BORENIUS

LIIKENNE- JA VIESTINTÄVALIOKUNNALLE

Asia Itsekriminointisuoja hallituksen esityksessä 23/2017 merilain muuttamisesta

Kiitän valiokuntaa kutsusta asiantuntijaksi viime viikolla valiokunnan kokoukseen. Kutsu valiokunnan kuulemiseen saavutti minut vain päivää ennen kuulemista, eikä minulla siten ollut mahdollisuutta antaa kirjallista lausuntoa ennen kuulemista. Kunnioittaen annan kirjallisen asiantuntijalausuntoni valiokunnalle.

1 ITSEKRIMINOINTISUOJA

1. Meriturvallisuutta pyritään hallituksen esityksessä esitetyllä tavalla parantamaan perustuslain vastaisesti viemällä aluksen päälliköltä oikeus perustuslain takaamaan itsekriminointisuojaan. Itsekriminointisuoja on ehdoton oikeus, jota ei voida millään perusteella viedä kansalaisilta. Itsekriminointisuojan ehdottomuudesta on useita Korkeimman oikeuden ja Euroopan ihmisoikeustuomioistuimen tuomioita.

2. Itsekriminointisuoja tarkoittaa yksinkertaistettuna sitä, että ketään ei voida velvoittaa myötävaikuttamaan oman syyllisyytensä selvittämiseen. Esimerkiksi ratkaisussa KKO 2009:80 on nimenomaisesti todettu, että rikosprosessin ulkopuolisessa menettelyssä ei voida velvoittaa antamaan tietoja, jos tietoja saatettaisiin myöhemmin käyttää henkilöä vastaan rikosprosessissa. Tämä korkeimman oikeuden ratkaisu on suoraan verrattavissa nyt lausuttavana olevaan hallituksen esitykseen. Aluksen päällikkö velvoitettaisiin ehdotetun 15 §:n perusteella antamaan tietoja rikosprosessin ulkopuolisessa menettelyssä ja näitä tietoja voidaan 15a §:n estämättä käyttää häntä vastaan. Myös Euroopan ihmisoikeustuomioistuin on antanut asiasta useita ratkaisuja.[1]

3. Hallituksen esityksessä laajennetaan aluksen päällikön velvollisuutta ilmoittaa vaaratilanteista ja "läheltä piti" -tilanteista. Voimassa olevan merilain mukaan aluksen päälliköllä on jo velvollisuus ilmoittaa tapahtuneista onnettomuuksista. Hallituksen esityksessä ehdotettu muutos ai-

[1] Esimerkiksi EIT Saunders v. Yhdistynyt Kuningaskunta 17.12.1996 kohta 74, EIT Heaney ja McGuiness v Irlanti 21.12.2000 kohta 57 ja EIT Bykov v Venäjä 10.3.2009 kohta 93.

BORENIUS ATTORNEYS LTD - BORENIUS ASIANAJOTOIMISTO OY - BORENIUS ADVOKATBYRÅ AB
HELSINKI (Domicile) Eteläesplanadi 2 FI-00130 Helsinki Finland Business ID 0103460-8 Tel. +358 20 71 333 Fax +358 20 713 3499
TAMPERE Kuninkaankatu 26 B FI-33200 Tampere Finland Tel. +358 3 214 9111 Fax +358 3 222 6002
WWW.BORENIUS.COM

heuttaa merkittäviä perustuslaillisia ongelmia kaventaen aluksen päällikön perustuslaillista suojaa entisestään.

2 VERTAILU MUIHIN LIIKENNEMUOTOIHIN

4. Viranomaiset ovat perustelleet merilain muuttamista vertaamalla merenkulkua rataliikenteeseen ja ilmailuun. Näitä liikennemuotoja ei voida vertailla keskenään, koska ne poikkeavat lähtökohdiltaan ja toimintaympäristöltään ja vastuunjaon kannalta täysin toisistaan. Rataliikennettä ja ilmailua ohjataan ulkopuolelta. Onnettomuudet rataliikenteessä ja ilmailussa johtuvatkin yleensä merkittävästä ongelmasta järjestelmässä tai selkeiden ulkopuolelta annettujen ohjeiden noudattamatta jättämisestä.

5. Rataliikenne on täysin ohjattua. Rataliikenne perustuu valoihin ja ohjaukseen, jota kuljettajan on "vain" noudatettava, kuljettaja ei itse tee ratkaisuja siitä, miten väistää vastaantulevaa liikennettä vaan nämä ratkaisut tehdään rataliikenteelle sopivalla tavalla ohjauskeskuksesta. Huomattavaa on myös, että radoilla ei liiku lainkaan siviilejä vaan koko rataliikenne on saman toimijan ohjauksessa.

6. Ilmailussa liikennettä ohjaa lennonjohto, jonne myös siviilit ilmoittavat liikkeistään. Siviilit eivät käytä samoja korkeuksia kuin kaupalliset lennot ja koko lentotoimintaa ohjataan ulkopuolelta.

7. Merenkulussa samaa merialuetta käyttävät esimerkiksi öljytankkerit, matkustaja-alukset, proomut, purjeveneet, melojat ja soutajat. Osalla näistä on huippuluokan laitteet ja viestivälineet ja osa on heikosti ohjailtavia ja ilman mitään viestilaitteita. Mitään ulkoa annettavaa ohjausta ei ole vapaa-ajan veneilijöille ja kauppalaivoille ohjausta on vain joillain väylillä. On myös muistettava, että kaikkia merenkulkijoita velvoittavat samat meriteiden säännöt, mutta vain pieni osa vapaa-ajan merenkulkijoista tuntee ja noudattaa näitä sääntöjä.

8. Merenkulkua voitaisiin ehkä helpoiten verrata maantieliikenteeseen. Kaikille on voimassa samat säännöt. Ammattiautoilijoille, tai muillekaan tienkäyttäjille, ei kuitenkaan ole asetettu velvollisuutta ilmoittaa mahdollisista vaaratilanteista vaikka tieliikenne tilastollisesti on huomattavasti vaarallisempaa kuin merenkulku. Ketään ei velvoiteta ilmoittamaan poliisille jos esimerkiksi melkein ajaa jalankulkijan päälle ja tämä viime hetkellä pysähtyy tai väistää eikä mitään onnettomuutta tapahdu.

9. Yksinkertainen haku oikeustapaustietokannoista osoittaa, että merenkulkua ei voi verrata rataliikenteeseen tai ilmailuun. Tietokannoista löytyy erittäin vähän kahteen viimeksi mainittuun liikennemuotoon liittyviä tapauksia ja ainoat tapaukset ovat juopumukseen tai muuhun vastaavaan selkeään rikkomukseen liittyviä.

#11224147v1

3 MERIOIKEUDET JA TRAFIN ASEMA

10. Merenkulku on historiallisesti katsottu siinä määrin muista liikennemuodoista poikkeavaksi, että merellä tapahtuvat asiat käsitellään nimenomaisissa merioikeuksissa. Muilla liikennemuodoilla ei ole vastaavia erityiskokoonpanoja.

11. Trafilla on merkittävä asema merioikeudessa käsiteltävissä asioissa. Trafi on paikalla kun päällikkö antaa meriselityksen ja Trafi voi myös määrätä päällikön antamaan meriselityksen. Liikenteen turvallisuusviranomaisena Trafi antaa lausuntoja esitutkintaviranomaiselle ja kehottaa sitä suorittamaan esitutkinnan ja usein Trafi myös neuvoo syyttäjiä ja esitutkintaviranomaisia siitä, mistä rikoksesta asiassa mahdollisesti olisi kyse. Trafi osallistuu merioikeuden istuntoihin ja Trafin edustajalla on puheoikeus merioikeuden istunnoissa.

12. Nyt esitetyssä merilain muutoksessa sama viranomainen, Trafi, joka on esitutkinnasta alkaen mukana merenkulullisten tapahtumien tutkinnassa, saisi vielä laajemmin tietoa vaaratilanteista. Todettakoon, että liikenteen vaarantaminen on erittäin tyypillinen merenkulun rikosnimike. Vaarantamisrikos on abstrakti rikos eli se on rangaistava vaikka mitään seurausta ei tulisikaan. Trafi saisi siis suoraan epäillyltä eli aluksen päälliköltä tiedot syyttäjää varten ja mahdolliseen tulevaan oikeudenkäyntiin.

13. Todettakoon vielä selvyyden vuoksi, että kauppa-alusten päälliköt joutuisivat hallituksen esityksessä ehdotetun 15 §:n mukaisesti toimiessaan antamaan tietoja nimenomaan sellaisista tapahtumista, joista päälliköitä erittäin tyypillisesti syytetään.

14. Hallituksen esityksessä todetaan, että meriselitys Ruotsissa annetaan myös "läheltä piti" -tilanteista. Merilain mukaan Trafi saa määrätä antamaan meriselityksen aina kun se katsoo meriselityksen tarpeelliseksi. Todettakoon Ruotsin osalta myös, että siellä "läheltä piti" -raportointi perustuu anonymiteettiin ja tiedon antajan tunnistetiedot katoavat kun raportti on tallennettu järjestelmään.[2]

4 LOPUKSI

15. Hallituksen esityksen tavoite on hyvä. Mikäli turvallisuusviranomainen haluaa lisää tietoa "läheltä piti" -tilanteista, tulee laki kuitenkin säätää siten, että aluksen päällikön perustuslaillinen itsekriminointisuoja taataan.

16. Laki voitaisiin säätää siten, että 15a §:ssä nimenomaisesti todettaisiin, ettei turvallisuusviranomainen saa ryhtyä mihinkään oikeudellisiin toimiin 15 §:ssä säädetyllä perusteella saamiensa tietojen johdosta.

#11224147v1

Helsingissä 17. päivänä toukokuuta 2017

OTM MAIJA MATTILA

[2] http://www.insjo.org/Erfarenhetsbanken/ErfarenhetsbankenRapporteratillerfarenhetsbanken.asp#riktlinjer Kaavakkeen ohjeet tunnistetiedoista: Denna del av rapporten är till för att återkoppla och komplettera uppgifter som läggs in i databasen. **Efter att uppgifterna registrerats i erfarenhetsbanken finns ej någon koppling till uppgiftslämnare.**