

ISMO KOPRA

MYKKÄ TODISTAJA

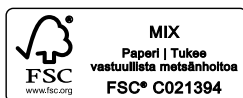
MITÄ VAINAJAT
KERTOVAT
RIKOSTUTKIJALLE

MYKKÄ TODISTAJA

ISMO KOPRA



WERNER SÖDERSTRÖM OSAKEYHTIÖ
HELSINKI



Ensimmäinen painos
© Ismo Kopra ja WSOY 2026
Werner Söderström Osakeyhtiö
Lönnrotinkatu 18 A, 00120 Helsinki
ISBN 978-951-0-52217-2
Painettu EU:ssa

Tuoteturvallisuuteen liittyvät tiedustelut:
tuotevastuu@wsoy.fi

Sisällys

Lukijalle 7

I SEN EI PITÄNYT OLLA MAHDOLLISTA 15

Keskusrikospoliisin uhrintunnistussyksikkö DVI 21

Estonia-onnettomuuden tutkinta 26

Uhrien tunnistaminen ja palautus 34

Muistotilaisuus merellä 47

Visiirin nosto 50

Jälkipuinti 57

II ÄÄNI UHRILLE 71

Joukkosurmat Bosniassa ja Kosovossa 76

Viimeinen ateria 101

Nuorimies kateissa 116

Ruumis metsässä 134

Tuntematon uimari 148

Kiskonnalla rahat 158

Kaksi koulua, kaksi tragediaa 177

III LUONNONVOIMIEN ARMOILLA 209

Lähtö Thaimaahan 215

Kansainvälinen tunnistustyö 224

Suomalaiset uhrit 232

Vuosi poissa kotoa 241

Tsunamin muistaminen 249

LOPPUSANAT 265

Lukijalle

Vuosien aikana olen useasti kuullut joiltakin entisiltä kollegoiltani ja muilta tutuiltani kehotuksen »Sinun pitää kirjoittaa kirja». Samaa on sanonut vaimonikin, joka on parhaiten selvillä operaatioistani niin Suomessa kuin maailmallakin. Olin tavallaan jo päättänyt, että ainakin osa erikoisen urani tapauksista tulee taltioida ja saattaa yleiseen tietouteen. Nyt on helppo sanoa, että onneksi odotin sopivaa hetkeä. Kaikki palaset tuntuvat asettuneen kohdilleen.

Ratkaisevin sysäys tuli loppuvuodesta 2024, kun kotonani kävi Hufvudstadsbladetin toimittaja ja kirjailija Jeanette Björkqvist tekemässä juttua Thaimaan tsunamin uhrien tunnistamisoperaatiosta, josta tuli tuolloin kuluneeksi kaksikymmentä vuotta. Juttelimme myös muista operaatioista, joissa olen ollut mukana. Hän sanoi, että tuosta kaikesta tulee kirjoittaa kirja.

En tyrmännyt sinnikkään toimittajan ajatusta suoralta kädeltä, vaan lupasin kypsytellä kehotusta rauhassa. Jeanette ei asiaa unohtanut vaan tuli alkuvuodesta 2025 uudelleen käymään mukanaan WSOY:n tietokirjojen kustantaja Henriikki Timgren. Siinä kahvikupposten äärellä sitten menin sopimaan, että lupaan aloittaa kirjoittamisen. Samalla tuli pohdittua, mikä olisi sopiva nimi kirjalle. Kerroin, että

joskus luentoja pitäessäni olen käyttänyt tuntemattomista vainajista nimitystä »mykkä todistaja», ja se kirjattiin ylös tulevan kirjan nimeksi. En suinkaan ota itselleni kunniaa tuon nimen keksimisestä, sillä se esiintyy jo Agatha Christien kirjassa vuodelta 1937.

Tämän kirjan tarinoiden yhteydessä mykkä todistaja viittaa kuolleisiin henkilöihin, jotka ovat erityyppisten onnettomuuksien, luonnonkatastrofien tai rikollisten tekojen vuoksi menettäneet henkensä. Nämä vainajat, uhrit, menehtyneet ovat silti vielä henkilöitä, joita kutsun nimityksellä hän tai he. Heillä on edelleen oma ihmisarvonsa, jonka mukaisesti heitä tulee kohdella.

Jokaisella heistä on oma tarinansa kerrottavanaan. He ovat oman tarinansa todistajia, vaikkakin mykkiä. Heidän todistajalausuntonsa painoarvo riippuu pitkälti siitä, osaako heidän tutkijansa, kuulustelijansa, kysyä oikeita kysymyksiä.

Yksi tärkeimmistä mykän todistajan lausunnoista on se, kuka hän on. Kun tutkija löytää tähän vastauksen, alkaa tapahtuman tutkinta edetä ratkaisevasti. Tuntemattoman vainajan kohdalla tutkinnan eteneminen on haastavaa, varsinkin jos kyseessä on henkirikoksen tutkinta.

Henkilöllisyyden selvittyä aukeaa myös uhrin historia, missä hän on aikaansa viettänyt, minkälaista elämää elänyt, keitä ovat hänen lähiomaisensa ja tuttavansa. Onko hän elinaikanaan sairastanut, mikä on hänen sairaskertomuksensa ja mikä tärkeintä, mikä on hänen kuolinsyynsä. Moneen näistä kysymyksistä löytyy vastaus oikeuslääketieteellisestä ruumiinavauksesta, joka on aina poliisin määrittämä toimenpide.

Arvokkaita ruumiinavauksen yhteydessä saatavia tietoja ovat muun muassa hammastiedot, sormenjäljet, verinäyte sekä DNA. Nämä ovat oleellisia tietoja tunnistamisessa sekä mahdollisen rikospaikan tutkinnassa.

Ratkaisevaa on myös saada selville, keneen hän on ollut yhteydessä juuri ennen kuolemaansa. Tai vastaavasti kuka häneen on ollut yhteydessä.

Kirjan kirjoittamisessa on ollut huomattavaa apua siitä, että 43 vuotta kestäneen urani aikana olen toiminut vuosikausia rikos- ja onnettomuuspaikkojen teknisenä tutkijana. Käytännössä tekninen tutkinta tarkoittaa sitä, että tapahtumapaikoilta kerätään kaikki mahdollinen näyttö, mikä selittää tapahtumia. Näyttö on todisteiden keräämistä, tapahtumapaikan piirtämistä, mittaamista ja valokuvaamista eli täydellistä dokumentaatiota.

Virkaurani aloitin Tampereella vuonna 1974, josta reilun kymmenen vuoden jälkeen siirryin Jyväskylään. Keski-Suomesta matka jatkui 1989 Helsinkiin keskusrikospoliisin tekniseen toimistoon ja rikoslaboratorioon. Tuona samana vuonna keskusrikospoliisi perusti uhrintunnistusyksikön, jossa olin mukana sen perustamisesta lähtien.

Varsin pian huomasin, että uhrien tunnistaminen onkin se minun oma roolini, johon halusin syventyä perinpohjaisesti. Syynä roolin omimiseen oli varmasti osaltaan se, että tunnistaminen piti sisällään jo aikaisemman tutuksi tulleen teknisen tutkinnan. Toiseksi syyksi voisin todeta sen, että jo aiemman uran aikana olin huomannut, että vainajien kohtaaminen eikä kuolema sinällään vaikuta omaan toimintakykyyni. Jos toimii uhrintunnistajana, kuolleen ihmisen

näkeminen tai käsittely ei saa vaikuttaa haittaavasti työn tekemiseen.

Ehkä osaltaan mielenkiintoa uhrien tunnistamista kohtaan lisäsi myös se, että tiesin toimenkuvan vievän eri puolille kotimaata kuin myös ympäri maailmaa. Tämähän kävi toteen vuosien aikana moneen kertaan.

Ensimmäinen osa kirjasta pureutuu ihmisen aiheuttamiin onnettomuuksiin Estonian turman kautta. Ihmisen tekemät virheet ovat osa elämää, mutta joskus niiden seuraukset voivat olla kohtalokkaita. Kun kuolema johtuu inhimillisestä erehdyksestä, huolimattomuudesta tai laiminlyönnistä, herää monia vaikeita kysymyksiä. Olisiko tämä voitu estää? Kuka kantaa vastuun? Miksi virhe tapahtui juuri nyt, juuri näille ihmisille?

Toisin kuin väkivallan uhreissa, joissa syyllinen on selkeä, ja toisin kuin luonnonkatastrofeissa, joissa syyllistä ei ole lainkaan, inhimillisen virheen aiheuttamissa kuolemissa syy ja vastuu ovat usein monimutkaisia ja jakautuvat monelle taholle. Suru ja järkytys sekoittuvat usein turhautumiseen ja vihaan varsinkin, jos onnettomuus olisi ollut vältettävissä oikeilla ja huolellisemmilla päätöksillä.

Estonian onnettomuus on yksi Suomen ja koko Pohjois-Euroopan historian traagisimmista esimerkeistä, mitä tulee inhimillisten virheiden seurauksiin. Laivan tekninen vika, puutteet turvallisuudessa ja virhearviot kohtalokkaana yönä johtivat siihen, että satoja ihmisiä menetti henkensä. Tapah-tuma jätti jälkeensä valtavan määrän kysymyksiä, surua ja epävarmuutta sekä omaisille että koko yhteiskunnalle. Inhimillisen virheen aiheuttamat kuolemat muistuttavat

meitä siitä, että vaikka teknologia ja järjestelmät kehittyvät, olemme silti haavoittuvaisia omille erehdyksillemme.

Tällaisissa tapauksissa viranomaisten, tutkijoiden ja poliisin tehtävä on erityisen vaativa. On selvitettävä tarkasti, mitä tapahtui, miksi ja miten. Jokainen yksityiskohta on tärkeä, jotta voidaan ymmärtää, miten virhe syntyi ja miten vastaavat tragediat voidaan ehkäistä tulevaisuudessa. Samalla on kohdattava omaisten suru ja tarve saada vastauksia, ja joskus myös oikeutta.

Toinen osa käsittelee väkivallan uhreja ja kadonneita, joiden kuolemat ovat jääneet minulle tavalla tai toisella mieleen. Väkivallasta johtuvat kuolemantapaukset herättävät aina kysymyksiä syyllisyydestä ja tarkoituksesta, kun taas onnettomuuden seurauksena syntyneet menetykset korostavat elämän arvaamattomuutta. Suru on kaikissa tapauksissa syvä, mutta selitykset ja vastaukset erilaisia.

Kirjan kolmas osa käsittelee luonnon aiheuttamia kuolemia. Olin mukana johtamassa suomalaisten uhrien tunnistamisoperaatiota Thaimaassa tapaninpäivän 2004 tsunamin jälkeen. Luonnonvoimat ovat osa maailmaa, jota emme voi hallita tai ennustaa täydellisesti. Kun ne iskevät, ne vievät mukanaan ihmishenkiä tavalla, joka tuntuu käsitämättömältä ja julmalta. Toisin kuin henkirikoksissa, joissa kuolema on seurausta toisen ihmisen päätöksistä ja teoista, luonnonkatastrofeissa kuolema tulee usein odottamatta ja sattumanvaraisesti.

Kun kuolema johtuu luonnonvoimista, poliisin ja viranomaisten rooli muuttuu. Kyse ei ole rikoksen selvittämisestä vaan uhrien tunnistamisesta, omaisten tukemisesta ja tapah-

tumien dokumentoinnista. Työ on vaativaa ja inhimillistä, sillä jokainen menehtynyt ansaitsee tulla tunnistetuksi ja jokainen läheinen ansaitsee tietää, mitä on tapahtunut. Vaikka syyllistä ei ole, on silti tärkeää selvittää tapahtumien kulku, jotta voidaan ymmärtää, miten katastrofi eteni ja miten vastaavia tilanteita voidaan ehkäistä tulevaisuudessa.

Luonnonkatastrofit muistuttavat meitä myös siitä, että elämä on arvaamatonta ja että jokainen hetki on ainutlaatuinen. Ne pakottavat meidät kohtaamaan surun ja menetyksen ilman selkeää syyllistä ja etsimään lohtua yhteisöllisyydestä ja tuesta.

Tsunami-operaation aikana huomasin usein pohtivani sitä, miten paljon sen tutkinta erosi ajastani Bosniassa ja Kosovossa, joissa vietin noin kaksi vuotta tunnistaen konfliktien uhreja. Henkisellä tasolla noilla kahdella pitkäaikaisella tutkinnalla oli huomattava ero. Balkanilla järkytystä aiheutti se, miten ihminen, usein saman kylän tuttu, voi tehdä julmuuksia naapurilleen. Thaimaassa kyse taas oli luonnonvoimista, joihin kukaan ei ollut syyllinen. Vastakain olivat siis ihmisen julmuus ja luonnonvoimat.

Kirjan tarkoituksena on tuoda esiin paitsi uhrien ihmisarvo ja heidän tarinansa, myös se, miten poliisin ja tutkijoiden työ mahdollistaa näiden tarinoiden esiin tuomisen.

Mykkä todistaja ei ehkä puhu, mutta hänellä on aina jotain kerrottavaa.

Olen valinnut kirjaan tarinoita, jotka ovat parhaiten jääneet mieleeni ja ovat samalla olleet erityisiä. Monta muuta mielenkiintoista tarinaa on jäänyt kertomatta. Ehkä niiden aika on myöhemmin.

Tämä kirja on omistettu kaikille heille, joiden tarina on jäänyt kesken, sekä heille, jotka tekevät työtä sen eteen, että mykkien todistajien tarinat saadaan kuulluksi.

Ismo Kopra

Tuusula, tammikuu 2026

**I Sen ei pitänyt olla
mahdollista**

Tämä osuus kertoo matkustajalaiva Estonian täydellisestä tuhosta, joka vei lähes tuhat ihmistä hyytäviin aaltoihin. Tuhosta, jonka ei pitänyt lainkaan olla mahdollinen. Siitä huolimatta se tapahtui. Kertomukseni Estonian onnettomuudesta perustuu muistikuviiini ja havaintoihini sekä onnettomuuden viralliseen loppuraporttiin, jonka Viron, Ruotsin ja Suomen hallitusten asettama kansainvälinen tutkintakomissio julkaisi.

Syyskuun 27. päivän iltana vuonna 1994 matkustajalaiva MV Estonia lähti Tallinnasta kohti Tukholmaa. Matka oli osa säännöllistä liikennettä Viron ja Ruotsin välillä, joten laivan reitti oli tuttu ja vilkaskin. Muutamaa tuntia myöhemmin alus upposi Itämerellä Utön eteläpuolella. Myrskyaallot repivät irti Estonian keulavisiirin, jolloin vesi pääsi virtaamaan esteettä aluksen autokannella. Alus kallistui niin voimakkaasti ja nopeasti, että vain harva pystyi pelastautumaan laivalta.

”Mayday, Mayday, Estonia, please.”

Mayday on kansainvälinen hätäkutsu, jota yleensä annetaan radiokanavalla vasta todellisen hädän hetkellä. Nyt se kaikui radioaalloilla keskiviikkona 28. syyskuuta 1994 kello

1.24 yöllä. Ken on itse kuullut autenttisenä tuon keskustelun, voi rätisevästä radiokielestä huolimatta aistia sen todellisen tuskan ja hädän, joka kuultaa Estonialta puhuvan henkilön äänestä. Äänitteestä voi tunnistaa myös kutsuun vastanneen Silja Europan perämiehen hämmennyksen. Viesti poikkesi kaikesta totutusta.

Olen kuunnellut tuon nauhoituksen lukemattomia kertoja. Joka kerta siitä välittyy lähes käsinkosketeltava hätä ja epätoivo, kun tiedossa on vääjäämätön kohtalo. Olen urani aikana kuullut muitakin vastaavia viimeisiä viestejä. Eräs tapaus oli Tampereella, kun itserakennettu lentokone putosi ensilennollaan heti nousun jälkeen maahan kiitotien läheisyydessä. Koneen hylkyä etsittäessä meillä oli käytössä lennonjohdon nauhoitus, jolla rakentajapariskunnan vaimo huutaa sydäntäsärkevästi. Huuto jää kesken. Se oli kuolemanhuuto.

Estonian pelastustoimissa oli tavalla tai toisella mukana 41 alusta ja 21 helikopteria. Kylmässä ja myrskyisessä meressä oli parisataa ihmistä joko pelastuslautoilla, pelastusliivien varassa tai ilman niitä. Länsimyrskyn nostattamat tuulet puhalsivat 25–30 metrin sekuntivauhdilla ja nostattivat monta metriä korkeita aaltoja. Myrsky kuljetti vauhdilla noin 70 pelastuslauttaa, lukuisia veden täyttämiä pelastusveneitä, meressä olevia ihmisiä ja lähes paria tuhatta irrallaan olevaa pelastusliiviä. Kaikki tapahtui niin nopeasti ja arvaamattomasti, etteivät silloin käytössä olleet pelastautumismenetelmät riittäneet.

Onnettomuudessa menehtyi 852 ihmistä, vain 137 pelastui. Matkustajista lähes kaksi kolmasosaa oli ruotsalaisia.

Virolaisia oli noin 350. Heidän lisäksi laivalla matkusti latvialaisia ja pieni joukko suomalaisia, joista moni oli työtai liikematkalla. Ruotsin kansalaisten huomattava osuus laivan matkustajista selittyi osaltaan sillä, että mukana oli Tukholman poliisilaitokselta suuri joukko poliisihenkilöstöä viettämässä heidän työyhteisönsä virkistyspäivää risteilyn merkeissä.

Kaiken kaikkiaan miehiä pelastui 111, kun taas naisia vain 26. Merestä pelastuneiden joukossa oli kolme Suomen kansalaista. Onnettomuudessa kuoli kymmenen suomalaista, joista suurin osa oli työikäisiä, 1930–1950-luvuilla syntyneitä. Nuorin pelastettu suomalainen oli vuonna 1963 syntynyt autonkuljettaja Karjaalta. Laivan henkilökunnasta ainoa suomalainen oli Paraisilta kotoisin oleva intendentti, joka oli ehtinyt aloittaa työnsä vain muutamaa päivää ennen onnettomuutta.

Estonia-onnettomuuden tapahtumapaikkana oli Utön etelänpuoleinen kansainvälinen merialue, joka kuuluu Suomen meripelastuksen vastuualueeseen. Utö on osa Paraisten kaupunkia ja Suomen eteläisin asuttu saari. Saari sijaitsee Saaristomeren eteläosassa, noin 90 kilometriä Hangosta länteen. Vakituksia asukkaita on vain reilut 30, kesäisin toki enemmän.

MV Estonia valmistui vuonna 1980 Papenburgissa Länsi-Saksassa. Laivan pituus oli 155 metriä, leveys 24 metriä ja syväys 5,6 metriä. Voimanlähteinä oli neljä 4400 kilowatin moottoria. Matkustajapaikkoja aluksessa oli 2000, henkilöautojen kapasiteetti oli 400 kappaletta ja rekkojen 52 kappaletta. Nykyisen mittapuun mukaan alus oli kuitenkin

varsin pieni ja vaatimaton. Suomessa rakennettu toistaiseksi maailman suurin risteilijä Icon of the Seas on aivan toista luokkaa. Sen pituus on 365 metriä ja laivassa on 19 kerrosta ja peräti seitsemän uima-allasta, kuusi vesiliukumäkeä ja yhdeksän poreallasta. Risteilijän kyytiin mahtuu 5610 matkustajaa ja 2350 työntekijää.

Estonia oli luovutettu uutena suomalaiselle varustamolle ja se sai nimeksi varustamon mukaan Viking Sally. Myöhemmin aluksen nimeksi tuli varustamon vaihtumisen myötä Silja Star, sitten Wasa King, ja lopulta siirryttyään EstLine Marine -varustamolle Viroon tammikuussa 1993 sen nimeksi annettiin MV Estonia.

Se, että tapahtuma-aikaan nykyaikainen autolautta upposi vajaassa tunnissa saatuaan kohtalokkaan kallistuman sisään vapaasti virtaavan veden takia, ei aluksi tahatonut iskostua merenkulkijoiden, pelastusviranomaisten eikä tutkijoiden tajuntaan. Harjoitusten ja niihin liittyvien pelastustoimien ajatusrakennelma oli lähtenyt siitä, että aina on aikaa pelastustoimiin myös itse aluksella. Suunnitelmien mukaisesti ensin pukeudutaan lämpimästi ja varustaudutaan pelastusliiveillä. Sitten siirrytään hallitusti pelastusveneisiin, jotka lasketaan kukin vuorollaan veteen. Mikään näistä ei ollut mahdollista Estonian kohdalla. Tuho ja kaaos oli totaalinen heti alusta lähtien. Mikäli joku ennustajan lahjoilla varustettu olisi päivää aiemmin kertonut tällaisen tuhon olevan mahdollinen, olisi hänen kertomuksensa kumottu asiantuntijoiden voimin.

Keskusrikospoliisin uhrintunnistusyksikkö DVI

Työtovereilleni ja minulle uutinen Estonian onnettomuudesta merkitsi kutsua tehtävään, jonka laajuutta emme aluksi voineet käsittää. Olimme tottuneet kohtaamaan inhimillistä kärsimystä, mutta Estonian tapaus toi sen eteemme mittakaavassa, joka jäisi pysyvästi mieleen. Tapahtumasta tuli yksi Euroopan vakavimmista rauhanajan merionnettomuuksista.

Pelastusviranomaisten ja vapaaehtoisjärjestöjen harjoituksissa oli ennen Estonian onnettomuutta lähdetty liikkeelle karilleajosta ja pahasta kallistumasta, tulipalosta merellä, lauttojen yhteentörmäyksestä ja vastaavista tavallisista ja ymmärrettävistä havereista. Esimerkkinä tällaisesta onnettomuudesta on keväällä 1994 Sally Albatrossin pohjaan tullut repeämä sen ajettua kivelle Savinin matalan luona Porkkalan edustalla. Hieman toisenlaisissa olosuhteissa alus olisi hyvinkin voinut upota tuhoisin seurauksin, mutta tällä kertaa onni oli mukana sikäli, että oli kaunis ja tyyni maaliskuinen keskipäivä, vahva kiintojää ympäröi alusta ja lähettyvillä oli runsaasti muita aluksia valmiina avustamaan. Useat matkustajat saivat kävellä kuivin jaloin laskusiltaa pitkin viereen ajaneeseen alukseen.

Alus saatiin viime hetkillä hinatuksi lähistöllä olevalle karille, joten se ei ehtinyt vajota kokonaan mereen, vain peräosa painui pinnan alle viidenteen kanteen saakka. Pääsin kuvaamaan tuon matalikolle siirron Rajavartiolaitoksen helikopterista, jota käytettiin monessa muussakin tutkinnassa, kun tarvittiin ilmakuvaa tapahtuma-alueesta. Tuohon aikaan ei ollut vielä kuultukaan drooneista, jotka nykyään ovat kor-

vanneet järeämmät helikopterit ilmakuvauksessa. Moni tuolla aluksella mukana ollut matkustaja on jälkeenpäin kertonut viettäneensä Estonia-tragedian jälkeen useita unettomia öitä pohtiessaan uudelleen karilla käyntiä.

Onnettomuustutkinnassa tulee pystyä selvittämään muun muassa tapahtumien kulku, onnettomuuteen johtaneet syyt, seikat ja seuraukset sekä pelastustoimet. Poliisilla on toimialansa säädöspohjaan perustuvat onnettomuuksiin liittyvät tutkintavelvoitteet. Suomessa suur-onnettomuuksissa syytutkinnan suorittaa valtioneuvoston kutakin onnettomuustapahtumaa varten erikseen asettama tutkintalautakunta tavallisesti yhteistyössä poliisin kanssa. Syytutkinnan osalta poliisin rooli on tällöin avustava. Tämän lisäksi poliisitutkinnassa on heti alusta alkaen huomioitava tapahtumaan mahdollisesti liittyvät rikosoikeudelliset seikat, menettelyvirheet ja laiminlyönnit.

Kuolemansyyntutkinta ja oikeuslääketieteelliset ruumiinavaukset sekä uhrien identifiointi muodostavat poliisin suorittamassa tutkinnassa oman tutkinnallisen kokonaisuuden, joka on kiinteässä yhteydessä onnettomuuden taktisen ja teknisen tutkinnan kanssa.

Suuronnettomuuksien alkututkinnassa tapahtumapaikan eristämällä ja teknisellä rikostutkinnalla on keskeinen osa. Tutkinnassa muun muassa merkitään ja taltioidaan onnettomuuskohteen ja -paikan rekisteröintilaitteet sekä selvitetään alustavasti vauriot, pelastuneet ja menehtyneet. Yleisten oppien mukaan pelastuneet kerätään rekisteröintija ensiaputoimenpiteitä varten tietylle alueelle, vahingoittumattomat omalleen, loukkaantuneet omalleen. Samoin

menetellään menehtyneiden osalta, ja varmistustoimenpiteet uhrien tunnistamiseksi alkavat.

Tämän kaltaisella onnettomuuspaikalla ei ollut koskaan toimittu onnettomuustilanteessa, sellaisen harjoituksissa tai aikaisemmissa tutkimuksissa.

Keskusrikospoliisin uhrintunnistusyksikkö perustettiin aluksi väliaikaisena vuonna 1989 ja vakinaistettiin 1991. Perusteena yksikön perustamiselle oli kansainvälisen rikospoliisijärjestön Interpolin vaatimus siitä, että sen jäsenvaltioiden tulee huolehtia uhrintunnistamisesta suuronnettomuuksien ja muiden uhreja vaatineiden tapahtumien yhteydessä oman valtionsa alueella.

Interpolin vaatimusten taustalla oli muun muassa vuonna 1977 Espanjan Teneriffan saarella tapahtunut kahden lentokoneen yhteentörmäys, jossa nousukiidossa ollut lentokone törmäsi samalla kiitotiellä rullanneeseen koneeseen. Onnettomuudessa kuoli peräti 583 matkustajaa, ja se on edelleen lentohistorian pahin onnettomuus.

Toinen vastaavan luokan lentoturma oli 1988 Skotlannin Lockerbien kylän yllä tapahtunut terrori-isku, jossa kuoli 270 ihmistä Pan Amin lentokoneen räjähtäessä ja jäänteiden pudotessa kylään. Uhrien tunnistaminen oli molemmissa tilanteissa äärimmäisen haastavaa, sillä tuolloin ei ollut käytössä luotettavia matkustusluetteloita. Edes uhrien kotimaista ei ollut tietoja.

Näiden tuhoisien ja vaikeasti selvitettävien onnettomuuksien vuoksi Interpolin pääsihteeristö kokoontui miettimään ratkaisuja. Sihteeristön komitea päätti 1986, että se antaa jäsenvaltioilleen suosituksen perustaa kansallinen Disaster Victim

Identification -yksikkö, suomalaisittain uhrintunnistusyksikkö tai lyhyemmin DVI-yksikkö. Yksikön toiminta noudattaa Interpolin käsikirjaa, jossa uhrintunnistustoiminta on kuvattu varsin tarkasti. Kaikki DVI-yksikön perustaneet jäsenvaltiot ovat sitoutuneet noudattamaan tätä Interpolin ohjeistusta.

Pääosa suomalaisen uhrintunnistusyksikön henkilöstöstä edustaa keskusrikospoliisin eri toimistoja ja omaa vankan tutkintataustan. He ovat valmiita toimimaan vaativissa ja raskaissa olosuhteissa. Ydinryhmän toimenkuviin liittyvät myös tapaukset, joissa joudutaan vainajien kanssa tekemiisiin. Keskusrikospoliisin poliisien lisäksi yksikköön kuuluu Helsingin yliopiston oikeuslääketieteen laitokselta oikeuslääkäri, oikeushammaslääkäri ja ruumiinavausavustaja. Yksikön vahvuus on noin 20 henkeä. Yksikkö kutsutaan kokoon tarpeen niin vaatiessa ja muodostetaan aina erikseen vallitsevan tilanteen mukaisesti.

Onnettomuuslaivan lippumaana Viro pyysi kirjallisesti onnettomuutta jälkeisen päivän iltana Suomen viranomaisia suorittamaan menehtyneiden oikeuslääketieteellisen tutkinnan ja uhrien tunnistamisen. Onnettomuudessa eniten kansalaisiaan menettäneet Viro ja Ruotsi eivät olleet tuolloin vielä perustaneet omaa kansallista DVI-yksikköä, mutta Suomessa sellainen jo oli.

Olin ollut DVI-ryhmän jäsen alusta lähtien, kun siirryin Jyväskylän poliisilaitoksen kirjoista Helsinkiin keskusrikospoliisin rikosteknisen laboratorion palvelukseen. Työtehtäviini kuului tekninen rikostutkinta sekä siihen liittyvä laadunvalvonta eli auditointi Suomessa toimivien paikallisten ja alueellisten rikostutkimuskeskusten toiminnan osalta.

UHRI EI PUHU, MUTTA HÄN EI JÄÄ VAILLE ÄÄNTÄ.

Kun tsunami iski Thaimaan rannikolle jouluna 2004, rikoskomisario Ismo Kopra sai tehtäväkseen suomalaisten uhrien tunnistamisen keskellä kaaosta.

Tunnistamistyötä tehtiin Thaimaassa äärimmäisissä oloissa yli vuoden ajan. Sormenjälkien, hammastietojen ja DNA:n avulla lähes kaikki 179 suomalaista saatiin lopulta tunnistettua ja saatettua kotiin. Luonnonkatastrofi ei ollut estettävissä, mutta Kopra on nähnyt myös ihmisten julmuuden tunnistaessaan Balkanin sodan uhreja Kosovossa. Lisäksi Kopra kertoo poliisin tunnistamistyöstä ja rikosselvityksestä koko Suomea järkyttäneissä tapauksissa, kuten Estonian turmassa, koulusurmissa sekä muissa väkivaltaisissa kuolemantapauksissa. *Mykkä todistaja* on vaikuttava kertomus työstä, joka jää usein näkymättömäksi mutta joka merkitsee omaisille epätietoisuuden loppua ja antaa heille mahdollisuuden hyvästeihin.



www.wsoy.fi



9 789510 522172

99.1

ISBN 978-951-0-52217-2