelementit ovat perehdytys-, tutkintaryhmän johtaja- ja paikkatutkintakoulutus sekä vuosittain toteutettava ajankohtaiskoulutus.

15.7 Vapaaehtoisen pelastuspalvelun koulutus

Vapaaehtoisen pelastuspalvelun jäsenyhteisöt saavat peruskoulutuksensa omissa järjestöissään. Koulutuksen sisällöt vaihtelevat järjestöittäin. Vapepan yhteisten peruskoulutusten tarkoituksena on suunnata vapaaehtoisten hälytysryhmien toiminta yhteistoiminnaksi, jolla tuetaan viranomaisia. Peruskursseja ovat Ensihuollon-, Etsinnän-, Pelastuspalvelun-, ja Viestitoiminnan peruskurssit.

Monissa järjestöissä perusvaatimuksena on ensiapukoulutus. Punaisen Ristin ensiapuryhmät on erityisesti koulutettu yhteistyöhön ensihoitohenkilöstön kanssa. Ensihuollon koulutuslinja valmentaa toimijoita erityisesti matkustaja- ja omaishuoltoon evakuointikeskuksessa tai omaisten kokoamispaikalla. Etsintäkurssilla harjaannutaan esimerkiksi kadoksissa olevien matkustajien etsintään maastosta.

Vapepa tarjoaa myös jatko- ja täydennyskoulutusta jäsenistölleen. Johtamiskoulutusta tarjotaan joissain jäsenjärjestöissä eritasoisesti, esimerkiksi Punainen Risti kouluttaa en-

siapuryhmänjohtajiaan viikonmittaisilla koulutuksilla. Vapaaehtoisen pelastuspalvelun johtajakoulutus on valtakunnallista ja koulutuksen läpäisseillä on takanaan noin 150 tuntia erilaista koulutusta ja useamman vuoden käytännön kokemus yhteistoiminnasta viranomaisten ja järjestöjen kanssa. Vapepa osallistuu myös lentoasemilla käytännön harjoituksiin, joiden kautta muokataan toimintasuunnitelmat yhteensopiviksi viranomaisten suunnitelmiin ja ohjeisiin.

16. Lentoyhtiöiden hätäsuunnitelmat

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 996/2010 (Onnettomuustutkiminta-asetus) 21 artiklassa edellytetään, että lentoyhtiöillä on suunnitelma ilmailuonnettomuuksien uhrien ja heidän omaistensa auttamiseksi ja että suunnitelmassa otetaan ennen kaikkea huomioon psykologinen tuki uhreille ja heidän omaisilleen. Uhrin voi olla koneen miehistöä, matkustajia ja maassa olevia ulkopuolisia henkilöitä. Uhreille ja heidän omaisilleen annettava psykososiaalinen tuki tulee toteuttaa yhteistyössä sosiaali- ja terveydenhuollon kanssa. Lisäksi lentoyhtiöiden hätäsuunnitelmien on mahdollistettava lentoyhtiöiden toimet, jos on kyse suuronnettomuudesta. Jäsenvaltioiden on tarkastettava lentoyhtiöidensä auttamissuunnitelmat ja kannustettava kolmansien maiden lentoyhtiöitä laatimaan vastaavat auttamissuunnitelmat.

Liikenteen turvallisuusvirasto (Trafi) huolehtii siitä, että suomalaiset lentoyhtiöt toimittavat sille auttamissuunnitelmansa, arvioi suunnitelmien vaatimustenmukaisuuden sekä tarvittaessa pyytää lentoyhtiöitä korjaamaan puutteet. Suunnitelmien käsittely virastossa organisoidaan. Suunnitelman toimittamisesta varmistuminen ajoitetaan samanaikaiseksi uuden lentotoimintalupahakemuksen (AOC, *Air Operator Certificate*) hyväksymisprosessin kanssa. Lentotoimintaluvan haltijoiden suunnitelmien tarkastaminen sisällytetään viraston valvontaprosesseihin ja valvontaohjelmaan, millä pyritään varmistamaan muun muassa suunnitelmien ajantasaisuus. Liikenteen turvallisuusvirasto tarkastelee kansallisten säädösten ja määräysten kattavuutta ja riittävyttä sekä tarvittaessa esittää säädösten muuttamista tai muuttaa määräyksiä edellä tarkoitettujen tavoitteiden saavuttamiseksi.

Liikenteen turvallisuusvirasto on tarkoittanut lentoyhtiöllä tässä yhteydessä lentotoiminnan harjoittajaa, jolla on Suomen ilmailuviranomaisen myöntämä lentotoimintalupa ja liikennelupa (OL, *Operating Licence*). Näin tulkittaessa lentoyhtiökäsitteen ulkopuolelle jäävät:

- vain yleisölennätyksiä (paikallislentoja, A to A) harjoittavat yhtiöt: lentotoimintalupa on, mutta ei liikennelupaa; kyydissä voi olla useita maksavia matkustajia;
- ilmapallolentoja harjoittavat yhtiöt: lentotoimintalupa kansallisten määräysten mukaan; toimiluvista ei ole toistaiseksi säädetty EU-lainsäädännössä; kyydissä voi olla lähes 20 matkustajaa.

Liikenteen turvallisuusvirasto on ottanut tarkasteltavakseen kysymyksen siitä, tulisiko lentoyhtiökäsitteen määrittely laajentaa käsittämään nyt ulkopuolelle jätetyt toimijat.

Lentotoimintalupa on teknis-operatiivinen toimilupa, jonka saaminen edellyttää organisaation, lentokaluston, ohjeistuksen ja koulutuksen vaatimustenmukaisuutta. Lentotoimintalupa vaaditaan niin paikallislentoihin kuin myös paikasta toiseen tapahtuvaan kaupalliseen ilmakuljetukseen (matkustajien tai rahtin kuljetukseen korvausta vastaan). Liikennelupa on talousluonteinen toimilupa, jonka saaminen edellyttää tiettyjen taloudellisten perusvaatimusten täyttymistä. Se vaaditaan paikasta toiseen tapahtuvaan kaupalliseen ilmakuljetukseen. Matkustajia ja/tai rahtia paikasta toiseen kuljettavilla yhtiöillä on oltava molemmat luvat (EU-lainsäädäntö).

17. Onnettomuus ulkomailla

17.1 Kyseessä on Suomessa rekisteröity ilma-alus

17.1.1 Yleistä

Jos Suomessa rekisteröity ilma-alus joutuu onnettomuuteen Suomen rajojen ulkopuolella, pelastustoimista ja muista onnettomuuden hoitoon liittyvistä tehtävistä vastaavat tapahtumamaan viranomaiset oman lainsäädäntönsä ja hallinnollisen järjestelmänsä mukaisesti. Suomen viranomaiset voivat kuitenkin olla velvollisia toimittamaan tapahtumamaan viranomaisille tietoja aluksesta ja lentoyhtiöstä sekä tukemaan heitä muutoin onnettomuuden hoidossa. Onnettomuustutkintakeskuksen valtuutetulla edustajalla on oikeus osallistua tutkintaan kansainvälisten säädösten perusteella.

17.1.2 Onnettomuutta koskevan tiedon välittäminen suomalaisten viranomaisten ja tapahtumamaan viranomaisten välillä

Siviili-ilmailuonnettomuuksissa ELT-hätälähetyksen tuottama Cospas-Sarsat -sähke lähetetään sekä onnettomuusalueen vastuulliselle pelastuskeskukselle että ilma-aluksen lippuvaltiolle. Tapauksissa, joissa kohteena on suomalainen ilma-alus, tieto päättyy Turun meripelastuskeskuksen (MRCC Turku) kautta Suomen lentopelastuskeskukseen (ARCC Finland).

Suomen lentopelastuskeskus vahvistaa tapahtuman sähkeessä olevasta yhteyspisteestä ja tukee tarvittaessa tapahtumamaan pelastuskeskusta onnettomuusalueeseen liittyvän tiedon keräämisessä. Muilta osin tietojen välittämisestä suomalaisilta viranomaisilta tapahtumamaan viranomaisille vastaa Onnettomuustutkintakeskus.

Tapahtumamaan viranomaisen pyytää Onnettomuustutkintakeskuksen kautta Liikenteen turvallisuusvirastolta miehistön lupakirjatiedot sekä lentokoneen tiedot. Liikenteen turvallisuusvirasto voi välittää tiedot myös suoraan tapahtumamaan viranomaisille.

Suomen lentopelastuskeskus ottaa myös yhteyttä ilma-aluksen omistajaan sekä suorittaa normaalimenettelyn mukaiset lento-onnettomuuteen liittyvät ilmoitukset Onnettomuustutkintakeskukselle ja Liikenteen turvallisuusvirastolle.

Onnettomuudesta tulee ilmoittaa myös valtioneuvoston tilannekeskukselle. Ilmoittamisesta vastaa Liikenteen turvallisuusvirasto.

17.1.3 Turvalliisuustutkinta Suomessa

Turvalliisuustutkinnan suorittamisesta vastaa aina tapahtumamaan tutkintaviranomainen. Jos onnettomuuden tutkinnassa havaitaan asioita, joita pitää välittömästi muuttaa Suomessa turvallisuuden parantamiseksi, Onnettomuustutkintakeskus välittää tiedon Liikenteen turvallisuusvirastolle, joka ryhtyy turvallisuuspuutteen edellyttämiin toimiin Suomessa voimassa olevan lainsäädännön ja ohjeiden mukaisesti.

17.1.4 Osallistuminen turvallisuustutkintaan

Turvalliisuustutkinnasta vastaa tapahtumamaan turvallisuustutkintaviranomainen, mutta Suomen Onnettomuustutkintakeskus voi lähettää tutkintaryhmään oman valtuutetun edustajansa kansainvälisten säädösten nojalla. Onnettomuustutkintakeskuksen on tiedusteltava Liikenteen turvallisuusvirastolta, haluaako se lähettää neuvonantajansa tapahtumamaahan. Pyyntö nimetä edustaja tutkintaryhmään voi tulla myös suoraan tapahtumavaltion turvallisuustutkintaviranomaiselta siviili-ilmailun onnettomuustutkinnasta annetun asetuksen (EU) N:o 996/2010 8 artiklan mukaisesti. Liikenteen turvallisuusviraston neuvonantaja toimii valtuutetun edustajan valvonnassa.

Liikenteen turvallisuusviraston edustajan rooli määrittyy siviili-ilmailun onnettomuustutkinta-asetuksen (EU) N:o 996/2010 8 artiklan mukaisesti. Onnettomuustutkintakeskuksen nimeämälle Suomen valtuutetulle edustajalle voidaan nimetä avustajia esimerkiksi lentoyhtiöstä tai muusta viranomaisesta.

Onnettomuustutkintakeskuksen valtuutetulla edustajalla on oikeus päästä onnettomuuspaikalle, sairaaloihin ja muihin pelastustoimiin liittyviin paikkoihin, jolloin hänellä on tärkeä rooli tiedon välittämisessä Suomeen joko suoraan tai tapahtumamaassa olevan Suomen lähetystön tai edustuston kautta.

17.1.5 Onnettomuutta koskeva viestintä Suomessa

Turvallisuustutkintaa koskevasta viestinnästä Suomessa vastaa Onnettomuustutkintakeskus tutkintaa tapahtumamaassa johtavan viranomaisen luvalla.

Onnettomuuskoneen lentoyhtiö vastaa omaa toimintaansa koskevasta viestinnästä sekä viestinnästä matkustajille.

Liikenteen turvallisuusvirasto vastaa valvontaan ja muihin roolinsa mukaisiin tehtäviin liittyvästä viestinnästä.

17.2 Onnettomuudessa on suomalaisia uhreja

17.2.1 Yleistä

Ulkomailla tapahtuvien siviili-ilmailuonnettomuuksien pelastustoimista ja muista onnettomuuden hoitoon liittyvistä tehtävistä vastaavat tapahtumamaan viranomaiset oman lainsäädäntönsä ja hallinnollisen järjestelmänsä mukaisesti.

Silloin, kun onnettomuudessa on mukana suomalaisia uhreja, myös suomalaiset viranomaiset voivat kuitenkin olla velvollisia toimimaan. Toimivaltainen viranomainen on tällöin valtioneuvoston ohjesäännön ja konsulipalvelulain mukaan ulkoasiainministeriö, jolle kuuluu suomalaisten etujen ja oikeuksien valvominen, konsulipalvelut ja vastaavat muut viranomaispalvelut ulkomailla.

17.2.2 Onnettomuutta koskeva tietojenvaihto ja viestintä Suomessa

Valtioneuvoston tilannekeskus varmistaa, että ulkoasiainministeriö on tietoinen onnettomuudesta. Valtioneuvoston tilannekeskus kokoaa tiedot onnettomuudesta eri viranomaisilta ja julkisista lähteistä saamiensa tietojen perusteella ja pitää valtionjohdon tietoisena tilanteesta.

Ulkomailla tapahtuvissa kriisitilanteissa, joiden osallisina on suomalaisia, viestintä vastuussa on ulkoasiainministeriö.

17.2.3 Tietojen välittäminen uhrien omaisille ja omaisille annettava apu

Kuolemantapauksissa ulkoasiainministeriö ilmoittaa onnettomuusmaan viranomaisten vahvistamat tiedot keskusrikospoliisille (KRP), joka pyytää paikallispoliisia viemään tiedon uhrien omaisille. Uhrien Suomessa oleville omaisille tarjottavasta psykososiaalisesta tuesta vastaavat lähtökohtaisesti kunnan sosiaali- ja terveysturvaviranomaiset.

Turvallisuustutkinnan etenemisestä tiedottaa Onnettomuustutkintakeskus.

17.2.4 Vainajien ja loukkaantuneiden kuljettaminen kotimaahan

Ulkosaainministeriö avustaa vainajien ja loukkaantuneiden omaisia vainajien ja loukkaantuneiden kotiuttamisessa, tarvittaessa yhteistyössä paikallisten viranomaisten, vakuutusyhtiöiden ja heidän yhteistyöyrittäjänsä kanssa.

Valtionhallinnon toimeksiannosta voidaan tapauskohtaisen arvioinnin perusteella ryhtyä ulkomailla loukkaantuneiden suomalaisten potilaiden kotiuttamisjärjestelyihin. Ministeriöiden valmiuspäällikkökokouksen käsittelyn esityksestä sosiaali- ja terveysministeriö voi pyytää Helsingin ja Uudenmaan sairaanhoitopiiriä suorittamaan ulkomailla loukkaantuneiden potilaiden lääkinnällisen evakuointilennon Suomeen. Sairaanhoitopiiri ylläpitää evakuointivalmiutta osana valtakunnallisen toimijan rooliaan.

17.2.5 Osallistuminen turvallisuustutkintaan

Turvallisuustutkinnasta vastaa tapahtumamaan turvallisuustutkintaviranomainen, mutta Suomen Onnettomuustutkintakeskus voi lähettää tutkintaryhmään oman valtuutetun edustajansa kansainvälisten säädösten ja turvallisuustutkintalain mukaisesti. Menettely on sama kuin jos onnettomuuteen on joutunut Suomeen rekisteröity ilma-alus. Asiaa on selostettu tarkemmin edellä.