**Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi turvallisuustutkintalain muuttamisesta**

**ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ**

Esityksen tavoitteena on panna kansallisesti täytäntöön EU:n neljänteen rautatiepakettiin sisältyvä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi rautateiden turvallisuudesta (EU) 2016/798 (jäljempänä rautatieturvallisuusdirektiivi) siltä osin kuin se koskee turvallisuustutkintaa. Samalla esitetään eräitä muita vähäisiä muutoksia turvallisuustutkintalakiin.

Poikkeuksellisen tapahtuman tutkintaryhmä asetettaisiin jatkossa Onnettomuustutkintakeskuksen yhteyteen. Poikkeuksellisen tapahtuman johdosta annettujen suositusten seuranta siirrettäisiin Onnettomuustutkintakeskuksen tehtäväksi. Lisäksi tarkistettaisiin muun muassa esteellisyyttä, ilmoitusvelvollisuutta, tutkinnan kulusta tiedottamista ja viranomaisten yhteistyötä koskevia säännöksiä.

Ehdotettu laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 15 päivänä kesäkuuta 2019.

**YLEISPERUSTELUT**

**1 Nykytila**

Turvallisuustutkintalaissa (525/2011) säädetään turvallisuustutkinnasta, jonka tarkoituksena on yleisen turvallisuuden lisääminen, onnettomuuksien ja vaaratilanteiden ehkäiseminen sekä onnettomuuksista aiheutuvien vahinkojen torjuminen. Turvallisuustutkintaa ei tehdä oikeudellisen vastuun kohdentamiseksi. Turvallisuustutkinta voidaan tehdä onnettomuuden ja vaaratilanteen lisäksi poikkeuksellisesta tapahtumasta.

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

Turvallisuustutkintaa varten oikeusministeriön yhteydessä on Onnettomuustutkintakeskus. Keskus suorittaa tehtävänsä itsenäisesti ja riippumattomasti. Onnettomuustutkintakeskuksen tehtävänä on tutkia kaikki suuronnettomuudet, ilmailun vakavat onnettomuudet ja vaaratilanteet, raideliikenteen vakavat onnettomuudet sekä vesiliikenteen hyvin vakavat onnettomuudet. Onnettomuustutkintakeskus voi tutkia myös suuronnettomuuden vaaratilanteen sekä muun onnettomuuden tai vaaratilanteen. Onnettomuustutkintakeskus voi tehdä myös teematutkinnan eli yhteisen tutkinnan useista samankaltaisista onnettomuuksista tai vaaratilanteista. Onnettomuustutkintakeskus päättää turvallisuustutkinnan aloittamisesta sekä siitä, missä laajuudessa tutkinta tehdään.

Turvallisuustutkintalaissa säädetään myös ns. poikkeuksellisen tapahtuman tutkinnasta. Poikkeuksellisella tapahtumalla tarkoitetaan sellaista erittäin vakavaa kuolemaan johtanutta taikka yhteiskunnan perustoimintoja uhannutta tai vakavasti vaurioittanutta tapahtumaa, joka ei ole onnettomuus. Poikkeuksellisen tapahtuman tutkinnan aloittamisesta päättää valtioneuvosto. Valtioneuvosto voi asettaa tapahtuman tutkintaa varten oikeusministeriön yhteyteen tutkintaryhmän. Tutkintaryhmä suorittaa tehtävänsä itsenäisesti ja riippumattomasti. Tutkintaryhmän työskentelyn käytännön edellytykset on järjestetty Onnettomuustutkintakeskuksen toimesta.

Turvallisuustutkinnan taustalla on kansainvälistä sääntelyä ilmailun, raideliikenteen ja merenkulun osalta. Turvallisuustutkintalaki on sopusoinnussa niiden kanssa. Turvallisuustutkintalain 4 §:ssä on yleinen säännös turvallisuustutkintaa määrittävien Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden ja Euroopan unionin lainsäädännön noudattamisesta. Näitä ovat esimerkiksi turvallisuustutkintalain 2 §:n 1 momentin 2–4 kohdissa viitatut 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. Turvallisuustutkintalain 4 §:n 2 momentissa on säädetty erikseen, että ilmailuonnettomuusasetuksessa tarkoitettujen onnettomuuksien ja vakavien vaaratilanteiden tutkintaan sovelletaan sanottua asetusta. Lisäksi niiden tutkintaan sovelletaan, mitä turvallisuustutkintalaissa säädetään.

Turvallisuustutkintalain 4 § on käytännössä toiminut hyvin. Turvallisuustutkintalakiin on koottu turvallisuustutkinnan parhaat käytännöt ja tutkintaprosessia on yhdenmukaistettu mahdollisimman paljon. Yhdenmukaiset toimintatavat edesauttavat turvallisuustutkinnan korkeaa laatua sekä henkilöstön joustavaa käyttöä. Eroavuudet eri liikennealojen sääntelyn yksityiskohdissa otetaan huomioon tutkintaa suoritettaessa.

**2 Ehdotetut muutokset**

Turvallisuustutkintalakiin ehdotettavat muutokset johtuvat osin vuoden 2016 rautatieturvallisuusdirektiivin täytäntöön panemisesta ja osittain vähäisistä kansallisista muutostarpeista. Turvallisuustutkinnan taustalla on ilmailun, raideliikenteen ja vesiliikenteen osalta kansainvälistä sääntelyä. Turvallisuustutkintalaki on sopusoinnussa näiden kansanvälisten velvoitteiden kanssa lukuun ottamatta nyt täytäntöönpantavaa vuoden 2016 rautatieturvallisuusdirektiiviä.

Vuoden 2016 rautatieturvallisuusdirektiivin johdosta tarkistettaisiin ilmoitusvelvollisuutta, tutkintaedellytysten turvaamista, tiedonsaantioikeutta ja viranomaisten yhteistyötä koskevia säännöksiä. Muutokset selkeyttävät ja vahvistavat turvallisuustutkinnan edellytyksiä.

Menettelyjen sujuvoittamiseksi esitetään luopumista tutkintaselostuksen allekirjoittamisesta sekä poikkeuksellista tapahtumaa tutkivan tutkintaryhmän organisatorisen sijainnin siirtämistä oikeusministeriön yhteydestä Onnettomuustutkintakeskuksen yhteyteen. Samoin poikkeuksellisen tapahtuman johdosta annettujen suositusten seuranta siirrettäisiin ministeriöiltä Onnettomuustutkintakeskukselle seurannan tehostamiseksi. Kansallisista muutostarpeista johtuen tarkistettaisiin myös tutkintaryhmää, esteellisyyttä, kuulemista, tutkinnan kulusta tiedottamista sekä virka-apua koskevia säännöksiä. Lisäksi esitettäisiin, että tohtorin tutkinnon suorittaneella Onnettomuustutkintakeskuksen johtajalla olisi professorin arvonimi.

Voimassa olevan turvallisuustutkintalain 4 §:ssä on yleinen säännös turvallisuustutkintaa määrittävien Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden ja Euroopan unionin lainsäädännön noudattamisesta. Tämän vuoksi on päädytty siihen, että vuoden 2016 rautatieturvallisuusdirektiivin 20–26 artikloihin sisältyviä turvallisuustutkintaa koskevia muutoksia ei kaikilta osin tarvitsisi yksityiskohtaisesti sisällyttää turvallisuustutkintalakiin, vaan sen vaatimukset tulevat osin sovellettaviksi turvallisuustutkintalain 4 §:n 1 momentin perusteella. Turvallisuustutkintalaki ei koske pelkästään raideliikenteen turvallisuustutkintaa, vaan se on vakavien onnettomuuksien ja vaaratilanteiden sekä poikkeuksellisten tapahtumien turvallisuustutkintaa koskeva yleisaki. Olisi epätarkoituksenmukaista implementoida vuoden 2016 rautatieturvallisuusdirektiivi erilaisella sääntelytavalla kuin on aiemmin tehty muiden kansainvälisten velvoitteiden osalta. Eri liikennemuotojen turvallisuutta koskevat kansainväliset velvoitteet ovat sisällöltään varsin yksityiskohtaisia, joten niiden täytäntöönpanossa on perusteltua noudattaa ehdotettua sääntelytapaa.

Turvallisuustutkintalain 4 §:n 1 momentin perusteella sovellettaisiin suoraan vuoden 2016 rautatieturvallisuusdirektiivin 22 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tutkintapäätökselle asetettua määräaikaa, 22 artiklan 5 ja 7 kohdissa sekä 23 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja kansainvälistä yhteistyötä koskevia säädöksiä, 23 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua säädöstä siitä, kenellä tulee olla tilaisuus antaa tietoja tutkintaselostuksen laadun parantamiseksi, 24 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuja tutkintaselostusta koskevia säädöksiä, 24 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua vuosikertomusta koskevia säädöksiä sekä 25 artiklassa tarkoitettuja Euroopan rautatievirastolle annettavia tietoja koskevia säädöksiä.

**3 Esityksen vaikutukset**

Esitetyt muutokset edistävät ja sujuvoittavat turvallisuustutkinnan tekemistä käytännössä ja vaikuttavat positiivisesti yleiseen turvallisuuteen.

**4 Asian valmistelu**

Hallituksen esitys turvallisuustutkintalain muuttamiseksi on valmisteltu oikeusministeriön ja Onnettomuustutkintakeskuksen yhteistyössä virkavalmisteluna.

Hallituksen esityksestä on pyydetty lausunnot sisäministeriöltä, puolustusministeriöltä, valtiovarainministeriöltä, liikenne- ja viestintäministeriöltä, Liikenteen turvallisuusvirastolta, Liikennevirastolta, Poliisihallitukselta, Puolustusvoimilta, Rajavartiolaitokselta, Elinkeinoelämän keskusliitto ry:ltä, SAK ry:ltä, STTK ry:ltä ja Akava ry:ltä.

Lausuntojen perusteella….

**5 Riippuvuus muista esityksistä**

Liikenne- ja viestintäministeriössä on valmisteilla hallituksen esitys laiksi Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi (HE \_/\_). Hallituksen esityksen liitelakina on turvallisuustutkintalain muutosesitys, jolla lisättäisiin turvallisuustutkintalain 16 §:n 2 momenttiin uusi 7 kohta, jonka mukaan pykälässä säädetty ilmoitusvelvollisuus olisi myös oikeushenkilöllä, joka huolehtisi liikenteenohjaus- ja hallintapalvelujen tarjoamisesta liikenteen palveluista annetun (320/2017) lain 1 luvun 2 pykälän 10 kohdan mukaisesti. Esitykseen sisältyvät lakiehdotukset on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä tammikuuta 2019.

Liikenne- ja viestintäministeriössä on valmisteilla hallituksen esitys eduskunnalle laiksi Liikenne- ja viestintäviraston perustamisesta, Liikennevirastosta annetun lain muuttamisesta ja eräiksi niihin liittyviksi laeiksi (HE\_\_/\_\_). Kyseisen hallituksen esityksen liitelakina on turvallisuustutkintalain muutosesitys, jolla muutettaisiin turvallisuustutkintalain 16 §:n 2 momentin 1 kohdassa Liikenteen turvallisuusvirasto Liikenne- ja viestintävirastoksi, 2 kohdassa Liikennevirasto Väylävirastoksi ja 3 kohdassa aluehallintovirasto Valtion lupa- ja valvontavirastoksi. Muutos on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä tammikuuta 2019.

Liikenne- ja viestintäministeriössä on valmisteilla hallituksen esitys raideliikennelaiksi ja laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta (HE \_\_/\_\_). Kyseisellä hallituksen esityksellä on tarkoitus panna kansallisesti täytäntöön EU:n neljäs rautatiepaketti lukuun ottamatta turvallisuustutkintalakiin tarvittavia muutoksia. Raideliikennelaki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä tammikuuta 2019 ja rautatieturvallisuutta ja rautatiejärjestelmän yhteentoimivuutta koskevien lukujen säännösten osalta 15 päivänä kesäkuuta 2019. Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä tammikuuta 2019.

**YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT**

**1 Lakiehdotuksen perustelut**

**Laki turvallisuustutkintalain muuttamiseksi**

**1 luku Yleiset säännökset**

**2 §.** *Tutkittavat onnettomuudet ja vaaratilanteet.* Lakia sovelletaan pykälässä tarkoitettujen onnettomuuksien, vaaratilanteiden ja niitä vastaavien vakavien tapahtumien johdosta tehtävään turvallisuustutkintaan. Onnettomuustutkintakeskus toimii pykälässä mainituissa EU-säädöksissä ja kansainvälisissä sopimuksissa tarkoitettuna turvallisuustutkintaa tekevänä viranomaisena.

Pykälän 1 momentin 3 kohdassa säädetään vakavien raideliikenneonnettomuuksien tutkintavelvollisuudesta. Kyseessä olevassa kohdassa viitataan yhteisön rautateiden turvallisuudesta sekä rautatieyritysten 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 (rautatieturvallisuusdirektiivi) 3 artiklaan. Pykälän sisältö pysyisi muutoin ennallaan, mutta 1 momentin 3 kohdassa oleva viittaus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin muutettaisiin. Jatkossa viitattaisiin Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin (EU) 2016/798 rautateiden turvallisuudesta (rautatieturvallisuusdirektiivi). Vuoden 2016 rautatieturvallisuusdirektiivin 3 artiklan 1 kohdan 12 alakohdan mukaan vakavalla onnettomuudella tarkoitetaan junien törmäystä tai raiteilta suistumista, jossa kuolee vähintään yksi henkilö tai loukkaantuu vakavasti vähintään viisi henkilöä tai joka aiheuttaa huomattavaa vahinkoa liikkuvalle kalustolle, infrastruktuurille tai ympäristölle, sekä muuta seurauksiltaan samanlaista onnettomuutta, jolla on selvä vaikutus rautateiden turvallisuuden sääntelyyn tai sen hallinnointiin. Huomattavalla vahingolla tarkoitetaan vahinkoa, jonka tutkintaelin voi välittömästi arvioida aiheuttavan yhteensä vähintään kahden miljoonan euron kustannukset. Direktiivissä olevan määritelmän sanamuoto on hieman muuttunut, mutta sisällöllisesti se on pysynyt samana. Onnettomuustutkintakeskuksen tutkintavelvollisuuden laajuus säilyisi viittausmuutoksesta huolimatta ennallaan.

**2 luku Tutkinnan organisointi**

**8 §.** *Onnettomuustutkintakeskus.* Pykälässä säädetään Onnettomuustutkintakeskuksen asemasta ja tehtävistä.

Pykälän 3 momentin mukaan Onnettomuustutkintakeskus toimii ilmailuonnettomuusasetuksessa tarkoitettuna siviili-ilmailun turvallisuustutkintaviranomaisena. Momentti esitetään kumottavaksi, koska Onnettomuustutkintakeskuksen toimivalta ja sen toimiminen EU-säädöksissä ja kansainvälisissä sopimuksissa tarkoitettuna turvallisuustutkintaviranomaisena ilmenee lain 2 §:ssä. Jos maininta toimimisesta ilmailuonnettomuusasetuksessa tarkoitettuna siviili-ilmailun turvallisuustutkintaviranomaisena säilytettäisiin, olisi tarkoituksenmukaista säätää Onnettomuustutkintakeskuksen asemasta samalla tavoin myös suhteessa muihin 2 §:ssä mainittuihin kansainvälisiin säädöksiin.

**10 §.** *Erityiset kelpoisuusvaatimukset*

Pykälän 1 momentissa säädetään Onnettomuustutkintakeskuksen johtajan kelpoisuusvaatimuksista. Onnettomuustutkintakeskuksen johtajan kelpoisuusvaatimuksena on ylempi korkeakoulututkinto, hyvä perehtyneisyys keskuksen toimialaan sekä käytännössä osoitettu johtamistaito ja -kokemus.

Onnettomuustutkintakeskuksen johtajan kelpoisuusvaatimuksiin ei esitetä muutoksia. Momentin loppuun esitetään lisättäväksi, että tohtorin tutkinnon suorittaneella johtajalla olisi professorin arvonimi. Tämä vastaisi yleistä linjaa tutkimuslaitosten vastuuhenkilöiden osalta. Useiden tutkimustyöhön erikoistuneiden viranomaisten vastuuhenkilöillä on professorin arvonimi, kun näillä on tohtorin tutkinto. Esimerkiksi tullilaboratorionpäälliköllä, Ilmatieteen laitoksen pääjohtajalla ja tulosalueen päälliköllä, varapääjohtajana toimivalla johtajalla sekä tutkimusprofessorilla, Luonnonvarakeskuksen pääjohtajalla ja tutkimuksesta vastaavalla ylijohtajalla sekä tutkimusprofessoreilla, Terveyden ja hyvinvoinnin laitoksen pääjohtajalla, ylijohtajalla sekä tutkimus- ja kehittämisosastojen johtajilla, Elintarviketurvallisuusviraston tutkimusjohtajalla sekä tutkimusosaston ja yksikön johtajalla sekä Säteilyturvakeskuksen tutkimusjohtajalla on professorin arvonimi, jos heillä on tohtorin tutkinto.

**13 §.** *Tutkintaryhmä*. Pykälässä säädetään tutkintaryhmästä. Tutkintaryhmää koskeva voimassa oleva sääntely muistuttaa osin turvallisuustutkintalakia edeltävästä ajasta, jolloin tutkintaa tekivät itsenäiset tutkintalautakunnat, eikä tutkintaa ollut järjestetty keskuksen toimesta.

Tutkintaryhmät ovat vuodesta 2011, jolloin turvallisuustutkintalaki tuli voimaan, olleet osa Onnettomuustutkintakeskuksen organisaatiota. Tutkintaryhmä koostuu yleensä turvallisuustutkintaa tekevistä virkamiehistä sekä onnettomuustutkintakeskuksen asiantuntijoista. Turvallisuustutkintaa tekevät virkamiehet ovat turvallisuustutkinnan ammattilaisia, joilla on myös muuta erityisosaamista, ja onnettomuustutkintakeskuksen asiantuntijoilla on onnettomuuteen liittyvien erityisalojen osaamista sekä turvallisuustutkinnan osaamista. Organisointimalli turvaa sen, että turvallisuustutkintaa tekemään voidaan muodostaa moniammatillinen tutkintaryhmä, johon voidaan saada parhaat käytettävissä olevat ja tutkinnan kohteeseen nähden puolueettomat asiantuntijat. Myös tutkintaryhmän jäsenten lukumäärä määräytyy tapauskohtaisesti. Tutkintaryhmissä on tavallisimmin ollut 3—5 jäsentä, joista yksi nimetään tutkintaryhmän johtajaksi. Suuronnettomuuksissa on kuitenkin tarve hyödyntää etenkin tutkinnan alkuvaiheessa huomattavasti suurempaa henkilömäärää. Onnettomuustutkintakeskuksen johtavat tutkijat toimivat tutkintojen tutkinnanjohtajina. He ohjaavat ja valvovat omalta osaltaan tutkintaryhmien työtä.

Pykälän 3 momentin mukaan Onnettomuustutkintakeskus voi muuttaa tutkintaryhmän kokoonpanoa, jos se on välttämätöntä asiantuntevan, riippumattoman ja puolueettoman tutkinnan toimittamiseksi. Olisi tarkoituksenmukaista, että tutkintaryhmän kokoonpanoa voidaan muuttaa joustavasti. Nykyinen välttämättömyysvaatimus on jäänne ajalta, jolloin tutkintalautakunnat olivat itsenäisiä ja riippumattomia, jolloin niiden jäsenten vaihdokset olisivat voineet uhata lautakuntien itsenäisyyttä ja riippumattomuutta.

Mahdollisuus muuttaa tutkintaryhmän kokoonpanoa sujuvasti helpottaisi Onnettomuustutkintakeskuksen asiantuntijoiden käyttöä myös silloin, kun heitä ei ole tarkoituksenmukaista käyttää tutkinnassa koko tutkinnan ajan. Tämän vuoksi esitetään, että tutkintaryhmän kokoonpanoa voitaisiin muuttaa tarvittaessa.

Tutkintaryhmän apuna voidaan käyttää tarvittavia erityisasiantuntijoita, jotka eivät ole ryhmän jäseniä (24 §). Erityisasiantuntijoilta voidaan muun muassa pyytää lausuntoja tai tietoja tietystä erityisalueesta.

**14 §.** *Esteellisyys.* Pykälässä säädetään tutkintaan osallistuvan esteellisyydestä osin hallintolaista poikkeavasti. Hallintolaista poikkeavalle sääntelylle on aina oltava kestävät perustelut.

Turvallisuustutkintaan liittyen osallisuusjäävistä säädetään turvallisuustutkintalain 14 §:n 1 momentin 1–3 kohdissa, palvelussuhde tai toimeksiantojäävistä hallintolain 28 §:n 1 momentin 4 kohdassa ja turvallisuustutkintalain 14 §:n 1 momentin 4 kohdassa, yhteisöjäävistä hallintolain 28 §:n 1 momentin 5 ja 6 kohdissa ja yleislausekejäävistä hallintolain 28 §:n 1 momentin 7 kohdassa.

Tutkintaan osallistuva henkilö on hallintolain 28 §:n 1 momentin 4 kohdan mukaan esteellinen, jos hän on palvelussuhteessa tai käsiteltävään asiaan liittyvässä toimeksiantosuhteessa asianosaiseen tai siihen, jolle asian ratkaisusta on odotettavissa erityistä hyötyä tai vahinkoa. Käytännössä tämä on 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.

Pääsääntöisesti henkilö ei enää olisi esteellinen hallintolain 28 §:n 1 momentin 4 kohdan perusteella, jos palvelussuhde olisi päättynyt esimerkiksi työpaikan vaihtamisen tai eläkkeelle siirtymisen johdosta. Esteellisyys tulee kuitenkin arvioida jokaisessa yksittäisessä tilanteessa erikseen ja erityisesti hallintolain 28 §:n 1 momentin 7 kohdan yleisesteellisyyden 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.

Turvallisuustutkintalain 14 §:n 1 momentin 4 kohdan mukaan tutkintaan osallistuva on esteellinen, jos hän tai hänen läheisensä on palvelussuhteessa sellaiseen virastoon tai laitokseen, jonka toiminta voi tulla tutkittavaksi onnettomuuden johdosta tehtävässä turvallisuustutkinnassa.

Valtion virastojen kasvu kattamaan kaikki liikennemuodot on ollut omiaan kasvattamaan turvallisuustutkintalain 1 momentin 4 kohdassa tarkoitetun esteellisyyden piiriä epätarkoituksenmukaisen laajaksi, kun henkilön tai hänen läheisensä työskentely missä tahansa tehtävässä esimerkiksi Liikenteen turvallisuusvirastossa tai Liikennevirastossa tekee henkilöstä automaattisesti esteellisen, jos virastojen toiminta voi tulla tutkinnan kohteeksi.

Palvelussuhdetta oleellisempaa on se, että turvallisuustutkintaa tekevän ei tule voida tutkia omia tai läheistensä toimia. Tämän vuoksi pykälän 1 momentin 4 kohtaa ehdotetaan muutettavaksi siten, että tutkintaan osallistuva olisi esteellinen, jos hänen tai hänen läheisensä toiminta voi tulla tutkittavaksi onnettomuuden johdosta tehtävässä turvallisuustutkinnassa. Tällä tavoin varmistettaisiin tutkinnan riippumattomuus tutkittavista henkilöistä. Muutoksen johdosta turvallisuustutkintalain 14 §:n 1 momentin 4 kohta muuttuisi säätelemään palvelussuhdejääviyden sijaan osallisuusjääviyttä. Esteellisyyden kannalta ei olisi merkitystä sillä, missä roolissa henkilön tai hänen läheistensä toiminta voisi tulla tutkinnan kohteeksi.

Palvelussuhdejääviyden piiri tosiasiallisesti pienenisi muutoksen johdosta. Joissain tilanteissa palvelussuhde voisi kuitenkin käytännössä aiheuttaa jääviyden yleislausekejääviyden takia. Tällainen tilanne voisi olla kyseessä esimerkiksi silloin, kun henkilön läheinen työskentelee sellaisen henkilön avustajana tai sihteerinä, jonka toiminta voisi tulla tutkinnan kohteeksi.

**3 luku Tutkinta**

***16 §.*** *Ilmoitusvelvollisuus****.*** Pykälässä säädetään viranomaisten ja muiden toimijoiden onnettomuutta koskevasta ilmoitusvelvollisuudesta. Vuoden 2016 rautatieturvallisuusdirektiivin 22 artiklan 3 kohdan mukaan ilmoitus on tarvittaessa saatettava ajan tasalle heti, kun puuttuvat tiedot ovat saatavilla. Käytännössä ilmoituksen tehneet ovat nykyäänkin toimineet direktiivissä kuvatulla tavalla. Ne ovat täydentäneet ilmoitustansa, jos jotain uutta oleellista on ilmennyt tai kun heiltä pyydetyt lisätiedot ovat olleet saatavilla.

Vuoden 2016 rautatieturvallisuusdirektiivin mukainen ilmoituksen täydentämisvelvollisuus olisi tarkoituksenmukaista säätää koskemaan kaikkia onnettomuuksia. Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin maininta velvollisuudesta saattaa ilmoitus tarvittaessa ajan tasalle heti, kun puuttuvat tiedot ovat saatavilla. Lisäys koskisi myös 2 momentissa tarkoitettuja ilmoitusvelvollisia.

**19 §.***Tutkintaedellytysten turvaaminen.*Pykälässä säädetään onnettomuuspaikalla tapahtuvista tutkinnan turvaamistoimista. Vuoden 2016 rautatieturvallisuusdirektiivin 21 artiklan 2 kohdan mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava oman kansallisen lainsäädäntönsä mukaisesti, että oikeudellisesta tutkinnasta vastaavat viranomaiset toimivat yhteistyössä kaikilta osin ja että tutkijoiden saataville annetaan mahdollisimman nopeasti tutkinnan kannalta merkitykselliset tiedot ja todisteet.

Sekä onnettomuuden että mahdollisen rikoksen selvittämiseksi tapahtumapaikka on tarpeen eristää ja dokumentoida. Tässä poliisin ja Onnettomuustutkintakeskuksen tavoitteet ovat yhtenevät. Molemmilla tahoilla on myös itsenäinen oikeus tapahtumapaikan eristämiseen. Onnettomuustutkintakeskus voi eristää paikan turvallisuustutkintalain nojalla ja poliisi tapauksesta riippuen poliisilain tai pakkokeinolain nojalla.

Ongelmia voi syntyä siinä kohtaa, jos poliisi ja Onnettomuustutkintakeskus eivät tunnista ja tunne toinen toistensa tarpeita ja oikeuksia. Molempien tulisi hoitaa tehtävänsä yhteistoiminnassa siten, että toisen työ ei esty eikä vaarannu. Lähtökohtaisesti tämä on täysin mahdollista, kun keskusteluyhteys toimii ja tutkintatoimien yhteensovittamisesta huolehditaan. Molemmilla osapuolillahan on tavoitteena selvittää, mitä on tapahtunut. Näin siitä huolimatta, että Onnettomuustutkintakeskus selvittää onnettomuuden syytä ja poliisi sitä, onko jotain syytä epäillä rikoksesta.

Pykälän 1 momentin mukaan Onnettomuustutkintakeskuksen tutkintaa tekevällä virkamiehellä ja tutkintaryhmän jäsenellä (tutkintaa tekevällä) on oikeus päästä onnettomuuspaikalle sekä tutkia siellä onnettomuuteen liittyviä esineitä, laitteita ja rakenteita. Poliisilla ei ole oikeutta estää Onnettomuustutkintakeskuksen saapumista tapahtumapaikalle myöskään silloin, kun poliisi suorittaa esitutkintaa. Säännöksen taustalta löytyy eri liikennemuotojen turvallisuustutkintaa koskevaa kansainvälistä sääntelyä.

Nyt täytäntöönpantavan vuoden 2016 rautatieturvallisuusdirektiivin 21 artiklan 2 kohdan a alakohdan mukaan tutkijoille on annettava erityisesti välitön pääsy onnettomuus- tai vaaratilannepaikalle sekä tutkimaan asianomaista liikkuvaa kalustoa, tapaukseen liittyvää infrastruktuuria sekä liikenteenohjaus- ja merkinantolaitteita.

Nykyiselläänkin 1 momentin sanamuoto on turvannut turvallisuustutkintaa tekevän välittömän pääsyn onnettomuuspaikalle sekä oikeuden tutkia esineitä, laitteita ja rakenteita. Vuoden 2016 rautatieturvallisuusdirektiivin implementoimiseksi nykyistä 1 momenttia täsmennettäisiin lisäämällä siihen välittömästi-sana.

Pykälän 2 momentin mukaan Onnettomuustutkintakeskus ja tutkintaryhmän johtaja voivat määrätä onnettomuuspaikan eristettäväksi sekä kieltää onnettomuudessa surmansa saaneiden pois viemisen tai siirtämisen, jos se on turvallisuustutkinnan kannalta välttämätöntä. Pykälän 3 momentin mukaan 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. Turvallisuustutkintaa suojaavat rajoitukset koskevat myös esitutkintaviranomaista.

**20 §.** *Tiedonsaantioikeus.* Pykälässä säädetään Onnettomuustutkintakeskuksen tiedonsaantioikeudesta. Tietojen saanti on asiasta riippuen rajattu joko välttämättömiin tai tarpeellisiin tietoihin.

Pykälän 1 momentin 3 kohdan mukaan tutkintaa tekevällä on salassapitosäännösten estämättä oikeus saada maksutta viranomaisilta ja muilta julkista tehtävää hoitavilta tutkinnan toimittamiseksi välttämättömät tiedot onnettomuuteen liittyvän kulkuneuvon, laitteen, opastin- ja liikenteenohjausjärjestelmän toimintaa, onnettomuuden olosuhteita sekä puhe- ja viestiliikennettä rekisteröivistä laitteista sekä muista vastaavista tallentimista. Pykälän 3 momentin mukaan tutkintaa tekevällä on oikeus saada 1 momentin 3 kohdassa tarkoitetut tiedot myös yksityiseltä toimijalta.

Pykälän 1 momentin 3 kohdassa tarkoitettuja tietoja sisältyy esimerkiksi tallenteisiin kulkuneuvon ohjaajan ja liikenteenohjauksen välisestä puhe- ja viestiliikenteestä. Perustuslakivaliokunnan lausunnon (PeVL 62/2010 vp) mukaan vaikka viestinnässä tällöinkin voidaan sinänsä välittää myös luottamuksellisia viestejä henkilöiden välillä, ei kysymys toiminnan luonteesta ja henkilöiden viestien taltiointia koskevasta tietoisuudesta johtuen valiokunnan mielestä kuitenkaan ole perustuslain 10 §:ssä tarkoitetun luottamuksellisen viestin salaisuuden suojan piirin kuuluvasta toiminnasta.

Perustuslakivaliokunnan käytännön mukaan tietojensaanti- ja luovuttamismahdollisuus on voinut liittyä jonkin tarkoituksen kannalta "tarpeellisiin tietoihin", jos tarkoitetut tietosisällöt on pyritty luettelemaan laissa tyhjentävästi. Jos taas tietosisältöjä ei ole samalla tavoin luetteloitu, sääntelyyn on pitänyt sisällyttää vaatimus "tietojen välttämättömyydestä" jonkin tarkoituksen kannalta (PeVL 62/2010 vp, PeVL 14/2002 vp ja PeVL 19/2008 vp). Pykälän 1 momentin 3 kohdassa tarkoitetut tietosisällöt on myös luetteloitu kyseessä olevassa kohdassa.

Vuoden 2016 rautatieturvallisuusdirektiivin 21 artiklan 2 kohdan c alakohdan mukaan Onnettomuustutkintakeskuksella tulee olla rajoittamaton oikeus tutustua tallenteiden sisältämiin tietoihin. Kyseessä olevia tietoja tallennetaan nimenomaan sen vuoksi, että onnettomuustilanteessa olisi mahdollista selvittää tapahtumien kulku ja syyt. Käytännössä jo nyt turvallisuustutkinnan käyttöön on saatu kaikki tallennettu tieto, koska ne ovat välttämättömiä turvallisuustutkinnan toimittamiseksi. Jotta lain sanamuoto vastaisi rautatieturvallisuusdirektiiviä, 1 momentin 3 kohdan perusteella saatavien tietojen piiriä esitetään laajennettavaksi tutkinnan kannalta välttämättömistä tutkinnan kannalta tarpeellisiin tietoihin.

**23 §.** *Kuuleminen.* Pykälässä säädetään kuulemisoikeudesta sekä kuulemista koskevista menettelytavoista. Pykälään ehdotetaan lisättäväksi alustavaa puhuttelua koskeva 4 momentti.

Pykälän 1 momentin nojalla tutkintaa tekevä voi kuulla onnettomuuteen osallisia, asiantuntijoita ja jokaista, jolta voidaan olettaa saatavan tutkinnassa tarvittavia tietoja. Kuulemisella tarkoitetaan perusteellisempaa suullista tiedonhankintaa eikä alustavia keskusteluja henkilöiden kanssa.

Kuulemisen lisäksi lain pitäisi mahdollistaa muunkinlainen suullinen, alustava tiedonhankinta. Tutkintaa tekevälle ehdotetaan oikeutta alustavasti puhutella 1 momentissa tarkoitettuja henkilöitä. Alustava puhuttaminen olisi tarpeen selvitettäessä tapahtuman kulkuun liittyviä ensitietoja. Alustavien tietojen nopea saaminen on tarpeen arvioitaessa tutkintakynnyksen ylittymistä. Lisäksi alustavalla puhuttelulla voitaisiin selvittää, onko puhuteltavaa syytä kuulla. Mahdollisuus alustavaan puhuttamiseen ei korvaa kuulemista. Alustavaa puhuttelua ja kuulemista voidaan käyttää sekä alustavan tutkinnan aikana että tutkintapäätöksen tekemisen jälkeen. Jatkossakin kuuleminen olisi pääasiallinen suullinen tiedonhankintatapa turvallisuustutkinnassa.

**4 luku Tutkintaselostus**

**27 §.** *Tutkintaselostus.* Turvallisuustutkinnan tuloksista laaditaan tutkintaselostus, joka on tutkinnan loppuraportti. Kun selostus on valmis, se julkaistaan ja saatetaan yleisesti saataville.

Pykälän 3 momentin mukaan tutkintaselostuksen allekirjoittavat tutkintaan osallistuneet tutkijat ja siihen liitetään mahdolliset eriävät mielipiteet. Tutkintaselostus ei ole hallintopäätös vaan selvitys. Allekirjoitusten kerääminen hidastaa julkaisun valmistumista. Eriäviä mielipiteitä ei (yhtä poikkeuksellisen tapahtuman tutkintaa lukuun ottamatta) ole käytännössä ollut. Menettelyn sujuvoittamiseksi esitetään 3 momentin kumoamista. Eriävän mielipiteen liittämiselle selvitykseen ei olisi jatkossakaan estettä.

**30 §.** *Turvallisuussuositusten seuranta.*

Pykälän 1 momentin mukaan Onnettomuustutkintakeskus seuraa tutkintaselostukseen otettujen turvallisuussuositusten toteutumista. Momentin sanamuotoa esitetään muutettavaksi siten, että seuranta koskee annettuja eikä otettuja suosituksia.

**5 luku Poikkeuksellisen tapahtuman tutkinta**

**32 §.** *Poikkeuksellisen tapahtuman tutkinnan aloittaminen.* Valtioneuvoston yleisistunto päättää poikkeuksellisen tapahtuman tutkinnan aloittamisesta ja asettaa tutkintaryhmän. Oikeusministeriö esittelee asian valtioneuvoston yleisistunnossa.

Voimassa olevan 2 momentin mukaan valtioneuvoston asettama tutkintaryhmä toimii oikeusministeriön yhteydessä. Tutkintaryhmä toimii itsenäisenä ja riippumattomana ministeriöstä. Momenttia esitetään muutettavaksi siten, että jatkossa valtioneuvoston asettama tutkintaryhmä toimisi Onnettomuustutkintakeskuksen yhteydessä. Esittelyvastuu valtioneuvoston yleisistunnossa säilyisi edelleen oikeusministeriöllä. Valtioneuvoston nimittämä poikkeuksellista tapahtumaa tutkiva tutkintaryhmä toimisi itsenäisenä ja riippumattomana Onnettomuustutkintakeskuksesta. Vaikka lain 35 §:n mukaan tutkintaselostus annetaan valtioneuvostolle, se julkaistaisiin Onnettomuustutkintakeskuksen julkaisusarjassa. Näin turvallisuustutkintaselostukset muodostaisivat yhden kokonaisuuden ja olisivat helposti löydettävissä.

Käytännössä Onnettomuustutkintakeskus on kahdessa erillislain nojalla (Jokelan ja Kauhajoen kouluampumiset) sekä kahdessa turvallisuustutkintalain nojalla tehdyssä (8-vuotiaan tytön kuolema ja Turun puukotukset) tutkinnassa hoitanut esimerkiksi tutkintaryhmän jäsenten perehdyttämisen tehtävään. Tämä on ollut tarkoituksenmukaista, koska poikkeuksellisen tapahtuman turvallisuustutkinta ei tutkintamielessä eroa onnettomuuksien ja vaaratilanteiden turvallisuustutkinnasta. Onnettomuustutkintakeskus huolehtii myös tutkintaryhmän tarvitsemien varusteiden ja välineiden hankkimisesta. Myös poikkeuksellisen tapahtuman tutkinnan laskut hyväksytään Onnettomuustutkintakeskuksessa, koska poikkeuksellisen tapahtuman tutkinnan kulut maksetaan turvallisuustutkintaan varatusta arviomäärärahasta. Turvallisuustutkintalain 37 §:n mukaan tutkintaryhmän asiakirjat arkistoidaan Onnettomuustutkintakeskukseen ja se päättää asiakirjojen antamisesta tutkinnan päättymisen jälkeen. Esitetyllä muutoksella selkiytettäisiin poikkeuksellisen tapahtuman turvallisuustutkinnan organisointia.

**36 §.** *Poikkeuksellisen tapahtuman johdosta annettavien turvallisuussuositusten seuranta.* Voimassa olevassa pykälässä säädetään, että kukin ministeriö seuraa toimialallaan poikkeuksellisen tapahtuman tutkinnassa annettujen turvallisuussuositusten johdosta tehtävien toimenpiteiden toteutumista. Lisäksi oikeusministeriö voi pyytää viranomaiselta tai muulta toimijalta selvitystä niistä toimenpiteistä, joihin se on ryhtynyt annettujen turvallisuussuositusten johdosta.

Käytännössä poikkeuksellisen tapahtuman johdosta annettujen turvallisuussuositusten seuranta ei ole ollut aktiivista eikä koordinoitua. Turvallisuustutkinnan tavoitteen toteutumisen kannalta suositusseuranta on keskeisessä asemassa. Mitä aktiivisemmin suosituksia seurataan, sitä todennäköisemmin ne myös toteutetaan. Suositusten toteutuminen lisää yleistä turvallisuutta, ehkäisee vastaavia tapahtumia sekä torjuu niistä aiheutuvia vahinkoja.

Suositusseurannan tehokkuutta lisäisi sen keskittäminen yhdelle toimijalle. Onnettomuustutkintakeskus tekee turvallisuustutkintalain 30 §:n perusteella suositusseurantaa muiden kuin poikkeuksellisten tapahtumien johdosta annettujen turvallisuussuositusten osalta. Tämän vuoksi esitetään, että Onnettomuustutkintakeskus seuraisi myös poikkeuksellisen tapahtuman johdosta annettujen suositusten toteutumista.

Muutos esitetään toteutettavaksi kumoamalla 36 §, minkä jälkeen myös poikkeuksellisen tapahtuman suositusseuranta toteutettaisiin 30 §:ssä säädetyllä tavalla. Tämä johtuu siitä, että 3 §:n mukaan, jollei tässä laissa toisin säädetä, 5 luvussa tarkoitetun poikkeuksellisen tapahtuman tutkintaan sovelletaan, mitä tässä laissa säädetään onnettomuuden tutkinnasta.

**6 luku Erinäiset säännökset**

**38 §.***Tutkinnan kulusta tiedottaminen.* Onnettomuustutkintakeskus tiedottaa tutkinnasta ja sen edistymisestä.

Pykälän 2 momentin mukaan 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.

Käytännössä työmarkkinajärjestöjen rooli turvallisuustutkinnassa on ollut vähäinen. Erillisestä tiedottamisvelvollisuudesta työmarkkinajärjestöjen edustajille voitaisiin siten luopua. Tiedottaminen työmarkkinajärjestöille voitaisiin jatkossa hoitaa 2 momentin ensimmäisessä virkkeessä säädetyllä tavalla, kun onnettomuuden vaikutukset ulottuvat niihin momentissa tarkoitetulla tavalla. Esitetty muutos yksinkertaistaisi sääntelyä.

**42 §.** *Yhteistyö ja virka-apu.* Pykälässä säädetään yhteistyöstä sekä poliisin ja muiden viranomaisten virka-avusta Onnettomuustutkintakeskukselle ja tutkintaryhmälle.

Pykälän nykyisen 1 momentin mukaan tutkintatoimia voidaan tehdä yhteistoiminnassa samassa asiassa esitutkintaa tai kuolemansyyn tutkintaa tekevän viranomaisen kanssa siinä laajuudessa kuin Onnettomuustutkintakeskus katsoo yhteistoiminnan olevan tarkoituksenmukaista turvallisuustutkinnan kannalta. Vuoden 2016 rautatieturvallisuusdirektiivin 21 artiklan 2 kohdan mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava oman kansallisen lainsäädäntönsä mukaisesti, että oikeudellisesta tutkinnasta vastaavat viranomaiset toimivat yhteistyössä kaikilta osin ja että tutkijoiden saataville annetaan mahdollisimman nopeasti tutkinnan kannalta merkitykselliset tiedot ja todisteet. Rautatieturvallisuusdirektiivin täytäntöönpanemiseksi esitetään, että tutkintaa tehdään yhteistyössä esitutkintaa tai kuolemansyyn tutkintaa tekevän viranomaisen kanssa siinä laajuudessa kuin Onnettomuustutkintakeskus katsoo yhteistoiminnan olevan tarkoituksenmukaista turvallisuustutkinnan kannalta. Ehdotetulla sanamuodolla asetettaisiin siten velvoite yhteistyöhön. Turvallisuustutkinnan itsenäisyyden ja riippumattomuuden varmistamiseksi yhteistyöltä edellytettäisiin kuitenkin myös jatkossa, että se olisi tarkoituksenmukaista turvallisuustutkinnan ja sen tarkoituksen toteutumisen kannalta.

Pykälän 2 momentin mukaan Onnettomuustutkintakeskuksella on oikeus saada pyynnöstä poliisilta virka-apua turvallisuustutkinnassa ja sen turvaamisessa. Poliisin ohella Puolustusvoimat ja Rajavartiolaitos ovat tärkeimmät virka-avun antajat Onnettomuustutkintakeskukselle. Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen antama virka-apu perustuu nykyisin pykälän 3 momenttiin. Sen mukaan viranomaisen on Onnettomuustutkintakeskuksen tai 5 luvussa tarkoitetun tutkintaryhmän pyynnöstä tehtävä toimivaltaansa kuuluvia, tutkinnan tarkoituksen kannalta välttämättömiä selvityksiä ja tutkimuksia, joita keskus tai tutkintaryhmä ei voi itse tehdä, sekä annettava niille muutakin niiden tarvitsemaa virka-apua. Olisi kuitenkin tarkoituksenmukaisempaa, että 2 momentissa mainittaisiin poliisin lisäksi erikseen Puolustusvoimat ja Rajavartiolaitos, joiden rooli turvallisuustutkinnassa ja sen turvaamisessa on samalla tavoin keskeinen kuin poliisilla.

**2 Voimaantulo**

Rautatieturvallisuusdirektiivi on pantava kansallisesti täytäntöön viimeistään 16 päivänä kesäkuuta 2019. Laki ehdotetaan tulevaksi voimaan samanaikaisesti raideliikennelain rautatieturvallisuutta ja rautatiejärjestelmän yhteentoimivuutta koskevien lukujen säännösten sekä lain liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta kanssa eli 15 päivänä kesäkuuta 2019.

**LAKIEHDOTUS**

**Laki turvallisuustutkintalain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

*kumotaan* turvallisuustutkintalain (525/2011) 8 §:n 3 momentti, 27 §:n 3 momentti ja 36 §,

*muutetaan* 2 §:n 1 momentin 3 kohta, 10 §:n 1 momentti, 13 §:n 3 momentti, 14 § 1 momentin 4 kohta, 16 §:n 1 momentti, 19 §:n 1 momentti, 20 §:n 1 momentin 3 kohta, 30 §:n 1 momentti, 32 §:n 2 momentti, 38 §:n 2 momentti ja 42 §:n 1 ja 2 momentit, sekä

*lisätään* 23 §:ään uusi 4 momentti, seuraavasti:

### **2 §.** ***Tutkittavat onnettomuudet ja vaaratilanteet.***

Onnettomuustutkintakeskuksen on tutkittava:

- - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - -

3) rautatieliikenteessä tapahtunut vakava onnettomuus, joka on määritelty Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä (EU) 2016/798 rautateiden turvallisuudesta (*rautatieturvallisuusdirektiivi*) 3 artiklassa, sekä vastaava onnettomuus muussa yksityisessä tai julkisessa raideliikenteessä;

- - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - -

**10 §. *Erityiset kelpoisuusvaatimukset.***

Onnettomuustutkintakeskuksen johtajan kelpoisuusvaatimuksena on ylempi korkeakoulututkinto, hyvä perehtyneisyys keskuksen toimialaan sekä käytännössä osoitettu johtamistaito ja -kokemus. Tohtorin tutkinnon suorittaneella johtajalla on professorin arvonimi.

- - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - -

**13 §. *Tutkintaryhmä.***

- - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - -

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

- - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - -

**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:

- - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - -

4) jos hänen tai hänen läheisensä toiminta voi tulla tutkittavaksi onnettomuuden johdosta tehtävässä turvallisuustutkinnassa.

- - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - -

**16 §. *Ilmoitusvelvollisuus.***

Onnettomuuspaikalla pelastustoimiin osallistuvan viranomaisen tulee viipymättä ilmoittaa Onnettomuustutkintakeskukselle tapahtumasta, joka ilmoittajan arvion mukaan voi tulla tutkittavaksi tämän lain mukaan. Ilmoitus on tarvittaessa saatettava ajan tasalle heti kun puuttuvat tiedot ovat saatavilla.

- - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - -

**19 §. *Tutkintaedellytysten turvaaminen.***

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

- - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - -

**20 §. *Tiedonsaantioikeus.***

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

- - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - -

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

- - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - -

**23 §. *Kuuleminen.***

- - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - -

Tutkintaa tekevällä on myös oikeus alustavasti puhutella 1 momentissa tarkoitettua henkilöä.

**30 §. *Turvallisuussuositusten seuranta.***

Onnettomuustutkintakeskus seuraa tutkintaselostuksessa annettujenturvallisuussuositusten toteutumista.

- - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - -

**32 §. *Poikkeuksellisen tapahtuman tutkinnan aloittaminen.***

- - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - -

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

**38 §. *Tutkinnan kulusta tiedottaminen.***

- - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - -

Tutkinnan kulusta on erityisesti tiedotettava vahinkoa kärsineille, surmansa saaneiden läheisille, pelastustoimiin osallistuneille viranomaisille sekä niille, joihin onnettomuuden vaikutukset muuten saattavat ulottua.

- - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - -

**42 §. *Yhteistyö ja virka-apu.***

Tutkintatoimia tehdään 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, Puolustusvoimilta ja Rajavartiolaitokselta virka-apua turvallisuustutkinnassa ja sen turvaamisessa.

- - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - -

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_