EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel 22.9.2005
KOM(2005) 429 lopullinen

2005/0191 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

yhteisistä siviili-ilmailun turvaamista koskevista säännöistä

(komission esittämä)

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN TAUSTA

- **Ehdotuksen perusteet ja tavoitteet**

Yhteisistä siviili-ilmailun turvaamista koskevista säännöistä annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 2320/2002 on ollut voimassa tammikuusta 2003 alkaen. Komission tekemistä tarkastuksista saadut kokemukset ja asetuksen päivittäinen soveltaminen jäsenvaltioissa ovat osoittaneet, että jäsenvaltioiden laatimien sitomattomien suositusten nopea muuntaminen lainsäädännöksi on johtanut useisiin ongelmiin. Nämä ongelmat johtuvat siitä, että asetus laadittiin ja annettiin pikaisesti vastauksena syyskuun 11. päivän 2001 tapahtumiin, ja ne vaikeuttavat asetuksen asianmukaista täytäntöönpanoa.

Sen vuoksi on aiheellista korvata kyseinen asetus uudella säädöksellä. Tavoitteena on selventää ja yksinkertaistaa lakisääteisiä vaatimuksia, jatkaa niiden yhdenmukaistamista ja tehostaa siten siviili-ilmailun yleistä turvaamista. Uudessa puiteasetuksessa olisi pelkästään vahvistettava perusperiaatteet siitä, mitä on tehtävä siviili-ilmailun turvaamiseksi siihen kohdistuvilta laittomilta teoilta. Tekniset ja menettelylliset päätökset, jotka koskevat tämän tavoitteen saavuttamiskeinoja, olisi sen sijaan vahvistettava täytäntöönpanosäädöksissä.

Komissio pitää uutta asetusta aiheellisena säädöksenä ja hyvänä esimerkkinä sääntelyn parantamisesta.

- **Yleistä**

Asetus (EY) N:o 2320/2002 laadittiin Yhdysvalloissa 11. syyskuuta 2001 tapahtuneiden terrori-iskujen johdosta, joissa neljä matkustajakonetta kaapattiin järkyttävin seurauksin. Näiden tapahtumien jälkeen laadittiin nopeasti lainsäädäntöehdotus, ja 16. joulukuuta 2002 annettiin EY:n perustamissopimuksen 251 artiklan mukaista menettelyä noudattaen asetus (EY) N:o 2320/2002, jossa vahvistettiin ilmailun turvaamista koskevat perusvaatimukset.

Asetus on nyt ollut voimassa noin kaksi ja puoli vuotta, ja sitä on täydennetty 4 ja 9 artiklan mukaisesti täytäntöönpanosäädöksillä, jotka on laadittu komiteamenettelyä noudattaen. Siihen on myös tehty pieni tarkistus asetuksella (EY) N:o 849/2004, jolla on korjattu alkuperäisessä tekstissä esiintyneet pienet virheet.

Saadut kokemukset ovat osoittaneet, että voimassa oleva asetus on liian yksityiskohtainen ja sitä on tarpeen yksinkertaistaa. Kun yhteispäätösmenettelyllä annettu puitelainsäädäntö on näinkin yksityiskohtaista, siihen on vaikea tehdä oikeudellisia tarkistuksia, joissa voidaan ottaa huomioon tekniset ja toiminnalliset muutokset. Tällainen lähestymistapa on liian rajoittava puitelainsäädännössä, minkä vuoksi se olisi korvattava yleisillä periaatteilla, joita voidaan tarvittaessa täydentää täytäntöönpanosäädöksissä annetuilla yksityiskohtaisemmilla säännöksillä.

Komissio, joka kunnioittaa toissijaisuusperiaatetta, katsoo kuitenkin olevan aiheellista jatkaa turvatoimenpiteiden ja –menettelyjen yhdenmukaistamista. Pitemmälle menevä yhdenmukaistaminen on etenkin ilmailualan (lentoyhtiöiden, rahdinlähettäjien, huolitsijoiden ja laitevalmistajien) oikeutetun edun mukaista, koska se helpottaa toimintaa. On tilanteita, joissa toimintaa voidaan todella helpottaa yhdenmukaistamisen avulla heikentämättä kuitenkaan ilmailun turvaamista. Komissio ymmärtää ja tukee tältä osin ilmailualan tarpeita ja suuntauksia ja ottaa ne huomioon.

Yksi esimerkki yhdenmukaisuuden puutteesta on lentorahdin turvaaminen. Toimivaltainen viranomainen voi asetuksen (EY) N:o 2320/2002 liitteen 6.2 b kohdan mukaan määritellä valvottuja edustajia koskeva säännöt. Tämä on johtanut siihen, että käytössä on 25 kansallista

järjestelmää, jotka voivat vääristää kilpailua ja joiden vuoksi ilmailuala ei voi hyödyntää yhtenäismarkkinoiden suomia vapauksia.

Yhdenmukaistamista voidaan jatkaa ja tarkentaa täytäntöönpanosäädöksissä. Esimerkkinä voidaan jälleen käyttää rahdin turvaamista, jossa valvottuja edustajia ja tunnettuja lähettäjiä koskevat turvavaatimukset voidaan kytkeä yhteisön tullilainsäädännössä kehitettyyn valtuutetun taloudellisen toimijan käsitteeseen.

Yhdenmukaisuuden lisääminen liittyy läheisesti ”keskitettyyn turvaamiseen” (”one-stop security”). Keskitetyllä turvaamisella tarkoitetaan sitä, että transfer- ja transit-matkustajille, -matkatavaroille ja -rahdille ei tarvitse tehdä uutta turvatarkastusta, kun voidaan luottaa siihen, että lentoasemalla, josta matka on alkanut, on täytetty ilmailun turvaamista koskevat perusvaatimukset. Tämäkin tekijä hyödyttää toiminnanharjoittajia, jotka käyvät kovaa kilpailua markkinoilla.

Yksinkertaistamisen ja yhdenmukaistamisen lisäksi asetuksen tarkistuksella pyritään sen selkeyttämiseen. Asetuksen osien monimutkaisuus on osoittanut, että lakisääteisiä vaatimuksia voidaan tulkita eri tavoin. Asetuksen tekstikin on paikoitellen moniselitteistä. Selkeyttämisellä tehostetaan turvavaatimusten täytäntöönpanoa ja lisätään oikeusvarmuutta.

Ehdotetulla uudella asetuksella pyritään lisäämään lainsäädännön yleistä selkeyttä ja oikeusvarmuutta (ja parantamaan siten sen laatua) sekä vähentämään täten väärintulkinnan mahdollisuutta.

Edellä on jo viitattu joustamattomuuteen, joka johtuu siitä, että yhteispäätösmenettelyn piiriin kuuluvaan lainsäädäntöön on sisällytetty yksityiskohtaisia toiminnallisia ja teknisiä vaatimuksia. Komissio katsoo, että kyky reagoida alati muuttuviin riskeihin ja toimia niiden edessä ripeästi vaikuttaa merkittävästi yleisen turvatason paranemiseen. Tälle nopealle toimintakyvylle olisi tarvittaessa annettava enemmän painoarvoa kuin kysymyksille, joita voi liittyä toimielinten väliseen tasapainoon lainsäädännön kehittämisessä. Tämä lähestymistapa ei luonnollisestikaan rajoita Euroopan parlamentin tarkasteluvaraumaa, kun on kyse komiteamenettelyllä annetun lainsäädännön täytäntöönpanosta.

Voimassa olevassa asetuksessa huolestuttaa myös sen julkisuus, jonka vuoksi kaikki asetukseen tehdyt muutoksetkin ovat julkisia. Komission mielestä ei ole suotavaa julkistaa yksityiskohtaisia turvatoimenpiteitä ja -menettelyjä, koska mahdolliset terroristit voivat tällaisten tietojen avulla etsiä heikkoja kohtia ilmailun turvaamisessa voidakseen tehdä laittomuuksia. Ei ole myöskään yleisen edun mukaista julkistaa ilmailun turvaamisessa tapahtuvia muutoksia. Tämä ongelma voidaan ratkaista sisällyttämällä toiminnalliset yksityiskohdat täytäntöönpanosäädöksiin.

- **Nykyiset säännökset ehdotuksessa käsitellyllä alalla**

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 2320/2002 vahvistetaan yhteiset siviili-ilmailun turvaamista koskevat säännöt. Ehdotetulla asetuksella aiotaan korvata kyseinen säädös.

- **Johdonmukaisuus unionin muiden politiikkojen ja tavoitteiden kanssa**

Ehdotetulla asetuksella aiotaan korvata voimassa oleva asetus. Näin pyritään parantamaan lainsäädäntöä seuraavien neljän periaatteen mukaisesti: yksinkertaistaminen, yhdenmukaistaminen, selventäminen ja turvatason parantaminen.

2. ASIANOMAISTEN KUULEMINEN JA VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

- **Asianomaisten osapuolten kuuleminen**

Kuulemismenettely, tärkeimmät kohderyhmät ja yleiskuvaus osallistujista

Kaikki tärkeimmät sidosryhmiin kuuluvat organisaatiot, jotka edustavat lentoyhtiöitä, lentoasemia, ilma-alusten ohjaajia ja rahtiyhtiöitä, osallistuivat aktiivisesti työryhmään, joka auttoi komissiota kehittämään sen ehdotukseen sisällytettyjä vaatimuksia.

Tiivistelmä vastauksista ja siitä, miten ne on otettu huomioon

Sidosryhmiä edustavat organisaatiot pääasiallisesti tukevat tavoitetta vähentää puitelainsäädännön yksityiskohtaisuutta, mutta ne edellyttävät saavansa osallistua aktiivisesti myös asetusta täydentävien täytäntöönpanosäädösten laatimiseen.

- **Asiantuntijalausunnot**

Ulkopuolisia asiantuntijoita ei tarvittu.

- **Vaikutustenarviointi**

Koska ehdotetulla asetuksella aiotaan korvata voimassa oleva puiteasetus, sen antamisella ei sinänsä ole erityisiä vaikutuksia. Sen vuoksi katsottiin olevan tarkoituksenmukaisempaa käydä vuoropuhelua sidosryhmiä edustavien järjestöjen kanssa kuin tehdä virallinen vaikutustenarviointi.

Säädöksellä ei ole sosiaalisia tai ympäristövaikutuksia.

3. EHDOTUKSEN OIKEUDELLISET NÄKÖKOHDAT

- **Tiivistelmä ehdotuksesta**

Yhtä poikkeusta lukuun ottamatta komissio ei pyri muuttamaan oleellisesti toimivaltaansa siviili-ilmailun turvaamisen alalla tällä asetuksen (EY) N:o 2320/2002 tarkistuksella. Ehdotetulla asetuksella pyritään pikemminkin muuttamaan niiden säännösten välistä tasapainoa, jotka on vahvistettu puitelainsäädännössä (voimassa oleva asetus (EY) N:o 2320/2002, sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella (EY) N:o 849/2003) ja täytäntöönpanolainsäädännössä, johon kuuluu nykyään seitsemään säädöstä: komission asetukset (EY) N:o 622/2003, 1217/2003, 1486/2003, 68/2004, 1138/2004, 781/2005 ja 857/2005.

Asetus (EY) N:o 2320/2002 korvattaisiin siis yksinkertaisemmalla ja selkeämmällä asetuksella, jossa vahvistettaisiin yleiset periaatteet. Nykyisessä puiteasetuksessa esitetyt yksityiskohdat sisällytettäisiin täytäntöönpanosäädöksiin, joita muutettaisiin vastaavasti.

Tässä yhteydessä on syytä huomata, että ehdotus on pituudeltaan vain noin puolet voimassa olevasta asetuksesta.

Ainoa uusi ehdotettu toimivalta liittyy sääntöihin, jotka koskevat lennonaikaisia turvatoimenpiteitä. Toimivalta käsittää muun muassa ohjaamoon pääsyn, häiriötä aiheuttavat matkustajat ja lennon turvahenkilöt (”ilma-aluspoliisit”). Toistaiseksi ei ole olemassa yhteisön lainsäädäntöä, jossa käsiteltäisiin lennonaikaisia turvatoimenpiteitä. Komission mielestä sääntöjä voidaan yhdenmukaistaa parhaiten sisällyttämällä ne ilmailun turvaamista koskevaan lainsäädäntöön täytäntöönpanosäädösten muodossa. On kuitenkin syytä tähdentää, että täytäntöönpanosäädöksiä laaditaan ainoastaan silloin, kun tällaisia sääntöjä katsotaan tarvittavan yhteisön tasolla. Lisäksi on syytä huomata, ettei komissio aio pakottaa mitään jäsenvaltiota hyväksymään turvahenkilöiden käyttöä ilma-aluksilla eikä ehdotuksella pyritä muuttamaan mitenkään nykyistä täysivaltaisuutta tässä asiassa.

- **Oikeusperusta**

EY:n perustamissopimuksen 80 artiklan 2 kohta.

- **Toissijaisuusperiaate**

Toissijaisuusperiaatetta noudatetaan siltä osin kuin ehdotus ei kuulu yhteisön yksinomaiseen toimivaltaan.

Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa ehdotuksen tavoitteita seuraavista syistä:

Ottaen huomioon, että ilmailun turvaamiseen liittyvät asiat koskevat koko yhteisöä ja ilmailun sisämarkkinat ovat kehittyneet hyvin pitkälle, tavoitteet saavutetaan paremmin yhteisön tasolla kuin kansallisella tasolla.

Ehdotuksen tavoitteet saavutetaan paremmin yhteisön toimilla seuraavista syistä:

Voimassa oleva asetus on jo osoittanut, minkä vuoksi on asianmukaisinta toteuttaa toimia yhteisön tasolla.

Voimassa oleva asetus on jo osoittanut, että yhteisön lähestymistavan soveltaminen ilmailun turvaamiseen vahvistaa yleisiä vaatimuksia ja lisää jäsenvaltioiden keskinäistä luottamusta.

Ehdotetun uuden säädöksen tavoitteet voidaan, kuten kumottavaksi ehdotetun asetuksenkin tapauksessa, saavuttaa paremmin yhteisön tasolla, koska ilmailun turvaamiseen liittyvät asiat koskevat koko yhteisöä ja ilmailun sisämarkkinat ovat kehittyneet hyvin pitkälle.

Näin ollen ehdotus on toissijaisuusperiaatteen mukainen.

- **Suhteellisuusperiaate**

Ehdotus on suhteellisuusperiaatteen mukainen seuraavista syistä:

Kuten voimassa olevassa asetuksessakin, ehdotetussa uudessa säädöksessä asetetaan yhteiset perusvaatimukset, mutta siinä annetaan myös jäsenvaltioille mahdollisuus soveltaa tiukempia toimenpiteitä, jos se on erityisen uhan vuoksi aiheellista.

Ehdotuksessa ei käsitellä ilmailun turvaamisen rahoitusta. Asetusta (EY) N:o 2320/2002 annettaessa yksi tärkeimmistä keskustelunaiheista oli, kenen tulisi maksaa turvaamisesta – ilmailualan vai valtion. Tuolloin päädyttiin antamaan toimielinten välinen lausuma, jonka mukaan komissio aikoo tehdä tutkimuksen, ”jossa tarkastellaan erityisesti sitä, kuinka [ilmailun turvaamisen] rahoitus jakautuu viranomaisten ja alan toimijoiden välillä […], ja toimittaa sen tulokset ja mahdolliset ehdotukset Euroopan parlamentille ja neuvostolle”. Tällainen tutkimus tehtiinkin, ja sen tulokset julkistettiin syyskuussa 2004. Ne ovat saatavissa komission verkkosivuilta osoitteesta http://europa.eu.int/comm/transport/air/safety/studies_en.htm. Raportin päätelmien pohjalta aiotaan laatia komission tiedonanto, jossa tarkastellaan turvaamisen rahoitusta kaikissa liikennemuodoissa. Tämä toimi sisältyy komission työohjelmaan vuodeksi 2005, ja se aiotaan saattaa päätökseen vuoden 2005 loppuun menneessä. Lainsäädäntöaloite, jolla asetus (EY) N:o 2320/2002 aiotaan korvata, on siis tehty ennakoimatta tulossa olevaa komission tiedonantoa tai tapaa, jolla ilmailun turvaaminen rahoitetaan nykyään yhteisössä.

- **Säädöstyyppi**

Ehdotettu säädöstyyppi: asetus.

Muut säädöstyypit eivät tule kyseeseen seuraavista syistä:

Ehdotuksella aiotaan korvata voimassa oleva asetus. Asetuksen katsottiin alun perinkin olevan sopivin säädös varmistamaan a) sääntöjen yhdenmukainen soveltaminen koko yhteisössä ja b) yhteisten sääntöjen antaminen mahdollisimman pian syyskuun 11. päivän 2001 tapahtumien jälkeen.

4. VAIKUTUKSET TALOUSARVIOON

Ehdotuksella ei ole vaikutusta yhteisön talousarvioon.

5. LISÄTIEDOT

- **Yksinkertaistaminen**

Ehdotuksella pyritään yksinkertaistamaan lainsäädäntöä.

Saadut kokemukset ovat osoittaneet, että asetus (EY) N:o 2320/2002 on liian yksityiskohtainen ja sitä on tarpeen yksinkertaistaa. Kun yhteispäätösmenettelyllä annettu puitesäädös on näinkin yksityiskohtainen, siihen on vaikea tehdä oikeudellisia tarkistuksia, joilla voidaan ottaa huomioon tekniset ja toiminnalliset muutokset.

Esimerkkinä tästä on asetuksen liitteen kohta 4.1.1, jossa esitetään kaksi tapaa, joilla matkustajille voidaan tehdä turvatarkastus: joko käsin tai metallinilmaisimina toimivien turvaporttien avulla. Lähitulevaisuudessa matkustajat voitaisiin kuitenkin turvatarkastaa käyttämällä uuteen teknologiaan perustuvia menetelmiä, jotka tarjoavat realistisen ja hyvin täsmällisen vaihtoehtoisen keinon havaita kielletyt esineet. Valitettavasti tähän tarkoitukseen ei voida käyttää muita kuin asetuksen liitteen kohdassa 4.1.1 kuvattuja tekniikoita ennen kuin liitteeseen on tehty tarpeelliset muutokset. Koska muutokset on tehtävä

yhteispäätösmenettelyllä, niitä ei voida tehdä nopeasti, mikä voi vaikuttaa kielteisesti ilmailuun. Tämä on vain yksi esimerkki monista.

Ehdotuksen hyväksyminen johtaisi asetuksen (EY) N:o 2320/2002 sekä sitä muuttaneen asetuksen (EY) N:o 849/2004 kumoamiseen. Koska voimassa oleva lainsäädäntö kumottaisiin ensin, ehdotus täyttää komission sitoumuksen vähentää byrokratiaa. Tätä periaatetta kutsutaan ”vanhan korvaamiseksi uudella”.

Ehdotus sisältyy yhteisön säännöstön ajantasaistamista ja yksinkertaistamista koskevaan komission ohjelmaan ja sen työ- ja lainsäädäntöohjelmaan viitteenä 2005/TREN/016.

- **Voimassa olevan lainsäädännön kumoaminen**

Ehdotuksen hyväksyminen johtaa voimassa olevan lainsäädännön kumoamiseen.

- **Euroopan talousalue**

Ehdotus on ETAn kannalta merkittävä, minkä vuoksi se on ulotettava koskemaan myös ETAa.

- **Ehdotuksen yksityiskohtaiset perustelut**

Ehdotuksen 1 artiklassa ilmoitetaan asetuksen tavoite eli yhteisten sääntöjen vahvistaminen siviili-ilmailun turvaamiseksi siihen kohdistuvilta laittomilta teoilta. Tämä artikla ei poikkea merkittävästi asetuksen (EY) N:o 2320/2002 1 artiklasta.

Ehdotuksen 2 artiklassa käsitellään soveltamisalaa. Uusi teksti on laadittu selvemmin kuin voimassa olevan asetuksen teksti, millä on pyritty antamaan oikeudellinen varmuus siitä, että asetusta sovelletaan siviili-ilmailua palveleviin yhteisön lentoasemiin ja tällaisilla lentoasemilla palveluja tarjoaviin toiminnanharjoittajiin sekä sellaisia ilmailua turvaavia toimintoja toteuttaviin yksikköihin, joiden kohteena ovat tällaisilta lentoasemilta lähtevät lennot (esimerkiksi ateriapalvelu- ja rahtitoimintaa harjoittavat yksiköt, jotka sijaitsevat lentoasema-alueen ulkopuolella).

Ehdotuksen 3 artiklassa esitetään määritelmät.

Ehdotuksen 4 artiklassa viitataan yhteisiin vaatimuksiin, jotka on vahvistettava yhteisön lainsäädännössä. Näihin kuuluvat myös ne toimenpiteet, joita olisi käsiteltävä täytäntöönpanosäädöksissä.

Ehdotuksen 5 artiklan mukaan jäsenvaltiot voivat toteuttaa tiukempiakin toimenpiteitä. Tämä on sama periaate, joka on esitetty asetuksen (EY) N:o 2320/2002 6 artiklassa. Uudessa ehdotuksessa edellytetään kuitenkin, että jäsenvaltiot tekevät riskinarvioinnin ja pystyvät perustelemaan yleisesti tällaiset toimenpiteet, jos komissio sitä vaatii. Näin pyritään poistamaan sidosryhmien huoli siitä, että kansalliset viranomaiset voivat rasittaa ilmailualaa uusilla turvavaatimuksilla tarvitsematta perustella toimiaan. Tämän lainsäädännön ei tulisi rajoittaa niiden toimien toteuttamista, joilla jäsenvaltiot vastaavat erityisiin uhkiin, minkä vuoksi yksittäisiä lentoja koskevat tiukennetut turvavaatimukset jäävät tämän artiklan soveltamisalan ulkopuolelle.

Ehdotuksen 6 artikla on uusi. Se koskee tapauksia, joissa kolmas maa vaatii erilaisten turvatoimenpiteiden soveltamista yhteisön lentoasemilta lähteviin lentoihin kuin yhteisön lainsäädännössä edellytetään.

Ehdotuksen 7 artiklassa toistetaan asetuksen (EY) N:o 2320/2002 5 artiklan 2 kohdassa esitetty vaatimus, jonka mukaan kussakin jäsenvaltiossa on oltava yksi ainoa viranomainen, joka vastaa ilmailun turvaamista koskevien vaatimusten yhteensovittamisesta ja niiden täytäntöönpanon seurannasta.

Ehdotuksen 8–12 artiklassa edellytetään, että jäsenvaltioilla, lentoasematoiminnan harjoittajilla, lentoliikenteen harjoittajilla ja kaikilla muilla ilmailua turvaavia toimintoja toteuttavilla yksiköillä on oltava omat turvaohjelmansa. Nämä säännökset eivät poikkea merkittävästi voimassa olevan asetuksen 5 artiklan 1 ja 4 kohdassa asetetuista velvoitteista, mutta ne edellyttävät ensimmäisen kerran virallisesti yhteisön lainsäädännössä, että muillakin yksiköillä, kuten rahtiyhtiöillä ja lentoyhtiöiden ateriapalveluyrityksillä, on omat turvaohjelmansa. Turvaohjelmia koskeva vaatimus on ilmailualan nykyisten hyvien toimintatapojen mukainen eikä aiheuta sellaisenaan suurta rasitetta ilmailualalle tai hallinnoille.

Ehdotuksen 13 artiklassa kaikki jäsenvaltiot velvoitetaan seuraamaan sääntöjen noudattamista kansallisen laadunvalvontaohjelman avulla. Artikla sisältää asetuksen (EY) N:o 2320/2002 5 artiklan 3 kohdassa ja 7 artiklan 1 kohdassa asetetut velvoitteet.

Ehdotuksen 14 artikla antaa komissiolle mahdollisuuden tarkastaa muun muassa yhteisön lentoasemia. Se ei poikkea juuri lainkaan asetuksen (EY) N:o 2320/2002 nykyisestä 7 artiklasta (sen 2–4 kohdasta).

Ehdotuksen 15 artikla koskee tietojen levittämistä.

Ehdotuksen 16 artiklalla perustetaan komitea, joka avustaa komissiota täytäntöönpanolainsäädännön laatimisessa. Artikla ei poikkea juuri lainkaan asetuksen (EY) N:o 2320/2002 9 artiklasta.

Ehdotuksen 17 artiklalla korvataan voimassa olevan asetuksen 10 artikla, joka koskee kolmansista maista saapuvien lentojen turvaamista. Artiklan mukaan yhteisö ja kolmannet maat voivat tehdä sopimuksia siitä, että yhteisön lentoasemien kautta kulkeville transfer-matkustajille, -matkatavaroille ja -rahdille ei tarvitse tehdä uutta turvatarkastusta ja/tai muita turvatoimenpiteitä.

Ehdotuksen 18 artiklassa edellytetään seuraamusten määräämistä niille, jotka eivät noudata ilmailun turvaamista koskevia yhteisön vaatimuksia. Tämä on sama vaatimus kuin asetuksen (EY) N:o 2320/2002 12 artiklassa.

Ehdotuksen 19 ja 20 artiklalla kumotaan voimassa oleva asetus ja korvataan se kyseisellä uudella säädöksellä. Säännöksillä mahdollistetaan porrastettu täytäntöönpano, jonka ansiosta nykyinen täytäntöönpanolainsäädäntö, joka täydentää asetusta (EY) N:o 2320/2002, voidaan ajantasaistaa komiteamenettelyä, jotta se olisi uuden asetuksen mukainen ja jottei syntyisi tyhjiötä, kun voimassa oleva asetus kumotaan.

Uuden asetuksen liite vastaa rakenteeltaan asetuksen (EY) N:o 2320/2002 liitettä. Liitteen kunkin kohdan sisältöä on kuitenkin yksinkertaistettu yleisten periaatteiden mukaisesti. Jos tarvitaan tarkempia sääntöjä, ne laaditaan täytäntöönpanosäädöksinä. Esimerkkinä voidaan mainita matkustajia ja käsimatkatavaroita koskeva uusi luku 4, joka on pituudeltaan vain noin puolet nykyisestä luvusta 4. Ainoa luku, jota ei ole voimassa olevassa asetuksessa, on luku 10, joka käsittelee lennonaikaisia turvatoimenpiteitä.

2005/0191 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

yhteisistä siviili-ilmailun turvaamista koskevista säännöistä

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 80 artiklan 2 kohdan,

ottavat huomioon komission ehdotuksen[1],

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon[2],

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon[3],

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä[4],

sekä katsovat seuraavaa:

(1) Siviili-ilma-aluksiin kohdistuvat laittomat teot olisi estettävä vahvistamalla yhteiset siviili-ilmailun turvaamista koskevat säännöt henkilöiden ja tavaroiden suojelemiseksi Euroopan unionissa. Tämä tavoite olisi saavutettava vahvistamalla yhteiset ilmailun turvaamista koskevat säännöt ja vaatimukset sekä mekanismit, joilla seurataan niiden noudattamista.

(2) Siviili-ilmailun yleisen turvaamisen kannalta on suotavaa luoda perusta kansainvälisestä siviili-ilmailusta 7 päivänä joulukuuta 1944 tehdyn Chicagon yleissopimuksen liitteen 17 huhtikuussa 2002 julkaistun laitoksen yhteiselle tulkinnalle.

(3) Yhteisistä siviili-ilmailun turvaamista koskevista säännöistä 16 päivänä joulukuuta 2002 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 2320/2002[5] annettiin Yhdysvalloissa 11 päivänä syyskuuta 2001 sattuneiden tapahtumien johdosta.

(4) Asetuksen (EY) N:o 2320/2002 sisältöä olisi tarkistettava saatujen kokemusten valossa, ja itse asetus olisi korvattava uudella säädöksellä, jolla yksinkertaistettaisiin, yhdenmukaistettaisiin ja selvennettäisiin voimassa olevia sääntöjä sekä parannettaisiin turvatasoa.

(5) Koska on tarpeen joustavoida turvatoimenpiteiden ja -menettelyjen toteuttamista, jotta voidaan ottaa huomion riskinarviointien jatkuvat muutokset ja mahdollistaa uusien

---

1 EUVL C […], […], s. […].
2 EUVL C […], […], s. […].
3 EUVL C […], […], s. […].
4 EUVL C […], […], s. […].
5 EUVL L 355, 30.12.2002, s. 1.

teknologioiden käyttöönotto, uudessa säädöksessä olisi vahvistettava perusperiaatteet siitä, mitä on tehtävä siviili-ilmailun turvaamiseksi siihen kohdistuvilta laittomilta teoilta, esittämättä kuitenkaan teknisiä ja menettelyllisiä yksityiskohtia näiden periaatteiden täytäntöönpanosta.

(6) Uutta säädöstä olisi sovellettava jäsenvaltion alueella sijaitseviin siviili-ilmailua palveleviin lentoasemiin, näillä lentoasemilla palveluja tarjoaviin toiminnanharjoittajiin sekä yksikköihin, jotka soveltavat ilmailun turvaamista koskevia vaatimuksia näiltä lentoasemilta lähteviin lentoihin.

(7) Uudessa säädöksessä olisi vahvistettava turvatoimenpiteet, joita sovelletaan yhteisön lentoliikenteen harjoittajien ilma-aluksilla tai lentojen aikana, sanotun kuitenkaan rajoittamatta rikoksista ja eräistä muista teoista ilma-aluksissa Tokiossa vuonna 1963 tehdyn yleissopimuksen, ilma-alusten laittoman haltuunoton ehkäisemisestä Haagissa vuonna 1970 tehdyn yleissopimuksen ja siviili-ilmailun turvallisuuteen kohdistuvien laittomien tekojen ehkäisemistä Montrealissa vuonna 1971 tehdyn yleissopimuksen soveltamista.

(8) Siviili-ilmailualan eri toimintoja uhkaavat vaarat eivät välttämättä ole samanlaisia. Asetettaessa ilmailun turvaamista koskevia yhteisiä vaatimuksia olisi otettava huomioon ilma-aluksen koko, toiminnan luonne ja/tai toimintojen toistumistiheys lentoasemilla, jotta voidaan sallia poikkeusten myöntäminen.

(9) Lisäksi olisi sallittava, että jäsenvaltiot soveltavat riskinarvioinnin perusteella tiukempia toimenpiteitä kuin tässä asetuksessa säädetään. Komissiolla olisi kuitenkin oltava mahdollisuus tutkia nämä tiukemmat toimenpiteet ja päättää, voiko jäsenvaltio jatkaa niiden soveltamista.

(10) Kolmannet maat voivat vaatia tässä säädöksessä säädetyistä toimenpiteistä poikkeavien toimenpiteiden soveltamista, kun on kyse jäsenvaltiossa sijaitsevalta lentoasemalta lähtevistä lennoista, jotka suuntautuvat kyseiseen kolmanteen maahan tai kulkevat sen kautta. Komissiolla tulisi kuitenkin olla mahdollisuus tutkia kolmannen maan vaatimat toimenpiteet ja päättää, voiko jäsenvaltio, toiminnanharjoittaja tai muu asianomainen yksikkö jatkaa vaadittujen toimenpiteiden soveltamista, sanotun kuitenkaan rajoittamatta sellaisten kahdenvälisten sopimusten soveltamista, joissa yhteisö on sopimuspuolena.

(11) Vaikka ilmailun turvaaminen saattaa kuulua samassa jäsenvaltiossa kahdelle tai useammalle elimelle tai yksikölle, kunkin jäsenvaltion olisi nimettävä yksi viranomainen, joka vastaa turvavaatimusten yhteensovittamisesta ja niiden täytäntöönpanon seurannasta.

(12) Kunkin jäsenvaltion olisi laadittava kansallinen siviili-ilmailun turvaohjelma vastuualueiden määrittelemiseksi yhteisten vaatimusten täytäntöönpanoa varten sekä niiden toimenpiteiden kuvaamiseksi, joita vaaditaan toiminnanharjoittajilta ja muilta yksiköiltä tätä tarkoitusta varten. Lisäksi kunkin lentoasematoiminnan harjoittajan, lentoliikenteen harjoittajan ja yksikön, joka soveltaa ilmailun turvaamista koskevia vaatimuksia, olisi laadittava turvaohjelma, sovellettava sitä ja pidettävä sitä yllä noudattaakseen sekä tätä uutta säädöstä että sovellettavaa kansallista siviili-ilmailun turvaohjelmaa.

(13) Tämän uuden säädöksen ja kansallisen siviili-ilmailun turvaohjelman noudattamisen seuraamiseksi kunkin jäsenvaltion olisi laadittava kansallinen ohjelma, jonka avulla voidaan tarkistaa siviili-ilmailun turvaamisen laatu, sekä varmistaa kyseisen ohjelman täytäntöönpano.

(14) Seuratakseen, miten jäsenvaltiot soveltavat tätä uutta säädöstä, ja voidakseen havaita ilmailun turvaamisen heikot kohdat komission olisi tehtävä tarkastuksia, myös ilmoittamatta niistä ennakolta.

(15) Täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan yhteiset toimenpiteet ja menettelyt yhteisten vaatimusten täytäntöön panemiseksi ja jotka sisältävät arkaluonteisia turvatietoja, sekä komission tarkastuskertomuksia ja kansallisten viranomaisten vastauksia olisi pidettävä komission sisäisten menettelysääntöjen muuttamisesta 29 päivänä marraskuuta 2001 tehdyssä komission päätöksessä 2001/844/EY, EHTY, Euratom[6] tarkoitettuina ”EU:n turvaluokiteltuina tietoina”. Kyseisiä tietoja ei tulisi julkaista; ne olisi annettava ainoastaan niiden toiminnanharjoittajien ja yksiköiden saataville, joiden oikeutettua etua ne koskevat.

(16) Tämän asetuksen täytäntöönpanemiseksi tarvittavista toimenpiteistä ja menettelyistä olisi päätettävä menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY[7] mukaisesti.

(17) Jotta kolmannesta maasta tulevalla lennolla saapuvat transfer-matkustajat ja -matkatavarat voitaisiin vapauttaa turvatarkastuksesta, mitä kutsutaan ”keskitetyksi turvaamiseksi”, ja jotta tällaisella lennolla saapuvien matkustajien sallittaisiin kohdata turvatarkastettuja lähteviä matkustajia, on aiheellista edistää yhteisön ja kolmansien maiden välisiä sopimuksia, joissa tunnustetaan, että kolmannessa maassa sovelletaan vastaavia turvavaatimuksia kuin yhteisössä.

(18) Tämän asetuksen säännösten rikkomisesta olisi määrättävä seuraamuksia. Seuraamusten olisi oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia,

OVAT ANTANEET TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla
Tavoitteet

1. Tässä asetuksessa vahvistetaan yhteiset säännöt siviili-ilmailun turvaamiseksi siihen kohdistuvilta laittomilta teoilta.

   Lisäksi se muodostaa perustan kansainvälisestä siviili-ilmailusta vuonna 1944 tehdyn Chicagon yleissopimuksen liitteen 17 huhtikuussa 2002 julkaistun laitoksen yhteiselle tulkinnalle.

2. Edellä 1 kohdassa asetetut tavoitteet voidaan saavuttaa:

   a) vahvistamalla ilmailun turvaamista koskevat yhteiset säännöt ja yhteiset vaatimukset;

   b) mekanismeilla, joilla seurataan niiden noudattamista.

2 artikla
Soveltamisala

Tätä asetusta sovelletaan:

a) kaikkiin jäsenvaltion alueella sijaitseviin siviili-ilmailua palveleviin lentoasemiin;

---

[6] EUVL 317, 3.12.2001, s. 1.
[7] EUVL 184, 17.7.1999, s. 23.

b) kaikkiin a alakohdassa tarkoitetuilla lentoasemilla palveluja tarjoaviin toiminnanharjoittajiin, lentoliikenteen harjoittajat mukaan luettuina;

c) kaikkiin lentoaseman tilojen sisä- tai ulkopuolella sijaitsevista tiloista käsin toimiviin yksikköihin, jotka soveltavat ilmailun turvaamista koskevia vaatimuksia a alakohdassa tarkoitetuilta lentoasemilta lähteviin lentoihin.

3 artikla
Määritelmät

Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

1. ’siviili-ilmailulla’ kaupallista ja ei-kaupallista lentoliikennetoimintaa, joihin kuuluvat sekä reitti- että tilauslentotoiminta, lukuun ottamatta kuitenkaan kansainvälisestä siviili-ilmailusta vuonna 1944 tehdyn Chicagon yleissopimuksen 3 artiklassa tarkoitetuilla valtion ilma-aluksilla harjoitettavaa toimintaa;

2. ’ilmailun turvaamisella’ toimenpiteiden sekä inhimillisten ja luonnon voimavarojen yhdistelmää, jolla on tarkoitus suojata siviili-ilmailua siihen kohdistuvilta laittomilta teoilta;

3. ’toiminnanharjoittajalla’ henkilöä, organisaatiota tai yritystä, joka harjoittaa lentoliikennetoimintaa tai tarjoaa sen harjoittamista;

4. ’lentoliikenteen harjoittajalla’ lentoliikenneyritystä, jolla on voimassa oleva liikennelupa;

5. ’yhteisön lentoliikenteen harjoittajalla’ lentoliikenteen harjoittajaa, jolla on jäsenvaltion asetuksen (ETY) N:o 2407/92[8] mukaisesti myöntämä voimassa oleva liikennelupa;

6. ’kielletyillä esineillä’ aseita, räjähteitä ja muita vaarallisia laitteita, esineitä tai aineita, joita voidaan käyttää ilma-aluksen toimintaan puuttumiseen;

7. ’turvatarkastuksella’ teknisten tai muiden keinojen käyttämistä kiellettyjen esineiden tunnistamiseksi ja/tai havaitsemiseksi;

8. ’turvavalvontatoimenpiteellä’ sellaisten keinojen käyttämistä, joilla voidaan estää kiellettyjen esineiden tuominen ilma-alukseen;

9. ’kulunvalvonnalla’ keinojen käyttämistä asiattomien henkilöiden, asiattomien ajoneuvojen tai näiden molempien pääsyn estämiseksi;

10. ’lentokenttäalueella’ kenttäaluetta sekä ympäröivää maastoa ja rakennuksia tai niiden osia, joihin on rajoitettu pääsy;

11. ’maaliikennealueella’ niitä osia lentoasemasta sekä ympäröivästä maastosta ja rakennuksista tai niiden osista, jotka eivät kuulu lentokenttäalueeseen;

12. ’turvavalvotulla alueella’ lentokenttäalueen aluetta, jolla sovelletaan rajoitetun pääsyn lisäksi kulunvalvontaa;

13. ’merkityllä alueella’ aluetta, joka on kulunvalvonnan avulla erotettu lentoaseman turvavalvotuista alueista tai, jos merkitty alue itse on turvavalvottu alue, lentoaseman muista turvavalvotuista alueista;

---

[8] EUVL L 240, 24.8.1992, s. 1.

14. ’taustan tarkistuksella’ yksilön henkilöllisyyden, mahdollinen rikostausta mukaan luettuna, todennettavissa olevaa tarkistamista osana soveltuvuusarviointia, joka tehdään sen selvittämiseksi, voidaanko hänelle myöntää pääsy ilman saattajaa turvavalvotuille alueille;

15. ’transfer-matkustajilla, -matkatavaroilla tai -rahdilla’ matkustajia, matkatavaroita tai rahtia, jotka lähtevät toisella ilma-aluksella kuin sillä, jolla he tai ne ovat saapuneet;

16. ’transit-matkustajilla, -matkatavaroilla tai -rahdilla’ matkustajia, matkatavaroita tai rahtia, jotka lähtevät samalla ilma-aluksella, jolla he tai ne ovat saapuneet;

17. ’mahdollisesti häiriötä aiheuttavalla matkustajalla’ matkustajaa, joka on joko karkotettava henkilö, maahanmuuttosyistä käännytettävä henkilö tai pidätetty tai vangittu henkilö;

18. ’käsimatkatavaralla’ ilma-aluksen matkustamossa kuljetettavaa matka-tavaraa;

19. ’ruumaan menevällä matkatavaralla’ ilma-aluksen ruumassa kuljetettavaa matka-tavaraa;

20. ’mukana kulkevalla ruumaan menevällä matkatavaralla’ ilma-aluksen ruumaan hyväksyttyä matkatavaraa, jonka kirjannut matkustaja on itse matkustajana ilma-aluksessa;

21. ’lentoliikenteen harjoittajan postilähetyksillä’ postilähetyksiä, joiden lähettäjänä ja vastaanottajana on lentoliikenteen harjoittaja;

22. ’lentoliikenteen harjoittajan materiaaleilla’ materiaaleja, joiden lähettäjänä ja vastaanottajana on lentoliikenteen harjoittaja tai joita lentoliikenteen harjoittaja käyttää;

23. ’rahdilla’ ilma-aluksella kuljetettavaa omaisuutta, lukuun ottamatta matkatavaroita, lentoliikenteen harjoittajan postilähetyksiä ja materiaaleja, sekä lennon aikana käytettäviä tarvikkeita;

24. ’valvotulla edustajalla’ lentoliikenteen harjoittajaa, asiamiestä, rahtihuolitsijaa tai muuta yksikköä, joka suorittaa tämän asetuksen mukaiset turvavalvontatoimenpiteet rahdille;

25. ’tunnetulla lähettäjällä’ lähettäjää, joka luovuttaa rahdin ja jonka menettelyt ovat siinä määrin yhteisten turvasääntöjen ja -vaatimusten mukaiset, että rahti voidaan kuljettaa millä tahansa ilma-aluksella ilman muita turvatarkastuksia;

26. ’tunnetulla tiliasiakkaalla’ lähettäjää, joka luovuttaa rahdin ja jonka menettelyt ovat siinä määrin yhteisten turvasääntöjen ja -vaatimusten mukaiset, että kyseinen rahti voidaan kuljettaa yksinomaan rahdin kuljettamiseen tarkoitetulla ilma-aluksella ilman muita turvatarkastuksia;

27. ’ilma-aluksen tarkastuksella’ ilma-aluksen sisätilojen niiden osien tarkastusta, joihin matkustajilla on saattanut olla pääsy, sekä ilma-aluksen ruuman tarkastusta kiellettyjen esineiden ja ilma-alukseen kohdistuvien laittomien tekojen havaitsemiseksi;

28. ’ilma-aluksen turvaetsinnällä’ ilma-aluksen sisätilojen ja niiden ulko-osien tarkastusta, joihin on mahdollista päästä, kiellettyjen esineiden ja ilma-alukseen kohdistuvien laittomien tekojen havaitsemiseksi;

29. ’lennon turvahenkilöllä’ henkilöä, jonka jäsenvaltio on ottanut palvelukseen, jotta tämä matkustaisi sellaisen lentoliikenteen harjoittajan ilma-aluksella, jolle kyseinen

jäsenvaltio on myöntänyt liikenneluvan, suojellakseen kyseistä ilma-alusta ja siinä olevia henkilöitä laittomilta teoilta.

4 artikla

Yhteiset vaatimukset

1. Yhteiset vaatimukset siviili-ilmailun turvaamiseksi siihen kohdistuvilta laittomilta teoilta esitetään liitteessä.

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettujen yhteisten vaatimusten täytäntöönpanon edellyttämät yksityiskohtaiset toimenpiteet ja menettelyt vahvistetaan 16 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

   Toimenpiteiden on kohdistuttava erityisesti seuraaviin seikkoihin:

   a) turvatarkastus- ja kulunvalvontamenetelmät sekä muita turvavalvontatoimenpiteitä koskevat menetelmät;

   b) menetelmät, joilla suoritetaan ilma-aluksen tarkastuksia ja ilma-aluksen turvaetsintöjä;

   c) kielletyt esineet;

   d) laitteiden suorituskriteerit ja hyväksymistestit;

   e) henkilöstön palvelukseen ottamista ja koulutusta koskevat vaatimukset;

   f) turvavalvottujen alueiden kriittisten osien määritelmä;

   g) valvottuja edustajia, tunnettuja lähettäjiä ja tunnettuja tiliasiakkaita koskevat velvollisuudet ja validointimenettelyt;

   h) henkilö- ja tavararyhmät, joihin on objektiivisista syistä sovellettava erityisiä turvamenettelyjä tai jotka on tällaisista syistä vapautettava turvatarkastuksesta, kulunvalvonnasta tai muista turvavalvontatoimenpiteistä.

   Poiketen 1 kohdassa tarkoitetuista yhteisistä vaatimuksista toimenpiteet ja menettelyt voivat myös koskea turvatarkastusta, kulunvalvontaa tai muita turvavalvontatoimenpiteitä, joilla varmistetaan riittävän tasoinen suoja lentoasemilla tai niiden merkityillä alueilla. Tällaiset vaihtoehtoiset toimenpiteet on perusteltava syillä, jotka liittyvät ilma-aluksen kokoon, toiminnan luonteeseen ja/tai toimintojen toistumistiheyteen kyseisillä lentoasemilla.

3. Jäsenvaltioiden on varmistettava 1 kohdassa tarkoitettujen yhteisten vaatimusten soveltaminen.

5 artikla

Jäsenvaltioiden soveltamat tiukemmat toimenpiteet

1. Jäsenvaltiot voivat soveltaa tiukempia toimenpiteitä kuin 4 artiklassa vahvistettuja yhteisiä vaatimuksia. Näin tehdessään niiden on toimittava riskinarvioinnin pohjalta ja yhteisön oikeuden mukaisesti. Tiukempien toimenpiteiden on oltava asianmukaisia, puolueettomia ja syrjimättömiä ja oikein suhteutettuja niiden kohteena olevaan riskiin.

   Jäsenvaltioiden on ilmoitettava näistä toimenpiteistä komissiolle.

2. Komissio voi tarkastella 1 kohdan soveltamista ja päättää 16 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua komiteaa kuultuaan, saako jäsenvaltio jatkaa toimenpiteiden soveltamista.

Komissio ilmoittaa päätöksestään neuvostolle ja jäsenvaltioille.

Kuukauden kuluessa siitä, kun komissio on ilmoittanut päätöksestä, jäsenvaltio voi saattaa päätöksen neuvoston käsiteltäväksi. Neuvosto voi päättää asiasta toisin kolmen kuukauden kuluessa määräenemmistöllä.

3. Edellä olevan 1 kohdan toista alakohtaa ja 2 kohtaa ei sovelleta, jos tiukennetut toimenpiteet rajoittuvat tiettyyn lentoon ja tiettyyn päivämäärään.

6 artikla

Kolmannen maan vaatimat turvatoimenpiteet

1. Jäsenvaltion on ilmoitettava komissiolle kolmannen maan vaatimista toimenpiteistä, jos ne poikkeavat 4 artiklassa vahvistetuista yhteisistä vaatimuksista, kun on kyse jäsenvaltiossa sijaitsevalta lentoasemalta lähtevistä lennoista, jotka suuntautuvat kyseiseen kolmanteen maahan tai kulkevat sen kautta, sanotun kuitenkaan rajoittamatta kahdenvälisiä sopimuksia, joissa yhteisö on sopimuspuolena.

2. Komissio tarkastelee kyseisen jäsenvaltion pyynnöstä tai omasta aloitteestaan 1 kohdan soveltamista ja voi päättää 16 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua komiteaa kuultuaan, saako jäsenvaltio, toiminnanharjoittaja tai muu asianomainen yksikkö jatkaa kyseisten toimenpiteiden soveltamista.

Komissio ilmoittaa päätöksestään neuvostolle ja jäsenvaltioille.

3. Edellä olevia 1 ja 2 kohtaa ei sovelleta, jos:

a) kyseinen jäsenvaltio soveltaa kyseisiä toimenpiteitä 5 artiklan mukaisesti; tai

b) kolmannen maan vaatimus rajoittuu tiettyyn lentoon ja tiettyyn päivämäärään.

7 artikla

Kansallinen viranomainen

Jos siviili-ilmailu kuuluu samassa jäsenvaltiossa kahdelle tai useammalle elimelle tai yksikölle, kyseisen jäsenvaltion on nimettävä yksi viranomainen (jäljempänä ”kansallinen viranomainen”), joka vastaa 4 artiklassa tarkoitettujen yhteisten vaatimusten yhteensovittamisesta ja niiden täytäntöönpanon seurannasta.

8 artikla

Ohjelmat

Jäsenvaltiot, lentoasematoiminnan harjoittajat, lentoliikenteen harjoittajat ja muut ilmailun turvaamista koskevia vaatimuksia soveltavat yksiköt vastaavat turvaohjelmiensa laatimisesta, soveltamisesta ja ylläpidosta 9–12 artiklassa vahvistetulla tavalla.

Lisäksi jäsenvaltioiden on harjoitettava 13 artiklassa määriteltyä laaja-alaista laadunvalvontaa.

9 artikla

Kansallinen siviili-ilmailun turvaohjelma

1. Kunkin jäsenvaltion on laadittava kansallinen siviili-ilmailun turvaohjelma, sovellettava sitä ja pidettävä sitä yllä.

Ohjelmassa on määriteltävä vastuualueet 4 artiklassa tarkoitettujen yhteisten vaatimusten täytäntöönpanoa varten sekä kuvattava toimenpiteet, joita vaaditaan toiminnanharjoittajilta ja muilta yksiköiltä tätä tarkoitusta varten.

2. Kansallisen viranomaisen on annettava asianmukaiset osat kansallisesta siviili-ilmailun turvaohjelmastaan niiden toiminnanharjoittajien ja yksiköiden saataville, joiden oikeutettua etua ne koskevat.

10 artikla

Lentoaseman turvaohjelma

1. Kunkin lentoasematoiminnan harjoittajan on laadittava lentoaseman turvaohjelma, sovellettava sitä ja pidettävä sitä yllä.

Ohjelmassa on kuvattava menetelmät ja menettelyt, joita lentoasematoiminnan harjoittajan on noudatettava tämän asetuksen sekä sen jäsenvaltion kansallisen siviili-ilmailun turvaohjelman noudattamiseksi, jossa kyseinen lentoasema sijaitsee.

Lisäksi ohjelmassa on kuvattava, miten lentoasematoiminnan harjoittaja seuraa näiden menetelmien ja menettelyjen noudattamista.

2. Lentoaseman turvaohjelma on toimitettava kansalliselle viranomaiselle.

11 artikla

Lentoliikenteen harjoittajan turvaohjelma

1. Kunkin lentoliikenteen harjoittajan on laadittava lentoliikenteen harjoittajan turvaohjelma, sovellettava sitä ja pidettävä sitä yllä.

Ohjelmassa on kuvattava menetelmät ja menettelyt, joita lentoliikenteen harjoittajan on noudatettava tämän asetuksen sekä sen jäsenvaltion kansallisen siviili-ilmailun turvaohjelman noudattamiseksi, josta se tarjoaa palveluja.

Lisäksi ohjelmassa on kuvattava, miten lentoliikenteen harjoittaja seuraa näiden menetelmien ja menettelyjen noudattamista.

2. Lentoliikenteen harjoittajan turvaohjelma on pyynnöstä toimitettava kansalliselle viranomaiselle.

12 artikla

Ilmailun turvaamista koskevia vaatimuksia soveltavan yksikön turvaohjelma

1. Kunkin yksikön, joka soveltaa ilmailun turvaamista koskevia vaatimuksia, on laadittava turvaohjelma, sovellettava sitä ja pidettävä sitä yllä.

Ohjelmassa on kuvattava menetelmät ja menettelyt, joita yksikön on noudatettava tämän asetuksen sekä sen jäsenvaltion kansallisen siviili-ilmailun turvaohjelman noudattamiseksi, jossa kyseinen yksikkö sijaitsee.

Lisäksi ohjelmassa on kuvattava, miten yksikkö itse seuraa näiden menetelmien ja menettelyjen noudattamista.

2. Ilmailun turvaamista koskevia vaatimuksia soveltavan yksikön turvaohjelma on pyydettäessä toimitettava kansalliselle viranomaiselle.

13 artikla

Kansallinen laadunvalvontaohjelma

1. Kunkin jäsenvaltion on laadittava kansallinen laadunvalvontaohjelma sekä varmistettava sen täytäntöönpano.

   Ohjelman avulla jäsenvaltion on voitava tarkistaa siviili-ilmailun turvaamisen laatu, jotta voidaan seurata tämän asetuksen ja kansallisen ilmailun turvaohjelman noudattamista.

2. Kansallista laadunvalvontaohjelmaa koskevat vaatimukset vahvistetaan 16 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

   Ohjelman avulla puutteet on voitava havaita ja korjata nopeasti. Ohjelmassa on myös edellytettävä, että kansallinen viranomainen säännöllisesti seuraa kaikkia kyseisen jäsenvaltion alueella olevia lentoasemia, toiminnanharjoittajia ja muita yksikköjä, jotka vastaavat turvavaatimusten soveltamisesta, tai valvoo niitä.

14 artikla

Komission tekemät tarkastukset

1. Komissio tekee yhteistyössä kansallisen viranomaisen kanssa tarkastuksia, mukaan luettuina ilmailun turvaamista koskevia vaatimuksia soveltavien lentoasemien, toiminnanharjoittajien ja yksiköiden tarkastukset, seuratakseen, miten jäsenvaltiot soveltavat tätä asetusta, sekä tunnistaakseen ilmailun turvaamisen heikot kohdat. Tätä varten kansallisen viranomaisen on ilmoitettava komissiolle kirjallisesti kaikista alueellaan sijaitsevista siviili-ilmailua palvelevista lentoasemista paitsi niistä, joihin sovelletaan 4 artiklan 2 kohdan kolmatta alakohtaa.

   Komission tekemiä tarkastuksia koskevat menettelyt vahvistetaan 16 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

2. Komission tekemistä lentoasemien, toiminnanharjoittajien ja muiden ilmailun turvaamista koskevia vaatimuksia soveltavien yksiköiden tarkastuksista ei ilmoiteta etukäteen.

3. Jokainen komission tarkastuskertomus saatetaan asianomaisen jäsenvaltion kansallisen viranomaisen tiedoksi, ja tämän on ilmoitettava vastauksessaan toimenpiteet, jotka on toteutettu havaittujen puutteiden korjaamiseksi.

   Kertomus ja kansallisen viranomaisen antama vastaus saatetaan myöhemmin kaikkien muiden kansallisten viranomaisten tiedoksi.

15 artikla

Tietojen levittäminen

Seuraavia asiakirjoja pidetään päätöksessä 2001/844/EY, EHTY, Euratom tarkoitettuina ”EU:n turvaluokiteltuina asiakirjoina”, eikä niitä julkisteta:

a) 4 artiklan 2 kohdassa tarkoitetut toimenpiteet ja menettelyt, jos ne sisältävät arkaluonteisia turvatietoja;

b) 14 artiklan 3 kohdassa tarkoitetut komission tarkastuskertomukset ja kansallisten viranomaisten vastaukset.

16 artikla
Komitea

1. Komissiota avustaa komitea (jäljempänä ”komitea”).

2. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 5 ja 7 artiklaa ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset.

   Päätöksen 1999/468/EY 5 artiklan 6 kohdassa tarkoitettu määräaika vahvistetaan yhdeksi kuukaudeksi.

3. Komitea vahvistaa työjärjestyksensä.

17 artikla
Kolmannet maat

Yhteisö ja kolmas maa voivat EY:n perustamissopimuksen 300 artiklan mukaisesti tehdä keskenään sopimuksia, joissa tunnustetaan, että kolmannessa maassa sovellettavat turvavaatimukset vastaavat yhteisön vaatimuksia.

18 artikla
Seuraamukset

Jäsenvaltioiden on säädettävä tämän asetuksen säännösten rikkomiseen sovellettavista seuraamuksista ja toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että ne pannaan täytäntöön. Seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia.

19 artikla
Kumoaminen

Kumotaan asetus (EY) N:o 2320/2002.

20 artikla
Voimaantulo

Tämä asetus tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Sitä sovelletaan […] alkaen, lukuun ottamatta 4 artiklan 2 kohtaa, 13 artiklan 2 kohtaa, 14 artiklan 1 kohtaa ja 16 artiklaa, joita sovelletaan voimaantulopäivästä alkaen.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta	*Neuvoston puolesta*
Puhemies	*Puheenjohtaja*

LIITE

YHTEISET VAATIMUKSET SIVIILI-ILMAILUN TURVAAMISEKSI SIIHEN KOHDISTUVILTA LAITTOMILTA TEOILTA (4 ARTIKLA)

1. LENTOASEMIEN TURVAAMINEN

1.1 Lentoasemien suunnittelua koskevat vaatimukset

1. Tässä liitteessä ja täytäntöönpanosäädöksissä tarkoitettujen yhteisten vaatimusten täytäntöönpanoa koskevat edellytykset on otettava kaikilta osin huomioon suunniteltaessa ja rakennettaessa lentoaseman uusia tiloja tai muutettaessa lentoaseman olemassa olevia tiloja.

2. Lentoasemille on perustettava seuraavat alueet:

   a) maaliikennealue;

   b) lentokenttäalue;

   c) turvavalvotut alueet ja

   d) turvavalvottujen alueiden kriittiset osat.

1.2 Kulunvalvonta

1. Lentokenttäalueelle pääsyä on rajoitettava, jotta estetään asiattomien henkilöiden ja ajoneuvojen pääsy tälle alueelle.

2. Pääsyä turvavalvotuille alueille on valvottava, jotta varmistetaan, että asiattomat henkilöt ja ajoneuvot eivät pääse näille alueille.

3. Henkilöille ja ajoneuvoille voidaan myöntää pääsy lentokenttäalueelle ja turvavalvotuille alueille vain, jos he tai ne täyttävät vaaditut turvaehdot.

4. Ennen kuin yhteisön lentoliikenteen harjoittajan ohjaamomiehistön jäsenelle annetaan miehistön henkilökortti, hänen on täytynyt läpäistä liikenneluvan myöntävän jäsenvaltion suorittama taustan tarkistus.

5. Ennen kuin henkilöstöön kuuluvalle annetaan lentoaseman henkilökortti, joka oikeuttaa pääsyyn turvavalvotuille alueille, hänen on täytynyt läpäistä sen jäsenvaltion suorittama taustan tarkistus, jossa kyseinen lentoasema sijaitsee. Tämä ei koske ohjaamomiehistön jäseniä, joille on annettu 4 alakohdassa tarkoitettu miehistön henkilökortti.

1.3 Muiden henkilöiden kuin matkustajien ja näiden henkilöiden mukana olevien tavaroiden turvatarkastus

1. Muut henkilöt kuin matkustajat ja näiden henkilöiden mukana olevat tavarat on turvatarkastettava toistuvin satunnaistarkastuksin heidän saapuessaan turvavalvotuille alueille, jotta estetään kiellettyjen esineiden tuominen näille alueille.

2. Muut henkilöt kuin matkustajat ja näiden henkilöiden mukana olevat tavarat on turvatarkastettava heidän saapuessaan turvavalvottujen alueiden kriittisiin osiin, jotta estetään kiellettyjen esineiden tuominen näihin osiin.

1.4 Ajoneuvojen tarkastus

Turvavalvotulle alueelle saapuvat ajoneuvot on tarkastettava, jotta estetään kiellettyjen esineiden tuominen näille alueille.

1.5 Valvonta, kiertovartiointi ja muut fyysiset tarkastukset

Turvavalvotuilla alueilla ja kaikilla niiden viereisillä alueilla, joille on yleinen pääsy, on harjoitettava valvontaa ja kiertovartiointia ja tehtävä muita fyysisiä tarkastuksia, jotta voidaan havaita epäilyttävästi käyttäytyvät henkilöt sekä haavoittuvuudet, joita voidaan hyödyntää laittoman teon toteuttamiseksi, ja estää henkilöitä toteuttamasta tällaisia tekoja.

2. LENTOASEMIEN MERKITYT ALUEET

Ilma-alukset, jotka on pysäköity lentoasemien merkityille alueille, joihin sovelletaan 4 artiklan 2 kohdan kolmannessa alakohdassa tarkoitettuja vaihtoehtoisia toimenpiteitä, on erotettava niistä ilma-aluksista, joihin sovelletaan liitteessä vahvistettuja yhteisiä vaatimuksia kaikilta osin, jotta turvavaatimusten soveltaminen jälkimmäisiin ilma-aluksiin ja niiden matkustajiin, matkatavaroihin ja rahtiin ei vaarantuisi.

3. ILMA-ALUKSEN TURVAAMINEN

1. Jos matkustajat poistuvat ilma-aluksesta, sille on tehtävä ennen lähtöä ilma-aluksen tarkastus, jotta varmistetaan, että ilma-aluksessa ei ole kiellettyjä esineitä.
2. Kutakin ilma-alusta on suojattava luvattomalta käsittelyltä.
3. Kullekin ilma-alukselle, jota ei ole suojattu luvattomalta käsittelyltä, on tehtävä ilma-aluksen turvaetsintä.

4. MATKUSTAJAT JA KÄSIMATKATAVARAT

4.1 Matkustajien ja käsimatkatavaroiden turvatarkastus

1. Kaikki matkansa aloittavat matkustajat ja transfer- ja transit-matkustajat sekä heidän käsimatkatavaransa on turvatarkastettava, jotta estetään kiellettyjen esineiden tuominen turvavalvotuille alueille ja ilma-alukseen.
2. Transfer-matkustajat ja heidän käsimatkatavaransa voidaan vapauttaa turvatarkastuksesta, jos:
   a) he saapuvat jäsenvaltiosta ja jollei komissio tai kyseinen jäsenvaltio ole ilmoittanut, että kyseisiä matkustajia ja heidän käsimatkatavaroitaan ei voida pitää sellaisina matkustajina ja käsimatkatavaroina, joille on tehty yhteisten vaatimusten mukainen turvatarkastus; tai
   b) he saapuvat kolmannesta maasta, jonka kanssa yhteisöllä on 17 artiklassa tarkoitettu sopimus, jossa tunnustetaan, että näille matkustajille ja heidän matkatavaroilleen on tehty yhteisön vaatimuksia vastaavien turvavaatimusten mukainen turvatarkastus.
3. Transit-matkustajat ja heidän käsimatkatavaransa voidaan vapauttaa turvatarkastuksesta, jos:
   a) he jäävät ilma-alukseen; tai
   b) he eivät kohtaa muita turvatarkastettuja matkustajia kuin niitä, jotka ovat samassa ilma-aluksessa; tai
   c) he saapuvat jäsenvaltiosta ja jollei komissio tai kyseinen jäsenvaltio ole ilmoittanut, että kyseisiä matkustajia ja heidän käsimatkatavaroitaan ei voida

pitää sellaisina matkustajina ja käsimatkatavaroina, joille on tehty yhteisten vaatimusten mukainen turvatarkastus; tai

d) he saapuvat kolmannesta maasta, jonka kanssa yhteisöllä on 17 artiklassa tarkoitettu sopimus, jossa tunnustetaan, että näille matkustajille ja heidän matkatavaroilleen on tehty yhteisön vaatimuksia vastaavien turvavaatimusten mukainen turvatarkastus.

4.2 Matkustajien ja käsimatkatavaroiden suojaaminen

1. Matkustajia ja heidän käsimatkatavaroitaan on suojattava heihin tai niihin kohdistuvilta luvattomilta teoilta siitä alkaen, kun heille tai niille on tehty turvatarkastus, aina sen ilma-aluksen lähtöön asti, joka kuljettaa näitä matkustajia ja tavaroita.

2. Turvatarkastetut lähtevät matkustajat eivät saa kohdata saapuvia matkustajia, paitsi kun:

a) matkustajat saapuvat jäsenvaltiosta ja jollei komissio tai kyseinen jäsenvaltio ole ilmoittanut, että kyseisiä matkustajia ja heidän käsimatkatavaroitaan ei voida pitää sellaisina matkustajina ja käsimatkatavaroina, joille on tehty yhteisten vaatimusten mukainen turvatarkastus; tai

b) matkustajat saapuvat kolmannesta maasta, jonka kanssa yhteisöllä on 17 artiklassa tarkoitettu sopimus, jossa tunnustetaan, että näille matkustajille ja heidän matkatavaroilleen on tehty yhteisön vaatimuksia vastaavien turvavaatimusten mukainen turvatarkastus.

4.3 Mahdollisesti häiriöitä aiheuttavat matkustajat

Mahdollisesti häiriötä aiheuttaviin matkustajiin on ennen lähtöä kohdistettava asianmukaisia turvatoimenpiteitä.

5. RUUMAAN MENEVÄT MATKATAVARAT

5.1 Ruumaan menevien matkatavaroiden turvatarkastus

1. Kaikille ruumaan meneville matkatavaroille on tehtävä turvatarkastus ennen kuin ne lastataan ilma-alukseen.

2. Ruumaan menevät transfer-matkatavarat voidaan vapauttaa turvatarkastuksesta, jos:

a) ne saapuvat jäsenvaltiosta ja jollei komissio tai kyseinen jäsenvaltio ole ilmoittanut, että näitä ruumaan meneviä matkatavaroita ei voida pitää sellaisina matkatavaroina, joille on tehty yhteisten vaatimusten mukainen turvatarkastus; tai

b) ne saapuvat kolmannesta maasta, jonka kanssa yhteisöllä on 17 artiklassa tarkoitettu sopimus, jossa tunnustetaan, että näille ruumaan meneville matkatavaroille on tehty yhteisön vaatimuksia vastaavien turvavaatimusten mukainen turvatarkastus.

3. Ruumaan menevät transit-matkatavarat voidaan vapauttaa turvatarkastuksesta, jos ne jäävät ilma-alukseen.

5.2 Ruumaan menevien matkatavaroiden suojaaminen

Ilma-aluksen ruumaan menevät matkatavarat on suojattava siten, ettei niihin voi päästä luvattomasti käsiksi sen jälkeen, kun niille on tehty turvatarkastus tai ne on hyväksytty

lentoliikenteen harjoittajan haltuun sen mukaan, kumpi näistä suoritetaan aiemmin, aina sen ilma-aluksen lähtöön asti, jossa ne on määrä kuljettaa.

5.3 Matkatavaroiden tunnistaminen

1. Jokainen ruumaan meneviin matkatavaroihin kuuluva tavara on tunnistettava joko matkustajan mukana tai matkustajasta erillään kulkevaksi tavaraksi. Jos matkustaja on tehnyt lähtöselvityksen lennolle muttei olekaan itse ilma-aluksessa, hänelle kuuluvat ruumaan menevät matkatavarat on tunnistettava matkustajasta erillään kulkeviksi matkatavaroiksi.
2. Matkustajasta erillään kulkevia ruumaan meneviä matkatavaroita ei kuljeteta, paitsi jos ne ovat joutuneet erilleen matkustajasta riippumattomista syistä tai jos niille tehdään muita turvavalvontatoimenpiteitä.

6. RAHTI

6.1 Rahtia koskevat turvavalvontatoimenpiteet

1. Kaikkiin rahtitavaroihin on sovellettava turvavalvontatoimenpiteitä ennen niiden lastaamista ilma-alukseen. Lentoliikenteen harjoittaja ei saa hyväksyä rahtia kuljetettavaksi ilma-aluksella, jollei valvottu edustaja, tunnettu lähettäjä tai tunnettu tiliasiakas ole vahvistanut turvavalvontatoimenpiteiden soveltamista ja ottanut niistä vastuuta.
2. Transfer-rahtiin on sovellettava turvavalvontatoimenpiteitä, joista on yksityiskohtaiset säännökset täytäntöönpanosäädöksessä.
3. Transit-rahti voidaan vapauttaa turvatarkastuksesta, jos se jää ilma-alukseen.

6.2 Rahdin suojaaminen

1. Ilma-aluksella kuljetettava rahti on suojattava siten, että siihen ei voi päästä luvattomasti käsiksi sen jälkeen, kun siihen on sovellettu turvavalvontatoimenpiteitä, aina sen ilma-aluksen lähtöön asti, jossa se on määrä kuljettaa.
2. Rahdille, jota ei ole riittävästi suojattu luvattomalta käsittelyltä turvavalvontatoimenpiteiden soveltamisen jälkeen, on tehtävä turvatarkastus.

7. LENTOLIIKENTEEN HARJOITTAJAN POSTILÄHETYKSET JA MATERIAALIT

Lentoliikenteen harjoittajan postilähetyksiin ja materiaaleihin on sovellettava turvavalvontatoimenpiteitä, minkä jälkeen niitä on suojattava siihen asti, kunnes ne lastataan ilma-alukseen, jotta estetään kiellettyjen esineiden tuominen ilma-alukseen.

8. LENNON AIKANA KÄYTETTÄVÄT TARVIKKEET

Lennon aikana käytettäviin tarvikkeisiin, ateriapalvelutarvikkeet mukaan luettuina, jotka aiotaan kuljettaa tai joita aiotaan käyttää ilma-aluksessa, on sovellettava turvavalvontatoimenpiteitä, minkä jälkeen niitä on suojattava siihen asti, kunnes ne lastataan ilma-alukseen, jotta estetään kiellettyjen esineiden tuominen ilma-alukseen.

9. LENTOASEMATARVIKKEET

Lentoasemien turvavalvotuilla alueilla myytäviin tai käytettäviin tarvikkeisiin, verottomien tavaroiden myymälöiden ja ravintoloiden tarvikkeet mukaan luettuina, on sovellettava turvavalvontatoimenpiteitä, jotta estetään kiellettyjen esineiden tuominen näille alueille.

10. LENNONAIKAISET TURVATOIMENPITEET

1. Asiattomia henkilöitä on estettävä pääsemästä ohjaamoon lennon aikana, sanotun kuitenkaan rajoittamatta sovellettavien lentoturvallisuussääntöjen soveltamista.
2. Mahdollisesti häiriötä aiheuttaviin matkustajiin on kohdistettava asianmukaisia turvatoimenpiteitä lennon aikana, sanotun kuitenkaan rajoittamatta sovellettavien lentoturvallisuussääntöjen soveltamista.
3. Jos matkustaja yrittää lennon aikana tehdä laittoman teon, tällaisen teon estämiseksi on toteutettava asianmukaiset turvatoimenpiteet.
4. Ilma-aluksessa ei saa kantaa mukanaan aseita, paitsi jos kyseinen jäsenvaltio on antanut siihen luvan ja vaaditut turvaehdot on täytetty.
5. Ilma-aluksessa saa käyttää lennon turvahenkilöitä vain, jos vaaditut turvaehdot on täytetty ja vaadittu koulutus annettu. Jäsenvaltiot säilyttävät oikeuden olla antamatta lupaa lennon turvahenkilöiden käyttöön niiden lentoliikenteen harjoittajien lennoilla, joilla ne ovat myöntäneet liikenneluvan.
6. Edellä olevia 1–5 alakohtaa sovelletaan ainoastaan yhteisön lentoliikenteen harjoittajiin.

11. HENKILÖSTÖN PALVELUKSEEN OTTAMINEN JA KOULUTUS

1. Henkilöt, jotka toteuttavat turvatarkastuksia, kulunvalvontaa tai muita turvavalvontatoimenpiteitä tai ovat vastuussa niiden toteuttamisesta, on otettava palvelukseen, koulutettava ja sertifioitava sen varmistamiseksi, että he soveltuvat palvelukseen ja ovat päteviä suorittamaan heille osoitetut tehtävät.
2. Henkilöiden, jotka eivät ole matkustajia ja joiden tarvitsee päästä turvavalvotuille alueille, on saatava turvakoulutus ennen kuin heille annetaan lentoaseman henkilökortti tai miehistön henkilökortti.
3. Edellä 1 ja 2 alakohdissa tarkoitettu koulutus on annettava perehdyttämis- ja määräaikaiskoulutuksena.
4. Edellä 1 ja 2 alakohdissa mainittujen henkilöiden koulutukseen osallistuvien kouluttajien on oltava päteviä.

12. TURVALAITTEET

Turvatarkastuksiin, kulunvalvontaan ja muihin turvavalvontatoimenpiteisiin käytettävien laitteiden on oltava sellaisia, että niillä pystytään suorittamaan kyseiset turvavalvontatoimenpiteet.