

Hallituksen esitys Eduskunnalle turvallisuustutkintalaksi, laiksi sotilasilmaluonnottomuuksien tutkinnasta ja laeiksi eräiden niihin liittyvien lakien muuttamisesta sekä ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen liitteen XI-1 lukuun tehdyn muutoksen hyväksymisestä ja laiksi muutoksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi turvallisuustutkintalaki. Lailla kumottaisiin onnettomuuksien tutkinnasta annettu laki. Lisäksi ehdotetaan säädettäväksi laki sotilasilmaluonnottomuuksien tutkinnasta. Vielä ehdotetaan täsmennyksiä viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lakiin sekä muista lakiehdotuksista johtuvia teknisluonteisia muutoksia eräisiin muihin lakeihin.

Tavoitteena on saattaa onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkintaa koskeva lainsäädäntö ajan tasalle sekä täyttää perustuslaista ja Suomea sitovista kansainvälisistä velvoitteista johtuvat vaatimukset. Lisäksi tarkoituksena on panna täytäntöön merionnettomuuksien tutkintaa koskeva Euroopan unionin direktiivi.

Turvallisuustutkinnan tarkoituksena on yleisen turvallisuuden lisääminen, onnettomuuksien ja vaaratilanteiden ehkäiseminen sekä onnettomuuksista aiheutuvien vahinkojen torjuminen. Tutkintaa koskevien lakien nimikkeitä sekä eräitä käsitteitä ehdotetaan muutettaviksi tätä tarkoitusta paremmin vastaaviksi.

Onnettomuustutkintakeskuksen olisi tutkittava suuronnettomuudet sekä laissa tarkemmin määritellyt onnettomuudet ja vaaratilanteet ilmailussa, raideliikenteessä ja merenkulussa. Keskus voisi tutkia myös muun onnettomuuden tai suuronnettomuuden vaaratilanteen tai muun vaaratilanteen, jos se on tarpeen turvallisuustutkinnan tarkoituksen kannalta. Useiden samankaltaisten onnettomuuksien tai vaaratilanteiden johdosta voitaisiin myös tehdä yhteinen teematutkinta. Sotilasilmaluonnottomuuksien tutkinnasta vastaisi ilmavoimien sotilasilmaluoviranomainen.

Turvallisuustutkintaa tekevien tutkijoiden toimivaltuuksiin ehdotetaan tehtäväksi lukuisia täsmennyksiä. Esimerkiksi tietojensaantioikeuksia ehdotetaan täsmennettäväksi. Uutta olisi oikeus saada tutkintaa varten välttämättömiä teletunnistetietoja. Lisäksi lakiin ehdotetaan otettavaksi säännös tutkinnassa saadun salassa pidettävän tiedon luovuttamisesta.

Turvallisuustutkintalakiin ehdotetaan otettaviksi säännökset myös poikkeuksellisen tapahtuman tutkinnasta. Tarkoituksena on kirjata turvallisuustutkintaa koskevaan lakiin valmius tutkia sellaiset erityisen vakavat tapahtumat, jotka eivät ole onnettomuuksia. Tutkinta voitaisiin tehdä vain turvallisuustutkinnan tarkoituksen toteuttamiseksi.

Esityksessä ehdotetaan lisäksi, että eduskunta hyväksyisi ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen liitteen XI-1 lukuun tehdyn muutoksen sekä siinä tarkoitettua merionnettomuuksien ja merellä sattuneiden vaaratilanteiden turvallisuustutkinnan kansainvälisiä normeja ja suositeltuja käytäntöjä koskevan säännösten I ja II osan siltä osin kuin ne kuuluvat Suomen toimivaltaan. Muutos hyväksyttiin Kansainvälisen merenkulkujärjestön IMO:n meriturvallisuuskomitean istunnossa vuonna 2008. Sopimusmuutoksella yleissopimuksen sopimuspuolet sitoutuvat noudattamaan muutoksessa tarkoitettua säännösten I ja II lukujen määräyksiä. Niissä määrätään merionnettomuuksista ilmoittamisesta ja niiden tutkinnasta, kansainvälisestä yhteistyöstä tutkinnassa, sekä tutkintaraporttien jakamisesta muille valtioille ja kansainväliselle merenkulkujärjestölle. Säännösten III osa sisältää suositusluonteisia ohjeita.

Esitykseen sisältyy myös lakiehdotus sopimusmuutoksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta.

Ehdotetut lait lukuun ottamatta lakiehdotusta sopimusmuutoksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ovat tarkoitettut tulemaan voimaan 1 päivänä kesäkuuta 2011.

Ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen sopimusmuutos on tullut kansain-

välisesti voimaan 1 päivänä tammikuuta 2010. Suomi on ilmoittanut Kansainväliselle merenkulkujärjestölle, että sopimusmuutos tulee Suomen osalta voimaan vasta nimenomaisen suostumuksen antamisen jälkeen. Yleissopimuksen liitteen muutoksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamislaki on tarkoitettu tulemaan voimaan tasavallan presidentin asetuksella säädettävänä ajankohtana mahdollisimman pian.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYS.....	3
YLEISPERUSTELUT.....	5
1 NYKYTILA.....	5
1.1 Lainsäädäntö ja käytäntö.....	5
Lainsäädäntö.....	5
Onnettomuustutkinta käytännössä.....	6
1.2 Kansainvälinen kehitys sekä ulkomaiden ja Euroopan unionin lainsäädäntö.....	9
Kansainvälinen kehitys.....	9
Kansainväliset sopimukset.....	10
Euroopan unionin lainsäädäntö.....	12
Ruotsi.....	13
Iso-Britannia.....	14
Yhdysvallat.....	14
1.3 Nykytilan arviointi.....	14
2 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET.....	15
2.1 Esityksen tavoitteet.....	15
2.2 Toteuttamisvaihtoehdot.....	15
2.3 Keskeiset ehdotukset.....	16
3 ESITYKSEN VAIKUTUKSET.....	16
3.1 Esityksen taloudelliset vaikutukset.....	16
3.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan.....	17
3.3 Yhteiskunnalliset vaikutukset.....	18
4 ASIAN VALMISTELU.....	18
5 RIIPPUVUUS MUISTA ESITYKSISTÄ.....	19
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT.....	20
1 IHMISHENGEN TURVALLISUUDESTA MERELLÄ VUONNA 1974 TEHDYN KANSAINVÄLISEN YLEISSOPIMUKSEN LIITTEEN XI-1 LUKUUN TEHDYN MUUTOKSEN SISÄLTÖ JA SEN SUHDE SUOMEN LAINSÄÄDÄNTÖÖN.....	20
1.1 SOLAS-yleissopimuksen muutos.....	20
1.2 Onnettomuustutkintasäännöstö.....	20
I OSA Yleiset määräykset.....	20
II OSA Pakolliset vaatimukset.....	22
III OSA Suositellut käytännöt.....	27
2 LAKIEHDOTUSTEN PERUSTELUT.....	28
2.1 Turvallisuuustutkintalaki.....	28
1 luku Yleiset säännökset.....	28
2 luku Tutkinnan organisointi.....	34
3 luku Tutkinta.....	40
4 luku Tutkintaselostus.....	48
5 luku Poikkeuksellisen tapahtuman tutkinta.....	51
6 luku Erinäiset säännökset.....	52
7 luku Voimaantulo.....	57
2.2 Laki sotilasilmaluonnettomuuksien tutkinnasta.....	58

2.3	Laki ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen liitteen XI-1 lukuun tehdyn muutoksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta.....	61
2.4	Laki viranomaisten toiminnan julkisuudesta.....	62
2.5	Ilmailulaki	62
2.6	Merilaki.....	63
2.7	Rautatielaki	63
2.8	Laki tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta	63
3	VOIMAANTULO.....	63
4	TARKEMMAT SÄÄNNÖKSET JA MÄÄRÄYKSET	64
5	EDUSKUNNAN SUOSTUMUKSEN TARPEELLISUUS JA KÄSITTELYJÄRJESTYS.....	64
5.1	SOLAS-yleissopimuksen muutos	64
5.2	Käsittelyjärjestys.....	67
	LAKIEHDOTUKSET	73
	Turvallisuustutkintalaki.....	73
	Laki sotilasilmailuonnettomuuksien tutkinnasta	83
	Laki ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen liitteen XI-1 lukuun tehdyn muutoksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta	86
	Laki viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain 24 §:n muuttamisesta ...	87
	Laki ilmailulain 126 ja 127 §:n muuttamisesta	88
	Laki merilain 18 luvun 15 §:n muuttamisesta	89
	Laki rautatielain 46 ja 50 §:n muuttamisesta.....	90
	Laki tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta annetun lain 1 §:n muuttamisesta	91
	LIITE	92
	RINNAKKAISTEKSTIT	92
	Laki viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain 24 §:n muuttamisesta ...	92
	Laki ilmailulain 126 ja 127 §:n muuttamisesta	93
	Laki merilain 18 luvun 15 §:n muuttamisesta	94
	Laki rautatielain 46 ja 50 §:n muuttamisesta.....	95
	Laki tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta annetun lain 1 §:n muuttamisesta	97
	SOPIMUSTEKSTI	98

YLEISPERUSTELUT

1 Nykytila

1.1 Lainsäädäntö ja käytäntö

Lainsäädäntö

Laki suuronnettomuuksien tutkinnasta (373/1985) tuli voimaan vuoden 1986 alusta. Alun alkaen laki koski vain suuronnettomuuksien ja niiden vaaratilanteiden tutkintaa. Tutkintavalmiuden ylläpitämiseksi oikeusministeriön yhteydessä oli pysyvä valtion komitea, suuronnettomuustutkinnan suunnittelukunta. Valtioneuvosto asetti jokaista tutkittavaa tapausta varten tutkintalautakunnan. Tämän lain nojalla vuosina 1986—1996 tutkittiin yhteensä 21 suuronnettomuutta tai suuronnettomuuden vaaratilannetta.

Ilmailulain kokonaisuudistuksen yhteydessä suuronnettomuuksien tutkinnasta annetun lain soveltamisala laajennettiin koskemaan suuronnettomuuksien ja niiden vaaratilanteiden lisäksi ilmailun onnettomuuksia (HE 294/1994 vp). Samalla lain nimike muutettiin laiksi onnettomuuksien tutkinnasta (282/1995, onnettomuustutkintalaki). Ilmailuonnettomuuksien tutkinta siirrettiin ilmailulaitokselta oikeusministeriön yhteyteen lain muutoksella perustetulle Onnettomuustutkintakeskukselle. Keskus aloitti toimintansa vuonna 1996. Onnettomuustutkintalain nojalla annettiin lisäksi asetus onnettomuuksien tutkinnasta (79/1996, onnettomuustutkintasetus). Asetuksella kumottiin asetus suuronnettomuuksien tutkinnasta (759/1985).

Aikaisemmin kaikki ilmailuonnettomuudet – vuodesta 1986 lähtien suuronnettomuuksia ja niiden vaaratilanteista lukuun ottamatta – oli tutkinut ilmailulaitoksen asettama tutkijalautakunta, joka antoi tutkintaselostuksen valtioneuvoston asettamalle lento-onnettomuuksien tarkastuslautakunnalle. Tutkinnan kaksijakoisuudesta luovuttiin ja tutkinta siirrettiin kokonaisuudessaan Onnettomuustutkintakeskukselle. Tarkastuslautakunta lakkautettiin. Muutoksen syynä oli ilmailuonnettomuuksien tutkintaa koskeva di-

rektiivinen (94/56/EY, ilmailuonnettomuusdirektiivi), jonka mukaan lento-onnettomuuksien tutkinnasta vastaavan viranomaisen on oltava itsenäinen ja ilmailuviranomaisesta riippumaton. Tutkinnasta vastasivat edelleen tutkintalautakunnat.

Onnettomuustutkintakeskuksen perustamisen yhteydessä sen tehtäväksi säädettiin myös rautatieonnettomuuksien tutkinta (6/1996). Aikaisemmin rautatieonnettomuudet oli tutkinut Valtionrautatiet ja tutkintalautakunnan oli asettanut tapauksen vakavuudesta riippuen joko Valtionrautateiden keskus- tai aluehallinto. Tutkintalautakunnat selvittivät lähinnä tapausten teknisiä syitä. Kun Valtionrautatiet yhtiöitettiin 1 päivänä heinäkuuta 1995, onnettomuuksien tutkinta siirrettiin samassa yhteydessä perustetulle viranomaisyksikölle, Ratahallintokeskukselle ja siltä edelleen seuraavana vuonna Onnettomuustutkintakeskuksen tehtäväksi.

Eduskunnan käsitellessä ilmailulakiehdotusta ja suuronnettomuuksien tutkinnasta annetun lain muutosehdotusta eduskunnan liikennevaltiokunta ja hallintovaliokunta edellyttivät hallituksen pikaisesti ryhtyvän toimenpiteisiin myös maa- ja vesiliikenneonnettomuuksien tutkinnan järjestämiseksi mahdollisimman laajalti onnettomuustutkintalain mukaisessa järjestyksessä (LiVM 22/1994 vp, HaVL 11/1994 vp). Liikennevaliokunta täsmensi kannanottoaan niin, että tieliikenne- ja vesiliikenne laissa (267/1981) tarkoitettu autoilu ja kevytliikenne sekä silloisessa veneliikenne- ja vesiliikenne laissa (151/1969) määritelty veneily eivät kuuluisi kannanotossa tarkoitettujen maa- ja vesiliikenteen piiriin. Myös raideliikenneonnettomuuksia koskevan muutosesityksen yhteydessä eduskunta edellytti hallituksen ryhtyvän toimenpiteisiin vesiliikenneonnettomuuksien järjestämiseksi onnettomuustutkintalain mukaisesti, mutta ei kuitenkaan veneilyn osalta (HE 107/1995 vp, HaVM 5/1995 vp, EV 96/1995 vp).

Vesiliikenneonnettomuuksia olivat aikaisemmin tutkineet vuoden 1939 merilakiin (167/1939) vuonna 1967 lisättyjen säännös-

ten perusteella kauppa- ja teollisuusministeriön, myöhemmin liikenneministeriön asettamat tutkintatoimikunnat. Säännös otettiin sellaisenaan uuden merilain (674/1994) 18 luvun 15 §:ään. Tutkintalautakuntia asetettiin erityisesti tapauksissa, joita myöhemmin olisi pidetty suuronnettomuuksina. Vesiliikenneonnettomuuksien tutkinta siirtyi Onnettomuustutkintakeskuksen tehtäväksi 1 päivänä maaliskuuta 1997 (97/1997). Onnettomuustutkinta-asetukseen otettiin uusi 6 a luku vesiliikenneonnettomuuksien tutkinnasta. Samassa yhteydessä suuronnettomuuden vaaratilanteen tutkintalautakunnan asettamistoimivalta siirrettiin oikeusministeriöltä Onnettomuustutkintakeskuksen tehtäväksi.

Sotilasilmailuonnettomuuksien tutkinnasta säädetään nykyisin sotilasilmailusta annetun valtioneuvoston asetuksen (1243/2005) 7 luvussa. Asetus on johtolauseensa mukaan annettu onnettomuustutkintalain ja vanhan ilmailulain (1242/2005) nojalla. Sillä kumottiin aiempi asetus sotilasilmailusta (387/1996). Valtioneuvoston asetus on edelleen voimassa uuden ilmailulain (1194/2009, ilmailulaki) siirtymäsäännösten mukaisesti. Sotilasilmailuonnettomuuksien tutkinta on järjestetty yleisestä turvallisuustutkinnasta erikseen. Tutkintaa varten ilmavoimien sotilasilmailun viranomaisyksikkö (sotilasilmailuviranomainen) asettaa vuosittain sotilasilmailuonnettomuuksien tutkintalautakunnan. Lisäksi puolustusministeriö asettaa kolmeksi vuodeksi kerrallaan sotilasilmailuonnettomuuksien tarkastuslautakunnan.

Voimassa olevan onnettomuustutkintalain käsittelyn yhteydessä eduskunnan liikennevaliokunta ja hallintovaliokunta ottivat kantaa myös tieliikenneonnettomuuksien tutkintaan. Kuolemaan johtaneita tieliikenneonnettomuuksia on eri tahojen vapaaehtoisuuteen ja keskinäiseen sopimukseen perustuen tutkittu vuodesta 1968 lähtien osana liikenneturvallisuustyötä. Tieliikenneonnettomuuksia ei kuitenkaan suuronnettomuuksia lukuun ottamatta ole katsottu niiden suuren lukumäärän vuoksi tarkoituksenmukaiseksi sisällyttää onnettomuustutkintalain piiriin. Tie- ja maastoliikenteen onnettomuuksien tutkinnasta on annettu myöhemmin oma laki tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta (24/2001), joka tuli voimaan 1 päivänä loka-

kuuta 2001. Onnettomuuksien tutkinnasta vastaa Liikennevakuutuskeskus.

Onnettomuustutkintakeskuksen tehtävänä on vuodesta 1997 alkaen ollut tutkia yleisen turvallisuuden lisäämiseksi ja onnettomuuksien ehkäisemiseksi suuronnettomuudet ja niiden vaaratilanteet laadusta riippumatta sekä tarkemmin onnettomuustutkinta-asetuksessa määritellyt ilmailu-, raideliikenne- ja vesiliikenneonnettomuudet. Onnettomuustutkintalaissa on säännökset tutkintaviranomaisista, tutkinnan suorittamisesta, toimivaltuuksista sekä tutkintaselostuksesta. Eri liikennemuotojen onnettomuuksien tutkinnasta on myös kansainvälisiä sopimuksia ja Euroopan unionin lainsäädäntöä.

Tuusulan Jokelassa tapahtui 7 päivänä marraskuuta 2007 ampumatapaus, jossa lukiolainen surmasi kahdeksan henkilöä ja itsensä. Tapauksella koettiin olevan laaja yhteiskunnallinen merkitys. Koska Jokelan tapauksessa ei ollut kysymys onnettomuudesta, vaan rikollisesta teosta, ei tutkintalautakuntaa voitu asettaa onnettomuustutkintalain nojalla. Tutkinnasta ehdotettiin säädettäväksi erityislaki Jokelan koulukeskuksessa sattuneiden kuolemaan johtaneiden tapahtumien tutkinnasta (HE 51/2008 vp). Lain eduskuntakäsittelyn aikana tapahtui Kauhajoella kouluampumistapaus 23 päivänä syyskuuta 2008, jossa oppilas ampui kymmenen ihmistä ja itsensä. Lain nimike muutettiin laiksi eräiden kuolemaan johtaneiden tapahtumien tutkinnasta (662/2008) ja laki rajattiin koskemaan näiden kahden tapauksen tutkintaa. Valtioneuvosto asetti kumpaakin tapausta varten oman tutkintalautakunnan. Tutkintalautakunnat toimivat oikeusministeriön yhteydessä ja ovat luovuttaneet tapahtumia koskevat tutkintaselostukset ministeriölle (oikeusministeriön julkaisuja 2009:2 ja oikeusministeriön selvityksiä ja ohjeita 11/2010).

Onnettomuustutkinta käytännössä

Onnettomuustutkintakeskuksen tutkimat onnettomuudet ja vaaratilanteet

Onnettomuustutkintakeskus tutkii vuosittain noin 70 onnettomuutta tai vaaratilannetta. Määrä on pysynyt lähes samana vuosia. Vuodesta 2006 vakavien onnettomuuksien

lukumäärää ovat lisänneet kuolemaan johtaneiden tasoristeysonnettomuuksien tutkinta. Muutos johtuu rautatieturvallisuusdirektiivin (Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin yhteisön rautateiden turvallisuudesta sekä rautatieyritysten toimiluvista annetun neuvoston direktiivin 95/18/EY ja rautateiden infrastruktuurikapasiteetin myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä sekä turvallisuustodistusten antamisesta annetun direktiivin 2001/14/EY muuttamisesta 2004/49/EY) velvoitteesta tutkia sellaiset tapaukset rautatieliikenneonnettomuuksina.

Onnettomuustutkintakeskuksen tutkimia suuronnettomuuksia tapahtui viimeksi vuonna 2004, jolloin tutkittiin Äänekosken Konginkankaalla sattunut linja-auton ja rekan yhteentörmäys sekä suomalaisten viranomaisten toiminta Kaakkois-Aasian tsunamin jälkeen.

Onnettomuustutkintakeskuksen tutkintakäytännössä on tapahtunut muutoksia. Vähäisemmistä onnettomuus- ja vaaratilanneta-pauksista tehdään aikaisempaa useammin niin sanottu esiselvitys tai D-tutkinta. Tutkinnat ovat pienimuotoisempia ja niistä tehdään lyhyempi selostus kuin vakavammista tapauksista tehty täysmittainen tutkintaselostus.

Tilasto vuosina 2005—2009 tutkittavaksi otetuista tapauksista

Tutkinnan taso	A	B	C	D	S	Yhteensä
2009	-	19	11	34	2	66
2008	-	13	19	37	1	70
2007	-	10	19	39	2	70
2006	-	7	18	35	1	61
2005	-	11	23	32	2	68
Yhteensä	-	60	90	117	8	335

Tutkinnan tasojen tunnusta koskevat selitteet: A: suuronnettomuus, B: onnettomuus tai suuronnettomuuden vaaratilanne, C: vaaratilanne, vaurio tai vähäinen onnettomuus, D: muut tapahtumat, S: turvallisuusselvitys, teematutkinta.

Yksittäisten onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinnan lisäksi onnettomuustutkintakeskus on tehnyt niin sanottuja turvallisuus-

selvityksiä tai teematutkimuksia. Tutkimuksia on tehty useiden samantyyppisten onnettomuuksien johdosta ja niiden tarkoituksena on ollut selvittää, onko onnettomuuksilla toisiaan muistuttavia piirteitä ja toistuvia syitä. Teematutkintoina on tutkittu muun muassa vuosina 2000 ja 2001 tapahtuneet linja-autopalot, kuolemaan johtaneita tulipaloja, keväällä 2006 tapahtuneet rakennusten kattojen sortumiset, kotimaan matkustajalusliikenteen turvallisuutta, luotsaustoimintaa, vaaratilanteiden meriradioliikennettä, väsymyksen syitä ja yleisyyttä komentosilta-työskentelyssä sekä tasoristeysonnettomuuksia.

Kansainvälinen yhteistyö tutkinnassa on viime vuosina lisääntynyt. Onnettomuustutkintakeskus on tehnyt yhteistyötä useiden valtioiden kanssa meri- ja ilmailuonnettomuuksien tutkinnassa. Merkittävimmät kansainväliset tutkinnat ovat olleet matkustajalautta Estonian oppoaminen ja Copterlinen helikopterionnettomuus. Suomi osallistui yhdessä Viron ja Ruotsin kanssa kansainvälisen tutkintakomission työhön, joka tutki virolaisen matkustajalautta Estonian oppoamisen Itämerellä vuonna 1994. Vuonna 2005 Suomenlahdella tapahtunut Copterlinen helikopterionnettomuus tapahtui Virossa. Suomi osallistui tapauksen tutkintaan kuitenkin laajasti kansainvälisten sopimusten mukaisesti.

Muut tutkintaa suorittavat viranomaiset ja yksityiset yhteisöt

Samasta tapahtumasta on mahdollista tehdä paitsi onnettomuustutkintalain mukainen tutkinta myös muu tutkinta. Sotilasilmailuonnettomuuksien tutkintaa ja tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkintaa pääosin lukuun ottamatta tutkinta voi myös olla rinnakkaista Onnettomuustutkintakeskuksen tekemän tutkinnan kanssa.

Sotilasilmailussa tapahtuneen onnettomuuden tutkii sotilasilmailusta annetun valtioneuvoston asetuksen mukaan sotilasilmailuonnettomuuksien tutkintalautakunta. Lautakunnan asettaa puolustusvoimien sotilasilmailuviranomainen. Yksinomaan sotilasilmailussa tapahtunut onnettomuus, vaurio ja vaaratilanne tutkitaan sen syiden selvittämiseksi, turvallisuuden lisäämiseksi ja onnet-

tomuuksien ehkäisemiseksi. Tutkinnasta laaditaan tutkintaselostus. Tutkinnassa ja tutkintaselostuksen laadinnassa noudatetaan soveltuvin osin onnettomuustutkintalain säännöksiä. Puolustusministeriö asettaa kolmeksi vuodeksi kerrallaan sotilasilmaluonnettomuuksien tarkastuslautakunnan, jolle sotilasilmaluviranomainen toimittaa lausuntoa varten tutkinta-aineiston ja selvityksen toimenpiteistä. Vähäisempiä sotilasilmaluvissa tapahtuneita vaaratilanteita ja poikkeamia voidaan lisäksi tutkia ilmailulain 128 §:n nojalla.

Poliisi tekee rikoksen esitutkintaa ja poliisitutkintaa. Rikoksen esitutkinnassa poliisi selvittää, onko tapahtunut rikos, missä olosuhteissa se on tapahtunut ja keitä asia koskee. Esitutkinnassa selvitetään myös rikoksella aiheutettu vahinko, saavutettu hyöty ja mitä vaatimuksia asianomistajalla on. Poliisi on velvoitettu toimittamaan esitutkinnan ilman aiheutonta viivytystä. Poliisi nimeää tutkinnanjohtajan jokaiselle tutkittavaksi otettavalle rikosasialle. Tutkinnanjohtaja vastaa tutkinnan etenemisestä.

Poliisiin on ilmoitettava sille tutkittavaksi tulleesta rikoksesta myös syyttäjälle, kun jotakuta epäillään syylliseksi rikokseen. Ilmoitusta ei kuitenkaan tehdä, jos asia on yksinkertainen esim. näpistys, lievä pahoinpitely tai liikenneturvallisuuden vaarantaminen. Esitutkinnasta säädetään esitutkintalaissa (449/1987).

Poliisitutkinnalla tarkoitetaan muuta poliisin toimittamaa tutkintaa kuin rikoksen esitutkintaa. Yleisimmät poliisitutkinnan lajit ovat kuolemansyyn tutkinta, henkilön katoamistapauksen selvittäminen, tapaturmavakuutuslain (608/1948) nojalla tehtävä työtapaturmatutkinta, ulkomaalaislain (301/2004) nojalla tehtävä turvapaikkatutkinta, tieliikenteen hirvionnettomuuksien tutkinta sekä liiketoimintakieltoon asettamista koskeva tutkinta. Poliisitutkinnasta säädetään poliisilaisissa (493/1995).

Tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta säädetään laissa tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta. Tutkintaa ohjaa liikenne- ja viestintäministeriön asettama liikenneonnettomuuksien tutkinnan neuvottelukunta. Se on asettanut 20 alueellisesti toimivaa, pysyvää liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntaa, joiden toimi-

alueet noudattavat maakuntarajoja. Niissä on 240 eri alojen asiantuntijaa, joiden tehtävänä on tutkia toimialueellaan tapahtuneita tie- ja maastoliikenneonnettomuuksia. Liikennevakuutuskeskus huolehtii liikenneonnettomuuksien tutkinnan ylläpitämisestä, tutkinnan tulosten käytöstä ja tietopalvelusta. Neuvottelukunta ja tutkijalautakunnat toimivat Liikennevakuutuskeskuksen yhteydessä.

Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tehtävänä on selvittää onnettomuuden kulku, riskitekijät, seuraukset ja olosuhteet liikenneonnettomuuden syiden selvittämiseksi sekä tehdä tarvittavat esitykset liikenneturvallisuustoimenpiteiksi. Tutkinnassa kerättyä tietoa aineistoa käytetään liikenneturvallisuustyöhön. Tutkijalautakuntien tehtävänä ei ole selvittää onnettomuuden syyllisyyskysymyksiä.

Tutkijalautakunnat tutkivat nykyisin kaikki kuolemaan johtaneet tieliikenneonnettomuudet sekä myös muita seurauksiltaan lievempiä onnettomuuksia. Vuodessa liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnat tutkivat kaikkiaan noin 450 onnettomuutta.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi tehdä onnettomuuksien, vaaratilanteiden tai vähäisempien poikkeamien tutkintaa ilmailulain ja rautatielain (555/2006) nojalla. Ilmailulain 128 §:n mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto tutkii muut kuin Onnettomuustutkintakeskuksen tutkittavana olevat ilmailuun liittyvät vaaratilanteet ja poikkeamat, jos tutkinta on tarpeen lentoturvallisuuden edistämiseksi. Vastaava tutkintaa koskeva säännös on rautatielain 50 §:n 3 momentissa.

Säteilyturvakeskuksen suorittaman tapahtumien tutkinnan tarkoituksena on selvittää, onko ydinenergian käytössä noudatettu ydinenergialakia (990/1987) tai säteilyn käytössä säteilylakia (592/1991), näiden lakien nojalla annettuja säännöksiä ja määräyksiä sekä onko toiminta muuten järjestetty asianmukaisella tavalla. Säteilyturvakeskuksen tutkinta täydentää muuta ydinlaitosten tai säteilyn käytön valvontaa. Ydinenergian tai säteilyn käyttäjät ovat velvollisia raportoimaan Säteilyturvakeskukselle erilaisista poikkeavista tapahtumista keskuksen antamien ohjeiden mukaisesti. Tapahtuman tutkinnan käynnistymiselle on esitetty perusteet Säteilyturvakeskuksen laatukäsikirjassa, jonka mukaisesti

päätetään tutkinnan käynnistämisestä ja tutkintaryhmästä. Tutkinnan suorittaa jokaista yksittäistapausta varten erikseen nimetty tutkintaryhmä. Tutkinnan perusteella annetaan tarvittaessa turvallisuussuosituksia toiminnan kehittämiseksi.

Turvatekniikan keskus (Tukes) toimii Suomessa teknisen turvallisuuden ja luotettavuuden valvontaviranomaisena. Osana valvontaa Tukes kerää tietoja toimialallaan sattuneista onnettomuuksista. Onnettomuuksien tutkinnasta säädetään kussakin Tukesin valvomaa toimialaa koskevassa säädöksessä, esimerkiksi sähköturvallisuuslaissa (410/1996), painelaitelaisissa (869/1999), räjähdeseasetuksessa (473/1993) ja nestekaasuasetuksessa (711/1993). Tukes saa tiedot onnettomuuksista pääosin muilta viranomaisilta ja alalla toimivilta yrityksiltä. Tukes asettaa tutkintaryhmän kuhunkin tapaukseen erikseen.

Työsuojeluviranomaisten velvollisuus tutkia työtapaturmia perustuu työsuojelun valvonnasta annettuun lakiin (44/2006). Työsuojeluviranomaisen on tehtävä tapaturmatutkimus kiireellisesti saatuaan tiedon tapaturmavakuutuslain 38 §:n tarkoittamasta vaikealaatuiseen vammaan tai kuolemaan johtaneesta tapaturmasta. Työmatkalla tapahtuneita tapaturmia työsuojeluviranomaiset eivät yleensä tutki. Ilmoitus työtapaturmasta saadaan useimmiten työnantajalta, poliisilta tai hätäkeskukselta. Työsuojelulain mukaan tutkimuksessa on selvitettävä tapahtumien kulku ja työtapaturmaan johtaneet syyt sekä mahdollisuudet estää samankaltaisten tapahtumien toistuminen. Työsuojelutarkastajat tutkivat työpaikoilla noin 800 työtapaturmaa ja 50 ammattitautitapausta vuodessa. Tapaturmatutkimus on valvontatoimintaa, jossa tarkastellaan myös, onko työpaikalla sovellettavia työsuojelusäännöksiä ja -määräyksiä noudatettu.

Tapaturmavakuutuslaitosten liiton työtapaturmia koskeva tutkimus perustuu työmarkkinajärjestöjen keskinäiseen sopimukseen vuodelta 1986. Tutkinnan kohteena ovat Suomessa työssä tai siihen verrattavissa olosuhteissa tapahtuneet sellaiset kuolemaan johtaneet tapaturmat, joissa menehtynyt on ollut lakisääteisen tapaturmavakuutuksen piirissä. Sairauskohtauksesta tai väkivallasta aiheutuneet sekä liikenteessä sattuneet kuolemantapa-

paukset eivät kuulu tutkinnan piiriin. Tapaturmien tutkimus on laajentunut työntekijöistä (TOT-tutkimus) myös yrittäjiin (YTOT-tutkimus). Tutkintaryhmän asettaa ja tutkinnan kustannuksista vastaa Tapaturmavakuutuslaitosten liitto. Tutkinnan tarkoituksena on työtapaturmien torjunta. Tutkinnasta laaditaan julkinen tutkimusraportti, johon ei kuitenkaan sisällytetä tietoja tapaturmaan osallisista henkilöistä.

Pelastuslain (468/2003) 87 §:n mukaan alueen pelastusviranomaisen on arvioitava ja tarvittaessa myös selvitettävä tulipalon syy. Jos on aiheutta epäillä, että tulipalo tai muu onnettomuus on aiheutettu tahallisesti tai tuottamuksellisesti, on pelastusviranomaisen ilmoitettava siitä poliisille. Mikäli pelastusviranomaisen ei arvioitavana palon syytä näe perusteita tahallisuusepäilylle, ei poliisi ilman erityistä perustetta yleensä aloita omaa palonsyyn tutkimusta, joka voi johtaa rikostutkimukseen. Sisäasiainministeriön määräyksestä voidaan palon tai muun onnettomuuden selvittämiseksi suorittaa erityinen tutkimus. Alueen pelastusviranomaisella tai tutkimuksen suorittajaksi määrättyllä on oikeus päästä onnettomuuskohteeseen, saada tutkinnassa tarvittavia asiakirjoja onnettomuuskohteen edustajalta ja tietoja pelastusviranomaisilta sekä ottaa näytteitä onnettomuuskohteesta.

1.2 Kansainvälinen kehitys sekä ulkomaiden ja Euroopan unionin lainsäätö

Kansainvälinen kehitys

Kansainvälisesti onnettomuuksien tutkimus turvallisuuden edistämiseksi on koskenut lähinnä eri kuljetus- ja liikennöintimuotoja. Tutkimus ja tutkimusorganisaatiot ovat muodostuneet tutkimusaloittain maailmuun, rautatieliikenteeseen ja merenkulkuun ja eräissä maissa myös öljy- ja kaasuputkistoille tapahtuneiden onnettomuuksien tutkimukseen. Tutkimusorganisaatioita, joille kuuluu useiden liikennemuotojen tutkimus ja osalle myös muiden onnettomuuksien tutkimus, on Suomen lisäksi Ruotsissa, Norjassa, Tanskassa, Yhdysvalloissa, Kanadassa, Uudessa Seelannissa, Alankomaissa, Australiassa ja Japanissa.

Kansainvälisesti katsoen tutkintaorganisaatiot ovat usein alan valvontaviranomaisen vastuulla tai sijoitettu sen yhteyteen. Tutkintaorganisaation riippumattomuus valvontaviranomaisista on korostunut kuitenkin erityisesti viimeisten 15—20 vuoden aikana. Uusimmassa Euroopan unionin lainsäädännössä edellytetään, että turvallisuustutkintaorganisaatiot ilmailussa, merenkulussa ja rautateillä ovat toiminnallisesti riippumattomia valvontaviranomaisesta.

Eri liikennealoilla tehty turvallisuustutkinta keskittyi alun perin ainoastaan teknisten seikkojen selvittämiseen. Vähitellen on kiinnitetty huomiota myös niin sanottujen inhimillisten tekijöiden vaikutuksiin ja 1980—1990-luvun taitteesta lähtien myös organisaatorisiin tekijöihin, järjestelmiin, turvallisuuskulttuuriin ja johtamiseen. Samoin erilaiset turvallisuuteen vaikuttavat ilmiöt, kuten väsymys, ovat tulleet tutkinnan kohteeksi yhä useammin. Kansainvälisesti on tutkintaa pyritty yhtenäistämään kehittämällä yhtenäisiä tutkintamenetelmiä ja kiinnittämällä huomiota siihen, miten tutkinta tehdään eikä pelkästään siihen, mitä seikkoja tutkitaan.

Turvallisuustutkintaa koskevat kansainväliset velvoitteet ovat kehittyneet suositusluonteisista asiakirjoista yhä velvoittavampien määräysten suuntaan. Kansainvälisillä sopimuksilla ja muilla velvoitteilla pyritään yhä laajempaan tutkinnan standardisointiin ja harmonisointiin samoin kuin kiinteämpään kansainväliseen ja alueelliseen yhteistyöhön. Myös tutkinnan laatuun ja uskottavuuteen kiinnitetään aikaisempaa enemmän huomiota. Rajanvetoa turvallisuustutkinnan ja poliisin tai muun esitutkintaviranomaisen suorittaman oikeudellisen tutkinnan välillä yritetään selkeyttää. Huomiota kiinnitetään yhä enemmän myös tutkinnassa tarvittavien tietojen saatavuuteen ja niiden käyttöön sekä tietojen aikaisempaa suurempaan luottamuksellisuuteen ja suojaamiseen. Turvallisuustutkinnan tietojen käyttöä on rajattu kansainvälisissä sopimuksissa ja Euroopan unionin lainsäädännössä yhä selvemmin pelkästään turvallisuustutkinnan ja turvallisuuden parantamisen tarkoituksiin.

Keskeisiä kehittämiskohteita tulevaisuudessa ovat tutkintaorganisaatioiden keskinäinen ja alueellinen yhteistyö, tutkinnan audi-

tointi, taloudellisten resurssien arviointi sekä suositusten toteuttamisen aikaisempaa parempi seuranta. Keskeisiä kysymyksiä ovat myös tutkijoiden koulutus ja pätevyys sekä onnettomuuksien uhrien ja heidän omaistensa asema ja oikeudet.

Kansainväliset sopimukset

Järjestelmällistä onnettomuustutkintaa on pisimpään tehty ilmailun alalla. Ensimmäiset tutkintaa koskevat kansainväliset menettelyohjeet sisällytettiin vuonna 1951 Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestö ICAO:n vuoden 1944 kansainvälisen siviili-ilmailusopimuksen (SopS 11/1949, ns. Chicagon sopimus) liitteeseen 13 (engl. Annex 13). Siihen on myöhemmin tehty lukuisia muutoksia. Viimeisin muutos tulee kansainvälisesti voimaan 18 päivänä marraskuuta 2010.

Liitteen määräysten mukaan sopimusvaltio on aina velvollinen tutkimaan sen alueella tapahtuneen liitteessä määritellyn onnettomuuden tai vakavan vaaratilanteen. Liitteessä on määräykset tutkinta- ja ilmoitusvelvollisuudesta, tutkinnasta, kansainvälisestä yhteistyöstä ja velvoitteista sekä tutkintaselostuksesta. Määräykset ovat luonteeltaan kansainvälisiä standardeja ja suosituksia. Suomi on vuonna 2002 tehnyt liitteen määräysten osalta yhden varauman, joka koskee määräystä tiedon salassapidosta (5.12).

Liitteen mukaan onnettomuuden tapahduttua ilma-aluksen rekisteröinti-, operaattori-, suunnittelu- ja valmistajavaltiolla on oikeus nimetä valtuutettu edustaja (engl. accredited representative) osallistumaan muun valtion suorittamaan tutkintaan. Tällä edustajalla avustajineen on melko laaja oikeus osallistua tutkintaan, muun muassa päästä onnettomuuspaikalle, tutkia hylkyä, saada tutkinta-aineistoa, osallistua tutkinnan eri vaiheisiin ja saada raporttiluonnos. Edustajalla on velvollisuus omalta osaltaan toimittaa aineistoa tutkintaa varten. Samantyyppinen vaikka rajoitetumpi oikeus voi olla myös muilla valtioilla, muun muassa niillä joiden kansalaisia onnettomuudessa on kuollut.

Valtiolla on kansainvälisten sopimusten perusteella ollut jo pitkään velvollisuus tutkia lippunsa alla purjehtiville aluksille tapahtu-

neet merionnettomuudet ja vaaratilanteet. Ihmishengen turvaamisesta merellä tehty kansainvälinen sopimus vuodelta 1948 (SopS 24/1953) sisälsi määräyksen, jossa lippuvaltiota vaadittiin tekemään tutkinta sen lipun alla purjehtivalle alukselle, jos sellainen tutkinta auttaisi tunnistamaan määräyksiin liittyviä tekijöitä tapahtumaan myötävaikuttavina tekijöinä. Tämä määräys siirtyi myös 1948 yleissopimuksen korvanneeseen vuoden 1960 yleissopimukseen (SopS 33/1965) ja edelleen vuoden 1960 sopimuksen korvanneeseen vuonna 1974 tehtyyn yleissopimukseen (SopS 11/1981, SOLAS-yleissopimus). Samanlainen määräys sisältyi myös vuonna 1966 tehdyn kansainväliseen lastiviivayleissopimuksen 23 artiklaan (SopS 52/1968).

Vuonna 1973 aluksista aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemisestä tehty kansainvälinen yleissopimus (SopS 51/1983, MARPOL 73/78-yleissopimus) sisältää määräyksen onnettomuuksien tutkinnasta (12 artikla). Sen mukaan sopimuspuolet sitoutuvat toimitamaan tutkimuksen jokaisesta sopimuksen liitteessä olevien määräysten alaiselle alukselle tapahtuvasta onnettomuudesta, joka on huomattavasti vahingoittanut meriympäristöä. Sopimuspuolet sitoutuvat myös toimitamaan Kansainväliselle merenkulkujärjestölle (IMO) tiedot tällaisen tutkimuksen tuloksista, jos ne arvelevat tietojen voivan olla avuksi harkittaessa, millä tavoin yleissopimusta olisi ehkä syytä muuttaa.

Yhdistyneiden Kansakuntien vuoden 1982 merioikeusyleissopimuksen (SopS 50/1996, merioikeusyleissopimus) 94(7) artiklassa määrätään lippuvaltion velvollisuudesta tutkia aavalla merellä tapahtunut onnettomuus tai vaaratilanne. Artikla velvoittaa jokaista valtiota tutkituttamaan asianmukaisen pätevyyden omaavalla henkilöllä tai henkilöillä kaikki aavalla merellä tapahtuneet merivahingot tai merenkulkuonnettomuudet, joissa sen lippua käyttävä alus on ollut osallisena ja joissa toisen valtion kansalaiset ovat menettäneet henkensä tai loukkaantuneet vakavasti tai toisen valtion alukset tai laitteet ovat vaurioituneet vakavasti tai on aiheutunut vakavaa vahinkoa meriympäristölle. Lippuvaltio ja kyseinen toinen valtio toimivat yhteistyössä jälkimmäisen toimeenpanemassa meriva-

hingin tai merenkulkuonnettomuuden tutkinnassa. Sopimusvaltiolla on myös merioikeusyleissopimuksen 2 artiklan nojalla suvereniteettiin perustuva oikeus rannikkovaltiona tutkia sisävesillään tai aluemerellään tapahtunut onnettomuus, joka voi aiheuttaa vaaraa ihmishengelle tai ympäristölle tai koskee rantavaltion etsintä- ja pelastusviranomaisia tai muulla tavalla vaikuttaa kyseiseen rantavaltioon.

Merionnettomuuksien osalta IMO on pyrkinyt edistämään yhteistyötä onnettomuustutkinnassa useilla eri päätöslauselmilla. Ensimmäinen 1968 päätöslauselma koski osallistumista merionnettomuuksien viralliseen tutkintaan (A.173(ES.IV)). Sitä ovat seuranneet muun muassa 1975 hyväksytyt päätöslauselma tutkinnan toimittamisesta (A.322(IX)) sekä 1979 hyväksytyt päätöslauselma tietojen vaihdosta tutkinnassa (A.440(XI)) ja päätöslauselma hallintojen henkilö- ja materiaaliressurssien tarpeesta (A.442(XI)). Vuonna 1989 hyväksyttiin päätöslauselma yhteistyöstä merionnettomuustutkinnassa (A.637(16)).

Edellä mainittujen päätöslauselmien pohjalta ja niitä laajentaen hyväksyttiin 1997 päätöslauselma A.849(20), joka sisälsi liitteenä merionnettomuustutkintasäännösten. Sitä täydennettiin 1999 päätöslauselmalla A.884(21), joka koski inhimillisten tekijöiden tutkintaa. Täydennetty merionnettomuustutkintasäännöstö on oikeudelliselta luonteeltaan suositus eikä näin ollen valtioita kansainvälisoikeudellisesti velvoittava.

IMO:n meriturvallisuuskomitea hyväksyi 16 päivänä toukokuuta 2008 päätöslauselmalla MSC.257(84) muutoksen SOLAS-yleissopimuksen liitteen XI-1 lukuun. Muutoksella lisätään yleissopimuksen meriturvallisuuden parantamiseksi tarvittavia erityistoimia käsittelevään XI-1 lukuun uusi merionnettomuuksien ja merellä sattuneiden vaaratilanteiden tutkintaa koskeva 6 sääntö. Säännön mukaan meriturvallisuuskomitean päätöslauselmalla MSC.255(84) hyväksytyn merionnettomuuksien ja merellä sattuneiden vaaratilanteiden turvallisuustutkinnan kansainvälisiä normeja ja suositeltuja käytäntöjä koskevan säännösten (onnettomuustutkintasäännöstö) I ja II osa tulevat valtioita velvoittaviksi ja III osa jää edelleen suositukseksi.

Uusi merionnettomuustutkintasäännöstö vastaa pitkälti vuoden 1997 päätöslauselmalla annettua suositusluontoista säännöstöä.

SOLAS-yleissopimuksen liitteeseen tehty muutos katsottiin yleissopimuksen VIII artiklan nojalla hyväksytyksi 1 päivänä tammikuuta 2010. Muutos on tullut kansainvälisesti voimaan 1 päivänä tammikuuta 2010 muiden kuin niiden sopimusvaltioiden osalta, jotka ovat vastustaneet muutosta ja jotka eivät ole peruuttaneet vastustustaan.

Suomi ilmoitti 30 päivänä kesäkuuta 2009 nootilla tallettajana toimivalle IMO:n pääsihteerille, ettei se voinut kansallisten menettelysäännösten vuoksi vielä hyväksyä muutosta. Ilmoitus annettiin, koska muutoksen katsottiin sisältävän lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä ja edellyttävän siten eduskunnan suostumusta. Lisäksi nootissa ilmoitettiin, että Suomen tarkoituksena on peruuttaa vastustuksensa ja siten hyväksyä muutos, kun hyväksynnän edellytyksenä olevat kansalliset lainsäädäntötoimet on saatettu päätökseen.

Hallituksen esitykseen sisältyy ehdotus SOLAS-yleissopimuksen liitteeseen tehdyn muutoksen hyväksymistä sekä ehdotus muutoksen lainsäädännön alaan kuuluvien säännösten voimaansaattamisesta. Muutoksen sisältöä selostetaan tarkemmin jäljempänä yksityiskohtaisissa perusteluissa (jaksot 1 ja 5.1).

Euroopan unionin lainsäädäntö

Euroopan yhteisö antoi vuonna 1980 neuvoston direktiivin jäsenvaltioiden tulevasta yhteistyöstä ja keskinäisestä avusta lento-onnettomuuksien tutkimisessa (80/1266/EY). Tämä direktiivi korvattiin vuonna 1994 ilmailuonnettomuusdirektiivillä (94/56/EY). Direktiivin säännökset vastaavat pääosin ICAO:n yleissopimuksen liitteen 13:n määräyksiä. Direktiivi kuitenkin asettaa eräitä täsmällisempiä velvoitteita. Se edellyttää esimerkiksi, että tutkinnan suorittaa ilmailuonnettomuuksien tutkintaa hoitava pysyvä toimielin, joka on toiminnallisesti riippumaton erityisesti kansallisesta ilmailuviranomaisesta. Lisäksi vuonna 2003 annettiin direktiivi poikkeamien ilmoittamisesta siviili-ilmailun alalla (2003/42/EY).

Euroopan unionin komissio antoi lokakuun lopussa 2009 ehdotuksen direktiivin korvaavaksi uudeksi ilmailuonnettomuuksien tutkintaa koskevaksi asetukseksi (KOM(2009) 611 lopullinen, 29.10.2009). Asetusehdotuksesta saavutettiin niin sanottu aikainen ensimmäisen lukemisen sopu kesäkuussa 2010 ja lopullisen hyväksymisen odotetaan tapahtuvan syksyn 2010 aikana. Asetusehdotuksen tarkoitus on saattaa ilmailun turvallisuustutkintaa koskevat säännökset ajan tasalle, parantaa ja yhdenmukaistaa onnettomuustutkintaa, taata tutkinnalle suurempi riippumattomuus sekä suojella paremmin tutkinnassa saatuja tietoja ja niitä henkilöitä, joilta tutkinnassa tietoja saadaan. Pyrkimys on selkeyttää Euroopan unionin ja kansallisten elinten rooleja ja vahvistaa suositusten implementointia. Lisäksi pyritään parantamaan onnettomuuksien uhrien ja heidän perheidensä oikeuksia. Tarkoitus on myös muuttaa nykyinen eri valtioiden turvallisuustutkintaviranomaisten välinen epävirallinen yhteistyö turvallisuustutkintaviranomaisten eurooppalaiseksi verkostoksi. Asetusehdotuksen johdosta on eduskunnalle annettu valtioneuvoston kirjelmä (U 86/2009 vp).

Raideliikenneonnettomuuksia koskee rautatieturvallisuudsdirektiivin viides luku (2004/49/EY). Direktiivin täytäntöönpano ei edellyttänyt välittömiä muutoksia onnettomuustutkintalakiin. Ilmailuonnettomuusdirektiivin tavoin rautatieturvallisuudsdirektiivissä edellytetään, että tutkintaelin on toiminnallisesti sekä oikeudelliselta rakenteeltaan ja päätöksenteoltaan riippumaton infrastruktuurin haltijoista ja muista osapuolista, joiden edut saattavat joutua ristiriitaan tutkintaelimelle annetun tehtävän kanssa.

Merionnettomuuksien turvallisuustutkinnan osalta Euroopan unionin lainsäädäntö on varsin uutta. Pakollisesta katsastusjärjestelmästä säännöllisen ro-ro-alusliikenteen ja suurnopeusmatkustaja-alusliikenteen turvallisen harjoittamisen varmistamiseksi (1999/35/EY) annetun neuvoston direktiivin 12 artikla edellytti, että jäsenvaltiot omassa oikeusjärjestelmässään määrittelevät, missä määrin se ja muut valtiot voivat osallistua ja olla yhteistyössä ro-ro-alukselle tai nopealle matkustaja-alukselle sattuneen onnettomuuden tutkinnassa. Onnettomuuden tutkinnan

aloittaminen kuului sille valtiolle, jonka ve-sillä onnettomuus sattui tai jonka satamassa alus viimeksi oli käynyt.

Lisäksi alusliikennettä koskevan yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmän perustamista koskevan direktiivin (2002/59/EY) 11 artik-lassa säädetään, että jäsenvaltion on tutkin-nassa noudatettava IMO:n merionnettomuus-tutkintasäännöstöä ja tutkinnan tulokset on julkaistava mahdollisimman nopeasti.

Merionnettomuuksien tutkintaa koskeva merionnettomuusdirektiivi (2009/18/EY) hy-väksyttiin 23 päivänä huhtikuuta 2009. Jä-senvaltioiden on täytännönpantava direktiivi viimeistään 17 päivänä kesäkuuta 2011. Di-rectiivissä edellytetään ilmailua ja rautatieliikennettä koskevien direktiivien tavoin, että tutkintaelin on riippumaton. Merionnetto-muusdirektiivi on tarkoitus panna täytäntöön ehdotetulla turvallisuustutkintalailla. Direk-tiivin sisältöä selostetaan tarkemmin yksi-tyiskohtaisten perustelujen 1 jaksossa, en-simmäisen lakiehdotuksen yksityiskohtaisissa perusteluissa (jakso 2.1) sekä eduskunnan suostumuksen tarpeellisuutta ja käsittelyjär-jestyistä käsittelevässä 5 jaksossa.

Eri liikennemuotojen tutkintaa koskevat di-rectiivit on annettu eri aikoina ja ne ovat laa-juudeltaan ja yksityiskohdiltaan erilaisia. Toimivalta- ja menettelysäännökset ovat kui-tenkin eri direktiiveissä samankaltaisia. Kai-kissa direktiiveissä turvallisuustutkinnan edellytetään olevan erillinen muusta tapahtuman johdosta mahdollisesti tehtävästä tut-kinnasta, kuten oikeudellisesta tutkinnasta eikä tutkinnassa oteta kantaa syyllisyyteen tai vahingonkorvausvelvollisuuteen. Tutkintaor-ganisaation on oltava itsenäinen ja riippuma-ton alan valvontaviranomaisesta. Kussakin direktiivissä on hieman eri määritelmät niistä tutkittavista onnettomuuksista, jotka jäsen-valtion on aina pakko tutkia. Muiden tapaus-ten tutkinta jää tutkintaorganisaation harkin-taan. Tutkintaselostuksen pitää olla julkinen. Ilmailussa ja raideliikenteessä peruseriaate on, että onnettomuuden tutkii tapahtumavaltio. Merionnettomuuksissa tutkintavelvolli-suus on usein sekä lippu- että tapahtumavaltiolla. Tällöin valtioiden rinnakkainen tutkin-ta on mahdollinen, vaikka ei toivottava. Myös muilla liikennealoilla on mahdollista, että valtiot sopivat keskenään siitä, mikä niis-

tä on päävastuussa onnettomuuden tai vaara-tilanteen tutkinnassa.

Kaikissa Euroopan unionin jäsenmaissa on riippumaton organisaatio sekä ilmailututkin-taa että rautatieonnettomuustutkintaa varten. Eräissä jäsenmaissa luodaan parhaillaan me-riionnettomuustutkintaorganisaatioita uuden direktiivin johdosta. Useimmissa jäsenmaissa eri liikennealojen tutkintaorganisaatiot toi-mivat toisistaan erillisinä. Muutamissa jä-senmaissa kuten Alankomaissa ja pohjois-maissa organisaatioita on yhdistetty niin, että sama onnettomuustutkintaelin tutkii eri kulje-tusmuotojen onnettomuuksia ja tavallisesti myös muita onnettomuuksia.

Ruotsi

Ruotsin onnettomuustutkintaviranomainen, Statens haverikommission (SHK), perustetiin vuonna 1978 tutkimaan sekä siviili- että sotilaslento-onnettomuuksia. Vuodesta 1990 lähtien sen tehtävänä on ollut tutkia kaikki vakavat onnettomuudet riippumatta siitä ta-pahtuvatko ne maalla, merellä tai ilmassa. Myös vaaratilanne, joka olisi voinut johtaa vakavaan onnettomuuteen, voidaan tutkia.

Tutkinnasta säädetään laissa (1990:712) ja asetuksessa (1990:717) onnettomuuksien tut-kinnasta. Lisäksi on annettu asetus (2007:860) onnettomuustutkintaviranomai-sen toimintaa koskevista ohjeista. Statens have-rikommissionin henkilökunnan lukumäärä on noin kaksikymmentä. Lisäksi tutkinnan apuna käytetään ulkopuolisia konsultteja asi-antuntijoina. Organisaatio jakautuu kahteen tutkintaosastoon. Toiseen kuuluvat merenkulku, raideliikenne, muut onnettomuudet ja pelastuspalvelu ja toiseen ilmailu, sotilas-onnettomuudet ja pelastuspalvelu. Virastoa joh-taa pääjohtaja ja tutkintahenkilöstön lisäksi on hallinnollista henkilökuntaa. Statens have-rikommission kuuluu Ruotsissa puolustusmi-nisteriön hallinnonalaan.

Ruotsin onnettomuustutkintaa koskevan lainsäädännön mukaan onnettomuuksien tut-kinta tehdään turvallisuuden edistämiseksi eikä tutkinnassa oteta kantaa syyllisyys- tai vahingonkorvausvelvollisuuteen. Vuosittain tutkitaan noin kuusikymmentä onnettomuuta, joista suurin osa on lento-onnettomuuksia. Statens haverikommission on kansainvälises-

ti vertaillen ainoa onnettomuustutkintaorganisaatio, jonka tutkittaviksi kuuluvat kaikki vakavat sotilasonnettomuudet, myös sotilasilmailuonnettomuudet.

Iso-Britannia

Isoissa-Britanniassa on erilliset organisaatiot lento-onnettomuus-, merionnettomuus- ja rautatieonnettomuustutkintaa varten. Vaikka nämä kolme tutkintaorganisaatiota ovat erillisiä, ne tekevät keskenään kiinteää yhteistyötä.

Ilmailuonnettomuustutkintaorganisaatio (Air Accident Investigation Branch, AAIB) kuuluu liikenneministeriön alaisuuteen. Sen tehtävänä on tutkia kaikki siviili-ilmailuonnettomuudet ja vakavat vaaratilanteet. Tutkinta tehdään turvallisuussyistä otamatta kantaa syyllisyyteen tai vahingonkorvausvelvollisuuteen. Merionnettomuustutkintaorganisaatio (Marine Accident Investigation Branch, MAIB) tutkii kaikki merionnettomuudet, jotka sattuvat Ison-Britannian lipulla purjehtiville aluksille tai aluksissa kaikkialla maailmassa, sekä Ison-Britannian aluevesillä muille aluksille sattuneet onnettomuudet. MAIB kuuluu liikenneministeriön alaisuuteen erillisenä organisaationa. Rautatieonnettomuustutkintaorganisaatio (Railway Accident Investigation Branch, RAIB) on riippumaton rautatieonnettomuustutkintaviranomainen. Se tutkii Ison-Britannian rautateilla sattuneet onnettomuudet ja vaaratilanteet turvallisuuden parantamiseksi.

Yhdysvallat

Yhdysvaltain onnettomuustutkintaviranomainen National Transportation Safety Board (NTSB) aloitti toimintansa vuonna 1967. Se on riippumaton liittovaltion viranomainen, joka raportoi toiminnastaan suoraan Yhdysvaltain kongressille. NTSB:n tehtävänä on tutkia kaikki ilmailuonnettomuudet ja muiden liikenne- ja kuljetusmuotojen eli raide-, maantie- ja meriliikenteen sekä lisäksi öljy- ja kaasuputkistoihin liittyvät merkittävät onnettomuudet. NTSB:llä on viiden henkilön muodostama johtokunta, jonka puheenjohtaja on koko organisaation johtaja.

NTSB tutkii kaikki tapahtuneet lento-onnettomuudet, valikoidusti pääteillä tapahtuneita liikenneonnettomuuksia, raideliikenneonnettomuuksia, joissa on mukana matkustajajuna tai muu juna ja onnettomuus johtaa henkilö- tai huomattaviin aineellisiin vahinkoihin, suurimmat merionnettomuudet ja merionnettomuudet, joissa on mukana valtion alus, kuolemaan johtaneet putkistoonnettomuudet tai ne, joiden vahingot ovat mittavat, vaarallisten aineiden päästöt kaikissa kuljetusmuodoissa sekä valikoivasti kuljetusonnettomuuksia, joissa on kyse alalla toistuvista ongelmista.

Onnettomuustutkinnan ja koulutuksen lisäksi NTSB pitää liittovaltion siviili-ilmailuonnettomuus-rekisteriä sekä tekee turvallisuus selvityksiä kansallisesti merkittävistä kuljetusalojen turvallisuuskysymyksistä. NTSB on ollut myös monien muiden maiden onnettomuustutkintaorganisaatioiden toiminnan mallina. Perustamisestaan lähtien se on tutkinut noin 124 000 lento-onnettomuutta ja yli 10 000 muuta onnettomuutta.

1.3 Nykytilan arviointi

Onnettomuustutkintalaki ja -asetus ovat olleet voimassa 24 vuotta. Lainsäädäntö on edelleen pääosin toimiva ja käyttökelpoinen. Se on myös pääosin sopusoinnussa onnettomuustutkinnasta annettujen kansainvälisten sopimusten kanssa.

Sääntelyn ajanmukaistaminen on tarpeen erityisesti perustuslaista johtuvista syistä. Perusoikeus- ja perustuslakiuudistusten myötä muun muassa onnettomuustutkintalainsäädäntöön sisältyvien toimivaltasäännösten sisältöä ja kirjoitustapaa on täsmennettävä. Perustuslaki edellyttää myös lain ja asetuksen suhteen arviointia.

Onnettomuustutkintalainsäädännön uudistaminen on lisäksi tarpeellista erityisesti uuden merionnettomuusdirektiivin täytäntöönpanon johdosta. Direktiivi edellyttää lainsäädännön täsmenmistä erityisesti koskien tutkijoiden toimivaltuuksia ja kansainvälistä soveltamisalaa. Lakia on tarpeen uudistaa myös kansallisen lainsäädännön uudistusten ja tutkintakäytännön muutosten vuoksi.

Myös hallinnon yleislainsäädäntöä on uudistettu onnettomuustutkintalain säätämisen jälkeen. Erityisen merkittävä on onnettomuustutkintalain ja viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain (621/1999, julkisuuslaki) suhde.

Sotilasilmailuonnettomuuksien tutkinnasta säädetään nykyisellään valtioneuvoston asetuksella, joka on edelleen voimassa uuden ilmailulain siirtymäsäännöksen johdosta. Perustuslain sääntely edellyttää kuitenkin lain-tasoisten säännösten antamista myös sotilas-ilmailuonnettomuuksien tutkinnasta. Sotilas-ilmailuonnettomuuksien tutkintaa tehdään pitkälti noudattaen onnettomuustutkintalain ja -asetuksen säännöksiä. Tutkinnan organisoitintapa poikkeaa yleisestä onnettomuustutkinnasta ja on koettu sotilasilmailun alalla toimivaksi.

2 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

2.1 Esityksen tavoitteet

Uudistuksen tavoitteena on saattaa onnettomuuksien tutkintaa koskeva lainsäädäntö sopusointuun perustuslain kanssa. Tarkoitus on myös varmistaa, että onnettomuustutkinnassa tarvittavia toimivaltuuksia, tutkintaviranomaisia ja tutkinnan menettelytapoja koskeva sääntely on ajan tasalla sekä vastaa tarkkuudeltaan Suomen kansainvälisiä velvoitteita ja Euroopan unionin lainsäädäntöä. Turvallisuustutkintalain säännöksiä ehdotetaan pääosin sovellettaviksi myös sotilasilmailuonnettomuuksien turvallisuustutkinnassa. Tutkinnasta ehdotetaan säädettäväksi lain tasolla.

Turvallisuustutkintalailla pannaan lisäksi täytäntöön uuden merionnettomuusdirektiivin merionnettomuuksien tutkintaa koskevat säännökset.

SOLAS-yleissopimuksen muutoksen tavoitteena on vähentää merionnettomuuksia saattamalla IMO:n onnettomuustutkintasäännösten I ja II osa sopimusvaltioita velvoittaviksi. Säännösten määräykset velvoittavat sopimusvaltiota yhteistyöhön merionnettomuuksien tutkinnassa ja asettavat näille yh-

teiset merionnettomuustutkintaa koskevat säännöt.

2.2 Toteuttamisvaihtoehdot

Onnettomuuksien tutkinnasta ehdotetaan säädettäväksi turvallisuustutkintalaki. Voimassaolevan lain muuttaminen ei ole tarkoituksenmukaista lukuisten erityisesti Euroopan unionin lainsäädännöstä johtuvien muutostarpeiden vuoksi. Lisäksi merkittäviä tämentämistarpeita johtuu uudesta perustuslaista. Aikaisemmin asetuksella annettua sääntelyä ehdotetaan nostettavaksi merkittävässä määrin lain tasolle.

Lakiin ehdotetaan otettaviksi säännökset myös niin sanotun poikkeuksellisen tapahtuman tutkinnasta. Kyse on sellaisen tapahtuman tutkinnasta, joka ei ole onnettomuus. Tällainen tapahtuma on voitu aiheuttaa esimerkiksi rikollisella teolla. Lain valmisteluvaiheessa on harkittu erillislakia poikkeuksellisen tapahtuman tutkinnasta. Valmistelussa on kuitenkin päädytty säännösten sisällyttämiseen turvallisuustutkintaa koskevaan yleislakiin sen vuoksi, että myös tätä tutkintaa koskevat menettelysäännökset vastaavat suurelta osin onnettomuuksien tutkinnassa sovellettaviksi ehdotettuja säännöksiä. Poikkeuksellisen tapahtuman tutkinta edellyttää vain eräitä lisävaltuuksia, joista ehdotetaan säädettäväksi lain 5 luvussa. Jokelan ja Kauhajoen ampumatapauksia koskeneen lain käsitteilyn yhteydessä perustuslakivaliokunta ja hallintovaliokunta esittivät sen harkitsemista, tulisiko onnettomuustutkintaa koskevan yleislain soveltamisalaa laajentaa koskemaan onnettomuuksien lisäksi myös muita vastaavia poikkeuksellisia tapahtumia (PeVL 19/2008 vp ja HaVM 13/2008 vp).

Valmistelussa on vaihtoehtona esitetty myös, että poikkeuksellisen tapahtuman tutkintaa varten asetettu tutkintaryhmä toimisi oikeusministeriön sijasta valtioneuvoston kanslian yhteydessä. Tutkinta ehdotetaan kuitenkin toimitettavaksi oikeusministeriön yhteyteen perustettavissa tutkintaryhmissä erityisesti tutkinnan käytännön järjestämiseen liittyvistä syistä. Tutkintaryhmän toimiminen oikeusministeriön yhteydessä mer-

kitsee riittävää riippumattomuutta Onnettomuustutkintakeskuksen toiminnasta.

2.3 Keskeiset ehdotukset

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi laki turvallisuustutkinnasta sekä laki sotilasilmailuonnettomuuksien tutkinnasta. Lisäksi ehdotetaan muutoksia viranomaisten toiminnan julkisuudesta annettuun lakiin sekä eräitä teknisiä muutoksia ilmailulakiin, merilakiin, rautatielakiin ja tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta annettuun lakiin.

Turvallisuustutkintalakia koskevan lakiehdotuksen taustalla ovat erityisesti eri kuljetusmuotojen onnettomuuksien tutkinnasta annetut direktiivit. Laissa säädettäisiin, missä tilanteessa turvallisuustutkinta tulee suorittaa. Tutkintavelvoite perustuisi Suomea sitoviin kansainvälisiin sopimuksiin ja Euroopan unionin lainsäädäntöön. Lakiin ehdotetaan otettaviksi kattavat säännökset tutkinnan organisoinnista, tutkintaan osallistuvien toimivaltuuksista, tutkinnassa tehtävästä kansainvälisestä yhteistyöstä sekä tutkintaselostuksen laatimisesta.

Onnettomuustutkintakeskuksen toimintaan ei esitetä merkittäviä muutoksia. Tutkintaorganisaatiota koskevia säännöksiä ehdotetaan kuitenkin tarkistettaviksi. Tutkintaa tekevän tutkijan ja tutkinnassa käytettävien asiantuntijoiden asemaa sekä tutkintaryhmän jäsenyyttä selkeytetään. Nykyiseen tapaan onnettomuustutkijana tutkintaryhmässä voisi toimia myös viraston ulkopuolisia asiantuntijoita. Tutkintaan osallistuvien toimivaltuudet ehdotetaan pidettäväksi lähes ennallaan, mutta säännöksiä täsmennettäisiin perustuslain edellyttämällä tavalla. Uutta olisi, että tutkintaa varten olisi mahdollista saada välttämättömiä teletunnistietoja. Turvallisuustutkinta päättyisi tutkintaselostuksen antamiseen. Tutkintaselostuksessa annettujen turvallisuussuosituksen toteutumista seurattaisiin jatkossa tarkemmin ja velvoite ilmoittaa suosistusten toimeenpanosta selkeytyisi.

Turvallisuustutkintalaissa säädettäisiin onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinnan lisäksi myös mahdollisuudesta tutkia muu vakava tapahtuma, joka ei ole onnettomuus (lain 5 luku). Tällaista tutkintaa varten val-

tioneuvosto asettaisi tutkintaryhmän, joka toimisi itsenäisesti ja riippumattomasti.

Esitys sisältää myös lakiehdotuksen laiksi sotilasilmailuonnettomuuksien tutkinnasta. Laissa säädettäisiin yksinomaan sotilasilmailua koskevien onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinnasta. Siitä vastaisi ilmavoimien sotilasilmailuviranomainen, joka voisi asettaa tutkintaryhmän. Tutkintaryhmä voitaisiin asettaa vuosittain tai yksittäistä tutkintaa varten. Tutkinnassa tarvittavien toimivaltuuksien ja tutkinnan käytännön järjestämisen osalta noudatettaisiin pääosin mitä ehdotetussa turvallisuustutkintalaissa säädetään. Sotilasilmailun alan erityispiirteenä säilyisi edelleen sotilasilmailuonnettomuuksien tarkastuslautakunta, jonka tehtävänä on tutkintaviranomaisesta itsenäisenä elimenä antaa sotilasilmailuviranomaiselle lausunto tutkitun onnettomuuden ja vaaratilanteen syistä ja tehtyjen toimenpiteiden riittävydestä.

Esityksessä ehdotetaan lisäksi, että eduskunta hyväksyisi SOLAS-yleissopimuksen muutoksen sekä muutoksessa tarkoitettun säännösten I ja II osan, siltä osin kuin ne kuuluvat Suomen toimivaltaan. Esitys sisältää myös ehdotuksen muutoksen ja säännösten voimaansaattamislaiksi.

3 Esityksen vaikutukset

3.1 Esityksen taloudelliset vaikutukset

Turvallisuustutkinnasta vastaa voimassa olevan lainsäädännön mukaan oikeusministeriön hallinnonalalla toimiva Onnettomuustutkintakeskus. Lakiehdotus uudeksi turvallisuustutkintalaiksi ei tarkoittaisi merkittäviä muutoksia viranomaisen toimintaan tai toiminnan kustannuksiin. Keskuksen tai tutkinnan organisointiin ei esitetä sellaisia muutoksia, joilla olisi merkittäviä vaikutuksia keskuksen määrärahoihin. Kansainvälisten määräysten ja Euroopan unionin lainsäädännön mukaan tutkijoiden pätevyyteen ja koulutukseen kiinnitetään merkittävästi suurempaa huomiota kuin aikaisemmin. Keskuksen tehtävänä on kouluttaa tutkijoiksi soveltuvia henkilöitä. Tutkintakoulutukseen tarvitaan lisäresursseja.

Onnettomuustutkintakeskuksen tulee tehdä turvallisuustutkintalaissa erikseen määriteltyjen onnettomuuksien johdosta. Lain ja kansainvälisten velvoitteiden mukaan on välttämätöntä tutkia suuronnettomuudet sekä luonteeltaan vakavimmat onnettomuudet ja vaaratilanteet ilmailussa samoin kuin vakavimmat onnettomuudet rautatieliikenteessä ja meriliikenteessä. Esityksen mukaan keskus voisi lisäksi tutkia muita onnettomuuksia ja vaaratilanteita, jos se on tarpeen turvallisuuden lisäämiseksi, onnettomuuksien ja vaaratilanteiden ehkäisemiseksi ja vahinkojen torjumiseksi. Tutkinta olisi tällöin kuitenkin aina keskuksen harkinnassa. Ehdotuksella laajennettaisiin lain soveltamisalaa jonkin verran. Tämä merkitsisi myös laajennusta keskuksen mahdollisuuteen tutkia vähäisempiä onnettomuuksia. Muutos ei kuitenkaan käytännössä merkitse merkittäviä vaikutuksia turvallisuustutkintaan varattuun määrärahan tasoon.

Vuosittain keskus on tutkinut noin 70 onnettomuutta tai vaaratilannetta. Tapahtumien määrää on vaikea ennakoida. Tutkintojen vaatimat resurssit riippuvat aina tapahtuneen onnettomuuden alasta ja vakavuudesta sekä monista muista tekijöistä. Turvallisuustutkinnan luonteen vuoksi tutkintaa varten onkin valtion talousarvioissa varattu arviomääräraha. Viime vuosina arviomäärärahan käyttö on ollut suuruudeltaan 1—1,3 miljoonaa euroa.

Turvallisuustutkintalakiin ehdotetaan otettaviksi säännökset poikkeuksellisen tapahtuman tutkinnasta. Vastaava tutkinta on aiemmin tehty kahdesti, 2007 ja 2008 tapahtuneiden kouluampumistapausten johdosta. Jokelan tapauksen tutkinnan kokonaiskustannukset olivat noin 67 800 euroa. Turvallisuustutkintalain mukaan valtioneuvosto asettaisi poikkeuksellisen tapahtuman tutkintaa varten tutkintaryhmän, joka toimisi oikeusministeriön yhteydessä. Kustannukset voitaisiin kattaa joko oikeusministeriön erityismenoista, joihin onnettomuustutkintaan varattu arviomääräraha kuuluu, tai siihen erikseen myönnettävästä määrärahasta.

Sotilasilmailuonnettomuudet tutkittaisiin esityksessä ehdotetun sotilasilmailuonnettomuuksien turvallisuustutkintaa koskevan lain mukaisesti. Ehdotus ei aiheuttaisi merkittäviä muutoksia viranomaisten toimintaan tai soti-

lasilmailuonnettomuustutkinnan kustannuksiin. Tutkinnan käytännön toimeenpano ei sanottavasti muuttuisi nykyisestä. Tutkittavien onnettomuuksien ja vaaratilanteiden osalta viitattaisiin turvallisuustutkintalain vastaaviin säännöksiin. Tutkittavien onnettomuuksien ja vaaratilanteiden laajuuden arvioidaan pysyvän lähes ennallaan. Valtaosa tutkijoista olisi puolustusvoimien tai muuten valtion palveluksessa olevia henkilöitä. Tutkinta tehtäisiin siten pitkälti virkatyönä. Tutkinnan järjestämisestä aiheutuisi näin lähinnä tavanomaisia matkakuluja. Ehdotettu laki mahdollistaa myös palkkion maksamisen puolustusvoimien ulkopuolisille asiantuntijoille, mutta palkkioiden määrä pysynee varsin vähäisenä.

Sotilasilmailuonnettomuuksien tutkinnan vuosittaisten kustannusten määrään vaikuttaa ennen kaikkea tutkittavien tapausten lukumäärä, jota on Onnettomuustutkintakeskuksen tutkittavaksi tulevien tapausten tavoin vaikea arvioida ennakolta. Sotilasilmailuonnettomuuksia ei ole sattunut joka vuosi lainkaan ja vakavia vaaratilanteitakin on tapahtunut suhteellisen vähän. Tutkinnan aiheuttamat kustannukset eivät ole merkittäviä ja ne voidaan kattaa puolustusvoimien toimintamäärärahoista.

Sotilasilmailuonnettomuuksien tarkastuslautakunta käsittelee sotilasilmailuonnettomuutta koskevan tutkinta-aineiston ja antaa sotilasilmailuviranomaiselle lausunnon. Esityksen mukaan tarkastuslautakunnan työhön osallistuvalla olisi oikeus saada palkkio sekä korvaus matkakustannuksista. Ehdotus vastaa nykyistä sääntelyä. Myös lautakunnan työstä aiheutuvien kustannusten määrä riippuu sotilasilmailuonnettomuuksien määrästä. Tältäkin osin ehdotetun lain aiheuttamat kustannukset eivät ole merkittäviä ja ne voidaan kattaa puolustusministeriön toimintamäärärahoista.

3.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Esityksellä ei olisi merkittäviä vaikutuksia viranomaisten toimintaan. Onnettomuustutkintakeskuksen tehtäviä tai organisaatiota ei ehdoteta muutettavaksi. Sotilasilmailuonnettomuuksien tutkinnan organisoinnista vastaisi jatkossa sotilasilmailuviranomainen. Pysy-

västä tutkintalautakunnasta luovuttaisiin. Sotilasilmailuviranomainen voisi asettaa tarpeen mukaan vuosittain tai yksittäistä tutkintaa varten tutkintaryhmän.

Esityksellä ei olisi vaikutuksia muiden eri aloilla onnettomuuksia tutkivien viranomaisen toimintaan tai toimivaltaan eikä poliisin toimintaan esitutkinnan tai poliisitutkinnan suorittamisessa.

3.3 Yhteiskunnalliset vaikutukset

Turvallisuustutkintaa tehdään turvallisuuden lisäämiseksi ja uusien onnettomuuksien ehkäisemiseksi. Eri aloille ja toimijoille annetaan tutkinnassa tarpeellisiksi harkitut turvallisuussuositukset. Kansalaisten näkökulmasta turvallisuustutkinnalla on välillisiä vaikutuksia yhteiskunnan toimivuuteen ja turvallisuuteen sekä käytännössä koettuun turvallisuuden tunteeseen.

Lakiehdotusten tarkoituksena on saattaa onnettomuuksien tutkintaa koskeva lainsäädäntö sopusointuun perustuslain vaatimusten kanssa. Erityisesti perusoikeussäätely on edellyttänyt tutkinnassa tarpeellisten toimivaltuussäännöksiä täsmentämistä. Lakiehdotukset parantaisi näin myös oikeusturvaa ja perusoikeuksien suojaa nykyiseen verrattuna.

4 Asian valmistelu

Oikeusministeriö asetti 21 päivänä tammikuuta 2009 työryhmän uudistamaan onnettomuuksien tutkinnasta annettua lakia. Työryhmä kuuli valmistelun aikana sosiaali- ja terveysministeriön, Suomen ympäristökeskuksen, Säteilyturvakeskuksen, Turvatekniikan keskuksen, Tapaturmavakuutuslaitosten liiton ja Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuustoimikunnan edustajia. Samoin on kuultu Ilmailuhallinnon, Merenkulkulaitoksen, Rautatieviraston, puolustusvoimien ja sotilasilmailuviranomaisen edustajia sekä valtiosääntöoikeuden asiantuntijaa.

Työryhmä luovutti mietintönsä oikeusministeriölle 31 päivänä tammikuuta 2010 (oikeusministeriön mietintöjä ja lausuntoja 2/2010). Työryhmän mietinnössä ehdotettiin säädettäväksi uusi turvallisuustutkintalaki.

Lisäksi ehdotettiin eräitä täsmennyksiä viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lakiin.

Esitysluonnoksesta pyydettiin lausunto 74 viranomaiselta ja muulta taholta. Lausunnon antoi yhteensä 50 viranomaista ja muuta tahoa. Lausunnoista on laadittu tiivistelmä (oikeusministeriön mietintöjä ja lausuntoja 42/2010). Lausunnon antoivat oikeuskanslerinvirasto, eduskunnan oikeusasiamiehen kanslia, ulkoasiainministeriö, sisäasiainministeriö, puolustusministeriö, valtiovarainministeriö, opetusministeriö, maa- ja metsätaloudenministeriö, liikenne- ja viestintäministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö, sosiaali- ja terveysministeriö, ympäristöministeriö, Statens ämbetsverk på Åland (Ahvenanmaan valtionvirasto), Helsingin käräjäoikeus, Kymenlaakson käräjäoikeus, Etelä-Suomen aluehallintovirasto, Hätäkeskuslaitos, Keskusrikospoliisi, Liikennevirasto, Liikenteen turvallisuusvirasto, Onnettomuustutkintakeskus, Poliisihallitus, Rajavartiolaitos, Sotilasilmaluonnottomuuksien tarkastuslautakunta, Säteilyturvakeskus, Terveiden ja hyvinvoinnin laitos, Turvatekniikan keskus, Valtakunnan syyttäjänvirasto, Tapaturmavakuutuslaitosten liitto, Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuustoimikunta, Suomen kuntaliitto, Autoliikenteen Työnantajaliitto ry, Finanssialan Keskusliitto ry, Liikenneturva, Linja-autoliitto ry, Luotsiliitto ry, Rautatiealan Teknisten Liitto RTL ry, Rakennusliitto ry, Rakennusteollisuus RT ry, Suomen Asianajajaliitto, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Suomen Lennonjohtajien yhdistys ry, Suomen Lentäjaliitto ry, Suomen palopäällystöliitto ry, Suomen Satamaliitto ry, Suomen Varustamot ry, Finnair Oyj, Finnish Commuter Airlines Oy, HKL-liikelaitos ja VR-Yhtymä Oy.

Lähes kaikki lausunnonantajat kannattivat onnettomuuksien tutkinnasta annetun lain uudistamista ja pitivät tärkeänä, että säännökset saatetaan sopusointuun perustuslain vaatimusten kanssa. Yksikään lausunnonantajista ei ilmaissut vastustavansa työryhmän ehdotuksia kokonaisuudessaan. Lausunnonantajat ottivat kantaa erityisesti työryhmän mietintöön liitettyjen eriävien mielipiteiden sisältöön, jotka koskivat poikkeuksellisen tapahtuman tutkintaa ja salassa pidettä-

vien tietojen luovuttamista esitutkinta- ja syyttäviviranomaisille. Lausunnonantajien näkemykset jakautuivat näiltä osin. Lausunnoissa esitettiin lisäksi yksittäisiä huomioita lähes kaikkiin työryhmän säännösehdotuksiin.

Lausuntopalautteen johdosta turvallisuustutkintalakiin ja sen perusteluihin on jatkovalmistelussa tehty täsmennyksiä. Jatkovalmistelussa on päädytty ehdottamaan, että Onnettomuustutkintakeskuksen suomenkielinen nimi säilytettäisiin ennallaan. Salassa pidettävän tiedon luovuttamisesta päättäisi nykyiseen tapaan tutkintaa tekevä viranomaislainen. Luovuttaminen olisi mahdollista muuta turvallisuustutkintaa varten, jos se on välttämätöntä tällaisen tutkinnan kannalta ja lisäksi tietoja voitaisiin luovuttaa viranomaisille muuhun tarkoitukseen, jos se on välttämätöntä tärkeän yleisen edun turvaamiseksi. Oikeudellista tutkintaa varten tietoja voitaisiin kuitenkin luovuttaa vain, jos se on välttämätöntä sellaisen rikoksen selvittämiseksi, josta laissa säädetty ankaran rangaistus on vähintään kaksi vuotta vankeutta. Esitutkinta- ja syyttäviviranomaiselle ei voitaisi lainkaan luovuttaa turvallisuustutkintaa varten saatuja teletunnistetietoja eikä sellaisia turvallisuustutkinnassa saatuja tietoja, joiden osalta on tarpeen turvata henkilön itsekriminointisuoja.

Esityksen jatkovalmistelussa on puolustusministeriön 7 päivänä tammikuuta 2010 oikeusministeriölle tekemän ehdotuksen joh-

dosta yhteistyössä puolustusministeriön kanssa laadittu ehdotus laiksi sotilasilmaluonnettomuuksien tutkinnasta. Lakiluonnoksesta on pyydetty lausunnot liikenne- ja viestintäministeriöltä, puolustusministeriöltä ja Onnettomuustutkintakeskukselta. Lausunnoissa kannatettiin sotilasilmaluonnettomuuksia koskevien säännösten uudistamista turvallisuustutkintalain säätämisen yhteydessä. Lausuntojen johdosta lakiluonnokseen tehtiin eräitä vähäisiä täsmennyksiä.

Esityksen jatkovalmistelu mukaan lukien ehdotus SOLAS-yleissopimuksen muutoksen hyväksymisestä ja ehdotus laiksi muutoksen lainsäädännönalaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta on tehty oikeusministeriössä virkatyönä.

5 Riippuvuus muista esityksistä

Eduskunnalle on samanaikaisesti tämän esityksen kanssa suunniteltu annettavaksi hallituksen esitys rautatielaki (HE xx/2010 vp), jossa ehdotetaan säädettäväksi uusi rautatielaki. Sen 80 §:ssä viitataan onnettomuuksien tutkinnasta annettuun lakiin. Tässä esityksessä ehdotetaan säädettäväksi turvallisuustutkintalaki, jolla kyseinen onnettomuuksien tutkinnasta annettu laki kumottaisiin.

Tähän esitykseen sisältyy lisäksi lakiehdotus voimassa olevan rautatielain 46 ja 50 §:n muuttamisesta.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen liitteen XI-1 lukuun tehdyn muutoksen sisältö ja sen suhde Suomen lainsäädäntöön

1.1 SOLAS-yleissopimuksen muutos

SOLAS-yleissopimuksen liitteen XI-1 lukuun on lisätty uusi 6 sääntö. Sen mukaan sopimusvaltiot sitoutuvat tutkimaan merionnettomuudet ja merellä sattuneet vaaratilanteet ottaen huomioon yleissopimuksen liitteen I luvun 21 säännön ja noudattaen yleissopimusta sellaisena kuin se on täydentäydennettynä onnettomuustutkintasäännösten määräyksillä.

Yleissopimuksen liitteen I luvun 21 säännön mukaan sopimusvaltiot tutkivat jokaisen onnettomuuden, mikä kohtaa sille kuuluvaa yleissopimuksen määräysten alaista alusta, milloin ne katsovat tutkimuksen voivan auttaa ratkaisemaan, mitkä muutokset nykyisiin sääntöihin saattaisivat olla toivottavia. Sopimuspuolet myös toimittavat IMO:lle asianmukaiset tiedot näiden tutkimusten tuloksista. Mikään näihin tietoihin perustuva järjestön tiedonanto tai suositus ei saa paljastaa kyseessä olevia aluksia tai niiden kansalaisuutta eikä panna vastuuta alukselle tai henkilölle tai siihen vihjata.

Uudessa 6 säännössä sopimusvaltiot sitoutuvat noudattamaan täysimääräisesti onnettomuustutkintasäännösten I ja II osan määräyksiä. Säännösten III osaan sisältyvät asiaan liittyvät ohjeet ja selitykset olisi otettava mahdollisimman suurella määrällä huomioon, jotta säännöstä voidaan soveltaa entistä yhdenmukaisemmin. Säännössä määrätään myös, että säännösten I ja II osaan tehtävät muutokset hyväksytään, saatetaan voimaan ja pannaan täytäntöön yleissopimuksen VIII artiklan määräysten mukaisesti menettelyllä, jota sovelletaan liitteen muihin kuin I luvun muutoksiin. Meriturvallisuuskomitea tekee muutokset säännösten III osaan työjärjestyksensä mukaisesti.

1.2 Onnettomuustutkintasäännöstö

I OSA Yleiset määräykset

1 luku. Tarkoitus. Säännösten 1 luvun 1 kappaleen mukaan säännösten tavoitteena on muodostaa valtioille yhteiset tavat tehdä merionnettomuuksien ja merellä sattuneiden vaaratilanteiden meriturvallisuustutkintaa. Säännösten mukaisessa turvallisuustutkinnassa ei ole kyse vastuiden määrittämisestä eikä syyllisyyden kohdentamisesta. Turvallisuustutkinnan tavoitteena on estää merionnettomuudet ja merellä sattuvat vaaratilanteet tulevaisuudessa. Säännösten mukaan valtiot saavuttavat tavoitteen (a) käyttämällä yhdenmukaisia menetelmiä ja lähestymistapoja, joilla mahdollistetaan ja kannustetaan tekemään tarvittaessa laaja-alainen tutkinta, jotta voidaan paljastaa onnettomuuksien ja vaaratilanteiden syyt ja muut turvallisuusriskit; ja (b) toimittamalla tutkintaselostukset IMO:lle, jotta tiedot voidaan levittää laajalti ja siten auttaa kansainvälistä merenkulkualaa käsittelemään turvallisuuskysymyksiä.

Luvun 2 kappaleen mukaan meriturvallisuustutkinnan olisi oltava erillinen ja riippumaton muista tutkintamuodoista. Säännösten tarkoituksena ei kuitenkaan ole sulkea pois muita tutkintamuotoja, riita-asian, rikosasian tai hallintoasian oikeuskäsittelyihin liittyvät tutkinnat mukaan luettuina. Säännösten tarkoituksena ei niin ikään ole, että meriturvallisuustutkintaa tekevä valtio pidäytyisi tai tutkintaa tekevät valtiot pidättäytyisivät ilmoittamasta merionnettomuuden tai merellä sattuneen vaaratilanteen kaikkia syitä sen takia, että syyllisyys tai vastuut voitaisiin päätellä tutkintaselostuksesta.

Luvun 3 kappaleessa sopimusvaltiot tunnustavat, että järjestön asiakirjojen mukaan jokaisella lippuvaltiolla on velvollisuus tehdä sen aluksille sattunutta onnettomuutta koskeva tutkinta, jos se arvioi, että tutkinnan avulla voidaan määrittää, mitkä muutokset nykyisiin sääntöihin saattaisivat olla toivottavia, tai jos onnettomuudella on ollut merkittävä vahingollinen vaikutus ympäristöön. Kappa-

leessa otetaan huomioon lippuvaltion velvoite tutkituttaa asianmukaisesti päteväällä henkilöllä tai henkilöillä kaikki aavalla merellä tapahtuneet merenkulun onnettomuudet tai vaaratilanteet. Lisäksi kappaleessa otetaan huomioon, että jos onnettomuus tai vaaratilanne sattuu valtion alueella sen aluemeri mukaan luettuna, valtiolla on oikeus tutkia sellaisen merionnettomuuden tai merellä sattuneen vaaratilanteen syyt, joka voi vaarantaa ihmishengen tai ympäristön, edellyttäen rantavaltion etsintä- ja pelastusviranomaisten osallistumista tai muutoin vaikuttaa rantavaltioon. Edellä mainittujen lippuvaltion velvoitteen ja rantavaltion oikeuden osalta viitataan nimenomaisesti merioikeusyleissopimuksen asiaan kuuluviin määräyksiin.

Säännösten 1 luvun kappaleet ovat pääosin säännösten tavoitteita ilmaisevia määräyksiä, joita koskevat aineellisoikeudelliset määräykset toistuvat säännösten I ja II osassa tai joita pitkälti vastaavat säännökset sisältyvät merionnettomuusdirektiivin 1, 4 ja 5 artiklaan.

Onnettomuustutkintalain 1 §:ssä säädetään tutkinnan tarkoituksesta. Laissa ei ole luvun 1 kappaleen mukaista säännöstä vastuun määrittämisestä tai syyllisyyden kohdentamisesta tai 2 kappaleen määräyksiä vastaavia säännöksiä. Luvun 3 kappaleen määräysten osalta onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinnasta säädetään lain 1—3 §:ssä. Vesiliikenneonnettomuuden tutkinnasta säädetään lain 1 §:n valtuussäännöksen mukaisesti onnettomuustutkinta-asetuksen 6 a luvussa.

Ehdotetun turvallisuustutkintalain 1 §:ssä säädetään turvallisuustutkinnan tarkoituksesta ja sen 2 momentissa on säännös tutkinnan suhteesta oikeudellisiin selvitystoimiin. Lakiehdotuksen 8 §:n 1 momentin mukaan onnettomuustutkintakeskus suorittaa tehtävänsä itsenäisesti ja riippumattomasti. Tutkintavollisuudesta säädetäisiin lain 2 §:n 1 momentin 1 kohdassa (suuronnettomuus) ja 4 kohdassa (meriliikenteessä tapahtunut hyvin vakava onnettomuus). Suuronnettomuuden vaaratilanteen sekä muun onnettomuuden ja vaaratilanteen tutkinnasta säädetäisiin pykälän 2 momentissa. Poikkeuksellisen tapahtuman tutkinnasta säädetäisiin pykälän 4 momentissa ja Suomen ulkopuolella tapah-

tuneen onnettomuuden tutkinnasta on säännökset lakiehdotuksen 6 §:ssä.

2 luku. Määritelmät. Säännösten 2 luvussa luetaan ja määritellään säännöstössä käytetyt keskeiset termit.

Merionnettomuusdirektiivin 3 artiklan 2 kohdan mukaan kohdassa mainitut käsitteet on tulkittava 27 päivänä marraskuuta 1997 annettuun IMO:n yleiskokouksen päätöslauselmaan A.849(29) liitetyn merionnettomuuksien tai merellä sattuneiden vaaratilanteiden tutkintaa koskevan säännösten ajantasaistetussa toisinnossa olevien määritelmien mukaisesti. Näitä ovat ”merionnettomuus”, ”hyvin vakava onnettomuus”, ”merellä sattunut vaaratilanne”, ”merionnettomuutta tai merellä sattunutta vaaratilannetta koskeva turvallisuustutkinta”, ”tutkintaa johtava valtio” sekä ”valtio, jota asia merkittävässä määrin koskee”.

Merionnettomuusdirektiivin 20 artiklassa säädetään, että komissio voi direktiivissä asetetuissa rajoissa ajantasaistaa direktiivissä esitettyjä määritelmiä ja viittauksia yhteisön säädöksiin ja IMO:n asiakirjoihin mukauttaakseen ne voimaan tullessiin yhteisön tai IMO:n toimenpiteisiin. Artiklan mukaan edellä mainittuun IMO:n säännöstöön tehdyt muutokset voidaan jättää asetuksen (EY) N:o 2099/2002 5 artiklan mukaisesti direktiivin soveltamisen ulkopuolelle. Kyseisessä artiklassa perustetaan vaatimustenmukaisuuden tarkastusmenettely, jonka mukaan kansainväliseen oikeudelliseen asiakirjaan tehty muutos voidaan jättää yhteisön merilainsäädännön soveltamisen ulkopuolelle ainoastaan, jos komission arvion mukaisesti on ilmeinen vaara, että muutos alentaa yhteisön merilainsäädännössä asetettua meriturvallisuuden, alusten aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemisen tai alusten asumis- ja työskentelyolosuhteiden tasoa tai on ristiriidassa yhteisön merilainsäädännön kanssa. Komissio ei ole toistaiseksi ajantasaistanut direktiivin määritelmiä vastaamaan säännösten 2 luvun määritelmiä.

Ehdotetun turvallisuustutkintalain 2 §:n 1 momentin 4 kohdassa säädetäisiin, että laissa tarkoitettu meriliikenteessä tapahtuva hyvin vakava onnettomuus on määritelty merionnettomuusdirektiivissä ja onnettomuustutkintasäännöstössä.

3 luku. *II ja III osaan sisältyvien lukujen soveltaminen.* Säännösten 3 luvun 1 kappaleessa määrätään, että säännösten II osaan sisältyy meriturvallisuustutkintaa koskevia pakollisia vaatimuksia. Joitakin lausekkeita sovelletaan vain tiettyihin merionnettomuuksien ryhmiin, ja ne ovat pakollisia vain kyseisiä merionnettomuuksia koskevissa meriturvallisuustutkinnoissa. Luvun 2 kappaleen mukaan III osan lausekkeet voivat viitata sellaisiin mainitun osan lausekkeisiin, joita sovelletaan vain tiettyihin merionnettomuuksiin. III osan lausekkeissa voidaan suositella, että niitä sovelletaan muiden merionnettomuuksien tai merellä sattuneiden vaaratilanteiden meriturvallisuustutkintaan.

II OSA Pakolliset vaatimukset

4 luku. *Meriturvallisuuden tutkintaviranomainen.* Säännösten 4 luvun mukaan jokainen sopimusvaltio toimittaa IMO:lle meriturvallisuustutkinnat valtiossa suorittavan meriturvallisuuden tutkintaviranomaisen tai tutkintaviranomaisten tarkat yhteystiedot.

5 luku. *Ilmoittaminen.* Säännösten 5 luvussa määrätään merionnettomuuksien ilmoittamisveloitteesta. Luvun 1 kappaleen mukaan aavalla merellä tai talousvyöhykkeellä tapahtuneeseen merionnettomuuteen osallisen aluksen tai alusten lippuvaltion on ilmoitettava onnettomuudesta niin pian kuin on käytännössä mahdollista muille valtioille, joita asia merkittävässä määrin koskee. Luvun 2 kappaleen mukaan lippuvaltion ja rantavaltion on ilmoitettava rantavaltion alueella, sen aluemerin mukaan luettuna, tapahtuneesta merionnettomuudesta toisilleen ja niin pian kuin on käytännössä mahdollista muille valtioille, joita asia merkittävässä määrin koskee. Luvun 3 kappaleessa määrätään, että ilmoituksia ei saa viivyttää, vaikka tiedot eivät olisikaan täydellisiä.

Ilmoitusten muodosta ja sisällöstä määrätään luvun 4 kappaleessa. Ilmoitukseen tulee sisällyttää seuraavat tiedot niin suurelta osin kuin ne ovat helposti saatavissa: aluksen nimi ja sen lippuvaltio, aluksen IMO-numero, merionnettomuuden laatu, merionnettomuuden paikka, merionnettomuuden aika ja päivämäärä, vakavasti loukkaantuneiden tai kuol-

leiden henkilöiden määrä, merionnettomuuden seuraukset henkilöille, omaisuudelle ja ympäristölle sekä muun osallisen aluksen tunnistetiedot.

6 luku. *Vaatimus tutkia hyvin vakavat merionnettomuudet.* Luvun 1 kappaleessa määrätään, että jokaisesta hyvin vakavasta merionnettomuudesta on tehtävä meriturvallisuustutkinta. Luvun 2 kappaleen mukaan hyvin vakavaan merionnettomuuteen osallisen aluksen lippuvaltion vastuulla on varmistaa, että meriturvallisuustutkinta tehdään säännösten mukaisesti, jollei 7 luvun mukaisessa sopimuksessa toisin määrätä.

Merionnettomuusdirektiivin 5 artiklan 1 kohdassa säädetään jäsenvaltioiden velvollisuudesta varmistaa, että direktiivin 8 artiklassa tarkoitettu tutkintaelin suorittaa turvallisuustutkinnan sellaisten merellä sattuneiden hyvin vakavien onnettomuuksien jälkeen (a) joissa on ollut osallisena kyseisen jäsenvaltion lipun alla purjehtiva alus, riippumatta siitä, missä onnettomuus on tapahtunut, (b) jotka ovat tapahtuneet sen aluemerellä tai sisäisillä aluevesillä siten kuin nämä määritellään merioikeusyleissopimuksessa, riippumatta siitä, minkä lipun alla onnettomuudessa osallisena ollut alus tai alukset purjehtivat, taikka (c) jotka koskevat merkittävässä määrin kyseistä jäsenvaltiota, riippumatta siitä, missä onnettomuus on tapahtunut ja minkä lipun alla siinä osallisena ollut alus tai alukset purjehtivat.

Onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinnasta säädetään onnettomuustutkintalain 1—3 §:ssä. Vesiliikenneonnettomuuden tutkinnasta säädetään lain 1 §:n valtuussäännöksen mukaisesti onnettomuustutkintasetuksen 6 a luvussa. Tutkintavelvollisuudesta ehdotetaan otettavaksi säännökset turvallisuustutkintalain 2 §:n 1 momentin 1 kohtaan (suuronnettomuus) ja 4 kohtaan (meriliikenteessä tapahtunut hyvin vakava onnettomuus). Suuronnettomuuden vaaratilanteen sekä muun onnettomuuden ja vaaratilanteen tutkinnasta otettaisiin säännökset pykälän 2 momenttiin. Poikkeuksellisen tapahtuman tutkinnasta ehdotetaan säädettäväksi pykälän 4 momentissa ja Suomen ulkopuolella tapahtuneen onnettomuuden tutkinnasta 6 §:ssä.

7 luku. *Meriturvallisuustutkinnan tekemistä koskeva sopimus lippuvaltion ja muun sel-*

laisen valtion välillä, jota asia merkittävässä määrin koskee. Säännösten 7 luvun 1 ja 2 kappaleen määräykset eivät rajoita valtioiden oikeutta tehdä omaa erillistä meriturvallisuustutkintaa. Luvun 1 kappaleen mukaan niissä tapauksissa, joissa merionnettomuus sattuu valtion alueella, sen aluemerin mukaan luettuna, merionnettomuuteen osallinen lippuvaltio tai lippuvaltiot ja rantavaltio neuvottelevat päästäkseen sopimukseen siitä, mikä valtio suorittaa tai mitkä valtiot suorittavat meriturvallisuustutkinnan säännösten vaatimusten tai suositusten mukaisesti. Luvun 2 kappaleen mukaan niissä tapauksissa, joissa merionnettomuus sattuu aavalla merellä tai valtion talousvyöhykkeellä ja siihen on osallisena useampi kuin yksi lippuvaltio, valtiot neuvottelevat keskenään päästäkseen sopimukseen siitä, mikä valtio suorittaa tai mitkä valtiot suorittavat meriturvallisuustutkinnan säännösten vaatimusten tai suositusten mukaisesti.

Asiaankuuluvat valtiot voivat luvun 3 kappaleen mukaan tehdä 1 ja 2 kappaleessa tarkoitettujen merionnettomuuksien osalta sopimuksen siitä, että meriturvallisuustutkinnan suorittaa muu valtio tai muut valtiot, jota tai joita asia merkittävässä määrin koskee. Luvun 4 kappaleessa määrätään, että ennen sopimuksen tekemistä tai siinä tilanteessa, että sopimukseen ei päästä 7.1, 7.2 tai 7.3 kappaleen mukaisesti, valtioiden säännösten ja muun kansainvälisen oikeuden mukaiset velvoitteet ja oikeudet tehdä meriturvallisuustutkinta säilyvät asianomaisilla osapuolilla.

Luvun 5 kappaleen mukaan lippuvaltion katsotaan täyttävän säännösten, SOLAS-yleissopimuksen 1/21 säännön ja merioikeusyleissopimuksen 94 artiklan 7 kappaleen mukaiset velvoitteensa osallistumalla täysimääräisesti muun sellaisen valtion suorittamaan meriturvallisuustutkintaan, jota asia merkittävässä määrin koskee.

Merionnettomuusdirektiivin mukaan kunkin merionnettomuuden tai merellä sattuneen vaaratilanteen johdosta tehdään pääsääntöisesti vain yksi tutkinta, jonka suorittaa jäsenvaltio tai tutkintaa johtava jäsenvaltio, ja johon osallistuvat muut sellaiset jäsenvaltiot, joita asia merkittävässä määrin koskee (7 artiklan 1 kohdan ensimmäinen alakohta). Kun on kyse turvallisuustutkinnasta, joka koskee

kahta tai useampaa jäsenvaltiota, kyseisten jäsenvaltioiden on yhteistyössä sovittava tätä varten nopeasti, mikä niistä on tutkintaa johtava jäsenvaltio (7 artiklan 1 kohdan toinen alakohta). Rinnakkaisten turvallisuustutkintojen suorittaminen saman merionnettomuuden tai merellä sattuneen vaaratilanteen johdosta on ehdottomasti rajoitettava poikkeustapauksiin (7 artiklan 1 kohdan kolmas alakohta).

Jäsenvaltio voi tapauskohtaisesti antaa keskinäisellä sopimuksella turvallisuustutkinnan johtamisen tai tällaista tutkintaa koskevien erityistehtävien suorittamisen toisen jäsenvaltion tehtäväksi, sanotun kuitenkin rajoittamatta kyseistä jäsenvaltiota koskevia direktiivin ja kansainvälisen oikeuden mukaisia velvoitteita (7 artiklan 3 kohta). Sen estämättä, mitä artiklan 1 kohdassa säädetään, kukin jäsenvaltio on vastuussa turvallisuustutkinnasta ja toiminnan yhteensovittamisesta muiden jäsenvaltioiden kanssa, joita asia merkittävässä määrin koskee, kunnes on sovittu yhteisesti, mikä niistä on tutkintaa johtava valtio (7 artiklan 2 kohta).

Ehdotetun turvallisuustutkintalain 7 §:n mukaan Onnettomuustutkintakeskus voi jättää tutkinnan tekemättä, jos Euroopan unionin lainsäädännön tai Suomea sitovan kansainvälisen velvoitteen mukaisesti sovitaan, että tutkinnan tekee toisen valtion viranomainen tai kansainvälinen järjestö.

8 luku. Tutkintavaltuudet. Luvun määräys velvoittaa sopimusvaltioita varmistamaan, että niiden kansallisessa lainsäädännössä annetaan meriturvallisuustutkintaa suorittaville tutkijoille valtuudet nousta alukseen, haastatella sen päällikköä ja miehistöä ja muita asiaan osallisia sekä hankkia näyttöä meriturvallisuustutkintaa varten.

Luvun määräyksessä tarkoitettua asiasta säädetään merionnettomuusdirektiivin 8 artiklan 4 kohdassa.

Onnettomuustutkintalain 9 §:ssä säädetään tutkintaedellytysten turvaamisesta, 10 §:ssä asiakirjoista ja esineistä, 11 §:ssä kuulusteluista ja 14 §:ssä oikeudesta saada tietoja.

Ehdotetun turvallisuustutkintalain 19 §:ssä on säännökset tutkintaedellytysten turvaamisesta, 20 §:ssä tiedonsaantioikeudesta, 21 §:ssä oikeudesta saada tietoja teleyrityk-

siltä, 22 §:ssä tarkastusoikeudesta sekä 23 §:ssä kuulemisesta.

9 luku. Rinnakkaiset tutkinnot. Luvun 1 kappaleessa määrätään, että jos valtio tai useampi kuin yksi valtio suorittaa meriturvallisuustutinnan säännösten mukaisesti, mikään ei estä muuta valtiota, jota asia merkittävässä määrin koskee, tekemästä omaa erillistä meriturvallisuustutkintaansa. Luvun 2 kappaleen mukaan samalla kun tunnustetaan, että meriturvallisuustutkintaa suorittava valtio voi täyttää tai tutkintaa suorittavat valtiot voivat täyttää tämän säännösten mukaiset velvoitteensa, meriturvallisuustutkintaa suorittava valtio tai sitä suorittavat valtiot ja muu valtio, jota asia merkittävässä määrin koskee ja joka suorittaa meriturvallisuustutkintaa, pyrkivät koordinoimaan tutkintansa ajoituksen mahdollisuuksien mukaan siten, että todistajiin ja näytön saatavuuteen kohdistuvat vaatimukset eivät ole ristiriidassa.

Rinnakkaisista tutkinnoista säädetään edellä 7 luvun yhteydessä selvitetyn mukaisesti merionnettomuusdirektiivin 7 artiklassa.

Onnettomuustutkintalaissa tai ehdotetussa turvallisuustutkintalaissa ei ole säännöksiä nimenomaan rinnakkaisesta tutkinnasta. Rinnakkaisiin tutkintoihin liittyvään kansainväliseen yhteistyöhön soveltuu jäljempänä säännöksen 10 luvun yhteydessä käsiteltävät kansalliset säännökset.

10 luku. Yhteistyö. Luvussa määrätään, että valtioiden, joita asia merkittävässä määrin koskee, on tehtävä meriturvallisuustutkintaa suorittavan valtion tai tutkintaa suorittavien valtioiden kanssa yhteistyötä niin suurelta osin kuin on käytännössä mahdollista. Meriturvallisuustutkintaa suorittava valtio tai tutkintaa suorittavat valtiot antavat valtioiden, joita asia merkittävässä määrin koskee, osallistua tutkintaan niin suurelta osin kuin on käytännössä mahdollista. Ilmaisulla "niin suurelta osin kuin on käytännössä mahdollista" tarkoitetaan lukua koskevan alaviitteen mukaan esimerkiksi tilannetta, jolloin täysimittainen yhteistyö tai osallistuminen ei ole kansallisen lain mukaan käytännössä mahdollista.

Yhteistyöstä on säännökset merionnettomuusdirektiivin 7 artiklan 1 kohdassa, jonka mukaan tutkinnan suorittaa jäsenvaltio tai tutkintaa johtava jäsenvaltio ja muut sellaiset

jäsenvaltiot, joita asia merkittävässä määrin koskee, osallistuvat tutkintaan. Yhteistyöstä säädetään myös pysyvää yhteistyöjärjestelmää koskevassa 10 artiklassa, sekä 12 artiklassa, jossa on säännökset yhteistyöstä niiden kolmansien maiden kanssa, joita asia merkittävässä määrin koskee.

Onnettomuustutkinta-asetuksen 11 §:n 2 momentissa säädetään Onnettomuustutkintakeskuksen yhteistyöstä kansainvälisten järjestöjen sekä toisten valtioiden onnettomuustutkintaviranomaisten kanssa.

Ehdotetun turvallisuustutkintalain 8 §:n 2 momentin 4 kohdan mukaan Onnettomuustutkintakeskuksen tehtävänä olisi huolehtia turvallisuustutkinnan alaan liittyvästä kansainvälisestä yhteistyöstä. Lisäksi lakiehdotuksessa on säännökset toisen valtion edustajan osallistumisesta tutkintaan ja Suomen edustajan osallistumisesta tutkintaan silloin, kun muun valtion tutkittavaksi kuuluva onnettomuus koskee merkittävässä määrin Suomea (12 §).

11 luku. Ulkoisesta ohjauksesta riippumaton tutkinta. Säännösten 11 luvun mukaan meriturvallisuustutkintaa suorittava valtio varmistaa tai tutkintaa suorittavat valtiot varmistavat, että meriturvallisuustutkintaa tekevät tutkijat ovat puolueettomia ja objektiivisia. Meriturvallisuustutkinnan tuloksista on voitava antaa selostus ilman, että henkilöt tai organisaatiot, joihin tutkinnan tulokset voivat vaikuttaa, antavat selostusta koskevia ohjeita tai häiritsevät sitä.

Merionnettomuusdirektiivin 8 artiklan 1 kohdan ensimmäisessä alakohdassa säädetään jäsenvaltion velvollisuudesta varmistaa, että turvallisuustutkinta suoritetaan sellaisen tutkintaelimen vastuulla, joka on puolueeton, pysyvä ja jolla on tarvittavat valtuudet ja että tutkinta teetetään tutkijoilla, joilla on asianmukainen pätevyys sekä merionnettomuuksiin ja merellä sattuviin vaaratilanteisiin liittyviä seikkoja koskeva asiantuntemus. Artiklan 1 kohdan toisen alakohdan mukaan tutkintaelimen organisaation, oikeudellisen rakenteen ja päätöksenteon on oltava riippumaton kaikista osapuolista, joiden edut saattaisivat olla ristiriidassa kyseisen tehtävän kanssa.

Onnettomuustutkintalain 7 §:ssä säädetään tutkintalautakunnan jäsenen tai muun tutkin-

taan osallistuvan esteellisyydestä. Ehdotetun turvallisuustutkintalain 14 § sisältää säännökset Onnettomuustutkintakeskuksen virkamiehen, tutkintaryhmän jäsenen tai muun tutkintaan osallistuvan esteellisyydestä. Lakiehdotuksen 8 §:n 1 momentissa säädettäisiin Onnettomuustutkintakeskuksen tehtävien itsenäisestä ja riippumattomasta hoitamisesta.

12 luku. Näytön hankkiminen merenkulkijoilta. Luvun 1 kappaleessa määrätään, että jos meriturvallisuustutkinta edellyttää näytön hankkimista merenkulkijalta, näyttö on hankittava mahdollisimman varhaisessa vaiheessa. Merenkulkijan on annettava palata alukselleen tai kotimaahansa mahdollisimman varhaisessa vaiheessa. Merenkulkijan ihmisoikeuksia on aina kunnioitettava. Luvun 2 kappaleen mukaan merenkulkijoille, joilta hankitaan näyttöä, kerrotaan meriturvallisuustutkinnan luonteesta ja perusteista. Lisäksi merenkulkijoille, joilta hankitaan näyttöä, ilmoitetaan seuraavista asioista ja annetaan mahdollisuus saada niitä koskevaa oikeudellista neuvontaa: (1) mahdollisesta vaarasta myötävaikuttaa oman syyllisyytensä selvittämiseen meriturvallisuustutkintaa mahdollisesti seuraavassa oikeudenkäynnissä; (2) mahdollisesta oikeudesta olla myötävaikuttamatta oman syyllisyytensä selvittämiseen tai pysyä hiljaa; sekä (3) merenkulkijalle mahdollisesti annettavista takuista, joilla estetään heiltä meriturvallisuustutkintaa varten hankitun näytön käyttö heitä vastaan.

Merionnettomuusdirektiivin 18 artiklassa säädetään merenkulkijoiden oikeudenmukaisesta kohtelusta. Artiklan mukaan jäsenvaltioiden on kansallisen lainsäädäntönsä mukaisesti otettava huomioon merenkulkijoiden oikeudenmukaisesta kohtelusta annettujen IMO:n ohjeiden asiaa koskevat määräykset lainkäyttövaltaansa kuuluvilla vesillä sattuneen merionnettomuuden yhteydessä. Direktiivin 3 artiklan mukaan ohjeilla tarkoitetaan niitä, jotka on liitetty IMO:n oikeudellisen komitean 27 päivänä huhtikuuta 2006 hyväksymään päätöslauselmaan LEG.3(91) ja jotka kansainvälisen työjärjestön hallintoneuvosto on hyväksynyt 296. istunnossaan 12—16 päivänä kesäkuuta 2006.

IMO:n ohjeissa on satama- ja rantavaltiota, lippuvaltiota, merenkulkuvaltiota, laivanomistajia sekä merenkulkijoita koskevia oh-

jeita. Satama- ja rantavaltioita koskevat suositukset ovat kattavampia kuin säännösten 12 luvun määräykset. Lippuvaltioita koskevat suositukset ovat sen sijaan 12 artiklan määräyksiä suppeammat. Säännösten määräykset koskevat kaikkia niitä valtioita, jotka tekevät meriturvallisuustutkintaa riippumatta siitä, missä merionnettomuus tai merellä sattunut vaaratilanne on tapahtunut. Direktiivin 18 artiklan säännöstä sovelletaan sen sijaan vain jäsenvaltioiden lainkäyttövaltaan kuuluvilla vesillä sattuneisiin merionnettomuuksiin eikä direktiivi näin ollen sisällä säännöstä merenkulkijoiden oikeudenmukaisesta kohtelusta muilla kuin jäsenvaltioiden lainkäyttövaltaan kuuluvilla vesialueilla sattuneen merionnettomuuden tutkinnassa.

Onnettomuustutkintalain 11 §:ssä on säännökset kuulusteluista ja 12 §:ssä tuomioistuimen virka-avusta. Onnettomuustutkintasetuksen 27 §:ssä säädetään todistajan kuulemisesta. Ehdotetun turvallisuustutkintalain 23 §:ssä on säännökset kuulemisesta, 39 §:ssä salassa pidettävän tiedon luovuttamisesta ja 42 §:ssä virka-avusta.

13 luku. Meriturvallisuustutkinnan selostusluonnokset. Jollei luvun 2 ja 3 kappaleessa toisin määrätä, meriturvallisuustutkintaa suorittava valtio tai tutkintaa suorittavat valtiot toimittavat luvun 1 kappaleen määräyksen mukaan pyynnöstä jäljennöksen selostusluonnoksesta valtiolle, jota asia merkittävässä määrin koskee, jotta tämä voi kommentoida sitä.

Luvun 2 kappaleen mukaan meriturvallisuustutkintaa suorittava valtio tai tutkintaa suorittavat valtiot ovat velvollisia noudattamaan luvun 1 kappaletta vain, jos selostuksen saava valtio, jota asia merkittävässä määrin koskee, takaa, ettei se levitä selostusluonnosta tai mitään sen osaa, aiheuta sen levitystä tai julkaise selostusluonnosta tai mitään sen osaa eikä anna oikeutta tutustua siihen tai sen osaan ilman meriturvallisuustutkintaa suorittavan valtion tai tutkintaa suorittavien valtioiden nimenomaista suostumusta taikka ellei meriturvallisuustutkintaa suorittava valtio ole jo julkaissut tai tutkintaa suorittavat valtiot ole jo julkaisseet kyseisiä selostuksia tai asiakirjoja.

Luvun 3 kappaleen mukaan luvun 1 kappaleen määräykset eivät sido meriturvallisuus-

tutkintaa suorittavaa valtiota tai tutkintaa suorittavia valtioita, jos (a) meriturvallisuustutkintaa suorittava valtio vaatii tai tutkintaa suorittavat valtiot vaativat valtiota, jota asia merkittävässä määrin koskee ja joka saa selostuksen, vahvistamaan, että selostusluonnokseen sisältyvää näyttöä ei käytetä riita- tai rikosasian oikeudenkäynnissä todisteena sitä henkilöä vastaan, jolta se on saatu; ja (b) valtio, jota asia merkittävässä määrin koskee, kieltäytyy antamasta tällaista vahvistusta.

Luvun 4 kappaleen mukaan meriturvallisuustutkintaa suorittavan valtion tai tutkintaa suorittavien valtioiden on pyydettävä valtioita, joita asia merkittävässä määrin koskee, kommentoimaan selostusluonnosta 30 päivän tai muun keskinäisesti sovitun ajanjakson kuluessa. Meriturvallisuustutkintaa suorittavan valtion tai tutkintaa suorittavien valtioiden on otettava kommentit huomioon ennen lopullisen selostuksen valmistelemista ja jos kommenttien hyväksyminen tai hylkääminen vaikuttaa välittömästi kommentit antaneen valtion etuihin, meriturvallisuustutkintaa suorittava valtio ilmoittaa tai tutkintaa suorittavat valtiot ilmoittavat valtiolle, jota asia merkittävässä määrin koskee, millä tavalla kommentteja on käsitelty. Jos meriturvallisuustutkintaa suorittava valtio ei saa tai tutkintaa suorittavat valtiot eivät saa kommentteja sen jälkeen, kun 30 päivää tai keskinäisesti sovitun ajanjakso on kulunut, se voi tai ne voivat viimeistellä selostuksen.

Säännösten 13 luvun 5 kappaleessa määrätään siitä, että meriturvallisuustutkintaa suorittavan valtion tai tutkintaa suorittavien valtioiden on pyrittävä kaikin käytännön keinoin täysimääräisesti varmistumaan selostusluonnoksen oikeellisuudesta ja täydellisyydestä.

Merionnettomuusdirektiivin 14 artikla sisältää säännöksen väliraportin julkaisemisesta sekä sen lähettämisestä komissiolle.

Voimassa olevassa lainsäädännössä tai ehdotetussa turvallisuustutkintalaissa ei ole nimellisiä säännöksiä selostusluonnosten toimittamisesta toiselle valtiolle. Viranomaisien asiakirjojen julkisuudesta sekä niiden salassapidosta säädetään viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa. Toiselta valtiolta saadun salassa pidettävän turvallisuustutkintatiedon luovuttamista koskevasta

rajoituksesta on säännökset ehdotetun turvallisuustutkintalain 39 §:n 4 momentissa.

14 luku. *Meriturvallisuutta koskevat tutkintaselostukset.* Säännösten 14 luvun 1 kappaleen mukaan meriturvallisuustutkintaa suorittava valtio antaa tai tutkintaa suorittavat valtiot antavat jokaista hyvin vakavaa merionnettomuutta koskevan meriturvallisuustutkinnan tutkintaselostuksen lopullisen version IMO:lle.

Luvun 2 kappaleen mukaan selostuksen lopullinen versio toimitetaan järjestölle, jos meriturvallisuustutkinta koskee muuta kuin hyvin vakavaa merionnettomuutta tai merellä sattunutta vaaratilannetta ja tuotettu meriturvallisuutta koskeva tutkintaselostus sisältää tietoja, jotka voivat estää merionnettomuuksia tai merellä sattuvia vaaratilanteita tulevaisuudessa tai lieventää niiden vakavuutta.

Luvun 3 kappaleessa määrätään, että luvun 1 ja 2 kappaleissa tarkoitettussa meriturvallisuutta koskevassa tutkintaselostuksessa on käytettävä tutkinnan laajuus huomioon ottaen kaikkia meriturvallisuustutkinnan aikana saatuja tietoja, joita tarvitaan, jotta voidaan varmistaa, että kaikki asiaankuuluvat turvallisuuskysymykset sisällytetään selostukseen ja ymmärretään niin, että turvatoimia voidaan tarvittaessa toteuttaa.

Säännösten 14 luvun 4 kappaleen mukaan meriturvallisuustutkinnan suorittaneen valtion tai tutkinnan suorittaneiden valtioiden on annettava yleisön ja merenkulkualan käyttöön lopullinen meriturvallisuustutkintaselostus, tai jos toinen valtio tai järjestö julkaisee selostuksen, meriturvallisuustutkinnan suorittaneen valtion tai tutkinnan suorittaneiden valtioiden on annettava yleisölle ja merenkulkualalle tarvittavat tiedot, jotta nämä voivat tutustua selostukseen.

Merionnettomuusdirektiivin 14 artiklassa säädetään onnettomuusraporttien julkaisemisesta sekä niiden sisällöstä, mutta ei niiden toimittamisesta IMO:lle. Direktiivi ei sisällä säännösten 14 luvun 3 kappaleen mukaista säännöstä kaikkien tietojen huomioon ottamisesta. Raportin antamisesta yleisön ja merenkulkualan saataville säädetään direktiivin 14 artiklan 2 kohdassa. Lopullisen tutkintaselostuksen julkisuudesta on säännökset ehdotetun turvallisuustutkintalain 27 §:n 1 momentissa.

III OSA Suositellut käytännöt

Säännösten III osan ohjeet ja selitykset (15—26 luvut) olisi SOLAS-yleissopimuksen muutoksen mukaan otettava mahdollisimman suuressa määrin huomioon, jotta säännöstöä voidaan soveltaa entistä yhdenmukaisemmin. Säännösten 15 luvun mukaan valtioiden tulisi varmistaa, että tutkintaviranomaisilla on tutkinnan suorittamiseen tarvittavat resurssit ja pätevä henkilökunta. Luku sisältää myös suosituksia tutkijoiden pätevyysvaatimuksista, nimittämisestä sekä velvollisuudesta toimia säännösten mukaisesti. Säännösten 16 luvussa on ohjeita tutkinnan ja tutkijoiden riippumattomuudesta, tutkintaa suorittavien valtioiden yhteistyöstä muiden tahojen kanssa, tutkinnan tarkoituksesta, meriturvallisuustutkinnalle annettavasta etusijasta samoin perustein kuin muulle tutkinnalle, todistusaineiston saatavuudesta sekä tutkinnan laajuudesta.

Säännösten 17 luvun ohjeiden mukaan lippuvaltion tulisi tutkia myös muut kuin hyvin vakavat merellä sattuneet onnettomuudet, jos on todennäköistä, että tutkinta auttaisi ehkäisemään onnettomuuksia vastaisuudessa. Tällöin tutkinnan suorittajista sovittaessa tulisi noudattaa 7 luvun määräyksiä suosituksina. Säännösten 18 luvussa luetellaan ne seikat, jotka tulisi ottaa huomioon silloin kun lippuvaltio, rantavaltio tai muu valtio, jota asia merkittävässä määrin koskee, sopivat tutkinnan suorittamisesta. Näitä ovat esimerkiksi onnettomuuden tapahtumapaikka, lippuvaltion ja muun valtion, jota asia merkittävässä määrin koskee, edellytykset ja kiinnostus tutkia asiaa sekä aluksen miehistön, matkustajien ja muiden onnettomuuden vaikutusten piiriin kuuluvien henkilöiden kansalaisuus. Säännösten 19 luvun ohjeen mukaan tutkinnan suorittajan tulisi välittömästi ilmoittaa maansa meriturvallisuusviranomaisille, jos se saa tutkinnan aikana tietoonsa tai epäilee, että Merenkulun turvallisuuteen kohdistuvien laittomien tekojen ehkäisemistä koskevan yleissopimuksen (SopS 11/1999) 3, 3bis tai 3quarter artiklassa kielletty rikos on tapahtunut.

Säännösten 20 luvussa on suosituksia tutkinnan kohteena olevan aluksen päällikölle, omistajalle ja asiamiehelle tutkinnan alussa

annettavista tiedoista sekä ohje siitä, että tutkinta olisi käynnistettävä niin pian kuin kohtuullisesti mahdollista. Säännösten 21 luku sisältää ohjeita meriturvallisuustutkintaa suorittavien valtioiden toimien koordinoinnista. Ohjeita tulisi panna täytäntöön säännösten 10 ja 11 lukujen periaatteiden mukaisesti. Meriturvallisuustutkintaa suorittavan valtion tulisi muun muassa varmistaa, että sillä on edellytykset määrätä tutkintaan tutkijat ja antaa heille tarvitsemansa tuki sekä katsoa, että tutkinnassa otetaan huomioon IMO:n asiaa koskevat suositukset ja muut asiakirjat. Lisäksi kyseisten valtioiden tulisi sallia muun valtion, jota asia merkittävässä määrin koskee, osallistua tutkintaan. Tällaiset valtiot voisivat muun muassa haastatella todistajia ja käydä läpi näyttöaineistoa. Säännösten 22 luvussa on näytön hankkimista koskevia ohjeita, joiden mukaan muun muassa laivan kulkua ei saa tarpeettomasti viivyttää näyttöä hankittaessa. Näyttö tulisi myös säilyttää siten, että se ei ole sellaisten henkilöiden käytettävissä, jotka eivät tarvitse sitä tutkintaa varten.

Säännösten 23 luku sisältää ohjeita tutkintatiedon luottamuksellisuudesta. Valtioiden tulisi muun muassa varmistaa, että tutkijat luovuttavat meriturvallisuustietoja vain silloin kun se on välttämätöntä tai toivottavaa kuljetusten turvallisuutta varten tai muutoin säännösten mukaan sallittua. Meriturvallisuustutkintaan osallistuvan valtion tulisi myös varmistaa, että sen hallussa olevia tietoja ei luovuteta riita-asian, rikosasian, kurinpitoasian tai hallintoasian oikeuskäsittelyihin elleivät tietyt edellytykset täyty.

Todistajien ja muiden asiaan liittyvien henkilöiden suojelusta on ohjeet säännösten 24 luvussa. Niiden mukaan esimerkiksi sellaista näyttöä, jota henkilö on lain nojalla joutunut antamaan meriturvallisuustutkinnassa ja joka voisi saattaa henkilön epäilyksenalaiseksi, ei saisi kansallisen oikeuden rajoissa käyttää näyttönä häntä vastaan riita- tai rikosasian oikeuskäsittelyssä. Lisäksi säännöksessä on säännösten 12 luvun 2 kappaleen mukaiset ohjeet näyttöä antavalle henkilölle ilmoitettavista asioista. Säännösten 25 luvussa on ohjeet meriturvallisuustutkinnan selostusluonnoksesta ja tutkintaselostuksesta. Luvun ohjeiden mukaan meriturvalli-

suustutkintaa suorittavan valtion tulisi toimittaa tiettyjen edellytysten täytyessä selostusluonnos asianomaisille, antaa heille tai niille mahdollisuus kommentoida luonnosta tietyn ajan kuluessa ja ottaa esitetyt näkemykset huomioon. Selostusluonnosta tai tutkintaselostusta ei tulisi voida käyttää, sikäli kuin meriturvallisuustutkinnan suorittavan valtion kansallisessa oikeudessa näin säädetään, näyttönä merionnettomuutta tai merellä tapahtunutta vaaratilannetta koskevassa oikeudenkäynnissä. Säännösten 26 luvussa on ohjeet meriturvallisuustutkinnan uudelleenavaamisesta silloin kun tutkinnan suorittava valtio saa haltuunsa uutta näyttöä.

2 Lakiehdotusten perustelut

2.1 Turvallisuustutkintalaki

1 luku Yleiset säännökset

1 §. *Turvallisuustutkinnan tarkoitus.* Lain ensimmäisessä pykälässä säädettäisiin onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinnan tarkoituksesta. Turvallisuustutkinnan tarkoitus ei muuttuisi nykyisestä, vaikka kirjoitustapaa muutettaisiin onnettomuuksien tutkinnasta annetun lain 1 §:ään verrattuna.

Turvallisuustutkinnan tarkoituksena olisi siten edelleen yleisen turvallisuuden lisääminen ja onnettomuuksien ja vaaratilanteiden ennalta ehkäiseminen. Yleisen turvallisuuden lisäämisellä tarkoitetaan esimerkiksi ihmisen hengen ja terveyden sekä ympäristön ja omaisuuden suojaamista. Turvallisuuden lisääminen merkitsee myös uusien onnettomuuksien ja vaaratilanteiden ehkäisemistä. Toisaalta tutkinnan johdosta voi paljastua konkreettinen onnettomuusuhka. Onnettomuustutkintakeskukselle asetettaisiin 25 §:ssä velvoite ilmoittaa havaitusta turvallisuutta uhkaavasta puutteesta tai viasta asianomaiselle viranomaiselle. Turvallisuustutkinnan tarkoitusta täydennettäisiin ottamalla pykälään nimenomainen maininta, että tutkinnan tarkoituksena on myös onnettomuuksista aiheutuvien vahinkojen torjuminen.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin tutkinnan suhteesta oikeudellisiin selvitystoimiin. Turvallisuustutkinnan tarkoituksena ei ole onnettomuuteen tai vaaratilanteeseen liittyvi-

en vastuukysymysten selvittäminen tai aineiston hankkiminen esimerkiksi rikos- ja vahingonkorvausoikeudellisen tai vastaavan taloudellisen vastuun toteuttamista varten. Rajaus sisältyy asiallisesti jo turvallisuustutkinnan tarkoitusta kuvaavaan 1 momentin säännökseen. Lakiin kuitenkin ehdotetaan otettavaksi asiasta nimenomainen säännös. Vastuukysymysten selvittämisen rajaamista pois tutkinnan piiristä edellyttävät myös Euroopan unionin lainsäädäntö ja Suomea sitovat kansainväliset sopimukset, joiden mukaan turvallisuustutkinta on tehtävä oikeudellisesta tutkinnasta riippumatta. Käytännön tutkintatoimia on usein kuitenkin tarkoituksenmukaista tehdä yhteistyössä esimerkiksi poliisin tai muiden viranomaisten kanssa. Yhteistyöstä tutkinnan suorittamisessa säädettäisiin lain 42 §:n 1 momentissa.

Onnettomuustutkinnan sijaan tutkinnan nimenä otettaisiin käyttöön turvallisuustutkinta (engl. safety investigation). Uusi käsite korostaa tutkinnan suorittamisen tavoitteita ja tutkinnan itsenäisyyttä suhteessa muihin onnettomuuden jälkeen mahdollisesti suoritettaviin tutkintoihin ja selvityksiin. Termi on vakiintunut käyttöön kansainvälisissä sopimuksissa ja alaa koskevassa uusimmassa Euroopan unionin lainsäädännössä.

2 §. *Tutkittavat onnettomuudet ja vaaratilanteet.* Lakia sovellettaisiin pykälässä tarkoitettujen onnettomuuksien, vaaratilanteiden ja niitä vastaavien vakavien tapahtumien johdosta tehtävään turvallisuustutkintaan.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin niistä onnettomuuksista ja vaaratilanteista, joista ehdotetun lain mukaan on aina suoritettava turvallisuustutkinta. Tutkintaviranomaisen harkinta tutkinnan toimittamisesta olisi sidottua, jos kysymyksessä olisi jokin 1 momentissa tarkoitetuista onnettomuuksista tai vaaratilanteista.

Momentin 1 kohtaan otettavaksi ehdotetun suuronnettomuuden määritelmä vastaisi onnettomuustutkintalain 3 §:ssä nykyisin olevaa määritelmää. Säännöksestä myös ilmenisivät ne perusteet, joiden mukaan onnettomuuden vakavuutta on arvioitava. Näitä olisivat kuolleiden tai loukkaantuneiden taikka ympäristöön, omaisuuteen tai varallisuuteen kohdistuneen vahingon määrä taikka onnettomuuden laajuus. Suuronnettomuus voi tapahtua

millä elämänalueella tahansa. Suuronnettomuuksina on tutkittu muun muassa linja-auton ja raskaan ajoneuvoyhdistelmän yhteentörmäys Konginkankaalla, Jyväskylän junaonnettomuus sekä vanhusten palvelutalon palo Maaningalla.

Momentin 2—4 kohdassa säädettäisiin ilmailussa, raideliikenteessä ja meriliikenteessä tapahtuneiden onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinnasta. Nykyisin asetukseen sisältyvä sääntely siirrettäisiin lain tasolle. Näiden onnettomuuksien tutkinta perustuu Euroopan unionin direktiiveissä säädettyihin ja Suomea sitovissa turvallisuustutkintaa koskevissa kansainvälisissä sopimuksissa määrättyihin velvoitteisiin tutkia niissä määritellyt onnettomuudet ja vaaratilanteet. Kansallisessa laissa ei toistettaisi sopimusten yksityiskohtaisia ja laajoja määritelmiä, vaan lakiin otettaisiin tarvittavat viittaukset direktiivien ja sopimusten määritelmäsäännöksiin. Tutkintavelvollisuuden laajuus ei muuttuisi nykyisestä. Meriliikenteen osalta viitattaisiin ensinnäkin merionnettomuusdirektiiviin, joka pantaisiin täytäntöön nyt säädettäväksi ehdotettavalla lailla ja toiseksi kansainvälisen merenkulkujärjestö IMO:n onnettomuustutkintasäännöstöön, jota koskeva muutos ehdotetaan hyväksyttäväksi osana tätä esitystä. Jos liikenteessä tapahtunut onnettomuus tai vaaratilanne ei olisi 2—4 kohdassa tarkoitettu, voisi onnettomuus tai vaaratilanne kuitenkin tulla tutkittavaksi 2 momentin nojalla tai osana 3 momentin mukaista teematutkintaa.

Momentin 2 kohdan mukaan on tutkittava ilmailussa tapahtunut onnettomuus ja vakava vaaratilanne. Säännöksessä viitattaisiin ilmailuonnettomuusdirektiivin 3 artiklan määritelmäsäännökseen sekä kansainvälisen siviili-ilmailujärjestö ICAO:n yleissopimuksen, niin sanotun Chicagon sopimuksen, liitteen 13, joka koskee onnettomuuksien tutkintaa. Kysymyksessä on tiivistetysti ilma-aluksen käyttöön liittyvä tapahtuma, jonka aikana yksi henkilö loukkaantuu kuolettavasti tai vakavasti taikka ilma-alus tai sen rakenteet vaurioituvat taikka ilma-alus on kadonnut tai on täysin luoksepääsemätön. Momentin 2 kohdan perusteella tutkittavien onnettomuuksien ja vaaratilanteiden joukko on varsin laaja, sillä ilma-aluksen määritelmä on kattava. Tyypillisimmin kyse on lentokoneil-

le ja helikoptereille tapahtuneista onnettomuuksista.

Ilmailuonnettomuusdirektiivi ja yleissopimuksen liite 13 koskevat vain siviili-ilmailua. Ehdotettua lakia voitaisiin kuitenkin soveltaa eräissä tilanteissa myös sotilas-ilmailuun. Tutkintaan liittyvästä rajauksesta säädettäisiin 4 §:ssä. Sen mukaan sotilas-ilmailuonnettomuuksien tutkinnasta säädetään erikseen. Esitykseen sisältyy lakiehdotus sotilas-ilmailuonnettomuuksien tutkinnasta (ks. toinen lakiehdotus).

Momentin kohdan 3 mukaan tutkittaviin kuuluisi rautatieliikenteessä tapahtunut vakava onnettomuus. Onnettomuuden määritelmän osalta kohdassa viitattaisiin rautatieturvallisuudsdirektiiviin. Sen 19 artiklassa säädetään tutkintaveloitteesta, kun kyse on 3 artiklassa määritellystä vakavasta onnettomuudesta. Vakavalla onnettomuudella tarkoitetaan sellaista junien törmäystä tai raiteilta suistumista, jossa kuolee vähintään yksi henkilö tai loukkaantuu vakavasti vähintään viisi henkilöä tai joka aiheuttaa huomattavaa vahinkoa liikkuvalla kalustolle, infrastruktuurille tai ympäristölle. Vakavana onnettomuutena pidetään direktiivin mukaan myös muuta vastaavanlaista onnettomuutta, jos sillä on selvä vaikutus rautateiden turvallisuuden sääntelyyn tai hallintaan. Soveltamisalan selvyyden vuoksi 3 kohdassa säädettäisiin lisäksi, että lain mukaan tutkitaan myös vastaava onnettomuus muussa julkisessa ja yksityisessä raideliikenteessä. Normaalin junaliikenteen lisäksi lain mukaan olisi siten tutkittava metro- ja raitiotieliikenteessä, yksiraiteisessa liikenteessä sekä rautatielaissa tarkoitetuilla yksityisillä raiteilla ja museorautatiellä tapahtuneet vakavat onnettomuudet.

Momentin 4 kohdassa ehdotetaan säädettäväksi velvollisuudesta tutkia meriliikenteessä tapahtuneet hyvin vakavat onnettomuudet. Onnettomuuden määritelmän osalta kohdassa viitattaisiin lailla täytäntöön pantavaan merionnettomuusdirektiiviin ja kansainvälisen merenkulkujärjestö IMO:n SOLAS-yleissopimukseen. Yleissopimuksessa olevan yleisen velvoitteen tarkempi sisältö perustuu järjestön päätöslauselmaan MSC.255(84) (onnettomuustutkintasäännöstö), jota ehdotetaan hyväksyttäväksi tämän esityksen osana. Säännösten mukaan hyvin vakavalla merion-

nettomuudella tarkoitetaan merionnettomuutta, joka aiheuttaa aluksen täydellisen menettämisen, kuoleman tai vakavan ympäristövahingon. Lisäksi lakiin ehdotetun nimenomaisen maininnan mukaan tutkittaviin onnettomuuksiin kuuluisivat sisävesiliikenteessä tapahtuneet hyvin vakavat onnettomuudet.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin lain soveltamisesta muiden kuin 1 momentissa tarkoitettujen onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkintaan. Turvallisuustutkinta voitaisiin ehdotuksen mukaan tehdä myös muista onnettomuuksista ja suuronnettomuuksien vaaratilanteista sekä muista vaaratilanteista. Tutkinnan suorittaminen olisi tällöin harkinnanvaraista. Tällaisen tutkinnan aloittamisen harkintakriteereistä säädettäisiin 17 §:n 2 momentissa. Voimassa olevassa laissa säädetään vain suuronnettomuuden vaaratilanteen tutkinnasta. Käytännössä on kuitenkin ilmennyt tarvetta tutkia myös muita onnettomuuksia ja vaaratilanteita, jos tutkinnasta katsotaan olevan hyötyä yleiselle turvallisuudelle. Vaaratilanteella tarkoitetaan tapahtumaa, joka erilaisen tapahtumakulun johdosta olisi voinut helposti muodostua onnettomuudeksi, mutta jossa tuhoisilta onnettomuuden seurauksilta on vältytty. Usein turvallisuuden edistämisen näkökulmasta voi olla yhtä tärkeää tutkia vaaratilanne kuin varsinainen onnettomuus. Uusi säännös laajentaisi soveltamisalaa jonkin verran voimassa olevaan lakiin verrattuna. Niillä aloilla, joilla myös muut, esimerkiksi alan valvontaviranomaiset, voivat lain mukaan tutkia onnettomuuksia ja vaaratilanteita, Onnettomuustutkintakeskus voisi neuvotella viranomaisen kanssa tutkintatarpeesta sekä sopia tarkoituksenmukaisimmasta tavasta järjestää tutkinta.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin mahdollisuudesta toimeenpanna teematutkinta. Kyse olisi tutkintamallista, jossa tutkinta suoritetaan usean toisiaan muistuttavan onnettomuuden tai vaaratilanteen johdosta. Myös teematutkinnan aloittamisen harkintakriteereistä säädettäisiin 17 §:n 2 momentissa. Teematutkinta ei estäisi yksittäisen onnettomuuden tai vaaratilanteen tutkintaa erillisenä tutkintana 1 tai 2 momentin nojalla. Teematutkintoja on tehty jo aiemminkin ja nyt tarpeelliseksi havaittu tutkintatapa kirjattaisiin lakiin. Teematutkinnan keinoin voidaan jos-

kus yksittäisen tapauksen tutkintaa paremmin havaita turvallisuuspuutteita tai niihin sopivia ratkaisumalleja, joilla on laajaa merkitystä turvallisuuden kehittämisessä kyseisellä alalla. Tähän mennessä tehdyt teematutkinnat ovat käsitelleet esimerkiksi tasoristeysonnettomuuksia, havereita kotimaan matkustajalusliikenteessä ja linja-autopaloja. Vastavasti voisi olla tarpeen tutkia myös erilaisia vakavia ja usein toistuvia kodin ja vapaa-ajan onnettomuustyyppisiä tai vakavia työtapa-turmia.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin lain soveltamisesta poikkeuksellisen tapahtuman tutkintaan. Poikkeuksellisen tapahtuman määritelmästä sekä tutkintaa koskevista erityisistä säännöksistä säädettäisiin 5 luvussa. Pääsäännön mukaan näidenkin tapahtumien tutkintaan sovellettaisiin ehdotetun lain yleisiä säännöksiä tutkinnan käytännön toimitamisesta.

3 §. Onnettomuuden tutkintaa koskevien säännösten soveltaminen. Onnettomuutta käytettäisiin laissa yleiskäsitteenä. Onnettomuuden tutkintaa koskevia lain säännöksiä sovellettaisiin lähtökohtaisesti myös erilaisen vaaratilanteiden tutkintaan sekä niin sanotun poikkeuksellisen tapahtuman tutkintaan, jollei laissa erikseen toisin säädetä. Samoin säännöksiä sovellettaisiin myös teematutkintaan, vaikka tutkinnan kohteena olisi useita onnettomuuksia tai vaaratilanteita. Pykälä olisi tarpeen lakitekstin yksinkertaistamiseksi.

4 §. Suhde muuhun lainsäädäntöön. Pykälän 1 momenttiin otettaisiin yleinen säännös turvallisuustutkintaa määrittävien Suomea sitovien kansainvälisten veloitteiden ja Euroopan unionin lainsäädännön noudattamisesta. Näitä olisivat esimerkiksi ehdotetun 2 §:n 1 momentin eri kohdissa viitatu EU-säädökset ja kansainväliset sopimukset. Käytännön turvallisuustutkinnassa tulee ottaa huomioon paitsi kansallisen lain säännökset tutkijoiden toimivaltuuksista ja tutkinnan suorittamisen yksityiskohdista myös tutkintaa eri liikennealoilla yksityiskohtaisesti sääntelevät kansainväliset normit.

Pykälän 2 momentin mukaan sotilasilmailuonnettomuuksien tutkinnasta säädettäisiin erikseen. Esitys sisältää ehdotuksen uudeksi sotilasilmailuonnettomuuksien turvallisuus-

tutkintalaiksi. Lailla uudistettaisiin tutkintaa koskevat säännökset, joista nykyisin säädetään sotilasilmailusta annetussa valtioneuvoston asetuksessa. Kyseisen lakiehdotuksen 4 §:ssä säädettäisiin sotilasilmailuviranomaisen tutkittavaksi kuuluvista onnettomuuksista ja vaaratilanteista. Muut puolustusvoimien toiminnan piirissä tapahtuneet onnettomuudet ja vaaratilanteet voivat tulla tutkittavaksi turvallisuustutkintalain mukaan lain 2 §:ssä ja 17 §:n 2 momentissa asetettujen edellytysten täytyessä. Toimivallanjako sotilasilmailuviranomaisen ja Onnettomuustutkintakeskuksen välillä pysyisi ennallaan.

Lisäksi pykälän 2 momenttiin otettaisiin maininta tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta annetusta laista. Kyseistä lakia sovelletaan sen 1 §:n mukaan liikenneturvallisuuden lisäämiseksi suoritettavaan tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkintaan. Tie- ja maastoliikenteessä tapahtuneiden onnettomuuksien ja vaaratilanteiden turvallisuustutkinta on oma laaja ja erityisosaamista vaativa tutkinta-alansa, josta vastaavat Liikennevakuutuskeskus ja sen yhteydessä toimivat neuvottelukunta ja tutkijalautakunnat. Tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta annetun lain mukaan Liikennevakuutuskeskuksen tutkinta on toissijainen Onnettomuustutkintakeskuksen suorittamaan tutkintaan nähden. Tutkintaviranomaisten toimivalta voi olla käytännössä rinnakkaisista yksittäisissä tilanteissa. Aiemmin Onnettomuustutkintakeskus on esimerkiksi tehnyt teematutkimuksen useiden kuolemaan johtaneiden tasoristeysonnettomuuksien johdosta.

Ehdotetun lain mukaan suoritettavan turvallisuustutkinnan lisäksi myös muut viranomaiset ja yksityiset yhteisöt tutkivat onnettomuuksia ja vaaratilanteita. Pykälän 2 momentissa tarkoitettuihin tutkintoihin sovelletaan momentissa mainittuja lakeja. Sen sijaan eräät muut viranomaiset ja yksityiset yhteisöt voivat niitä koskevasta lainsäädännöstä tai ohjeista johtuen tehdä Onnettomuustutkintakeskuksen suorittaman tutkinnan kanssa rinnakkaisia tutkintoja. Näiden toimijoiden tekemää tutkintaa on kuvattu tarkemmin esityksen yleisperusteluissa.

Pykälän 3 momentin mukaan sotilasilmailussa ja tie- ja maastoliikenteessä tapahtuneet

suuronnettomuudet ja niiden vaaratilanteet tutkittaisiin ehdotetun lain mukaan. Säännös merkitsee poikkeusta 2 momentissa todettuun pääsääntöön ja se vastaisi voimassa olevaa lakia. Onnettomuustutkintakeskus tutkisi esimerkiksi tieliikenteessä tapahtuneen onnettomuuden tai vaaratilanteen silloin, kun on kyse 2 §:ssä määritellystä suuronnettomuudesta tai sen vaaratilanteesta.

5 §. Tutkinnan sisältö. Pykälässä säädettäisiin siitä, mitä asioita Onnettomuustutkintakeskuksen tekemässä tutkinnassa selvitetäisiin. Pykälän 1 momentissa on yleisluonteinen luettelo tutkinnan kohteeksi otettavista seikoista. Tutkinnan laajuus riippuisi aina yksittäisen tutkittavan tapauksen erityispiirteistä. Lisäksi joidenkin tutkittavien liikennealojen osalta tutkittavat seikat on lueteltu yksityiskohtaisesti kansainvälisissä sopimuksissa ja Euroopan unionin lainsäädännössä.

Onnettomuuksien ja vaaratilanteiden johdosta tehtävässä turvallisuustutkinnassa selvitetään tapahtumien kulku, syyt ja seuraukset. Tapahtumien kulun selvittämällä tarkoitetaan onnettomuushetkellä vallinneiden olosuhteiden toteamista ja onnettomuuden vaiheiden kuvaamista. Tutkinnassa olisi pyrittävä selvittämään kaikki onnettomuuteen tai vaaratilanteeseen johtaneet syyt. Syyllä tarkoitetaan erilaisia tapahtuman taustalla olevia tekijöitä ja siihen vaikuttavia seikkoja. Ne voivat olla välittömiä tai välillisiä. Käytännössä tutkitaan sellaiset tapahtumaan myötävaikuttaneet tekijät ja taustatekijät, joiden liittyminen toisiinsa on muodostanut vaarallisen kokonaisuuden. Onnettomuuteen tai vaaratilanteeseen ainakin välillisesti vaikuttavia syitä voi löytyä esimerkiksi työ- tai toimintatavoista, omaksutusta turvallisuustasosta ja -kulttuurista, johtamisesta, koulutuksesta sekä säädöksistä ja ohjeistuksesta. Joskus onnettomuuden tai vaaratilanteen syy voi vaikuttaa ilmiselvältä. Turvallisuustutkinnan keinoin voi kuitenkin olla tarpeen selvittää, miksi inhimillisestä toiminnasta on seurannut tuhoisa onnettomuus. Kantaa voidaan joutua ottamaan myös siihen, onko turvallisuuden edistämiseen osoitettu riittävästi voimavaroja.

Tutkinnassa selvitetäisiin ja kuvattaisiin myös onnettomuuden tai vaaratilanteen seuraukset. Onnettomuuden tai vaaratilanteen

jälkeisiä tapahtumia ja esimerkiksi tapahtumassa osallisina olleiden toipumista ja henkistä jälkihoitoa seurataan yleensä tutkinnan valmistumiseen asti. Uusien onnettomuuksien ja vaaratilanteiden ehkäisemiseksi sekä vahinkojen torjumiseksi olisi tärkeää tutkia myös onnettomuuden tai vaaratilanteen vuoksi toteutetut pelastustoimet ja muut viranomaistoimet. Siksi 1 momenttia ehdotetaan täydennettäväksi voimassa olevaan lakiin nähdessä niin, että tutkittavaksi voisivat tulla eri viranomaisten esimerkiksi poliisin, hätäkeskuslaitoksen, sairaankuljetuksen, sosiaaliviranomaisten tai ministeriön toiminta tapahtuman yhteydessä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin eräistä tutkinnan kohteeksi otettavista erityisistä seikoista. Ehdotettu vastaa pääasialliselta sisällöltään voimassa olevan onnettomuustutkintalain 4 §:ää. Tutkinnassa olisi nykyiseen tapaan erityisesti selvitettävä, ovatko onnettomuuteen tai vaaratilanteeseen liittyvät laitteet ja rakenteet asianmukaisia ja onko niiden käytössä huomioitu turvallisuus. Rakenteellisten vikojen, kuten suunnittelu- ja valmistusvirheiden havaitsemisella on tärkeä merkitys uusien onnettomuuksien ja vaaratilanteiden ehkäisemisen kannalta. Lisäksi momentissa velvoitettaisiin nykyiseen tapaan kiinnittämään huomiota tarkastus- ja valvontatoiminnan toimivuuteen. Uutena seikkana luetteloon ehdotetaan lisättäväksi sen tutkiminen, onko onnettomuuteen tai vaaratilanteeseen johtaneen toiminnan johtaminen ollut asianmukaista. Tämä tarkoittaisi sen selvittämistä, ovatko vastuusuhteet selviä ja eri aloilla vaadittava toiminnanharjoittajan johtamisjärjestelmä määräysten mukainen.

Lisäksi tutkinnassa tulee ehdotuksen mukaan kiinnittää erityistä huomiota turvallisuutta koskeviin säännöksiin ja määräyksiin. Säännöksillä tarkoitetaan asianomaista alaa sääntelevää lainsäädäntöä. Määräyksillä tarkoitetaan alan kirjallisia määräyksiä tai velvoittavia käskyjä. Säännösten ja määräysten tutkinnassa on ennen kaikkea selvitettävä, vastaavatko ne yleisen turvallisuuden vaatimuksia. Käytännössä on selvitetty myös viranomaisten toimintaa koskevien säännösten asianmukaisuutta sekä tehty niitä koskevia parannusehdotuksia. Nyt tästä ehdotetaan otettavaksi lakiin nimenomainen maininta.

6 §. Alueellinen toimivalta. Lakiin ehdotetaan otettavaksi säännös Suomen viranomaisten tutkittaviksi kuuluvista onnettomuuksista. Pykälän 1 momentissa ilmaistaisiin pääsääntönä oleva alueperiaate: onnettomuus tai vaaratilanne tutkitaan, jos se on tapahtunut Suomessa. Lisäksi säädettäisiin erikseen tutkinnan suorittamisesta vesiliikenteessä Saimaan kanavan vuokra-alueella tapahtuneen onnettomuuden tai vaaratilanteen johdosta. Tämä perustuu Suomen ja Venäjän välisen vuokrasopimuksen määräyksiin. Alueperiaatteesta olisi tarpeen säätää eräitä poikkeuksia 2 ja 3 momentissa. Poikkeukset perustuvat kansainvälisiin sopimuksiin ja Euroopan unionin lainsäädäntöön.

Lain soveltaminen Ahvenanmaalla määräytyy Ahvenanmaa itsehallintolain (1144/1991, itsehallintolaki) perusteella. Ehdotettua lakia ei sovelleta aloilla, joilla lainsäädäntövalta kuuluu itsehallintolain 18 §:n mukaan Ahvenanmaan maakunnalle. Tällainen on esimerkiksi palo- ja pelastustoimi (18 §:n 6 kohta). Toisaalta ehdotettua lakia sovellettaisiin kuitenkin aloilla, joilla lainsäädäntövalta itsehallinnon mukaan kuuluu valtakunnalle, kuten kaupparenkulku ja ilmaliikenne (itsehallintolain 27 §:n 13 ja 14 kohta). Onnettomuustutkintakeskuksen toimivalta Ahvenanmaalla määräytyisi tapauskohtaisen harkinnan mukaan. Käytännössä Ahvenanmaalla tapahtuvien onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinnassa tulisi tehdä yhteistyötä paikallisten viranomaisten kanssa. Toimivallan ulkopuolelle jäävillä aloilla voisi eräissä tilanteissa olla tarpeen antaa virka-apua itsehallintolain 31 §:ssä tarkoitetulla tavalla.

Pykälän 2 momentti koskisi Suomen ulkopuolella tapahtuneiden onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkintaa. Ne voitaisiin tutkia, jos Euroopan unionin lainsäädännössä niin säädetään tai kansainvälisessä sopimuksessa määrätään. Ilmailussa Suomi tutkii ICAO:n kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen liitteen 13 sopimuksen mukaisesti ulkomailla tapahtuneen onnettomuuden tai vaaratilanteen, jos siinä on osallisena suomalainen ilma-alus, eikä tapahtumavaltion vastaava tutkintaviranomainen tutki onnettomuutta.

Suomella on valtakunnan rajat ylittävää rautatieliikennettä sekä Ruotsiin että Venäjäl-

le. Rautatieliikenteessä Ruotsin alueella tapahtunut onnettomuus tai vaaratilanne voisi tulla Suomen tutkittavaksi, jos valtiot näin sopivat. Rautatieturvallisuudirektiivin mukaan tämä on mahdollista silloin, kun onnettomuus tai vaaratilanne on sattunut jäsenvaltioiden välisellä rajalla tai sen läheisyydessä. Venäjän ja Suomen välisessä rautatierajaso- pimuksessa on sovittu, että liikkuvalla kalus- tolle tapahtuneen onnettomuuden tai vaarati- lanteen tutkii se valtio, jonka rataosuudella tai asemalla onnettomuus tai vaaratilanne on tapahtunut riippumatta siitä, mikä on onnet- tomuuteen joutuneen kaluston omistajan kotimaa. Suomi voi tutkia siten vain Suomen puolella tapahtuneet onnettomuudet ja vaara- tilanteet. Tutkinta voitaisiin tehdä silloinkin kun onnettomuudessa on osallisena venäläis- tä liikkuvaa kalustoa.

Meriliikenteessä tutkintavelvollisuutta määrittää paitsi 1 momentissa säädetty alue- periaate myös niin sanottu lippuvaltioperiaate. Merionnettomuusdirektiivin mukaan meri- liikenteessä tapahtunut onnettomuus ja vaa- ratilanne on tutkittava paitsi silloin, kun on- nettomuus tai vaaratilanne on tapahtunut Suomen aluevesillä, myös silloin, kun onnet- tomuus tai vaaratilanne on tapahtunut muun maan aluevesillä tai kansainvälisillä merialu- eilla, jos onnettomuudessa on ollut mukana suomalainen alus. Merilain 1 §:n mukaan alus on suomalainen, jos Suomen kansalai- nen tai suomalainen oikeushenkilö omistaa enemmän kuin kuusi kymmenesosaa alukses- ta. Lisäksi Suomen ulkopuolella tapahtunut onnettomuus ja vaaratilanne on Suomen vi- ranomaisten tutkittava, jos sillä muutoin on merkittäviä liittymiä Suomeen. Onnettomuus ja vaaratilanne voisi koskea direktiivissä tar- koitetulla tavalla merkittävässä määrin Suo- mea esimerkiksi silloin, kun onnettomuus- aluksessa olisi mukana suuri määrä suoma- laisia matkustajia tai jos alus on rakennettu Suomessa ja rakentamiseen liittyvät seikat voivat tulla selvitetäväksi turvallisuustutkin- nan yhteydessä.

Käytännössä edellä selostetut merionnet- tomuusdirektiivin säännökset voivat johtaa siihen, että useampi kuin yksi valtio on vel- voitettu tutkimaan onnettomuuden ja vaarati- lanteen. Direktiivin lähtökohtana onkin, että tutkintaan velvollisten valtioiden tulee sopia,

mikä niistä tutkii onnettomuuden. Rinnak- kaisten tutkintojen tulee olla poikkeuksellista. Jos meriliikenteessä tapahtunut onnetto- muus tai vaaratilanne koskee muita kuin Euroopan unionin jäsenvaltioita tulee noudatet- tavaksi SOLAS-yleissopimus ja sen tämän esityksen yhteydessä hyväksyttäväksi ehdo- tettu merionnettomuusutkintasäännöstö. Myös säännöstössä edellytetään, että valtiot ensisijassa sopivat tutkintavastuun jakautu- misesta. Rinnakkaisten tutkintojen tekeminen on kuitenkin mahdollista laajemmin kuin me- rionnettomuusdirektiivin mukaan.

Vaikka onnettomuus tai vaaratilanne tapah- tuisi Suomen rajojen ulkopuolella, voi sillä olla merkittäviäkin vaikutuksia Suomeen. Pykälän 3 momentissa säädetäisiin mahdol- lisuudesta tutkia ulkomailta tapahtuneita on- nettomuuksia ja vaaratilanteita eräin rajoituk- sin. Ulkomailta tapahtuneen onnettomuuden tutkinta ehdotetaan rajattavaksi vain Suomea koskeviin seikkoihin. Säännös koskisi kaikil- la elämänaloilla tapahtuneita onnettomuuksia ja vaaratilanteita. Käytännössä on tutkittu esimerkiksi Kaakkois-Aasiassa tapahtuneen hyökyaaltokatastrofin Suomeen kohdistuneet seuraukset sekä viranomaisten toiminta krii- sin sattuessa ja sen jälkeen. Vastaavasti tut- kittavaksi tuleva onnettomuus voisi olla esi- merkiksi naapurivaltiossa tapahtunut ympä- ristökatastrofi, joka vaikuttaisi luonnon tilaan tai turvallisuuteen myös Suomessa. Suoma- laiselle joukolla kriisinhallinnassa tapahtunut onnettomuus tai vaaratilanne voisi niin ikään tulla tutkittavaksi eräiltä osin. Tapahtuman johdosta voitaisiin tutkia paitsi Suomeen kohdistuneet seuraukset myös suomalaisten henkilöiden ja viranomaisten toiminta tapa- uksen yhteydessä. Tapahtumavaltion tai muun valtion viranomaisten toimintaa ei su- vereniteettiperiaatteen vuoksi tutkittaisi.

7 §. *Tutkimatta jättäminen.* Pykälässä sää- dettäisiin tilanteesta, jossa tutkinnan työnja- osta ja tutkinnasta päävastuullisesta tutkinta- viranomaisesta on sovittu valtioiden kesken tai tutkinnan suorittaa kansainvälinen järjes- tö. Käytännössä kyse on Onnettomuusutkin- takeskuksen oikeudesta jättää tutkimatta sen tutkittavaksi lain, Euroopan unionin lainsää- dännön tai Suomea sitovan kansainvälisen velvoitteen mukaan kuuluva onnettomuus tai vaaratilanne. Säännöksen taustalla ovat en-

nen kaikkea Euroopan unionin direktiivien säännökset, joiden mukaan tutkivasta valtiosta voidaan tai tulee sopia jäsenvaltioiden kesken.

E erityisesti meriliikenteessä voi merionnettomuusdirektiivin säännösten ja merionnettomuustutkintasäännösten määräysten johdosta syntyä tilanne, jossa tapahtuneen onnettomuuden tai vaaratilanteen on yhtäaikaisesti velvollinen tutkimaan yksi tai useampi valtio. Merionnettomuusdirektiivin mukaan useamman rinnakkaisen tutkinnan suorittaminen on kuitenkin poikkeuksellista. Direktiivi velvoittaa ilmoittamaan Euroopan unionin komissiolle syyt rinnakkaisten tutkintojen suorittamiselle. Suomen osalta tutkinnan suorittamista koskevista neuvotteluista muiden valtioiden tutkintaviranomaisten kanssa vastaisi 8 §:n 2 momentin mukaisesti Onnettomuustutkintakeskus.

Tutkinta voitaisiin jättää toimittamatta esimerkiksi silloin, jos tutkinnasta vastaisi toisen Euroopan unionin jäsenvaltion viranomainen, joka noudattaa tutkintaa koskevaa Euroopan unionin lainsäädäntöä. Harkittaessa tutkinnan toimittamatta jättämistä tilanteessa, jossa muu valtio tai kansainvälinen järjestö tutkii onnettomuuden tai vaaratilanteen, voitaisiin arvioida valtion tai järjestön valmiutta tutkinnan asianmukaiseen hoitamiseen. Olennaista olisi esimerkiksi noudatetaisiinko tutkinnassa Suomen tavoin turvallisuustutkinnasta annettuja kansainvälisiä velvoitteita, jotka on todettu edellä 2 §:n 1 momentissa. Harkinnassa merkityksellistä olisi myös se, että tutkinnan tarkoituksena olisi tämän lain 1 §:ää vastaavalla tavalla vain turvallisuuden edistäminen, ei oikeudellisten vastuukysymysten selvittäminen.

2 luku Tutkinnan organisointi

8 §. *Onnettomuustutkintakeskus.* Onnettomuustutkintakeskus olisi turvallisuustutkinnasta vastaava viranomainen Suomessa.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin Onnettomuustutkintakeskuksen asemasta. Euroopan unionin lainsäädännössä edellytetään tutkintaviranomaisen olevan pysyvä toimielin, joka on toiminnassaan itsenäinen ja puolueeton. Tämä todettaisiin laissa nimenomai-

sesti. Puolueettomuuden varmistamiseksi viranomainen toimisi vastaisuudessaakin oikeusministeriön hallinnonalalla, jolla ei ole hoidettavanaan tutkittavia toimialoja koskevia lupa- tai valvontatehtäviä. Keskus toimisi itsenäisenä hallintoviranomaisena, eikä oikeusministeriö voisi vaikuttaa keskuksen käytännössä suorittamaan tutkintatyöhön. Keskuksen toiminta rahoitetaan oikeusministeriön talousarviosta ja turvallisuustutkintaa koskevat säädökset kuuluvat oikeusministeriön esiteltäviksi.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin Onnettomuustutkintakeskuksen tehtävistä. Keskuksen päätehtävä on turvallisuustutkinnan suorittaminen 2 §:n 1—3 momentissa tarkoitettujen onnettomuuksien ja vaaratilanteiden johdosta. Turvallisuustutkinta tehtäisiin virkatyönä tai sitä varten asetetun yksittäisen tutkintaryhmän toimesta. Tutkintatehtävän lisäksi momentissa säädettäisiin keskuksen muista asiallisesti nykyistä vastaavista tehtävistä.

Momentin 1 kohdassa säädettäisiin Onnettomuustutkintakeskuksen yleisestä tutkintaa koskevasta ohjaus- ja valvontatehtävästä. Keskus huolehtii yleisellä tasolla jokaisen aloitetun turvallisuustutkinnan ohjauksesta, valvonnasta ja tiedottamisesta sekä vastaa yleisellä tasolla turvallisuustutkinnasta. Keskuksen tehtävänä on muun muassa päättää tutkinnan yleisistä linjoista ja tavoitteista sekä huolehtia tutkinnan riittävästä resurssista sekä siitä, että turvallisuustutkintaa tekevät virkamiehet ja ulkopuoliset tuntevat tutkintaa koskevat säädökset ja kansainvälisissä velvoitteissa asetetut määräykset sekä noudattavat yhdenmukaisia tutkintamenetelmiä.

Lisäksi momentissa säädettäisiin keskuksen tehtävistä kouluttaa tutkijoita (2 kohta) sekä pitää yllä valmiutta turvallisuustutkinnan käynnistämiseen (3 kohta). Käytännössä keskuksen virkamiehet vastaavat vuorollaan ympärivuorokautisesta puhelinpäivystyksestä, jonka aikana he vastaanottavat ilmoituksia onnettomuuksista ja vaaratilanteista sekä ryhtyvät tarvittaviin toimiin tutkinnan aloittamiseksi.

Momentin 4 kohdassa todettaisiin Onnettomuustutkintakeskuksen tehtäväksi kansainvälinen yhteistyö muiden tutkintaa tekevien ulkomaisten viranomaisten sekä ylikansallisis-

ten turvallisuusviranomaisten kanssa. Näitä ovat esimerkiksi Euroopan unionin ilmailu-, meri-, ja rautatieturvallisuudesta vastaavat virastot. Kansainvälisen yhteistyön puitteissa Onnettomuustutkintakeskus saa myös ajantasaisesti tietoa Suomea merkittävässä määrin koskevista onnettomuuksista sekä päättää ilmoitusten johdosta tutkinnan käynnistämisestä tai edustajan lähettämisestä osallistumaan toisen valtion johtamaan tutkintaeliimeen (12.2 §). Ehdotetussa 41 §:ssä säädettäisiin erikseen avun antamisesta toisen valtion tutkintaviranomaiselle.

Momentin 5 kohdan mukaan Onnettomuustutkintakeskuksen tehtävänä on antaa turvallisuutta koskevia suosituksia sekä seurata niiden toteutumista. Turvallisuussuositukset sisältyisivät nykyiseen tapaan tutkintaselotuksiin. Turvallisuussuositusten seuranta ehdotetaan vahvistettavaksi ja siitä säädettäisiin nykyistä tarkemmin 4 luvussa.

9 §. Onnettomuustutkintakeskuksen organisaatio. Pykälässä säädettäisiin Onnettomuustutkintakeskuksen organisaatiosta ja henkilöstöstä. Nykyisin asetuksessa oleva sääntely siirrettäisiin lain tasolle. Keskuksen organisaatioon ei ehdoteta muutoksia.

Keskuksella olisi valtioneuvoston nimittämä johtaja. Johtajan yleisistä tehtävistä säädettäisiin pykälän 2 momentissa. Lisäksi keskuksella olisi turvallisuustutkintaa tekeviä ja muita virkamiehiä sekä tarvittaessa muuta henkilöstöä. Nykyisin Onnettomuustutkintakeskuksessa on vakinaisia virkamiehiä 11 henkilöä, joista neljä on tutkinta-alansa johtavia tutkijoita. Hallinnollisia tehtäviä varten keskuksella on nykyisin hallintopäällikkö sekä kaksi muuta virkamiestä. Keskuksessa ei nykyisellään ole työsuhteista henkilökuntaa, jollaisen käyttö olisi kuitenkin lain mukaan mahdollista esimerkiksi keskuksen teknisluontoisempiin tehtäviin. Jäljempänä 11 §:ssä tarkoitetut Onnettomuustutkintakeskuksen asiantuntijat eivät olisi työ- tai virkasuhteesta keskuksen, vaan he tekevät tutkintaa sopimukseen ja toimeksiantoon perustuen keskuksen johdon ja valvonnan alaisina.

Pykälän 3 momentin mukaan keskuksella olisi työjärjestys, jossa määrättäisiin tarpeellisilta osin tarkemmin keskuksen organisaatiosta, hallinnosta ja toiminnan yleisestä järjes-

tämisestä. Työjärjestyksen vahvistaisi keskuksen johtaja. Työjärjestyksessä voitaisiin tarpeen mukaan määrätä esimerkiksi asioiden esittelemisestä tai keskuksen tutkintatoiminnan järjestämistä tutkinta-aloittain.

10 §. Erityiset kelpoisuusvaatimukset. Pykälässä säädettäisiin Onnettomuustutkintakeskuksen virkojen kelpoisuusvaatimuksista. Nykyisin asetuksessa oleva sääntely siirrettäisiin lain tasolle. Valtion virkamieslaissa (750/1994) säädettyjen yleisten kelpoisuusvaatimusten lisäksi johtajan ja turvallisuustutkintaa tekevän virkamiehen virkaan olisi nykyiseen tapaan tarpeen säätää erityisiä kelpoisuusvaatimuksia.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin johtajan viran kelpoisuusvaatimuksista, joihin ei esitetä muutoksia. Johtajalta vaadittavat kelpoisuusvaatimukset vastaavat yleensä valtiorahallinnon ylimmissä johtotehtävissä toimivien virkamiesten kelpoisuusvaatimuksia.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin turvallisuustutkintaa tekevän virkamiehen virkaan vaadittavista kelpoisuusvaatimuksista. Keskuksen on lain mukaan tutkittava hyvin erilaisia onnettomuuksia ja vaaratilanteita. Tästä johtuen laissa ei voida säätää kovinkaan tarkkoja edellytyksiä. Turvallisuustutkintaa tekevältä virkamiehen tehtävään ei ole mahdollista edellyttää tiettyä tutkintaa tai koulutusta, vaan tehtävään soveltuva koulutus voi vaihdella tarvittavan asiantuntemuksen mukaan. Onnettomuustutkintakeskuksen palveluksessa on tyypillisesti eri tutkittaviin liikennemuotoihin perehtyneitä henkilöitä, esimerkiksi liikennelentäjiä, veturinkuljettajia tai merikapteeneita. Olennaista on, että keskuksella on käytössään erilaista asiantuntemusta omaavia virkamiehiä. Nykyiseen tapaan turvallisuustutkijan viran hoitamiseksi merkityksellisintä olisi tehtävään sopiva taito ja kokemus.

11 §. Onnettomuustutkintakeskuksen asiantuntija. Pykälässä säädettäisiin Onnettomuustutkintakeskuksen mahdollisuudesta käyttää ulkopuolisia asiantuntijoita. Nykyisin asetuksessa oleva sääntely siirrettäisiin lain tasolle ja sääntelyä täsmennettäisiin. Vuosittain keskus käyttää apuna lähes sataa asiantuntijaa. Nykyistä käytäntöä ei ehdoteta muutettavaksi. Keskuksen tehtävänä olisi 8 §:n 2 momentin mukaisesti kouluttaa asiantuntijoita. Tällä

tarkoitettaisiin erityisesti turvallisuustutkin-
nan menetelmiä koskevaa koulutusta. Onnet-
tomuustutkintakeskuksen asiantuntijan käyt-
tämisen lisäksi keskus voi pyytää yksittäis-
kysymyksessä ulkopuoliselta taholta selvitys-
tä tai asiantuntijalausuntoa lain 24 §:n mu-
kaisesti.

Onnettomuustutkintakeskus tutkii lain mu-
kaan hyvin erilaisia onnettomuuksia ja vaara-
tilanteita eri elämänoilla. Onnettomuuksien
tutkinta edellyttää, että keskuksella on käy-
tettävissään paras mahdollinen asiantunte-
mus. Koska keskuksen vakinainen henkilöstö
on pieni, tutkintatehtävän asianmukaiseksi
suorittamiseksi on välttämätöntä käyttää
apuna ulkopuolisten asiantuntijatutkijoita.
Lisäksi ulkopuolisia asiantuntijoiden avulla
voidaan turvata riittävä ja monipuolinen asi-
antuntemus ja osaaminen sekä onnettomuu-
den tai vaaratilanteen alustavan tutkinnan
aloittaminen mahdollisimman pian onnetto-
muuden tapahduttua.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin Onnet-
tomuustutkintakeskuksen mahdollisuudesta
käyttää tutkinnan apuna ulkopuolista asian-
tuntijaa. Onnettomuustutkintakeskuksen asi-
antuntija määrättäisiin jokaista tutkintatehtä-
vään varten erikseen kirjallisesti (13.4 §).
Tutkintatyöhön määräämisen jälkeen asian-
tuntijalla olisi toimeksiantosuhde keskuks-
seen. Tämä tarkoittaisi sitä, että keskuksella
olisi tutkintatyön aikana valvontavastuu.
Asiantuntijalle maksettaisiin tutkinnassa teh-
dystä työstä palkkio, josta säädettäisiin
45 §:ssä. Onnettomuustutkintakeskuksen asi-
antuntijalle annettaisiin keskuksen henkilö-
kortti, josta säädetään erikseen 44 §:ssä.

Pykälän 2 momentin mukaan Onnetto-
muustutkintakeskuksen asiantuntijan kelpoi-
suuden tulisi vastata keskuksen virkamiestut-
kijoilta edellytettävää kelpoisuutta. Jäljem-
pänä ehdotetaan säädettäväksi, että asiantun-
tijoita koskisivat muutoinkin keskuksen vaki-
tuista tutkijahenkilökuntaa vastaavat vaati-
mukset. Erityisesti tulee kiinnittää huomiota
asiantuntijan puolueettomuuteen 14 §:n mu-
kaisesti.

**12 §. Valtion edustajan osallistuminen tut-
kintaan.** Suomessa tapahtuneella onnetto-
muudella tai vaaratilanteella voi olla merkit-
täviä liittymiä toiseen valtioon. Pykälän
1 momentissa säädettäisiin toisen valtion

mahdollisuudesta avustaa Suomen suoritta-
massa turvallisuustutkinnassa. Päätöksen val-
tion edustajan osallistumisesta tutkintaan te-
kisi Onnettomuustutkintakeskus.

Toisen valtion edustajan osallistumisesta
tutkintaan säädetään ilmailu-, meri- ja raide-
liikenteen osalta Euroopan unionin lainsää-
dännössä sekä ilmailun ja meriliikenteen
osalta määrätään lisäksi myös kansainvälisis-
sä sopimuksissa. Lisäksi pykälän mukaan
edustajan asettaminen olisi mahdollista muita
kuin näillä liikenteen aloilla tapahtuneita on-
nettomuuksia tai vaaratilanteita tutkittaessa,
jos Onnettomuustutkintakeskus katsoo sen
tarpeelliseksi ja edustajan lähettävä valtio
esittää tätä koskevan pyynnön. Toisen valtion
edustajan avustaminen tutkinnassa voisi olla
tarpeen esimerkiksi tutkittaessa suuronnet-
tomuutta, jossa on kuollut tai loukkaantunut
suuri joukko toisen valtion kansalaisia.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin vastaa-
vasti Onnettomuustutkintakeskuksen toimi-
vallasta ryhtyä toimenpiteisiin sen varmistam-
iseksi, että Suomen valtion edustaja voi
osallistua ulkomailla tapahtuvaan onnetto-
muustutkintaan. Edustajan lähettäminen olisi
keskuksen harkinnassa ja keskus nimeäisi
ehdokkaan Suomen edustajaksi. Edustajan
osallistuminen voisi olla tarpeen esimerkiksi
silloin, kun Suomi on 7 §:ssä tarkoitetulla ta-
valla sopinut toisen valtion kanssa tutkinta-
vastuun jakautumisesta tai jos tapahtunut on-
nettomuus tai vaaratilanne muutoin koskee
merkittävässä määrin Suomea. Oikeus edus-
tajan osallistumiseen määräytyisi Euroopan
unionin lainsäädännön ja Suomea sitovien
kansainvälisten velvoitteiden mukaan.

13 §. Tutkintaryhmä. Pykälässä säädettäi-
siin mahdollisuudesta asettaa tutkintaryhmä
yksittäisen tutkinnan suorittamista varten.
Nykyisestä tutkintalautakunta-käsitteestä
luovuttaisiin. Ruotsinkielisessä säädösteks-
tissä tutkintaryhmästä käytettäisiin edelleen
termiä undersökningskommission.

Tutkinnan suorittamisen tavasta ja laajuus-
desta päättäisi 17 §:n mukaan Onnettomuus-
tutkintakeskus. Tutkinta voitaisiin määrätä
yhden tai useamman keskuksen virkamies-
tutkijan tehtäväksi. Vaihtoehtoisesti tutkintaa
varten voitaisiin pykälän 1 momentin mu-
kaan asettaa tutkintaryhmä. Tutkinnan orga-
nisointitapaa valittaessa voitaisiin ottaa huo-

mioon onnettomuuden tai vaaratilanteen laajuus ja sen erityispiirteet. Tutkintaryhmän asettaminen olisi kuitenkin välttämätöntä, jos tutkinnassa olisi tarve käyttää apuna 11 §:ssä tarkoitettua Onnettomuustutkintakeskuksen asiantuntijaa.

Tutkintaryhmä asetettaisiin Onnettomuustutkintakeskuksen päätöksellä. Nykyisestä poiketen keskus asettaisi tutkintaryhmän tarvittaessa myös suuronnettomuuden tutkintaa varten ja valtioneuvostolla nykyisin oleva toimivalta lakkaisi tältä osin. Perusteluna muutokselle on, että tutkinnan organisointi edellyttää nopeaa päätöksentekoa. Lisäksi suuronnettomuuden tapahduttua tutkinnan aloittaminen olisi 2 §:n 1 momentin mukaan pakollista eikä Onnettomuustutkintakeskukselle jäisi harkintavaltaa asiassa. Tutkintaryhmän asettamistoimivalta keskuksella olisi käytännöllistä niissä tilanteissa, joissa onnettomuuden vakavuus selviää vasta tutkinnan edetessä. Lain 5 luvussa säädettäisiin kuitenkin valtioneuvoston toimivallasta päättää tutkinnan aloittamisesta ja tutkintaryhmän asettamisesta, kun kyse on 2 §:n 4 momentissa tarkoitettua poikkeuksellisen tapahtuman tutkinnasta.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin tutkintaryhmän kokoonpanosta. Nykyisin asetuksessa oleva sääntely siirrettäisiin lain tasolle ja sitä täsmennettäisiin. Tutkintaryhmän jäsenenä voisi olla Onnettomuustutkintakeskuksen tai muun viranomaisen palveluksessa oleva virkamies. Lisäksi tutkintaryhmän jäsenenä voisi olla tehtävään suostumuksensa antanut 11 §:ssä tarkoitettu Onnettomuustutkintakeskuksen asiantuntija. Tutkintaryhmän kokoonpano määräytyisi jokaisessa tutkittavassa onnettomuudessa ja vaaratilanteessa erikseen. Ryhmän asettamisessa voitaisiin ottaa huomioon tapahtuman laajuus ja sen erityispiirteet. Tutkintaryhmän kokoamisesta huolehtisi käytännössä keskus.

Pykälässä ei edellytetäisi, että tutkintaryhmän jäsenenä tulisi olla määrätyn koulutuksen saaneita henkilöitä tai tietyn viranomaisen edustajia. Säännöksen tarkoituksena on turvata nykyiseen tapaan se, että turvallisuustutkintaa tekemään voidaan saada parhaat käytettävissä olevat ja tutkinnan kohteeseen nähden puolueettomat asiantuntijat. Myös tutkintaryhmän jäsenten lukumäärä

määräytyisi tapauskohtaisesti. Lukumäärä jätettäisiin siten laissa nykyiseen tapaan avoimeksi. Tutkintalautakunnassa on tavallisimmin ollut 3—5 jäsentä.

Käytännön syistä olisi tarkoituksenmukaista, että yksi tutkintaryhmän jäsenistä toimisi tutkintaryhmän johtajana. Tutkintaryhmä voisi tutkinnan käytännön järjestämiseksi tarpeen mukaan päättää ryhmän sisäisestä tehtävänjaosta ja muista järjestäytymisseikoista, kuten esimerkiksi varapuheenjohtajan tai sihteerin nimeämisestä.

Pykälän 3 momenttiin otettaisiin säännös tutkintaryhmän kokoonpanon muuttamisesta. Asiasta ei ole nykyisin säännöstä laissa. Tutkintaryhmän kokoonpanon muuttaminen olisi ehdotuksen mukaan mahdollista silloin, kun se on välttämätöntä asiantuntevan, riippumattoman ja puolueettoman tutkinnan toimittamiseksi. Tämä tarkoittaa, että tutkintaryhmää voitaisiin esimerkiksi täydentää uusilla jäsenillä, jos tutkinnan aikana ilmenee uutta erityisasiantuntemusta vaativia kysymyksiä. Toisaalta tutkintaryhmän jäsen olisi myös mahdollista vapauttaa tehtävästään, jos jäsenen tutkintaan osallistumisen edellytyksissä tapahtuu muutoksia. Esimerkiksi myöhemmin voi tulla esiin seikkoja, joiden vuoksi voi olla tarpeellista arvioida uudelleen jäsenen puolueettomuutta tutkittavaan tapahtumaan tai osallisiin nähden.

Pykälän 4 momenttiin otettaisiin nimenomainen säännös siitä, että jokainen tutkintaryhmään suostumuksen antanut Onnettomuustutkintakeskuksen ulkopuolinen jäsen nimettäisiin tehtävään kirjallisesti. Tämä tapahtuisi nykykäytännön mukaisesti samassa päätöksessä, joka koskee tutkinnan aloittamista ja tutkintaryhmän asettamista.

14 §. Esteellisyys. Pykälässä säädettäisiin turvallisuustutkintaan osallistuvien henkilöiden esteellisyydestä. Turvallisuustutkintaa koskevassa Euroopan unionin lainsäädännössä ja kansainvälisissä sopimuksissa edellytetään, että tutkintaviranomaisella samoin kuin tutkintaa tekevillä henkilöillä ei ole sellaisia sidonnaisuuksia, jotka saattaisivat vaikuttaa tutkinnan luotettavuuteen.

Virkamiehen esteellisyydestä asian käsitelyssä säädetään yleisesti hallintolain (434/2003) 28 §:ssä. Turvallisuustutkintaa koskevassa laissa on osittain katsottu tarkoi-

tuksenmukaiseksi säilyttää omia erityissäännöksiä esteellisyydestä. Voimassa olevaan lakiin verrattuna lakiin ehdotetaan otettavaksi viittaus eräisiin hallintolaissa säädettyihin esteellisyysperusteisiin, minkä lisäksi ehdotetaan uudeksi esteellisyysperusteeksi viranomaisen edustajan esteellisyyttä (4 kohta). Lisäksi voimassa olevaan lakiin nähden uutta olisi, että pykälässä käytettäisiin hallintolain tapaan lähisukulaisen sijaan käsitettä läheinen.

Pykälän 1 momentin mukaan tutkintaa tekevän henkilön esteellisyyteen sovellettaisiin, mitä hallintolain 28 §:n 1 momentin 4—7 kohdassa säädetään virkamiehen esteellisyydestä asian käsittelyssä.

Mainitun 4 kohdan mukaisesti tutkintaan osallistuva henkilö olisi esteellinen, jos hän on palvelussuhteessa tai käsiteltävään asiaan liittyvässä toimeksiantosuhteessa asianosaiseen tai siihen, jolle asian ratkaisusta on odotettavissa erityistä hyötyä tai vahinkoa. Asiasta ei ole nimenomaista säännöstä nykyisessä onnettomuustutkintalaissa. Käytännössä tämä on kuitenkin ollut yksi yleisimmistä syistä, joka on vaikuttanut henkilön edellytyksiin toimia onnettomuuden tai vaaratilanteen tutkinnassa. Turvallisuustutkinnassa tarvittava asiantuntemus karttuu useimmiten paitsi henkilön koulutuksen myös erityisesti työkokemuksen kautta. Onnettomuuden tai vaaratilanteen tutkinnassa ei kuitenkaan voi toimia henkilö, jolla on palvelussuhteen tai muun siihen verrattavan toimeksiantosuhteen vuoksi sidonnaisuus julkiseen tai yksityiseen yhteisöön, joka on jollain tavalla osallinen onnettomuudessa tai vaaratilanteessa. Asianosaisella tarkoitettaisiin tässä yhteydessä muun lisäksi onnettomuuteen osallista, kuten liikennöitsijää tai onnettomuudessa vaurioituneen infrastruktuurin haltijaa. Käytännössä eri liikennemuotoja koskevien onnettomuuksien tai vaaratilanteiden tutkintaan ei siten voi osallistua esimerkiksi liikennevälineen omistajaan, valmistajaan tai infrastruktuurin haltijaan työ- tai virkasuhteessa oleva henkilö.

Hallintolain 28 §:n 1 momentin 5 kohdan mukaan tutkintaan osallistuva olisi esteellinen, jos hän tai hänen läheisensä on hallituksen, hallintoneuvoston tai niihin rinnastettavan toimielimen jäsenenä taikka toimitusjoh-

tajana tai sitä vastaavassa asemassa sellaisessa yhteisössä, säätiössä, valtion liikelaitoksessa tai laitoksessa, joka on asianosainen tai jolle asian ratkaisusta on odotettavissa erityistä hyötyä tai vahinkoa. Asiasta ei ole säännöstä nykyisessä onnettomuustutkintalaissa. Näihin henkilöihin ei voitaisi soveltaa hallintolain 28 §:n 1 momentin 4 kohtaa, koska he eivät ole työsopimus oikeudellisesti palvelussuhteessa. Henkilö olisi esteellinen osallistumaan turvallisuustutkintaan, jos hän olisi tällaisessa asemassa onnettomuuteen tai vaaratilanteeseen osalliseen taikka siihen, jolle asian ratkaisusta voi olla odotettavissa hyötyä tai vahinkoa. Esteellinen tutkintaan olisi siten esimerkiksi onnettomuuteen tai vaaratilanteeseen osallisen liikennevälineen omistaja-, valmistaja- tai infrastruktuurin haltijayrityksen toimitusjohtaja ja hallituksen jäsen.

Hallintolain 28 §:n 1 momentin 6 kohdassa säädetään mainitun 1 momentin 4 kohtaa vastaavalla tavalla viranomaisen edustajan esteellisyydestä tutkintaryhmän jäseneksi. Asiasta ei ole säännöstä nykyisessä onnettomuustutkintalaissa. Kohdan mukaan esteellinen olisi henkilö, joka itse tai jonka läheinen kuuluu viraston tai laitoksen johtokuntaan tai siihen rinnastettavaan toimielimeen ja kysymys on asiasta, joka liittyy tämän viraston tai laitoksen ohjaukseen tai valvontaan. Turvallisuustutkinnassa on usein mukana eri viranomaisten edustajia, ja esimerkiksi puolustusvoimien toiminnassa tapahtuneiden onnettomuuksien ja vaaratilanteen tutkintaan on välttämätöntä saada avuksi puolustusvoimien henkilökuntaa. Esteellisyysperustetta täydentäisi lisäksi turvallisuustutkintalain esteellisyyssäännökseen ehdotettu uusi säännös virkamiehen palvelussuhde-esteellisyydestä (4 kohta).

Pykälän 1 momentissa viitattaisiin lisäksi hallintolain 28 §:n 1 momentin 7 kohtaan, jossa säädetään yleislausekkeenomaisesta esteellisyysperusteesta. Vastaava säännös sisältyy voimassa olevan onnettomuustutkintalain esteellisyyssäännökseen. Henkilö voisi olla esteellinen osallistumaan tutkintaan, jos luottamus hänen puolueettomuuteensa jostain erityisestä muusta syystä vaarantuu. Yleislausekkeen keskeiseksi merkitykseksi on muodostunut sen arvioiminen, miltä tutkin-

nassa mukana olevan henkilön toiminta näyttää ulospäin. Olennaista on, ettei yleinen luottamus tutkintaan saa vaarantua. Esteellisyys voisi aiheutua hyvin erilaisista syistä. Käytännössä esimerkiksi ilmailussa tutkintaan ei ole katsottu voivan osallistua aiemmin kyseisen lentäjän tarkastuslentäjänä toiminut henkilö tai onnettomuudessa osallisena olleen aluksen ohjaajan kouluttaja. Joskus myös aktiivisen toiminnan alan edunvalvontatehtävissä on katsottu muodostaneen esteellisuuden tutkintaan osallistumiselle.

Hallintolain viitattujen esteellisyysperusteiden lisäksi tutkintaa tekevä henkilö olisi ehdotetun 1 momentin 1 kohdan mukaan esteellinen, jos hän itse tai hänen läheisensä on ollut osallisena tapahtuneessa onnettomuudessa tai vaaratilanteessa tai jos hänen läheisensä on saanut tapahtumassa surmansa. Säännös vastaisi voimassa olevaa lakia. Vahingolla tarkoitettaisiin sekä henkilö- ja esinevahinkoja että taloudellista vahinkoa. Esinevahingot voisivat kohdistua onnettomuuden tai vaaratilanteen aiheuttaneeseen laitteeseen ja muuhun onnettomuudessa vaurioituneeseen omaisuuteen.

Momentin 2 kohdan mukaan henkilö olisi esteellinen, jos hän tai hänen läheisensä voisi joutua vastuuseen onnettomuudesta tai vaaratilanteesta taikka siitä aiheutuneesta vahingosta. Säännös vastaisi voimassa olevaa lakia. Säännöksen soveltamisen kannalta ei ole merkitystä sillä, mihin vastuu perustuisi. Onnettomuus tai vaaratilanne on voinut aiheutua tapaturmasta, tahallisesta tai tuottamuksellisesta teosta taikka laiminlyönnistä.

Momentin 3 kohdan mukaan tutkintaan osallistuva henkilö olisi esteellinen, jos tutkinnasta tai sen tuloksista voisi olla odotettavissa hyötyä tai vahinkoa hänelle tai läheiselleen. Yleensä kyse olisi taloudellisesta hyödystä tai vahingosta. Tällaisessa asemassa ovat muiden muassa onnettomuuden tai vaaratilanteen aiheuttaneen tai siinä tuhoutuneen koneen tai laitteen valmistaja, maahantuojat ja myyjä samoin kuin henkilö, joka omistaa huomattavan osuuden onnettomuuteen tai vaaratilanteeseen liittyvien yritysten osakkeista. Hyötyä tai vahinkoa voisi aiheutua myös sille, jonka tehtävänä on huolehtia asiaan liittyvistä turvallisuusseikoista tai sille, jonka toiminta tai tehtävät voisivat tulla tut-

kinnassa tarkasteltaviksi. Säännöstä ehdotetaan muutettavaksi siten, ettei hyödyn tai vahingon tarvitsisi jatkossa olla luonteeltaan erityistä vaan vähäisemminkin hyödyn, vahingon tai edun voitaisiin katsoa vaarantavan tutkintaan osallistuvan puolueettomuuden.

Momentin 4 kohdan mukaan osallistuva henkilö olisi esteellinen, jos hän tai hänen läheisensä on palvelussuhteessa sellaiseen virastoon tai laitokseen, jonka toiminta voi tulla tutkittavaksi onnettomuuden johdosta tehtävässä turvallisuustutkinnassa. Turvallisuustutkinnassa on usein mukana eri viranomaisien edustajia, ja esimerkiksi puolustusvoimien toiminnassa tapahtuneiden onnettomuuksien ja vaaratilanteen tutkintaan on välttämättömää saada avuksi puolustusvoimien henkilökuntaa. Palvelussuhde-esteellisyys ei tarkoittaisi sitä, että tutkintaryhmän jäsenenä ei voisi lainkaan toimia puolustusvoimiin tai muuhun valtion viranomaiseen virkasuhteessa oleva henkilö. Muutoinkaan valtio ei ole työnantajana rinnastettavissa muihin työnantajiin siten, että tällainen palvelussuhde aiheuttaisi automaattisesti esteellisuuden. Valtion työnantaja-asema ei synnytä sellaista lojaalisuutta valtiota kohtaan, että olisi perusteltua syytä pelätä sen vaikuttavan tutkintaan osallistuvan puolueettomuuteen. Eri asia on se, että tällaisen palvelussuhteen ollessa kysymyksessä henkilön esteellisyyttä on tarpeen tarkastella aina myös muiden esteellisyysperusteiden ja hallintolain 28 §:n 1 momentin 7 kohdan mukaisen yleislausekkeenomaisen esteellisuuden kannalta.

Pääsääntöisesti henkilö ei enää olisi esteellinen 4 kohdan tai hallintolain 28 §:n 1 momentin 4 kohdan perusteella, jos palvelussuhde olisi päättynyt esimerkiksi työpaikan vaihtamisen tai eläkkeelle siirtymisen johdosta. Esteellisyys tulee kuitenkin arvioida jokaisessa yksittäisissä tilanteissa erikseen ja erityisesti hallintolain 28 §:n 1 momentin 7 kohdan yleisesteellisuuden kannalta. Käytännössä henkilö on palvelussuhteen päättymisen jälkeenkin katsottu esteelliseksi, kun onnettomuuden tai vaaratilanteen tutkinnassa on esimerkiksi ollut tarpeen arvioida kyseisen henkilön työsuhteen aikana laatimia turvallisuusohjeita, jotka ovat olleet voimassa onnettomuushetkellä.

Pykälän 2 momenttiin otettaisiin viittaus hallintolain esteellisyysäännöksen 2 momenttiin, jossa on määritelty, mitä läheisellä tarkoitetaan. Lisäksi esteellisyyden vaikutuksesta olisi voimassa, mitä hallintolaissa säädetään.

15 §. Virkavastuu. Turvallisuustutkintaan osallistuvan Onnettomuustutkintakeskuksen virkamiehen ja muun tutkintaan osallistuvan virkamiehen virkavastuusta säädetään muussa lainsäädännössä. Lakiin on kuitenkin tarpeen ottaa säännös siitä, että vastaavia virkavastuuta koskevia säännöksiä sovellettaisiin myös 11 §:ssä tarkoitettuun Onnettomuustutkintakeskuksen asiantuntijaan ja 12 §:ssä tarkoitettuun valtion edustajaan näiden toimiesä tämän lain mukaisissa tehtävissä.

Lisäksi asiantuntijan tulisi noudattaa kaikkia toimintaa koskevia hallinnon yleislakeja, kuten hallintolakia, julkisuuslakia ja kielilakia (423/2003). Tästä ei kuitenkaan ehdoteta otettavaksi lakin erityistä säännöstä.

3 luku Tutkinta

16 §. Ilmoitusvelvollisuus. Pykälässä säädettäisiin tapahtunutta onnettomuutta tai vaaratilannetta koskevasta ilmoitusvelvollisuudesta. Nykyisin asetuksessa oleva sääntely siirrettäisiin lain tasolle ja sääntelyä täsmennettäisiin.

Pykälän 1 momentin mukaan velvollisuus ilmoittaa onnettomuudesta tai vaaratilanteesta Onnettomuustutkintakeskukselle koskisi ensinnäkin onnettomuus- tai vaaratilannepaikalla saapuneita pelastustoimiin osallistuvia viranomaisia. Useimmiten kyse on poliisista tai pelastusviranomaisesta, mutta ilmoitusvastuu koskisi myös muuta pelastustoimiin osallistuvaa viranomaista, joka on onnettomuuspaikalla. Viranomaisen edustaja arvioisi, onko tapahtuma sellainen, josta tulisi lain soveltamisala huomioiden tehdä turvallisuustutkinta. Keskus päättäisi kuitenkin itsenäisesti ja ilmoituksen tehneen viranomaisen arviosta riippumatta sen, päätetäänkö tutkinta aloittaa. Tutkinnan aloittamista koskevasta päätöksenteosta säädettäisiin 17 §:ssä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin muiden viranomaisten ja eräiden yksityisten 1 momentin mukaista ilmoitusvelvollisuutta vastaavasta ilmoitusvelvollisuudesta. Velvollisuus

ilmoittaa onnettomuudesta tai vaaratilanteesta Onnettomuustutkintakeskukselle koskisi erityisesti eri alojen turvallisuus- ja valvontaviranomaisia. Laissa mainittaisiin nimenomaisesti Liikenteen turvallisuusvirasto (kohta 1), Liikennevirasto (kohta 2) sekä aluehallintovirastot (kohta 3). Momentin 4 kohdan mukaan ilmoitusvelvollisuus olisi myös muulla turvallisuutta valvovalla viranomaisella sen oman toimialan osalta. Ilmoitusvelvollisuus olisi esimerkiksi säteilyturvakeskuksella tapahtumasta, joka voisi tulla tutkittavaksi turvallisuustutkintalain perusteella.

Lisäksi 2 momentin 5 kohdan mukaan ilmoitusvelvollisuus onnettomuudesta ja vaaratilanteesta olisi yksityisellä tai julkisella toimijalla, jos se on vastaanottanut ilmoituksen onnettomuudesta tai vaaratilanteesta taikka vastaanottanut muun vastaavan hätäilmoituksen. Tällaisella ilmoituksella tarkoitettaisiin toimijalle lain tai määräyksen nojalla toimitettavaa virallista ilmoitusta. Momentin 6 kohdan mukaan ilmoitusvelvollisuus olisi myös sellaisella yksityisellä tai julkisella oikeushenkilöllä, joka on osallinen ilmailu-, meri- tai rautatieliikenteessä tapahtuneeseen onnettomuuteen tai vaaratilanteeseen. Ilmoitusvelvollisuus olisi siten näillä aloilla toimivilla liikennöintiyrityksillä. Samoin ilmoitusvelvollisuus olisi näillä liikennöintialoilla toimivilla sellaisilla yksityisillä oikeushenkilöillä, jotka ilmeisesti kärsivät vahinkoa onnettomuuden johdosta. Tällä tarkoitetaan esimerkiksi satamaoperaattoreita tai infrastruktuurin haltijaa. Säännöksellä pantaisiin myös täytäntöön merionnettomuusdirektiivin ilmoitusvelvollisuutta koskeva artikla.

Pykälän mukaan yksityishenkilöllä ei olisi velvollisuutta ilmoittaa havaitsemastaan onnettomuudesta tai vaaratilanteesta Onnettomuustutkintakeskukselle. Sen sijaan yksityishenkilölläkin on velvollisuus tehdä tällaisesta tilanteesta hätäilmoitus hätäkeskuslaitokselle (pelastuslain 28 §).

Pykälän 3 momenttiin ehdotetaan otettavaksi uusi säännös tuomioistuimen velvollisuudesta tehdä ilmoitus Onnettomuustutkintakeskukselle, jos se on saanut tiedon meriselityksen antamisesta. Vastaava velvoitetta ei säädetä voimassa olevassa laissa tai meri-

laissa. Ilmoituksen välittäminen olisi tärkeää, jotta keskus saa tarvittavat tiedot merenkulussa tapahtuneista onnettomuuksista ja vaaratilanteista. Merilain mukaan meriselitystä ei tarvitse antaa, jos tapahtuma tutkitaan onnettomuustutkintalain (jatkossa turvallisuustutkintalain, ks. kuudes lakiehdotus) mukaisesti (merilaki 18:15).

Ehdotuksen mukaan Onnettomuustutkintakeskus voisi osallistua meriselitystä koskevaan istuntoon, jonka perusteella voidaan saada tarpeellista tietoa siitä, onko tapahtumasta aloitettava myös turvallisuustutkinta. Keskuksen edustajalla olisi myös oikeus esittää istunnossa kysymyksiä esimerkiksi tilaisuudessa kuultaville henkilöille. Merilain 18 luvun 11 §:n mukaan keskuksella on eräiden muiden nimettyjen viranomaisten ohella oikeus olla läsnä meriselitystä koskevassa istunnossa silloinkin, kun istunto on päätetty järjestää osittain tai kokonaan suljettujen ovien takana.

17 §. Tutkinnan aloittaminen. Pykälässä säädettäisiin tutkinnan aloittamisesta. Pykälän 1 momentti vastaisi nykyistä käytäntöä. Onnettomuustutkintakeskus tekee päätöksen, kun se päättää aloittaa sen tietoon tulleen onnettomuuden tai vaaratilanteen tutkinnan. Alustaviin tutkintatoimiin voidaan ryhtyä jo ennen muodollista päätöstä. Tällaisesta tutkinnasta säädettäisiin 18 §:ssä.

Onnettomuustutkintakeskuksen päätöksessä todettaisiin tutkinnasta vastaavat tutkijat. Jos tutkintaa varten olisi tarve asettaa tutkintaryhmä, se tehtäisiin samassa päätöksessä. Samoin päätöksessä voitaisiin päättää tutkinnan laajuudesta määrittelemällä tutkinta esimerkiksi keskuksen käyttämän luokituksen mukaan. Toisaalta esimerkiksi ulkomailla tapahtuneen onnettomuuden tai vaaratilanteen osalta päätöksessä voitaisiin todeta 6 §:n 3 momentin mukaisesti, mitkä seikat tapahtuman johdosta voivat tulla tutkittaviksi. Tutkinnan suorittava tutkintaryhmä määrittäisi kuitenkin itse sen, mitä käytännön tutkintatoimia tutkinta edellyttää.

Jos katsotaan, ettei tutkintaa ole tarpeen aloittaa, ei asiasta tarvitsisi tehdä erillistä päätöstä. Merionnettomuusdirektiivin mukaan tutkintaviranomaisen on kuitenkin ilmoitettava Euroopan unionin komissiolle, jos tutkintaa ei päätettäisi aloittaa 2 §:n 1 mo-

mentin 4 kohdassa tarkoitetun merionnettomuuden johdosta. Tästä ei ehdoteta lakiin otettavaksi säännöstä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin harkintakriteereistä, joiden perusteella päätettäisiin tutkinnan aloittamisesta 2 §:n 2 momentin mukaisen onnettomuuden tai vaaratilanteen johdosta sekä harkittaessa mainitun pykälän 3 momentissa tarkoitetun teematutkinnan aloittamista. Muun onnettomuuden tai vaaratilanteen tutkinnan ja teematutkinnan aloittamista harkittaessa arvioitaisiin ensisijassa, onko tutkinta tarpeen lain 1 §:ssä säädetyn tarkoituksen kannalta. Olennaista olisi erityisesti, onko tutkinnasta saatavissa merkittävää tietoa yleisen turvallisuuden lisäämisen tai onnettomuuksien, vaaratilanteiden ja vahinkojen ennalta ehkäisemiseksi. Momentissa säädettäisiin täsmällisemmin myös eräistä muista harkinnassa huomioon otettavista seikoista.

Momentin 1 kohdan mukaan harkinnassa otettaisiin huomioon onnettomuuden tai vaaratilanteen vakavuus ja laatu. Joskus vaaratilanteen tutkiminen voi olla yhtä tärkeää kuin tapahtuneen onnettomuuden selvittäminen. Tapahtuman muuttuminen esimerkiksi suuronnettomuudeksi on voinut johtua satunnaisesta seikasta. Arvioinnissa voitaisiin ottaa huomioon myös esimerkiksi onnettomuuden tai vaaratilanteen kansainväliset liittymät ja vaikutukset turvallisuuteen koko Euroopan unionissa.

Momentin 2 kohdan mukaan merkitystä olisi myös sillä, onko onnettomuudella tai vaaratilanteella sellaisia piirteitä, jotka toistuvat tai voivat toistua muissakin onnettomuuksissa. Teematutkinnan erityispiirteensä on useimmiten se, että jollakin alalla on havaittu toistuvia ongelmia tai turvallisuuspuutteita.

Momentin 3 kohdan perusteella myös valvontaviranomaisen ja asiaan osallisten aloite onnettomuuden tai vaaratilanteen tutkinnasta olisi yksi huomioitava seikka tutkintaa aloittamista harkittaessa. Rautatieturvallisuudirektiivin mukaan merkitystä voisi olla esimerkiksi liikennöintiyrityksen tai infrastruktuurin haltijan taikka toisen jäsenvaltion esittämällä pyynnöllä. Tutkinnan aloittaminen olisi tällöinkin Onnettomuustutkintakeskuksen harkinnassa.

Momentin 4 kohdan mukaan tutkinnan aloittamista harkittaessa otettaisiin huomioon se, onko tutkinnassa saatavissa merkityksellistä turvallisuustietoa. Tämä liittyisi olennaisesti siihen, että tutkinnan tarkoituksena tulee olla yleisen turvallisuuden parantaminen. Momentin 5 kohdan mukaan olisi huomiotava, onko onnettomuus tai vaaratilanne aiheuttanut useaan henkilöön kohdistuneen vaaran.

Momentin 6 kohdan mukaan onnettomuuden tai vaaratilanteen tutkinnan aloittamista harkittaessa otettaisiin huomioon se, tutkiiko jokin toinen viranomainen tai yksityinen toimija tapahtuman. Esimerkiksi eräät valvontaviranomaiset tekevät Onnettomuustutkintakeskuksen kanssa rinnakkaista tutkintaa. Pienempien onnettomuuksien ja vaaratilanteiden osalta tämä voi olla riittävä tutkinta, jolloin keskus voisi jättää onnettomuuden tai vaaratilanteen tutkimatta.

Pykälän 3 momenttiin ehdotetaan otettavaksi erityissäännös merionnettomuuksia koskevasta turvallisuustutkinnan aloitusvelvollisuudesta. Säännös perustuu merionnettomuusdirektiivin säännökseen tutkinnan aloittamisvastuun määräytymisestä, jolla pyritään turvaamaan mahdollisimman nopea tutkinnan aloittaminen.

Suomen aluevesillä tapahtuneen merionnettomuuden ja -vaaratilanteen tutkinnan aloitetaan aina Suomi. Lisäksi direktiivin mukaan esimerkiksi Suomesta Viroon matkalla olleen suurnopeusmatkustaja-aluksen onnettomuuden ja vaaratilanteen tutkinnan aloittaisi Suomi, koska alus on viimeksi käynyt Suomessa. Aluksen lippuvaltiolla ei olisi merkitystä tutkinnan aloittamisvelvollisuuden määräytymisessä. Varsinaisen tutkinnan toimitamisvastuu merionnettomuuden johdosta määräytyisi 6 §:n eli merionnettomuusdirektiivin tai IMO:n merionnettomuustutkintäsäännöstön mukaisesti. Tutkinnan aloittaneella valtiolla on direktiivin mukaan velvollisuus antaa kaikki tutkinnassa kerätty materiaali tutkinnan kokonaisuudessaan suorittavan valtion tutkintaviranomaiselle, jos se ei itse tee varsinaista turvallisuustutkintaa asiassa.

18 §. Alustava tutkinta. Turvallisuustutkinnan nopea käynnistäminen mahdollisimman pian onnettomuuden tai vaaratilanteen jäl-

keen on tärkeää tutkintaedellytysten turvaamiseksi. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin mahdollisuudesta aloittaa tutkinta jo ennen varsinaisen tutkinnan aloittamista koskevan päätöksen tekemistä (17 §). Käytännössä turvallisuustutkinnan päivystäjä ja asianomaisen tutkintahaaran tutkijavirkamies arvioivat ilmoituksen saatuaan ja lisätietoja hankittuaan, onko ilmoitettu onnettomuus tai vaaratilanne sellainen, että tutkinta tämän lain mukaan saattaisi olla mahdollinen. Onnettomuuspaikalle voidaan lähettää tutkija alustavaa tutkintaa varten.

Tutkinnan varhaista aloittamista korostetaan Suomea sitovissa kansainvälisissä velvoitteissa. Rautatieturvallisuudirektiivin mukaan tutkinnan aloittaminen tulisi tapahtua viikon kuluessa onnettomuusilmoituksen vastaanottamisesta. Merionnettomuusdirektiivissä vastaava tutkinnan aloittamisaika on kaksi kuukautta onnettomuuden tai vaaratilanteen tapahtumisesta. Alustavan tutkinnan aloittamista koskeva säännös mahdollistaisi sen, että Onnettomuustutkintakeskus voi ryhtyä toimiin välittömästi tapahtuman jälkeen ja direktiivin edellyttämässä ajassa jo ennen mahdollisen tutkintapäätöksen tekemistä.

Onnettomuuspaikalle lähetetty tutkija voisi olla Onnettomuustutkintakeskuksen virkamies. Keskus voisi määrätä paikalle myös 11 §:ssä tarkoitetun Onnettomuustutkintakeskuksen asiantuntijan. Tämä mahdollisuus on tärkeä tutkinnan nopean käynnistämisen vuoksi. Keskus voisi lähettää onnettomuuspaikalle sen lähellä asuvan tai olevan keskuksen asiantuntijan. Lisäksi tietyn keskuksen asiantuntijan lähettäminen paikalle voi olla tärkeää tapahtuneen onnettomuuden tai vaaratilanteen laadun vuoksi.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin keskuksen tällaisessa tilanteessa paikalle lähettämän Onnettomuustutkintakeskuksen asiantuntijan toimivaltuuksista alustavan tutkinnan aikana. Säännös vastaisi nykykäytäntöä. Onnettomuustutkintakeskuksen asiantuntija voisi tutkinnan turvaamiseksi antaa 19 §:n mukaisia kieltoja ja määräyksiä, saada 20 §:ssä tarkoitettuja tietoja, päästä 22 §:ssä tarkoitettuihin tiloihin ja ottaa haltuun esineitä ja asiakirjoja sekä kuulla henkilöitä 23 §:n mukaisesti. Yksityisen henkilön toimivaltuudet olisivat siten rajattu vain niihin tutkintatoi-

miin, jotka ovat välttämättömiä tutkinnan alkuvaiheessa. Tarkoitus olisi, että keskus tekee mahdollisimman pian onnettomuuden tai vaaratilanteen tapahduttua päätöksen tutkinnan aloittamisesta 17 §:n mukaisesti, jolloin alustava tutkinta jäisi kestoiltaan lyhyeksi.

Onnettomuustutkintakeskuksesta riippumattomista syistä voi tieto tapahtuneesta onnettomuudesta tai vaaratilanteesta tulla keskukselle vasta pitkänkin ajan päästä tapahtumasta. Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että tällaisessa tilanteessa turvallisuustutkinnan jo aloittaneen muun viranomaisen tai yksityisen toimijan tulisi luovuttaa kertynyt tutkinta-aineisto keskuksen käyttöön. Säännös vastaisi voimassa olevaa asetuksen säännöstä. Esimerkiksi rekan ojaanajo voi alustavan tutkinnan aikana osoittautua suuronnettomuuden vaaratilanteeksi, jolloin keskuksen olisi mahdollista saada kertynyt tutkinta-aineisto tutkinnan jo aloittaneelta tieliikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnalta.

19 §. Tutkintaedellytysten turvaaminen. Pykälässä säädettäisiin onnettomuuspaikalla tapahtuvista tutkinnan turvaamistoimista. Pykälän 1 momentti vastaisi asiallisesti voimassa olevaa lakia. Momentin mukaan Onnettomuustutkintakeskuksen onnettomuuspaikalle lähetetyllä virkamiehellä tai keskuksen asettaman tutkintaryhmän jäsenellä olisi oikeus päästä tapahtumapaikalle sekä tehdä siellä tutkimuksia. Tällaisesta henkilöstä käytettäisiin laissa käsitettä tutkintaa tekevä. Tutkimukset voisivat koskea onnettomuuspaikan maastoa, onnettomuudessa tai vaaratilanteessa vahingoittuneita laitteita, koneita ja rakenteita, esimerkiksi paikalla olevia opastinlaitteita. Samoin tarvittava dokumentointi ja tutkimukset voitaisiin tehdä paikalla oleville esineille ja asiakirjoille. Erikseen säädettäisiin oikeudesta ottaa haltuun ja tarkastaa esineitä ja asiakirjoja tutkinnan aikana (22 §).

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin Onnettomuustutkintakeskuksen ja tutkintaryhmän johtajan mahdollisuudesta määrätä onnettomuuspaikka eristettäväksi sekä kieltää vainajien siirtäminen. Määräyksen täytäntöönpanossa pyydetäisiin tarpeen mukaan virkapuoli poliisilta 42 §:n mukaisesti. Määräys voi olla tarpeen tutkinta-aineiston suojaamiseksi ja tutkinnan häiriöttömän kulun varmis-

tamiseksi. Säännöksellä voitaisiin rajoittaa esimerkiksi yleisön läsnäoloa onnettomuuspaikalla tutkinnan kestäessä.

Pykälän 3 momentin mukaan voidaan tutkintaedellytysten turvaamiseksi estää onnettomuuspaikalla olevan aineiston siirtäminen ja hävittäminen tarvittavien tutkintatoimien ajaksi. Kiellon antaisi Onnettomuustutkintakeskus tai tutkintaryhmän johtaja. Määräyksellä ei saa estää tai haitata tarvittavia pelastustoimia. Määräystä annettaessa tulisi luonnollisesti ottaa huomioon myös esimerkiksi valvontaviranomaisten tarpeet kohtuullisen ajan kuluessa tarkastaa onnettomuudessa tai vaaratilanteessa mukana ollut laite, kone tai paikka. Momentissa säädettäisiin lisäksi, että keskuksen ja tutkintaryhmän johtajan tulisi huolehtia, että onnettomuuden tai vaaratilanteen tutkinnan kannalta merkityksellinen aineisto luetteloidaisiin. Säännös perustuu merionnettomuusdirektiivin säännöksiin.

Pykälän 2 ja 3 momentissa tarkoitettut määräykset ja kiellot ovat Onnettomuustutkintakeskuksen tai tutkintaryhmän johtajan tekemiä tosiasiallisia hallintotoimia, jotka tehdään onnettomuuden tai vaaratilanteen tapahduttua tutkintaedellytysten turvaamiseksi. Niihin ei siten voisi hakea muutosta. Asianosaisten oikeusturva pyrittäisiin takaamaan säätämällä määräyksen kestosta. Pykälän 4 momentin mukaan onnettomuuspaikan eristämistä koskeva määräys tai esineen siirtämistä koskeva kieltä tulisi peruuttaa mahdollisimman pian. Määräys tai kieltä voisi olla voimassa vain niin kauan, kun se on välttämätöntä tutkinnan vuoksi.

20 §. Tiedonsaantioikeus. Tutkinnan tarkoituksen turvaamiseksi on välttämätöntä, että turvallisuustutkintaa varten voidaan saada käyttöön tietoja mahdollisimman laajasti. Turvallisuustutkijoiden laajaa tiedonsaantioikeutta edellytetään myös Suomea sitovissa kansainvälisissä sopimuksissa sekä Euroopan unionin lainsäädännössä. Tiedonsaantioikeus koskisi oikeutta saada tietoja suomalaiselta viranomaiselta ja yksityiseltä toimijalta, kuten erilaisilta yhteisöiltä ja yrityksiltä. Oikeudesta saada tietoja muun valtion viranomaiselta tai ulkomaiselta yritykseltä tai yksityishenkilöltä määräytyisi kyseisen maan lainsäädännön mukaan.

Tutkinnassa voi olla tarve saada paitsi julkisia myös salassa pidettäviä tietoja. Oikeudesta saada tietoja tutkinnan toimittamiseksi viranomaisilta ja muilta julkista tehtävää hoitavilta salassapitosäännösten estämättä säädettäisiin pykälän 1 momentissa. Tiedonsaantioikeus säilyisi nykyisen laajuisena, mutta säännöstä täsmennettäisiin. Tutkinnassa käytettäisiin osittain muiden viranomaisten jo keräämää tietoa. Tiedonsaantioikeus tarkoittaisi sekä oikeutta tutustua että saada haltuun erilaisia asiakirjoja. Toisaalta tieto voisi olla myös muussa muodossa. Julkisuuslain 5 §:n mukaisesti asiakirjalla tarkoitettaisiin myös sähköisiä asiakirjoja. Kaikilla tutkintaan osallistuvilla on julkisuuslain 23 §:n mukaan vaitiolovelvollisuus salassa pidettävien tietojen osalta. Pykälän 1 momentin mukaan viranomaisilta saatavat tiedot olisi saatavissa maksutta.

Momentin 1 kohdan mukaan tutkintaa tekevillä tutkijoilla olisi oikeus saada tarpeelliset tiedot poliisi- ja esitutkintatutkinnan aineistosta sekä onnettomuudessa menehtyneiden kuolemansyyn selvityksestä. Poliisi- ja esitutkinnan aineiston käyttö voisi olla tarpeen, jotta voidaan välttyä päällekkäiseltä työltä esimerkiksi onnettomuuspaikan tutkinnassa.

Momentin 2 kohdan mukaan tutkijoilla olisi oikeus saada tarpeelliset tiedot eräiden viranomaisten toimista tapahtuman yhteydessä sekä niiden varautumisesta onnettomuuksiin ja vaaratilanteisiin. Useimmiten tällaisia tietoja olisi tarpeen saada poliisilta, pelastusviranomaiselta, hätäkeskuslaitokselta ja terveydenhuoltoviranomaiselta, mutta onnettomuudesta ja vaaratilanteesta riippuen tietoja voitaisiin pyytää myös muulta viranomaiselta.

Momentin 3 kohdassa säädettäisiin oikeudesta saada välttämättömiä tietoja tallenninlaitteista. Tiedonsaantioikeus on merkityksellinen erityisesti tutkittaessa liikenteessä tapahtuneita onnettomuuksia ja vaaratilanteita. Tiedonsaantioikeus vastaisi laajuudeltaan nykyistä, mutta tallenninlaitteita koskevien erityispiirteiden vuoksi lakiin otettaisiin nimenomainen säännös asiasta.

Tiedonsaantioikeus koskisi erilaisten laitteistojen tallentamia tietoja. Eräissä liikennevälineissä on laitteita teknisten tietojen ja pu-

he- ja viestiliikenteen tallentamiseksi nimenomaan onnettomuuden ja vaaratilanteiden varalta. Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden mukaan turvallisuustutkintaa tekevillä on oltava pääsy laitteiden sisältämään tietoon. Laitteet sinänsä omistaa yleensä liikennöintiyritys. Esimerkiksi ilmailussa tutkijoilla olisi oikeus saada tiedot lentokoneen niin sanotusta mustasta laatikosta, johon kerätään tietoja sekä ilma-aluksen teknisestä toiminnasta että puhe- ja viestiliikenteestä esimerkiksi lennonjohdon ja ohjaamon välillä.

Oikeus saada tietoja koskisi myös muualla kuin varsinaiseen onnettomuuden tai vaaratilanteen kohteena olleeseen kulkuväliseen sijoitettuja tallentimia. Sekä ilmailussa että merenkulussa tärkeitä ovat tutka- ja muiden laitteiden tallentamat tiedot alusten liikkeistä ennen onnettomuutta tai vaaratilannetta. Rautatieliikenteessä tapahtuneen onnettomuuden tai vaaratilanteen tutkintaa tehtäessä tietoja on tarpeen saada opastinlaitteiden toimintaa rekisteröivistä laitteista. Ilmailussa merkityksellisiä ovat esimerkiksi lennonjohdon rekistereihin tallentuneet tiedot sääolosuhteista onnettomuushetkellä. Lisäksi oikeus koskisi esimerkiksi hätäkeskustallenteita.

Momentin 4 kohdan mukaan turvallisuustutkintaa varten voitaisiin saada tietoja onnettomuuteen tai vaaratilanteeseen osallisten henkilöiden terveydentilasta. Tietojen luonteen vuoksi niiden saamisen tulisi olla onnettomuuden tai vaaratilanteen tutkinnan kannalta välttämättömiä. Onnettomuuteen osallisella tarkoitettaisiin onnettomuudessa tai vaaratilanteessa mukana ollutta henkilöä, esimerkiksi onnettomuudessa surmansa saanutta tai loukkaantunutta. Oikeus koskisi myös muun onnettomuuden tai vaaratilanteen tapahtumiseen olennaisesti vaikuttaneen osallisen terveystietoja.

Momentin 5 kohtaan on tarpeen ottaa lisäksi yleissäännös oikeudesta saada eri viranomaisilta muita tutkinnan toimittamisen kannalta välttämättömiä tietoja. Tietoja voisi olla tarpeen saada esimerkiksi eri alojen lupa- ja valvontaviranomaisilta. Tutkintaa varten voi olla välttämätöntä saada esimerkiksi tietoja viranomaisen sisäisestä ohjeistuksesta.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin turvallisuustutkintaa tekevien oikeudesta saada tie-

toja yksityiseltä toimijalta. Tarvittavat tiedot vaihtelevat sen mukaan, minkälainen onnettomuus tai vaaratilanteen on tutkittavana. Tarvittavia tietoja ei siten ole mahdollista luetella täsmällisesti, mutta oikeus olisi rajattu tutkinnan toimittamisen kannalta välttämättömiin tietoihin. Momentin mukaan tietoja voitaisiin saada paitsi onnettomuuteen tai vaaratilanteeseen osalliselta yksityiseltä henkilöltä tai yhteisöltä myös jokaiselta muulta, jolla voi olla tietoja onnettomuudesta tai vaaratilanteesta. Tietoja voisi olla ensinnäkin onnettomuuden tapahtumia todistaneella yksityishenkilöllä, mutta myös muulla toimijalla, esimerkiksi onnettomuuteen tai vaaratilanteeseen joutuneen kulkuneuvon omistaja-, käyttäjä-, valmistaja- tai huoltoyrityksellä. Tutkinnan kannalta välttämätöntä voi olla esimerkiksi saada tietoa onnettomuuskulkuneuvon korjaus- ja huoltopäiväkirjasta tai turvallisuusasiakirjoista taikka kuljettajan ajopäiväkirjasta ennen onnettomuutta tai vaaratilannetta.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin lisäksi oikeudesta saada eräitä 1 momentissa tarkoitettuja tietoja paitsi viranomaiselta myös yksityiseltä toimijalta. Oikeus koskisi ensinnäkin 1 momentin 3 kohdassa tarkoitettujen tallentimien tietoja. Tällaiset tallentimet ovat yleensä yksityisen yrityksen, esimerkiksi liikenteenharjoittajan, omaisuutta ja heidän hallitsemissaan tiloissa. Lisäksi tutkintaa varten olisi mahdollista saada välttämättömät osallisten terveystiedot myös yksityiseltä terveydenhuollon ammattihenkilöltä, kuten yksityislääkäriltä. Tämä olisi erityisen tärkeää sellaisissa tapauksissa, joissa esimerkiksi tietyn ammatin harjoittamiseen liittyy terveydentilaa koskevia vaatimuksia.

Pykälän 4 momenttiin otettaisiin tarvittava säännös oikeudesta saada edellä pykälässä tarkoitettuja tiedot myös teknisen käyttöyhteyden välityksellä. Koska monet tutkinnan kannalta välttämättömät tiedot voivat olla eri tavoin teknisesti suojattuja, momentissa säädettäisiin lisäksi, että tiedonsaantioikeuden käyttämiseksi tutkijoilla olisi oikeus saada pykälässä tarkoitettuja tiedot heidän pyytämässään muodossa.

21 §. *Oikeus saada tietoja teleyrityksiltä.* Pykälässä säädettäisiin turvallisuustutkintaa tekevän oikeudesta saada salassapitosäännös-

ten estämättä eräitä tietoja teleyrityksiltä. Säännös olisi uusi.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin sähköisen viestinnän tietosuojalain (516/2004, tietosuojalaki) 35 §:n 1 momentin 1 ja 2 kohtaa vastaavalla tavalla tutkintaa tekevän oikeudesta saada liittymän tunnistetiedot ja päätelaitteen paikkatiedot sekä eräitä tietoja liittymästä. Päätelaitteella tarkoitetaan esimerkiksi matkapuhelinta. Tiedonsaantioikeus olisi rajattu koskemaan ainoastaan liittymän tai päätelaitteen tunnistamistietoja ja paikkatietoja.

Näillä niin sanotuilla teletunnistetiedoilla voi olla ratkaisevaa merkitystä selvittäessä onnettomuuteen tai vaaratilanteeseen johtaneita syitä. Tietosuojalain 35 §:ssä säädetään eräiden viranomaisten oikeudesta saada vastaavia tietoja hätäilmoituksen tehneeltä tai sen kohteena olleesta liittymästä. Koska Onnettomuustutkintakeskuksen tutkittavaksi tulevista onnettomuuksista ja vaaratilanteista ei välttämättä ole lainkaan tehty hätäilmoitusta, tulee tutkintaa tekevän tiedonsaantioikeuden koskea myös sellaista liittymää, josta ei ole tehty hätäilmoitusta tai joka ei ole ollut sen kohteena.

Tiedonsaantioikeus teleyrityksiltä voisi pykälän 1 momentin mukaan koskea vain sellaista liittymää tai päätelaitetta, jonka voidaan perustellusti arvioida olleen onnettomuuspaikalla. Tämä tarkoittaisi oikeutta saada esimerkiksi tiedot onnettomuuteen tai vaaratilanteeseen osallisen kulkuneuvon kuljettajan, ohjaajan tai sen matkustajan matkapuhelinliittymästä. Tutkinnassa voi olla tarpeen esimerkiksi selvittää, puhuiko kuljettaja onnettomuushetkellä matkapuhelimessa. Tietojen saanti olisi sidottu tiettyyn tutkittavana olevan tapahtuman onnettomuuspaikalla oletettavasti olleeseen liittymään.

Turvallisuustutkintaa varten voitaisiin saada tunnistamistiedot ja paikkatiedot kuitenkin pykälän 2 momentin mukaan vain, jos se on välttämätöntä tutkittavan onnettomuuden tai vaaratilanteen kulun, syyn tai seurausten selvittämiseksi. Rajauksella turvattaisiin henkilön yksityisyyden suojaa sekä luottamuksellisen viestin suojaa. Laitteen tunnistamistietoihin ei sisälly tietoja esimerkiksi viestinnän muista osapuolista tai viestin, esimerkiksi puhelun, sisällöstä.

Pykälän 2 momentissa olisi lisäksi viittaus viestintämarkkinalain (393/2003) 97 ja 98 §:ään. Sanotussa 97 §:ssä säädetään viranomaistoimintaan liittyvien tietojen luovutusvelvollisuuden maksuttomuudesta. Viestintämarkkinalain 98 §:n mukaan viranomaisen tulee kuitenkin toteuttaa kustannuksellaan järjestelmä, jolla se voi vastaanottaa ja käsitellä viestintämarkkinalain 97 §:ssä tarkoitettuja tietoja. Pykälässä säädetään lisäksi teleyhtiön oikeudesta korvaukseen eräiden yksinomaan viranomaisen ilmoittamien tarpeiden vuoksi tehtyjen investointien välittömistä kustannuksista.

Pykälän 3 momentissa ehdotetaan säädettäväksi, että pykälässä tarkoitettujen tunnistamis- ja paikkatiedot olisi mahdollista saada teknisen käyttöyhteyden avulla silloin, jos sellainen on olemassa.

22 §. Tarkastusoikeus. Pykälässä säädettäisiin turvallisuustutkintaa tekevien tutkijoiden tarkastusoikeudesta. Toimivaltuudet vastaisivat asiallisesti nykyisiä, mutta sääntelyä tarkennettaisiin.

Pykälän 1 momentin mukaan turvallisuustutkintaa tekevällä olisi oikeus ottaa haltuun esineitä ja asiakirjoja sekä tarkastaa niitä. Tarkastusoikeus voisi koskea mitä tahansa esineitä ja asiakirjoja, jos niiden saaminen ja tarkastaminen on tutkinnan vuoksi välttämätöntä. Säännös koskee paitsi onnettomuuspaikalla olevia myös muita esineitä ja asiakirjoja. Samoin säännös koskisi sekä yksityisen että viranomaisen hallussa olevia esineitä ja asiakirjoja. Onnettomuuden tai vaaratilanteen syyn selvittämiseksi voi esimerkiksi olla välttämätöntä tarkastaa useampia laitteita, jotka vastaavat onnettomuudessa tuhoutunutta yksittäistä laitetta.

Nykyiseen tapaan momentissa säädettäisiin myös oikeudesta tehdä tarkastettaville esineille kokeita sekä irrottaa tarvittaessa osia tai ottaa näytteitä. Tämä voi olla välttämätöntä esimerkiksi tarkastettavassa laitteessa olevan vian havaitsemiseksi. Edellytyksenä näille tutkimuksille on, että toimenpide on tutkinnan kannalta välttämätön. Tarvittavat kokeet ja testaukset voitaisiin tehdä joko Onnettomuustutkintakeskuksessa tai ostopalveluna muun julkisen tai yksityisen tahon toimesta. Esineille tarkastamisen yhteydessä tapahtu-

neiden vahinkojen korvaamisesta säädettäisiin 45 §:ssä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin turvallisuustutkintaa tekevien oikeudesta päästä rakennuksiin, kulkuneuvoihin, alueille ja vastaaviin paikkoihin. Vastaavaa säännöstä ei sisälly voimassaolevaan lakiin.

Turvallisuustutkinnassa on usein tarve havainnoida ja dokumentoida paikkaa, jossa onnettomuus tai vaaratilanne on tapahtunut. Oikeudesta päästä onnettomuuspaikalle alustavan tutkinnan aikana säädetään erikseen 18 §:ssä. Onnettomuuspaikan lisäksi tutkinnassa voi olla tarpeen päästä myös muuhun paikkaan esimerkiksi selvitetessä onnettomuuden tai vaaratilanteen kulkua taikka selvitetessä, miten turvallisuus on huomioitu erilaisissa onnettomuuteen tai vaaratilanteeseen liittyvissä tiloissa. Onnettomuuden ja vaaratilanteen syiden selvittämiseksi voi olla tarpeen päästä esimerkiksi onnettomuuden osallisen kulkuneuvon omistajayrityksen tiloihin.

Oikeus päästä kotirauhan suojaamiin tiloihin olisi kuitenkin rajoitettu. Oikeus päästä tällaiseen paikkaan on momentin mukaan vain, jos se on välttämätöntä tutkinnan 1 §:ssä todetun tarkoituksen toteuttamiseksi välttämättömien tietojen hankkimiseksi. Tutkinnalla turvataan perusoikeuksia, kuten oikeutta elämään ja henkilökohtaiseen turvallisuuteen sekä omaisuuden ja ympäristön suojaamiseen kohdistuvilta uhkilta. Asuntoon tai vastaavaan muuhun aiemmin asumiseen käytettyyn tilaan pääseminen voi olla välttämätöntä onnettomuuden tai vaaratilanteen luonteen vuoksi esimerkiksi silloin, kun tutkittavana on asuinrakennuksessa tapahtunut tulipalo.

Pykälän 2 momenttiin otettaisiin lisäksi viittaus puolustusvoimista annetun lain (551/2007) 15 §:ään. Pykälässä säädetään mahdollisuudesta kieltää tai rajoittaa oleskelua puolustusvoimien alueella. Kielto tai rajoitus voisi koskea sellaista turvallisuustutkinnassa avustavaa henkilöä, joka ei ole Suomen kansalainen. Suomea sitovissa kansainvälisissä velvoitteissa on määräyksiä ja Euroopan unionin lainsäädännössä säännöksiä tutkintaan osallistuvan muun valtion edustajan oikeuksista. Oikeus rajoittaa läsnä-

oloa olisi siis mahdollista, jollei näistä velvoitteista muuta johdu.

23 §. Kuuleminen. Pykälässä säädettäisiin nykyiseen tapaan turvallisuustutkintaa tekevien tutkijoiden oikeudesta kuulla henkilöitä. Kuulustelun sijaan käytettäisiin kuitenkin termiä kuuleminen erotukseksi esitutkinnaassa suoritettavista kuulusteluista.

Pykälän 1 momentin mukaan tutkijoilla olisi oikeus kuulla jokaista, jolta voidaan olettaa saatavan tutkinnaassa tarvittavia tietoja. Kuulla voitaisiin niin onnettomuudessa tai vaaratilanteessa mukana ollutta kuin muuta siihen osallista henkilöä. Toisaalta tutkinnaassa voitaisiin esimerkiksi onnettomuuden tai vaaratilanteen kulun selvittämiseksi kuulla myös onnettomuudesta havaintoja tehnyttä henkilöä tai seikan selvittämiseksi ulkopuolista erityisasiantuntijaa. Henkilöitä ei ole tarpeen erotella esimerkiksi asianomistajiksi, todistajiksi tai asiantuntijoiksi esitutkinnaassa suoritettavan kuulustelun tapaan.

Voimassaolevan lain tavoin ehdotettuun lakiin ei otettaisi säännöksiä kuulemisesta noudatettavasta menettelystä. Kuulemiselta ei edellytetä määrämuotoisuutta. Tarkoitus on, että nykyiseen tapaan kuuleminen kuitenkin yleensä nauhoitettaisiin ja kuulemisesta laadittaisiin pöytäkirja, jonka kuultava allekirjoittaa. Tutkintaa koskevien asiakirjojen, kuten kuulemispöytäkirjan, salassapidosta säädettäisiin edelleen julkisuuslain 24 §:n 1 momentin 8 kohdassa. Turvallisuustutkintalain 39 §:n 2 momentin mukaisesti kuulemista koskevat salassa pidettävät tiedot olisi mahdollista luovuttaa edelleen esitutkinta- ja syyttäjäviranomaisille vain rajoitetusti. Ilman kuultavan suostumusta ei saa luovuttaa tietoa, jotka on olennaisin osin saatu henkilöltä, joka on esitutkinnaassa tai oikeudenkäynnissä todistajana velvollinen tai oikeutettu kieltäytymään todistamasta siitä seikasta.

Lakiin ei ehdoteta otettavaksi nykyisen onnettomuustutkintalain 12 §:ää vastaavaa säännöstä kuulemisesta käräjäoikeudessa. Säännös ei ole käytännössä ollut tarpeen. Lisäksi tuomioistuimissa kuulemiseen liittyvä totuudessapysymisvelvoite ei sovellu turvallisuustutkinnaassa suoritettavaan kuulemiseen. Onnettomuustutkintakeskuksen suorittaman kuulemisen lisäksi voi olla tilanteita, joissa

samaa henkilöä kuullaan myös esitutkintaviranomaisen suorittamassa tutkinnaassa. Tutkinnoilla ja kuulemisilla on toisiinsa nähden eri tarkoitus ja turvallisuustutkinnaassa kuuleminen tehtäisiin vain turvallisuuden parantamisen tarkoituksessa.

Kuulemistilaisuudessa on yleensä paikalla vain kuultavaksi kutsuttu ja turvallisuustutkintaa tekeviä henkilöitä. Muiden oikeudesta osallistua kuulemiseen päättäisi pykälän 2 momentin mukaan Onnettomuustutkintakeskus tai tutkintaryhmän johtaja. Säännös olisi lainsäädännössä uusi. Se perustuu osittain merionnettomuusdirektiivin säännöksiin, joissa edellytetään yksityisyyden turvaamista kuulemisen luottamuksellisen luonteen säilyttämiseksi. Säännöksen tarkoituksena on myös turvata mahdollisuus saada tutkintaa varten kaikki asian selvittämisen kannalta tarpeellinen tieto. Tarpeellisen tiedon saaminen voi vaikeutua, jos paikalla on esimerkiksi onnettomuudessa tai vaaratilanteessa loukkaantuneita henkilöitä tai kuultavan työntekijän edustajia.

Pykälän 2 momentin mukaan vajaanvaltaista, esimerkiksi onnettomuudesta tai vaaratilanteesta havaintoja tehnyttä alaikäistä, kuultavassa läsnä tulisi kuitenkin aina olla kuultavan huoltaja tai edunvalvoja tai muu laillinen edustaja. Lisäksi kuulemisessa voisi aina olla paikalla kuultavan asiamies tai avustaja. Tämä olisi mahdollista kuultavan omasta toiveesta hänen oikeusturvansa takaamiseksi.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin kuulemisen vapaaehtoisuudesta. Säännös vastaisi nykyisin noudatettua käytäntöä. Turvallisuustutkinnaassa tehtävä kuuleminen perustuu kuultavan vapaaehtoisuuteen saapua paikalle ja vastata esitettyihin kysymyksiin. Kuulemistilaisuudessa toivotaan kerrottavan totuus tapahtumista ja havainnoista, mutta lakiin ei otettaisi säännöstä kuultavan totuudessa pysymisvelvoitteesta. Kuultavalle tulisi kertoa, että kuuleminen tehdään turvallisuuden edistämisen tarkoituksessa. Tarpeen voisi myös olla kertoa rikosoikeudellisesta perätöntä lausumaa koskevasta vastuusta (rikoslaki 39A/1889, 15:2).

Kuulemisen vapaaehtoisuuden lisäksi kuultavalle tulisi etenkin kertoa oikeudesta olla vastaamatta sellaiseen kysymykseen tai olla kertomasta seikkaa, jolla hän voisi saattaa it-

sensä syytteen vaaraan. Oikeus muistuttaa oikeudenkäymiskaaren 17 luvun 23 §:ssä säädettyä oikeutta.

24 §. *Selvitykset ja lausunnot.* Tutkittavaksi tulevien hyvin erilaisten onnettomuuksien ja vaaratilanteiden syiden selvittämiseksi voidaan tarvita erityisasiantuntemusta. Pykälässä säädetäisiin Onnettomuustutkintakeskuksen tai tutkintaryhmän mahdollisuudesta teettää selvityksiä tai lausuntoja ulkopuolisella taholla. Säännös vastaisi nykykäytäntöä.

Erytyisasiantuntemusta tai -laitteistoa vaativat selvitykset olisivat tutkintaa avustavia toimia. Käytännössä ulkopuoliselta yritykseltä tai yksityishenkilöltä voitaisiin tilata esimerkiksi yksittäisiä onnettomuuden tai vaaratilanteen osatekijöihin taikka sen olosuhteisiin liittyviä mittauksia, testejä tai laajempiaakin selvityksiä.

25 §. *Onnettomuusuhan havaitseminen tutkinnan aikana.* Pykälässä säädetäisiin Onnettomuustutkintakeskuksen velvollisuudesta ilmoittaa tutkinnan aikana havaitusta turvallisuushasta. Säännös vastaisi asiallisesti voimassa olevaa asetuksentasoista sääntelyä.

Säännös tukisi osaltaan turvallisuustutkinnan tarkoituksen toteutumista, turvallisuuden lisäämistä ja uusien onnettomuuksien ja vaaratilanteiden ehkäisemistä. Onnettomuus- tai vaaratilanneuhasta tulisi ilmoittaa asianomaiselle turvallisuus- ja valvontaviranomaiselle. Onnettomuustutkintakeskus on tehnyt esimerkiksi ympäristöministeriölle ilmoituksen turvallisuushasta tutkiessaan hallien kattoromahduksia.

Tutkinnan aikana tehtävä ilmoitus ei estäisi ottamasta asiaan liittyvää turvallisuus-suositusta myöhemmin julkaistavaan tutkintaselostukseen. Onnettomuustutkintakeskuksella ei olisi erityistä velvollisuutta seurata ilmoitusten johdosta mahdollisesti toteutettavia ilmoituksen saajan toimenpiteitä.

26 §. *Onnettomuustutkintakeskuksen ja tutkintaryhmän johtajan päätösvalta.* Pykälässä ehdotetaan säädettaväksi tutkinnan aikaisesta päätösvallasta. Koska tutkintaryhmä toimii tutkinnan aikana varsin itsenäisesti, ei ole tarkoituksenmukaista, että 19 ja 23 §:ssä tarkoitettut päätökset tekisi tutkinnan aikana Onnettomuustutkintakeskus. Tutkintaryhmän johtajalle ehdotetaan säädettaväksi rinnakkainen toimivalta tehdä eräitä päätöksiä. Eh-

dotetun pykälän mukaan tutkintaryhmän johtajan tekemiä päätöksiä kuitenkin noudatettaisiin, jollei Onnettomuustutkintakeskus toisin päättä.

4 luku **Tutkintaselostus**

27 §. *Tutkintaselostus.* Turvallisuustutkinnan tuloksista laaditaan tutkintaselostus, joka on tutkinnan loppuraportti. Kun selostus on valmis, se julkaistaan ja saatetaan yleisesti saataville. Pykälän 1 momenttiin ehdotetaan otettavaksi nimenomainen maininta selostuksen julkisuudesta. Ehdotus vastaa nykyisin noudatettavaa käytäntöä. Tutkinnassa laadittujen tai saatujen tietojen ja asiakirjojen julkisuudesta säädetäisiin nykyiseen tapaan julkisuuslain 24 §:n 1 momentin 8 kohdassa. Säännöstä ehdotetaan kuitenkin täsmennettäväksi eräiltä osin (ks. neljäs lakiehdotus).

Selostuksen laajuus voi vaihdella esimerkiksi sen mukaan, onko tutkittava tapahtuma ollut onnettomuus vai vaaratilanne. Lakiin ei ehdoteta säännöstä erillisestä vaaratilannekertomuksesta. Myös lain 2 §:n 3 momentissa tarkoitettu teematutkinnasta laadittaisiin tutkintaselostus.

Pykälän 2 momentissa säädetäisiin tutkintaselostuksen sisällöstä. Tutkintaselostusten laajuus ja siinä käsiteltävät asiat on määriteltävä hyvin yksityiskohtaisesti Euroopan unionin lainsäädännössä ja Suomea sitovissa kansainvälisissä sopimuksissa. Vaatimukset vaihtelevat tutkinta-aloittain ja niitä noudatettaisiin sellaisinaan (4.1 §). Lakiin otettaisiin kuitenkin yleinen tutkintaselostuksen sisältöä kuvaava säännös. Selostuksessa käsiteltäisiin ennen kaikkea 5 §:ssä tarkoitettut asiat.

Selostukseen otettaisiin nykyiseen tapaan tutkinnan perusteella tarpeelliseksi katsotut turvallisuussuositukset. Uutta olisi, että turvallisuussuositukset tulisi lain mukaan osoittaa eri tahoille, kuten viranomaisille tai esimerkiksi toimintaa harjoittaville yrityksille. Onnettomuustilanteilla ja niiden tutkinnalla voi olla myös kansainvälisiä liittymiä. Turvallisuussuosituksia voidaan rautatieturvallisuudirektiivin 25 artiklan mukaan osoittaa myös toiselle Euroopan unionin jäsenvaltiolle tai alan eurooppalaiselle turvallisuusviran-

omaisille, jos se on suosituksen luonteen vuoksi tarpeellista.

Turvallisuussuositusten osoittaminen on osa suositusten seurannan tehostamista. Suosituksen osoittaminen yhdelle toimijalle, esimerkiksi viranomaiselle, ei kuitenkaan poistaisi eri toimijoiden vastuuta turvallisuudesta ja turvallisuussuositusten huomioimisesta omassa toiminnassaan. Turvallisuussuosituksen kohteena olevan olisi ehdotetun 30 §:n mukaan velvollisuus raportoida Onnettomuustutkintakeskuksen pyynnöstä suosituksen johdosta tekemistään toimenpiteistä. Turvallisuussuositusten antamista ja osoittamista koskeva säännös ei estäisi ministeriötä tai asianomaista muuta viranomaista ryhtymästä toimivaltansa puitteissa toimenpiteisiin myös oma-aloitteisesti muun lainsäädännön nojalla.

Kansainvälisten velvoitteiden vuoksi pykälän 2 momenttiin ehdotetaan otettavaksi erillinen säännös siitä, ettei tutkintaselostukseen sisällytettäisi tietoa yksityisten henkilöllisyydestä. Selostus olisi julkinen 1 momentin mukaisesti ja asiakirjaan sovelletaan muutoinkin julkisuuslakia. Selostukseen ei siten voisi sisältyä yksityiselämään liittyviä tietoja tai sellaisia tietoja, jotka ovat liitettävissä tämän henkilön yksityiselämään. Säännös vahvistaisi nykyisin noudatetun käytännön, jonka mukaan esimerkiksi tutkinnan aikana kuultuja henkilöitä ei mainita nimeltä selostuksessa. Nimenomainen säännös turvaa osaltaan tutkinnassa tärkeitä luottamuksellisia olosuhteita sekä luo edellytyksiä sille, että tutkinnassa olisi mahdollista saada kaikki tarvittavat tiedot.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin tutkintaselostuksen allekirjoittamisesta. Nykyisin asiasta säädetään asetuksessa. Selostuksen allekirjoittaisivat kaikki tutkintaan osallistuneet. Jos tutkintaa varten on perustettu tutkintaryhmä, allekirjoittaisivat kaikki sen jäsenet tutkintaselostuksen. Sen sijaan tutkinnassa toista valtiota 12 §:n 1 momentin mukaisesti edustaneiden henkilöiden ei olisi tarpeen allekirjoittaa selostusta. Lisäksi momentissa säädettäisiin mahdollisten eriävien mielipiteiden liittamisestä selostukseen. Eriävä mielipide voi koskea paitsi tutkinnassa selvitettyjä asioita myös esimerkiksi annettavaa turvallisuussuositusta.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin poikkeuksesta 2 momentin säännökseen turvallisuussuositusten osoittamisesta. Poikkeus johtuu rautatieturvallisuudirektiivin 25 artiklasta, jonka mukaan rautatieonnettomuuksien ja tai vaaratilanteen tutkinnan johdosta annettavia turvallisuussuosituksia voidaan osoittaa vain viranomaiselle tai muille toimielimille taikka muille Euroopan unionin jäsenvaltioille ja alan eurooppalaisille turvallisuusviranomaisille.

28 §. *Viranomaisten ja osallisten lausunnot.* Pykälässä säädettäisiin tutkintaselostuksen valmisteluvaiheessa tapahtuvasta kuulemisesta. Nykyisin asetuksessa olevaa sääntelyä laajennettaisiin.

Pykälän 1 momentin mukaan tutkintaselostuksesta kuullaan tutkittavan onnettomuuden tai vaaratilanteen alan turvallisuus- tai valvontaviranomaista sekä tapahtumaan osallisia. Selostuksen luonnos lähetettäisiin esimerkiksi onnettomuudessa loukkaantuneelle henkilölle ja onnettomuudessa mukana olleen kulkuneuvon omistajaryitykselle. Suomea sitovissa kansainvälisissä sopimuksissa on eräiden tutkinta-alojen osalta määritelty yksityiskohtaisesti, mitä julkisia ja yksityisiä tahoja luonnoksen johdosta on kuultava. Selostusluonnos lähetettäisiin mahdollisia kannanottoja varten. Lausuntojen saaminen ei siten olisi tutkintaselostuksen valmistumisen ja antamisen edellytys. Kuulemisvelvollisuus laajennettaisiin koskemaan koko selostusta, eikä vain suosituksia, mikä vastaisi nykykäytäntöä.

Tutkintaselostuksen luonnos ei asiakirjan julkiseksi tuloa koskevan julkisuuslain 6 §:n perusteella ole vielä tässä vaiheessa julkinen. Onnettomuustutkintakeskuksen tulee tehdä asianmukainen merkintä asiakirjan luottamuksellisuudesta lähetettäviin selostusluonnoksiin. Keskenäisen asiakirjan julkisuus olisi julkisuuslain 9 §:n mukaisesti keskustuksen harkinnassa. Lopullisen tutkintaselostuksen julkisuudesta sen valmistumisen jälkeen ehdotetaan otettavaksi nimenomainen maininta 27 §:ään.

Pykälän 2 momenttiin otettaisiin säännös tutkintaselostuksista pyydettyjen lausuntojen antamiselle asetettavasta kohtuullisesta määräajasta. Laissa ei ole tarpeen säätää kiinteästä vähimmäisajasta, kuten nykyisessä

laissa. Kuitenkin esimerkiksi ilmailuonnettomuuksien osalta kansainväliset sopimukset edellyttävät, että kommentteja voi toimittaa 60 päivän kuluessa.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin siitä, miten saadut lausunnot otetaan huomioon lopullisessa tutkintaselostuksessa. Lausunnot voitaisiin liittää selostukseen sellaisenaan tai niistä voitaisiin laatia yhteenveto. Nykylainsäädäntöön verrattuna lakiin otettaisiin nimenomainen maininta poikkeuksesta, ettei yksityishenkilöiden, kuten onnettomuudessa tai vaaratilanteessa loukkaantuneen henkilön, antamia lausuntoja julkaistaisi lainkaan.

29 §. Tutkinnan päättyminen. Pykälässä säädettäisiin tutkinnan päättymisestä. Onnettomuuden tai vaaratilanteen johdosta käynnistetty tutkinta päättyy, kun tutkintaselostus allekirjoitetaan.

Laissa ei enää säädettäisi tutkintaselostuksen luovuttamisesta, kuten nykyisessä laissa. Säännös ei ole enää tarpeen, kun tutkinnan aloittamisesta päättäisi ja mahdollisen tutkintaryhmän asettaisi kaikissa tilanteissa Onnettomuustutkintakeskus (13 ja 17 §). Poikkeuksellisen tapahtuman tutkinnan johdosta laaditun tutkintaselostuksen antamisesta ja käsitteystä säädettäisiin erikseen 5 luvussa.

Pykälään ei ehdoteta otettavaksi säännöstä siitä, missä ajassa tutkintaselostuksen on valmistuttava. Euroopan unionin ilmailu-, meri- ja rautatieliikenteessä tapahtuneiden onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinnasta annettuihin direktiiveihin sisältyy suositusluontoisia säännöksiä, joiden mukaan selostuksen on mahdollisuuksien mukaan valmistuttava 12 kuukauden kuluessa tutkinnan aloittamisesta. Tutkinnan kestäessä tätä pidempään Euroopan unionin lainsäädäntö tai kansainväliset sopimukset voi edellyttää väliraportin tai välilauseuman antamista.

Tutkintaselostus tulee sen valmistuttua lähettää tiedoksi erälle toimijoille. Meri- ja ilmailuonnettomuusdirektiivien mukaan tutkituista onnettomuuksista ja vaaratilanteista laaditut selostukset tulee lähettää tiedoksi Euroopan unionin komissiolle. Rautatieturvallisuudirektiivin mukaan selostus tulee lähettää Euroopan rautatievirastolle.

Tutkinnan päättymisen merkitsisi varsinaisten tutkintatoimien päättymistä. Tutkinnan päättymisen jälkeen voi tapahtumasta

tulla selville uutta tietoa. Tutkinnan uudelleen käynnistäminen olisi mahdollista Onnettomuustutkintakeskuksen harkinnan mukaan. Koska tutkinnan uudelleen käynnistäminen olisi poikkeuksellista, tulisi tiedon olla uusi ja tapahtumien kulun tai tutkinnan johtopäätösten kannalta merkittävä.

30 §. Turvallisuuksuosistusten seuranta. Tutkintaselostuksessa annettavien turvallisuussuosistusten seuranta ehdotetaan uudistettavaksi.

Pykälän 1 momentissa ehdotetulla tavalla vastaisuudessa turvallisuussuosistusten toteutumisen seurannasta huolehtisi kaikkien turvallisuustutkintojen osalta Onnettomuustutkintakeskus. Tämä vastaisi muiden kuin suuronnettomuuksien osalta noudatettua nykyistä käytäntöä. Valtioneuvoston nykyisestä päätöksenteosta luovuttaisiin myös suuronnettomuuksien osalta, koska tutkintaselostusta ei enää luovutettaisi valtioneuvostolle.

Onnettomuustutkintakeskus on omaaloitteisesti pitänyt kirjaa turvallisuussuosistusten johdosta tehdyistä toimenpiteistä sekä tarvittaessa tiedustellut asianomaisilta toimijoilta, onko suosituksen toimeenpanemiseksi ryhdytty toimenpiteisiin. Lisäksi keskus on pitänyt seurantatapaamisia viranomaisten kanssa. Seuranta on käytännössä tarkoittanut sitä, että keskus on kirjannut, mitä turvallisuussuosituksia on toteutettu ja miten sekä mitä ei aiota toteuttaa ja mistä syistä tähän on päädytty.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin nykyistä vastaavalla tavalla siitä, että keskus voi turvallisuussuosistusten seurannan toteuttamiseksi omaaloitteisesti tiedustella viranomaiselta tai muulta toimijalta, jolle suositus on osoitettu, mihin toimiin se on ryhtynyt turvallisuussuosituksen johdosta. Esimerkiksi ilmailun alalla kansainväliset velvoitteet edellyttävät, että suosituksen toteuttamisesta raportoidaan jo 90 päivän kuluttua sen antamisesta. Muilla aloilla ei ole vastaavia määräaikoja, vaan seuranta jatketään tarpeen mukaan. Selvää on, että ministeriöillä on ilman eri säännöstä yleinen velvollisuus valvoa hallinnonalalleen annettujen turvallisuussuosistusten toimeenpanoa.

Turvallisuuksuositukset tulisi vastaisuudessa osoittaa eri julkisille ja yksityisille toimijoille, mistä ehdotetaan säädettäväksi lain

27 §:ssä. Pykälän 3 momenttiin otettaisiin erityinen velvoite rautatieliikenteen alalla tapahtuneen onnettomuuden tai vaaratilanteen johdosta annetun turvallisuussuosituksen seurannasta. Turvallisuussuosituksen saaneelle viranomaiselle asetettaisiin omaaloitteinen velvoite raportoida sille osoitetun turvallisuussuosituksen toimeenpanosta. Velvoitteesta säättäminen perustuu rautatie-turvallisuudirektiivin säännöksiin. Rautatie-turvallisuudirektiivin 25 artiklan mukaan viranomaisen on toteutettava tarvittavat toimenpiteet varmistaakseen, että turvallisuussuositukset otetaan asianmukaisesti huomioon ja että niiden perusteella ryhdytään tarvittaessa toimenpiteisiin. Direktiivin mukaan raportti tulee antaa vuosittain kaikkien edelleen avoimena olevien turvallisuussuositusten osalta.

5 luku **Poikkeuksellisen tapahtuman tutkinta**

31 §. Poikkeuksellinen tapahtuma. Lain 5 lukuun ehdotetaan otettaviksi säännökset, joita sovelletaan sellaisen poikkeuksellisen tapahtuman tutkintaan, joka ei ole onnettomuus. Tarkoituksena on kirjata turvallisuustutkintaa koskevaan lakiin mahdollisuus tutkia sellaiset erityisen vakavat tapahtumat, jotka eivät kuitenkaan ole onnettomuuksia tai vaaratilanteita.

Poikkeuksellisena tapahtumana voisi ehdotetun määritelmän mukaan tulla tutkittavaksi sellainen luonteeltaan vakava tapahtuma, joka on johtanut ihmishengen menetykseen taikka joka on muutoin esimerkiksi toteutustavaltaan tai seurauksiltaan sellainen, että se on omiaan järkyttämään vakavalla tavalla kansalaisten turvallisuuden tunnetta tai yhteiskuntajärjestystä. Myös esimerkiksi yhteiskunnan perustoimintoja uhanneet tai vakavasti vaurioittaneet tapahtumat voisivat tulla tutkittavaksi poikkeuksellisena tapahtumana. Perustoiminnoilla tarkoitettaisiin esimerkiksi yhteiskunnan elintärkeitä toimintoja kuten kriittiseen infrastruktuuriin kuuluvia veden- ja sähköjohdantia.

Tutkintaan sovellettaisiin pääosin onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkintaa kos-

kevia säännöksiä. Tutkinta olisi kuitenkin poikkeuksellista ja siksi lakiin olisi eräiltä osin tarpeen ottaa poikkeavia ja täydentäviä säännöksiä, joista säädettäisiin tässä luvussa. Tutkinta voitaisiin tehdä vain turvallisuustutkinnan tavoitteiden toteuttamiseksi eli vastaavien tapahtumien ennalta ehkäisemiseksi.

32 §. Poikkeuksellisen tapahtuman tutkinnan aloittaminen. Pykälässä säädettäisiin poikkeuksellisen tapahtuman tutkinnan aloittamisesta. Tutkittavaksi otettavien tapausten ja tutkinnan poikkeuksellisen luonteen vuoksi toimivalta päättää tutkinnan aloittamisesta olisi tarkoituksenmukaista olla valtioneuvostolla. Tarkoitus olisi, että tutkintaryhmän asettamisesta päättäisi valtioneuvoston yleisistunto. Valtioneuvoston ohjesääntöön (262/2003) tulisi tehdä tätä koskeva muutos. Tutkintaryhmässä olisi tarpeellinen määrä jäseniä, joilla on riittävä asiantuntemus tutkinnan kannalta keskeisiltä aloilta. Tutkinta tai siihen läheisesti liittyvät tehtävät eivät kuuluisi Onnettomuustutkintakeskuksen toimivaltaan.

Pykälän 2 momentin mukaan valtioneuvoston asettama tutkintaryhmä toimisi oikeusministeriön yhteydessä. Tutkintaryhmä toimisi kuitenkin itsenäisenä ja riippumattomana ministeriöstä.

33 §. Poikkeuksellisen tapahtuman tutkinta. Poikkeuksellisen tapahtuman tutkinnassa selvitetäisiin 5 §:n 1 momentin mukaisesti tapahtuman kulku, syyt ja seuraukset sekä pelastustoimet ja muiden viranomaisten toiminta. Lisäksi ehdotetaan, että tutkinnassa voitaisiin selvittää mahdolliseen tapahtuman aiheuttajahenkilöön liittyviä seikkoja siinä määrin kuin se on välttämätöntä vastaavien tapahtumien ennalta ehkäisemiseksi tarvittavan tiedon saamiseksi, jos tapahtumalla sellainen olisi. Tällainen säännös sisältyy myös eräiden kuolemaan johtaneiden tapahtumien tutkinnasta annettuun lakiin.

34 §. Tutkintaryhmän toimivalta. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin valtioneuvoston asettaman tutkintaryhmän johtajan ja jäsenen toimivallasta. Tutkintaryhmällä olisi käytössä vastaava toimivalta kuin mitä 3 luvussa säädetään onnettomuuden tai vaaratilanteen tutkintaa varten asetetun tutkintaryhmän johtajan ja muun tutkintaa tekevän toimivallasta (19—24 §).

Tutkintaryhmällä olisi 1 momentin mukaan ensinnäkin sama tiedonsaantioikeus kuin onnettomuutta tai vaaratilannetta tutkivalla tutkintaryhmällä (20 §). Pykälän 2 momentissa säädettäisiin lisäksi poikkeuksellisen tapahtuman tutkinnassa välttämättömistä erityisistä tiedonsaantioikeuksista. Tiedonsaantioikeuden laajennus on tarpeellinen tapahtumien poikkeuksellisuuden ja ennakoimattoman luonteen vuoksi. Samankaltainen säännös sisältyy myös eräiden kuolemaan johtaneiden tapahtumien tutkinnasta annettuun lakiin.

Tutkintaryhmällä olisi pykälän mukaan oikeus saada tietoja luottamuksellisten viestien sisällöstä. Oikeus olisi rajattu koskemaan vain tapahtumasta mahdollisesti tehdyn esitutkinnan aineistoon sisältyviä viestejä. Oikeus saada tietoja olisi lisäksi rajattu vain tutkinnan kannalta välttämättömiin tietoihin.

35 §. Poikkeuksellisen tapahtuman tutkinnasta annettava tutkintaselostus. Poikkeuksellisen tapahtuman tutkinnasta laadittaisiin tutkintaselostus. Tutkintaselostus luovutettaisiin valtioneuvostolle. Poikkeuksellisen tapahtuman tutkinnasta johdosta annettu tutkintaselostus olisi 27 §:n mukaisesti julkinen. Selostukseen ei siten sisällytettäisi salassa pidettävää tietoa.

Tutkintaselostukseen sisällytettäisiin 27 §:n 2 momentissa tarkoitetut seikat. Tutkintaselostukseen otettaisiin myös tarvittavat turvallisuusositukset. Tutkintaselostuksen luonnoksesta pyydetäisiin lausunnot 28 §:n mukaisesti. Tutkinta päättyy, kun tutkintaselostus on allekirjoitettu (29 §) ja luovutettu.

36 §. Poikkeuksellisen tapahtuman johdosta annettavien turvallisuusositusten seuranta. Lukuun otettaisiin säännös turvallisuusositusten seurannasta. Onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinnasta poiketen turvallisuusositusten seurannan päävastuu olisi 1 momentin mukaan ministeriöillä. Ministeriöt seuraisivat tutkintaselostuksessa annettujen turvallisuusositusten johdosta tehtävien toimenpiteiden toteutumista oman toimialansa osalta.

Pykälän 2 momentin mukaan oikeusministeriöllä olisi lisäksi oikeus pyytää selvitystä tehdyistä toimenpiteistä oma-aloitteisesti. Pyyntö voisi koskea sekä viranomaisia että

yksityisiä toimijoita, joille turvallisuusosituksia olisi osoitettu.

Pykälään ei ehdoteta otettavaksi eräiden kuolemaan johtaneiden tapahtumien tutkinnasta annetun lain 10 §:n kaltaista säännöstä valtioneuvoston päätöksestä. Valtioneuvosto voi ilman lakiin otettavaa säännöstäkin tarvittaessa käsitellä turvallisuusositusten johdosta mahdollisesti tarvittavia toimenpiteitä. Käsittely valtioneuvoston piirissä saataisi olla perusteltu esimerkiksi, jos turvallisuusositukset ovat laaja-alaisia ja koskevat monia hallinnonaloja.

37 §. Tutkinta-aineiston arkistointi. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi tutkintaryhmän asiakirjojen arkistoinnista ja asiakirjojen antamista koskevasta päätösvallasta tutkinnan päättymisen jälkeen. Asiakirjojen antamisesta päättäisi tällöin Onnettomuustutkintakeskus. Tietojen luovuttamiseen sovelletaan myös ehdotettua 39 §:ää salassa pidettävän tiedon luovuttamisesta. Säännös vastaisi eräiden kuolemaan johtaneiden tapahtumien tutkinnasta annettua lakia.

6 luku Erinäiset säännökset

38 §. Tutkinnan kulusta tiedottaminen. Pykälässä säädettäisiin tiedottamistoiminnasta tutkinnan aikana. Säännös vastaisi asiallisesti nykyisin asetuksessa olevaa säännöstä tietojen antamisesta tutkinnasta.

Julkisuuslain 20 §:ssä säädetään viranomaisen yleisestä velvollisuudesta tiedottaa toiminnastaan ja palveluistaan sekä edistää avoimuutta. Turvallisuustutkinnassa tiedottamisella on erityinen merkitys siksi, että tapahtuneet onnettomuudet ja vaaratilanteet voivat herättää laajaa yleistä mielenkiintoa ja huolta. Tästä syystä pykälän 1 momenttiin ehdotetaan säännöstä Onnettomuustutkintakeskuksen aktiivisesta tiedottamisvelvollisuudesta. Onnettomuuden tai vaaratilanteen tapahduttua voi esimerkiksi virheellisten tietojen leviämisen välttämiseksi olla tarpeen toimittaa tiedotusvälineille perustiedot tapahtuneesta onnettomuudesta tai vaaratilanteesta sekä siihen mennessä käynnistetyistä tutkintatoimista. Tiedottamista olisi jatkettava tutkinnan edistyessä.

Erityinen tiedontarve onnettomuudesta tai vaaratilanteesta ja sen tutkinnasta on myös

onnettomuuteen tai vaaratilanteeseen osallisilla, esimerkiksi siinä loukkaantuneilla, ja heidän omaisillaan. Pykälän 2 momentissa säädettäisiin keskuksen velvollisuudesta tiedottaa näille tutkinnan edistymisestä. Tiedotus- ja tiedotustoiminta on osa omaistyötä, jonka hoitamisesta vastaavat ensisijassa alan ammattilaiset. Erityinen tiedontarve voisi uhrien ja omaisten lisäksi olla esimerkiksi pelastustoimiin osallistuneilla viranomaisilla sekä laajalla joukolla toimijoita, joihin onnettomuuden tai vaaratilanteen vaikutukset saattavat ulottua.

Suomea sitovissa kansainvälisissä sopimuksissa määrätään ja Euroopan unionin lainsäädännössä säädetään yksityiskohtaisesti tiedotuksen piiriin kuuluvista tahoista. Asia on säännöksiä esimerkiksi rautatieturvallisuudirektiivin 22 artiklassa. Ehdotetun lain tutkintaselostusta koskevassa luvussa säädettäisiin erikseen onnettomuuteen tai vaaratilanteeseen osallisten toimijoiden oikeudesta lausua mielipiteensä tutkintaselostuksen luonnoksesta ennen sen julkaisemista.

Pykälän 3 momentin mukaan Onnettomuustutkintakeskuksella olisi erityinen velvollisuus ilmoittaa tutkinnan aloittamisesta 16 §:n 1 ja 2 momentissa tarkoitetun ilmoituksen tehneelle viranomaiselle tai muulle toimijalle. Keskuksen tulisi ilmoittaa siitä, aloitetaanko tutkinta ilmoituksen perusteella vai ei. Samoin ilmoitettaisiin tutkinnan päättymisestä. Tällöin ilmoituksen tehnyt voisi esimerkiksi halutessaan seurata ilmoittamansa onnettomuuden tai vaaratilanteen tutkinnan edistymistä. Ilmoitus tutkinnan aloittamisesta ja päättymisestä tulisi momentin mukaan tehdä aina myös esitutkintaviranomaiselle.

Onnettomuustutkintakeskuksen ilmoituksessa esitutkintaviranomaiselle voitaisiin todeta lyhyesti tapahtuman ajankohta ja sen kuvaus. Ilmoitukseen ei sisältyisi arviota esitutkinnan aloittamisen tarpeellisuudesta. Ilmoitus tehtäisiin jokaisesta tutkittavasta tapauksesta. Ilmoituksen tekemisen ei tämän vuoksi arvioida vaarantavan turvallisuustutkinnan tarkoitusta.

39 §. Salassa pidettävän tiedon luovuttaminen. Pykälässä säädettäisiin salassa pidettävän tiedon luovuttamisesta. Asiakirjojen julkisuudesta ja salassapidosta säädetään jul-

kisuuslaissa. Turvallisuustutkinnan osalta tietojen salassapidosta säädetään julkisuuslain 24 §:n 1 momentin 8 kohdassa. Tähän esitykseen sisältyvässä neljännessä lakiehdotuksessa esitetään tämän kohdan täsmentämistä eräiltä osin.

Julkisuuslain 24 §:n 1 momentin 8 kohdan mukaan turvallisuustutkinnassa saadut tiedot ovat varsin usein salassa pidettäviä. Julkisuuslain 23 §:n perusteella turvallisuustutkintaan osallistuvalla henkilöllä on vaitiolovelvollisuus toimessaan saamistaan salassa pidettävistä tiedoista.

Pykälän 1 momenttiin ehdotetaan otettavaksi säännös siitä, milloin turvallisuustutkinnassa saatuja julkisuuslain mukaan salassa pidettäviä tietoja voitaisiin luovuttaa muille. Kyseessä olisi erityissäännös suhteessa viranomaisten toiminnan julkisuudesta annettuun lakiin. Onnettomuustutkintakeskus ja sen tutkintaa suorittavat henkilöt saavat tietoa käynnissä olevaa yksittäistä tutkintaa varten esimerkiksi lain 20 ja 21 §:n perusteella. Tietoja saadaan nimenomaista tarkoitusta varten. Turvallisuustutkintaa koskevissa kansainvälisissä sopimuksissa ja Euroopan unionin lainsäädännössä on asetettu edellytyksiä tietojen edelleen luovuttamiseksi. Rajoituksia on asetettu esimerkiksi merionnettomuusdirektiivin 9 artiklassa.

Pykälän 1 momentin mukaan turvallisuustutkinnassa saatuja salassa pidettäviä tietoja voitaisiin luovuttaa muuta turvallisuustutkintaa varten. Tiedon luovuttaminen olisi sidottu sen välttämättömyyteen toisen turvallisuustutkinnan suorittamisen kannalta. Säännöksen tarkoituksena on turvata se, että turvallisuustutkintaa suorittavat julkiset ja yksityiset toimijat voivat vaihtaa tietoja turvallisuuden parantamiseksi ja uusien onnettomuuksien ja vaaratilanteiden ehkäisemiseksi. Tiedon antaminen olisi mahdollista esimerkiksi Liikennevakuutuskeskuksen tieliikenneonnettomuutta tutkimaan asettamalle lautakunnalle.

Lisäksi pykälän 1 momentissa säädettäisiin turvallisuustutkinnassa saatujen tietojen luovuttamisesta viranomaiselle muuta tarkoitusta varten. Tällä tarkoitetaan tietojen luovuttamista esimerkiksi turvallisuus- ja valvontaviranomaisille valvontatehtäviä ja turvallisuuden edistämistyötä varten. Tietoja voitai-

siin antaa esimerkiksi Liikenteen turvallisuusviraston käyttöön. Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden ja merionnettomuusdirektiivin 9 artiklan edellyttämällä tavalla tietojen luovuttaminen olisi sidottu Onnettomuustutkintakeskuksen harkintaan. Perusteena tietojen luovuttamiselle olisi, että luovuttaminen olisi välttämätöntä tärkeän yleisen edun turvaamiseksi. Tällaisena voidaan pitää esimerkiksi turvallisuuden edistämistä vakavan onnettomuuden jälkeen. Säännöksessä edellytetty punninta tehtäisiin jokaisen salassa pidettävän tiedon osalta erikseen. Osaa turvallisuustutkinnassa saatuja tietoja voi luonnollisesti olla tarpeen suojata laajemmin. Esimerkiksi ilmailun alalla ICAO:n liitteessä 13:ssa suositellaan, että erityistä suojaa annetaan onnettomuustilanteessa syntyneille nauhoitteille kuten ohjaamoäänitteille.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin edellytyksistä luovuttaa salassa pidettäviä tietoja oikeudellista tutkintaa varten. Turvallisuustutkinnan tarkoituksen mukaan tietoa kerätään tutkinnassa vain turvallisuuden parantamiseksi ja uusien onnettomuuksien ja vaaratilanteiden ehkäisemiseksi. Lain nimenomaisen säännöksen mukaan turvallisuustutkintaa ei tehdä oikeudellisen vastuun eli rikos- tai vahingonkorvausvastuun kohdentamiseksi (1.2 §). Salassa pidettävän tiedon luovuttamista koskevan pykälän 2 momentti täydentää tutkinnan tarkoitusta koskevaa säännöstä.

Pykälän 2 momentin perusteella julkisuuslain mukaan muutoin salassa pidettävien turvallisuustutkinnan tietojen luovuttaminen esitutkinta- ja syyttäjäviranomaiselle on rajoitettu. Säännös on poikkeus esitutkinta- ja syyttäjäviranomaisilla muutoin lain mukaan olevasta laajasta tiedonsaantioikeudesta (esim. poliisilaki, 35 §; laki yleisistä syyttäjäistä 199/1997, 11 §). Oikeudellista tutkintaa varten voitaisiin luovuttaa vain sellaisia salassa pidettäviä tietoja, jotka ovat välttämättömiä sellaisen rikoksen selvittämiseksi, josta laissa säädetty ankarin rangaistus on vähintään kaksi vuotta vankeutta. Tietojen luovuttaminen olisi siten mahdollista vain esimerkiksi silloin, kun kyse on törkeimmistä rikoksista. Onnettomuustutkintakeskus arvioisi aina tapauskohtaisesti, onko tiedon antami-

nen oikeudelliseen tutkintaan kyseisen tutkinnan kannalta välttämätöntä. Harkinta tulisi tehdä 1 momentin tavoin myös jokaisen salassa pidettävän tiedon osalta erikseen. Keskuksen päätös salassa pidettävän tiedon luovuttamisesta olisi julkisuuslain mukaisesti muutoksenhakukelpoinen.

Pykälän 2 momentin toisessa virkkeessä säädettäisiin rajoituksesta, jonka mukaan esitutkinta- ja syyttäjäviranomaiselle ei kuitenkaan saisi luovuttaa 21 §:ssä tarkoitettuja teletunnistetietoja. Tämä johtuu siitä, että näiden viranomaisten oikeus saada teletunnistetietoja on rajoitetumpi kuin turvallisuustutkintalain mukainen tiedonsaantioikeus. Lisäksi teletunnistetietojen vaatimisessa esitutkintaa varten tulee käyttää erityistä pakkokeinolaia (450/1987) mukaista menettelyä.

Ehdotetun 2 momentin mukaan oikeudellista tutkintaa varten ei voitaisi luovuttaa myöskään sellaisia tietoja, jotka on olennaisin osin saatu sellaiselta henkilöltä, joka on oikeutettu tai velvoitettu kieltäytymään todistamasta samaisesta seikasta tuomioistuimessa. Todistamiskiellosta ja kieltäytymisoikeudesta säädetään pääosin oikeudenkäymiskäärän 17 luvussa, mutta myös erityislainsäädännössä on vastaavia säännöksiä (esim. ulosottokaari 705/2007, 3:73). Esimerkiksi rikoksesta epäilty tai hänen läheisensä eivät ole velvoitettuja puhumaan itseään tai läheistään vastaan. Säännös turvaisi henkilön itsekriminointisuoja. Luovutusrajoituksen piiriin voisivat kuulua esimerkiksi turma-alusta ohjanneen henkilön kuulemispöytäkirja tai muu häneltä saatu tieto. Esitutkinta- ja syyttäjäviranomaisen tulisi tietopyynnössään selvittää, missä asemassa eri henkilöt, joilta saata tietoa tietopyyntö koskee, ovat esitutkinnassa. Ilman tällaista selvitystä Onnettomuustutkintakeskuksella ei olisi mahdollisuutta arvioida, onko osa tiedoista jätettävä luovuttamatta momentissa tarkoitettua itsekriminointisuojaan turvaamiseksi.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin eräistä rajoituksista 1 momentin perusteella luovutettujen tietojen käytössä. Valvontaviranomaisen tehtävänä voi olla esimerkiksi selvittää eri toimijoiden toiminnan asianmukaisuutta onnettomuustilanteessa. Viranomaisella voi selvityksen perusteella olla oikeus antaa varoituksia tai huomautuksia, mutta myös

peruuttaa toiminnan harjoittamiseksi tarpeellinen lupa tai hyväksyntä. Momenttiin otetaisiin tarkentava säännös siitä, ettei tällaista seuraamusta voitaisi asettaa tuottamuksellisen rikkomuksen johdosta vain turvallisuustutkinnasta saatujen tietojen perusteella. Säännös on tarpeen, koska turvallisuustutkinnassa on saatu tietoja vain turvallisuustutkinnan tarkoitusta varten ja koska lain nimenomaisen säännöksen (1.2 §) mukaan tutkinnan tarkoituksena ei ole oikeudellisen vastuun kohdentaminen. Samantyyppinen säännös sisältyy ilmailulain 134 §:n 1 momenttiin.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin rajoituksesta luovuttaa edelleen sellaisia salassa pidettäviä tietoja, jotka Onnettomuustutkintakeskus on saanut muun valtion tutkintaviranomaiselta. Säännös otettaisiin lakiin selkeyden vuoksi. Suomea sitovissa kansainvälisissä velvoitteissa edellytetään, että tietoja käytetään pääasiassa vain turvallisuustutkintaan. Keskus ei siten voisi luovuttaa ulkomaisilta tutkintaviranomaisilta saamia tietoja kyseisen viranomaisen tai muun asianomaisen viranomaisen asettamien ehtojen vastaisesti. Tiedon luovuttaja voisi esimerkiksi merkitä annettavan tiedon täysin tai osittain salassa pidettäväksi. Luovutusrajoituksella turvataan keskuksen mahdollisuutta saada kaikki asian selvittämisen kannalta tarpeellinen tieto tutkintaa varten myös ulkomailta.

40 §. *Todistamiskielto.* Oikeudenkäymiskaaren 17 luvun 23 §:ssä säädetään virkamiehen ja eräiden muiden henkilöiden todistamiskiellosta. Turvallisuustutkintalakiin ehdotetaan otettavaksi oma säännös turvallisuustutkinnassa saatuihin tietoihin liittyvästä todistamiskiellosta.

Turvallisuustutkinnassa mukana ollut henkilö voidaan kutsua tuomioistuimeen todistajaksi, mutta hänen tulee vaitiolovelvollisuutensa vuoksi olla vastaamatta kysymyksiin, jotka voisivat tarkoittaa tutkinnan aikana tietoon tulleen salassa pidettävän tiedon paljastumista. Pykälässä todetaan nimenomaisesti, että säännös koskee niin Onnettomuustutkintakeskuksen virkamiehiä kuin muitakin tutkintaan osallistuneita henkilöitä, esimerkiksi Onnettomuustutkintakeskuksen asiantuntijoita.

Pykälän 2 momentin mukaan todistamiskieltoa on noudatettava senkin jälkeen, kun todistaja ei ole enää siinä asemassa, jossa hän on saanut tiedon todistettavasta seikasta. Säännös vastaa asiallisesti oikeudenkäymiskaaren 17 luvun 23 §:n 4 momenttia. Onnettomuustutkintakeskuksen asiantuntijan vaitiolovelvollisuus ei siten muutu esimerkiksi tutkinnan päättymisen johdosta.

Todistamiskieltopykälän mukaan todistajan tulee todistaa vaitiolovelvollisuuden piiriin kuluvasta seikasta vain, jos erittäin tärkeät syyt vaativat, että häntä kuullaan siitä. Kysymykseen tulee lähinnä törkeiden rikosten selvittäminen.

41 §. *Onnettomuustutkintakeskuksen apu toisen valtion tutkintaviranomaiselle.* Pykälässä säädettäisiin Onnettomuustutkintakeskuksen virka-apusta toisen maan tutkintaviranomaiselle. Säännöksen taustalla ovat merionnettomuusdirektiivin entistä tarkemmat säännökset turvallisuustutkintaa suorittavien toimielinten pysyvästä yhteistyöjärjestelmästä. Samankaltainen säännös on myös rautatie-turvallisuudirektiivin 21 artiklassa.

Onnettomuustutkintakeskuksen virkamiehellä olisi virka-apua varten käytettävissään lain 19—24 §:ssä säädetty toimivaltuudet. Käytännössä virka-apu voisi tarkoittaa esimerkiksi tutkinnan suorittamiseksi välttämättömien tarkastusten tekemistä tai tarvittavien tietojen hankkimista toisen valtion tutkintaviranomaisen pyynnöstä. Onnettomuustutkintakeskukselta pyydettyjä toimenpiteitä toteutettaessa noudatettaisiin Suomen lainsäädäntöä.

42 §. *Yhteistyö ja virka-apu.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin mahdollisuudesta tehdä yhteistyötä tutkinnan käytännön suorittamisessa esitutkintaviranomaisten ja kuolemansyyn tutkintaa tekevien viranomaisten kanssa. Onnettomuustutkintakeskus ja sen tutkintaa varten asettama tutkintaryhmä ratkaisisivat itsenäisesti sen, missä laajuudessa yhteistoiminta näiden viranomaisten kanssa on tarkoituksenmukaista turvallisuustutkinnan kannalta. Nykyisin yhteistyötä on tehty esimerkiksi onnettomuuspaikan tutkinnassa sekä henkilöiden kuulemisissa.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin poliisiin Onnettomuustutkintakeskukselle antamasta virka-apusta. Virka-apua voitaisiin saada

paitsi tutkinnan suorittamiseen myös sen turvaamiseen esimerkiksi onnettomuuspaikalla suoritettavien tutkintatoimien ajan.

Pykälän 3 momentin mukaan myös muun viranomaisen olisi keskuksen pyynnöstä suoritettava välttämättömiä selvityksiä ja tutkimuksia turvallisuustutkinnan avuksi. Säännös vastaisi asiallisesti nykyistä lakia. Merionnettomuusdirektiivin mukaan tutkintaviranomaisella tulee olla oikeus saada apua esimerkiksi merivartioston virkamiehiltä, alusliikennepalvelun tarjoajalta, aluksen katsastajalta, etsintä- ja pelastusyksiköltä, luotsilta tai muulta satama- ja merenkulkuhenkilöstöltä.

Lakiin ei enää ehdoteta otettavaksi onnettomuustutkintalain 11 §:n 2 momenttia vastaavaa säännöstä poliisin suorittamista kuulusteluista tai tutkinnoista. Tällaista mahdollisuutta ei käytännössä ole tarvittu, minkä lisäksi säännöksen on katsottu olevan ongelmallinen turvallisuustutkinnan 1 §:ssä säädetyn tarkoituksen kannalta. Niissä tilanteissa, joissa tutkintaryhmän jäsenenä on poliisimies, saattaa pikemminkin olla tarve vapauttaa hänet 43 §:n mukaisesti poliisin tehtävien suorittamisesta tutkinnan ajaksi.

43 §. Viranhoidosta vapautuminen. Ehdotettu säännös viranhoidosta vapautumisesta vastaisi voimassa olevaa lakia. Säännöksen tarkoituksena on mahdollistaa tarpeen mukaan tutkintaryhmien jäsenten toimiminen tutkinnassa päätoimisesti. Viranhoidosta vapautuminen olisi säännöksen mukaan pääsääntö. Viranhoidosta ei kuitenkaan vapautuisi suoraan lain nojalla, jos tutkintatehtävät olisi hoidettavissa turvallisuustutkintaa tai ehdotetun 1 §:n mukaista tarkoitusta vaarantamatta oman viran ohella. Onnettomuustutkintakeskus ilmoittaisi tutkintaryhmän jäsenen työnantajaviranomaiselle tarpeesta vapauttaa henkilö varsinaisista virkatehtävistä.

Tutkintaryhmän jäsenenä on varsin usein poliisin virkamiehiä. Turvallisuustutkinnan tarkoituksen ja oikeudellisen tutkinnan ja turvallisuustutkinnan erottamisen vuoksi voi olla ongelmallista, jos poliisimies toimii samanaikaisesti tutkintaryhmän jäsenenä ja toisaalta virkatyössään esitutkintaa suorittavana virkamiehenä. Poliisimies ei voi toimia samanaikaisesti tapahtuman turvallisuustutkinnassa ja sen esitutkinnassa.

Käytännössä poliisi- ja esitutkintalaissa annetut laajat toimivaltuudet mahdollistavat poliisimiehelle esimerkiksi pääsyn erinäisiin rekistereihin. Näin saatujen tietojen käyttö turvallisuustutkinnassa ei kuitenkaan ole ongelmatonta. Olennaista onkin se, että poliisimies itse tiedostaa tutkintaryhmän jäsenenä toimimisen mukanaan tuomat rajoitukset, jotka johtuvat turvallisuustutkinnan tarkoituksesta. Selkeintä olisi, että tutkintaryhmän jäsenenä toimiva poliisimies vapautuisi tutkinnan ajaksi pääviran hoidosta. Tämä ei kuitenkaan käytännössä ole aina mahdollista, sillä turvallisuustutkintaa suoritetaan usein varsin pitkän ajan kuluessa ja myös tutkintaryhmän jäseniltä tutkinnassa tarvittava työpanos vaihtelee.

44 §. Onnettomuustutkintakeskuksen henkilökortti. Lakiin ehdotetaan kirjattavaksi Onnettomuustutkintakeskuksessa noudatettu käytäntö antaa tutkinnassa mukana olevalle henkilölle kuvallinen henkilökortti. Pykälän 1 momentissa olisi perussäännös henkilökortista, joka annettaisiin keskuksen virkamiehelle sekä 11 §:ssä tarkoitettulle Onnettomuustutkintakeskuksen asiantuntijalle. Henkilökorttia tulisi pitää aina mukana tutkintatehtäviä toimitettaessa ja se tulee esittää tarvittaessa tai vaadittaessa.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin henkilökortin voimassaoloajasta. Kortti olisi voimassa määräajan, josta päättäisi Onnettomuustutkintakeskus. Keskus voisi tarvittaessa päättää myös kortin voimassaolon umpeutumisesta ennen aiemmin määrätyn voimassaoloajan päättymistä ja kortin peruuttamisesta esimerkiksi väärinkäytötilanteissa. Voimassaolon päätyttyä kortti tulisi palauttaa keskukselle.

Kortti voisi olla voimassa vain yksittäisessä tutkinnassa oletettavasti tarvittavan ajan tai kortti voitaisiin myöntää pidemmäksi ajaksi, esimerkiksi vuodeksi kerrallaan. Onnettomuustutkintakeskuksen asiantuntijan kortti voisi olla voimassa myös yksittäisten tutkintatehtävien väliin jäävänä aikana. Tämä saattaa olla tarpeen asiantuntijoille, joiden tulisi päästä onnettomuuspaikalle aloittamaan 18 §:n mukaista alustavaa tutkintaa keskuksen häntä tehtävään pyytäessä.

45 §. Palkkiot ja korvaukset. Onnettomuustutkintakeskuksen ulkopuoliselle tutkintaan

osallistuvalla tutkintaryhmän jäsenelle, kuten Onnettomuustutkintakeskuksen asiantuntijalle, maksettaisiin tehtävästään palkkio. Pykälän 1 momentin mukaan palkkion perusteista päättäisi oikeusministeriö. Matkakustannusten korvaamisessa noudatettaisiin valtion sitä koskevan virkaehtosopimuksen määräyksiä. Säännös vastaisi nykyistä käytäntöä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin turvallisuustutkinnassa kuultavaksi 23 §:n mukaisesti pyydetylle maksettavista korvauksista. Kuultavalle voi syntyä esimerkiksi matkakuja tai ansionmenetystä, jotka korvattaisiin kohtuullisena katsottavaan määrään asti. Kohtuullisena voidaan pitää esimerkiksi edellä mainitun valtion virkaehtosopimuksen määräysten mukaista korvausta matkakustannuksista.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin nykyiseen tapaan oikeudesta saada täysi korvaus turvallisuustutkinnassa esineen tai asiakirjan haltuunoton ja esineille tehtyjen kokeiden yhteydessä tapahtuneesta vahingosta. Säännöksen nojalla korvattaisiin esimerkiksi esineen tuhoutumisesta, vahingoittumisesta, mutta myös sen käytön estymisestä syntynyt taloudellinen vahinko. Lisäksi oikeus saada korvausta laajennettaisiin koskemaan myös 22 §:n 2 momentin nojalla tehdystä tilojen tarkastamistoimenpiteestä mahdollisesti aiheutunutta vahinkoa.

46 §. Uhkasakko. Pykälässä säädettäisiin Onnettomuustutkintakeskuksen oikeudesta asettaa uhkasakko. Nykyisin keskuksella ei ole tällaista oikeutta. Keskuksella olisi lain 20 ja 21 §:n mukaan varsin laaja tiedonsaantioikeus. Koska tiedonsaantioikeus on merkittävin keino saada tieto turvallisuustutkinnan toteuttamiseksi ja tutkinnan onnistumiseksi, voi tiedonsaantipyynnön tehosteeksi eräissä tilanteissa olla tarpeen asettaa erityinen tehoste pykälän 1 momentin mukaisesti.

Uhkasakko voitaisiin 1 momentin mukaan asettaa myös sen tehosteeksi, että Onnettomuustutkintakeskus saisi 22 §:n 1 momentin mukaisesti käyttöönsä tutkinnan kannalta välttämättömän asiakirjan tai esineen. Samalla voimassa olevassa laissa olevasta oikeuden tehostamisesta käräjäoikeuden määräyksellä luovutettaisiin.

Uhkasakkoasiassa noudatettaisiin uhkasakkoain (1113/1990) säännöksiä. Laissa sääde-

tään muun muassa uhkasakon asettamisen ja tuomitsemisen yleisistä edellytyksistä, uhkasakon suuruudesta, asianosasen kuulemisesta sekä uhkasakon vanhentumisesta ja muutoksenhausta. Uhkasakkoainin mukaisesti Onnettomuustutkintakeskuksen uhkasakon asettamista sekä tuomitsemista koskeviin päätöksiin saa hakea muutosta hallinto-oikeudelta siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin poikkeuksesta, jonka mukaan uhkasakkoa ei voitaisi asettaa luonnolliselle henkilölle, jota on aiheutta epäillä rikoksesta ja tiedot liittyvät rikosepäilyn kohteena olevaan asiaan. Uhkasakon asettaminen olisi mahdollista vain tilanteissa, jossa Onnettomuustutkintakeskuksella on tieto siitä, että esitutkintaviranomaisen on käynnistänyt esitutkinnan henkilön toiminnasta tutkittavana olevassa onnettomuudessa. Säännös on tarpeen tällaisen henkilön itsekriminointisuojaan turvaamiseksi.

47 §. Määräyksenantovaltuus. Laissa ehdotetaan säädettäväksi Onnettomuustutkintakeskukselle valtuus antaa määräyksiä. Määräyksenantovaltuus olisi rajattu koskemaan vain keskuksen tekemää turvallisuustutkintaa koskevia teknisiä seikkoja. Nykyisin keskus on antanut eräitä tutkinnassa noudatettavia ohjeita, kuten toimintakäsikirjan. Mikäli se katsotaan tarpeelliseksi, olisi vastaavia seikkoja annettavissa keskuksen määräyksen muodossa.

7 luku Voimaantulo

48 §. Voimaantulo. Pykälä sisältää tavanomaisen voimaantulosäännöksen.

Pykälän 2 momentin mukaan lailla kumottaisiin onnettomuuksien tutkinnasta annettu laki. Tällöin myös lain nojalla annettu valtioneuvoston asetus onnettomuuksien tutkinnasta kumoutuisi.

Sotilasilmailusta annettu valtioneuvoston asetus on asetuksen johtolauseeseen mukaan annettu vuoden 2005 ilmailulain ja onnettomuustutkintalain 2 a §:n nojalla. Johtolauseessa mainittu ilmailulaki on kumottu vuonna 2009 uudella ilmailulailla. Ilmailulain siirtymäsäännöksen johdosta asetusta on kumoamisestaan huolimatta kuitenkin voitu so-

veltaa tämän jälkeenkin. Sen sijaan asetuksen johtolauseessa mainittu onnettomuustutkintalain 2 a § ei ole varsinainen asetuksenantovaltuus. Näin ollen valtioneuvoston asetus sotilasilmailusta (1243/2005) voidaan katsoa kumoutuneeksi ilman että lakiin on tarpeen ottaa omaa kumoamissäännöstä. Vastaavasta johtolauseen muotoilusta johtuen myös sotilasilmailusta annettua valtioneuvoston asetusta edeltänyt sotilasilmailuasetus (387/1996) on edelleen voimassa. Myös tämän asetus kumoutuu onnettomuustutkintalain kumoamisen yhteydessä.

49 §. Siirtymäsäännökset. Pykälässä säädettäisiin uuden lain voimaantulon vuoksi tarpeellisista siirtymäsäännöksistä.

Pykälän 1 momentin mukaan ennen lain voimaantuloa aloitetut onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkimat suoritettaisiin loppuun onnettomuustutkintalain ja sen nojalla annettun asetuksen mukaisesti. Merkityksellistä olisi tutkiminnan aloittamista koskevan päätöksen tekeminen, ei alustavan tutkiminnan aloittaminen onnettomuuspaikalla. Aiemmin kertaalleen päätetyn tutkiminnan uudelleen käynnistäminen katsotaan uudeksi tutkimukseksi ja siihen sovellettaisiin uutta lakia. Säännös on tarpeen siksi, että tutkiminnan järjestämisuoto muuttuisi sekä erityisesti siksi, että onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkiminnan aloittamista koskeva päätösvalta ehdotetaan siirrettäväksi kokonaan Onnettomuustutkintakeskukselle.

Pykälän 2 momentin mukaan muussa laissa tai lain nojalla annetuissa säädöksissä olevan viittauksen tällä lailla kumottavaan onnettomuustutkinnasta annettuun lakiin katsotaan merkitsevän viittausta nyt ehdotettuun lakiin.

Pykälän 3 momentin mukaan ennen lain voimaantuloa voitaisiin ryhtyä tarpeellisiin toimenpiteisiin esimerkiksi Onnettomuustutkintakeskuksen työjärjestyksen antamiseksi.

2.2 Laki sotilasilmaluonnettomuuksien tutkimasta

1 §. Soveltamisala. Lakia sovellettaisiin sotilasilmaluonnettomuuksien tutkimintaan. Sotilasilmaluonnettomuudella tarkoitetaan 4 §:ssä tarkoitettuja onnettomuuksia ja vaaratilanteita.

2 §. Turvallisuustutkiminnan tarkoitus. Pykälässä säädettäisiin sotilasilmaluonnettomuuksien johdosta tehtävän turvallisuustutkiminnan tarkoituksesta. Pykälän 1 momentin mukaan tutkiminnan tarkoituksena on yleisen turvallisuuden lisääminen, onnettomuuksien ja vaaratilanteiden ehkäiseminen sekä onnettomuuksista aiheutuvien vahinkojen torjuminen. Tämä vastaa ehdotetun turvallisuustutkintalain 1 §:ää ja asiallisesti myös sotilasilmaluonnettomuustutkintalain 18 §:ää.

Pykälän 2 momentissa todettaisiin tutkiminnan suhde oikeudellisiin selvitystoimiin turvallisuustutkintalakiä vastaavalla tavalla. Turvallisuustutkiminnan tarkoituksena ei ole onnettomuuteen tai vaaratilanteeseen liittyvien vastuukysymysten selvittäminen tai aineiston hankkiminen esimerkiksi rikos- ja vahingonkorvausoikeudellisen vastuun toteuttamista varten.

Onnettomuustutkiminnan sijaan tutkiminnan nimenä otettaisiin käyttöön turvallisuustutkinta (engl. safety investigation). Vastaava käsitteemuutos ehdotetaan toteutettavaksi myös turvallisuustutkintalakiä.

3 §. Suhde muuhun lainsäädäntöön. Pykälään otettaisiin tarvittavat viittaukset turvallisuustutkintalakiin. Tutkintaan sovellettaisiin nykyiseen tapaan suurimmaksi osaksi sellaisinaan turvallisuustutkintalain menettely- ja toimivaltasäännöksiä.

Selkeyden vuoksi pykälässä todettaisiin, että sovellettaessa turvallisuustutkintalain säännöksiä sotilasilmaluonnettomuuksien tutkimintaan Sotilasilmaluonnettomuuksien tutkimasta sovelletaan, mitä turvallisuustutkintalakiä säädetään Onnettomuustutkintakeskuksesta.

4 §. Tutkittavat sotilasilmaluonnettomuudet. Pykälässä säädettäisiin ehdotetun lain mukaan tutkittavista onnettomuuksista ja vaaratilanteista. Voimassa olevaan sotilasilmaluonnettomuustutkintalain nojalla annettuun valtioneuvoston asetukseen nähden uutta olisi, että tutkittavat tilanteet jaoteltaisiin onnettomuuksiin ja vakaviin vaaratilanteisiin, joiden johdosta olisi aina suoritettava turvallisuustutkinta (1 momentti) ja toisaalta tilanteisiin, joita koskevan tutkiminnan käynnistämiseksi sotilasilmaluonnettomuuksien tutkimasta sovellettaisiin (2 momentti). Uutta olisi myös mahdollisuus teematutkimintaan (3 momentti). Käytännössä tutkittavien

onnettomuuksien määrää ei muuttuisi nykyisestä. Lisäksi sotilasilmailussa tapahtuneita vaaratilanteita ja poikkeamia on mahdollista tutkia ilmailulain 128 §:n nojalla.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin onnettomuuksista ja vakavista vaaratilanteista, joista on lain mukaan aina suoritettava turvallisuustutkinta. Tutkintaviranomaisella ei olisi harkintavaltaa, tutkitaanko määritelmän täyttävä onnettomuus tai vaaratilanne. Tutkittavien onnettomuuksien ja vakavien vaaratilanteiden määritelmät vastaisivat turvallisuustutkintalakia. Tältä osin turvallisuustutkintalaissa viitataan suoraan ilmailuonnettomuusdirektiivin 4 artiklan määritelmäsääntöön sekä kansainvälisen siviili-ilmailujärjestö ICAO:n yleissopimuksen, niin sanotun Chicagon sopimuksen, liitteeseen 13. Määritelmiä käytettäisiin siitä huolimatta, että direktiivi ja yleissopimus eivät sinänsä oman soveltamisalasääntönsä johdosta koske sotilasilmailua.

Sotilasilmailuviranomaisen toimivalta tutkia onnettomuuksia ja vaaratilanteita rajattaisiin 1 momentissa koskemaan vain sellaisia onnettomuuksia ja vaaratilanteita, jotka koskevat yksinomaan sotilasilmailua ja joiden osallisina on vain puolustusvoimien henkilökuntaa. Toimivalta Onnettomuustutkintakeskuksen ja sotilasilmailuviranomaisen välillä jakaantuisi siten nykyiseen tapaan. Ilmailulain 2 §:n 11 kohdan mukaan sotilasilmailulla tarkoitetaan sotilaallisessa tarkoituksessa harjoitettua ilmailua ja ilmailua sotilasilmaluksella. Sotilaallisessa tarkoituksessa harjoitettu ilmailu voi tapahtua poikkeuksellisesti myös siviili-ilmailurekisterissä olevalla aluksella. Ilmailun harjoittamiseen kuuluu myös kaikki lentotoimintaan välittömästi liittyvät maatoiminnot.

Sotilasilmailuonnettomuutena pidettäisiin vain sellaisia onnettomuuksia, joiden osallisina on ainoastaan puolustusvoimien omaa henkilökuntaa. Siten Onnettomuustutkintakeskus tutkisi turvallisuustutkintalain mukaisesti ne onnettomuudet ja vaaratilanteet, joiden osallisina olisi yksi tai useampi muu henkilö, kuten asevelvollisuuslain (1438/2007) tai naisten vapaaehtoisesta asepalveluksesta annetun lain (194/1995) mukaista asepalvelusta suorittava mies tai nainen taikka vapaaehtoisesta maanpuolustuk-

sesta annetun lain (556/2007) mukaisessa toiminnassa mukana oleva siviilihenkilö. Samoin esimerkiksi kokonaan sotilaallisessa tarkoituksessa harjoitetussa ilmailussa tapahtunut onnettomuus tai vaaratilanne tulisi tutkittavaksi ehdotetun turvallisuustutkintalain mukaan, vaikka ilma-aluksessa olisi yksinomaan puolustusvoimien henkilöstöä, jos onnettomuuden tai vaaratilanteen tutkimuksessa olisi kuitenkin tarpeelliseksi arvioida esimerkiksi lennonjohdosta vastanneen siviililennonjohdon toimia.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin sotilasilmailuviranomaisen oikeudesta tutkia myös muu sen tutkintatoimivaltaan kuuluva onnettomuus tai vaaratilanne. Tutkinnan suorittaminen muusta kuin 1 momentissa tarkoitettua onnettomuudesta ja vaaratilanteesta olisi sotilasilmailuviranomaisen harkinnassa. Tutkinta olisi tarpeen silloin, jos tutkinnasta katsotaan olevan hyötyä yleiselle turvallisuudelle sotilasilmailussa. Harkinnassa huomioitavat seikat vastaisivat turvallisuustutkintalaissa (17.2 §) säädettäväksi ehdotettuja harkintaperusteita.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin teematutkinnasta. Pykälä vastaisi ehdotetun turvallisuustutkintalain teematutkintaa koskevaa säännöstä.

5 §. *Sotilasilmailuonnettomuuden tutkintaryhmä.* Sotilasilmailuonnettomuuksien tutkinnasta vastaisi sotilasilmailuviranomainen. Tutkinta voitaisiin siten määrätä yhden tai useamman sotilasilmailuviranomaisen virkamiestutkijan tehtäväksi. Vaihtoehtoisesti tutkinta voitaisiin tehdä sotilasilmailuviranomaisen asettaman tutkintaryhmän toimesta. Tutkinnan organisointitapaa valittaessa voitaisiin ottaa huomioon onnettomuuden tai vaaratilanteen laajuus ja sen erityispiirteet.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin tutkintaryhmän asettamisesta. Tutkintaryhmä voitaisiin asettaa etukäteen vuodeksi kerrallaan. Tutkintaryhmiä voitaisiin asettaa esimerkiksi joukko-osastoittain. Yksittäistä tutkintaa varten voitaisiin asettaa myös erillinen tutkintaryhmä. Syynä voisi olla esimerkiksi tapahtuneen onnettomuuden tai vaaratilanteen vakavuus tai erityinen luonne. Tutkintaryhmän kokoamisesta ja jäsenten valinnasta vastaisi sotilasilmailuviranomainen. Nykyisin käytössä olevasta tutkintalautakunta-käsitteestä

luovuttaisiin. Ruotsinkielisessä säädöstehtävissä tutkintaryhmästä käytettäisiin kuitenkin edelleen termiä undersökningsskommision.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin tutkintaryhmän kokoonpanosta. Se määräytyisi tutkittavan tapauksen mukaan. Tutkintaryhmän kokoonpanoa voitaisiin myös muuttaa tutkinnan aikana, jos se on välttämätöntä asiantuntevan, riippumattoman ja puolueettoman tutkinnan suorittamiseksi. Tutkintaryhmään olisi siten mahdollista esimerkiksi nimetä uusi jäsen, jos tutkinnan käyttöön on tarpeen saada erityistä asiantuntemusta.

Tutkintaryhmän jäsen voisi olla puolustusvoimien virkamies tai muun viranomaisen palveluksessa oleva virkamies taikka ulkopuolinen asiantuntija. Yksi jäsen toimisi tutkintaryhmän johtajana. Tutkintaryhmä voisi tutkinnan käytännön järjestämiseksi tarpeen mukaan päättää ryhmän sisäisestä tehtävänjaosta ja muista järjestäytymisseikoista, kuten esimerkiksi varapuheenjohtajan tai sihteerin nimeämisestä. Pykälän 3 momentin mukaan tutkintaryhmän puolustusvoimien ulkopuoliset jäsenet nimitettäisiin tehtävään kirjallisesti.

Pykälän 4 momentin mukaan tutkintaryhmän kaikkiin jäseniin sovellettaisiin tämän lain mukaisia tehtäviä suorittaessaan virkamiehen virkavastuuta koskevia säännöksiä. Lisäksi tutkintaan osallistuvien tulisi noudattaa kaikkia toimintaa koskevia hallinnon yleislakeja, kuten hallintolakia, julkisuuslakia ja kielilakia.

6 §. Tutkintaryhmän jäsenen kelpoisuusvaatimukset. Pykälässä säädettäisiin sotilasilmaluonnettomuuden tutkintaryhmän johtajalta ja jäseneltä vaadittavasta kelpoisuudesta. Johtajan kelpoisuusvaatimukset vastaisivat voimassa olevaa sääntelyä. Johtajan tulee olla sotilasilmalua tunteva ja hänellä tulee olla perehtynyt ilmailu-onnettomuuksiin.

Koska tutkittavat onnettomuudet ja vaaratilanteet voivat olla erityyppisiä, muiden tutkintaryhmän jäsenten kelpoisuusvaatimuksista säädettäisiin nykyistä väljemmin eikä jäseniltä edellytettäisi tiettyä ammattia tai asiantuntemusta. Uuden säännöksen mukaan muilla jäsenillä tulee olla riittävä asiantuntemus yksittäisen tutkittavan onnettomuuden tai vaaratilanteen kannalta keskeisiltä aloilta. Tutkinnassa tarpeellista asiantuntemusta voi

olla esimerkiksi onnettomuustutkinnan, ilmailun, sotilasilmalun, lentokonetekniikan tai lääketieteen tuntemus.

7 §. Tutkintaselostuksen käsittely. Sotilasilmaluonnettomuuden tutkinnasta laaditaan tutkintaselostus, joka on tutkinnasta julkaisutava loppuraportti (ks. ehdotetun turvallisuustutkintalain 27 §). Sotilasilmaluonnettomuuden päätäisi 1 momentin mukaan siitä, mitä turvallisuutta parantavia toimenpiteisiin tutkintaselostus edellyttäisi. Merkityksellistä olisi erityisesti tutkintaselostuksessa annetut turvallisuussuositukset. Sääntely vastaa sotilasilmalusta annetun valtioneuvoston asetuksen sääntelyä.

Sotilasilmaluonnettomuuden tehtävänä on pykälän 2 momentin mukaan toimittaa tutkinta-aineisto ja tieto tehdyistä päätöksistä sotilasilmaluonnettomuuksien tarkastuslautakunnalle. Tutkinta-aineisto ja tiedot toimitettiin vain tarkastuslautakunnan toimivaltaan kuuluvien eli 4 §:n 1 momentissa tarkoitettujen onnettomuuksien ja vakavien vaaratilanteiden osalta. Tarkastuslautakunnan tehtävistä säädetään 9 §:ssä.

8 §. Sotilasilmaluonnettomuuksien tarkastuslautakunta. Ehdotettu sääntely sotilasilmaluonnettomuuksien tarkastuslautakunnasta vastaisi pääosin sotilasilmalusta annetun valtioneuvoston asetuksen säännöksiä. Pykälän 1 momentin mukaan lautakunnan asettaisi puolustusministeriö kolmeksi vuodeksi kerrallaan. Momentissa säädettäisiin myös lautakunnan kokoonpanosta. Laissa mainittaisiin erikseen myös tarkastuslautakunnan sihteeri.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin lautakunnan jäsenten kelpoisuusvaatimuksista. Puheenjohtajan ja varapuheenjohtajan tehtäviin edellytettäisiin ylempää oikeustieteellistä tutkintoa. Muilla jäsenillä, varajäsenillä sekä sihteerillä tulisi olla asian kannalta merkityksellistä oikeustieteen, ilmailun, sotilasilmalun tai tekniikan tuntemusta.

Pykälän 3 momentin mukaan tarkastuslautakunnan työhön osallistuviin sovellettaisiin virkavastuuta koskevia säännöksiä. Lisäksi heihin sovellettaisiin ehdotetun turvallisuustutkintalain esteellisyysäännöstä (14 §).

9 §. Sotilasilmaluonnettomuuksien tarkastuslautakunnan tehtävät. Pykälässä säädettäisiin tarkastuslautakunnan tehtävistä. Niihin ei

ehdoteta muutoksia sotilasilmailusta annetun valtioneuvoston asetukseen verrattuna. Tarkastuslautakunnan tehtävänä olisi tehtyyn turvallisuustutkintaan ja sotilasilmailuviranomaiseen nähden ulkopuolisena toimijana antaa lausunto onnettomuuden tai vaaratilanteen syistä ja tapahtuman jälkeen toteutettujen turvallisuutta parantavien toimenpiteiden riittävydestä. Tehtävä olisi rajattu vain vakaviin eli 4 §:n 1 momentissa tarkoitettuihin onnettomuuksiin ja vakaviin vaaratilanteisiin, jotka lain mukaan on pakko tutkia. Lautakunta tekisi arvioita tutkintaselostuksen, sotilasilmailuviranomaisen sen johdosta tekemien päätösten ja tarkastuslautakunnan käyttöön toimitetun tutkinta-aineiston perusteella.

10 §. Palkkiot ja korvaukset. Tutkintaryhmään osallistuvalla henkilöllä, joka ei ole puolustusvoimien henkilöstöä, maksetaan työstään palkkio. Palkkion määrä vastaisi ehdotetun turvallisuustutkintalain perusteella tutkintaryhmän jäsenelle maksettavaa palkkiota, jonka perusteista päättäisi mainitun lain 45 §:n 1 momentin nojalla oikeusministeriö.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin sotilasilmailuonnettomuuksien tarkastuslautakunnan puheenjohtajan, varapuheenjohtajan, jäsenten, varajäsenten sekä sihteerin palkkiosta. Tarkastuslautakunnan osalta palkkion perusteista päättäisi puolustusministeriö.

Pykälän 3 momentin mukaan tutkinnassa ja tarkastuslautakunnan toiminnassa syntyneiden matkakustannusten korvaamisessa noudatettaisiin valtion sitä koskevan virkaehtosopimuksen määräyksiä.

11 §. Määräyksenantovaltuus. Laissa ehdotetaan säädettäväksi sotilasilmailuviranomaiselle valtuus antaa määräyksiä. Määräyksenantovaltuus olisi rajattu koskemaan vain tutkintaa koskevia teknisiä seikkoja.

12 §. Voimaantulo. Pykälä sisältää tavanomaisen voimaantulosäännöksen.

13 §. Siirtymäsäännökset. Pykälässä säädettäisiin lain voimaantulon vuoksi tarpeellisista siirtymäsäännöksistä.

Pykälän 1 momentin mukaan ennen lain voimaantuloa aloitetut sotilasilmailuonnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinnat suoritettaisiin loppuun sotilasilmailusta annetun valtioneuvoston asetuksen mukaisesti. Mer-

kityksellistä olisi tutkinnan aloittamista koskevan päätöksen tekeminen, ei alustavan tutkinnan aloittaminen onnettomuuspaikalla. Aiemmin kertaalleen päätetyn tutkinnan uudelleen käynnistäminen katsotaan uudeksi tutkinnaksi ja siihen sovellettaisiin uutta lakia. Säännös on tarpeen siksi, että uuden lain myötä tutkinnan järjestämismuoto muuttuisi.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin sotilasilmailuonnettomuuksien tutkintalautakunnan toiminnasta lain voimaan tullessa. Asetuksen nojalla vuodeksi asetettu lautakunta jatkaisi toimintaansa toimikautensa loppuun ja sen toimivaltuuksiin sovellettaisiin mitä tässä laissa säädetään. Pykälän 3 momenttiin otettaisiin vastaava säännös sotilasilmailuonnettomuuksien tarkastuslautakunnan toimikauden jatkumisesta.

Pykälän 4 momentin mukaan ennen lain voimaantuloa voitaisiin ryhtyä tarpeellisiin toimenpiteisiin esimerkiksi sotilasilmailuonnettomuuksien tutkintaa koskevien määräysten antamiseksi.

2.3 Laki ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen liitteen XI-1 lukuun tehdyn muutoksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta

1 §. Pykälän mukaan SOLAS-yleissopimuksen muutoksen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset olisivat lakina voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut. Lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä selostetaan edellä yksityiskohtaisten perustelujen 1 jaksossa ja jäljempänä eduskunnan suostumuksen tarpeellisuutta käsittelevässä jaksossa.

2 §. SOLAS-yleissopimuksen muutoksessa tarkoitettu onnettomuustutkintasäännöstö julkaistaisiin pykälän mukaan Suomen säädöskokoelman sopimussarjassa vain eduskunnan hyväksymiltä osin. Säännöstö olisi kokonaisuudessaan nähtävänä ja saatavissa Onnettomuustutkintakeskuksessa, joka myös antaisi siitä tietoja suomeksi ja ruotsiksi.

3 §. Laki tulisi voimaan tasavallan presidentin asetuksella säädettävänä ajankohtana. Tarkoituksena on, että laki tulisi voimaan

mahdollisimman pian sen jälkeen kun se on hyväksytty ja vahvistettu.

2.4 Laki viranomaisten toiminnan julkisuudesta

24 §. *Salassa pidettävät viranomaisen asiakirjat.* Onnettomuustutkintaa koskevien asiakirjojen salassapidosta säädetään julkisuuslain 24 §:n 1 momentin 8 kohdassa. Säännöstä ehdotetaan muutettavaksi. Sen soveltamisala laajennettaisiin koskemaan paitsi onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkintaa myös ehdotetun turvallisuustutkintalain 5 luvussa tarkoitettua poikkeuksellisen tapahtuman tutkintaa. Lisäksi säännökseen ehdotetaan tehtäviksi ehdotetusta turvallisuustutkintalaista johtuvat tekniset muutokset.

Säännöksen mukaan salassa pidettäviä olisivat nykyiseen tapaan asiakirjat, jotka koskevat turvallisuustutkintalain mukaista tutkintaa, jos tiedon antaminen niistä vahingoittaisi tai vaarantaisi turvallisuutta, aiheuttaisi haittaa onnettomuuden tai vaaratilanteen selvittämiseksi taikka loukkaisi onnettomuuden tai vaaratilanteen uhrien oikeuksia tai heidän muistoaan tai läheisiään. Ehdotuksen mukaan asiakirja olisi pidettävä salassa myös, jos tiedon antaminen asiakirjasta vahingoittaisi tai vaarantaisi turvallisuuden kehittämistä taikka vaarantaisi turvallisuustutkinnan tai sen tarkoituksen toteutumisen taikka vaarantaisi tietojen saannin tulevaisuudessa tehtäviä tutkimuksia varten.

Ehdotettu lisäys korostaa sitä, että Onnettomuustutkintakeskuksen tekemä turvallisuustutkinnan tarkoituksena on vain turvallisuuden kehittäminen ja onnettomuuksien ja vaaratilanteiden ehkäiseminen (ensimmäisen lakiehdotuksen 1 §). Tutkinnan tarkoituksena ei ole oikeudellisen vastuun kohdentaminen. Ehdotetussa säännöksessä todettaisiin nimenomaisesti, että asiakirja olisi salassa pidettävä myös silloin, jos tiedon antaminen voisi merkitä tutkinnan tämän tarkoituksen vaarantumista.

Turvallisuustutkinta perustuu osallisten ja asiantuntijoiden kuulemisen vapaaehtoisuuteen. Luottamus tutkinnan asiantuntevuuteen ja riippumattomuuteen on siten merkittävä tekijä sille, että tutkintaa ja turvallisuus-suositusten antamista varten on saatavissa

riittävästi tietoa. Turvallisuustutkinnan suorittaminen voi vaarantua, jos tutkijoilla ei ole mahdollisuutta saada kaikkea eri osapuolilla olevaa tietoa onnettomuuden tai vaaratilanteen taustatekijöistä. Täsmennyksellä halutaan suojata kuultujen henkilöiden antamia lausuntoja, erilaisia selontekoja ja tutkinnan aikana tehtyjä muistiinpanoja. Näitä voisi käyttää vain turvallisuustutkintaa varten (ks. kuitenkin ensimmäisen lakiehdotuksen 39 §).

Voimassa olevan lain mukaan asiakirja olisi salassa pidettävä, jollei tiedon antaminen ole tarpeen viranomaistehtävän suorittamiseksi. Mainintaa ei ehdotuksen mukaan enää otettaisi säännökseen. Julkisuuslain 24 §:n säännöksissä ei ole kysymys salassa pidettävän tiedon luovuttamisesta viranomaisten välillä eikä maininta ole siten sopusoinnussa sääntelyn johdonmukaisuuteen kohdistuvien vaatimusten kanssa. Salassa pidettävän tiedon luovuttamisesta tulee säätää erikseen. Eri asia on, että salassapitosäännöksen muotoilu voi sallia tietojen antamisen. Nyt esillä olevassa säännöksessä salassapitovelvoite sisältää julkisuusolettaman, minkä vuoksi tietojen luovuttaminen riippuu siitä, kenelle ja mitä tietoja luovutetaan. Esimerkiksi väestönsuojelua koskevan asiakirjan salassapitovelvollisuus ei luonnollisestikaan estä asiakirjan luovuttamista sille, jonka on huolehdittava varautumisesta (HE 30/1998 vp, s. 91) Julkisuusolettaman puitteissa saadun tiedon salassapitovelvollisuus perustuu julkisuuslain 23 §:n 2 momenttiin.

2.5 Ilmailulaki

126 §. *Ilmailuonnettomuuksista ja vaaratilanteista ilmoittaminen.* Pykälässä säädetään ilmailussa tapahtuneen onnettomuuden ja vaaratilanteen ilmoittamisesta Liikenteen turvallisuusvirastolle. Pykälää ehdotetaan muutettavaksi siten, että ilmoitusvelvollisuus Liikenteen turvallisuusvirastolle koskisi jatkossa kaikkia onnettomuuksia ja vaaratilanteita. Myös pykälän otsikkoa muutettaisiin vastaavasti.

Ehdotetun turvallisuustutkintalain 16 §:ssä säädettäisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle sekä useille muille viranomaisille ja yksityisille toimijoille, kuten ilmailuliikenteen harjoittajalle, ilmoitusvelvollisuus onnetto-

muuksista ja vaaratilanteista suoraan Onnettomuustutkintakeskukselle. Tästä syystä ilmailulain ilmoitusvelvollisuutta koskevaan pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 2 momentti ja informatiivinen viittaus siihen, että onnettomuuksia ja vaaratilanteita koskevasta ilmoitusvelvollisuudesta Onnettomuustutkintakeskukselle säädetään ehdotetussa turvallisuustutkintalaissa.

127 §. *Ilmailuonnettomuuksien tutkinta.* Pykälän informatiivinen lakiviittaus onnettomuuksien tutkinnasta annettuun lakiin ehdotetaan muutettavaksi viittauksiksi ehdotettuihin turvallisuustutkintalakiin ja sotilasilmailuonnettomuuksien tutkinnasta annettuun lakiin.

2.6 Merilaki

15 §. *Vapautus meriselityksen antamisesta eräissä tapauksissa.* Pykälän informatiivinen lakiviittaus onnettomuuksien tutkinnasta annettuun lakiin ehdotetaan muutettavaksi viittaukseksi ehdotettuun turvallisuustutkintalakiin.

2.7 Rautatielaki

46 §. *Turvallisuuden ja yhteentoimivuuden valvonta.* Pykälään ehdotetaan tehtäväksi vähäinen tekninen muutos. Turvallisuustutkintalaissa omaksuttua käsitteistöä vastaavasti pykälän 2 momentissa oleva viittaus Onnettomuustutkintakeskuksen suorittamaan tutkintaan muutettaisiin viittaukseksi turvallisuustutkintaan.

50 §. *Rautatieonnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinta.* Pykälän 1 momentissa oleva informatiivinen lakiviittaus onnettomuuksien tutkinnasta annettuun lakiin ehdotetaan muutettavaksi viittaukseksi uuteen turvallisuustutkintalakiin.

Pykälän 2 momentissa säädetään rautatieliikenteessä tapahtuneen onnettomuuden ja vaaratilanteen ilmoittamisesta Liikenteen turvallisuusvirastolle. Ehdotetun turvallisuustutkintalain 16 §:ssä Liikenteen turvallisuusvirastolle sekä useille muille viranomaisille ja yksityisille toimijoille, kuten rautatieliikenteen harjoittajalle, säädettäisiin vastaava

ilmoitusvelvollisuus Onnettomuustutkintakeskukselle. Pykälän 2 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi informatiivinen viittaus siihen, että ilmoitusvelvollisuudesta Onnettomuustutkintakeskukselle säädetään ehdotetussa turvallisuustutkintalaissa.

2.8 Laki tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta

1 §. *Lain soveltamisala.* Pykälässä olevat informatiiviset lakiviittaukset onnettomuuksien tutkinnasta annettuun lakiin ehdotetaan muutettaviksi viittauksiksi ehdotettuun turvallisuustutkintalakiin.

3 Voimaantulo

Lait ehdotetaan tulemaan voimaan 1 päivänä kesäkuuta 2011 lukuun ottamatta lakia sopimusmuutoksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta. Merionnettomuusdirektiivin täytäntöönpanon edellyttämät kansalliset lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset tulee saattaa voimaan viimeistään 17 päivänä kesäkuuta 2011.

Lakien vahvistamisen ja voimaantulon väliin on tarkoitus jättää aikaa, jotta voidaan riittävällä tavalla varautua uuden lain säätämisen ja merionnettomuusdirektiivin täytäntöönpanon edellyttämiin toimiin sekä tutkintaorganisaation eräisiin muutoksiin erityisesti sotilasilmailuonnettomuuksien tutkinnassa. Ennen lakien voimaantuloa voidaan kuitenkin ryhtyä niiden täytäntöönpanon kannalta tarpeellisiin toimenpiteisiin.

SOLAS-yleissopimuksen muutos on tullut kansainvälisesti voimaan 1 päivänä tammi-kuuta 2010. Suomi on ilmoittanut kansainväliselle merenkulkujärjestölle, että sopimusmuutos tulee Suomen osalta voimaan vasta nimenomaisen suostumuksen antamisen jälkeen. Yleissopimuksen muutoksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamislaki on tarkoitettu tulemaan voimaan tasavallan presidentin asetuksella säädettävänä ajankohtana mahdollisimman pian sen jälkeen kun se on hyväksytty ja vahvistettu.

4 Tarkemmat säännökset ja määräykset

Ensimmäisen lakiehdotuksen 46 §:ssä ehdotetaan säädettäväksi Onnettomuustutkintakeskuksen oikeudesta antaa määräyksiä. Vastaavasta sotilasilmaluviranomaisen oikeudesta ehdotetaan säädettäväksi toisen lakiehdotuksen 11 §:ssä.

Perustuslain 80 §:n 2 momentin johdosta tällaisen valtuutuksen tulee olla soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattu. Lisäksi valtuudesta antaa oikeussääntöjä voidaan säätää vain, jos siihen on sääntelyn kohteeseen liittyviä erityisiä syitä. Lakiehdotusten mukaan määräyksenantovaltuudet olisi rajattu koskemaan vain sellaisia määräyksiä, jotka koskevat tutkintaviranomaisen suorittaman turvallisuustutkinnan teknistä toimittamista.

5 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus ja käsittelyjärjestys

5.1 SOLAS-yleissopimuksen muutos

Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus

Arvion lähtökohdat. Perustuslain 94 §:n 1 momentin mukaan eduskunta hyväksyy muun muassa sellaiset valtiosopimukset ja muut kansainväliset velvoitteet, jotka sisältävät lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä. Perustuslakivaliokunnan mukaan tämä perustuslaissa tarkoitettu eduskunnan hyväksymistoimivalta kattaa kaikki aineelliselta luonteeltaan lain alaan kuuluvat kansainvälisen velvoitteen määräykset.

Valtiosopimuksen tai muun kansainvälisen velvoitteen määräys on luettava lainsäädännön alaan, 1) jos määräys koskee jonkin perustuslaissa turvatun perusoikeuden käyttämistä tai rajoittamista, 2) jos määräys muutoin koskee yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteita, 3) jos määräyksen tarkoittamasta asiasta on perustuslain mukaan säädettävä lailla, taikka 4) jos määräyksen tarkoittamasta asiasta on voimassa lain säännöksiä tai 5) sitä on Suomessa vallitsevan käsityksen mukaan säädettävä lailla. Kysymykseen ei vaikuta se, onko jokin määräys risti-

riidassa vai sopusoinnussa Suomessa lailla annetun säännöksen kanssa (PeVL 11/2000 vp, PeVL 12/2000 vp ja PeVL 45/2000 vp).

Jaetun toimivallan sopimuksilla eli niin sanotuilla sekasopimuksilla tarkoitetaan sopimuksia, joiden osalta sopimustoimivalta on unionilla ja jäsenvaltioilla yhdessä tai osittain unionilla ja osittain jäsenvaltioilla. Sekasopimuksiin rinnastetaan myös ne sopimukset, joissa EU ei voi olla sopimuspuolena, mutta joissa sopimuspuolena olevat jäsenvaltiot käyttävät unionin puolesta sen toimivaltaa (ks. PeVL 16/2004 vp). Jäsenvaltioilla ei ole toimivaltaa niiden määräysten osalta, joissa määrätään Euroopan unionin yksinomaiseen toimivaltaan kuuluvista asioista. Eduskunnan hyväksyminen ei koske vakiintuneen käytännön mukaan sopimuksen näitä osia (esim. PeVL 31/2001 vp, PeVL 16/2004 vp ja PeVL 24/2004 vp). Perustuslakivaliokunta on pitänyt tärkeänä, että toimivallan jakautumiseen kiinnitetään riittävästi huomiota laadittaessa hallituksen esityksiä jaetun toimivallan sopimuksista. Esityksistä tulee ilmetä, miltä osin sopimukset kuuluvat jäsenvaltioiden toimivaltaan (ks. esim. PeVL 6/2001 vp, PeVL 31/2001 vp ja PeVL 6/2005 vp).

Vakiintuneen käytännön mukaan eduskunta hyväksyy kansainväliset sopimukset kokonaisuudessaan (PeVL 13/2008 vp ja PeVL 16/2008 vp). Tämä vastaa myös perustuslain 94 §:n 1 momentin sanamuotoa. Toisaalta valiokunta ei ole katsonut olevan ehdotonta estettä sille, että eduskunnan hyväksyminen rajataan joissakin tilanteissa koskemaan vain eduskunnan hyväksymistä vaativia velvoitteen määräyksiä. Perustuslakivaliokunnan mielestä tällaisesta poikkeuksellisesta tilanteesta voi olla kyse ainoastaan, jos eduskunnan hyväksymistä vaativa velvoitteen osa muodostaa sen muista osista selvästi erillisen ja niistä niin teknisesti kuin asiallisesti riippumattoman kokonaisuuden. Eduskunnan hyväksymisen ulkopuolelle teknisesti rajattavissa oleviin velvoitteen osiin ei voi sisältyä lainsäädännön alaan kuuluvia – eikä niihin vaikuttavia – tai muutoin eduskunnan hyväksymistä vaativia määräyksiä. Valiokunta on myös korostanut, että tällainen kansainvälisen velvoitteen jakaminen eduskunnan hyväksymisen kannalta erilaisiin osiin voi tulla kysymykseen vain poikkeuksellisesti. Lisäksi

valiokunta on tähdentänyt viime kädessä eduskunnan tehtävänä olevan arvioida sitä, miltä osin velvoite tai sen määräykset ovat sellaisia kuin perustuslain 94 §:n 1 momentissa tarkoitetaan (PeVL 18/2002 vp ja PeVL 16/2008 vp). Tämän vuoksi eduskunnan hyväksymisen ulkopuolelle rajatuista määräyksistä ja niiden kuulumisesta asetuksen tai viranomaismääräysten alaan tulee tehdä selkoa (PeVL 24/2004 vp).

Suomen toimivaltaan kuuluvat määräykset. Esityksessä ehdotetaan, että eduskunta hyväksyisi SOLAS-yleissopimuksen muutoksen sekä muutoksessa tarkoitettua onnettomuustutkintasäännöstön I ja II osan siltä osin kuin ne kuuluvat Suomen toimivaltaan.

Säännöstön määräykset kuuluvat kokonaisuudessaan jäsenvaltioiden toimivaltaan siltä osin kuin niitä sovelletaan merionnettomuusdirektiivin soveltamisalan ulkopuolelle rajattuihin onnettomuuksiin. Direktiivin 2 artiklan 2 kohdan soveltamisalasäännösten ja SOLAS-yleissopimuksen liitteen soveltamisalamääräysten perusteella näitä ovat sellaiset merionnettomuudet ja merellä sattuvat vaaratilanteet, joissa on osallisena ainoastaan jäsenvaltion omistuksessa tai käytössä olevia aluksia, jotka eivät ole sota- tai joukkojenkuljetusaluksia ja joita käytetään ainoastaan valtion muihin kuin kaupallisiin tarkoituksiin.

Jäsenvaltioiden toimivaltaan kuuluvat myös ne säännöstön määräykset, joissa tarkoitetuista asioista ei ole säädetty direktiivissä. Merionnettomuusdirektiivin säännösten suhdetta onnettomuustutkintasäännöstöön on selvitetty edellä yksityiskohtaisten perustelujen 1 jaksossa.

Lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset. Säännöstön 1 luvussa määrätään, että meriturvallisuustutkinnassa ei pyritä etsimään syyllisiä tai määrittämään vahingonkorvausvastuuta. Tällainen meriturvallisuustutkintaviranomaisen tehtäviä ja toimivaltaa koskeva määräys kuuluu lainsäädännön alaan.

Säännöstön 2 luvussa määritellään säännöstössä käytetyt keskeiset termit. Tällaiset määräykset, jotka välillisesti vaikuttavat aineellisten, lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten tulkintaan ja soveltamiseen kuuluvat itsekkin lainsäädännön alaan (PeVL 6/2001 vp).

Säännöstön 6 luvussa tarkoitettua tutkinnasta säädetään nykyisin onnettomuustutkintalain 1—3 §:ssä. Ehdotetun turvallisuustutkintalain 2 §:ssä on säännöksiä tutkintavollisuudesta. Poikkeuksellisen tapahtuman tutkinnasta on säännös pykälän 4 momentissa ja Suomen ulkopuolella tapahtuneen onnettomuuden tutkinnasta on säännökset 6 §:ssä. Luku sisältää lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä.

Säännöstön 7 luvussa määrätään meriturvallisuustutkinnan tekemistä koskevasta sopimuksesta. Ehdotetun turvallisuustutkintalain 7 §:n mukaan Onnettomuustutkintakeskus voisi jättää tutkinnan tekemättä, jos Euroopan unionin lainsäädännön tai Suomea sitovan kansainvälisen velvoitteen mukaisesti sovitaan, että tutkinnan tekee toisen valtion viranomainen. Tällainen meriturvallisuustutkintaviranomaisen tehtäviä ja toimivaltaa koskeva määräys kuuluu lainsäädännön alaan.

Tutkintavaltuuksista (8 luku) on nykyisin säännökset onnettomuustutkintalain 9—11 ja 14 §:ssä. Asioista ehdotetaan otettavaksi säännökset turvallisuustutkintalain 19—24 §:ään. Ulkoisesta ohjauksesta riippumattomasta tutkinnasta (11 luku) on nykyisin säännökset onnettomuustutkintalain 7 §:ssä. Asioista otettaisiin säännökset turvallisuustutkintalain 8 §:n 1 momenttiin ja 14 §:ään. Säännöstön 12 luvun määräyksissä tarkoitetuista asioista (näytön hankkiminen merenkulkijoilta) säädetään onnettomuustutkintalain 11 ja 12 §:ssä. Ehdotetun turvallisuustutkintalain 23, 39 ja 42 §:ään otettaisiin näitä asioita koskevia säännöksiä. Luvut sisältävät lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä.

Säännöstön 13 luvun (meriturvallisuustutkinnan selostusluonnokset) 2 kappaleessa määrätään selostusluonnoksen salassapidosta ja 14 luvun (meriturvallisuustutkintaa koskevat tutkintaselostukset) 4 kappaleessa määrätään selostuksen julkaisemisesta. Viranomaisten asiakirjojen julkisuudesta sekä niiden salassapidosta säädetään julkisuuslaissa. Toiselta valtiolta saadun salassa pidettävän turvallisuustutkintatiedon luovuttamista koskevasta rajoituksesta ehdotetaan säädettäväksi turvallisuustutkintalain 39 §:n 4 momentissa. Lopullisen tutkintaselostuksen julkisuus-

desta on säännös ehdotetun turvallisuustutkintalain 27 §:n 1 momentissa. Määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan.

SOLAS-yleissopimuksen liitteen XI-1 luvun uuden 6 säännön mukaan sopimusvaltiot sitoutuvat noudattamaan säännöstön I ja II osan määräyksiä. Koska säännöstö sisältää lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä, myös yleissopimuksen uusi 6 sääntö kuuluu lainsäädännön alaan. Eduskunnan suostumus muutokselle ja siinä tarkoitettua säännöstön I ja II osalle on siten tarpeen.

Kansainvälisen velvoitteen osan hyväksyminen. Esityksessä pyydetään, että eduskunta hyväksyisi SOLAS-yleissopimuksen liitteen XI-1 lukuun tehdyn muutoksen sekä muutoksessa tarkoitettua onnettomuustutkintasäännöstön I ja II osan. Muutoksen mukaan sopimusvaltiot sitoutuvat tutkimaan merionnettomuudet ja merellä tapahtuneet vaaratilanteet SOLAS-yleissopimuksen määräysten sekä näitä määräyksiä täydentävien onnettomuustutkintasäännöstön määräysten mukaisesti. Muutoksessa ja säännöstön 3 luvussa määrätään, että säännöstön I ja II osa tulevat sopimusvaltioita velvoittaviksi ja III osa jää suositusluonteiseksi. Muutoksen mukaan säännöstön I ja II osaan tehtävät muutokset hyväksytään, saatetaan voimaan ja pannaan täytäntöön yleissopimuksen VIII artiklan määräysten mukaisesti menettelyllä, jota sovelletaan yleissopimuksen liitteen muihin kuin I luvun muutoksiin. Meriturvallisuuskomitea tekee muutokset säännöstön III osaan työjärjestyksensä mukaisesti.

Merionnettomuustutkintasäännöstön III osan ohjeet ja selitykset eivät ole sopimusvaltioita velvoittavia. Ne eivät näin ollen sisällä lainsäädännön alaan kuuluvia tai niihin vaikuttavia taikka muusta syystä eduskunnan hyväksymistä vaativia määräyksiä. SOLAS-yleissopimuksen liitteen XI-1 lukuun tehdystä muutoksessa sekä säännöstön 3 luvussa on määrätty III osan suositusluonteesta sekä valtiosopimuksille tunnusomaisesta muuttamismääräyksestä oleellisesti poikkeavasta muuttamismenettelystä. Hallituksen käsityksen mukaan säännöstön III osa muodostaa näin ollen velvoitteen muista osista selvästi erillisen ja niistä niin teknisesti kuin asiallisesti riippumattoman kokonaisuuden, joka ei sisällä eduskunnan suostumusta

vaativia määräyksiä. Eduskunnan hyväksymistä ei siten pyydetä säännöstön III osalle.

Sopimusmuutosten julkaiseminen

SOLAS-yleissopimuksen muutos sekä muutoksessa tarkoitettua onnettomuustutkintasäännöstön I ja II osa sisältävät eduskunnan hyväksymistä edellyttäviä määräyksiä, minkä vuoksi niiden teksti on sisällytetty käsillä olevaan esitykseen. Nämä tekstit julkaistaisiin Suomen säädöskokoelman sopimussarjassa.

Valtiosopimusten julkaisemisesta säädetään Suomen säädöskokoelmasta annetussa laissa (188/2000). Valtiosopimusta ei kyseisen lain mukaan ole välttämätöntä kaikissa tapauksissa julkaista sopimussarjassa. Lain 9 §:n perusteella valtioneuvosto tai ministeriö voi erityisestä syystä päättää, että muuta kuin eduskunnan hyväksymistä edellyttävää valtiosopimusta ei julkaista sopimussarjassa, jos sopimuksen määräykset ovat esimerkiksi yleiseltä merkitykseltään vähäisiä. Sopimusmääräykset voivat lain esitöiden mukaan olla tällaisia esimerkiksi silloin, kun ne koskevat vain selvästi rajattua suppeaa henkilöpiiriä, kuten tietyn ammatin- tai elinkeinon harjoittajia (HE 174/1999 vp). Sopimussarjassa on kuitenkin julkaistava ilmoitus viranomaisesta, jolta on saatavissa jäljennös valtiosopimuksesta ja joka antaa sopimuksesta tietoja suomeksi ja ruotsiksi (PeVL 24/2004 vp).

Laki Suomen säädöskokoelmasta on säädetty perustuslakivaliokunnan myötävaikutuksella (PeVM 1/2000 vp) tavallisen lain säätämisjärjestyksessä. Valiokunta katsoi tuolloin, että valtiosopimusten julkaiseminen voidaan perustuslain nojalla säätää lailla tehtäväksi muullakin tavoin kuin sopimussarjassa ja että perustuslaissa ei myöskään säädetä valtiosopimusten julkaisemiskielestä. Koska valtiosopimusten julkaiseminen muuten kuin sopimussarjassa oli lisäksi lain 9 §:ssä rajattu, valiokunta ei katsonut sääntelyn antavan aihetta valtiosääntöoikeudellisiin huomautuksiin (PeVM 1/2000 vp). Sopimuksen jättäminen julkaisematta sopimussarjassa voi perustuslakivaliokunnan mukaan perustua myös suoraan lakiin (PeVL 24/2004 vp).

Käsillä oleva lakiehdotuksen 2 § on asiassällöltään Suomen säädöskokoelmasta annetun lain 9 §:ää vastaava. Merionnettomuustutkintasäännöksen III luvun jättäminen julkaisematta sopimussarjassa perustuisi suoraan lakiin. Vain sopimusmuutoksen teksti ja säännösten I ja II luvut julkaistaisiin säädöskokoelman sopimussarjassa.

5.2 Käsittelyjärjestys

Lakiehdotusten suhde perustuslakiin

Yleistä. Lakiehdotuksiin sisältyy sääntelyä, joka on merkityksellistä perustuslaissa säädettyjen perusoikeuksien kannalta. Laissa säänneltäisiin toimintaa, jonka olennaisena tarkoituksena on turvata perusoikeuksia, erityisesti oikeutta elämään ja henkilökohtaiseen turvallisuuteen, omaisuuden suojaa ja ympäristöä niihin kohdistuvilta uhkilta. Tältä osin lakiehdotusten voidaan katsoa toteuttavan perustuslain 22 §:ssä julkiselle vallalle asetettua perusoikeuksien turvaamisvelvoitetta.

Toisaalta lakiehdotukset sisältävät sääntelyä, joka rajoittaa joitakin perusoikeuksia. Lailla olisi tällaisia vaikutuksia perustuslain 9 §:n 1 momentissa säädettyyn liikkumisvapauteen, perustuslain 10 §:n 1 momentissa säädettyyn yksityiselämän suojaan ja perustuslain 15 §:ssä säädettyyn omaisuuden suojaan. Lisäksi lakiehdotusten säännöksiä tulee tarkastella perustuslain 1 §:ssä säädetyn täysivaltaisuuden ja julkisen hallintotehtävän antamista yksityiselle koskevan perustuslain 124 §:n kannalta.

Liikkumisvapaus. Perustuslain 9 §:n 1 momentin mukaan Suomen kansalaisella ja maassa laillisesti oleskelevalla ulkomaalaisella on vapaus liikkua maassa ja valita asuinpaikkansa. Turvallisuustutkintalaissa ehdotetaan säädettäväksi nykyistä lakia vastaavalla tavalla Onnettomuustutkintakeskuksen tai tutkintaryhmän johtajan oikeudesta määrätä alue eristetyksi sekä estää onnettomuuspaikalla olevien esineiden ja uhrien siirtäminen. Vastaava oikeus olisi sotilasilmaluviranomaisella toisen lakiehdotuksen mukaan. Määräys voi olla tarpeen tutkintaineiston suojaamiseksi ja tutkinnan häiriöttömän kulun varmistamiseksi. Määräyksellä

voitaisiin rajoittaa esimerkiksi yleisön läsnäoloa onnettomuuspaikalla tutkinnan kestäessä. Määräyksellä ei voitaisi estää tai haitata tarvittavia pelastustoimia.

Ehdotettu säännös on tarkoitettu turvaamaan ihmisten henkeä, terveyttä, omaisuutta sekä uhrien yksityisyyttä. Toimivaltuudella on perusteltu syy ja määräyksen kesto on rajoitettu. Ehdotetun 19 §:n 4 momentin mukaan määräys tulisi peruuttaa heti, kun se ei enää ole välttämätön. Ehdotus ei ole ongelmallinen perustuslaissa turvatus liikumisvapauden kannalta.

Kotirauha. Turvallisuustutkijoilla olisi ensimmäisen lakiehdotuksen 19 §:n mukaan oikeus päästä onnettomuuspaikalle toimittamaan tutkimuksia. Lisäksi tutkijoilla on 22 §:n 2 momentin mukaan tarkastusoikeus erilaisiin tiloihin ja alueille sekä kulkuvälineisiin, jos siten voidaan saada tarpeellista tietoa turvallisuustutkinnan toimittamiseksi. Säännöksiä sovellettaisiin myös sotilasilmaluonnettomuuksien turvallisuustutkinnassa. Turvallisuustutkinnan suorittamiseksi voi olla esimerkiksi tarpeen tehdä havaintoja onnettomuudessa tuhoutunutta liikennevälinettä vastaavassa kulkuneuvossa tai tarkastaa työskentelyolosuhteet liikenteenharjoittajan tiloissa. Turvallisuustutkinnan suorittamiseksi tehty käynti onnettomuuspaikalla tai muissa tiloissa voi eräissä tilanteissa ulottua kotirauhan suojan piiriin.

Edellä kuvatulla tavalla Onnettomuustutkintakeskus voi 18 §:n mukaan määrätä Onnettomuustutkintakeskuksen asiantuntijan onnettomuuspaikalle onnettomuuden tai vaaratilanteen alustavaa tutkintaa varten. Ennalta on mahdotonta arvioida, onko alustavan tutkinnan aikana tehtyjen tutkintatoimien välttämätöntä kohdistua myös kotirauhan suojaamaan tilaan. Tämän vuoksi 22 §:n 2 momentin mukaista oikeutta päästä myös kotirauhan piiriin kuuluviin tiloihin ei ole katsottu mahdolliseksi rajata pois Onnettomuustutkintakeskuksen asiantuntijan toimivaltuuksista alustavan tutkinnan aikana.

Perustuslakivaliokunnan käytännössä on pidetty merkityksellisenä sitä, voidaanko kotirauhan piiriin ulottuvia tarkastuksia pitää perustuslain 10 §:n 3 momentin tarkoittamassa mielessä välttämättöminä perusoikeuksien turvaamiseksi. Ehdotetussa säännöksessä tar-

kastusoikeus rajattaisiin tilanteisiin, joissa se on välttämätöntä turvallisuustutkinnan tarkoituksen eli turvallisuuden lisäämisen ja onnettomuuksien ennalta ehkäisemisen vuoksi. Turvallisuustutkinnalla voidaan katsoa turvattavan perusoikeuksia, kuten ihmisten hengen ja terveyden, omaisuuden ja ympäristön suojaamiseksi, siten, että tutkinnalla ehkäistään tulevaisuuden perusoikeusuhkia (ks. PeVL 31/1998 vp, s. 2). Tarkastukset eivät näin ollen ole ongelmallisia kotirauhan-suojan kannalta.

Omaisuuden suoja. Perustuslain 15 §:n mukaan jokaisen omaisuus on turvattu ja omaisuuden pakkolunastuksesta yleiseen tarpeeseen täyttä korvausta vastaan säädetään lailla. Ensimmäisen lakiehdotuksen 22 §:n 1 momentissa säädetään tutkintaa tekevien oikeudesta ottaa haltuun esineitä ja asiakirjoja sekä tehdä näille tutkimuksia. Vastaava oikeus olisi sotilasilmaviranomaisella toisen lakiehdotuksen mukaan. Onnettomuuden ja vaaratilanteen kulun ja syyn selvittämiseksi turvallisuustutkinnassa tehdään usein tutkimuksia sellaisille laitteille, jotka ovat onnettomuudessa tai vaaratilanteessa tuhoutuneita laitteita vastaavia. Näin voidaan tutkia niiden toimintaa ja käyttäytymistä eri tilanteissa sekä esimerkiksi havainnoida turvallisuuspuutteita.

Oikeus puuttua omaisuuden suojaan olisi rajattu vain niihin tilanteisiin, joissa se on välttämätöntä turvallisuustutkinnan kannalta. Perustuslakivaliokunta on pitänyt sääntelyn oikeasuhtaisuuden näkökulmasta lisäksi merkityksellisenä sitä, että yksityiselle aiheutuva vahinko korvataan (PeVL 51/2006 vp, s. 5—6). Ensimmäisen lakiehdotuksen 45 §:n 3 momentin mukaan esineen haltuunotosta ja tarkastamisesta aiheutuvista vahingosta maksetaan täysi korvaus valtion varoista. Säännöstä sovellettaisiin viittaussäännöksen johdosta myös sotilasilmaviranomaisuuksien turvallisuustutkinnassa. Ehdotettu sääntely ei näin ollen muodostu perustuslain kannalta ongelmalliseksi.

Yksityisyyden suoja. Jokaisen yksityiselämä on perustuslain 10 §:n 1 momentin mukaan turvattu. Lisäksi saman lainkohdan mukaan henkilötietojen suojasta säädetään lailla. Perustuslakivaliokunta on arvioidessaan viranomaisten oikeutta saada salassa pidettäviä

tietoja muilta viranomaisilta tarkastellut sitä, millä ehdoilla tietoja pyytävän viranomaisen tiedonsaanti-intressi voi syrjäyttää salassapito-intressit. Valiokunta on arvioissaan kiinnittänyt huomiota muun muassa siihen, mihin ja ketä koskeviin tietoihin tiedonsaantioikeus ulottuu ja miten tiedonsaantioikeus sidotaan tietojen välttämättömyyteen (PeVL 7/2000 vp, s. 4; PeVL 7a/2000 vp, s. 2—3; PeVL 23/2006 vp, s. 3). Väljässä ja ulottuvuudeltaan laajassa sääntely-yhteydessä perustuslakivaliokunta on pitänyt erityisen tärkeänä, että tietojensaantioikeus rajoitetaan koskemaan ainoastaan välttämättömiä tietoja. Jos luovuttavien tietojen sisältö on rajattu täsmällisesti, on tietojen luovuttaminen voinut koskea jonkin tarkoituksen vuoksi tarpeellisia tietoja (PeVL 14/2002 vp, s. 2).

Ensimmäisen lakiehdotuksen 20 §:ssä säädetäisiin tutkintaa tekevien tiedonsaantioikeudesta. Tutkinnan suorittamiseksi turvallisuustutkijoilla tulee olla oikeus salassapitosäännösten estämättä saada tietoja muun muassa tapahtumien kulusta ja onnettomuuden tai vaaratilanteen syntyyn vaikuttaneista taustatekijöistä. Vastaava oikeus olisi toisen lakiehdotuksen mukaan myös sotilasilmaviranomaisella. Ehdotetun 20 §:n 1 momentin 1 ja 4—5 kohdassa tarkoitettut tiedot saattavat sisältää myös salassa pidettäviä henkilötietoja. Kohdan 1 osalta luovutettavien tietojen sisältö on rajattu ja yksilöity säännöksessä varsin täsmällisesti, joten tiedonsaantioikeuden katsotaan voivan käsittää tutkinnan tarkoituksen kannalta tarpeelliset tiedot. Kohtien 4—5 osalta tiedonluovuttajaa on mahdotonta määritellä tarkasti tutkittavien onnettomuuksien ja vaaratilanteiden moninaisen luonteen vuoksi. Tästä syystä tiedonsaantioikeus olisi rajattu tutkinnan suorittamiseksi välttämättömiin tietoihin.

Ensimmäisen lakiehdotuksen 21 §:ssä ehdotetaan lisäksi säädetäväksi tutkintaa tekevien oikeudesta saada eräitä tietoja teleyrityksiltä (ks. samoin toisen lakiehdotuksen 3 §). Säännöksen mukaan keskuksella olisi salassapitosäännösten estämättä oikeus saada tietoja liittymän haltijasta sekä liittymän tunnistamistietoja ja päätelaitteen paikkatiedot onnettomuusajankohdalta.

Perustuslakivaliokunta on arvioinut, että henkilön sijaintitieto kuuluu perustuslain

10 §:n 1 momentissa turvatus yksityiselämän suojan piiriin (PeVL 24/2001 vp, s. 5). Viranomaisen ehdotettua oikeutta saada tieto henkilön sijainnista on siksi arvioitava perusoikeuksien yleisten rajoitusedellytysten kannalta. Onnettomuuksien tai vaaratilanteiden tutkinnalla turvataan perusoikeuksia, kuten oikeutta elämään ja henkilökohtaiseen turvallisuuteen, omaisuuden suojaa ja ympäristöä siihen kohdistuvilta uhkilta. Matkaviestimen paikkatiedot voivat olla turvallisuustutkinnassa tarpeen saada sen varmistamiseksi, onko esimerkiksi gsm-puhelin ollut onnettomuuspaikalla. Tiedonsaantioikeus olisi rajattu sellaisiin liittymiin, joiden osalta epäily tästä on perusteltu. Oikeus saada tietoja koskisi siten esimerkiksi liittymää, josta on tehty hätäilmoitus taikka turmassa tuhoutuneen kulkuvälineen ohjaajan, tai matkustajaksi tiedetyn henkilön liittymää. Ehdotettu säännös paikkatiedon saamisesta ei ole ongelmallinen perusoikeuksien kannalta.

Luottamuksellisen viestin suoja. Luottamuksellisen viestin salaisuus on perustuslain 10 §:n 2 momentin mukaan loukkaamaton. Lailla voidaan kuitenkin saman pykälän 3 momentin perusteella säätää välttämättömistä rajoituksista viestin salaisuuteen muun ohella yksilön tai yhteiskunnan turvallisuutta taikka kotirauhaa vaarantavien rikosten tutkinnassa.

Luottamuksellisen viestin salaisuutta koskevan perustuslakisääntelyn ensisijaisena tarkoituksena on suojata luottamukselliseksi tarkoitettujen viestin sisältö ulkopuolisilta (HE 309/1993 vp, s. 53). Perustuslaki turvaa jokaiselle oikeuden luottamukselliseen viestintään ilman, että ulkopuoliset saavat oikeudettomasti tiedon hänen lähettämiensä tai hänelle osoitettujen luottamuksellisten viestien sisällöstä. Sääntely ei suojaa ainoastaan viestin lähettäjästä, vaan kysymyksessä on viestinnän molempien osapuolten perusoikeus (esim. PeVL 59/2006 vp, s. 2).

Ehdotetun 21 §:n mukaan tutkintaa tekevä olisi salassapitosäännösten estämättä oikeus saada onnettomuuspaikalla olleen liittymän tunnistamistiedot. Vastaava oikeus olisi myös sotilasilmaviranomaisella (ks. toisen lakiehdotuksen 3 §). Viestin tunnistamistietojen on perustuslakivaliokunnan vakiintuneessa käytännössä katsottu jäävän luottamuksel-

lisen viestin salaisuutta suojaavan perusoikeuden ydinalueen ulkopuolelle (PeVL 29/2008 vp, s. 2; PeVL 23/2006 vp, s. 2—3; PeVL 3/2008 vp, s. 2). Toisaalta myös tunnistamistietojen salaisuuden suojaan puuttuvan sääntelyn on täytettävä perusoikeuksien rajoittamisen yleiset edellytykset (PeVL 23/2006 vp, s. 3).

Onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinnalla turvataan perusoikeuksia, kuten oikeutta elämään ja henkilökohtaiseen turvallisuuteen, omaisuuden suojaa ja ympäristöä niihin kohdistuvilta uhkilta. Näiden perusoikeuksien turvaamiseksi tehtävän onnettomuuden tai vaaratilanteen syiden selvittämisen kannalta voi olla ratkaisevaa tietää, onko onnettomuuspaikalla tietävästi olleesta, esimerkiksi onnettomuusalueen ohjaajan, matkapuhelimesta soitettu. Tarpeellista ei ole saada tietoa kyseisen luottamuksellisen viestin, esimerkiksi puhelinkeskustelun, sisällöstä vaan ne tekniset tiedot, onko puhelinta käytetty onnettomuushetkellä.

Oikeus saada tietoja teleyrityksiltä on katsottu hyväksyttäväksi esimerkiksi pelastustoimen tehtäviä varten (PeVL 24/2001 vp, s. 5). Onnettomuustutkinnassa tietoja ei käytettäisi sen selvittämiseksi, onko henkilö välittömässä hädässä tai vaarassa. Tapahtuman jälkeisen onnettomuuden tai vaaratilanteen selvittämisen tarkoituksena on kuitenkin ennalta ehkäistä vastaavien hätätilanteiden tapahtuminen tulevaisuudessa. Ehdotetun 21 §:n 2 momentin mukaan oikeus saada tiedot olisi lisäksi rajattu vain tilanteisiin, joissa se on välttämätöntä tutkittavan onnettomuuden tai vaaratilanteen kulun, syyn tai seurausten selvittämiseksi. Säännöksen ei arvioida olevan ongelmallinen luottamuksellisen viestin suojan kannalta.

Ensimmäisen lakiehdotuksen 20 §:n mukaan tutkintaa tekevä olisi oikeus saada tietoja puhe- ja viestiliikennettä rekisteröivistä laitteista (20.1 §:n 3 kohta ja 20.3 §). Tällaisia tietoja sisältyy esimerkiksi tallenteisiin kulkuneuvon ohjaajan ja liikenteenohjauksen välisestä puhe- ja viestiliikenteestä. Oikeus on rajattu tutkinnan kannalta välttämättömiin tietoihin.

Luottamuksellisen viestin suojan arvioinnin kannalta on merkityksellistä, että ehdotetussa 20 §:ssä tarkoitettu viestiliikenne on

liikenteenohjauksen ja liikenteen turvallisuuden edellyttämää tietojen ja toimintaohjeiden vaihtoa ja välittämistä kahden osapuolen kesken. Viestiliikenne tallennetaan nimenomaan turvallisuuden parantamiseksi ja mahdollisesti tapahtuvan onnettomuuden ja sen tutkiminnan varalta. Lisäksi viestinnän osapuolet ovat tietoisia puheen ja viestien tallentumisesta mahdollista myöhempää tarvetta varten. Viestintä ei siten ole perusteiltaan kahden henkilön välistä luottamuksellista viestintää. Ennalta on kuitenkin mahdotonta arvioida, sisältyykö viestiliikenteen tallentamiseen poikkeuksellisesti sellaista puhetta tai muuta viestintää, joka voidaan esimerkiksi osittain katsoa olevan viestinnän osapuolten kannalta luottamuksellista viestintää.

Viestinnän sisällölle on perustuslakivaliokunnan käytännössä annettu merkitystä muun muassa lausunnossa PeVL 13/2003 vp. Valiokunta on tuolloin katsonut, ettei sääntely pesähoitajan oikeudesta ottaa vastaan ja avata velalliselle tarkoitettut kirjeet ja viestit loukkaa perustuslain 10 §:n 3 momentissa tarkoitettua luottamuksellisen viestin suojaa, koska oikeus ei koske muita kuin velallisen taloudelliseen toimintaan ja konkurssipesän selvittämiseen liittyviä viestejä (PeVL 13/2003 vp, s. 5). Nyt ehdotettavan säännöksen ei viestinnän sisältö huomioon ottaen katsota ulottuvan luottamuksellisen viestin suojan ydinalueelle. Näin ollen voitaneen ajatella, että tallenteita arvioitaisiin perusoikeuksien yleisten rajoitusperusteiden mukaisesti samaan tapaan kuin viestien tunnistamistietoja. Tällöin tallenteisiin ulottuva tiedonsaantioikeus ei muodostune ongelmalliseksi perustuslain 10 §:n kannalta

Ensimmäisen lakiehdotuksen 5 luvussa ehdotetaan säädettäväksi erityisestä tiedonsaantioikeudesta tutkittaessa sellaista sellaista poikkeuksellista tapahtumaa, joka ei ole onnettomuus tai vaaratilanne. Poikkeuksellisen tapahtuman tutkintaa varten voitaisiin 20 ja 21 §:ssä säädettyjen tiedonsaantioikeuksien lisäksi saada tietoja esitutkinnan aineistoon sisältyvien luottamuksellisten viestien sisällöstä. Oikeudesta ehdotetaan otettavaksi nimenomainen säännös lain 34 §:n 2 momenttiin perustuslakivaliokunnan käytännössä edellytetyllä tavalla (PeVL 23/2006 vp, s. 4).

Poikkeuksellisen tapahtuman tutkinnassa on kysymys uudentyyppisestä tutkiminnan muodosta, joka luonteeltaan muistuttaa enemmän onnettomuuden tutkintaa kuin rikoksen esitutkintaa. Vastaava tutkinta on suoritettu aiemmin kahdesti, vuonna 2007 ja 2008 tapahtuneiden kouluampumistapausten jälkeen. Tällöin tutkintaa varten säädettiin laki eräiden kuolemaan johtaneiden tapahtumien tutkiminnasta. Lakiin sisältyi vastaavankaltainen erityinen tiedonsaantioikeus.

Erityistutkintalain tavoin oikeus saada tietoja luottamuksellisen viestin sisällöstä olisi rajattu vain esitutkinnan aineistoon sisältyviin tietoihin. Lisäksi mahdollista olisi saada vain tietoja, jotka ovat tutkiminnan tarkoituksen kannalta välttämättömiä. Perustuslakivaliokunta arvioi lakia käsitellessään, että kyse oli toiminnasta, jota voidaan pitää perustuslain 10 §:n 3 momentin toisen virkkeen tarkoittamassa mielessä yksilön tai yhteiskunnan turvallisuutta vaarantavan rikoksen tutkimintaan rinnastettavana (PeVL 19/2008 vp, s. 3—4; ks. myös PeVL 31/1998 vp, s. 2). Ehdotuksen katsotaan täyttävän perustuslain 10 §:n 3 momentista johtuvat vaatimukset.

Tietojen julkisuus. Perustuslain 12 §:n 2 momentin mukaan viranomaisen hallussa olevat asiakirjat ja muut tallenteet ovat julkisia, jollei niiden julkisuutta ole välttämättömiä syiden vuoksi lailla erikseen rajoitettu. Jokaisella on oikeus saada tieto julkisesta asiakirjasta.

Pääsääntöisesti asiakirjojen salassapidosta säädetään viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa. Julkisuuslain 24 §:n 1 momentissa säädetään, että turvallisuustutkintaan liittyvät asiakirjat ovat salassa pidettäviä (8 kohta). Esitykseen sisältyvän neljännen lakiehdotuksen mukaan momentin 8 kohtaa ehdotetaan täsmennettäväksi eräiltä osin. Tietojen salassapitoa voidaan pitää välttämättömänä, jos tiedon antaminen niistä vahingoittaisi tai vaarantaisi turvallisuutta tai sen kehittämistä taikka vaarantaisi turvallisuustutkinnan tai sen tarkoituksen toteutumisen, vaarantaisi tiedon saantia tutkintaa varten taikka loukkaisi onnettomuuden, vaaratilanteen tai poikkeuksellisen tapahtuman uhrien oikeuksia tai heidän muistoaan tai läheisiään.

Turvallisuustutkinnan onnistumisen kannalta on merkityksellistä se, että tutkinnassa saadaan mahdollisimman paljon tietoa onnettomuuteen ja vaaratilanteeseen osallisilta. Erityisen tärkeää on saada tietoja tutkinnassa kuultavilta henkilöiltä, joiden kuuleminen perustuu vapaaehtoisuuteen. Tällöin on olennaista pyrkiä varmistamaan henkilöiden mahdollisuus luottaa siihen, että tietoa käytetään vain turvallisuuden parantamisen tarkoituksessa. Tutkinnassa kerättyjen tietojen käyttötarkoituksena ei ole esimerkiksi oikeudellisen vastuun kohdentaminen.

Perustuslakivaliokunnan käytännön mukaan toisen perusoikeuden edistäminen on sellainen välttämätön syy, jonka vuoksi viranomaisen hallussa olevien asiakirjojen julkisuutta on mahdollista perustuslain 12 §:n 2 momentin nojalla lailla erikseen rajoittaa (PeVL 39/2009 vp, s. 3; PeVL 2/2008 vp, s. 2). Turvallisuustutkinnan tarkoituksena on turvata perusoikeuksia, kuten oikeutta elämään ja henkilökohtaiseen turvallisuuteen, omaisuuden suoja ja ympäristöä niihin kohdistuvilta uhkilta. Turvallisuustutkinnassa saatujen tietojen salassapito on välttämätöntä, jotta luottamus tutkintaan säilyy paitsi yksittäisessä tutkintatilanteessa myös laajemmin tulevien turvallisuustutkintojen mahdollistamiseksi. Uusien onnettomuuksien ja vaaratilanteiden ehkäiseminen on osa perusoikeuksien suojaamista. Tietojen salassapidosta on määräyksiä myös Suomea sitovissa kansainvälisissä velvoitteissa.

Tietojen salassapito ei olisi täysin ehdotonta. Ensimmäiseen lakiehdotukseen ehdotetaan otettavaksi uusi nimenomainen säännös salassa pidettävien tietojen luovuttamisesta (39 §). Ehdotuksen katsotaan täyttävän perustuslain 12 §:n 2 momentista johtuvat vaatimukset.

Julkisen hallintotehtävän antaminen yksityiselle. Ensimmäisen lakiehdotuksen mukaan Onnettomuustutkintakeskus voisi käyttää tutkinnassa apuna myös muita kuin virkamiehiä. Sääntely ulkopuolisten asiantuntijoiden käyttämisestä turvallisuustutkinnan apuna vastaisi nykyistä käytäntöä.

Lakiehdotuksen mukaan Onnettomuustutkintakeskuksen asiantuntija voisi osallistua tutkintaan 13 §:ssä tarkoitettun tutkintaryhmän jäsenenä. Tämä merkitsee, että yksityi-

nen henkilö toimisi tutkintatehtävässään viranomaisen määräämänä ja tutkintaan liittyvien toimivaltuuksien käyttö tapahtuisi viranomaiselimen osana. Ehdotus ei ole näiltä osin merkityksellinen perustuslain 124 §:n kannalta.

Laissa on kuitenkin katsottu tarpeelliseksi säätää mahdollisuudesta määrätä Onnettomuustutkintakeskuksen asiantuntija onnettomuuspaikalle jo ennen tutkintaryhmän aloittamispäätöstä (18 §). Turvallisuustutkinnan onnistumisen kannalta on erityisen tärkeää taata nopea tutkinnan aloittaminen heti onnettomuuden tai vaaratilanteen tapahduttua. Koska keskus on henkilöstöltään varsin pieni viranomainen eikä sillä ole alueellisia toimipisteitä, on sen mahdotonta täyttää kansainvälisten velvoitteiden vaatimukset tutkinnan nopeasta käynnistämisestä ja tutkintaedellytysten turvaamisesta ilman ulkopuolisen avun käyttöä. Sääntely on välttämätöntä turvallisuustutkinnan käytännön järjestämisen vuoksi.

Ehdotetun 18 §:n mukaan alustavaa tutkintaa voisi tehdä paitsi Onnettomuustutkintakeskuksen virkamies myös keskuksen määräyksestä paikalle lähetetty Onnettomuustutkintakeskuksen asiantuntija. Asiantuntijan tulisi täyttää virkamiestutkijaa vastaavat kelpoisuusvaatimukset ja hän toimisi tehtävässään aina virkavastuulla. Asiantuntijalla olisi tällöin tutkijaa vastaavat oikeudet päästä alueille ja tiloihin (19 §), tiedonsaantioikeus (20 §) ja oikeus ottaa haltuun esineitä ja asiakirjoja ja antaa tarpeellisia määräyksiä esimerkiksi paikan eristämisestä tai esineiden siirtämisestä (22 §) sekä kuulla henkilöitä (23 §).

Kotirauhan piiriin ulottuvia tarkastuksia perustuslakivaliokunnan käytännössä pidetty tehtävänä, joka on perustuslain 124 §:ssä tarkoitettua merkittävää julkisen vallan käyttöä, jota ei voida antaa yksityiselle taholle (esim. PeVL 40/2002 vp, s. 3). Onnettomuustutkintakeskuksen asiantuntijan alustavan tutkinnan aikana tekemiä tutkintatoimia saattaa poikkeuksellisesti olla välttämätöntä ulottaa myös kotirauhan piiriin kuuluviin tiloihin. Tällaisia tutkintatoimia tehtäisiin kuitenkin käytännössä vain sellaisissa tiloissa, jotka esimerkiksi siellä sattuneen tulipalon vuoksi eivät enää olisi soveltuvia asumiseen. Tällai-

seen tilaan kohdistuvan kotirauhan suojan tarve on tutkintahetkellä siten hyvin vähäinen tai sitä ei ole lainkaan. Lisäksi turvallisuustutkinta tyypillisesti tehdään erilaisten liikennevälineiden onnettomuuksien tai vaaratilanteiden johdosta ja kyse olisi lähinnä tällaisissa kulkuneuvoissa olevista väliaikaiseen asumiseen käytettävistä tiloista. Perustuslakivaliokunta on aiemmin katsonut, että aluksissa ja muissa kulkuneuvoissa olevat asuintilat jäävät kotirauhan eräänlaiselle reuna-alueelle (PeVL 16/2004 vp, s. 5; PeVL 8/1994 vp, s. 3—4)

Alustavan tutkinnan kesto, jolloin Onnettomuustutkintakeskuksen asiantuntija toimisi onnettomuuspaikalla ainoana turvallisuustutkinnan edustajana, olisi käytännössä hyvin lyhyt. Käytännössä keskus tekee viimeistään muutaman päivän sisällä onnettomuuden tai vaaratilanteen tapahtumisesta päätöksen, käynnistetäänkö tapauksesta varsinainen tutkinta. Merkityksellistä on myös, että tehtävä suoritettaisiin aina keskuksen määräyksestä ja sen valvonnassa. Lisäksi Onnettomuustutkintakeskuksen asiantuntijan tulisi täyttää virkamiestutkijaa vastaavat kelpoisuusehdot. Näillä perusteilla sääntelyn ei arvioida muodostuvan ongelmalliseksi perustuslain 124 §:n kannalta.

Täysivaltaisuus. Suomessa tapahtuvalla onnettomuudella tai vaaratilanteella voi olla liittymiä toiseen valtioon. Ensimmäisen lakiehdotuksen 12 §:n 1 momentissa säädettäisiin toisen valtion edustajan oikeudesta osallistua Suomessa tapahtuvaan turvallisuustutkintaan. Säännöstä on tarkasteltava täysivaltaisuutta koskevan perustuslain 1 §:n kannalta.

Ulkomaalaisen turvallisuustutkijan osallistuminen Onnettomuustutkintakeskuksen suorittamaan tutkintaan perustuu ennen kaikkea Suomea sitoviin kansainvälisiin sopimuksiin ja EU-direktiivien säännöksiin. Perustuslakivaliokunta on pitänyt sisällöltään vastaavainlaisia kansainvälisiä velvoitteita perustuslain 1 §:n 3 momentin tarkoittamana kansainvälisenä yhteistyönä, joka on paitsi tavanomaista myös kannatettavaa (PeVL 9/2003 vp, s. 3; PeVL 21/2003 vp, s. 2). Perustuslakivaliokunta ei ole nähnyt ongelmalliseksi esimerkiksi säännöksiä poliisitoiminnasta tehtävästä

kansainvälisestä yhteistyöstä, jossa ulkomaalainen poliisi voi osallistua suomalaisten viranomaisten johdolla poliisitehtäviin Suomessa (PeVL 56/2006 vp, s. 3).

Merkityksellistä ensimmäisen lakiehdotuksen 12 §:n 1 momentin kannalta on se, että muun valtion edustaja voi toimia tutkinnassa ainoastaan suomalaisen virkamiestutkijan tai tutkintaryhmän rinnalla ja vastaavin toimivaltuuksin. Edustajan osallistumista koskeva säännös ei ole perustuslain täysivaltaisuus-sääntelyn kannalta ongelmallinen.

Käsittelyjärjestys

Esitykseen sisältyvät lakiehdotukset voidaan hallituksen käsityksen mukaan käsitellä tavallisen lain säätämisyjärjestyksessä. Esitykseen liittyvien valtiosääntöoikeudellisten näkökohtien vuoksi pidetään kuitenkin perusteltuna, että esityksestä pyydetäisiin perustuslakivaliokunnan lausunto.

SOLAS-yleissopimuksen muutos ei sisällä määräyksiä, jotka koskisivat perustuslakia sen 94 §:n 2 momentissa tai 95 §:n 2 momentissa tarkoitetulla tavalla. Yleissopimukseen tehty muutos sekä muutoksessa tarkoitettun säännösten I ja II osa voidaan hallituksen käsityksen mukaan hyväksyä äänten enemmistöllä ja ehdotus näiden määräysten voimaansaattamislainsäädännön avulla voidaan hyväksyä tavallisen lain säätämisyjärjestyksessä.

Edellä olevan perusteella ja perustuslain 94 §:n mukaisesti esitetään, että

Eduskunta hyväksyisi ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SopS 11/1981) liitteen XI-1 lukuun Lontoossa 16 päivänä toukokuuta 2008 tehdyn muutoksen sekä muutoksessa tarkoitettun säännösten I ja II osan siltä osin kuin ne kuuluvat Suomen toimivaltaan.

Edellä esitetyn perusteella ja koska yleissopimuksen muutos ja muutoksessa tarkoitettu säännöstö sisältävät määräyksiä, jotka kuuluvat lainsäädännön alaan, annetaan samalla Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

Turvallisuustutkintalaki

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 luku

Yleiset säännökset

1 §

Turvallisuustutkinnan tarkoitus

Turvallisuustutkinnan tarkoituksena on yleisen turvallisuuden lisääminen, onnettomuuksien ja vaaratilanteiden ehkäiseminen sekä onnettomuuksista aiheutuvien vahinkojen torjuminen.

Turvallisuustutkintaa ei tehdä oikeudellisen vastuun kohdentamiseksi.

2 §

Tutkittavat onnettomuudet ja vaaratilanteet

Tämän lain mukaan on tutkittava:

1) onnettomuus, jota on kuolleiden tai loukkaantuneiden taikka ympäristöön, omaisuuteen tai varallisuuteen kohdistuneiden vahinkojen määrän taikka onnettomuuden laadun perusteella pidettävä erityisen vakavana (*suuronnettomuus*);

2) ilmailussa tapahtunut onnettomuus ja vakava vaaratilanne, jotka on määritelty siviili-ilmailun onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinnan peruseriaatteista annetun neuvoston direktiivin 94/56/EY 3 artiklassa ja kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen (SopS 11/1949) 13 liitteen 1 luvussa siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen;

3) rautatieliikenteessä tapahtunut vakava onnettomuus, joka on määritelty yhteisön rautateiden turvallisuudesta sekä rautatieyri-tysten toimiluvista annetun neuvoston direktiivin 95/18/EY ja rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä sekä turvallisuustodistusten antamisesta annetun direktiivin 2001/14/EY muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/49/EY (*rautatieturvallisuusedirektiivi*) 3 artiklassa sekä vastaava onnettomuus muussa yksityisessä tai julkisessa raideliikenteessä;

4) meriliikenteessä tapahtunut hyvin vakava onnettomuus, joka on määritelty meriliikennealan onnettomuuksien tutkinnan peruseriaatteista ja neuvoston direktiivin 1999/35/EY ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2002/59/EY muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/18/EY (*merionnettomuusedirektiivi*) 3 artiklassa ja vuoden 1974 kansainvälisen ihmishengen turvallisuudesta merellä tehdyn yleissopimuksen (SopS 11/1981) siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen, liitteen XI-1 luvun 6 säännössä mainitussa merionnettomuuksien ja merellä sattuneiden vaaratilanteiden turvallisuustutkinnan kansainvälisiä normeja ja suositeltuja käytäntöjä koskevassa säännöstössä sekä vastaava onnettomuus sisävesiliikenteessä.

Tämän lain mukaan voidaan tutkia suuronnettomuuden vaaratilanne sekä muu onnettomuus ja vaaratilanne.

Tämän lain mukaan voidaan tehdä yhteinen tutkinta useista samankaltaisista onnettomuuksista tai vaaratilanteista (*teematutkinta*).

Tämän lain mukaan voidaan tutkia myös 5 luvussa tarkoitettu poikkeuksellinen tapah-tuma.

3 §

Onnettomuuden tutkintaa koskevien säännös-ten soveltaminen

Jollei tässä laissa toisin säädetä, 2 §:n 1 ja 2 momentissa tarkoitettua vaaratilanteen ja 5 luvussa tarkoitettua poikkeuksellisen tapah-tuman tutkintaan sekä teematutkintaan sovel-letaan, mitä tässä laissa säädetään onnetto-muuden tutkinnasta.

4 §

Suhde muuhun lainsäädäntöön

Tämän lain lisäksi tutkinnassa noudatetaan, mitä onnettomuuksien tutkintaa koskevassa Euroopan unionin lainsäädännössä säädetään ja Suomea sitovassa kansainvälisessä velvoitteessa määrätään.

Sotilasilmailuonnettomuuksien sekä tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta säädetään erikseen.

Jos 2 momentissa tarkoitettu onnettomuus on suuronnettomuus tai sen vaaratilanne, tutkitaan se kuitenkin tämän lain mukaisesti.

5 §

Tutinnan sisältö

Turvallisuustutkinnassa selvitetään tapah-tumien kulku, syyt ja seuraukset sekä tehdyt pelastustoimet ja viranomaisten toiminta.

Tutkinnassa selvitetään erityisesti, onko turvallisuus otettu riittävästi huomioon onnettomuuteen johtaneessa toiminnassa sekä onnettomuuden tai vaaran aiheuttajina taikka kohteina olleiden laitteiden ja rakenteiden suunnittelussa, valmistuksessa, rakentamisessa ja käytössä. Lisäksi selvitetään, onko joh-tamis-, valvonta- ja tarkastustoiminta asian-mukaisesti järjestetty ja hoidettu. Tarvittaessa on myös selvitettävä mahdolliset puutteet

turvallisuutta ja viranomaisia koskevissa säännöksissä ja määräyksissä.

6 §

Alueellinen toimivalta

Turvallisuustutkinta voidaan tehdä onnettomuudesta, joka on tapahtunut Suomessa. Samoin voidaan tutkia vesiliikenneonnetto-muus, joka on tapahtunut Saimaan kanavan vuokra-alueella.

Turvallisuustutkinta voidaan tehdä Suomen ulkopuolella tapahtuneesta onnettomuudesta siten kuin onnettomuuksien tutkintaa koske-vassa Euroopan unionin lainsäädännössä säädetään tai Suomea sitovassa kansainväli-ässä velvoitteessa määrätään.

Onnettomuuden tapahtumapaikasta riip-pumatta voidaan tutkia onnettomuuden Suo-meen kohdistuneet seuraukset sekä muut 5 §:ssä tarkoitettut seikat siltä osin kuin ne koskevat Suomen viranomaisten ja onnetto-muuteen osallisten suomalaisten toimintaa.

7 §

Tutkimatta jättäminen

Onnettomuus voidaan jättää tutkimatta, jos Euroopan unionin lainsäädännön tai Suomea sitovan kansainvälisen velvoitteen mukaisesti sovitaan, että tutkinnan tekee toisen valtion viranomainen tai kansainvälinen järjestö.

2 luku

Tutinnan organisointi

8 §

Onnettomuustutkintakeskus

Turvallisuustutkintaa varten oikeusministe-riön yhteydessä on Onnettomuustutkintakeskus. Keskus suorittaa tehtävänsä itsenäisesti ja riippumattomasti.

Onnettomuustutkintakeskuksen tehtävänä on tutkia 2 §:n 1—3 momentissa tarkoitettua onnettomuudet ja vaaratilanteet. Keskuksen tehtävänä on lisäksi:

1) huolehtia turvallisuustutkinnan yleisestä järjestämisestä, suunnittelusta, ohjauksesta, tiedottamisesta ja valvonnasta;

2) kouluttaa tutkijoiksi soveltuvia henkilöitä;

3) pitää yllä valmiutta tutkinnan nopeaan käynnistämiseen;

4) huolehtia turvallisuustutkinnan alaan liittyvästä kansainvälisestä yhteistyöstä;

5) antaa turvallisuussuosituksia ja seurata niiden toteutumista.

9 §

Onnettomuustutkintakeskuksen organisaatio

Onnettomuustutkintakeskuksessa on johtaja, turvallisuustutkintaa tekeviä ja muita virkamiehiä sekä tarvittaessa muuta henkilöstöä.

Johtaja tehtävänä on johtaa, valvoa ja kehittää Onnettomuustutkintakeskuksen toimintaa sekä vastata toiminnan laadusta ja tuloksellisuudesta. Johtajan nimittää valtioneuvosto.

Onnettomuustutkintakeskuksella on työjärjestys, jonka johtaja vahvistaa. Työjärjestyksessä määrätään keskuksen organisaatiosta, henkilöstön tehtävistä, asioiden käsittelystä ja ratkaisemisesta sekä toiminnan muusta yleisestä järjestämisestä.

10 §

Erityiset kelpoisuusvaatimukset

Onnettomuustutkintakeskuksen johtajan kelpoisuusvaatimuksena on ylempi korkeakoulututkinto, hyvä perehtyneisyys keskuksen toimialaan sekä käytännössä osoitettu johtamistaito ja -kokemus.

Turvallisuustutkintaa tekevän virkamiehen kelpoisuusvaatimuksena on tehtävään soveltuva koulutus sekä sellainen taito ja kokemus, jota tehtävän asianmukainen hoitaminen edellyttää.

11 §

Onnettomuustutkintakeskuksen asiantuntija

Onnettomuustutkintakeskus voi käyttää turvallisuustutkinnassa apuna ulkopuolista asiantuntijaa (*Onnettomuustutkintakeskuksen asiantuntija*).

Onnettomuustutkintakeskuksen asiantuntijan kelpoisuusvaatimukseen sovelletaan 10 §:n 2 momenttia.

12 §

Valtion edustajan osallistuminen tutkintaan

Jos Suomen tutkittavaksi kuuluva onnettomuus koskee merkittävässä määrin muuta valtiota, tämän valtion 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. Päätöksen toisen valtion edustajan osallistumisesta tutkintaan tekee Onnettomuustutkintakeskus.

Jos muun valtion tai kansainvälisen järjestön tutkittavaksi kuuluva onnettomuus koskee merkittävässä määrin Suomea, Onnettomuustutkintakeskus voi ryhtyä tarvittaviin toimenpiteisiin, jotta Suomen edustaja voi osallistua tutkintaan.

13 §

Tutkintaryhmä

Onnettomuustutkintakeskus voi asettaa turvallisuustutkintaa varten tutkintaryhmän. Jos tutkinnassa käytetään apuna Onnettomuustutkintakeskuksen asiantuntijaa, on tutkintaa varten asetettava tutkintaryhmä.

Tutkintaryhmässä on tarpeellinen määrä jäseniä, joilla on riittävä asiantuntemus tutkinnan kannalta keskeisiltä aloilta. Tutkintaryhmän jäsen voi olla Onnettomuustutkintakeskuksen tai muun viranomaisen virkamies taikka suostumuksensa tehtävään antanut Onnettomuustutkintakeskuksen asiantuntija. Onnettomuustutkintakeskus nimeää yhden jäsenen tutkintaryhmän johtajaksi.

Onnettomuustutkintakeskus voi muuttaa tutkintaryhmän kokoonpanoa, jos se on välttämätöntä asiantuntevan, riippumattoman ja puolueettoman tutkinnan toimittamiseksi.

Muun viranomaisen virkamies ja Onnettomuustutkintakeskuksen asiantuntija nimetään tutkintaryhmän jäseneksi kirjallisesti.

14 §

Esteellisyys

Onnettomuustutkintakeskuksen virkamiehen, tutkintaryhmän jäsenen ja muun tutkintaan osallistuvan esteellisyydestä tutkinnassa on voimassa, mitä hallintolain (434/2003) 28 §:n 1 momentin 4—7 kohdassa säädetään virkamiehen esteellisyydestä asian käsittelyssä. Lisäksi hän on esteellinen:

1) jos hän tai hänen läheisensä on kärsinyt vahinkoa tutkittavana olevassa onnettomuudessa tai hänen läheisensä on saanut siinä surmansa;

2) jos hän tai hänen läheisensä voi joutua onnettomuudesta tai siitä aiheutuneesta vahingosta vastuuseen;

3) jos tutkinnasta tai sen tuloksista voi olla odotettavissa hyötyä tai vahinkoa hänelle tai hänen läheiselleen; tai

4) jos hän tai hänen läheisensä on palvelusuhteessa sellaiseen virastoon tai laitokseen, jonka toiminta voi tulla tutkittavaksi onnettomuuden johdosta tehtävässä turvallisuustutkinnassa.

Läheisellä tarkoitetaan hallintolain 28 §:n 2 ja 3 momentissa tarkoitettuja henkilöitä. Esteellisyyden vaikutuksesta on voimassa, mitä hallintolain 27, 29 ja 30 §:ssä säädetään.

15 §

Virkavastuu

Onnettomuustutkintakeskuksen asiantuntijaan ja 12 §:ssä tarkoitettuun toisen valtion edustajaan sovelletaan tämän lain mukaisissa tehtävissä rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974).

3 luku

Tutkinta

16 §

Ilmoitusvelvollisuus

Onnettomuuspaikalla pelastustoimiin osallistuvan viranomaisen tulee viipymättä ilmoittaa Onnettomuustutkintakeskukselle tapahtumasta, joka ilmoittajan arvion mukaan voi tulla tutkittavaksi tämän lain mukaan.

Ilmoitusvelvollisuus on myös:

- 1) Liikenteen turvallisuusvirastolla;
- 2) Liikennevirastolla;
- 3) aluehallintovirastolla;
- 4) muulla turvallisuutta valvovalla viranomaisella omalla toimialallaan;
- 5) sillä, joka on vastaanottanut onnettomuus- tai vaaratilannetta koskevan ilmoituksen;
- 6) sellaisella oikeushenkilöllä, joka on 2 §:n 1 momentin 2—4 kohdassa tarkoitettua liikennemuodossa tapahtuneen onnettomuuden osallinen tai joka ilmeisesti kärsii vahinkoa tällaisen onnettomuuden johdosta.

Tuomioistuimen, joka on vastaanottanut merilain (674/1994) 18 luvun 7 §:n 2 momentissa tarkoitettua aluksen päällikön ilmoituksen meriselityksen antamisesta, on välitettävä ilmoitus viivytyksettä Onnettomuustutkintakeskukselle sekä varattava keskukselle mahdollisuus osallistua meriselitystä koskevaan istuntoon ja esittää siellä kysymyksiä.

17 §

Tutkinnan aloittaminen

Onnettomuustutkintakeskus päättää turvallisuustutkinnan aloittamisesta sekä siitä, missä laajuudessa tutkinta tehdään.

Edellä 2 §:n 2 ja 3 momentissa tarkoitettua onnettomuudesta tehdään turvallisuustutkinta, jos se on tarpeen tutkinnan 1 §:ssä säädetyn tarkoituksen kannalta. Harkittaessa tutkinnan aloittamista otetaan lisäksi huomioon:

- 1) onnettomuuden vakavuus ja laatu;
- 2) vastaavien onnettomuuksien toistuvuus ja uusiutumisen todennäköisyys;

3) turvallisuutta valvovien viranomaisten, asiaan osallisten ja muiden pyyntö tutkinnan suorittamiseksi;

4) onko tutkinnassa saatavissa merkityksellistä turvallisuustietoa;

5) aiheuttiko onnettomuus vaaraa usealle ihmiselle samanaikaisesti;

6) tutkiiko muu toimija onnettomuuden.

Onnettomuustutkintakeskus vastaa turvallisuustutkinnan aloittamisesta, jos onnettomuudessa on osallisena merionnettomuusdirektiivin 3 artiklassa tarkoitettu ro-ro-alus tai suurnopeusmatkustaja-alus ja onnettomuus tapahtuu Suomen aluevesillä tai alus on viikoksi käynyt Suomessa.

18 §

Alustava tutkinta

Onnettomuustutkintakeskus voi tutkintaedellytysten turvaamiseksi käynnistää alustavan tutkinnan jo ennen tutkinnan aloittamista koskevan päätöksen tekemistä.

Onnettomuustutkintakeskuksen onnettomuuspaikalle alustavaa tutkintaa varten lähettämän Onnettomuustutkintakeskuksen asiantuntijan toimivaltaan sovelletaan 19 §:n säännöksiä tutkintaedellytysten turvaamisesta, 20 §:n säännöksiä tiedonsaantioikeudesta, 22 §:n säännöksiä tarkastusoikeudesta ja 23 §:n säännöksiä kuulemisesta.

Turvallisuustutkinnan aloittaneen muun viranomaisen tai toimijan on luovutettava keräämänsä tutkinta-aineisto Onnettomuustutkintakeskuksen käyttöön keskuksen aloitettua tutkinnan.

19 §

Tutkintaedellytysten turvaaminen

Onnettomuustutkintakeskuksen tutkintaa tekevällä virkamiehellä ja tutkintaryhmän jäsenellä (*tutkintaa tekevällä*) on oikeus päästä onnettomuuspaikalle sekä tutkia siellä onnettomuuteen liittyviä esineitä, laitteita ja rakenteita.

Onnettomuustutkintakeskus ja tutkintaryhmän johtaja voi määrätä onnettomuuspaikan eristettäväksi sekä kieltää onnettomuudessa surmansa saaneiden pois viemisen tai

siirtämisen, jos se on turvallisuustutkinnan kannalta välttämätöntä.

Onnettomuuspaikalla olevia esineitä ja muuta aineistoa, joilla saattaa olla merkitystä tutkinnassa, ei saa ilman Onnettomuustutkintakeskuksen tai tutkintaryhmän johtajan lupaa hävittää, viedä pois eikä liikutella, ellei siihen ole pakottavaa syytä. Keskuksen ja tutkintaryhmän johtajan tulee huolehtia, että aineisto luetteloidaan.

Tutkintaedellytysten turvaamiseksi annetut 2 ja 3 momentissa tarkoitettut määräykset ja kiellot on peruutettava heti, kun määräys tai kiello ei ole enää tutkinnan vuoksi välttämätön.

20 §

Tiedonsaantioikeus

Tutkintaa tekevällä on salassapitosäännösten estämättä oikeus saada maksutta viranomaisilta ja muilta julkista tehtävää hoitavilta tutkinnan toimittamiseksi:

1) tarpeelliset tiedot asiaa koskevan poliisi- ja esitutkinnan aineistosta ja kuolemansyynselvityksestä;

2) tarpeelliset tiedot poliisin, pelastustoimen, hätäkeskuksen, terveydenhuollon viranomaisten ja muiden viranomaisten toiminnasta onnettomuuden yhteydessä ja vaurautumisesta onnettomuuksiin;

3) välttämättömät tiedot onnettomuuteen liittyvän kulkuneuvon, laitteen, opastin- ja liikenteenohjausjärjestelmän toimintaa, onnettomuuden olosuhteita sekä puhe- ja viestiliikennettä rekisteröivistä laitteista sekä muista vastaavista tallentimista;

4) välttämättömät tiedot onnettomuuteen osallisen terveydentilasta; sekä

5) muut välttämättömät tiedot.

Tutkintaa tekevällä on salassapitosäännösten estämättä oikeus saada onnettomuudessa osallisena olleelta yksityiseltä toimijalta turvallisuustutkinnan toteuttamiseksi välttämättömät tiedot. Velvollisuus antaa tietoja koskee myös muuta yksityistä toimijaa, jolla onnettomuushavainnon johdosta tai muusta syystä on tietoja onnettomuudesta.

Tutkintaa tekevällä on oikeus saada 1 momentin 3 kohdassa tarkoitettut tiedot myös

yksityiseltä toimijalta sekä 4 kohdassa tarkoitettujen tietojen yksityiseltä terveyden- ja sairaanhoitoa harjoittavalta yhteisöltä ja toimintayksiköltä sekä terveydenhuollon ammattihenkilöltä.

Tutkintaa tekevällä on oikeus saada 1—3 momentissa tarkoitettujen tietojen pyytämässään muodossa ja teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisesti.

21 §

Oikeus saada tietoja teleyrityksiltä

Tutkintaa tekevällä on salassapitosäännösten estämättä oikeus saada sähköisen viestinnän tietosuojalaissa (516/2004) tarkoitettuja teleyritykseltä sellaisen liittymän tai päätelaitteen tunnistamistiedot ja paikkatiedot, jonka voidaan perustellusti arvioida olleen tutkinnan kohteena olevalla onnettomuuspaikalla, sekä tiedot liittymän tilaajasta, käyttäjästä ja asennusosoitteesta siten kuin viestintämarkkinalain (393/2003) 97 ja 98 §:ssä säädetään.

Oikeus saada 1 momentissa tarkoitettujen tietojen on vain, jos tiedot ovat välttämättömiä tutkittavan onnettomuuden kulun, syyn tai seurausten selvittämiseksi.

Tiedot voidaan toimittaa teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisesti.

22 §

Tarkastusoikeus

Tutkintaa tekevällä on oikeus ottaa haltuun ja tarkastaa esineitä ja asiakirjoja, jos se on välttämätöntä turvallisuustutkinnan toimittamiseksi. Tutkintaa tekevä saa tehdä tarkastettaville esineille kokeita ja irrottaa esineistä osia sekä ottaa näytteitä, jos se on tutkimusten vuoksi välttämätöntä.

Tutkintaa tekevällä on oikeus päästä kulukuvälineisiin, toimitiloihin ja muihin tiloihin sekä alueille, jos siten voidaan saada tarpeellista tietoa turvallisuustutkinnassa. Oikeus päästä pysyväisluonteiseen asumiseen käytettyyn tilaan on kuitenkin vain, jos se on välttämätöntä yleisen turvallisuuden lisäämisen tai onnettomuuksien ja vaaratilanteiden eh-

käisemisen taikka onnettomuuksista aiheutuvien vahinkojen torjumisen kannalta välttämättömien tietojen hankkimiseksi. Muun kuin Suomen kansalaisen oikeuteen päästä puolustusvoimien hallinnassa olevalle alueelle sovelletaan puolustusvoimista annetun lain (551/2007) 15 §:ää, jollei Suomea sitovasta kansainvälisestä velvoitteesta tai Euroopan unionin lainsäädännöstä muuta johdu.

23 §

Kuuleminen

Tutkintaa tekevä voi kuulla onnettomuuteen osallisia, asiantuntijoita ja jokaista, jolta voidaan olettaa saatavan tutkinnassa tarvittavia tietoja.

Kuulemisessa muun henkilön läsnäolo on sallittu vain, jos Onnettomuustutkintakeskus tai tutkintaryhmän johtaja niin päättää. Vajavaltaista kuultaessa läsnä on kuitenkin oltava hänen huoltajansa, edunvalvojansa tai muu laillinen edustajansa. Lisäksi kuulemisessa saa olla läsnä kuultavan avustaja tai asiamies.

Kuultavalle on kerrottava, ettei hän ole velvollinen saapumaan kuultavaksi ja vastaamaan esitettyihin kysymyksiin.

24 §

Selvitykset ja lausunnot

Onnettomuustutkintakeskus tai tutkintaryhmä voi teettää erityistä asiantuntemusta vaativasta seikasta selvityksen muulla viranomaisella tai yksityisellä toimijalla sekä pyytää tältä määrätystä asiasta lausunnon.

25 §

Onnettomuusuhan havaitseminen tutkinnan aikana

Onnettomuustutkintakeskuksen on ilmoitettava asianomaiselle viranomaiselle, jos turvallisuustutkinnan aikana havaitaan vikoja tai puutteita, jotka viranomaisen on uusien onnettomuuksien estämiseksi kiireellisesti korjattava.

26 §

Onnettomuustutkintakeskuksen ja tutkintaryhmän johtajan päätösvalta

Tutkintaryhmän johtajan 19 ja 23 §:n nojalla tekemiä päätöksiä noudatetaan tutkinnassa, jollei Onnettomuustutkintakeskus toisin päättä.

4 luku

Tutkintaselostus

27 §

Tutkintaselostus

Turvallisuustutkinnasta laaditaan julkinen tutkintaselostus onnettomuuden vakavuuteen nähden sopivassa laajuudessa.

Tutkintaselostus sisältää selostuksen onnettomuuden kulusta, onnettomuuteen johtaneista tekijöistä ja onnettomuuden seurauksista sekä asianomaisille viranomaisille ja muille toimijoille osoitetut turvallisuussuositukset sellaisiksi toimenpiteiksi, jotka ovat tarpeen yleisen turvallisuuden lisäämiseksi, uusien onnettomuuksien ja vaaratilanteiden ehkäisemiseksi, vahinkojen torjumiseksi sekä pelastus- ja muiden viranomaisten toiminnan tehostamiseksi. Tutkintaselostukseen ei sisällytetä tietoja onnettomuuteen osallisen tai tutkinnassa kuullun yksityishenkilön henkilöllisyydestä.

Tutkintaselostuksen allekirjoittavat tutkintaan osallistuneet tutkijat. Tutkintaselostukseen liitetään mahdolliset eriävät mielipiteet.

Edellä 2 momentista säädetystä poiketen rautatieliikenteessä tapahtuneen onnettomuuden johdosta laaditun tutkintaselostuksen turvallisuussuosituksia ei voida osoittaa yksityisille toimijoille.

28 §

Viranomaisten ja osallisten lausunnot

Ennen tutkintaselostuksen valmistumista varataan onnettomuuteen osallisille sekä tutkittavan onnettomuuden alalla valvonnasta vastaaville viranomaisille tilaisuus lausua

mielipiteensä tutkintaselostuksen luonnoksesta.

Lausunnon antamiselle asetetaan kohtuullinen määräaika.

Lausunnot tai niistä laadittu yhteenveto sisällytetään tutkintaselostukseen tai sen liitteeseen. Tutkintaselostukseen ei kuitenkaan sisällytetä yksityishenkilöiden antamia lausuntoja.

29 §

Tutkinnan päätyminen

Tutkinta päättyy, kun tutkintaselostus allekirjoitetaan. Tutkinnan päätyminen ei estä uutta tutkintaa asiassa, jos se on tarpeen tutkinnan päättymisen jälkeen tietoon tulleen uuden ja merkittävän seikan vuoksi.

30 §

Turvallisuussuositusten seuranta

Onnettomuustutkintakeskus seuraa tutkintaselostukseen otettujen turvallisuussuositusten toteutumista.

Viranomaisen ja muun toimijan on Onnettomuustutkintakeskuksen pyynnöstä annettava selvitys toimenpiteistä, joihin se on ryhtynyt sille osoitetun turvallisuussuosituksen johdosta.

Viranomaisen on annettava vuosittain Onnettomuustutkintakeskukselle selvitys toimenpiteistä, joihin se on ryhtynyt rautatieliikenteessä tapahtunutta onnettomuutta koskevassa tutkintaselostuksessa sille osoitetun turvallisuussuosituksen johdosta.

5 luku

Poikkeuksellisen tapahtuman tutkinta

31 §

Poikkeuksellinen tapahtuma

Poikkeuksellisella tapahtumalla tarkoitetaan sellaista erittäin vakavaa kuolemaan johtanutta taikka yhteiskunnan perustoimintoja uhannutta tai vakavasti vaurioittanutta tapahtumaa, joka ei ole onnettomuus.

32 §

Poikkeuksellisen tapahtuman tutkinnan aloittaminen

Poikkeuksellisen tapahtuman tutkinnan aloittamisesta päättää valtioneuvosto.

Valtioneuvosto voi asettaa tapahtuman tutkintaa varten oikeusministeriön yhteyteen tutkintaryhmän. Tutkintaryhmä suorittaa tehtävänsä itsenäisesti ja riippumattomasti.

33 §

Poikkeuksellisen tapahtuman tutkinta

Sen lisäksi, mitä 5 §:n 1 momentissa säädetään, poikkeuksellisen tapahtuman tutkinnassa voidaan selvittää tapahtuman aiheuttajaan liittyviä seikkoja siinä määrin kuin se on välttämätöntä vastaavankaltaisten tapahtumien ennalta ehkäisemiseksi tarvittavan tiedon hankkimiseksi.

34 §

Tutkintaryhmän toimivalta

Edellä 32 §:n 2 momentissa tarkoitetun tutkintaryhmän johtajan ja jäsenen toimivaltaan sovelletaan, mitä 3 luvussa säädetään tutkintaryhmän johtajan ja tutkintaa tekevän toimivallasta.

Sen lisäksi, mitä 20 §:ssä säädetään tiedonsaantioikeudesta, poikkeuksellisen tapahtuman tutkintaa varten asetetulla tutkintaryhmällä on oikeus saada tutkinnan tarkoituksen kannalta välttämättömät tiedot mahdollisen esitutkinnan aineistoon sisältyvien luottamuksellisten viestien sisällöstä.

35 §

Poikkeuksellisen tapahtuman tutkinnasta annettava tutkintaselostus

Tutkintaryhmä laatii poikkeuksellisen tapahtuman tutkinnasta tutkintaselostuksen. Tutkintaselostus annetaan valtioneuvostolle.

36 §

Poikkeuksellisen tapahtuman johdosta annettavien turvallisuussuositusten seuranta

Kukin ministeriö seuraa toimialallaan poikkeuksellisen tapahtuman tutkinnassa annettujen turvallisuussuositusten johdosta tehtävien toimenpiteiden toteutumista.

Oikeusministeriö voi pyytää viranomaiselta tai muulta toimijalta selvitystä niistä toimenpiteistä, joihin se on ryhtynyt annettujen turvallisuussuositusten johdosta.

37 §

Tutkinta-aineiston arkistointi

Tutkintaryhmän johtaja huolehtii siitä, että tutkintaryhmän tehtävien hoitoa varten annettut ja laaditut asiakirjat järjestetään arkistoitaviksi Onnettomuustutkintakeskukseen. Asiakirjojen antamisesta tutkinnan päättymisen jälkeen päättää Onnettomuustutkintakeskus.

6 luku

Erinäiset säännökset

38 §

Tutkinnan kulusta tiedottaminen

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. Samoin on tiedotettava työmarkkinajärjestöjen edustajille, jos onnettomuus on tapahtunut työhön liittyvissä olosuhteissa.

Onnettomuustutkintakeskus ilmoittaa 16 §:n mukaisen ilmoituksen tehneelle toimijalle sekä esitutkintaviranomaiselle turvallisuustutkinnan aloittamisesta ja päättymisestä.

39 §

Salassa pidettävän tiedon luovuttaminen

Sen lisäksi, mitä viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa (621/1999) säädetään, Onnettomuustutkintakeskus voi salassapitosäännösten estämättä luovuttaa turvallisuustutkinnassa saatuja tietoja muille turvallisuustutkintaa lain mukaan suorittaville, jos se on välttämätöntä tutkinnan suorittamiseksi sekä viranomaiselle muuta tarkoitusta varten, jos se on välttämätöntä tärkeän yleisen edun turvaamiseksi.

Onnettomuustutkintakeskus voi 1 momentissa säädetystä poiketen luovuttaa turvallisuustutkinnassa saatuja tietoja salassapitosäännösten estämättä esitutkinta- ja syyttäjäviranomaiselle vain, jos tieto on välttämätön sellaisen rikoksen selvittämiseksi, josta laissa säädetty ankarin rangaistus on vähintään kaksi vuotta vankeutta. Keskus ei kuitenkaan saa luovuttaa esitutkinta- ja syyttäjäviranomaiselle 21 §:ssä tarkoitettua tietoa eikä tietoa, joka on olennaisin osin saatu henkilöltä, joka on esitutkinnassa tai oikeudenkäynnissä todistajana velvollinen tai oikeutettu kieltäytymään todistamasta siitä seikasta, jollei kieltäytymään oikeutettu anna luovuttamiseen suostumustaan.

Edellä 1 momentin perusteella tiedon saanut viranomainen ei saa ryhtyä oikeudellisiin toimenpiteisiin tuottamuksellisen rikkomuksen johdosta, joka tulee sen tietoon ainoastaan Onnettomuustutkintakeskukselta saamiensa tietojen perusteella.

Onnettomuustutkintakeskus ei saa luovuttaa toisen valtion turvallisuustutkinnasta vastaavalta viranomaiselta tai toisessa valtiossa suoritettussa turvallisuustutkinnassa saatuja salassa pidettäviä tietoja edelleen vastoin tietoja luovutettaessa asetettuja ehtoja.

40 §

Todistamiskielto

Sen lisäksi, mitä oikeudenkäymiskaaren 17 luvun 23 §:ssä säädetään, Onnettomuustutkintakeskuksen virkamies, tutkintaryhmän jäsen tai muu turvallisuustutkintaan osallistuva ei saa todistaa siitä, mitä hän yksittäises-

sä tutkintatehtävässä on saanut tietää onnettomuudesta, jolleivät erittäin tärkeät syyt vaadi, että häntä kuullaan siitä.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu kielto on voimassa, vaikkei todistaja enää ole siinä asemassa, jossa hän on saanut tiedon todistettavasta seikasta.

41 §

Onnettomuustutkintakeskuksen apu toisen valtion tutkintaviranomaiselle

Onnettomuustutkintakeskus voi toisen valtion turvallisuustutkinnasta vastaavan viranomaisen pyynnöstä antaa apua turvallisuustutkinnassa. Tutkinta-apua antavan Onnettomuustutkintakeskuksen virkamiehen toimivaltaan sovelletaan 19—24 §:n säännöksiä.

42 §

Yhteistyö ja virka-apu

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 pyynnöstä tehtävä toimivaltaansa kuuluvia, tutkinnan tarkoituksen kannalta välttämättömiä selvityksiä ja tutkimuksia, joita keskus ei voi itse tehdä, sekä annettava sille muutakin sen tarvitsemaa virka-apua.

43 §

Viranhoidosta vapautuminen

Jos tutkintaryhmän jäseneksi määrätty on valtion virassa, vapautuu hän sen hoitamisesta siksi ajaksi, jona hän osallistuu tutkintaan, paitsi jos tutkintatehtävät voidaan turvallisuustutkintaa tai sen tarkoitusta vaarantamatta hoitaa oman viran hoitamisen ohella.

44 §

Onnettomuustutkintakeskuksen henkilökortti

Onnettomuustutkintakeskuksen virkamiehen ja asiantuntijan tunnuksena on keskuksen antama henkilökortti. Henkilökortti on esitettävä tarvittaessa ja vaadittaessa.

Henkilökortti on voimassa määräajan, jonka jälkeen se on palautettava Onnettomuustutkintakeskukselle. Keskus päättää kortin voimassaolosta.

45 §

Palkkiot ja korvaukset

Tutkintaryhmän jäsenelle, joka ei ole Onnettomuustutkintakeskuksen virkamies, maksetaan tehtävästä palkkio. Oikeusministeriö vahvistaa palkkioiden perusteet. Matkakustannukset korvataan matkakustannusten korvaamisesta tehdyn valtion virkaehtosopimuksen mukaisesti.

Turvallisuustutkinnassa kuultavalla on oikeus saada kohtuullinen korvaus tarpeellisista matka- ja toimeentulokustannuksista sekä taloudellisesta menetyksestä.

Edellä 22 §:ssä tarkoitetuista toimenpiteistä aiheutuneesta vahingosta on oikeus saada valtion varoista täysi korvaus.

46 §

Uhkasakko

Onnettomuustutkintakeskus voi velvoittaa antamaan 20 ja 21 §:ssä tarkoitettut tiedot sekä 22 §:n 1 momentissa tarkoitettut esineet ja asiakirjat. Keskus voi asettaa veloitteen tehosteeksi uhkasakon siten kuin uhkasakko-laissa (1113/1990) säädetään.

Uhkasakkoa ei kuitenkaan saa asettaa luonnolliselle henkilölle silloin, kun henkilöä on aihetta epäillä rikoksesta ja tiedot liittyvät rikosepäilyn kohteena olevaan asiaan.

47 §

Määräyksenantovaltuus

Onnettomuustutkintakeskus voi antaa määräyksiä turvallisuustutkinnan teknisestä toimitamisesta.

7 luku

Voimaantulo

48 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Tällä lailla kumotaan onnettomuuksien tutkinnasta annettu laki (373/1985).

49 §

Siirtymäsäännökset

Ennen tämän lain voimaantuloa aloitettuun tutkintaan sovelletaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä.

Jos muualla laissa viitataan onnettomuuksien tutkinnasta annettuun lakiin, sen asemesta sovelletaan tätä lakia.

Ennen tämän lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimiin.

2.

Laki**sotilasilmailuonnettomuuksien tutkinnasta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Soveltamisala

Tässä laissa säädetään sotilasilmailuonnettomuuden johdosta tehtävästä turvallisuustutkinnasta.

2 §

Turvallisuustutkinnan tarkoitus

Turvallisuustutkinnan tarkoituksena on yleisen turvallisuuden lisääminen, onnettomuuksien ja vaaratilanteiden ehkäiseminen sekä onnettomuuksista aiheutuvien vahinkojen torjuminen.

Turvallisuustutkintaa ei tehdä oikeudellisen vastuun kohdentamiseksi.

3 §

Suhde muuhun lainsäädäntöön

Sotilasilmailuonnettomuuden tutkintaan sovelletaan, mitä turvallisuustutkintalain (xxx/xxxx) 3, 5—7, 12, 16—27, 29, 30, 37—44 §:ssä, 45 §:n 2—3 momentissa ja 46 §:ssä säädetään. Ilmailulain (1194/2009) 2 §:ssä tarkoitettua sotilasilmailuviranomaisen hoitessa tämän lain mukaisia tehtäviään siihen sovelletaan mitä turvallisuustutkintalaissa säädetään. Onnettomuustutkintakeskuksen tehtävistä ja toimivallasta.

4 §

Tutkittavat sotilasilmailuonnettomuudet

Sotilasilmailuviranomaisen on tutkittava turvallisuustutkintalain 2 §:n 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettut sellaiset onnettomuudet ja vakavat vaaratilanteet, jotka koskevat yksinomaan ilmailulain 2 §:ssä tarkoitettua sotilasilmailua ja joiden osallisina on vain puolustusvoimista annetun lain (551/2007) 36 §:ssä tarkoitettuja henkilöitä.

Sotilasilmailuviranomainen voi turvallisuustutkintalain 17 §:n 2 momentissa säädettyillä edellytyksillä tutkia sellaiset suuronnettomuuksien vaaratilanteet sekä muut onnettomuudet ja vaaratilanteet, jotka koskevat yksinomaan sotilasilmailua tai joiden osallisina on vain 1 momentissa tarkoitettuja henkilöitä.

Sotilasilmailuviranomainen voi tehdä useita samankaltaisia 1 ja 2 momentissa tarkoitettuja onnettomuuksia ja vaaratilanteita (*sotilasilmailuonnettomuus*) koskevan yhteisen tutkinnan (*teematutkinta*).

5 §

Sotilasilmailuonnettomuuden tutkintaryhmä

Sotilasilmailuviranomainen voi asettaa vuodeksi kerrallaan sotilasilmailuonnettomuuden tutkintaryhmän. Yksittäistä tutkintaa

varten voidaan asettaa myös erillinen tutkintaryhmä.

Tutkintaryhmässä on tarpeellinen määrä jäseniä. Tutkintaryhmän jäsen voi olla puolustusvoimien tai muun viranomaisen virkamies taikka suostumuksensa tehtävään antanut asiantuntija. Sotilasilmailuviranomainen nimeää yhden jäsenen tutkintaryhmän johtajaksi. Sotilasilmailuviranomainen voi muuttaa tutkintaryhmän kokoonpanoa, jos se on välttämättömyyden asiantuntevan, riippumattoman ja puolueettoman tutkinnan toimittamiseksi.

Muun viranomaisen virkamies ja asiantuntija nimetään tutkintaryhmän jäseneksi kirjallisesti.

Tutkintaryhmän johtajaan ja muihin jäseniin sovelletaan tämän lain mukaisissa tehtävissä rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974).

6 §

Tutkintaryhmän jäsenen kelpoisuusvaatimukset

Tutkintaryhmän johtajan tulee olla sotilasilmailua tunteva ja ilmailuonnettomuuksiin perehtynyt. Muilla jäsenillä tulee olla riittävä asiantuntemus tutkinnan kannalta keskeisiltä aloilta.

7 §

Tutkintaselostuksen käsittely

Sotilasilmailuviranomainen päättää, mihin toimenpiteisiin turvallisuustutkinnasta laadittu tutkintaselostuksen ja siihen sisältyvien suositusten vuoksi on ryhdyttävä.

Sotilasilmailuviranomainen toimittaa 4 §:n 1 momentissa tarkoitettua sotilasilmailuonnettomuutta koskevan tutkinta-aineiston ja tiedot sen perusteella tekemistään päätöksistä sotilasilmailuonnettomuuksien tarkastuslautakunnalle.

8 §

Sotilasilmailuonnettomuuksien tarkastuslautakunta

Puolustusministeriö asettaa sotilasilmailun turvallisuuden parantamiseksi kolmeksi vuodeksi kerrallaan sotilasilmailuonnettomuuksien tarkastuslautakunnan. Lautakunnassa on puheenjohtaja, varapuheenjohtaja ja neljä varsinaista jäsentä sekä kaksi varajäsentä ja sihteeri.

Lautakunnan puheenjohtajalla ja varapuheenjohtajalla tulee olla oikeustieteen ylempi korkeakoulututkinto. Muilla jäsenillä ja varajäsenillä sekä sihteerillä tulee olla oikeustieteen, ilmailun, sotilasilmailun tai tekniikan tuntemusta.

Lautakunnan puheenjohtajaan, varapuheenjohtajaan ja muihin jäseniin sekä varajäseniin ja sihteeriin sovelletaan, mitä 5 §:n 4 momentissa säädetään virkavastuusta ja mitä turvallisuustutkintalain 14 §:ssä säädetään tutkintaan osallistuvan esteellisyydestä.

9 §

Sotilasilmailuonnettomuuksien tarkastuslautakunnan tehtävät

Sotilasilmailuonnettomuuksien tarkastuslautakunnan tehtävänä on antaa sotilasilmailuviranomaiselle lausunto tapahtuneen 4 §:n 1 momentissa tarkoitettua sotilasilmailuonnettomuuden syistä ja käynnistettyjen toimenpiteiden riittävydestä.

10 §

Palkkiot ja korvaukset

Tutkintaryhmän jäsenelle, joka ei ole puolustusvoimista annetun lain 36 §:ssä tarkoitettu henkilö, maksetaan tehtävästään palkkio. Palkkioon sovelletaan, mitä turvallisuustutkintalain 45 §:n 1 momentissa säädetään ja sen nojalla määrätään.

Sotilasilmailuonnettomuuksien tarkastuslautakunnan puheenjohtajalle, varapuheenjohtajalle ja muille jäsenille sekä varajäsenil-

le ja sihteerille maksetaan palkkio. Puolustusministeriö vahvistaa palkkioiden perusteet.

Matkakustannukset korvataan matkakustannusten korvaamisesta tehdyn valtion virkaehtosopimuksen mukaisesti.

11 §

Määräyksenantovaltuus

Sotilasilmailuviranomainen voi antaa määräyksiä sotilasilmailuonnettomuuksien tutkinnan teknisestä toimittamisesta.

12 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuu-
ta 20 .

13 §

Siirtymäsäännökset

Ennen tämän lain voimaantuloa aloitettuun sotilasilmailuonnettomuuden tutkintaan sovelletaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä.

Sotilasilmailusta annetun valtioneuvoston asetuksen (1243/2005) nojalla asetettu sotilasilmailuonnettomuuksien tutkintalautakunta toimii tässä laissa tarkoitettuna sotilasilmailuonnettomuuksien tutkintaryhmänä toimikautensa loppuun.

Sotilasilmailusta annetun valtioneuvoston asetuksen nojalla asetettu sotilasilmailuonnettomuuksien tarkastuslautakunta toimii tässä laissa tarkoitettuna sotilasilmailuonnettomuuksien tarkastuslautakuntana toimikautensa loppuun.

Ennen tämän lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimiin.

3.

Laki**ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen liitteen XI-1 lukuun tehdyn muutoksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §
Ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SopS 11/1981) liitteen XI-1 lukuun Lontoossa 16 päivänä toukokuuta 2008 tehdyn muutoksen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ovat lakina voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut.

muutoksessa tarkoitettuna onnettomuustutkitasäännösten I ja II osat. Onnettomuustutkitasäännöstö on kokonaisuudessaan nähtävänä ja saatavissa Onnettomuustutkintakeskuksessa, joka myös antaa siitä tietoja suomeksi ja ruotsiksi.

2 §
Suomen säädöskokoelman sopimussarjassa julkaistaan 1 §:ssä mainittu muutos sekä

3 §
Tämän lain voimaantulosta säädetään tasavallan presidentin asetuksella.

4.

Laki**viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain 24 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain (621/1999) 24 §:n 1 momentin 8 kohta seuraavasti:

24 §

Salassa pidettävät viranomaisen asiakirjat.

Salassa pidettäviä viranomaisen asiakirjoja ovat, jollei erikseen toisin säädetä:

8) asiakirjat, jotka koskevat onnettomuuksiin tai poikkeusoloihin varautumista, väestönsuojelua taikka turvallisuustutkintalain (xxx/xxxx) mukaista tutkintaa, jos tiedon antaminen niistä vahingoittaisi tai vaarantaisi turvallisuutta tai sen kehittämistä, väestön-

suojelun toteuttamista tai poikkeusoloihin varautumista, vaarantaisi turvallisuustutkinnan tai sen tarkoituksen toteutumisen, vaarantaisi tiedon saantia tutkintaa varten taikka loukkaisi onnettomuuden, vaaratilanteen tai poikkeuksellisen tapahtuman uhrien oikeuksia tai heidän muistoaan tai läheisiään;

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

5.

Laki**ilmailulain 126 ja 127 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ilmailulain (1194/2009) 126 ja 127 § seuraavasti:

126 §

*Ilmailuonnettomuuksista ja vaaratilanteista
ilmoittaminen*

Onnettomuuksista ja vaaratilanteista on ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle. Liikenteen turvallisuusvirasto antaa määräykset siitä, miten ilmoitus on tehtävä.

Onnettomuuksista ja vaaratilanteista on lisäksi ilmoitettava Onnettomuustutkintakeskukselle siten kuin turvallisuustutkintalaissa (xxx/xxxx) säädetään.

127 §

Ilmailuonnettomuuksien tutkinta

Ilmailussa tapahtuneen onnettomuuden sekä vaaratilanteen tutkinnasta säädetään turvallisuustutkintalaissa ja sotilasilmailuonnettomuuksien tutkinnasta annetussa laissa (xxx/xxxx).

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta
20 .

6.

Laki**merilain 18 luvun 15 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan merilain (674/1994) 18 luvun 15 §, sellaisena kuin se on laissa 98/1997, seuraavasti:

18 luku

Päiväkirjat, meriselitys ja katsastus

15 §

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta
20 .

Vapautus meriselityksen antamisesta eräissä tapauksissa

Meriselitys ei ole tarpeen, jos tapahtuma tutkitaan turvallisuustutkintalain (xxx/xxxx) mukaisesti.

7.

Laki**rautatielain 46 ja 50 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan rautatielain (555/2006) 46 ja 50 §, sellaisina kuin ne ovat, 46 § laissa 1666/2009 ja 50 § osaksi laissa 1666/2009, seuraavasti:

46 §

Turvallisuuden ja yhteentoimivuuden valvonta

Liikenteen turvallisuusvirasto on tässä laissa tarkoitettu valvontaviranomainen, ja se vastaa rautatiejärjestelmän turvallisuuden ja yhteentoimivuuden valvonnasta. Virasto valvoo turvallisuutta ja yhteentoimivuutta myös yksityisraiteilla.

Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo, että rautatieyrityksen ja Liikenneviraston turvallisuusjohtamisjärjestelmät täyttävät tässä laissa ja rautatieturvallisuudirektiivin liitteessä III turvallisuusjohtamisjärjestelmälle asetetut vaatimukset. Onnettomuustutkintakeskus voi turvallisuustutkinnan toimittamiseksi tarkastaa rautatieyrityksen ja Liikenneviraston turvallisuusjohtamisjärjestelmän.

Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus valvontatehtävän hoitamiseksi päästä Liikenneviraston, rautatieliikenteen harjoittajan, yksityisraiteen haltijan, radanpidon töitä tekevän yrityksen, liikenteenohjauspalveluja tarjoavan yrityksen ja rautateiden liikkuvan kaluston katsastuspalveluja tarjoavan yrityksen hallinnassa oleviin tiloihin, tarkastaa 30 §:ssä tarkoitettu turvallisuusjohtamisjärjestelmä ja saada salassapitosäännösten esittävä nähtäväkseen valvonnan toimittamiseksi tarvittavat rekisterit, luettelot ja muut asiakirjat. Liikenteen turvallisuusvirasto voi käyttää valvonnassa asiantuntijan apua, jos se on valvonnan toimittamiseksi tarpeellista. Poliisin tulee tarvittaessa antaa virka-apua tämän lain tai sen nojalla annettujen säännös-

ten ja määräysten valvontaa koskevista asioissa.

Edellä 3 momentissa tarkoitettujen yritysten ja yhteisöjen on salassapitosäännösten esittämättä annettava Liikenteen turvallisuusvirastolle sen valvontatehtävän hoitamiseksi tarvitsemat tiedot.

50 §

Rautatieonnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinta

Rautatiellä tapahtuneen onnettomuuden ja vaaratilanteen tutkinnasta säädetään turvallisuustutkintalaissa (xxx/xxxx).

Rautatieliikenteen harjoittajan ja Liikenneviraston on ilmoitettava viipymättä Liikenteen turvallisuusvirastolle sekä Onnettomuustutkintakeskukselle siten kuin turvallisuustutkintalaissa säädetään sen tietoon tulleista onnettomuuksista ja vaaratilanteista.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi tutkia muut kuin 1 momentin mukaan tutkittavina olevat vaaratilanteet ja tapahtumat, jos se on tarpeen rautateiden turvallisuuden edistämiseksi.

Valtioneuvoston asetuksella annetaan tarkempia säännöksiä rautatieliikenteen harjoittajan ja Liikenneviraston ilmoitusvelvollisuudesta ja sen sisällöstä.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

8.

Laki**tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta annetun lain 1 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta annetun lain (24/2001) 1 §
seuraavasti:

1 §

Lain soveltamisala

Tätä lakia sovelletaan liikenneturvallisuuden lisäämiseksi suoritettavaan tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkintaan.

Tätä lakia ei sovelleta tutkintaan, jos Onnettomuustutkintakeskus on päättänyt turvallisuustutkintalain (xxx/xxxx) mukaisen tutkinnan aloittamisesta. Tämän lain mukaisesti

käynnistetty tutkinta on tällöin keskeytettävä. Jos tässä laissa tarkoitettu liikenneonnettomuus tutkitaan turvallisuustutkintalain mukaisesti, tutkinnan tiedot ovat myös tämän lain mukaisen tutkintajärjestelmän käytettävissä.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta
20 .

Helsingissä 22 päivänä lokakuuta 2010

Tasavallan Presidentti

TARJA HALONEN

Oikeusministeri *Tuija Brax*

4.

Laki**viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain 24 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain (621/1999) 24 §:n 1 momentin 8 kohta seuraavasti:

Voimassa oleva laki

24 §

Salassa pidettävät viranomaisen asiakirjat

Salassa pidettäviä viranomaisen asiakirjoja ovat, jollei erikseen toisin säädetä:

8) asiakirjat, jotka koskevat onnettomuusiin tai poikkeusoloihin varautumista, väestönsuojelua tai onnettomuuden selvittämistä, jos tiedon antaminen niistä vahingoittaisi tai vaarantaisi turvallisuutta, väestönsuojelun toteuttamista tai poikkeusoloihin varautumista, aiheuttaisi haittaa onnettomuuden selvittämiseksi taikka loukkaisi onnettomuuden uhrien oikeuksia tai heidän muistoaan tai läheisiään, *jollei tiedon antaminen ole tarpeen viranomaisen tehtävän suorittamiseksi;*

Ehdotus

24 §

Salassa pidettävät viranomaisen asiakirjat

Salassa pidettäviä viranomaisen asiakirjoja ovat, jollei erikseen toisin säädetä:

8) asiakirjat, jotka koskevat onnettomuusiin tai poikkeusoloihin varautumista, väestönsuojelua *taikka turvallisuustutkintalain (xxx/xxxx) mukaista tutkintaa*, jos tiedon antaminen niistä vahingoittaisi tai vaarantaisi turvallisuutta *tai sen kehittämistä*, väestönsuojelun toteuttamista tai poikkeusoloihin varautumista, *vaarantaisi turvallisuustutkinnan tai sen tarkoituksen toteutumisen, vaarantaisi tiedon saantia tutkintaa varten* taikka loukkaisi onnettomuuden, *vaaratilanteen tai muun poikkeuksellisen tapahtuman* uhrien oikeuksia tai heidän muistoaan tai läheisiään;

*Tämä laki tulee voimaan päivänä kuu-
ta 20 .*

5.

Laki**ilmailulain 126 ja 127 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ilmailulain (1194/2009) 126 ja 127 § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

126 §

126 §

Ilmailuonnettomuuksista ja vakavista vaaratilanteista ilmoittaminen

Ilmailuonnettomuuksista ja vaaratilanteista ilmoittaminen

Onnettomuudesta ja vakavasta vaaratilanteesta on ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle. Liikenteen turvallisuusvirasto antaa määräykset siitä, miten ilmoitus on tehtävä.

Onnettomuuksista ja vaaratilanteista on ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle. Liikenteen turvallisuusvirasto antaa määräykset siitä, miten ilmoitus on tehtävä.

Onnettomuuksista ja vaaratilanteista on lisäksi ilmoitettava Onnettomuustutkintakeskukselle kuin turvallisuustutkintalaissa (xxx/xxxx) säädetään.

127 §

127 §

Ilmailuonnettomuuksien tutkinta

Ilmailuonnettomuuksien tutkinta

Ilmailussa tapahtuneen onnettomuuden sekä vakavan vaaratilanteen tutkinnasta säädetään onnettomuuksien tutkinnasta annetussa laissa (373/1985).

Ilmailussa tapahtuneen onnettomuuden sekä vaaratilanteen tutkinnasta säädetään turvallisuustutkintalaissa ja sotilasilmailuonnettomuuksien tutkinnasta annetussa laissa (xxx/xxxx).

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

6.

Laki**merilain 18 luvun 15 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan merilain (674/1994) 18 luvun 15 §, sellaisena kuin se on laissa 98/1997, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

18 luku

18 luku

Päiväkirjat, meriselitys ja katsastus

Päiväkirjat, meriselitys ja katsastus

15 §

15 §

Vapautus meriselityksen antamisesta eräissä tapauksissa

Vapautus meriselityksen antamisesta eräissä tapauksissa

Meriselitys ei ole tarpeen, milloin tapahtuma tutkitaan onnettomuuksien tutkinnasta annetun lain (373/85) mukaisessa järjestyksessä.

Meriselitys ei ole tarpeen, *jos* tapahtuma tutkitaan *turvallisuustutkintalain (xxx/xxxx) mukaisesti*.

*Tämä laki tulee voimaan päivänä kuu-
ta 20 .*

7.

Laki

rautatielain 46 ja 50 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan rautatielain (555/2006) 46 ja 50 §, sellaisina kuin ne ovat, 46 § laissa 1666/2009 ja 50 § osaksi laissa 1666/2009, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

46 §

46 §

Turvallisuuden ja yhteentoimivuuden valvonta

Turvallisuuden ja yhteentoimivuuden valvonta

Liikenteen turvallisuusvirasto on tässä laissa tarkoitettu valvontaviranomainen, ja se vastaa rautatiejärjestelmän turvallisuuden ja yhteentoimivuuden valvonnasta. Virasto valvoo turvallisuutta ja yhteentoimivuutta myös yksityisraiteilla.

Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo, että rautatieyrityksen ja Liikenneviraston turvallisuusjohtamisjärjestelmät täyttävät tässä laissa ja rautatieturvallisuudirektiivin liitteessä III turvallisuusjohtamisjärjestelmälle asetetut vaatimukset. Onnettomuustutkintakeskus voi onnettomuustutkinnan toimittamiseksi tarkastaa rautatieyrityksen ja Liikenneviraston turvallisuusjohtamisjärjestelmän.

Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus valvontatehtävän hoitamiseksi päästä Liikenneviraston, rautatieliikenteen harjoittajan, yksityisraiteen haltijan, radanpidon töitä tekevän yrityksen, liikenteenohjauspalveluja tarjoavan yrityksen ja rautateiden liikkuvan kaluston katsastuspalveluja tarjoavan yrityksen hallinnassa oleviin tiloihin, tarkastaa 30 §:ssä tarkoitettu turvallisuusjohtamisjärjestelmä ja saada salassapitosäännösten estämättä nähtäväkseen valvonnan toimittamiseksi tarvittavat rekisterit, luettelot ja muut asiakirjat. Liikenteen turvallisuusvirasto voi käyttää valvonnassa asiantuntijan apua, jos se on valvonnan toimittamiseksi tarpeellista. Poliisiin tulee tarvittaessa antaa virka-apua tämän lain tai sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten

Liikenteen turvallisuusvirasto on tässä laissa tarkoitettu valvontaviranomainen, ja se vastaa rautatiejärjestelmän turvallisuuden ja yhteentoimivuuden valvonnasta. Virasto valvoo turvallisuutta ja yhteentoimivuutta myös yksityisraiteilla.

Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo, että rautatieyrityksen ja Liikenneviraston turvallisuusjohtamisjärjestelmät täyttävät tässä laissa ja rautatieturvallisuudirektiivin liitteessä III turvallisuusjohtamisjärjestelmälle asetetut vaatimukset. Onnettomuustutkintakeskus voi *turvallisuustutkinnan* toimittamiseksi tarkastaa rautatieyrityksen ja Liikenneviraston turvallisuusjohtamisjärjestelmän.

Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus valvontatehtävän hoitamiseksi päästä Liikenneviraston, rautatieliikenteen harjoittajan, yksityisraiteen haltijan, radanpidon töitä tekevän yrityksen, liikenteenohjauspalveluja tarjoavan yrityksen ja rautateiden liikkuvan kaluston katsastuspalveluja tarjoavan yrityksen hallinnassa oleviin tiloihin, tarkastaa 30 §:ssä tarkoitettu turvallisuusjohtamisjärjestelmä ja saada salassapitosäännösten estämättä nähtäväkseen valvonnan toimittamiseksi tarvittavat rekisterit, luettelot ja muut asiakirjat. Liikenteen turvallisuusvirasto voi käyttää valvonnassa asiantuntijan apua, jos se on valvonnan toimittamiseksi tarpeellista. Poliisiin tulee tarvittaessa antaa virka-apua tämän lain tai sen nojalla annettujen säännösten ja mää-

valvontaa koskevissa asioissa.

Edellä 3 momentissa tarkoitettujen yritysten ja yhteisöjen on salassapitosäännösten estämättä annettava Liikenteen turvallisuusvirastolle sen valvontatehtävän hoitamiseksi tarvittavat tiedot.

50 §

*Rautatieonnettomuuksien ja vaaratilanteiden
tutkinta*

Rautatiellä tapahtuneen onnettomuuden ja vaaratilanteen tutkinnasta säädetään onnettomuuksien tutkinnasta annetussa laissa (373/1985).

Rautatieliikenteen harjoittajan ja Liikenneviraston on ilmoitettava onnettomuustutkintakeskukselle ja Liikenteen turvallisuusvirastolle viipymättä niiden tietoon tulleista onnettomuuksista ja vaaratilanteista.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi tutkia muut kuin 1 momentin mukaan tutkittavina olevat vaaratilanteet ja tapahtumat, jos se on tarpeen rautateiden turvallisuuden edistämiseksi.

Valtioneuvoston asetuksella annetaan tarkempia säännöksiä rautatieliikenteen harjoittajan ja Liikenneviraston ilmoitusvelvollisuudesta ja sen sisällöstä.

räysten valvontaa koskevissa asioissa.

Edellä 3 momentissa tarkoitettujen yritysten ja yhteisöjen on salassapitosäännösten estämättä annettava Liikenteen turvallisuusvirastolle sen valvontatehtävän hoitamiseksi tarvittavat tiedot.

50 §

*Rautatieonnettomuuksien ja vaaratilanteiden
tutkinta*

Rautatiellä tapahtuneen onnettomuuden ja vaaratilanteen tutkinnasta säädetään *turvallisuustutkintalaissa* (xxx/xxxx).

Rautatieliikenteen harjoittajan ja Liikenneviraston on ilmoitettava *viipymättä Liikenteen turvallisuusvirastolle sekä Onnettomuustutkintakeskukselle kuin turvallisuustutkintalaissa* säädetään *sen* tietoon tulleista onnettomuuksista ja vaaratilanteista.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi tutkia muut kuin 1 momentin mukaan tutkittavina olevat vaaratilanteet ja tapahtumat, jos se on tarpeen rautateiden turvallisuuden edistämiseksi.

Valtioneuvoston asetuksella annetaan tarkempia säännöksiä rautatieliikenteen harjoittajan ja Liikenneviraston ilmoitusvelvollisuudesta ja sen sisällöstä.

*Tämä laki tulee voimaan päivänä kuu-
ta 20 .*

8.

Laki**tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta annetun lain 1 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta annetun lain (24/2001) 1 §
 seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

1 §

1 §

Lain soveltamisala

Lain soveltamisala

Tätä lakia sovelletaan liikenneturvallisuuden lisäämiseksi suoritettavaan tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkintaan.

Tätä lakia ei sovelleta tutkintaan, jos onnettomuustutkintakeskus on päättänyt onnettomuuksien tutkinnasta annetun lain (373/1985) mukaisen tutkinnan aloittamisesta. Tämän lain mukaisesti käynnistetty tutkinta on tällöin keskeytettävä. Jos tässä laissa tarkoitettu liikenneonnettomuus tutkitaan onnettomuuksien tutkinnasta annetun lain mukaisesti, tutkinnan tiedot ovat myös tämän lain mukaisen tutkintajärjestelmän käytettävissä.

Tätä lakia sovelletaan liikenneturvallisuuden lisäämiseksi suoritettavaan tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkintaan.

Tätä lakia ei sovelleta tutkintaan, jos Onnettomuustutkintakeskus on päättänyt *turvallisuustutkintalain* (xxx/xxx) mukaisen tutkinnan aloittamisesta. Tämän lain mukaisesti käynnistetty tutkinta on tällöin keskeytettävä. Jos tässä laissa tarkoitettu liikenneonnettomuus tutkitaan *turvallisuustutkintalain* mukaisesti, tutkinnan tiedot ovat myös tämän lain mukaisen tutkintajärjestelmän käytettävissä.

*Tämä laki tulee voimaan päivänä kuu-
 ta 20 .*

MUUTOKSET IHMISHENGEN TURVALISUUDESTA MERELLÄ VUONNA 1974 TEHTYYN KANSAINVÄLISEEN YLEIS-SOPIMUKSEEN, SELLAISENA KUIN SE ON MUUTETTUNA

XI-1 LUKU

MERENKULUN TURVATOIMIA TEHOSTAVAT ERITYISMÄÄRÄYKSET

1 Seuraava uusi 6 sääntö lisätään nykyisen 5 säännön jälkeen:

”6 sääntö

Merionnettomuuksien ja merellä sattuneiden vaaratilanteiden tutkintaa koskevat lisävaatimukset

Jokainen hallinto tutkii merionnettomuudet ja merellä sattuneet vaaratilanteet ottaen huomioon I/21 säännön ja noudattaen tätä yleissopimusta sellaisena, kuin se on täydennettynä päätöslauselmalla MSC.255(84) hyväksytyin merionnettomuuksien ja merellä sattuneiden vaaratilanteiden turvallisuustutkinnan kansainvälisiä normeja ja suositeltuja käytäntöjä koskevan säännösten (jäljempänä ”onnettomuustutkintasäännöstö”) määräyksillä, ja

.1 onnettomuustutkintasäännösten I ja II osan määräyksiä noudatetaan täysimääräisesti;

.2 onnettomuustutkintasäännösten III osaan sisältyvät asiaan liittyvät ohjeet ja selitykset olisi otettava mahdollisimman suurella määrällä huomioon, jotta onnettomuustutkintasäännöstöä voidaan soveltaa entistä yhdenmukaisemmin;

.3 onnettomuustutkintasäännösten I ja II osaan tehtävät muutokset hyväksytään, saatetaan voimaan ja pannaan täytäntöön tämän yleissopimuksen VIII artiklan määräysten mukaisesti menettelyllä, jota sovelletaan liitteen muihin kuin I luvun muutoksiin; ja

AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED

CHAPTER XI-1

SPECIAL MEASURES TO ENHANCE MARITIME SAFETY

1 The following new regulation 6 is added after the existing regulation 5:

“Regulation 6

Additional requirements for the investigation of marine casualties and incidents

Taking into account regulation I/21, each Administration shall conduct investigations of marine casualties and incidents, in accordance with the provisions of the present Convention, as supplemented by the provisions of the Code of the International Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident (Casualty Investigation Code) adopted by resolution MSC.255(84), and:

.1 the provisions of parts I and II of the Casualty Investigation Code shall be fully complied with;

.2 the related guidance and explanatory material contained in part III of the Casualty Investigation Code should be taken into account to the greatest possible extent in order to achieve a more uniform implementation of the Casualty Investigation Code;

.3 amendments to parts I and II of the Casualty Investigation Code shall be adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article VIII of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to the annex other than chapter I; and

.4 meriturvallisuuskomitea tekee muutokset onnettomuustutkintasäännösten III osaan työjärjestyksensä mukaisesti.”

.4 part III of the Casualty Investigation Code shall be amended by the Maritime Safety Committee in accordance with its rules of procedure.”

MERIONNETTOMUUKSIEN JA MERELLÄ SATTUNEIDEN VAARATILANTEIDEN TURVALLISUUSTUTKINNAN KANSAINVÄLISIÄ NORMEJA JA SUOSITELTUJA KÄYTÄNTÖJÄ KOSKEVA SÄÄNNÖSTÖ (ONNETTOMUUSTUTKINTASÄÄNNÖSTÖ)

I OSA

YLEISET MÄÄRÄYKSET

1 luku

TARKOITUS

1.1 Tämän säännösten tavoitteena on muodostaa valtioille yhteiset tavat tehdä merionnettomuuksien ja merellä sattuneiden vaaratilanteiden meriturvallisuustutkintaa. Meriturvallisuustutkinnassa ei pyritä kohdentamaan syyllisyyttä tai määrittämään vastuita. Sen sijaan tässä säännöstössä määritellyn meriturvallisuustutkinnan tavoitteena on estää merionnettomuudet ja merellä sattuvat vaaratilanteet tulevaisuudessa. Säännösten mukaan valtiot saavuttavat tavoitteen

.1 käyttämällä yhdenmukaisia menetelmiä ja lähestymistapoja, joilla mahdollistetaan ja kannustetaan tekemään tarvittaessa laaja-alainen tutkinta, jotta voidaan paljastaa onnettomuuksien ja vaaratilanteiden syyt ja muut turvallisuusriskit; ja

.2 toimittamalla tutkintaselostukset järjestölle, jotta tiedot voidaan levittää laajalti ja siten auttaa kansainvälistä merenkulkualaa käsittelemään turvallisuuskysymyksiä.

1.2 Meriturvallisuustutkinnan olisi oltava erillinen ja muista tutkintamuodoista riippumaton. Tämän säännösten tarkoituksena ei kuitenkaan ole sulkea pois muita tutkintamuotoja, riita-asian, rikosasian tai hallintoasian oikeuskäsittelyihin liittyvät tutkinnat mukaan luettuina. Säännösten tarkoituksena ei myöskään ole, että meriturvallisuustutkintaa tekevä(t) valtio(t) pidättyisi(vät) ilmoittamasta merionnettomuuden tai merellä sattuneen vaaratilanteen kaikkia syitä sen takia, että syyllisyys tai vastuut voitaisiin päätellä selos-

CODE OF THE INTERNATIONAL STANDARDS AND RECOMMENDED PRACTISES FOR SAFETY INVESTIGATION INTO A MARINE CASUALTY OR MARINE INCIDENT (CASUALTY INVESTIGATION CODE)

PART I

GENERAL PROVISIONS

Chapter 1

PURPOSE

1.1 The objective of this Code is to provide a common approach for States to adopt in the conduct of marine safety investigations into marine casualties and marine incidents. Marine safety investigations do not seek to apportion blame or determine liability. Instead a marine safety investigation, as defined in this Code, is an investigation conducted with the objective of preventing marine casualties and marine incidents in the future. The Code envisages that this aim will be achieved through States:

.1 applying consistent methodology and approach, to enable and encourage a broad ranging investigation, where necessary, in the interests of uncovering the causal factors and other safety risks; and

.2 providing reports to the Organization to enable a wide dissemination of information to assist the international marine industry to address safety issues.

1.2 A marine safety investigation should be separate from, and independent of, any other form of investigation. However, it is not the purpose of this Code to preclude any other form of investigation, including investigations for action in civil, criminal and administrative proceedings. Further, it is not the intent of the Code for a State or States conducting a marine safety investigation to refrain from fully reporting on the causal factors of a marine casualty or marine incident because blame or liability, may be inferred from the

tuksesta.

1.3 Tässä säännöstössä tunnustetaan, että järjestön asiakirjojen mukaan jokaisella lippuvaltiolla on velvollisuus tehdä sen aluksille sattunutta onnettomuutta koskeva tutkinta, jos se arvioi, että tutkinnan avulla voidaan määrittää, mitkä muutokset nykyisiin sääntöihin saattaisivat olla toivottavia, tai jos onnettomuudella on ollut merkittävä vahingollinen vaikutus ympäristöön. Säännöstössä otetaan myös huomioon lippuvaltion velvoite* tutkituttaa tietyt aavalla merellä tapahtuneet merenkulun onnettomuudet tai vaaratilanteet asianmukaisesti pätevällä henkilöllä (pätevillä henkilöillä). Säännöstössä otetaan myös huomioon, että jos merionnettomuus tai vaaratilanne merellä sattuu valtion alueella sen aluemerin mukaan luettuna, valtiolla on oikeus** tutkia sellaisen merionnettomuuden tai merellä sattuneen vaaratilanteen syyt, joka voi vaarantaa ihmishengen tai ympäristön, edellyttää rantavaltion etsintä- ja pelastusviranomaisien osallistumista tai muutoin vaikuttaa rantavaltioon.

2 luku

MÄÄRITELMÄT

Meriturvallisuustutkinnan pakollisissa vaatimuksissa ja suositelluissa käytännöissä käytetään seuraavia määritelmiä:

2.1 *Asiamiehellä* tarkoitetaan luonnollista tai oikeushenkilöä, jonka tehtäväksi aluksen omistaja, rahtaaaja tai liikenteenharjoittaja taikka rahdin omistaja on antanut merenkulupalveluiden tarjoamisen, meriturvallisuustutkinnan kohteena olevan aluksen isännöinti-järjestelyt mukaan luettuina.

2.2 *Syyllä* tarkoitetaan toimintaa, laiminlyöntiä, tapahtumaa tai olosuhdetta, jota il-

findings.

1.3 This Code recognizes that under the Organization's instruments, each flag State has a duty to conduct an investigation into any casualty occurring to any of its ships, when it judges that such an investigation may assist in determining what changes in the present regulations may be desirable, or if such a casualty has produced a major deleterious effect upon the environment. The Code also takes into account that a flag State shall* cause an inquiry to be held, by or before a suitably qualified person or persons into certain marine casualties or marine incidents of navigation on the high seas. However, the Code also recognizes that where a marine casualty or marine incident occurs within the territory, including the territorial sea, of a State, that State has a right** to investigate the cause of any such marine casualty or marine incident which might pose a risk to life or to the environment, involve the coastal State's search and rescue authorities, or otherwise affect the coastal State.

Chapter 2

DEFINITIONS

When the following terms are used in the mandatory standards and recommended practices for marine safety investigations they have the following meaning.

2.1 An *agent* means any person, natural or legal, engaged on behalf of the owner, charterer or operator of a ship, or the owner of the cargo, in providing shipping services, including managing arrangements for the ship being the subject of a marine safety investigation.

2.2 A *causal factor* means actions, omissions, events or conditions, without which:

* Viitataan Yhdistyneiden Kansakuntien merioikeusyleissopimuksen 94 artiklaan tai kansainvälisen oikeuden ja tapioikeuden vaatimuksiin.

* Reference is made to the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), article 94 or requirements of international and customary laws.

** Viitataan Yhdistyneiden Kansakuntien merioikeusyleissopimuksen 2 artiklaan tai kansainvälisen oikeuden ja tapioikeuden vaatimuksiin.

** Reference is made to the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), article 2 or requirements of international and customary laws.

man

.1 merionnettomuutta tai merellä sattunutta vaaratilannetta ei olisi tapahtunut; tai

.2 merionnettomuuteen tai merellä sattuneeseen vaaratilanteeseen liittyviä haitallisia seurauksia ei luultavasti olisi tapahtunut tai ne eivät olisi olleet yhtä vakavia;

.3 muuta .1 tai .2 kohdassa tarkoitettuun lopputulokseen liittyvää tekoa, laiminlyöntiä, tapahtumaa tai olosuhdetta ei luultavasti olisi tapahtunut.

2.3 *Rantavalttiolla* tarkoitetaan valtiota, jonka alueella, sen aluemi mukaan luettuna, merionnettomuus tai merellä sattuva vaaratilanne tapahtuu.

2.4 *Talousvyöhykkeellä* tarkoitetaan Yhdistyneiden Kansakuntien merioikeusyleissopimuksen 55 artiklassa määriteltyä talousvyöhykettä.

2.5 *Lippuvaltiolla* tarkoitetaan valtiota, jonka lipun alla alus on oikeutettu purjehtimaan.

2.6 *Aavalla merellä* tarkoitetaan Yhdistyneiden Kansakuntien merioikeusyleissopimuksen 86 artiklassa määriteltyä aavaa merta.

2.7 *Asianomaisella* tarkoitetaan järjestöä tai henkilöä, jolla meriturvallisuustutkintaa suorittavan valtion (suorittavien valtioiden) päätöksen mukaan on meriturvallisuustutkinnan tuloksiin liittyviä merkittäviä etuja, oikeuksia tai laillisia odotuksia.

2.8 *Kansainvälisellä turvallisuusjohtamissäännöstellä* tarkoitetaan järjestön päätöslauselmalla A.741(18) hyväksymää alusten turvallista toimintaa ja ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskevaa kansainvälistä turvallisuusjohtamissäännöstöä sellaisena, kuin se on muutettuna.

2.9 *Merionnettomuudella* tarkoitetaan tapahtumaa tai tapahtumasarjaa, joka on johtanut johonkin seuraavista ja joka liittyy välittömästi aluksen toimintaan:

.1 henkilön kuolemaan tai vakavaan loukkaantumiseen;

.2 henkilön katoamiseen alukselta;

.3 aluksen menettämiseen, oletettuun menettämiseen tai hylkäämiseen;

.4 aluksen aineellisiin vahinkoihin;

.5 aluksen karilleajoon tai vaurioitumiseen tai aluksen osallisuuteen yhteentörmäykseen;

.6 aluksen ulkopuolella olevien merenkulun rakenteiden aineellisiin vahinkoihin, jotka voivat vakavasti vaarantaa aluksen, toisen

.1 the marine casualty or marine incident would not have occurred; or

.2 adverse consequences associated with the marine casualty or marine incident would probably not have occurred or have been as serious;

.3 another action, omission, event or condition, associated with an outcome in .1 or .2, would probably not have occurred.

2.3 A *coastal State* means a State in whose territory, including its territorial sea, a marine casualty or marine incident occurs.

2.4 *Exclusive economic zone* means the exclusive economic zone as defined by article 55 of the United Nations Convention on the Law of the Sea.

2.5 *Flag State* means a State whose flag a ship is entitled to fly.

2.6 *High seas* means the high seas as defined in article 86 of the United Nations Convention on the Law of the Sea.

2.7 *Interested party* means an organization, or individual, who, as determined by the marine safety investigating State(s), has significant interests, rights or legitimate expectations with respect to the outcome of a marine safety investigation.

2.8 *International Safety Management (ISM) Code* means the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention as adopted by the Organization by resolution A.741(18), as amended.

2.9 A *marine casualty* means an event, or a sequence of events, that has resulted in any of the following which has occurred directly in connection with the operations of a ship:

.1 the death of, or serious injury to, a person;

.2 the loss of a person from a ship;

.3 the loss, presumed loss or abandonment of a ship;

.4 material damage to a ship;

.5 the stranding or disabling of a ship, or the involvement of a ship in a collision;

.6 material damage to marine infrastructure external to a ship, that could seriously endanger the safety of the ship, another ship or

aluksen tai henkilön turvallisuuden; tai

.7 aluksen tai alusten vaurioiden aiheuttamaan vakavaan ympäristövahinkoon tai vakavan ympäristövahingon mahdollisuuteen.

Merionnettomuudella ei kuitenkaan tarkoiteta tahallista tekoa tai laiminlyöntiä, jonka tarkoituksena on aiheuttaa haittaa aluksen turvallisuudelle, henkilölle tai ympäristölle.

2.10 *Merellä sattuneella vaaratilanteella* tarkoitetaan muuta tapahtumaa tai tapahtumasarjaa kuin merionnettomuutta, joka liittyy välittömästi aluksen toimintaan ja joka on vaarantanut aluksen, aluksella olevien henkilöiden tai muun henkilön taikka ympäristön turvallisuuden tai vaarantaisi jonkin näistä, ellei tilannetta korjattaisi.

Merellä sattuneella vaaratilanteella ei kuitenkaan tarkoiteta tahallista tekoa tai laiminlyöntiä, jonka tarkoituksena on aiheuttaa haittaa aluksen turvallisuudelle, henkilölle tai ympäristölle.

2.11 *Meriturvallisuustutkinnalla* tarkoitetaan merionnettomuuden tai merellä sattuneen vaaratilanteen tutkintaa tai tutkimusta (riippumatta siitä, mitä nimitystä valtio siitä käyttää), jonka tavoitteena on tulevaisuudessa estää merionnettomuudet ja vaaratilanteet merellä. Tutkinta käsittää näytön keruun ja analysoinnin, syiden yksilöinnin ja tarvittaessa turvallisuussuosituksen antamisen.

2.12 *Meriturvallisuutta koskevalla tutkimustaselostuksella* tarkoitetaan selostusta, johon sisältyy

.1 merionnettomuuden tai merellä sattuneen vaaratilanteen perustiedot sisältävä yhteenvehto, jossa todetaan, onko tapahtumasta seurannut ihmishenkien menetyksiä, loukkaantumisia tai pilaantumista;

.2 tiedot lippuvaltiosta, omistajista, liikenteenharjoittajista, turvallisuusjohtamistodistuksessa nimetystä yhtiöstä ja luokituslaitoksesta (jollei mahdollisissa yksityisyydensuojaa koskevilla kansallisilla laeilla toisin säädetä);

.3 tarvittaessa yksityiskohtaiset tiedot osallisen aluksen mitoista ja moottoreista sekä kuvaus laivaväestä, sen työrotiineista ja muista sellaisista seikoista, kuten palvelusajasta aluksella;

.4 yksityiskohtainen selostus merionnetto-

an individual; or

.7 severe damage to the environment, or the potential for severe damage to the environment, brought about by the damage of a ship or ships.

However, a marine casualty does not include a deliberate act or omission, with the intention to cause harm to the safety of a ship, an individual or the environment.

2.10 A *marine incident* means an event, or sequence of events, other than a marine casualty, which has occurred directly in connection with the operations of a ship that endangered, or, if not corrected, would endanger the safety of the ship, its occupants or any other person or the environment.

However, a marine incident does not include a deliberate act or omission, with the intention to cause harm to the safety of a ship, an individual or the environment.

2.11 A *marine safety investigation* means an investigation or inquiry (however referred to by a State), into a marine casualty or marine incident, conducted with the objective of preventing marine casualties and marine incidents in the future. The investigation includes the collection of, and analysis of, evidence, the identification of causal factors and the making of safety recommendations as necessary.

2.12 A *marine safety investigation report* means a report that contains:

.1 a summary outlining the basic facts of the marine casualty or marine incident and stating whether any deaths, injuries or pollution occurred as a result;

.2 the identity of the flag State, owners, operators, the company as identified in the safety management certificate, and the classification society (subject to any national laws concerning privacy);

.3 where relevant the details of the dimensions and engines of any ship involved, together with a description of the crew, work routine and other matters, such as time served on the ship;

.4 a narrative detailing the circumstances of

muudesta tai vaaratilanteesta ja sen olosuhteista;

.5 syiden erittely ja kommentointi, mahdolliset mekaaniset, inhimilliset ja organisaatioon liittyvät tekijät mukaan luettuina;

.6 meriturvallisuustutkinnan tulosten käsittely siten, että mahdolliset turvallisuuskysymykset yksilöidään, ja meriturvallisuustutkinnassa tehdyt päätelmät; ja

.7 aiheellisissa tapauksissa suositukset tulevien merionnettomuuksien ja vaaratilanteiden välttämiseksi.

2.13 *Meriturvallisuuden tutkintaviranomaisella* tarkoitetaan valtion viranomaista, joka vastaa tämän säännösten mukaisten tutkintojen tekemisestä.

2.14 *Meriturvallisuustutkinnan suorittavalla valtiolla (suorittavilla valtioilla)* tarkoitetaan lippuvaltiota tai tarvittaessa valtiota, joka ottaa tai valtioita, jotka ottavat tehtäväkseen suorittaa meriturvallisuustutkinnan yhteisellä sopimuksella tämän säännösten mukaisesti.

2.15 *Meriturvallisuustiedoilla* tarkoitetaan seuraavanlaisia meriturvallisuustutkintaa varten kerättyjä tietoja:

.1 kaikki meriturvallisuustutkintaa varten otetut lausumat;

.2 aluksen toimintaan liittyvä henkilöiden välinen viestintä;

.3 kaikki merionnettomuuteen tai merellä sattuneeseen vaaratilanteeseen osallisten henkilöiden terveystiedot tai henkilötiedot;

.4 kaikki meriturvallisuustutkinnan aikana hankitut analyysitiedot tai näyttöaineisto;

.5 matkatietojen tallentimesta saatavat tiedot.

2.16 *Aineellisilla vahingoilla* tarkoitetaan merionnettomuuden yhteydessä

.1 vahinkoja, jotka

.1.1 vaikuttavat merkittävästi merenkulun infrastruktuurin tai aluksen rakenteelliseen eheyteen, suoritukseen tai toimintaominaisuuksiin; ja

.1.2 edellyttävät merkittäviä korjauksia taikka tärkeän osan tai tärkeiden osien vaihtamista; tai

.2 aiheuttavat merenkulun infrastruktuurin tai aluksen tuhoutumisen.

2.17 *Merenkulkijalla* tarkoitetaan henkilöä, joka on työsuhteessa tai muutoin toimii tai työskentelee jossain ominaisuudessa aluksel-

the marine casualty or marine incident;

.5 analysis and comment on the causal factors including any mechanical, human and organizational factors;

.6 a discussion of the marine safety investigation's findings, including the identification of safety issues, and the marine safety investigation's conclusions; and

.7 where appropriate, recommendations with a view to preventing future marine casualties and marine incidents.

2.13 *Marine safety investigation Authority* means an Authority in a State, responsible for conducting investigations in accordance with this Code.

2.14 *Marine safety investigating State(s)* means the flag State or, where relevant, the State or States that take the responsibility for the conduct of the marine safety investigation as mutually agreed in accordance with this Code.

2.15 *A marine safety record* means the following types of records collected for a marine safety investigation:

.1 all statements taken for the purpose of a marine safety investigation;

.2 all communications between persons pertaining to the operation of the ship;

.3 all medical or private information regarding persons involved in the marine casualty or marine incident;

.4 all records of the analysis of information or evidential material acquired in the course of a marine safety investigation;

.5 information from the voyage data recorder.

2.16 *A material damage* in relation to a marine casualty means:

.1 damage that:

.1.1 significantly affects the structural integrity, performance or operational characteristics of marine infrastructure or a ship; and

.1.2 requires major repair or replacement of a major component or components; or

.2 destruction of the marine infrastructure or ship.

2.17 *A seafarer* means any person who is employed or engaged or works in any capacity on board a ship.

la.

2.18 *Vakavalla loukkaantumisella* tarkoitetaan henkilön loukkaantumista, joka johtaa siihen, että henkilö on kyvytön tavanomaiseen toimintaan yli 72 tunnin ajan alkaen seitsemän päivän kuluessa loukkaantumispäivästä.

2.19 *Vakavalla ympäristövahingolla* tarkoitetaan ympäristölle aiheutuvaa vahinkoa, joka vahingon kärsine(id)en valtio(id)e(n) tai tarvittaessa lippuvaltion arvion mukaan aiheuttaa ympäristölle merkittävän vahingollisen vaikutuksen.

2.20 *Valtiolla, jota asia merkittävässä määrin koskee*, tarkoitetaan valtiota,

.1 joka on merionnettomuuteen tai merellä sattuneeseen vaaratilanteeseen osallisen aluksen lippuvaltio; tai

.2 joka on merionnettomuuteen tai merellä sattuneeseen vaaratilanteeseen osallinen rannatavaltio; tai

.3 jonka ympäristöä merionnettomuus on vahingoittanut vakavasti tai merkittävästi (kansainvälisen oikeuden mukaan tunnustetut valtion vedet ja alueet mukaan luettuina); tai

.4 jossa merionnettomuuden tai merellä sattuneen vaaratilanteen seuraukset ovat aiheuttaneet tai uhanneet aiheuttaa kyseiselle valtiolle tai sen lainkäyttövaltaan kuuluville tekoosarille, laitteistoille tai rakenteille vakavaa haittaa; tai

.5 jonka kansalaisia on menettänyt henkensä tai loukkaantunut vakavasti merionnettomuuden seurauksena; tai

.6 jolla on hallussaan tärkeitä tietoja, joita meriturvallisuustutkintaa suorittava valtio pitää (suorittavat valtiot pitävät) tutkinnan kannalta hyödyllisinä; taikka

.7 jota asia muusta syystä koskee tavalla, jota meriturvallisuustutkintaa suorittava valtio pitää (suorittavat valtiot pitävät) merkittävänä.

2.21 *Aluemerellä* tarkoitetaan Yhdistyneiden Kansakuntien merioikeusyleissopimuksen II osan 2 artiklassa määriteltyä aluemerta.

2.22 *Hyvin vakavalla merionnettomuudella* tarkoitetaan merionnettomuutta, joka aiheuttaa aluksen täydellisen menettämisen, kuoleman tai vakavan ympäristövahingon.

2.18 *A serious injury* means an injury which is sustained by a person, resulting in incapacitation where the person is unable to function normally for more than 72 hours, commencing within seven days from the date when the injury was suffered.

2.19 *A severe damage to the environment* means damage to the environment which, as evaluated by the State(s) affected, or the flag State, as appropriate, produces a major deleterious effect upon the environment.

2.20 *Substantially interested State* means a State:

.1 which is the flag State of a ship involved in a marine casualty or marine incident; or

.2 which is the coastal State involved in a marine casualty or marine incident; or

.3 whose environment was severely or significantly damaged by a marine casualty (including the environment of its waters and territories recognized under international law); or

.4 where the consequences of a marine casualty or marine incident caused, or threatened, serious harm to that State or to artificial islands, installations, or structures over which it is entitled to exercise jurisdiction; or

.5 where, as a result of a marine casualty, nationals of that State lost their lives or received serious injuries; or

.6 that has important information at its disposal that the marine safety investigating State(s) consider useful to the investigation; or

.7 that for some other reason establishes an interest that is considered significant by the marine safety investigating State(s).

2.21 *Territorial sea* means territorial sea as defined by Section 2 of Part II of the United Nations Convention on the Law of the Sea.

2.22 *A very serious marine casualty* means a marine casualty involving the total loss of the ship or a death or severe damage to the environment.

3 luku

II JA III OSAAN SISÄLTÄYVIEN LUKUJEN SOVELTAMINEN

3.1 Tämän säännösten II osaan sisältyy meriturvallisuustutkintaa koskevia pakollisia vaatimuksia. Joitakin lausekkeita sovelletaan vain tiettyihin merionnettomuuksien ryhmiin, ja ne ovat pakollisia vain kyseisiä merionnettomuuksia koskevissa meriturvallisuustutkinnoissa.

3.2 Tämän säännösten III osan lausekkeissa voidaan viitata sellaisiin mainitun osan lausekkeisiin, joita sovelletaan vain tiettyihin merionnettomuuksiin. III osan lausekkeissa voidaan suositella, että tällaisia lausekkeita sovelletaan muiden merionnettomuuksien tai merellä sattuneiden vaaratilanteiden meriturvallisuustutkintaan.

II OSA

PAKOLLISET VAATIMUKSET

4 luku

MERITURVALLISUUDEN TUTKINTAVIRANOMAINEN

4.1 Jokaisen valtion hallitus toimittaa järjestölle valtiossa meriturvallisuustutkinnat suorittavan meriturvallisuuden tutkintaviranomaisen (suorittavien meriturvallisuuden tutkintaviranomaisten) tarkat yhteystiedot.

5 luku

ILMOITTAMINEN

5.1 Jos aavalla merellä tai talousvyöhykkeellä tapahtuu merionnettomuus, siihen osallisen aluksen (osallisten alusten) lippuvaltio ilmoittaa niin pian kuin on käytännössä mahdollista onnettomuudesta muille valtioille, joita asia merkittävässä määrin koskee.

5.2 Jos merionnettomuus tapahtuu rantavaltion alueella, sen aluemerin mukaan luettuna, lippuvaltio ja rantavaltio ilmoittavat onnettomuudesta toisilleen ja ilmoittavat niin pian

Chapter 3

APPLICATION OF CHAPTERS IN PARTS II AND III

3.1 Part II of this Code contains mandatory standards for marine safety investigations. Some clauses apply only in relation to certain categories of marine casualties and are mandatory only for marine safety investigations into those marine casualties.

3.2 Clauses in Part III of this Code may refer to clauses in this part that apply only to certain marine casualties. The clauses in Part III may recommend that such clauses be applied in marine safety investigations into other marine casualties or marine incidents.

PART II

MANDATORY STANDARDS

Chapter 4

MARINE SAFETY INVESTIGATION AUTHORITY

4.1 The Government of each State shall provide the Organization with detailed contact information of the marine safety investigation Authority(ies) carrying out marine safety investigations within their State.

Chapter 5

NOTIFICATION

5.1 When a marine casualty occurs on the high seas or in an exclusive economic zone, the flag State of a ship, or ships, involved, shall notify other substantially interested States as soon as is reasonably practicable.

5.2 When a marine casualty occurs within the territory, including the territorial sea, of a coastal State, the flag State, and the coastal State, shall notify each other and between

kuin on käytännössä mahdollista yhdessä onnettomuudesta muille valtioille, joita asia merkittävässä määrin koskee.

5.3 Ilmoituksia ei saa viivyttaa, vaikka tiedot eivät olisikaan täydellisiä.

5.4 **Muoto ja sisältö:** Ilmoitukseen sisällytetään seuraavat tiedot niin suurelta osin, kuin ne ovat helposti saatavissa:

- .1 aluksen nimi ja sen lippuvaltio;
- .2 aluksen IMO-numero;
- .3 merionnettomuuden laatu;
- .4 merionnettomuuden paikka;
- .5 merionnettomuuden aika ja päivämäärä;
- .6 vakavasti loukkaantuneiden tai kuolleiden henkilöiden määrä;
- .7 merionnettomuuden seuraukset henkilöille, omaisuudelle ja ympäristölle; ja

- .8 muun osallisen aluksen tunnistetiedot.

them notify other substantially interested States as soon as is reasonably practicable.

5.3 Notification shall not be delayed due to the lack of complete information.

5.4 **Format and content:** The notification shall contain as much of the following information as is readily available:

- .1 the name of the ship and its flag State;
- .2 the IMO ship identification number;
- .3 the nature of the marine casualty;
- .4 the location of the marine casualty;
- .5 time and date of the marine casualty;
- .6 the number of any seriously injured or killed persons;
- .7 consequences of the marine casualty to individuals, property and the environment; and
- .8 the identification of any other ship involved.

6 luku

VAATIMUS TUTKIA HYVIN VAKAVAT MERIONNETTOMUUKSET

6.1 Jokaisesta hyvin vakavasta merionnettomuudesta tehdään meriturvallisuustutkinta.

6.2 Hyvin vakavaan merionnettomuuteen osallisen aluksen lippuvaltion vastuulla on varmistaa, että meriturvallisuustutkinta tehdään tämän säännösten mukaisesti, jollei 7 luvun mukaisessa sopimuksessa toisin määrätä.

7 luku

MERITURVALLISUUSTUTKINNAN TEKEMISTÄ KOSKEVA SOPIMUS LIPPUVALTION JA MUUN SELLAISEN VALTION VÄLILLÄ, JOTA ASIA MERKITTÄVÄSSÄ MÄÄRIN KOSKEE

7.1 Rajoittamatta valtioiden oikeutta suorittaa oma erillinen meriturvallisuustutkinta, jos merionnettomuus sattuu valtion alueella, sen aluemerin mukaan luettuna, merionnettomuuteen osallinen lippuvaltio (osalliset lippuval-

Chapter 6

REQUIREMENT TO INVESTIGATE VERY SERIOUS MARINE CASUALTIES

6.1 A marine safety investigation shall be conducted into every very serious marine casualty.

6.2 Subject to any agreement in accordance with chapter 7, the flag State of a ship involved in a very serious marine casualty is responsible for ensuring that a marine safety investigation is conducted and completed in accordance with this Code.

Chapter 7

FLAG STATE'S AGREEMENT WITH ANOTHER SUBSTANTIALLY INTERESTED STATE TO CONDUCT A MARINE SAFETY INVESTIGATION

7.1 Without limiting the rights of States to conduct their own separate marine safety investigation, where a marine casualty occurs within the territory, including territorial sea, of a State, the flag State(s) involved in the

tiot) ja rantavaltio neuvottelevat päästäkseen sopimukseen siitä, mikä valtio suorittaa (mitkä valtiot suorittavat) meriturvallisuustutkiminnan tämän säännösten vaatimusten tai suositusten mukaisesti.

7.2 Rajoittamatta valtioiden oikeutta suorittaa oma erillinen meriturvallisuustutkiminta, jos merionnettomuus sattuu aavalla merellä tai valtion talousvyöhykkeellä ja siihen on osallisena useampi kuin yksi lippuvaltio, valtiot neuvottelevat keskenään päästäkseen sopimukseen siitä, mikä valtio suorittaa (mitkä valtiot suorittavat) meriturvallisuustutkiminnan tämän säännösten vaatimusten tai suositusten mukaisesti.

7.3 Edellä 7.1 tai 7.2 kappaleessa tarkoitettujen merionnettomuuksien osalta asiaankuuluvat valtiot voivat tehdä sopimuksen siitä, että meriturvallisuustutkiminnan suorittaa muu valtio, jota (suorittavat muut valtiot, joita) asia merkittävässä määrin koskee.

7.4 Ennen sopimuksen tekemistä tai ellei sopimukseen päästä 7.1, 7.2 tai 7.3 kappaleen mukaisesti, valtioiden tämän säännösten ja muun kansainvälisen oikeuden mukaiset velvoitteet ja oikeudet tehdä meriturvallisuustutkiminta säilyvät asianomaisilla osapuolilla.

7.5 Lippuvaltion katsotaan täyttävän tämän säännösten, SOLAS-yleissopimuksen I/21 säännön ja Yhdistyneiden Kansakuntien merioikeusyleissopimuksen 94 artiklan 7 kappaleen mukaiset velvoitteensa osallistumalla täysimääräisesti muun sellaisen valtion suorittamaan meriturvallisuustutkimintaan, jota asia merkittävässä määrin koskee.

marine casualty and the coastal State shall consult to seek agreement on which State or States will be the marine safety investigating State(s) in accordance with a requirement, or a recommendation acted upon, to investigate under this Code.

7.2 Without limiting the rights of States to conduct their own separate marine safety investigation, if a marine casualty occurs on the high seas or in the exclusive economic zone of a State, and involves more than one flag State, then the States shall consult to seek agreement on which State or States will be the marine safety investigating State(s) in accordance with a requirement, or a recommendation acted upon, to investigate under this Code.

7.3 For a marine casualty referred to in paragraphs 7.1 or 7.2, agreement may be reached by the relevant States with another substantially interested State for that State or States to be the marine safety investigating State(s).

7.4 Prior to reaching an agreement, or if an agreement is not reached, in accordance with paragraphs 7.1, 7.2 or 7.3, then the existing obligations and rights of States under this Code, and under other international laws, to conduct a marine safety investigation, remain with the respective parties to conduct their own investigation.

7.5 By fully participating in a marine safety investigation conducted by another substantially interested State, the flag State shall be considered to fulfil its obligations under this Code, SOLAS regulation I/21 and article 94, section 7 of the United Nations Convention on the Law of the Sea.

8 luku

Chapter 8

TUTKINTAVALTUUDET

POWERS OF AN INVESTIGATION

8.1 Kaikki valtiot varmistavat, että niiden kansallisessa lainsäädännössä annetaan meriturvallisuustutkimintaa suorittaville tutkijoille valtuudet nousta alukseen, haastatella sen päällikköä ja laivaväkeä ja muita asiaan osallisia sekä hankkia näyttöä meriturvallisuustutkimintaa varten.

8.1 All States shall ensure that their national laws provide investigator(s) carrying out a marine safety investigation with the ability to board a ship, interview the master and crew and any other person involved, and acquire evidential material for the purposes of a marine safety investigation.

9 luku

RINNAKKAISET TUTKINNAT

9.1 Jos valtio suorittaa (valtiot suorittavat) meriturvallisuustutkinnan tämän säännösten mukaisesti, mikään ei estä muuta valtiota, jota asia merkittävässä määrin koskee, tekemästä omaa erillistä meriturvallisuustutkintaansa.

9.2 Samalla kun tunnustetaan, että meriturvallisuustutkintaa suorittavan valtion (suorittavien valtioiden) on voitava täyttää tämän säännösten mukaiset velvoitteensa, meriturvallisuustutkintaa suorittava(t) valtio(t) ja muu valtio, jota asia merkittävässä määrin koskee ja joka suorittaa meriturvallisuustutkintaa, pyrkivät koordinoimaan tutkintansa ajoituksen mahdollisuuksien mukaan siten, että todistajiin ja näytön saatavuuteen kohdistuvat vaatimukset eivät ole ristiriidassa.

10 luku

YHTEISTYÖ

10.1 Kaikki valtiot, joita asia merkittävässä määrin koskee, tekevät meriturvallisuustutkintaa suorittavan valtion (suorittavien valtioiden) kanssa yhteistyötä niin suurelta osin, kuin on käytännössä mahdollista. Meriturvallisuustutkintaa suorittava valtio antaa (suorittavat valtiot antavat) valtioiden, joita asia merkittävässä määrin koskee, osallistua tutkintaan niin suurelta osin, kuin on käytännössä mahdollista*.

11 luku

ULKOISESTA OHJAUKSESTA RIIPUMATON TUTKINTA

11.1 Meriturvallisuustutkintaa suorittava valtio varmistaa (suorittavat valtiot varmista-

Chapter 9

PARALLEL INVESTIGATIONS

9.1 Where the marine safety investigating State(s) is conducting a marine safety investigation under this Code, nothing prejudices the right of another substantially interested State to conduct its own separate marine safety investigation.

9.2 While recognizing that the marine safety investigating State(s) shall be able to fulfil obligations under this Code, the marine safety investigating State(s) and any other substantially interested State conducting a marine safety investigation shall seek to coordinate the timing of their investigations, to avoid conflicting demands upon witnesses and access to evidence, where possible.

Chapter 10

CO-OPERATION

10.1 All substantially interested States shall co-operate with the marine safety investigating State(s) to the extent practicable. The marine safety investigating State(s) shall provide for the participation of the substantially interested States to the extent practicable*.

Chapter 11

INVESTIGATION NOT TO BE SUBJECT TO EXTERNAL DIRECTION

11.1 Marine safety investigating State(s) shall ensure that investigator(s) carrying out

* Ilmaisulla "niin suurelta osin, kuin on käytännössä mahdollista" tarkoitetaan esimerkiksi sitä, että yhteistyö tai osallistuminen on rajoitettua, koska kansallisen lain mukaan täysimittainen yhteistyö tai osallistuminen ei ole käytännössä mahdollista.

* The reference to "extent practicable" may be taken to mean, as an example, that co-operation or participation is limited because national laws make it impracticable to fully co-operate or participate.

vat), että meriturvallisuustutkintaa suorittavat tutkijat ovat puolueettomia ja objektiivisiä. Meriturvallisuustutkinnan tuloksista on voitava antaa selostus ilman, että henkilöt tai organisaatiot, joihin tutkinnan tulokset voivat vaikuttaa, antavat selostusta koskevia ohjeita tai häiritsevät sitä.

a marine safety investigation are impartial and objective. The marine safety investigation shall be able to report on the results of a marine safety investigation without direction or interference from any persons or organizations who may be affected by its outcome.

13 luku

Chapter 13

MERITURVALLISUUSTUTKINNAN SELOSTUSLUONNOKSET

DRAFT MARINE SAFETY INVESTIGATION REPORTS

13.1 Jollei 13.2 ja 13.3 kappaleessa toisin määrätä, meriturvallisuustutkintaa suorittava valtio toimittaa (suorittavat valtiot toimittavat) pyynnöstä jäljennöksen selostusluonnoksesta valtiolle, jota asia merkittävässä määrin koskee, jotta tämä voi kommentoida selostusluonnosta.

13.1 Subject to paragraphs 13.2 and 13.3, where it is requested, the marine safety investigating State(s) shall send a copy of a draft report to a substantially interested State to allow the substantially interested State to make comment on the draft report.

13.2 Meriturvallisuustutkintaa suorittava valtio on velvollinen (suorittavat valtiot ovat velvollisia) noudattamaan 13.1 kappaletta vain, jos selostuksen saava valtio, jota asia merkittävässä määrin koskee, takaa, ettei se levitä selostusluonnosta tai mitään sen osaa, aiheuta sen levitystä tai julkaise selostusluonnosta tai mitään sen osaa eikä anna oikeutta tutustua siihen tai sen osaan ilman meriturvallisuustutkintaa suorittavan valtion (suorittavien valtioiden) nimenomaista suostumusta taikka ellei(vät) meriturvallisuustutkintaa suorittava(t) valtio(t) ole jo julkaissut (julkaisseet) kyseisiä selostuksia tai asiakirjoja.

13.2 Marine safety investigating State(s) are only bound to comply with paragraph 13.1 where the substantially interested State receiving the report guarantees not to circulate, nor cause to circulate, publish or give access to the draft report, or any part thereof, without the express consent of the marine safety investigating State(s) or unless such reports or documents have already been published by the marine safety investigating State(s).

13.3 Edellä 13.1 kappale ei sido meriturvallisuustutkintaa suorittavaa valtiota (suorittavia valtioita), jos

13.3 The marine safety investigating State(s) are not bound to comply with paragraph 13.1 if:

.1 meriturvallisuustutkintaa suorittava(t) valtio(t) vaatii (vaativat) valtiota, jota asia merkittävässä määrin koskee ja joka saa selostuksen, vahvistamaan, että selostusluonnokseen sisältyvää näyttöä ei käytetä riita- tai rikosasian oikeudenkäynnissä todisteena sitä henkilöä vastaan, jolta se on saatu; ja

.1 the marine safety investigating State(s) request that the substantially interested State receiving the report to affirm that evidence included in the draft report will not be admitted in civil or criminal proceedings against a person who gave the evidence; and

.2 valtio, jota asia merkittävässä määrin koskee, kieltäytyy antamasta tällaista vahvistusta.

.2 the substantially interested State refuses to provide such an affirmation.

13.4 Meriturvallisuustutkintaa suorittava valtio pyytää (suorittavat valtiot pyytävät) valtioita, joita asia merkittävässä määrin koskee, kommentoimaan selostusluonnosta 30

13.4 The marine safety investigating State(s) shall invite the substantially interested States to submit their comments on the draft report within 30 days or some other mu-

päivän tai muun keskinäisesti sovitun ajanjakson kuluessa. Meriturvallisuustutkintaa suorittava valtio ottaa (suorittavat valtiot ottavat) kommentit huomioon ennen lopullisen selostuksen valmistelemista ja jos kommenttien hyväksyminen tai hylkääminen vaikuttaa välittömästi kommentit antaneen valtion etuihin, meriturvallisuustutkintaa suorittava valtio ilmoittaa (suorittavat valtiot ilmoittavat) valtiolle, jota asia merkittävässä määrin koskee, millä tavalla kommentteja on käsitelty. Jos meriturvallisuustutkintaa suorittava(t) valtio(t) ei(vät) saa kommentteja sen jälkeen, kun 30 päivää tai keskinäisesti sovittu ajanjakso on kulunut, se voi viimeistellä selostuksen.

13.5 Meriturvallisuustutkintaa suorittava valtio pyrkii (suorittavat valtiot pyrkivät) kaikkiin käytännön keinoin täysimääräisesti varmistamaan selostusluonnoksen oikeellisuudesta ja täydellisyydestä.

14 luku

MERITURVALLISUUTTA KOSKEVAT TUTKINTASELOSTUKSET

14.1 Meriturvallisuustutkintaa suorittava valtio antaa (suorittavat valtiot antavat) jo kaista hyvin vakavaa merionnettomuutta koskevan meriturvallisuustutkinnan tutkintaselostuksen lopullisen version järjestölle.

14.2 Jos meriturvallisuustutkinta koskee muunlaista kuin hyvin vakavaa merionnettomuutta tai merellä sattunutta vaaratilannetta ja laadittu meriturvallisuutta koskeva tutkintaselostus sisältää tietoja, jotka voivat estää merionnettomuuksia tai merellä sattuvia vaaratilanteita tulevaisuudessa tai lieventää niiden vakavuutta, selostuksen lopullinen versio toimitetaan järjestölle.

14.3 Edellä 14.1 ja 14.2 kappaleessa tarkoitettussa meriturvallisuutta koskevassa tutkintaselostuksessa käytetään tutkinnan laajuus huomioon ottaen kaikkia meriturvallisuustutkinnan aikana saatuja tietoja, joita tarvitaan, jotta voidaan varmistaa, että kaikki asiaan kuuluvat turvallisuuskysymykset sisällytetään selostukseen ja ymmärretään niin, että turvatoimia voidaan tarvittaessa toteuttaa.

mutually agreed period. The marine safety investigating State(s) shall consider the comments before preparing the final report and where the acceptance or rejection of the comments will have direct impact on the interests of the State that submitted them, the marine safety investigating State(s) shall notify the substantially interested State of the manner in which the comments were addressed. If the marine safety investigating State(s) receives no comments after 30 days or the mutually agreed period has expired, then it may proceed to finalize the report.

13.5 The marine safety investigating State(s) shall seek to fully verify the accuracy and completeness of the draft report by the most practical means.

Chapter 14

MARINE SAFETY INVESTIGATION REPORTS

14.1 The marine safety investigating State(s) shall submit the final version of a marine safety investigation report to the Organization for every marine safety investigation conducted into a very serious marine casualty.

14.2 Where a marine safety investigation is conducted into a marine casualty or marine incident, other than a very serious marine casualty, and a marine safety investigation report is produced which contains information which may prevent or lessen the seriousness of marine casualties or marine incidents in the future, the final version shall be submitted to the Organization.

14.3 The marine safety investigation report referred in paragraphs 14.1 and 14.2 shall utilize all the information obtained during a marine safety investigation, taking into account its scope, required to ensure that all the relevant safety issues are included and understood so that safety action can be taken as necessary.

14.4. Meriturvallisuustutkinnan suorittanut valtio antaa (suorittaneet valtiot antavat) meriturvallisuutta koskevan tutkintaselostuksen lopullisen version yleisön ja merenkulkualan käyttöön, tai jos toinen valtio tai järjestö julkaisee selostuksen, meriturvallisuustutkinnan suorittanut valtio antaa (suorittaneet valtiot antavat) yleisölle ja merenkulkualalle tarvittavat tiedot, jotta nämä voivat tutustua selostukseen.

14.4 The final marine safety investigation report shall be made available to the public and the shipping industry by the marine safety investigating State(s), or the marine safety investigating State(s) shall undertake to assist the public and the shipping industry with details, necessary to access the report, where it is published by another State or the Organization.