ASIANTUNTIJALAUSUNTO

ASIANOSAIS- JA TUNNISTETIEDOT

Asia

Asiantuntijalausunto

Lausunnonantaja

Oikeustieteen tohtori ***Ari-Matti Nuutila*** (Skanör, Ruotsi)

Kanteluasia

Eduskunnan oikeusasiamiehen kanslian kanteluasia Dnro 448/4/11, joka perustuu Raitio- ja metrohenkilökunnan yhdistys JHL ry:n (jatkossa JHL ry) kirjeeseen eduskunnan oikeusasiamiehelle 21.1.2011

Käytössäni olleet asiakirjat

Käytössäni oli tässä kanteluasiassa seuraavat asiakirjat:

1) Raitio- ja metrohenkilökunnan yhdistys JHL ry:n kantelu EOA:lle 21.1.2011 (3 s.);
2) Liikenne- viestintäministeriön lausunto EOA:lle 29.6.2011 (LVM/1125/02/2011) (2 s.);
3) Eduskunnan oikeusasiamiehen kanslian lausuntopyyntö Helsingin kaupungin joukkoliikennelautakunnalle (dnro 448/4/11) 28.9.2011 (1 s.);
4) Helsingin kaupungin liikennelaitos – liikelaitoksen (jatkossa HKL-liikelaitos) lausunto EOA:lle 2.11.2011 (3 s.) ja sen liitteenä oleva liikenne- ja viestintäministeriön lausunto HKL:lle 15.12.2010 (LVM/2483/02/2010) (2 s.)
5) Helsingin seudun liikenne – kuntayhtymän lausunto EOA:lle (dnro 297/00/04/040-2011) 23.11.2011 (1 s.);

6) Raitio- ja metrohenkilökunnan yhdistys JHL ry:n vastine EOA:lle 11.1.2012 (5 s.) ja sen liitteenä oleva "Liite 2. Metroliikennettä koskevat Helsingin kaupungin sisäiset ohjeistukset (1 sivun Saate ja MTO IV:n sivut 5, 6, 9 ja 10);

7) DI Antero Alkun asiantuntijalausunto Raitio- ja metrohenkilökunnan yhdistys JHL ry:lle 4.1.2012 (10 s.) ja sen liitteenä oleva kopio "2.2 Määritelmät" teoksesta Antero Alku: "Raitioliikenteen mahdollisuudet kaupunkirakenteen tiivistämisessä ja eheyttämisessä" (s. 35–37); sekä

8) Eduskunnan oikeusasiamiehen kanslian lausuntopyyntö Helsingin kaupunginhallitukselle (dnro 448/4/11) 21.2.2012 (2 s.).

1. KANTELUN TAUSTALLA OLEVA OIKEUSTAPAUS

JHL ry pyytää kantelussaan eduskunnan oikeusasiamiestä arvioimaan, "onko liikenne- ja viestintäministeriö huolehtinut riittävällä tavalla siitä, että sen hallinnonalan piiriin kuuluvassa metroliikennejärjestelmässä on voimassa sellaiset liikenneturvallisuutta koskevat määräykset, joita voidaan rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen kannalta pitää hyväksyttävinä" (s. 3). Lisäksi pyydetään sen arvioimista, "kohteleeko nykyinen sääntelytilanne yhdenvertaisesti Helsingin metroliikenteen henkilöstöä verrattuna vastaavissa tehtävissä yleisellä rataverkolla työskentelevään henkilöstöön". Kantelija pyytää eduskunnan oikeusasiamieheltä toimenpiteitä säännöksissä ja määräyksissä oleviin puutteellisuuksiin.

Kolmanneksi kantelija pyytää, että eduskunnan oikeusasiamies selvittäisi Helsingin käräjäoikeuden menettelyä rikosasiassa R 09/7365 "hyvien hallinto- ja oikeudenkäyntitapojen näkökulmasta". Varsinaisesti kantelussa ei kuitenkaan syytetä Helsingin käräjäoikeuden tai hovioikeuden tuomareita virkavirheestä. Jätän kolmannen kysymyksen – Helsingin käräjäoikeuden mahdollisen jääviyden käsitellä rikosasiaa, jossa sen käräjätuomarin alaikäinen lapsi oli asianomistaja – käsittelemättä, koska sen tutkiminen ei kuulu eduskunnan oikeusasiamiehen toimivaltaan.

Kantelussa mainittu oikeustapaus lienee kantelun perimmäinen syy. JHL katsoo jäsenensä joutuneen epäoikeudenmukaisesti ja laittomasti tuomituksi, kun metrojunan kuljettamiseen sovellettiin liikenneturvallisuuden vaarantamissäännöstä. Jutussa oli kysymys siitä, että metrojunankuljettaja tuomittiin ensin Helsingin käräjäoikeudessa ja sitten Helsingin hovioikeudessa rangaistukseen liikenneturvallisuuden vaarantamisesta, kun 11-vuotias tyttö oli jumiutunut liikkeelle lähdössä olleen metrojunan oven väliin.

Rikosasiassa on haettu tuomionpurkua korkeimmalta oikeudelta, koska HKL-liikelaitos katsoo JHL ry:n tavoin, että metrojunan kuljettamiseen ei voida soveltaa liikenneturvallisuuden vaarantamissäännöstä. Olen antanut HKL-liikelaitokselle asiassa 7.7.2011 päivätyn 11-sivuisen asiantuntijalausunnon. Tässä kysymyksessä kantelijan ja HKL-liikelaitoksen sekä allekirjoittaneen käsitys on yksiselitteinen. ***Metrojunan kuljettamisella ei voida rikkoa tieliikennelakia tai ajoneuvolakia taikka niiden nojalla annettuja säädöksiä ja määräyksiä, kuten rikoslain 23 luvun 1 § edellyttää. MTO ei ole rikosoikeudellisesti sitova junaturvallisuutta koskeva määräys.*** Vuosina 1982–2003 voimassa ollut kuntalain nojalla annettu järjestyssääntö (metroliikennesääntö), jonka lääninhallitus vahvisti, lakkasi olemasta voimassa, kun uusi järjestyslaki (612/2003) tuli voimaan. Helsingin käräjäoikeus ja hovioikeus ovat tehneet tuomiovirheen ratkaisuissaan.

Huomattakoon samalla, että ***myös metro- ja junaliikenteessä voidaan soveltaa seurausrikostunnusmerkistöjä henkilövahinkoihin johtaneissa metro- tai junaonnettomuuksissa.*** Tuomio kuolemantai vammantuottamuksesta on mahdollinen (ks. jatkossa jakso 5). Tällöin tuomitseminen kuitenkin perustuu siihen, että junankuljettajan on todettu rikkoneen häneltä tapauksen olosuhteissa vaaditta-

vaa huolellisuusvelvoitetta. Suoraan mihinkään junankuljettajan käsikirjan määräyksiin ei vastuu ole perustunut.

Tuomionpurkuasiaa ei tietääkseni ole vielä ratkaistu korkeimmassa oikeudessa.

2. KANTELUN PÄÄASIA

Kantelukirjelmän pääasia koskee metroliikenteen turvallisuuden viranomaisvalvontaa. Mitä tulee metrorataverkon tekniseen ja toiminnalliseen sääntelyyn, en ole asiantuntija. Koska olen konsultoinut eräitä ulkomaisia metroyhtiöitä metroturvallisuusasioissa, totean kuitenkin, että toisin kuin kantelussa annetaan ymmärtää (s. 1), ***metroliikenteen turvallisuudesta ei ulkomaillakaan säädellä samalla tavalla kuin yleisellä rataverkolla tapahtuvaa kaupunkijunaliikennettä.*** Antero Alkun asiantuntijalausunnossa selvitetään saksalaista lainsäädäntötilannetta vain kaupunkijunaliikenteen teknisten ratkaisujen laintasoisen sääntelyn kannalta. Vaikuttaa siltä, että metrorataverkon ja metrojunien teknisessä ja toiminnallisessa sääntelyssä on niin paljon malleja kuin on metrolaitoksiakin. Kantelussa kaivattu lainsäädäntö ja viranomaisvalvonta vaihtelevat maittain suuresti.

Kantelussakaan ei näy ainakaan ensi sijassa olevan kyse siitä, että rautatielain (304/2011) soveltamisala tulisi ulottaa metro- ja raitiovaunuliikenteeseen ja muuhun kevyeen raideliikenteen järjestelmään. Tällä hetkellähän nämä raideliikenteen muodot on suljettu rautatielain sääntelyalan ulkopuolelle (ks. rautatielain (304/2011) 1.3 § 1-kohta). Sen sijaan Helsingin kaupunki ja HSL voivat Helsingin seudun liikenteessä järjestää ja tehostaa kaupungin ja seudun metroliikenteen turvallisuusvalvonnan. HSL on jo nyt toimivaltainen viranomainen, joka päättää alueen liikenteen järjestelyistä. Tällä kannalla on myös liikenne- ja viestintäministeriö sekä Helsingin seudun liikenne – kuntayhtymä tässä asiassa antamissaan lausunnoissa.

Yhdyn HKL-liikelaitoksen lausunnossaan 2.11.2011 esittämään käsitykseen (erit. s. 1-2). Metroliikenteen verkkojen ottaminen rautatielain soveltamisalaan ei toisi minkäänlaista toiminnallista hyötyä metron turvallisuusjärjestelmiin, pikemminkin päinvastoin. Järjestelmä, jossa HKL itse vastaa Helsingin metrojärjestelmän suunnittelusta, toteuttamisesta ja käytön edellyttämistä viranomaishyväksynnöistä, vastaa tuntemiani ulkomaisia metrojärjestelmiä.

> Turvallisuusjärjestelmien kehittämisen suhteen lisään, että olen itse ehdottanut HKL-liikelaitokselle tuomionpurkuasiasta keskustellessamme vuonna 2011, että MTO-ohje uudistettaisiin ja ***metroliikenteen turvallisuusjärjestelmistä laadittaisiin uusi laitoksen sisäinen toimintaohjelma.*** Ohjelma olisi oikeudelliselta luonteeltaan samantapainen kuin yritysten toimintaohjelmat esimerkiksi harmaan talouden ja ympäristövahinkojen torjunnassa sekä työturvallisuuden edistämisessä. Samanlainen sääntelymalli on käytössä muun muassa Tukholman maanalaisen turvallisuussuunnittelussa. Tällä tavoin meneteltäessä saataisiin aikaan todellisia tuloksia turvallisuustyössä ja siihen sitoutettaisiin aidolla tavalla myös JHL, niin kuin tuloksiin tähtäävässä turvallisuustyössä on tehtävä. Tämän toiminnan kehittäminen ei kuitenkaan kuulune eduskunnan oikeusasiamiehen toimivaltaan eduskunnan oikeusasiamiehestä annetun lain 11.2 §:n mukaisella tavalla. Tähän mennessä toimintaohjelmaa ei ole tietääkseni pantu vireille ilmeisesti sen vuoksi, että ensin on haluttu odottaa korkeimman oikeuden ratkaisua tuomion purkuasiassa.

Toisin kuin kantelijan lausunnossa 11.1.2012 s. 3 todetaan, ***lainsäätäjällä on oman käsitykseni mukaan nimenomaan ollut tarkoitus rikoslain 23 lukua säädettäessä jättää raideliikenne lailla säädettyjen liikennesääntöjen ulkopuolelle.*** Ajoluvat, nopeusrajoitukset ja muut liikennesäännöt on jätetty toiminnan harjoittajan sääntelyn varaan. Rangaistusvastuu voi tulla kyseeseen rikoslain 21 luvun yleissäännösten perusteella, mutta vain jos tapauksen olosuhteet osoittavat, että junankuljet-

taja on rikkonut yleistä huolellisuusvelvoitettaan vastaan ja siten aiheuttanut vähäistä vakavamman ruumiinvamman tai kuoleman.

Näiltä osin sekä Saksan että Ruotsin tilanne on osapuilleen samanlainen kuin Suomessa. Esimerkiksi Tukholman maanalaisen metroasemilla voimassa olevat säännöt ovat Tukholman kunnallisessa järjestyssäännössä – jollaisia siis Suomessa ei enää ole voimassa – ja niihin liitetty sakon uhka on säädetty ruotsalaisessa järjestyslaissa (ordningslag 1993:1617). Käsitykseni mukaan kummastakaan maasta ei saada suoraan johtoa siihen, miten metron turvallisuus olisi Suomessa järjestettävä jatkossa.

3. EDUSKUNNAN OIKEUSASIAMIEHEN LAUSUNTOPYYNTÖ 21.2.2012

Oikeusasiamies Petri Jääskeläinen pyytää 21.2.2012 päivätyllä pyynnöllä Helsingin kaupunginhallitukselta lausuntoa asiassa. Kysymykset 1) – 4) koskevat HKL-liikelaitoksen toimitusjohtajan päätösten luonnetta, hänen palvelussuhdettaan, hänen toimivaltuuksiensa perustaa sekä riippumattomuus- ja esteettömyysnäkökohtien huomioon ottamista metrojärjestelmän suunnittelussa, toteuttamisessa ja käytössä. En puutu näihin kysymyksiin tässä.

Sen sijaan lausun muista kysymyksistä 5) – 6). Viides kysymys kuluu: "***Minkälainen oikeudellinen asema ja luonne MTO-ohjeilla on?*** Perustuuko toimivalta ohjeiden antamiseen lakiin tai lain nojalla annettuun toimivaltasäännökseen ja jos kyllä, mihin?"

Kuudennessa kysymyksessä pyydetään kannanottoa kahden MTO IV-ohjeen kohdan suhteesta rikoslakiin. Tarkemmin ottaen oikeusasiamies kysyy, mikä on

- kohdan 7.4.3. (***järjestyksenpitäjän otettava kiinni ilkivaltaiseen hätäjarrun tai ovilukituksen hätäavaukseen syyllistynyt***) suhde rikoslain 17 luvun 13 §:ssä (***ilkivalta***), pakkokeinolain 1 luvun 1 §:n 1 momentissa (***jokamiehen kiinniotto-oikeus*** vankeusuhkaisissa teoissa) ja yksityisistä turvallisuuspalveluista annetun lain 28 §:n 2 momentissa (***vartijan kiinniotto-oikeus*** vankeusuhkaisissa teoissa) säädettyyn; sekä
- kohdan 7.11.1. (***järjestyksenpitäjän ei tule mennä radalle ihmisen jäätyä junan alle*** ennen pelastuslaitoksen antamaa lupaa) suhde rikoslain 21 luvun 15 §:ssä (***pelastustoimen laiminlyönti***) säädettyyn.

4. MTO-OHJEIDEN RIKOSOIKEUDELLINEN ASEMA JA LUONNE (kysymys 5)

Perustuslain (731/1999) 8 §:n mukaan ketään ei saa pitää syyllisenä rikokseen eikä tuomita rangaistukseen sellaisen teon perusteella, jota ei tekohetkellä ole laissa säädetty rangaistavaksi. Euroopan ihmisoikeussopimuksen 7 artikla on asiallisesti samansisältöinen. Säännöstä terävöitettiin vielä rikoslain uuden yleisen osan säätämisen yhteydessä. Rikoslain 3 luvun 1 §:n (515/2003) mukaan rikokseen syylliseksi saa katsoa vain sellaisen teon perusteella, joka tekohetkellä on laissa nimenomaan säädetty rangaistavaksi. Lakivaliokunta oli esittänyt nimenomaisuuden vaatimusta jo perusoikeusuudistuksen yhteydessä, mutta perustuslakivaliokunta ei pitänyt lisäystä tarpeellisena.

Perustuslain säännöksen perustelut löytyvät sitä edeltäneen perusoikeusuudistuksen ja siihen kuuluneen hallitusmuodon 6 a §:n (969/1995) lainvalmisteluasiakirjoista. Lakivaliokunta (LaVL 5/1994 vp) katsoi, että ns. blankokriminalisoinnit olivat avoimuudessaan ongelmallisia laillisuusperiaatteen kannalta. Sen mielestä vähimmäisvaatimuksena on pidettävä, "että blankosäännösten edellyttämä valtuutusketju on täsmällinen, että ne aineelliset säännökset, jotka muodostavat rangaistavuuden edel-

lytykset, on kirjoitettu rikossäännöksiltä vaaditulla tarkkuudella ja että nämä säännökset käsittävästä normistosta käy ilmi myös niiden rikkomisen rangaistavuus". Myös itse kriminalisoinnin sisältävässä säännöksessä pitää olla jonkinlainen asiallinen luonnehdinta kriminalisoitavaksi tarkoitetusta teosta. Perustuslakivaliokunta (PeVM 25/1994 vp) yhtyi mietinnössään lakivaliokunnan lausuntoon ja edellytti, että lakia alemman tason säädöksiin sisältyvät kriminalisointisäännökset on muutettava välittömästi uudistuksen jälkeen.

Järjestyslain (612/2003) säätäminen toteutti perustuslakivaliokunnan vaatimusta. Turvallisuuden edistämisestä yleisillä paikoilla säädettiin erillinen laki, johon koottiin muusta lainsäädännöstä ja aikaisemmista kuntien järjestyssäännöistä asiaa koskevia säännöksiä. Kuntalain (365/1995) 7 §, jonka nojalla kunnat olivat voineet antaa järjestyssääntömääräyksiä yleisen järjestyksen ja turvallisuuden edistämiseksi, kumottiin. Liikennepaikoista ainoastaan kunnalliset satamajärjestykset jäivät voimaan, koska ne oli annettu kunnallisista satamajärjestyksistä ja liikennemaksusta annetun lain (955/1976) nojalla (ks. HaVM 28/2002 vp).

Metroliikennesääntö on ennen järjestyslain voimaantuloa 1.10.2003 perustunut Helsingin kaupungin liikennelaitoksen johtosääntöön. Metroliikennesääntö on tuolloin rinnastettu kunnallisiin järjestyssääntöihin, jonka lääninhallitus vahvisti järjestyssääntöjen tapaan. Metroliikennesäännössä säädettiin metroliikenteen hoitamisesta, ajolupien myöntämisestä, kaluston katsastuksesta ja matkustajan velvollisuuksista. Tuolloin metroliikennesäännön rikkominen oli sanktioitu sakkorangaistuksella.

Järjestyslain (612/2003) voimaantulon ja kuntalain 7 §:n kumoamisen myötä 1.10.2003 kunnilta poistui mahdollisuus antaa kunnallisia järjestyssääntöjä ja metroliikennesääntö menetti aikaisemman rikosoikeudellisen velvoittavuutensa. HKL:ssä on ylläpidetty jatkuvasti voimassa olevaa metroliikennesääntöä, joka on kuitenkin luonteeltaan nykyisin ainoastaan HKL:n operatiivista toimintaa säätelevä sisäinen koulutusohjeen tyyppinen ohje. Viimeksi tämä ohje on koottu ja päivitetty HKL-Metroliikenteessä 5.2.2008.

Hyväksymismenettelyn osalta HKL:ssä on noudatettu menettelyä, että metroliikennesäännön hyväksyy HKL:n johtokunta. Myös tämä sääntö on luonteeltaan HKL:n sisäistä ohjeistusta, joka ilmenee myös asiakirjoista, kun johtokunta esimerkiksi viimeksi hyväksyi päivitetyn metroliikennesäännön niin, että se tuli voimaan 1.6.2010. Samalla tavoin metroliikennesäännön luonnetta on linjannut myös Helsingin kaupungin keskushallinto. Kaupungin kotisivuilla ei nykyisin ole viittausta Metroliikennesääntöön, se puuttuu kokonaan kunnallisten sääntöjen luettelosta.

Samaa kantaa vastaa yksiselitteisesti ***Eduskunnan apulaisoikeusasiamiehen 14.6.2005 antama ratkaisu DNro 405/4/03***, joka koski joukkotiedotusvälineiltä edellytettyjä kuvaamislupia rautatie-, metro- ja lentoasemilla. Apulaisoikeusasiamiehen mukaan Helsingin kaupungin 1.10.2004 voimaan tullut metroliikennesääntö ei ollut lainkaan voimassa olevaa oikeutta. Vain järjestyslakia (612/2003) sovelletaan lento-, metro- ja rautatieasemien yleisillä paikoilla samalla tavalla kuin muillakin yleisillä paikoilla. Apulaisoikeusasiamies totesi yksiselitteisesti kertomuksessa vuodelta 2005 (s. 365–266) seuraavaa:

> *"Totean, että kuvausrajoituksia ei voida perustaa asiassa viitattuun metroliikennesäännön 17 §:ään sen sisällön (ks. edellä kohta 3.2.3) puolesta. Olennaisempaa on kuitenkin se, että metroliikennesääntö ei ylipäätään ole sellainen lakiin perustuva normi, jossa voitaisiin asettaa rajoituksia perusoikeuksien, kuten sananvapauden käyttämiselle."*

Valtuutusketju kuntalain 7 §:n ja Helsingin kaupungin metroliikennesäännön välillä on yksiselitteisesti katkennut 1.10.2003, kun kuntalain 7 § kumottiin ja järjestyslaki tuli voimaan. Kuten edellä on selvitetty, HKL:n luottamushenkilöelin, aiemmin lautakunta ja nyt johtokunta on hyväksynyt metroliikennesäännön. Sen sijaan Metrojunankuljettajan toimintaohjeen (MTO III) osalta ei ole edes noudatettu muodollista hyväksyntämenettelyä, vaan nämä käytännön toimintoja säätelevät koulutusoh-

jeen tyyppiset ohjeet on vain koottu tai päivitetty HKL-Metroliikenteessä asianomaisten vastuuhenkilöiden toimesta käytettäväksi käytännön liikenteen hoidossa.

Mikäli metroliikennettä säätelemään halutaan, rautatieliikenteestä poiketen, lakiin perustuvat lainvoimaiset "metroliikennesäännöt", tulee niistä luonnollisesti säätää lailla sekä liikenne- ja viestintäministeriön antamalla asetuksella. Tällaista lainsäädäntöhanketta ei ole vireillä; merkitsisihän se samalla esimerkiksi sitä, että raideliikenteen liikennemerkein osoitettujen nopeusrajoitusten ylittämisestä voitaisiin alkaa tuomita sakkorangaistuksia liikenneturvallisuuden vaarantamisena. Ajatus on absurdi ja kansainvälisesti tuntematon.

5. MUUN RAIDELIIKENTEEN OHJEIDEN RIKOSOIKEUDELLINEN ASEMA

Vertailun vuoksi todettakoon muusta raideliikenteestä seuraava. ***Raitiotieliikennettä*** koskevat liikennesäännöt ovat tieliikennelaissa (267/1981) (ks. 47 §). Tämä on luonnollista, koska raitiovaunut liikkuvat muun tieliikenteen seassa. Huolimattomudellaan liikennevahingon aiheuttaneen raitiovaunun kuljettajan tuomitsemisessa liikenneturvallisuuden vaarantamisesta ei ole ongelmia.

Rautatieliikeliikenteessä junaturvallisuudesta säädetään Junaturvallisuussäännössä. Ratahallintokeskus on antanut Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun lain (561/2002) 3 § 3 mom.:n (200/2003) nojalla ***Junaturvallisuussäännön*** (Jt) ja junaturvallisuutta koskevat yleiset määräykset sekä sen osana Junaturvallisuussääntöön liittyvät tekniset määräykset ja ohjeet (Jtt). Näihin ei sisälly rautatieliikenteen rangaistusuhkaisia "junaliikennesääntöjä".

Rautateillä veturinkuljettajaa sitovat "junaliikennesäännöt" ovat ainoastaan ***työnantajan junankuljettajalle antamissa "Veturissa työskentelyyn liittyvissä ohjeissa"***. Kyseessä on yksiselitteisesti VR-Yhtymän antamasta sisäisestä ohjeesta, jota ei edes anneta ulkopuoliselle luettavaksi. Ainoa "junaliikennesääntö", joka sisältyy Jt:n määräyksiin, on seuraava:

> *"Jokainen liikenneturvallisuustehtävässä toimiva henkilö vastaa omalta osaltaan junaturvallisuuden toteutumisesta. - - - Rautatieyrityksen tai radanpidon yrityksen palveluksessa olevan henkilön on liikennettä uhkaavan vaaran havaitessaan ryhdyttävä torjumaan uhkaa kaikin käytettävissä olevin keinoin."*

Edellä mainittu Jt:n määräyksiin sisältyvää junaliikennesääntöä ei siis ole laadittu ja hyväksytetty niin, että siihen sisältyisi rangaistusuhkia. Sääntelyn väljyydestä johtuen junaonnettomuuksissa aiheutuneista henkilövahingoista on ani harvoin syytetty junankuljettajaa. Esimerkiksi tasoristeysonnettomuudet katsotaan aina moottoriajoneuvon kuljettajan syyksi ja eläinonnettomuudet tapaturmiksi. Kun rautatieasemalla sattuu onnettomuus, jossa matkustaja jää oven väliin tai putoaa raiteille junan alle, syyllisenä pidetään matkustajaa.

Ainoastaan niin sanotun Jyväskylän vuoden 1998 junaonnettomuuden yhteydessä junankuljettajaa syytettiin liikenneturvallisuuden vaarantamisesta, kymmenestä kuolemantuottamuksesta ja 13 vammantuottamuksesta. Kaikki syytteet hylättiin ali- ja hovioikeudessa (ks. Vaasan hovioikeuden tuomio 23.11.2001 Nro 1425 asiassa Dnro R 00/952). Olennaista on se, että kyseisessä rikosasiassa valtionsyyttäjä ei edes vedonnut Jt:n ohjeisiin puhumattakaan "Veturissa työskentelyyn liittyvistä ohjeista", vaan perusti rangaistusvaatimuksensa suoraan rikoslain säännöksiin. Niitä punnittuaan ali- ja hovioikeus katsoi, että ***liikenneturvallisuuden vaarantamisrikoksesta ei ollut kysymys, koska viittausketju puuttui.*** Seurausrikosten eli ***kuoleman- ja vammantuottamusrikosten osalta hovioikeus katsoi, että syytetty oli toiminut "tilanteen edellyttämällä tavalla*** ottaen huomioon, ettei hänellä ollut käytännön mahdollisuutta jarruttaa junaa". Veturinkuljettaja ei ollut laiminlyönyt velvollisuuksiaan rikoslaissa tarkoitetulla tavalla, eivätkä hänen virheellisiksi osoittautuneet johtopäätöksensä johtuneet huolimattomuudesta.

6. SOVELLETTAVAT TUNNUSMERKISTÖT METROLIIKENTEEN JÄRJESTYSHÄIRIÖTAPAUKSISSA (kysymys 6)

Ennen kuudenteen kysymykseen vastaamista on arvioitava lyhyesti yleisemmin järjestyksenpitoa metroasemilla ja metrojunissa. Osittain kantelijan kritiikki kohdistuu yleisesti ottaen lakitasoisen sääntelyn väitettyyn puuttumiseen metroliikenneturvallisuusasioissa.

Järjestyslakia (612/2003) sovelletaan yleisillä paikoilla. Niitä ovat muun muassa kaikki yleisön käytettävissä olevat rakennukset, joukkoliikenteen kulkuneuvot, liikenneasemat, kauppakeskukset, liikehuoneistot ja ravintolat (1 § 1 b-kohta). Lain häiritsemiskielto ulottuu myös tällaisen alueen ulkopuolelle, jos menettelyn vaikutus ulottuu yleiselle paikalle.

Yleisen järjestyksen häiritseminen ja turvallisuuden vaarantaminen yleisellä paikalla on kielletty (3 §). Tällaista on metelöiminen ja muu vastaava menettely, toistuvat uhkaavat eleet, hyökkäävät liikkeet, suulliset uhkailut ja muu vastaava pelkoa herättävä uhkaava käyttäytyminen, sekä ampuminen, esineiden heittely tai muu vastaava menettely. ***Päihdyttävän aineen nauttiminen*** on kiellettyä yleisellä paikalla taajamassa ja julkisessa liikenteessä olevassa kulkuneuvossa (4.1 §). Mikäli päihdyttävän aineen nauttiminen ei estä tai kohtuuttomasti vaikeuta muiden oikeutta käyttää yleistä paikkaa varsinaiseen tarkoitukseensa, nauttiminen on kuitenkin sallittua (4.2 §). Sama koskee luonnollisesti luvan mukaista anniskeluoikeutta. ***Virtsaaminen ja ulostaminen*** yleisellä paikalla siten, että siitä aiheutuu häiriötä yleiselle järjestykselle tai vaaraa terveydelle, on kielletty (7.2 §). Myös ***seksuaalipalvelujen ostaminen ja maksullinen tarjoaminen*** julkisella paikalla on kielletty (7.1 §). Spraymaalien ja muiden toisen omaisuuden ***töhrimiseen soveltuvien aineiden hallussapito*** yleisellä paikalla ilman hyväksyttävää syytä on kielletty (13 §).

Järjestystä ja turvallisuutta ylläpidetään joukkoliikenteessä lisäksi järjestyksen pitämisestä joukkoliikenteessä annetulla lailla (474/1977). Sen 2 §:n mukaan matkustaja ei saa meluamalla tai muutoin käyttäytymisellään häiritä muita matkustajia eikä kuljettajaa. Hänen on noudatettava sellaisia kuljettajan antamia määräyksiä, jotka ovat tarpeen järjestyksen tai turvallisuuden säilyttämiseksi. Rangaistus ***yleisen järjestyksen häiritsemisestä ja turvallisuuden vaarantamisesta joukkoliikenteen kulkuneuvossa*** säädetään järjestyslaissa (612/2003).

Tällainen järjestyksen häiritseminen ja vaarantaminen sekä häiriön aiheuttaminen on ***järjestysrikkomus***, josta nykylain mukaan on tuomittava sakkoon, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta (16 §, 612/2003). Rikoslain 2a:9:n (475/2008) ja rikesakkorikkomuksista annetun asetuksen (610/1999) 13c §:n (809/2003) mukaan järjestysrikkomuksesta voidaan määrätä – ja käytännössä aina määrätään – 20–50 euron rikesakko. Järjestysrikkomuksesta tuomittua sakkoa ei saa muuntaa vankeusrangaistukseksi.

> Sääntelynä on muutettu uudella rikesakkolailla (756/2010) Sen 14 §:n mukaan järjestysrikkomuksesta tuomitaan aina 20–50 euron rikesakko, ellei muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta. Uusi laki tulee voimaan myöhemmin lailla säädettävänä ajankohtana (774/2010). Asiallisesti rikesakkosääntelyä nostetaan siis lain tasolle ja siitä tulee ainoa järjestysrikkomuksen seuraamus, niin kuin se on tosiasiassa ollut tähänkin asti.

Lisäksi järjestyslaissa on säännöksiä vaarallisista esineistä ja aineista. Sääntely koskee esimerkiksi teräaseita, patukoita, tikkoja ja ilma-aseita, jotka soveltuvat viiltämiseen ja pistämiseen, lyömiseen, heittämiseen ja ampumiseen. Niiden hallussapito yleisellä paikalla on kielletty ilman työtehtävästä johtuvaa tai muuta hyväksyttävää syytä (10 §). Ampuma-aseiden hallussapidosta säädetään ampuma-aselaissa (1/1998). Myös vaarallisten esineiden hallussapito on kielletty (9 §). ***Vaarallisen esineen hallussapidosta*** rangaistaan rikoslain mukaan RL 41:5, 531/2007) sakolla tai enintään kuuden kuukauden vankeudella. Myös ***toisen vahingoittamiseen soveltuvan esineen tai aineen hallussapidosta***

rangaistaan rikoslain mukaan (RL 41:6, 531/2007). Rangaistusasteikko on sakkoa tai vankeutta enintään yksi vuosi.

Useat joukkoliikenteessä tapahtuvat järjestyshäiriöt voivat täyttää samanaikaisesti jonkin rikoslain tunnusmerkistön, kuten ***pahoinpitelyn*** (RL 21:5-7), ***varkausrikoksen*** (RL 28:1-3), ***vahingonteon*** (RL 35:1-3), ***laittoman uhkauksen*** (RL 25:7), ***perättömän vaarailmoituksen*** (RL 34:10) tai ***ilkivallan*** (RL 17:13) tunnusmerkistön. Näiden rangaistusasteikot vaihtelevat. Suurimmassa osassa asteikkoon sisältyy vankeutta, mutta lievästä pahoinpitelystä, näpistyksestä, lievästä vahingonteosta ja ilkivallasta rangaistaan sakolla.

Usein sovellettavaksi voi myös tulla säännös, joka suojelee järjestystä ylläpitävää henkilöä. Rikoslain 17 luvun 6 § säätää ***järjestystä ylläpitävän henkilön vastustamisesta*** rangaistukseksi sakkoa tai vankeutta enintään kuusi kuukautta. Rikokseen syyllistyy se, joka estää tai yrittää estää väkivallalla tai sellaisen uhalla järjestystä ylläpitävää henkilöä suorittamasta tehtäväänsä tai muuten vaikeuttaa sanotun tehtävän suorittamista. Lainkohdan tarkoittamia järjestystä ylläpitäviä henkilöitä ovat muun muassa järjestyksenvalvojat, vartijat, joukkoliikenteen kuljettajat tai heitä avustavat henkilöt sekä matkalippujen tarkastajat.

Seuraavassa jaksossa arvioidaan järjestyksenvalvojan toimivaltuuksia järjestyshäiriön selvittämisessä. Jo tässä yhteydessä on todettava, että ongelmallinen säännös toimivaltuuksien kannalta on erityisesti ***ilkivaltasäännös***, jonka rangaistusasteikkoon sisältyy vain sakkoa. Sellaisenaan säännös ei oikeuta jokamiehen kiinniotto-oikeuden käyttöön eikä järjestyksenvalvojan tai vartijan kiinniottovaltuuksille. Ongelma havaittiin säädöstä annettaessa. Hallituksen esityksen 6/1997 vp. yksityiskohtaisissa perusteluissa rikoslain 17 luvun 13 §:ksi todetaan muun muassa seuraavaa:

> *"4 kohta. Ehdotetun pykälän 4 kohdassa on mainittu rangaistavana se, että joku käyttämällä joukkoliikenteen kulkuneuvon, hissin tai muun laitteen hätäjarrua tai hälytintä aiheuttaa ilkivaltaisesti väärän hälytyksen. Kulkuvälineen, esimerkiksi junan, tai laitteen pysäyttäminen, vaikka vaara ei uhkaakaan, on jossakin määrin rinnastettavissa 34 luvun 10 §:ssä olevaan perätöntä vaarailmoitusta koskevaan säännökseen. Mainittu säännös koskee kuitenkin sellaisia tilanteita, joissa esimerkiksi poliisi, palokunta tai merivartiolaitos hälytetään aiheettomasti ilmoittamalla perättömästi pommista, tulipalosta, merihädästä, suuronnettomuudesta tai muusta hädästä tai vaarasta. - - - Ehdotetussa kohdassa tarkoitetun ilkivallan ja perättömän vaarailmoituksen tunnusmerkit eroavat siis selvästi toisistaan.*
>
> ***Ilkivaltaa ehdotetaan toissijaiseksi säännökseksi. Sitä sovelletaan, jollei teosta ole muualla laissa säädetty rangaistusta. Rikoslaissa on lukuisia rikossäännöksiä, jotka siis syrjäyttäisivät ilkivaltaa koskevan säännöksen."***

Saman hallituksen esityksen yksityiskohtaisissa perusteluissa, jotka koskevat järjestyksen pitämisestä joukkoliikenteessä annetun lain 6 §:n kumoamista, todetaan seuraavasti:

> 6 §. *Pykälä koskee häiriön aiheuttamista joukkoliikenteen kulkuneuvossa. Joka meluamalla tai muutoin käyttäytymisellään aikaansaa häiriötä joukkoliikenteen kulkuneuvossa, on tuomittava sakkoon tai vankeuteen enintään kolmeksi kuukaudeksi. Ehdotettu rikoslain 17 luvun 13 § ilkivallasta koskee myös häiriön aiheuttamista joukkoliikenteen kulkuneuvossa. Järjestyksen pitämisestä joukkoliikenteessä annetun lain nykyinen 6 § on siten tarpeeton, ja se ehdotetaan muutettavaksi viittaukseksi rikoslain ilkivaltaa koskevaan pykälään.* ***Muutos merkitsee vankeusrangaistusuhan poistumista tällaiselta ilkivallalta. Vankeusuhkaa ei ole tarpeen liittää näin vähäiseen lain rikkomiseen. Jos häiriöntekijä ei tottele kuljettajan antamaa kieltoa, vaan syyllistyy väkivaltaiseen käyttäytymiseen kuljettajaa tai häntä avustavaa matkustajaa kohtaan, voidaan soveltaa edellä mainittua rikoslain 17 luvun 6 §:ää, johon sisältyy myös vankeusrangaistuksen käyttömahdollisuus.***

Perusteluista käy selvästi ilmi se, että monissa tapauksissa paikan päällä ***on vaikeaa arvioida, onko tekijä syyllistynyt vain ilkivaltaan*** vai perättömään vaarailmoitukseen ja mahdollisesti vahingontekoon. Lisäksi mikäli hätäjarrun käyttäjä vastustaa järjestyksenvalvojaa tai muutoin vaikeuttaa tämän tehtävän suorittamista, hän syyllistyy joka tapauksessa järjestystä ylläpitävän henkilön vastustamiseen. "Tyylipuhdas" ilkivalta onkin rikollisuustilastoissa harvinainen rikostyyppi.

7. JÄRJESTYKSENVALVOJAN TOIMIVALTA OTTAA KIINNI ILKIVALLAN TEKIJÄ (kysymys 6)

Liikenneasemalle tai joukkoliikenteen kulkuneuvoon voidaan asettaa järjestyksenvalvojista annetussa laissa (533/1999) tarkoitettuja järjestyksenvalvojia poliisilaitoksen luvalla (järjestyslain 22 §). Yksityisistä turvallisuuspalveluista annetun lain (282/2002) tarkoittamat vartijat voivat hoitaa toimeksiantoja järjestyksenvalvojan tehtävien suorittamisesta.

Järjestyksenvalvontatehtäviä suorittavan ***järjestyksenvalvojan*** toimivaltuudet määräytyvät järjestyksenvalvojista annetun lain nojalla. Järjestyksenvalvojista annetun lain lähtökohta on selvä. Järjestyksenvalvojan on varmistettava turvallisuus toimialueellaan (4 §) ja turvattava sivulliset ja ympäristö (5 §). Järjestyksenvalvojilla on muun muassa oikeus tehtävänsä suorittamiseen liittyen ***poistaa henkilö*** toimialueeltaan vartijan poistamisoikeutta laajemmin, sekä ***ottaa tällainen henkilö tarvittaessa kiinni.*** Kyseiset toimivaltuudet ovat usein välttämättömiä järjestyksenpitoon liittyen tehtävien suorittamiseksi. Järjestyksenvalvojan toimivaltuuksia on rajattu ainoastaan siten, etteivät yleiselle paikalle pääsyn estämiseen ja sisääntulotarkastuksiin liittyvät toimivaltuudet ulotu järjestyslain mukaisten toimeksiantojen suorittamiseen. (Ks. järjestyslain 23.2 § ja järjestyksenvalvojista annetun lain 6 ja 7 §)

Sen sijaan järjestyksenvalvoja saa poistaa järjestyslain mukaiselta toimialueeltaan henkilön, joka päihtyneenä häiritsee siellä järjestystä tai muita henkilöitä tai uhkaavasti esiintyen, meluamalla tai väkivaltaisuudella häiritsee järjestystä tai vaarantaa turvallisuutta siellä. ***Jos paikalta poistaminen on ilmeisesti riittämätön toimenpide eikä häiriötä tai vaaraa voida muutoin poistaa, järjestyksenvalvojalla on oikeus ottaa henkilö kiinni, jos kiinniottaminen on välttämätöntä muille henkilöille tai omaisuudelle aiheutuvan vakavan vaaran torjumiseksi.*** Kiinni otettu on viipymättä luovutettava poliisin haltuun. Muilta osin järjestyksenvalvojan kiinniotto-oikeus vastaa pakkokeinolain 1 luvun 1 §:ssä säädettyä jokamiehen kiinniotto-oikeutta.

Yksityisistä turvallisuuspalveluista annetun lain (282/2002) 28 §:n (616/2002) mukaan puolestaan ***vartijalla*** on oikeus poistaa henkilö vartioimisalueelta, jos poistettava ei noudata vartioimisalueen omistajan tai haltijan taikka tämän edustajan antamaa poistumiskehotusta taikka jos on ilmeistä, ettei poistettavalla ole oikeutta oleskella vartioimisalueella ja vartija on kehottanut häntä poistumaan. Vartijalla on vartioimistehtävää suorittaessaan jokamiehen kiinniotto-oikeus. Kiinni otettu on viipymättä luovutettava poliisille.

Asiaa mutkistaa lisäksi se, että joissakin tilanteissa sovellettavaksi voi tulla myös rikoslain 4 luvun 4 §:ssä säädetty ***hätävarjelu***, mikäli metrojunan hätäjarrun käyttäminen on torjuttavissa ottamalla ilkivaltaan ryhtyvä henkilö kiinni. Jos oikeudeton hyökkäys on torjuttavissa, ovat hätävarjelutekona sallittuja kaikki sellaiset voimakeinot, jotka ovat välttämättömiä ja puolustettavia.

Johtopäätöksenä totean seuraavan. Ylipäätään hätävarjelua sekä järjestyksenvalvojan ja vartijan toimivaltuuksia koskevat säännökset ovat tarpeen, koska usein poliisilta ei ole saatavissa oikeaaikaista viranomaisapua. Järjestyslaissa liikenneasemien järjestyksenvalvonta yksityistettiin siten, että ensisijainen valvontavastuu siellä on poliisin sijasta järjestyksenvalvojilla. Järjestyksenvalvojan ja vartijan toimivaltuudet ovat osin keskenään ristiriitaiset, ja tilannetta mutkistaa lisäksi se, että järjestyslain mukaisissa tehtävissä toimivaltuudet ovat osin toiset kuin muilla toimialueilla. Järjestyksenvalvojan tyyppitilanteina voidaan erottaa seuraavat:

- Jos aiheeton hätäjarrutus tai ovilukituksen hätäavaaminen ***on vielä estettävissä***, ilkivallan tekijän saa ottaa kiinni oikeudenvastaisen teon estämiseksi.
- Jos aiheettomaan hätäjarrutukseen tai ovilukituksen hätäavaamiseen syyllistynyt ***uhkaa muita henkilöitä tai omaisuutta***, hänet saa ottaa kiinni.
- Jos aiheettoman hätäjarrutukseen tai ovilukituksen hätäavaamiseen syyllistynyt ***vastustaa järjestyksenvalvojaa väkivallalla tai sen uhalla***, hänet saa ottaa kiinni.
- Jos sen sijaan kyseessä on ainoastaan jo pakenemassa olevan hätäjarruttajan tai ovilukituksen avaajan ***takaa-ajo ja kiinniottaminen***, sovellettava tunnusmerkistö on pelkkä ilkivalta, jolla perusteella järjestyksenvalvojalla tai vartijalla ei ole kiinniotto-oikeutta.

MTO IV-ohjeen kohtaa 7.4.3. voidaan tulkita siten, että ***järjestyksenvalvojalla on velvollisuus toimeksiantajaa – HKL-liikelaitosta – kohtaan pyrkiä selvittämään ilkivalta ottamalla syyllinen kiinni***. On selvää, että ohje ei voi laajentaa edellä selostettua järjestyksenvalvojan laillista toimivaltaa voimakeinoihin. Jos syyllinen ei pysähdy ja anna henkilötietojaan, on meneteltävä edellä selostettujen tyyppitapausten mukaisella tavalla. Ohje ainoastaan kertoo sen, että järjestyksenvalvojan työtehtäviin kuuluu tämänkaltaisen järjestyshäiriön torjunta ja selvittäminen niillä toimivaltuuksilla, jotka hänelle laissa on turvattu. Kun vielä otetaan huomioon se, että MTO IV – ohjeessa ei ole annettu järjestyksenvalvojalle mitään voimakeinojen käyttövaltuuksia, mikäli ilkivallan tekijä kieltäytyy jäämästä paikalle selvittämään tekoaan, ***en näe ohjeessa suoranaista ristiriitaa lainsäädännön kanssa***.

Tilanne olisi toinen, jos MTO sääntelisi paitsi ilkivallan tekijän kiinni ottamista, myös kiinniottamisen yhteydessä käytettäviä voimakeinoja. Tällöin voitaisiin sanoa, että MTO IV – ohjeella on pyritty antamaan järjestyksenvalvojalle suuremmat toimivaltuudet kiinniottoon kuin mitä laki sallii.

Se on selvää, että ***nykymuodossaan MTO IV – ohjeen kohta 7.4.3. kaipaa selvennystä***, koska se voi antaa aiheen väärään tulkintaan. Ylipäätään olen sitä mieltä, että HKL-liikelaitoksella on täysi syy jatkaa työtään MTO:n uudistamiseksi, mitä tietojeni mukaan ollaan tällä hetkellä muutenkin tekemässä.

8. JÄRJESTYKSENVALVOJAN VELVOLLISUUS AUTTAA JUNAN ALLE JOUTUNUTTA (kysymys 6)

Toinen oikeusasiamiehen yksityiskohtainen kysymys koskee järjestyksenvalvojan oikeutta tai suorastaan velvollisuutta auttaa henkilöä, joka on joutunut junan alle hengenvaaraan tai vakavaan terveyden vaaraan. MTO IV – ohjeen kohta 7.11.1. ***suosittelee, että järjestyksenvalvoja ei menisi radalle pelastamaan uhria ennen kuin pelastuslaitos on tullut paikalle ja antanut siihen luvan.*** Ohjeessa käytetään sanamuotoa "ei tule mennä radalle", ei sen sijaan velvoittavaa kieltoa "ei saa mennä radalle".

On selvää, että rikoslain 21 luvun 15 §:n pelastustoimen laiminlyöntisäännös koskee myös järjestyksenvalvojaa ja vartijaa. Heidän tulee – kuten jokaisen – avustaa hengenvaarassa tai vakavassa terveyden vaarassa olevaa antamalla itse apua tai hankkimalla paikalle apua. Rangaistavuutta rajaa se, että tällainen yleinen kansalaisvelvollisuus ulottuu vain sellaisiin toimenpiteisiin, joita voidaan ***pelastajan mahdollisuudet ja tilanne huomioon ottaen kohtuudella edellyttää***. Olen itse kirjoittanut säännöksen kommentaareissa, että ***ketään ei voi velvoittaa vaarantamaan omaa henkeään ja terveyttään toisen hengen ja terveyden pelastamiseksi***.

Rajaus on tarpeen, koska suomalainen säännös on kansainvälisessä vertailussa poikkeus. Pääsääntöisesti läntisessä Euroopassa ei ole säädetty yleistä kansalaisvelvollisuutta toisen auttamisesta ylipäätään ja kyseeseen tulee ainoastaan erityisessä vastuuasemassa olevan vastuu – esimerkiksi palo- ja pelastuslaitoksen henkilöstön velvollisuus auttaa uhria.

Tässä tapauksessa luen ohjeen kohtaa 7.11.1. yhdessä saman pykälän kohtien 7.11.2. ja 7.11.3. kanssa. Jälkimmäisistä momenteista käy ilmi se, että ensimmäisen momentin suosituksella pyritään ***järkevään tehtävänjakoon*** pelastustehtävissä. Järjestyksenvalvojan tehtävä on hankkia poliisi- ja pelastushenkilöstöä paikalle, järjestää opastus, eristää onnettomuuspaikka, valvoa matkustajia ja yleisöä, sulkea tarvittaessa sisäänpääsytiet, informoitava matkustajia ja pelastustoimen päätyttyä avustettava normaaliliikenteen aloittamisessa.

On tietysti mahdollista, että palo- ja pelastuslaitosta ei saada oikea-aikaisesti paikalle, yleisön turvaaminen ei edellytä järjestyksenvalvojalta toimenpiteitä ja järjestyksenvalvoja voi pelastaa junan alle joutuneen vaarantamatta omaa henkeään ja terveyttään. Näissä tilanteissa epäilemättä häntä koskee pelastustoimen laiminlyöntisäännös – eli hänellä on yleinen kansalaisvelvollisuus auttaa. Pääsääntöisesti tästä ei kuitenkaan ole kysymys, kun otetaan huomioon poliisi- ja pelastushenkilöstön hyvä saatavuus Helsingin metrorataverkostolle, metrojunaradalle menemisen lähtökohtainen hengenvaarallisuus pelastajalle ja järjestyksenvalvojan muut pelastustoimen organisoimiseen liittyvät tehtävät. Kun vielä otetaan huomioon asian työturvallisuusulottuvuus, on päivänselvää, että työnantaja tai toimeksiantaja ei voi velvoittaa ketään vaarantamaan henkeään tai terveyttään työtehtävässään.

Johtopäätöksenä katson, että MTO IV – ohjeen 7.11.1. kohta ***ei ole suoranaisessa ristiriidassa pelastustoimen laiminlyöntisäännöksen kanssa***. Tässäkin tapauksessa on kuitenkin selvää, että ***ohje kaipaa selvennöstä.*** Sanamuodon "ei tule mennä radalle" sijasta voitaisiin käyttää esimerkiksi sanamuotoa "ei ole suositeltavaa mennä radalle".

9. YHTEENVETO

Yhteenvetona katson, että

- *Metroliikennesääntö ja sen nojalla annetut ohjeet ei ole sellainen lakiin perustuva normi, jossa voitaisiin asettaa rajoituksia perusoikeuksien käyttämiselle.*
- *Perustuslaki tai perusoikeusnäkökulma ei estä sitä, että HKL-liikelaitos vastaa jatkossakin Helsingin kaupungin ja Helsingin seudun liikenne – kuntayhtymän kanssa metroliikenteen turvallisuuden suunnittelusta, toteuttamisesta ja metron käytön edellyttämistä viranomaishyväksynnöistä, mikäli se havaitaan tarkoituksenmukaiseksi. Oikeusasiamiehen toimialaan ei kuulu arvioida sitä, olisiko liikenne- ja viestintäministeriön kytkeminen metron turvallisuusjärjestelmien kehittämiseen tarkoituksenmukaista.*
- *Siltä osin kun kantelussa viitataan metroliikenteen henkilöstön erilaiseen asemaan verrattuna raitiotie- ja rautatieliikenteeseen, näitä erilaisia työtehtäviä säädellään relevanteissa suhteissa samanlaisissa tilanteissa samalla tavalla eikä perustuslaissa turvattua yhdenvertaisuusperiaatetta ole rikottu.*
- *Oikeusasiamiehen toimivaltaan ei kuulu tutkia korkeimman oikeuden tutkittavana olevaa tuomionpurkuasiaa. Samaa rikosasiaa koskeva moite Helsingin käräjäoikeuden menettelyvirheestä jää niin ikään oikeusasiamiehen tutkimisvallan ulkopuolelle, koska kantelussa ei esitetä väitettä virkavirheestä.*

- *Nykyisin käytössä oleviin MTO IV – ohjeisiin sisältyy määräyksiä, joiden suhde voimassa olevaan rikosprosessioikeudelliseen lainsäädäntöön on tulkinnanvarainen ja joita voidaan arvostella perusoikeusnäkökulmasta. Erityisesti MTO-ohjetta voidaan tulkita niin, että se sallii järjestyksenvalvojalle laajemman kiinniotto-oikeuden kuin lainsäädäntö. Sen voidaan myös tulkita sallivan pelastustoimen laiminlyömisen tilanteessa, jossa rikoslaki edellyttää järjestyksenvalvojaa auttamaan hengenvaaraan joutunutta.*
- *Näistä syistä eduskunnan oikeusasiamies voi kiinnittää HKL-liikelaitoksen huomiota MTO IV – ohjeen uudistamisen tarpeeseen. Ohjeessa tulee nykyistä selkeämmin ottaa huomioon se, että kansalaisten perusoikeuksien rajoittamisen tulee perustua lainsäädäntöön. Siitä tulee myös selkeämmin käydä ilmi se, että MTO on työnantajan rikosoikeudellisesti sitomaton ohje metrojunankuljettajille ja muille työntekijöille sekä toimeksiantosuhteessa oleville järjestyksenvalvojille.*

Skanör (Ruotsi), 20. päivänä maaliskuuta 2012

Ari–Matti Nuutila
OTT (rikosoikeus), Skanör (Ruotsi)
Sähköposti arimatti.nuutila@gmail.com
Puh. +46 70 87 77 551
Plogvägen 46, 239 31 Skanör, Sverige