

Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi turvatarkastuksista lentoliikenteessä

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi laki turvatarkastuksista lentoliikenteessä. Lailla kumottaisiin nykyinen toimenpiteistä lentoliikenteen turvaamiseksi eräissä tapauksissa annettu laki. Ehdotetussa laissa säänneltäisiin lentoliikennettä vaarantavien rikollisten tekojen estämiseksi suoritettavien turvatarkastustoimenpiteiden järjestämistä lentoasemalla sekä lentoyhtiön ja rahtihuolitsijan toimitiloissa. Ehdotuksessa on otettu huomioon siviili-ilmailun tiukentuvat kansainväliset turvallisuusvaatimukset sekä toisaalta matkustajien ja rahdinlähettäjiä asema.

Turvatarkastustoimenpiteiden sisältö määriteltäisiin laissa tarkastuksen kohteen mukaan. Nykyisestä laista poiketen tarkastuksia voisivat

suorittaa viranomaisten lisäksi myös muut tehtävään koulutetut, poliisin hyväksymät henkilöt.

Vastuu turvatarkastustoiminnan yleisestä ohjauksesta, kehittämisestä ja valvonnasta kuuluisi Ilmailulaitokselle. Turvatarkastuksen järjestämisestä lentoasemalla vastaisi ensisijaisesti lentoaseman päällikkö. Poliisin toimintavastuu tarkastuksissa painottuisi erityistilanteisiin.

Ehdotus vakinaistaisi turvatarkastustoimenpiteiden suorittamisen. Nykyisin tarkastustoimenpiteiden käyttäminen on ollut määräaikaista.

Laki ehdotetaan tulevaksi voimaan ensi tilassa.

SISÄLLYSLUETTELO

	Sivu		Sivu
ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ .	1	3.2. Organisaatio- ja henkilöstövaikutukset ...	8
YLEISPERUSTELUT	3	4. Asian valmistelu	9
1. Nykytila	3	4.1. Valmisteluvaiheet ja -aineisto	9
1.1. Lainsäädäntö	3	4.2. Lausunnot	9
1.2. Kansainvälinen kehitys ja ulkomaiden lainsäädäntö	3	5. Muita esitykseen vaikuttavia seikkoja	9
1.3. Nykytilan arviointi	4	YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT	9
2. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset ...	6	1. Lakiehdotuksen perustelut	9
2.1. Tavoitteet ja keinot niiden saavuttamiseksi	6	2. Voimaantulo	14
2.2. Keskeiset ehdotukset	7	3. Sääntämisjärjestys	14
3. Esityksen vaikutukset	8	LAKIEHDOTUS	15
3.1. Taloudelliset vaikutukset	8		

YLEISPERUSTELUT

1. Nykytila

1.1. Lainsäädäntö

Lentoliikenteen turvatarkastuksien järjestämistä koskevat voimassa olevat säännökset sisältyvät toimenpiteistä lentoliikenteen turvaamiseksi eräissä tapauksissa annettuun lakiin (842/71) sekä Ilmailulaitoksen palveluksessa olevan henkilön käyttämisestä lentoliikenteen turvaamistoimenpiteiden suorittamiseen annettuun asetukseen (1004/91).

Voimassa olevan lain soveltamisalan mukaan turvaamistoimenpiteitä voidaan lentoasemalla suorittaa lentoliikennettä vaarantavien rikollisten tekojen ehkäisemiseksi. Tässä tarkoituksessa voidaan suorittaa muun muassa matkustajien, matkatavaroiden ja rahdin vartiointi, tarkastus- ja muita näihin rinnastettavia toimenpiteitä. Lain 2 §:n mukaan voidaan matkustajan laillisesti mukanaan pitämät lentoliikenteen turvallisuudelle vaaralliset esineet ja aineet määrätä luovutettavaksi ilma-aluksessa erikseen säilytettäväksi.

Lain 3 §:n mukaan tarkastettava henkilö on velvollinen alistumaan henkilöntarkastukseen ja henkilönkatsastukseen. Lisäksi pykälässä säädetään niistä edellytyksistä, joiden mukaan henkilö voidaan poistaa lentoasemalta tai häneltä voidaan evätä pääsy ilma-alukseen. Lain 4 § edellyttää tarkastuksia sekä henkilöntarkastuksia ja henkilönkatsastuksia suoritettaessa noudatettavaksi soveltuvien osin pakkokeinolakia (450/87). Lain 5 § edellyttää turvaamistoimenpiteiden suorittamista vähimmän haitan periaatteen mukaisesti.

Lain 6 §:n mukaan määräyksen turvaamistoimenpiteiden käyttämisestä antaa Ilmailulaitos enintään kuudeksi kuukaudeksi kerrallaan. Toimenpiteiden suorittamisesta yksittäistapauksessa antaa määräyksen lentoaseman päällikkö. Poliisi on velvollinen lentoaseman päällikön pyynnöstä suorittamaan turvaamistoimenpiteitä. Asetuksella voidaan säätää muiden valtion palveluksessa olevien henkilöiden käyttämisestä näihin tehtäviin.

Lain 7 § sisältää viittauksen ilma-aluksen päällikön ilmailulain (595/64) mukaisiin velvollisuuksiin ja oikeuksiin.

1.2. Kansainvälinen kehitys ja ulkomaiden lainsäädäntö

Kansainväliseen lentoliikenteeseen kohdistuvat rikolliset teot yleistyivät huomattavasti 1960-luvulla. Useimmissa tapauksissa oli kyseessä lentokoneen laiton haltuunotto eli kaappaus. Nykyisin lentoliikenteeseen kohdistuvat rikolliset teot ovat yhä useammin ilma-aluksen tuhoamisia räjäyttämällä tai muulla sabotaasitoiminnalla. Tämän kehityksen myötä rikoksentekotavat ovat tulleet erityistä teknistä taitoa ja koulutusta edellyttäväksi. Viimeisin erityisen suurta huomiota herättänyt ilmaliikenesabotaasi kohdistui 21 päivänä joulukuuta 1988 Skotlannin yläpuolella lentäneeseen amerikkalaisen lentoyhtiön matkustajakoneeseen. Kyseisen terroriteon seurauksena kuoli 270 ihmistä.

Suomi on liittynyt siviili-ilmailun kansainväliseen yleissopimukseen (SopS 11/49) vuonna 1949. Mainitulla sopimuksella on perustettu Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö (ICAO), jonka tehtävänä on muun muassa edistää lentoturvallisuutta kansainvälisessä ilmailussa. ICAO:n työn tuloksena on valmistunut Suomea sitova yleissopimuksen liite 17 (Annex 17), jossa määritellään kansainväliset turvanormit ja suositeltavat turvamenetelmät kansainvälisen siviili-ilmailun suojaamiseksi laittomia tekoja vastaan. Annex 17:n perusteella ICAO on lisäksi laatinut turva-asoiden käsikirjan siviili-ilmailun suojaamiseksi laittomia tekoja vastaan.

Valtiot ovat myös muilla kansainvälisillä sopimuksilla pyrkineet suojaamaan siviili-ilmailua laittomilta teoilta. Merkittävimmät Suomea sitovat kansainväliset monenkeskiset sopimukset ovat yleissopimus rikoksista ja eräistä muista teoista ilma-aluksissa (SopS 22 ja 38/71), yleissopimus ilma-alusten laittoman haltuunoton ehkäisemisestä (SopS 62 ja 63/71) ja siviili-ilmailun turvallisuuteen kohdistuvien laittomien tekojen ehkäisemistä koskeva yleissopimus (SopS 56/73).

Suomi on lisäksi solminut eräiden valtioiden kanssa kahdenkeskisiä lentoliikennesopimuksia, joissa on erityisiä ehtoja valtioiden välisestä yhteistyöstä siviili-ilmailun turvallisuuteen kohdistuvien laittomien tekojen tai niiden uhkien torjumisesta ja ehkäisemisestä. Mainitunlaiset artikkelit sisältyvät Suomen lentoliikennesopi-

muksiin Iso-Britanian (SopS 35/65), Japanin (SopS 45/81), Kanadan (SopS 60/77) ja Yhdysvaltojen (SopS 12/49) kanssa.

Turvatarkastukset ovat kansainvälisten sopimusjärjestelyjen kautta tulleet edellytykseksi nykyaikaisen kansainvälisen lentoliikenteen harjoittamiselle. Euroopan integraatiokehityksen ja lentoliikenteen vapautumisen vaikutukset ansiolentotoimintaan edellyttävät osaltaan kansainvälistä tasoa olevaa turvatarkastusjärjestelmää myös kotimaan liikenteessä.

Turvatarkastusmenetelmät ja -keinot ovat kansainvälisesti vertailtuna hyvin samanlaisia. Sen sijaan turvatarkastusten toteuttamisvastuun osalta eri maissa on omaksuttu toisistaan poikkeavia ratkaisumalleja.

Pohjoismaissa turvatarkastusratkaisut ovat olleet hyvin samankaltaisia. Aikaisemmin vastuun ja tehtävät ovat jakaneet poliisiviranomaiset ja ilmailuviranomaiset. Viime vuosina vastuuta ja tehtäviä on siirretty yhä enemmän poliisiviranomaisilta ilmailuviranomaisille.

Tanskassa on 1 päivänä tammikuuta 1993 tullut voimaan ilmailulain muutos, jonka mukaan liikenneministeriöllä on päävastuu turvatarkastusmääräysten antamisesta. Ilmailuviranomaiselle on määrätty valvontavelvollisuus, ja käytännön turvatarkastuksen saa suorittaa ilmailuviranomaisen hyväksymän koulutuksen saanut henkilö, jonka taustan poliisi tarkistaa.

Ruotsissa turvatarkastusta sääntelee vuonna 1970 voimaan tullut laki erityisestä tarkastuksesta lentoasemalla. Määräyksen erityisestä tarkastuksesta antaa kolmeksi kuukaudeksi kerrallaan poliisiviranomainen neuvoteltuaan asiasta ilmailuviranomaisen eli Ruotsin ilmailulaitoksen kanssa. Turvatarkastuksen saa suorittaa poliisimies tai poliisiviranomaisen erikseen hyväksymä muu henkilö. Nykykäytännön mukaisesti Ruotsissa ilmailuviranomainen kuitenkin vastaa lentoasemien turvatarkastuksesta ja käytännössä turvatarkastuksen hoitavat koulutuksen saaneet vartiointiliikkeen palveluksessa olevat henkilöt.

Norjassa ei ole erityisiä laintasoisia säännöksiä siitä, kenen vastuulla turvatarkastustoiminta on. Käytännön vastuu on ilmailuviranomaisella, joka antaa vuosittaisen määräyksen turvatarkastusten suorittamisesta. Norjan ilmailuviranomaisella, joka ylläpitää myös lentoasemia, on sopimus turvatarkastusten hoitamisesta vartiointiliikkeen kanssa. Ilmailuviranomaisella on katsottu olevan valvontavastuu

vartiointiliikkeen harjoittamasta turvatarkastustoiminnasta.

Saksassa, Ranskassa ja Italiassa turvatarkastuksen hoitavat poliisiviranomaiset. Yhdysvalloissa turvatarkastus on lentoyhtiöiden vastuulla. Lentoyhtiöitä ja niiden turvatarkastustoimintaa valvoo liittovaltion ilmailuviranomainen (Federal Aviation Administration, FAA).

Turvatarkastuksista aiheutuvien kustannusten kattamiseksi peritään esimerkiksi Saksassa ja Ruotsissa lentomatkustajilta matkalipun yhteydessä erityinen turvatarkastusmaksu.

1.3. Nykytilan arviointi

Voimassa olevan lain säätämisen jälkeen on ilmailun merkitys liikennepalvelujen tuottajana kasvanut edelleen. Liikenteen voimakkaan kasvun rinnalla ovat erityisesti korostuneet yhä tiukentuvat kansainväliset vaatimukset lentoliikenteen ennakollisista turvatoimenpiteistä. Kansainväliset sopimukset edellyttävät jo nykyisin kaikkien kansainvälisen lentoliikenteen matkustajien turvatarkastusta. Kansainvälisessä liikenteessä siirrytään lähitulevaisuudessa myös matkatavaroiden osalta 100 %:n turvatarkastustasoon. Huhtikuun 1 päivästä 1993 on tarkastettu kaikki tunteuttomalta lähtäjältä tuleva rahti. Myös kotimaan liikenteen matkustajien ja matkatavaroiden turvatarkastuksia tullaan lisäämään.

Kansainvälisessä liikenteessä turvatarkastus alkaa käytännössä matkustajan tullessa lähtevän liikenteen passintarkastukseen, jossa hänen matkalippunsa oikeellisuus tarkastetaan. Tämän jälkeen matkustaja menee sisään varsinaiseen turvatarkastustilaan, jossa hän asettaa käsimatkatavaransa läpivalaisulaitteen hihnalle ja menee itse metallinilmaisintoportin läpi. Mikäli käsimatkatavara läpivalaisinlaitteen monitorista katsottuna näyttää tarkastajasta epäselvältä, turvatarkastaja ottaa tavarat ja pyytää matkustajan mukaansa erilliseen tilaan, jossa käsimatkatavaran sisältö tarkastetaan omistajan suostumuksella. Metallinilmaisintoportin hälyttäessä matkustajan mennessä siitä lävitse häntä pyydetään poistamaan taskuistaan ja muuten hallustaan mahdolliset metalliesineet. Jos portti hälyttää tämänkin jälkeen, turvatarkastaja pyytää matkustajan erilliseen tilaan, jossa hänet tarkastetaan käyttäen käsimetallinetsintä. Tarkastusten jälkeen matkustaja

poistuu turvatarkastustilasta. Kotimaan liikenteessä menettely on pääosin samanlainen.

Voimassa olevan lain soveltamisalassa on varsin kattavasti otettu huomioon lentoasemalla tapahtuvaan toimintaan kohdistuvat turvaamistarpeet. Voimassa olevan lain ongelmat eivät olekaan koskeneet soveltamisalaa, vaan lähinnä tarkastettavan asemaa sekä sitä, kuka suorittaa turvatarkastukset.

Turvatarkastustoimien tarkoituksena on estää etukäteen lentoliikennettä vaarantavat rikolliset teot. Tarkastustoimien teho perustuu muun muassa siihen, että rikollista tekoa valmistelevan tai yrittävän kiinnijäämisriski tarkastuksessa on mahdollisimman suuri. Tämän vuoksi tarkastukset kohdistetaan joko kaikkiin tai ainakin riittävän suureen osaan niistä henkilöistä, joilla on periaatteessa mahdollisuus toteuttaa tällainen teko. Tarkastustoimien perusteena on siten pelkkä abstrakti vaara rikoksen tapahtumisesta, vaikka ketään tarkastettavista ei voitaisikaan epäillä mistään rikoksesta, rikoksen yrityksestä tai edes rikoksen valmistelusta.

Turvatarkastustoimilla joudutaan puuttumaan hallitusmuodossa turvattuun kansalaisen henkilökohtaiseen koskemattomuuteen ja eräissä tapauksissa ehkä myös kirjesalaisuuteen. Toimenpiteet ovat lisäksi sellaisia, ettei viranomaisilla olisi oikeutta ryhtyä niihin ilman valtiopäiväjärjestyksen 67 §:n mukaisessa lainsäätämisyjärjestyksessä annettuja erityisvaltuuksia. Viranomaisille erityisvaltuuksia antavien lakien valmistelussa ja eduskuntakäsittelyssä on viime aikoina kiinnitetty erityistä huomiota siihen, ettei kansalaisen henkilökohtaiseen koskemattomuuteen ja muihin perusoikeuksiin saa puuttua laajemmin kuin on ehdottoman välttämätöntä laissa asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi. Sallitut keinot on myös yksilöitävä mahdollisimman tarkoin ja huomiota on lisäksi kiinnitettävä toimenpiteen kohteeksi joutuneen oikeusturvaan.

Voimassa oleva laki antaa viranomaisille hyvin laajat valtuudet puuttua kansalaisen henkilökohtaiseen koskemattomuuteen ilman rikosepäilyä. Käytettävissä oleva keinovalikoima on myös laaja: mahdollisia ovat erilaiset vartiointi-, tarkastus- ja muut näihin rinnastettavat toimet kuten henkilöntarkastus ja jopa henkilönkatsastus. Nykyisessä laissa ei ole yksityiskohtaisia säännöksiä näistä toimenpiteistä, vaan ne jäävät soveltuvin osin pakkokeinolain varaan.

Käytännössä tarkoituksenmukaiseksi ja tarpeelliseksi turvaamistoimenpiteeksi on osoittautunut henkilöntarkastus. Lisäksi tarpeellisuutta voidaan pitää mahdollisuutta tarkastaa lentoasemalla olevia rakennuksia, huoneita ja säilytystiloja. Sen sijaan voimassa olevan lain nojalla ei ole käytännössä järjestetty vartiointitoimenpiteitä, koska niiden järjestäminen ei vaadi lain sallimia erityisvaltuuksia. Myöskään henkilönkatsastusvaltuuksia ei ole tarvittu, koska henkilönkatsastuksen käyttämistä edellyttävissä tapauksissa on käytännössä käsillä niin voimakas epäily rikoslain 34 luvun 14 b §:ssä tarkoitettun ilmaliikennesabotaasin tai ilmaliikenteen häiritsemisen yrityksestä, että henkilönkatsastus voidaan aina suorittaa pakkokeinolain 5 luvun 10 §:n nojalla. Henkilönkatsastus ei myöskään sovellu suurten matkustajamäärien rutiininomaiseksi tarkastuskeinoksi, koska henkilönkatsastuksen järjestäminen veisi paljon aikaa ja siitä aiheutuisi matkustajille niin paljon haittaa, ettei henkilönkatsastusta voida pitää lain 5 §:stä ilmenevän vähimmän haitan periaatteen mukaisena toimenpiteenä.

Voimassa olevan lain 3 §:n 2 momentin mukainen mahdollisuus poistaa henkilö lentoasemalta, mikäli hänen voidaan epäillä olevan vaaraksi turvallisuudelle tai milloin siihen muutoin on erityistä syytä, antaa sanamuotonsa perusteella viranomaiselle varsin laajat mahdollisuudet ratkaista väljin perustein, kuka saa oleskella lentoasemalla. Ottaen huomioon lain 1 §:stä ilmenevä turvaamistoimenpiteiden tarkoituksena voidaan edellä mainittua poistamisoi-keutta pitää kansalaisten oikeuksien kannalta tarpeettoman laajana ja tulkinnanvaraisena.

Turvatarkastusten määrällinen tarve Suomen eri lentoasemilla vaihtelee erittäin paljon, koska turvatarkastusten kattavuus on erilainen kotimaan ja ulkomaan liikenteessä. Liikennemäärien erot ovat suuret ja toisaalta yli 90 % kansainvälisestä liikenteestä matkustajamäärien mukaan laskettuna keskittyy Helsinki-Vantaan lentoasemalle. Näiden erilaisten turvatarkastustarpeiden yhteensovittaminen kaavamaisilla ratkaisuilla ei ole tarkoituksenmukaista.

Lukumääräisesti suurin osa kotimaan liikenteen reittiverkkoon kuuluvista lentoasemista sijaitsee kaupunkien ulkopuolisten, voimavaroiltaan pienten poliisipiirien alueella. Poliisin voimavarojen supistuessa ja turvatarkastustason noustessa myös kotimaan liikenteessä on

päivystysvahvuuden sitoutuminen lentoasemien turvatoimiin tullut poliisille ongelmalliseksi.

Lentoasemien turvatoimiin sitoutuu henkilöstövoimavaroja tällä hetkellä seuraavasti (henkilöstövuosia):

	Helsinki-Vantaa	muut lentoasemat
Ilmailulaitos	2	9
Poliisi	76*	25
Vartiointiliike	100	—

(* Poliisin Helsinki-Vantaan 76 poliisimiehen yksikkö suorittaa turvatarkastuksia satunnaisesti ja israelilaisen El Al -lentoyhtiön osalta jatkuvasti. Yksikkö vastaa lentoasemalla pasintarkastuksesta ja matkustajaliikenteen valvonnasta, lentoaseman yleisestä turvallisuudesta ja järjestyksestä, liikennevalvonnasta sekä eräistä lupatehtävistä.)

Turvatarastuksista aiheutuvia kustannuksia sisältyy sisäasiainministeriön pääluokkaan poliisin menoina noin 6 miljoonaa markkaa. Ilmailulaitoksen kustannukset Helsinki-Vantaan turvatarkastuksista ovat noin 9,5 miljoonaa markkaa vuodessa. Lentoasemien turvatarkastuslaitteiden vuotuiset hankinta- ja käyttökustannukset Ilmailulaitokselle ovat tällä hetkellä noin 3 miljoonaa markkaa vuodessa.

Turvatarastustason nosto ja voimavaraongelmat ovat johtaneet erityisesti Helsinki-Vantaan lentoasemalla tilanteeseen, jossa poliisin ja Ilmailulaitoksen omat henkilövoimavarat eivät ole enää vastanneet kansainvälisten sopimusten edellyttämää tarkastustarvetta. Poliisin voimavarojen supistaminen on kaventanut poliisin mahdollisuuksia hoitaa kyseisiä tehtäviä. Tästä syystä Ilmailulaitos on käyttänyt lentoasemalla tarkastustehtävissä Ilmailulaitoksen ja poliisin valvonnassa toimivia, tehtävään koulutettuja yksityisen vartiointiliikkeen vartioita.

Yksityisen vartiointiliikkeen toimiminen tarkastustehtävissä on herättänyt kysymyksen järjestelyn lainmukaisuudesta. Kysymys on nousut esiin eräiden eduskunnan oikeusasiamiehelle tehtyjen kanteluiden yhteydessä. Kanteluiden ja niihin antamiensa ratkaisujen perusteella oikeusasiamies on valtioneuvostolle 31 päivänä joulukuuta 1992 osoittamassaan kirjeessä Dno 1960/2/1992 katsonut, että perusoikeuksiin puuttumista merkitsevien turvatoimien suorittaminen on julkisen vallan käyttämistä. Oikeusasiamies on todennut, ettei ole olemassa lakia, asetusta tai niiden nojalla annettua määräystä, jonka perusteella yksityisen vartiointi-

liikkeen vartijoille olisi annettu oikeus turvatoimien suorittamiseen. Tämän perusteella oikeusasiamies on katsonut, ettei Ilmailulaitoksella ole voimassa olevan lain perusteella ollut oikeutta siirtää poliisille ja muille valtion palveluksessa oleville tarkoitettuja, kansalaisten perusoikeuksiin puuttumista merkitseviä valtuuksia yksityisen vartiointiliikkeen palveluksessa oleville henkilöille. Oikeusasiamies on ratkaisussaan edellyttänyt tilanteen korjaamista viipymättä.

2. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

2.1. Tavoitteet ja keinot niiden saavuttamiseksi

Ehdotuksen tavoitteena on korvata voimassa oleva laki uudella lentoliikenteen pysyviä turvatarkastustoimenpiteitä koskevalla lailla, jossa otetaan huomioon turvatarkastustoimenpiteille asetetut, yhä kattavampia tarkastuksia edellyttävät vaatimukset sekä nähtävissä oleva kansallinen ja kansainvälinen kehitys. Voimassa olevaan lakiin sisältyvä ajatus turvatarkastustoimenpiteiden määräaikaaisuudesta on menetänyt merkityksensä. Lain nojalla määrättyjä turvaamistoimenpiteitä on jouduttu ylläpitämään yhtäjaksoisesti lain voimaantulosta lähtien. Syynä tähän ovat Suomea sitovat kansainväliset velvoitteet ja lentoliikenteeseen kohdistuvien terroritekojen uhan muuttuminen pysyväisluonteiseksi.

Ehdotettu laki puuttuu voimassa olevan lain tavoin hallitusmuodossa suojattuihin kansalaisten perusoikeuksiin. Tämän vuoksi ehdotetussa laissa pyritään mahdollisimman tarkoin yksilöimään ne toimenpiteet, joihin lain nojalla saadaan ryhtyä. Turvatarkastustoimenpiteiden valikoima ehdotetaan rajattavaksi siten, että toimenpiteillä ei tarpeettoman voimakkaasti puututtaisi kansalaisten henkilökohtaiseen koskemattomuuteen, mutta samalla viranomaisille ja muille turvatarkastustoimenpiteiden suorittamisesta vastaaville voitaisiin taata riittävät ja tarkoituksenmukaiset keinot lentoliikenteeseen kohdistuvien uhkien torjumiseksi.

Turvatarastustoimenpiteiden kattavuudelle asetetut tiukat vaatimukset edellyttävät turvatarkastuksiin sidottavien teknisten ja henkilövoimavarojen lisäämistä. Vaihtoehtoisia keinoja henkilövoimavarojen lisäämiseksi ovat joko valtion henkilöstön kohdistaminen näihin

tehtäviin tai tehtävien järjestäminen valtionhallinnon ulkopuolelta ostettavana palveluna.

Valtion henkilöstön määrää ollaan parhailaan suunnitelmallisesti vähentämässä. Tämä säästötavoite heijastuu myös poliisin toimintoihin. Poliisi pyrkii keskittämään voimavarojaan varsinaisiin poliisikoulutusta vaativiin tehtäviin, jolloin poliisi ei enää pysty osallistumaan rutiiniluonteiseen turvatarkastustoimintaan. Ilmailulaitoksen taloudelliset tavoitteet edellyttävät puolestaan toimintojen joustavaa ja taloudellista järjestämistä tarvittaessa myös ulkopuolisin palveluin.

Turvatarkastustoimenpiteille asetettujen kansainvälisten tavoitteiden saavuttamiseksi lakiehdotus sisältäisi mahdollisuuden muiden kuin valtion palveluksessa olevien henkilöiden käyttämiseen turvatarkastuksissa.

2.2. Keskeiset ehdotukset

Esitys on laadittu siten, että lentoliikenteen turvallisuus voidaan ennakkollisin turvatoimenpitein mahdollisimman hyvin varmistaa ottaen samalla huomioon tarkastettavien oikeusasema. Säännösehdotukset rakentuvat oleellisesti kansainvälisten sopimusten vaatimusten pohjalte. Säännöksissä on samalla pyritty ottamaan mahdollisimman pitkälle huomioon tulevan kehityksen asettamat tarpeet.

Lain soveltamisalassa pyritään ottamaan huomioon lentoyhtiöiden ja rahtihuolitsijoiden kehittyvä rooli rahdin ja muiden ilma-aluksessa kuljetettavaksi tai käytettäväksi tarkoitettujen tavaroiden turvatarkastuksissa. Rahdin turvatarkastuksia voidaan tarkoituksenmukaisesti suorittaa lentoyhtiöiden ja rahtihuolitsijoiden omissa toimipaikoissa, joissa kyseisten tavaroiden käsittely muutoinkin tapahtuu. Nämä toimipaikat eivät aina sijaitse lentoaseman yhteydessä.

Turvatarkastustoimenpiteiden valikoima olisi jonkin verran rajoitetumpi kuin voimassa olevassa laissa. Käytännössä kyseeseen tulisivat henkilöiden kohdalla lähinnä henkilöntarkastusta vastaavat toimenpiteet, haastattelu ja joissakin tapauksissa paikalta poistaminen. Henkilöön kohdistuvien turvatarkastustoimenpiteiden sisältö ja ulottuvuus määräytyisivät lain omien säännösten mukaisesti eikä, kuten nykyisin, pakkokeinolain säännösten kautta. Lentoaseman muiden kohteiden kuten rakennusten, säilytyspaikkojen, lentoliikennealueella

olevien ajoneuvojen ja ilma-alusten kohdalla kyseeseen tulisivat lähinnä etsintäluonteiset turvatarkastukset. Henkilönlkatsastus ja vartiointitoimet jäisivät pois keinovalikoimasta.

Kuten edellä nykytilan arviointia koskevan jakson yhteydessä todettiin, turvatarkastustoimenpiteillä joudutaan puuttumaan kansalaisen henkilökohtaiseen koskemattomuuteen, vaikka ketään tarkastettavista ei voitaisikaan epäillä mistään laissa rangaistavaksi säädetystä teosta. Ehdotuksessa lähdetäänkin siitä, että henkilökohtaiseen koskemattomuuteen puuttuminen rajoitettaisiin vain niihin tilanteisiin, joissa tarkastustoimenpiteet ovat välttämättömiä lain tarkoituksen saavuttamiseksi. Henkilökohtaiseen koskemattomuuteen puuttuminen turvatarkastussäännösten nojalla ei ole tarpeen silloin, kun on käytettävissä muita keinoja lentoliikenteeseen kohdistuvien rikosten estämiseksi ja liikenteen turvallisuuden varmistamiseksi. Esimerkiksi henkilön vaatteiden ja mukanaan kuljettamien tavaroiden tarkastaminen ei ole tarpeen silloin, kun henkilö kokonaan poistuu paikalta, koska mahdollinen vaara näin väistyy. Tämän vuoksi henkilölle ehdotetaan annettavaksi periaatteellinen oikeus kieltäytyä alistumasta tarkastustoimenpiteeseen. Vastaavasti hänet voitaisiin tällöin poistaa lentoasemarakennuksesta ja lentokenttäalueelta sekä estää hänen pääsynsä ilma-alukseen. Jos toisaalta on käsillä selvä rikosepäily, ei henkilön tarkastaminen turvatarkastustoimin ole tarpeen, vaan tehtävä kuuluu esitutkintalain ja pakkokeinolain mukaisesti poliisille.

Ehdotuksessa laajennettaisiin niiden henkilöiden piiriä, jotka saavat suorittaa turvatarkastuksia. Turvatarkastajana voisi toimia paitsi poliisimies, rajavartiomies, tullimies tai Ilmailulaitoksen palveluksessa oleva henkilö myös sellainen muu henkilö, joka on saanut Ilmailulaitoksen vahvistaman koulutusohjelman mukaisen koulutuksen ja joka on poliisiin tehtävään hyväksymä.

Vastuu turvatarkastustoiminnan yleisestä ohjauksesta, kehittämisestä ja valvonnasta kuuluisi Ilmailulaitokselle. Turvatarkastuksen järjestämisestä lentoasemalla vastaisi lentoaseman päällikkö tai henkilö, jolle sen järjestäminen on muuten määrätty, Ilmailulaitoksen antamien määräysten ja ohjeiden mukaan. Poliisin rooli turvatarkastuksissa painotettaisiin niihin tilanteisiin, joissa lentoliikenteeseen kohdistuvan uhan torjuminen edellyttäisi poliisin erityisvaltuuksia; näissä tilanteissa poliisi voisi toimia

omasta aloitteestaan. Poliisi olisi kuitenkin velvollinen myös Ilmailulaitoksen pyynnöstä suorittamaan turvatarkastuksia eräissä erityistilanteissa, joissa lentoliikenteen turvallisuuden voidaan katsoa olevan vakavasti vaarassa.

Ehdotuksen mukaan turvatarkastusten toteuttamisesta ei enää päätettäisi erikseen määräjäksi, vaan lailla vahvistettaisiin toimenpiteiden pysyvyys. Uudistus vastaisi toimenpiteiden jo tapahtunutta, kansainvälisten sopimusten edellyttämää vakiintumista.

3. Esityksen vaikutukset

3.1. Taloudelliset vaikutukset

Ehdotettu laki ei lisää turvatarkastusten kokonaiskustannuksia, mikäli turvatarkastustoiminta pysyy nykyisellä tasolla. Poliisilta sitoutuu tällä hetkellä turvatarkastustoimiin noin 25 henkilötyövuoden työpanos. Sisäasiainministeriön pääluokassa olevista poliisin toimintamenoista turvatarkastustoimintaan käytetään yhteensä noin 6 miljoonaa markkaa. Ilmailulaitos on vastannut Helsinki-Vantaan lentoaseman turvatarkastuskustannuksista noin 9,5 miljoonalla markalla vuodessa.

Kun turvatarkastustoiminta ehdotuksen mukaan siirtyisi Ilmailulaitoksen vastuulle, vapautuisi turvatarkastustoimintaan nykyään sidottu poliisin työpanos varsinaisiin poliisikoulutusta vaativiin tehtäviin. Ilmailulaitokselle siirrosta aiheutuisi koulutus- ja hallintokustannukset huomioon ottaen nykytasolla noin 7 miljoonan markan lisäkustannus.

Ilmailulaitoksesta annetun lain (1123/90) 8 §:ssä säädetään, että mikäli Ilmailulaitokselle määrätään muu merkittävä kannattamaton tehtävä tai velvoite, sen korvausta varten otetaan määräraha valtion talousarvioon tai siitä aiheutuva rasitus otetaan huomioon asetettaessa laitoksen tulostavoitetta. Ilmailulaitos hoitaa tällaisen tehtävän liiketaloudelliset näkökohdat ja asetettu tulostavoite huomioon ottaen myönnetyn korvauksen ja tehtävästä kertyvien tulojen rajoissa.

Lentoliikenteen turvatarkastuksia voidaan pitää yhteiskunnalle kuuluvana velvoitteena kuten liikennevalvontaa ja järjestyksenpitoa. Mikäli tällä perusteella voidaan katsoa, että turvatarkastuksissa on kyse Ilmailulaitoksesta annetun lain 8 §:n tarkoittamasta tehtä-

västä tai velvoitteesta, tulee valtion talousarviossa osoittaa korvausta varten määräraha liikenneministeriön pääluokassa.

Mikäli matkustajien turvatarkastuksista aiheutuvia kustannuksia ei korvata Ilmailulaitokselle, jäävät kustannukset ensi kädessä Ilmailulaitoksen rasitteeksi, joka siirtää ne lentoyhtiöiden ja viime kädessä lentomatkustajien maksettaviksi.

Rahdin turvatarkastusten osalta turvatarkastuskustannukset siirtyvät kansainvälisen käytännön mukaan rahdin huolitsijan ja lentoyhtiön vastuulle ja sitä kautta ilmeisesti rahti- ja kuljetusmaksuihin. Lentoyhtiöille ja rahdin huolitsijoille rahdin turvatarkastustoiminnasta aiheutuvat kustannukset ovat sidoksissa tapaan, jolla yhtiöt tulevat hoitamaan turvatarkastustoiminnan. Kustannuksiin tulevat vaikuttamaan myös kansainväliset ja kansalliset vaatimukset rahdin turvatarkastustasosta. Yhtiöiden lisääntyvät kustannukset muodostuvat turvatarkastusjärjestelmän organisoinnista sekä toiminnan vaatimien laitteiden hankintainvestoinneista ja ylläpitokustannuksista.

Turvatarkastuskustannukset kasvavat tulevaisuudessa, jos kansainväliset sopimukset ja käytäntö edellyttävät turvatarkastusten lisäämistä nykyisestä. Tällainen kehitys on erittäin todennäköinen.

3.2. Organisaatio- ja henkilöstövaikutukset

Esityksellä ei ole Ilmailulaitoksen tai poliisin organisaatioon kohdistuvia vaikutuksia.

Helsinki-Vantaan lentoaseman osalta matkustajien turvatarkastuksen hoitaa tällä hetkellä Ilmailulaitoksen palkkaama yksityinen vartiointiliike, jonka suorittamaan turvatarkastukseen liittyvissä tehtävissä on noin 100 koulutettua henkilöä. Esitys mahdollistaisi tämän turvatarkastuskäytännön jatkumisen.

Muilla valtion lentoasemilla turvatarkastustoiminnan siirtyminen poliisilta Ilmailulaitoksen lentoasemien hoidettavaksi edellyttää Ilmailulaitokselta noin 20 henkilötyövuotta vastaavaa työmäärää. Turvatarkastustehtävistä vapautuvat poliisimiehet jatkaisivat Helsinki-Vantaan lentoasemalla nykykäytännön mukaisissa tehtävissään ja muualla maassa poliisimiesten työpanos vapautuisi varsinaisiin poliisitehtäviin.

4. Asian valmistelu

4.1. Valmisteluvaiheet ja -aineisto

Liikenneministeriö asetti 28 päivänä loka-kuuta 1992 työryhmän, jonka tehtävänä oli valmistella toimenpiteistä lentoliikenteen turvaamiseksi eräissä tapauksissa annetun lain (842/71) ja siihen liittyvien määräysten uudistamista.

Työryhmässä olivat edustettuina liikenneministeriö, oikeusministeriö, sisäasiainministeriö sekä Ilmailulaitos. Hallituksen esityksen aineistona on käytetty kyseisen työryhmän esitystä.

Eduskunnan oikeusasiamiehen ratkaisuissa (Dno 13/4/91, 31.12.1992 ja Dno 890/4/91, 31.12.1992) sekä oikeusasiamiehen edellä mainitussa kirjeessä valtioneuvostolle on kiinnitetty huomiota lentoasemien turvatarkastuksien järjestämiseen. Oikeusasiamiehen esittämät näkökohdat on otettu valmistelussa huomioon.

4.2. Lausunnot

Liikenneministeriön asettaman työryhmän

ehdotuksesta pyydettiin lausunnot kauppa- ja teollisuusministeriöltä, oikeusministeriöltä, sisäasiainministeriöltä, ulkoasiainministeriöltä, valtiovarainministeriöltä, Ilmailulaitokselta, kilpailuvirastolta, liikkuvilta poliisilta, Nokian nimismiespiiriltä, Oulun poliisilaitokselta, Posti- ja telelaitokselta, tietosuojavaltuutetun toimistolta, Airline Operators' Committee Finland:lta, Finnair Oy:ltä, Finnair Oy:ssä toimivilta työntekijäjärjestöiltä, ilmailuhallinnon työntekijäjärjestöiltä, Suomen Huolintaliikkeen Liitto ry:ltä, Suomen Ilmailuliitto — Finlands Flygförbund ry:ltä, Suomen Lentotoimen harjoittajien liitto ry:ltä sekä Suomen Vartiointiliikkeitten Liitto ry:ltä.

5. Muita esitykseen vaikuttavia seikkoja

Kansainvälisten sopimusten ja velvoitteiden vaikutusta esitykseen on käsitelty jaksossa 2.2.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1. Lakiehdotuksen perustelut

1 §. *Soveltamisala.* Lakia sovellettaisiin lentoasemalla sekä lentoyhtiön ja rahtihuolitsijan toimitiloissa suoritettaviin ennakkolisiin turvatarkastustoimenpiteisiin, joilla pyritään estämään lentoliikennettä vaarantavat rikolliset teot. Tarkastustoimenpiteitä voitaisiin suorittaa ilma-aluksiin tai niiden miehistöön, ilma-aluksessa kuljetettaviin matkustajiin, matkatavaraan, rahtiin ja muuhun tavarahan, lennonvarmistuslaitteisiin taikka lentotoimintaan yleensä kohdistuvien rikollisten tekojen ehkäisemiseksi.

Soveltamisala on määritelty siten, että yksinomaan lentoasemalla tapahtuvien henkilöön ja hänen matkatavaraansa kohdistuvien tarkastustoimenpiteiden lisäksi mahdollistettaisiin rahdin ja muun ilma-aluksessa kuljetettavan tavarahan tarkastus myös aikaisemmin kuljetusketjussa eli lentoyhtiöiden ja rahtihoitajien toimitiloissa, jotka eivät aina sijaitse välittö-

mästi lentoaseman yhteydessä. Tämä liittyy myös ICAO:n uusiin 1 päivänä huhtikuuta 1993 voimaan tulleisiin määräyksiin rahdin tarkastustason nostosta. Käytännössä on välttämätöntä sallia rahdin ja muun ilma-aluksessa kuljetettavan tavarahan tarkastus lentoaseman ulkopuolella, koska tarvittavia tiloja ja tarkastuskapasiteettia ei ole kaikilla suomalaisilla lentoasemilla.

2 §. *Määritelmät.* Määritelmien sisältö käy ilmi lakitekstistä.

Lentokenttäalueen (air side) osilla, joihin yleisöllä ei ole pääsyä, tarkoitetaan varsinaisia kiitoteitä, rullauksia ja asematasoalueita, joissa ilma-alukset paikoitetaan ja kuormataan. Matkustajaterminaaleissa ne ovat niin sanottuja puhtaita alueita eli alueita, joihin pääsy on sallittu ainoastaan turvatarkastuksen kautta.

Matkatavaran matkustaja luovuttaa lähtöselvityksen (check-in) yhteydessä lentoyhtiön haltuun matkustamallaan lennolla kuljetettavaksi.

Tavaraa, joka matkustajalla on mukanaan ja jonka hän vie lentokoneen matkustamoon, kutsutaan myös käsimatkatavaraksi.

Postilla tarkoitetaan kaikkia niitä lähetyksiä, jotka postilaitos toimittaa lentoyhtiölle postilähetyksinä edelleen kuljetettavaksi.

Rahdin määritelmässä ymmärretään käytettäväksi tarkoitetuilla tavaroilla lähinnä muonistarvikkeita (catering).

Tunnetun rahtihuolitsijan määritelmässä tarkoitetaan Ilmailulaitoksen vahvistamilla turvajärjestelyillä sitä, että Ilmailulaitos antaa tunnetuille rahtihuolitsijoille määräykset ja ohjeet turvatarkastusten toteuttamisesta. Ilmailulaitos pitää luetteloa tunnetuista rahtihuolitsijoista, jotka myös antavat lentoyhtiölle rahtiaan koskevan turvallisuusvakuutuksen.

Vaarallisen esineen määrittelyssä on otettu huomioon paitsi kuljetusehdoissa määritellyt ja matkalipussa kuvatut kielletyt esineet ja aineet myös niiden jäljitelmät, jotka joko ovat vaikeasti erotettavissa aidoista esineistä tai muutoin saattavat synnyttää mielikuvan aidosta vaarallisesta esineestä.

3 §. *Turvatarkastustoimenpiteet.* Pykälässä säädettäisiin tarkastuskohteittain ne toimenpiteet, joita lain perusteella voitaisiin suorittaa. Laki ei sisältäisi yksityiskohtaisia säännöksiä tarkastuksen toteuttamisen menetelmistä tai muista järjestelyistä, koska nämä seikat saattavat nopeastikin muuttua olosuhteiden ja teknisen kehityksen myötä. Sen sijaan tarkastusten toteuttamista ohjaisi 4 §:stä ilmenevä vähimmän haitan periaate, jota jouduttaisiin tulkitsemaan muun muassa kulloinkin vallitsevien olosuhteiden ja teknisten mahdollisuuksien pohjalta. Yksityiskohtaiset säännökset tarkastusten toteuttamisesta kuten esimerkiksi tarkastuksissa käytettävistä teknisistä apuvälineistä, tarkastusmenettelystä ja muista vastaavanlaisista kysymyksistä on tarkoitus antaa Ilmailulaitoksen määräyksillä.

Matkustajan turvatarkastuksessa voitaisiin tarkastaa, ettei matkustajalla ole vaatteissaan, muutoin yllään tai mukanaan 2 §:n mukaisia vaarallisia esineitä. Tarkastus suoritettaisiin käytännössä teknisellä ilmaisimella tai tarvittaessa käsin tunnustelemalla. Viimeksi mainitussa tapauksessa olisi pyrittävä siihen, että tarkastuksen suorittaisi tarkastettavan kanssa samaa sukupuolta oleva turvatarkastaja. Käytännössä matkustajan turvatarkastus vastaisi ulottuvuudeltaan enintään pakkokeinolaissa tarkoitettua henkilöntarkastusta. Sen sijaan

matkustajan turvatarkastukseen eivät kuuluisi ne tilanteet, jotka edellyttäisivät matkustajan kehon tarkastamista. Tällöin on kyse pakkokeinolain 5 luvun 11 §:n mukaisten edellytysten täytyessä henkilönkatsastuksesta, jonka suorittamisesta päättäisi poliisi.

Matkustajaan voitaisiin ehdotuksen mukaan kohdistaa myös haastattelu, josta kieltäytymistä voitaisiin arvioida lain 6 §:n mukaan. Haastattelu voisi koskea vain lentoturvallisuuteen vaikuttavia seikkoja kuten esimerkiksi sitä, onko matkustaja itse pakannut matkatavaransa ja onko kenelläkään ulkopuolisella ollut tämän jälkeen tilaisuus puuttua matkatavaroihin.

Turvatarkastus ja haastattelu voitaisiin kohdistaa myös lentoasemalla työskentelevään henkilöön samoin edellytyksin kuin matkustajaan. Tämä on tarpeen erityisesti sen vuoksi, että henkilökunnalla on yleensä pääsy lentoliikenteen turvallisuuden kannalta kaikkein riskialttiimpiin paikkoihin. Lentoasemalla työskentelevällä henkilöllä tarkoitettaisiin sekä lentoasemalla eri tehtävissä toimivaa henkilöstöä että lentohenkilökuntaa. Merkitystä ei olisi sillä, onko kyseinen henkilö Ilmailulaitoksen, jonkin lentoyhtiön tai muun yrityksen palveluksessa vaiko itsenäinen yrittäjä.

Lentoliikenteen turvallisuuteen vaikuttavan erityisen syyn perusteella toimenpiteet voitaisiin kohdistaa myös lentoasemalla muutoin oleskeleviin henkilöihin, esimerkiksi matkustajien saattajiin, vastaanottajiin ja yleisöön. Tällainen erityinen syy voisi olla esimerkiksi lentoliikenteeseen kohdistuvasta uhkatilanteesta johtuva yleinen turvallisuustason nosto tai yksittäisen henkilön tai henkilöryhmän käyttäytymisestä johtuva tarkastustarve.

Matkatavaran, rahdin ja ilma-aluksessa myytäväksi tai käytettäväksi tarkoitettujen tavarain turvatarkastus kohdistuisi niiden sisällön turvallisuuden varmistamiseen. Tarkastuksen tarkoituksena olisi ainoastaan sen selvittäminen, ettei mainittujen kohteiden sisälle ole sijoitettu vaarallisia esineitä. Tarkastus voitaisiin ensisijaisesti suorittaa teknisellä ilmaisimella. Tarvittaessa kohde voitaisiin tutkia yksityiskohtaisesti esimerkiksi avaamalla matkalaukku tai rahtilähetyksen päällys. Ilmailulaitoksen määräyksissä on tarkoitus säännellä sitä, miten tällaisessa yksityiskohtaisessa tarkastuksessa on meneteltävä sekä milloin ja miten siitä on tiedotettava esimerkiksi matkustajalle, rahtihuolitsijalle, rahdin lähettäjälle ja vastaanotta-

jalle. Postilähetysten turvatarkastus on toteutettava siten, ettei kirjesalaisuutta vaaranneta.

Rahdin turvatarkastusten määrää on lisätty kansainvälisesti 1 päivästä huhtikuuta 1993. Rahdin käsittelyn vaatimien tilojen vuoksi ei kaikkia rahdin huolintatoimenpiteitä voida toteuttaa itse lentoasemalla. Rahtihuolitsijoiden toimitilat sijaitsevatkin usein etäällä lentoasemasta. Tämän vuoksi on tarpeen mahdollistaa rahdin turvatarkastukset 1 §:n mukaisesti rahtihuolitsijoiden omissa toimitiloissa. Ilmailulaitos voisi velvoittaa lentoyhtiön tai tunnetun rahtihuolitsijan suorittamaan rahdin ja ilma-aluksessa kuljetettavan muun tavaran turvatarkastuksen antamiensa määräysten mukaisesti.

Vaarallisten esineiden löytämiseksi voitaisiin 3 momentin mukaan lisäksi tarkastaa lentokenttäalueella olevia tai siihen rajoittuvia rakennuksia, lentoaseman huonetiloja ja säilytyspaikkoja. Lentokenttäalueella voitaisiin lisäksi tarkastaa siellä olevat ilma-alukset ja ajoneuvot. Momentti rajaisi osaltaan turvatarkastustoimenpiteet suoritettaviksi pääsääntöisesti lentokenttäalueella (air side) sekä lentokenttäalueen ja sen alueen rajalla, johon yleisöllä on pääsy (land side). Sen sijaan esimerkiksi lentoaseman yleisöpysäköintiin varatulle paikalle pysäköityä autoa ei voitaisi tarkastaa tämän lain nojalla.

4 §. *Vähimmän haitan periaate.* Säännöksen mukaan turvatarkastustoimenpiteet on suoritettava niin, ettei niistä aiheudu tarpeetonta haittaa eikä niillä tarpeettomasti vaikeuteta tai häiritä lentoliikennettä ja muuta toimintaa lentoasemalla. Säännöksessä lähdetään siitä, että turvatarkastustoimenpiteet saattavat jo luonteensa vuoksi aiheuttaa jonkin verran haittaa tarkastettaville sekä muulle toiminnalle lentoasemalla. Säännös asettaa turvatarkastustoimista vastuussa oleville ja turvatarkastuksia suorittaville velvollisuuden järjestää tarkastustoimenpiteet siten, että niistä aiheutuva haitta on objektiivisesti arvioituna mahdollisimman vähäinen ottaen huomioon turvatarkastustoimenpiteiden tavoitteet, käytettävissä olevat mahdollisuudet ja muut olosuhteet. Jos yksittäistapauksessa on käytettävissä vaihtoehtoisia turvatarkastustoimenpiteitä tai jokin turvatarkastustoimenpide voidaan konkreettisesti suorittaa useammalla kuin yhdellä tavalla, on vaihtoehtoista valittava se, joka aiheuttaa vähiten haittaa, jollei ole erityistä perustetta muun vaihtoehdon käyttämiselle. Esimerkiksi matkustajaa viivyttävän toimenpiteen käyttä-

minen ilman erityistä syytä ei ole perusteltua silloin, kun matkustajan kannalta nopeampi, samaan turvallisuustasoon johtava keino on tosiasiallisesti käytettävissä.

5 §. *Vahingonkorvaus.* Pykälä sisältäisi tiedotusluonteisen viittauksen vahingonkorvauslakiin (412/74). Turvatarkastuksesta aiheutunut vahinko tulee korvattavaksi vahingonkorvauslain säännösten mukaan. Vahingonkorvauslain 2 luvun 1 §:n mukaan korvausvastuu perustuu aiheuttajan puolelta tahallisuuteen tai tuottamukseen. Ensisijainen korvausvelvollinen on pääsääntöisesti se, joka tai jonka palveluksessa oleva on vastuussa vahingon aiheuttaneesta turvatarkastustoimenpiteestä. Useimmissa tapauksissa korvausvelvollinen olisi siten Ilmailulaitos. Korvausvastuuseen voi tapauksesta riippuen joutua myös vahingon virheellään tai laiminlyönnillään aiheuttanut työntekijä tai virkamies.

Vahingonkorvauslain 5 luvun 1 §:n mukaan vahingonkorvaus käsittää hyvityksen henkilö- ja esinevahingosta. Jos vahinko on aiheutettu julkista valtaa käytettäessä, korvattavaksi voi tulla myös sellainen taloudellinen vahinko, jolla ei ole yhteyttä henkilö- tai esinevahinkoon. Koska turvatarkastustoimet merkitsevät julkisen vallan käyttämistä siitä riippumatta, kuka niiden suorittamisesta vastaa, tulee myös viimeksi mainittu puhdas taloudellinen vahinko korvattavaksi.

Edellä mainittujen periaatteiden mukaisesti korvattavaksi voisi tulla esimerkiksi matkustajan matkatavaroiden vahingoittumisesta niiden sisältöä tutkittaessa aiheutunut vahinko. Taloudellisena vahinkona korvattavaksi voisivat tulla esimerkiksi turvatarkastustoimenpiteen vuoksi lennolta myöhästymisestä välittömästi aiheutuvat ylimääräiset kustannukset, esimerkiksi uuden lentolipun hankintakustannukset, jotka ovat johtuneet siitä, ettei turvatarkastusta ole objektiivisesti arvioiden hoidettu 4 §:stä ilmenevän vähimmän haitan periaatteen mukaisesti, eikä syy menettelyyn ole ollut matkustajan puolella.

6 §. *Paikalta poistaminen.* Turvatarkastukseen osallistumista ei laissa määrättäisi pakolliseksi henkilöille. Lentoliikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden varmistaminen edellyttää kuitenkin mahdollisuutta turvatarkastusten kattavaan suorittamiseen. Turvatarkastukseen alistuminen olisikin matkustajan osalta edellytyksenä ilma-alukseen pääsulle. Tällöin turvatarkastuksen suorittaja voisi estää turvatarkas-

tuksesta kieltäytyvän pääsyn ilma-alukseen. Vastaava kieltäytymisestä johtuva ilma-alukseen pääsyn rajoitus sisältyy myös lentoyhtiöiden kuljetusehtoihin.

Turvatarkastuksesta kieltäytymisen seurauksena henkilö, niin matkustaja, lentoasemalla työskentelevä kuin muutoin siellä oleskeleva, voitaisiin lisäksi poistaa lentokenttäalueelta tai lentoasemarakennuksesta. Vastaavasti voitaisiin henkilö poistaa lentokenttäalueelta tai lentoasemarakennuksesta ja kieltää hänen pääsynsä ilma-alukseen, mikäli hänen voidaan perustellusti epäillä olevan vaaraksi lentoliikenteen turvallisuudelle. Nämä edellytykset täyttyisivät esimerkiksi silloin, kun henkilön väkivaltainen tai uhkaava käyttäytyminen selvästi muodostaisi riskin lentoliikenteen turvallisuudelle.

7 §. *Turvatarkastustoimenpiteen salliminen.* Lentoturvallisuuden varmistamisen aukottomuus edellyttää, että rahdin ja ilma-aluksessa myytäväksi tai käytettäväksi tarkoitetun tavarain samoin kuin lentokenttäalueella olevien tai siihen rajoittuvien rakennusten, huonetilojen ja säilytystilojen turvatarkastus voidaan toteuttaa nopeasti ja tehokkaasti ilman asianosaisten suostumusta tai kuulemista. Vastaavasti lentokenttäalueella olevien ilma-alusten ja ajoneuvojen tarkastus olisi voitava suorittaa välittömästi. Tämän vuoksi pykälässä olisi tarkastuksen ehdotonta sallimisvelvollisuutta koskeva säännös.

8 §. *Vaarallisten esineiden luovuttaminen.* Pykälässä säädettäisiin luovutusvelvollisuus luvan nojalla tai muutoin laillisesti mukana kuljetettaville esineille, niiden jäljitelmille tai aineille, jotka voivat olla lentoturvallisuudelle vaarallisia kuljetettaessa niitä matkustamossa tai ohjaamossa. Pykälän tarkoittamia esineitä olisivat esimerkiksi metsästysaseet, urheiluaseet ja aseiden jäljennökset. Luovutetut esineet ja aineet säilytettäisiin ilma-aluksessa erikseen ja palautettaisiin lennon päätyttyä. Ilmailulaitos antaisi 12 §:n nojalla tarkemmat ohjeet luovutettujen vaarallisten esineiden käsittelystä ja noudatettavista menettelytavoista.

Pykälä ei koske niitä esineitä ja aineita, joiden kuljettaminen ilma-aluksessa on kielletty kuljetusehtojen mukaisesti. Tällaisten esineiden ja aineiden pääsy ilma-alukseen tulisi aina estää turvatarkastuksessa.

9 §. *Turvatarkastaja.* Pykälän mukaiset turvatarkastajat voidaan jakaa kolmeen ryhmään. Turvatarkastajina voisivat toimia asemansa perusteella sellaiset viranomaisten edustajat, joi-

den tehtäviin erilaiset valvonta- ja tarkastustehtävät muutoinkin kuuluvat. Tähän ryhmään kuuluvat poliisi-, rajavartio- ja tullimiehet. Toisen turvatarkastajaryhmän muodostaisivat Ilmailulaitoksen palveluksessa olevat henkilöt, jotka on tehtävään koulutettu.

Muutoksena voimassa olevaan lakiin nähden ehdotetaan, että turvatarkastajina voisivat toimia tietyin edellytyksin myös muut kuin valtion palveluksessa olevat henkilöt. Tällöin edellytettäisiin, että turvatarkastaja on saanut Ilmailulaitoksen vahvistaman koulutusohjelman mukaisen erityisen turvatarkastajan koulutuksen sekä olisi poliisiviranomaisen tehtävään hyväksymä.

Koulutuksella pyrittäisiin erityisesti turvaamaan se, että turvatarkastajalla on tiedot turvatarkastajan valtuuksien sisällöstä ja niiden suhteesta tarkastettavan oikeuksiin, tiedot turvatarkastajan tehtävistä osana lentoliikenteen turvaamista sekä tehtävän vaatimat tekniset erityistaidot.

Poliisin tehtävänä olisi arvioida henkilön luotettavuutta ja soveltuvuutta turvatarkastajaksi ottaen erityisesti huomioon turvatarkastajan asema kansalaisen oikeusasemaan puuttuvien valtuuksien käyttäjänä. Hyväksyminen annettaisiin nimenomaisesti turvatarkastajan tehtävään ja se voitaisiin peruuttaa, kun siihen on syytä. Poliisi ei luovuttaisi kannanottonsa perusteena olevia rekisteritietoja turvatarkastustoiminnasta vastaavalle. Yksilön oikeus saada tietoonsa häntä koskevan poliisin kannanoton perusteet suoraan poliisilta määräytyisi poliisia koskevien sekä yleisten asiakirjain julkisuudesta annettujen säännösten mukaan.

Hyväksyminen olisi erillinen vartioimisliikeasetuksen 11 §:n mukaisesta vartijan hyväksymisestä.

10 §. *Turvatarkastuksen järjestäminen.* Ilmailulaitos vastaisi turvatarkastustoimintaan liittyvästä yleisestä ohjauksesta, toiminnan koordinoinnista ja valvonnasta. Ilmailulaitos vastaisi toimintaan liittyvän koulutuksen suunnittelusta ja sisällöstä sekä toiminnassa käytettävien menetelmien ja teknisten laitteiden kehittämisestä ja hyväksymisestä. Ilmailulaitos päättäisi, missä laajuudessa sen palveluksessa oleva henkilöstö suorittaa turvatarkastuksia ja kuinka paljon käytetään ostopalveluita. Ilmailulaitos voisi 3 §:n 3 momentin mukaisesti velvoittaa myös lentoyhtiön ja tunnetun rahtihuolitsijan suorittamaan turvatarkastuksia. Ilmailulaitos voisi peruuttaa antamansa tarkastusoikeuden,

kun siihen on syytä esimerkiksi Ilmailulaitoksen antamien määräysten laiminlyömisestä vuoksi.

Velvollisuus turvatarkastuksen käytännön toteuttamiseen lentoasemalla olisi lentoaseman päälliköllä, päällikön asemassa olevalla henkilöllä tai henkilöllä, jolle sen järjestäminen on muuten määrätty, Ilmailulaitoksen antamien määräysten ja ohjeiden mukaisesti. Määrittelyllä pyritään ottamaan huomioon niin lentoasemien yleiset kuin varsinaisen turvatarkastustoiminnan hallinnon järjestämisen kehittyvät vaihtoehdot. Lentoyhtiöllä ja tunnetulla rahti-huolitsijalla olisi oman tarkastustoimintansa osalta vastaava järjestämisvastuu Ilmailulaitoksen antamien määräysten ja ohjeiden mukaisesti. Ilmailulaitos valvoisi antamiensa määräysten noudattamista.

Lentoliikenteen turvallisuuteen vaikuttavien poikkeuksellisten tapahtumien tai uhkien yhteydessä saattaa syntyä tilanteita, jolloin turvatarkastuskapasiteettia joudutaan yllättäen nopeasti lisäämään. Näiden tilanteiden vuoksi lakiehdotus säilyttäisi poliisin turvatarkastusjärjestelmän osana, vaikka poliisi muuten luopuisikin rutiinitarkastusten suorittamisesta. Tällaisessa tapauksessa poliisi olisi velvollinen antamaan Ilmailulaitokselle virka-apua turvatarkastusten ja muiden siihen liittyvien tehtävien suorittamiseksi. Virka-avun antamisen tarve voitaisiin todeta Ilmailulaitoksen ja sisäasiainministeriön välisissä neuvotteluissa tai Ilmailulaitoksen yhteydessä toimivassa ilmailun kansallisessa turvaneuvottelukunnassa.

Säännöksellä ei puututtaisi niihin toimenpiteisiin, joihin poliisilla on yleisen toimivaltansa nojalla oikeus oma-aloitteisesti ryhtyä. Näissä tilanteissa soveltuvina lakeina olisivat lähinnä esitutkintalaki (449/87) ja pakkokeinolaki.

11 §. *Muiden säännösten soveltaminen.* Ilmailulaissa ja -asetuksessa (525/68) on säännöksiä, jotka koskevat ilma-aluksen päällikön oikeuksia ja velvollisuuksia ryhtyä toimenpiteisiin, joiden tarkoituksena on turvata järjestys ja turvallisuus ilma-aluksessa. Kun tähän lakiehdotukseen otetuilla säännöksillä ei ole tarkoitus puuttua tai rajoittaa näitä oikeuksia ja velvollisuuksia, on tästä katsottu tarpeelliseksi ottaa lakiin erillinen säännös.

12 §. *Tarkemmat määräykset.* Pykälä valtuuttaisi Ilmailulaitoksen antamaan tarkempia menettelytapamääräyksiä 3, 6 ja 8 §:n mukaisista toimenpiteistä, turvatarkastuslaitteista, turva-

tarkastuksen järjestämisestä sekä turvatarkastajien koulutuksesta.

Turvatarkastustoimenpiteistä annettavat tarkemmat menettelytapamääräykset sisältäisivät määräykset siitä, miten matkustaja ja hänen käsimatkatavaransa sekä matkatavaransa tarkastetaan siten, että käytettävä menettely on lain mukainen. Vastaavasti annettaisiin määräyksiä rahdin ja ilma-aluksessa myytäväksi tai käytettäväksi tarkoitettujen tavaroiden turvatarkastuksesta. Määräykset koskisivat turvatarkastusmenettelyä ja tarkastuksessa käytettäviä teknisiä menetelmiä. Lisäksi annettaisiin määräyksiä matkustajilta mahdollisesti pois otettujen esineiden ja aineiden käsittelystä.

Turvatarkastuslaitteiden osalta Ilmailulaitos antaisi määräykset muun muassa siitä, että ne täyttävät voimassa olevat sähkö- ja säteilyturvallisuusvaatimukset. Laitteiden käytöltä edellytettäisiin lisäksi käyttöhenkilöstön asianmukaista koulutusta sekä laitteiden huollon asianmukaista järjestämistä.

Ilmailulaitos laati ICAO:n edellyttämän siviili-ilmailun kansallisen turvasuunnitelman, jossa on ohjeet lentoasemille, lentoyhtiöille, rahti-huolitsijoille, kuriiriliikkeille ja catering-yhtiöille turvatarkastusten järjestämisestä. Ilmailulaitos antaisi määräyksen turvatarkastajan tunnuksesta.

Ilmailulaitos vahvistaisi turvatarkastajilta vaadittavan koulutuksen sisällön. Koulutuksella pyritäisiin erityisesti antamaan tarkastajalle perusteelliset tiedot tarkastajan valtuuksien sisällöstä, tarkastettavan oikeuksista, tarkastajan tehtävistä osana lentoliikenteen turvaamista sekä tehtävän vaatimat tekniset erityistaidot. Vahvistettava koulutuskokonaisuus sisältäisi jaksot muun muassa turvatarkastuslainsäädännöstä, turvatarkastuksista, tarkastusvälineistöstä, räjähteiden, aseiden ja vaarallisten esineiden tunnistuksesta ja käsittelystä, matkustajilta pois otetun materiaalin käsittelystä sekä asiakaspalvelusta.

Antaessaan edellä mainittuja määräyksiä Ilmailulaitos neuvottelee tarvittaessa määräysten sisällöstä sisäasiainministeriön kanssa.

13 §. *Henkilörekisteritiedot.* Turvatarkastustoimenpiteiden tavoitteiden saavuttaminen riippuu kustakin yksittäisestä turvatarkastajasta. Tällöin korostuu paitsi koulutuksen myös turvatarkastajien huolellisen valinnan merkitys. Voidakseen riittävän monipuolisesti ja kattavasti arvioida turvatarkastajan luotettavuutta ja soveltuvuutta poliisilla olisi oikeus käyttää

hyväksymisarviointinsa perusteena ensisijaisesti niitä valtakunnallisia henkilörekistereitä, joiden sisällöllä on merkitystä edellä mainittujen seikkojen arvioinnissa. Tällaisia rekistereitä ovat esimerkiksi rikosrekisteri, etsintäkuulutusrekisteri sekä suojelupoliisin toiminnallinen rekisteri. Tarkoituksena olisi, että käytettäisiin vain sellaisia rekistereitä, joiden sisällöllä on korkea luotettavuus.

Erillinen säännös nyt ehdotettavassa laissa olisi tarpeen henkilörekistereiden käyttöperusteiden selkeäksi ja riittäväksi määrittelemiseksi.

Poliisi ei luovuttaisi kannanottonsa perusteena olevia rekisteritietoja turvatarkastuksesta vastaavalle. Turvatarkastajiksi hyväksytyistä ei pidettäisi Ilmailulaitoksessa erityistä rekisteriä.

2. Voimaantulo

Laki ehdotetaan tulevaksi voimaan ensi tilassa. Lakiehdotus vähentäisi poliisin roolia rutiininomaisten turvatarkastusten suorittamisessa. Toteutusvastuun siirtyminen entistä enemmän Ilmailulaitokselle edellyttäisi Ilmailulaitokselta niin suuria sisäisiä järjestelyjä, ettei olisi mahdollista siirtyä nykykäytännöstä välittömästi uuteen. Tämän vuoksi lakiin otettaisiin siirtymäsäännös, jonka mukaan poliisin vastuu rutiinitarkastuksista lakkaisi vaiheittain siirtymäkauden kuluessa. Ilmailulaitos ja sisäasiainministeriö sopisivat siirtymäkauden järjestelyis-

tä. Siirtymäkausi kestäisi enintään vuoden 1996 loppuun.

3. Säättämisjärjestys

Ehdotetun lain mukaiset turvatarkastustoimenpiteet merkitsevät puuttumista hallitusmuodon 6 §:ssä suojattuun kansalaisen henkilökohtaiseen koskemattomuuteen. Ehdotetussa laissa keinot, joilla henkilökohtaiseen koskemattomuuteen voidaan puuttua, ovat jonkin verran rajoitetummat kuin voimassa olevassa, nyt kumottavaksi ehdotetussa laissa, joka on säädetty valtiopäiväjärjestyksen 67 §:n mukaisessa lainsäätämismääräyksessä. Toisaalta voimassa olevassa laissa lähdetään siitä, että sen mukaiset turvaamistoimenpiteet olisivat vain tilapäisiä ja ne otettaisiin käyttöön erityisen tilanteen niin vaatiessa. Ehdotetussa laissa turvatarkastustoimenpiteet puolestaan olisivat pysyväisluonteisia, mikä ainakin periaatteessa merkitsee kansalaisen henkilökohtaiseen koskemattomuuteen puuttumisen mahdollistavien säännösten soveltamisalan laajentamista verrattuna voimassa olevaan lakiin. Tämän vuoksi ehdotetaan, että laki käsiteltäisiin valtiopäiväjärjestyksen 67 §:n mukaisessa lainsäätämismääräyksessä.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Laki

turvatarkastuksista lentoliikenteessä

Eduskunnan päätöksen mukaisesti, joka on tehty valtiopäiväjärjestyksen 67 §:ssä määrättyllä tavalla, säädetään:

1 §

Soveltaamisala

Sellaisten lentoliikennettä vaarantavien rikollisten tekojen estämiseksi, jotka kohdistuvat ilma-aluksiin tai niiden miehistöön, ilma-aluksessa kuljetettaviin matkustajiin, matkatavaraan, rahtiin ja muuhun tavarahan, lennonvarmistuslaitteisiin taikka lentotoimintaan yleensä, voidaan suorittaa turvatarkastustoimenpiteitä lentoasemalla sekä henkilöiden ja matkatavarojen turvatarkastuksia lukuun ottamatta myös lentoyhtiön ja rahtihuolitsijan toimitiloissa sen mukaan kuin tässä laissa säädetään.

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) *lentokenttäalueella* sitä osaa lentoaseman alueesta, johon kuuluvat lentoliikennealue sekä se maasto ja ne rakennukset tai niiden osat, joihin yleisöllä ei ole vapaata pääsyä;

2) *matkatavaralla* matkustajan ja miehistön jäsenen kuljettamaa tavaraa, jonka tämä on lentoyhtiön kanssa tehdyn sopimuksen perusteella luovuttanut ilma-aluksessa erikseen kuljetettavaksi tai joka hänellä on mukanaan;

3) *postilla* postilaitoksen toimituksina kuljettavia kirje- ja muita postilähetyksiä;

4) *rahdilla* muuta ilma-aluksessa kuljetettavaa tavaraa kuin matkatavaraa, postia tai ilma-aluksessa myytäväksi tai käytettäväksi tarkoitettuja tavaroita;

5) *tunnetulla rahtihuolitsijalla* sellaista rahtihuolitsijaa, postilaitosta tai kuriiriliikettä, joka on sitoutunut noudattamaan Ilmailulaitoksen sille vahvistamia rahdin turvaohjeita ja -järjestelyjä; sekä

6) *vaarallisella esineellä* sellaista esinettä, esineen jäljitelmää tai ainetta, joka voi vaarantaa tai jota voidaan käyttää vaarantamaan ilma-aluksen tai siinä olevien turvallisuutta.

3 §

Turvataarkastustoimenpiteet

Edellä 1 §:ssä mainitussa tarkoituksessa saa-

daan tarkastaa, ettei matkustajalla ole vaatteissaan, muutoin yllään tai mukanaan vaarallisia esineitä. Lentoliikenteen turvallisuuteen vaikuttavien seikkojen selvittämiseksi voidaan suorittaa matkustajan haastattelu. Turvatarkastus ja haastattelu voidaan suorittaa myös lentoasemalla työskentelevälle sekä lentoliikenteen turvallisuuteen vaikuttavan erityisen syyn sitä edellyttäessä myös lentoasemalla muutoin oleskelevalle.

Edellä 1 §:ssä mainitussa tarkoituksessa saadaan tarkastaa, etteivät matkatavara, rahti ja ilma-aluksessa myytäväksi tai käytettäväksi tarkoitettu tavara sisällä vaarallisia esineitä. Postilähetysten turvatarkastus on toteutettava siten, että kirjesalaisuus ei vaarannu. Ilmailulaitos voi velvoittaa lentoyhtiön tai tunnetun rahtihuolitsijan suorittamaan rahdin ja ilma-aluksessa kuljetettavan muun tavarahan turvatarkastuksen antamiensa määräysten mukaisesti.

Vaarallisten esineiden löytämiseksi voidaan suorittaa lentokenttäalueella olevien tai siihen rajoittuvien rakennusten, huonetilojen ja säilytyspaikkojen tarkastus sekä lentokenttäalueella olevien ilma-alusten ja ajoneuvojen tarkastus.

4 §

Vähimmän haitan periaate

Turvataarkastustoimenpiteet on suoritettava niin, ettei niistä aiheudu tarpeetonta haittaa tarkastettavalle henkilölle tai tarkastuksen kohteelle. Toimenpiteellä ei saa tarpeettomasti vaikeuttaa tai häiritä lentoliikennettä ja lentoasemalla tapahtuvaa muuta toimintaa.

5 §

Vahingonkorvaus

Turvataarkastustoimenpiteestä aiheutuneen vahingon korvausvastuuseen sovelletaan vahingonkorvauslain (412/74) säännöksiä.

6 §

Paikalta poistaminen

Jos henkilö kieltäytyy alistumasta 3 §:n mu-

kaiseen turvatarkastustoimenpiteeseen tai hänen voidaan perustellusti epäillä olevan vaaraksi lentoliikenteen turvallisuudelle, hänet voidaan poistaa lentokenttäalueelta tai lentoasemarakennuksesta taikka kieltää häneltä pääsy ilma-alukseen.

Poistaminen voidaan tarvittaessa suorittaa sellaisin voimakeinoin, joita lentoliikenteen turvallisuuden vaarantuminen, poistettavan henkilön käyttäytyminen ja muut olosuhteet huomioon ottaen voidaan pitää puolustettavina.

7 §

Turvatarkastustoimenpiteen salliminen

Lentoyhtiö, rahdin lähettäjä ja tunnettu rahtihuolitsija ovat velvollisia sallimaan rahdin turvatarkastuksen. Ilma-aluksessa myytäviksi tai käytettäviksi tarkoitettujen tavaroiden toimittajat ovat velvollisia sallimaan näiden tavaroiden turvatarkastuksen.

Lentokenttäalueella olevan tai siihen rajoitettavan rakennuksen, huonetilan ja säilytyspaikan omistaja ja haltija ovat velvollisia sallimaan kyseisen kohteen turvatarkastuksen. Sama velvollisuus on myös lentokenttäalueella olevan ilma-aluksen tai ajoneuvon omistajalla, haltijalla ja käyttäjällä.

8 §

Vaarallisten esineiden luovuttaminen

Ampuma- ja muut aseet, räjähdysaineet sekä näihin rinnastettavat esineet, esineiden jäljitelmät tai aineet, joita matkustajalla on asianmukaisen luvan nojalla tai muutoin laillisesti oikeus kuljettaa mukanaan, voidaan ennen lennon alkamista määrätä luovutettaviksi rahdinkuljettajan edustajalle ilma-aluksessa erikseen säilytettäväksi.

9 §

Turvatarkastaja

Turvatarkastustoimenpiteen sekä 6 ja 8 §:n mukaisen toimenpiteen voi suorittaa poliisi-, rajavartiolaitos- tai tullimies taikka Ilmailulaitoksen palveluksessa oleva tehtävään koulutettu henkilö.

Muuta kuin 1 momentissa mainittua henkilöä voidaan käyttää suorittamaan turvatarkastustoimenpiteitä sekä 6 ja 8 §:n mukaisia toimenpiteitä, mikäli hän on saanut Ilmailulaitok-

sen vahvistaman koulutusohjelman mukaisen koulutuksen ja on poliisiin tehtävään hyväksymä.

10 §

Turvatarkastuksen järjestäminen

Turvatarkastustoiminnan yleinen ohjaus, kehittäminen ja valvonta kuuluvat Ilmailulaitokselle.

Turvatarkastuksen järjestämisestä lentoasemalla vastaa lentoaseman päällikkö tai henkilö, jolle sen järjestäminen on muuten määrätty, Ilmailulaitoksen antamien määräysten ja ohjeiden mukaan. Lentoyhtiö ja tunnettu rahti- huolitsija vastaavat järjestämästään rahdin tai muun ilma-aluksessa kuljetettavan tavaratarkastuksesta.

Mikäli lentoliikenteen turvallisuuteen kohdistuu kansainvälisesti tai kansallisesti todettu uhka tai muu erityinen tapahtuma, josta voi aiheutua vakavaa vaaraa lentoliikenteen turvallisuudelle, poliisi on velvollinen Ilmailulaitoksen pyynnöstä suorittamaan turvatarkastuksia ja antamaan muuta niihin liittyvää virka-apua.

11 §

Muiden säännösten soveltaminen

Ilma-aluksen päällikön oikeudesta ja velvollisuudesta järjestyksen pitämiseksi ja turvallisuuden säilyttämiseksi sekä toimenpiteistä ilma-aluksessa tapahtuneen rikoksen johdosta säädetään ilmailulaissa (595/64).

12 §

Tarkemmat määräykset

Ilmailulaitos antaa tarvittaessa sisäasiainministeriön kanssa neuvoteltuaan tarkempia määräyksiä 3, 6 ja 8 §:n mukaisten toimenpiteiden menettelytavoista, turvatarkastuslaitteista, turvatarkastuksen järjestämisestä sekä turvatarkastajien koulutuksesta.

13 §

Henkilörekisteritiedot

Käsitellessään 9 §:n 2 momentissa tarkoitettua hyväksymistä poliisilla on oikeus käyttää niitä henkilörekistereitään, joiden sisältämillä

tiedoilla on merkitystä henkilön luotettavuuden ja soveltuvuuden arvioimiselle.

14 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan päivänä
kuuta 199 .

Tällä lailla kumotaan toimenpiteistä lentoliikenteen turvaamiseksi eräissä tapauksissa 10

päivänä joulukuuta 1971 annettu laki (842/71) siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen.

Sen lisäksi, mitä 10 §:n 3 momentissa säädetään poliisi on velvollinen lentoaseman päällikön pyynnöstä suorittamaan 3, 6 ja 8 §:ssä tarkoitettuja toimenpiteitä vuoden 1996 loppuun, jolleivät sisäasiainministeriö ja Ilmailulaitos erikseen sovi aikaisemmin päättyvästä määräajasta.

Helsingissä 12 päivänä marraskuuta 1993

Tasavallan Presidentti

MAUNO KOIVISTO

Liikenneministeri *Ole Norrback*

