Neuvoston 28 päivänä tammikuuta 2002 vahvistama

YHTEINEN KANTA (EY) N:o 25/2002

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o .../2002 antamiseksi yhteisistä siviili-ilmailun turvaamista koskevista säännöistä

(2002/C 113 E/02)

(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 liikenneneuvoston 16 päivänä lokakuuta 2001 hyväksymät päätelmät ja erityisesti niiden 9 kohdan,

ottavat huomioon komission ehdotuksen [1],

ottavat huomioon talous- ja sosiaalikomitean lausunnon [2],

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon [3],

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä [4],

sekä katsovat seuraavaa:

(1) New Yorkissa ja Washingtonissa 11 päivänä syyskuuta 2001 tehdyt rikolliset toimet osoittavat, että terrorismi on eräs suurimmista uhista demokratian, vapauden ja rauhan ihanteille, joihin Euroopan unioni perustuu.

(2) Kansalaisten suojelu siviili-ilmailussa olisi Euroopan yhteisössä varmistettava jatkuvasti siten, että ehkäistään siviili-ilmailuun kohdistuvia laittomia tekoja.

(3) Tämä tavoite olisi saavutettava antamalla lentoliikennepolitiikkaa koskevia aiheellisia säännöksiä, joissa vahvistetaan yhteiset perusvaatimukset, jotka perustuvat Euroopan siviili-ilmailukonferenssin (European Civil Aviation Conference, ECAC) asiakirjan 30 sisältämiin voimassa oleviin suosituksiin, sanotun kuitenkaan vaikuttamatta jäsenvaltioiden kansallisen turvallisuuden alalla antamien sääntöjen ja Euroopan unionista tehdyn sopimuksen VI osaston nojalla toteutettavien toimenpiteiden soveltamiseen. Komissiolle olisi annettava toimeenpanovalta toteuttaa niiden täytäntöönpanoa koskevat yksityiskohtaiset toimenpiteet. Eräiden näistä täytäntöönpanoa koskevista toimenpiteistä olisi laittomien tekojen ehkäisemiseksi oltava salaisia eikä niitä olisi julkaistava.

(4) Tässä asetuksessa kunnioitetaan perusoikeuksia ja noudatetaan periaatteita, jotka on tunnustettu erityisesti Euroopan unionin perusoikeuskirjassa.

(5) Siviili-ilmailualan eri toimintoja uhkaavat vaarat eivät välttämättä ole samanlaisia. Sen vuoksi täytäntöönpanoa koskevat yksityiskohtaiset toimenpiteet on voitava mukauttaa kunkin toiminnon erityisiin olosuhteisiin ja tiettyjen toimenpiteiden arkaluontoisuuteen.

(6) Yhteisten vaatimusten soveltaminen voi pienillä lentokentillä olla kohtuutonta tai niiden soveltaminen saattaa olla niillä mahdotonta objektiivisista käytännön syistä. Tällöin olisi jäsenvaltioiden asianmukaisilla viranomaisilla voitava olla mahdollisuus soveltaa vaihtoehtoisia toimenpiteitä, jotka tarjoavat riittäväntasoisen suojelun. Komission olisi tarkasteltava, ovatko nämä toimenpiteet perusteltuja objektiivisista käytännön syistä ja tarjoavatko ne riittävän tasoisen suojan.

(7) Chicagossa 7 päivänä joulukuuta 1944 allekirjoitetussa kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksessa (Chicagon yleissopimus) määrätään vähimmäisstandardeista siviili-ilmailun turvaamisen varmistamiseksi.

(8) Kunkin jäsenvaltion olisi tämän asetuksen tavoitteiden saavuttamiseksi hyväksyttävä kansallinen siviili-ilmailun turvaohjelma samoin kuin vastaava laadunvalvontaohjelma ja koulutusohjelma.

(9) Koska turvatoimenpiteiden kansalliseen täytäntöönpanoon osallistuu useita eri tahoja, kunkin jäsenvaltion on tarpeen nimetä yksi asianmukainen viranomainen, joka vastaa ilmailun turvaamista koskevien ohjelmien täytäntöönpanon yhteensovittamisesta ja seurannasta.

(10) Jäsenvaltioille olisi annettava mahdollisuus soveltaa tiukempia toimenpiteitä.

(11) Turvatoimenpiteiden seuranta edellyttää asianmukaisten kansallisen tason laadunvalvontajärjestelmien perustamista sekä komission valvonnassa tapahtuvien tarkastusten järjestämistä, jotta kunkin kansallisen järjestelmän tehokkuus voidaan tarkistaa.

---

[1] EYVL C 51 E, 26.2.2002, s. 221.

[2] EYVL C 48, 21.2.2002, s. 70.

[3] Lausunto annettu 23. marraskuuta 2001 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä).

[4] Euroopan parlamentin lausunto, annettu 29. marraskuuta 2001, neuvoston yhteinen kanta, vahvistettu 28. tammikuuta 2002, ja Euroopan parlamentin päätös, tehty ... (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä).

(12) Tämän asetuksen täytäntöönpanemiseksi tarvittavista toimenpiteistä olisi päätettävä menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY ([1]) mukaisesti.

(13) Espanjan kuningaskunta ja Yhdistynyt kuningaskunta ovat sopineet Lontoossa 2 päivänä joulukuuta 1987 annetussa ulkoministeriensä yhteisessä julkilausumassa järjestelyistä Gibraltarin lentoaseman käyttöä koskevan yhteistyön lisäämiseksi, mutta näitä järjestelyjä ei ole vielä pantu täytäntöön.

(14) Koska ehdotetun toiminnan tavoitteita eli ilmailualan politiikkaa koskevien aiheellisten säännösten vahvistamista ja yhdenmukaista soveltamista ei voida riittävällä tavalla saavuttaa jäsenvaltioiden toimin, vaan ne voidaan tämän asetuksen Euroopan laajuisen soveltamisalan takia saavuttaa parhaiten yhteisön tasolla, yhteisö voi toteuttaa toimenpiteitä perustamissopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa rajoitutaan yhteisiin perusvaatimuksiin, joiden noudattamista nämä ilmailun turvaamisen tavoitteet edellyttävät, eikä siinä ylitetä sitä, mikä on tämän tavoitteen saavuttamiseksi tarpeen,

OVAT ANTANEET TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Tavoitteet

1. Tämän asetuksen päätavoite on vahvistaa ja panna täytäntöön aiheelliset yhteisön toimenpiteet, joilla ehkäistään siviili-ilmailuun kohdistuvat laittomat teot.

2. Lisätavoitteena on vahvistaa perusta Chicagon yleissopimuksen asiaa koskevien määräysten ja erityisesti sen liitteen 17 yhteiselle tulkinnalle.

3. Edellä 1 ja 2 kohdassa vahvistetut tavoitteet voidaan saavuttaa:

a) vahvistamalla ilmailun turvatoimenpiteitä koskevat yhteiset perusvaatimukset;

b) perustamalla asianmukaiset seurantamekanismit säännösten noudattamisen varmistamiseksi.

2 artikla

Määritelmät

Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

1) ”lentoasemalla” jäsenvaltiossa sijaitsevaa aluetta, jolla harjoitetaan kaupallista lentoliikennetoimintaa;

2) ”Chicagon yleissopimuksella” Chicagossa 7 päivänä joulukuuta 1944 allekirjoitettua kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimusta ja sen liitteitä;

3) ”ilmailun turvaamisella” toimenpiteiden sekä inhimillisten ja luonnon voimavarojen yhdistelmää, jolla on tarkoitus suojata siviili-ilmailua siihen kohdistuvilta laittomilta teoilta.

3 artikla

Soveltamisala

1. Tässä asetuksessa säädettyjä toimenpiteitä sovelletaan niillä jäsenvaltioiden alueilla sijaitseviin lentoasemiin, joihin perustamissopimusta sovelletaan.

2. Tämän asetuksen soveltaminen Gibraltarin lentoasemaan ei rajoita Espanjan kuningaskunnan ja Yhdistyneen kuningaskunnan oikeudellista asemaa kiistassa sen alueen suvereniteetista, jolla tämä lentoasema sijaitsee.

3. Tämän asetuksen soveltamista Gibraltarin lentoasemaan lykätään, kunnes Espanjan kuningaskunnan ja Yhdistyneen kuningaskunnan ulkoministereiden 2 päivänä joulukuuta 1987 antaman yhteisen julkilausuman mukaiset järjestelyt on pantu täytäntöön. Espanjan kuningaskunnan ja Yhdistyneen kuningaskunnan hallitusten on ilmoitettava neuvostolle tästä täytäntöönpanopäivästä.

4 artikla

Yhteiset vaatimukset

1. Ilmailun turvatoimenpiteitä koskevat yhteiset perusvaatimukset vahvistetaan liitteessä.

2. Näiden yhteisten perusvaatimusten täytäntöönpanon ja teknisen mukauttamisen edellyttämistä toimenpiteistä päätetään 9 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen, jolloin otetaan asianmukaisella tavalla huomioon erityyppiset toiminnot ja seuraaviin seikkoihin liittyvien toimenpiteiden arkaluonteisuus:

a) laitteiden suorituskriteerit ja hyväksymistestit;

b) arkaluonteisia tietoja käsittävät yksityiskohtaiset menettelyt;

c) turvatoimenpiteistä vapauttamista koskevat yksityiskohtaiset perusteet.

3. Jäsenvaltion asianomainen viranomainen voi paikallisten riskien arvioinnin perusteella, ja jos tämän asetuksen liitteessä määriteltyjen turvatoimien soveltaminen saattaa olla suhteetonta tai jos niitä ei voida panna täytäntöön objektiivisista käytännön syistä, toteuttaa kansallisia turvatoimenpiteitä, jotka tarjoavat riittäväntasoisen suojan lentoasemilla,

a) joilla on vuosittain keskimäärin kaksi lentoa päivässä . . . tai

b) joilla harjoitetaan vain yleisilmailua . . . tai

([1]) EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23.

c) joiden kaupallinen toiminta rajoittuu suurimmalta sallitulta lentoonlähtömassaltaan alle 10 tonnin painoisiin tai alle 20 istuinpaikkaa käsittäviin ilma-aluksiin,

tällaisten pienten lentoasemien erityisominaisuudet huomioon ottaen.

Asianomaisen jäsenvaltion on ilmoitettava komissiolle näistä toimenpiteistä.

4. Komissio tutkii, ovatko jäsenvaltion 3 kohdan mukaisesti hyväksymät toimenpiteet perusteltuja objektiivisista käytännön syistä ja tarjoavatko ne riittävääntasoisen suojan. Jos toimenpiteet eivät täytä näitä vaatimuksia, komissio tekee päätöksen 9 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen; tällöin jäsenvaltion on kumottava toimenpiteet tai mukautettava niitä.

5 artikla

Kansallinen siviili-ilmailun turvaohjelma

1. Kunkin jäsenvaltion on kolmen kuukauden kuluessa tämän asetuksen voimaantulosta vahvistettava kansallinen siviili-ilmailun turvaohjelma, jotta varmistetaan 4 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen yhteisten vaatimusten ja 4 artiklan 2 kohdan mukaisesti toteutettujen toimenpiteiden soveltaminen toimenpiteissä tarkemmin säädettyihin ajankohtiin mennessä.

2. Siitä huolimatta, että ilmailun turvaaminen saattaa yhden jäsenvaltion sisällä kuulua yhdelle tai useammalle elimelle tai yksikölle, kunkin jäsenvaltion on nimettävä asianmukainen viranomainen, joka vastaa sen kansallisen siviili-ilmailun turvaohjelman täytäntöönpanon yhteensovittamisesta ja seurannasta.

3. Kunkin jäsenvaltion on kuuden kuukauden kuluessa tämän asetuksen voimaantulosta vaadittava asianmukaista viranomaistaan huolehtimaan kansallisen siviili-ilmailun turvaamisen laadunvalvontaohjelman laadinnasta ja täytäntöönpanosta, jotta varmistetaan sen kansallisen siviili-ilmailun turvaohjelman tehokkuus.

4. Kunkin jäsenvaltion on varmistettava, että niiden lentoasemat ja lentoyhtiöt, jotka tarjoavat palveluja kyseisestä valtiosta käsin, laativat jäsenvaltion kansallisen siviili-ilmailun turvaohjelman vaatimuksia vastaavia lentoasemien ja lentoyhtiöiden turvaohjelmia, panevat ne täytäntöön ja ylläpitävät niitä. Nämä ohjelmat on annettava asianmukaisen viranomaisen hyväksyttäväksi, ja tämän viranomaisen on valvottava niitä.

5. Kunkin jäsenvaltion on vaadittava asianmukaista viranomaista huolehtimaan kansallisesta siviili-ilmailun turvaamisen koulutusohjelman laatimisesta ja täytäntöönpanosta.

6 artikla

Tiukemmat toimenpiteet

Jäsenvaltiot voivat yhteisön oikeutta noudattaen soveltaa tässä asetuksessa säädettyjä toimenpiteitä tiukempia toimenpiteitä. Jäsenvaltioiden on mahdollisimman pian näiden toimenpiteiden täytäntöönpanon jälkeen ilmoitettava komissiolle niiden luonteesta.

7 artikla

Säännösten noudattamisen seuranta

1. Jäsenvaltioiden täytäntöönpanemaa kansallisen siviili-ilmailun turvaamisen laadunvalvontaohjelmaa koskevat tarkemmat vaatimukset hyväksytään 9 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen. Tällaisen ohjelman on perustuttava parhaisiin toimintatapoihin, ja sen avulla on voitava nopeasti havaita ja korjata mahdolliset epäkohdat. Kussakin ohjelmassa on määrättävä, että kaikki kyseisessä jäsenvaltiossa sijaitsevat lentoasemat on 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun asianmukaisen viranomaisen vastuulla auditoitava säännöllisesti. Näissä auditoinneissa on käytettävä yhteisiä menetelmiä ja ne on annettava yhteisten kriteerien mukaisesti hyväksyttyjen tarkastajien tehtäväksi.

2. Alkaen kuuden kuukauden kuluttua siitä, kun tämän asetuksen säännökset ovat 12 artiklan mukaisesti tulleet voimaan, komissio tekee yhteistyössä 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun asianmukaisen viranomaisen kanssa tarkastuksia, myös lentoasemista tehtyyn sopivaan otokseen kohdistuvia, joilla seurataan, miten jäsenvaltiot soveltavat tätä asetusta. Näissä tarkastuksissa otetaan huomioon kansallisista siviili-ilmailun turvaamisen laadunvalvontaohjelmista ja erityisesti auditointiraporteista saadut tiedot. Näiden tarkastusten suorittamista koskevat menettelyt hyväksytään 9 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

3. Virkamiesten, jotka komissio on valtuuttanut tekemään 2 kohdan mukaisia tarkastuksia, on valtuuksiaan käyttäessään esitettävä kirjallinen lupa, jossa määritellään tarkastuksen kohde ja tarkoitus sekä sen alkamisajankohta. Komissio ilmoittaa hyvissä ajoin ennen tarkastusta kyseiselle jäsenvaltiolle tarkastuksesta ja antaa sille tiedot sitä suorittamaan valtuutettujen virkamiesten henkilöllisyydestä.

Kyseessä olevan jäsenvaltion on suostuttava tällaisiin tarkastuksiin ja varmistettava, että myös asianomaiset elimet tai henkilöt suostuvat niihin.

4. Komissio toimittaa tarkastuskertomukset asianomaiselle jäsenvaltiolle, jonka on kolmen kuukauden kuluessa tiedon saamisesta ilmoitettava mahdollisten puutteiden korjaamiseksi toteutetut toimenpiteet. Tarkastuskertomus ja 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun asianmukaisen viranomaisen vastaus toimitetaan 9 artiklan 1 kohdassa perustetulle komitealle.

8 artikla

Tietojen levittäminen

1. Rajoittamatta yleisön oikeutta tutustua asiakirjoihin sellaisena kuin siitä on säädetty Euroopan parlamentin, neuvoston ja komission asiakirjojen saamisesta yleisön tutustuttavaksi 30 päivänä toukokuuta 2001 annetussa asetuksessa (EY) N:o 1049/2001 [1],

[1] EYVL L 145, 31.5.2001, s. 43.

a) toimenpiteet, jotka liittyvät 4 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuihin

   i) laitteiden suorituskriteereihin ja hyväksymistesteihin,

   ii) arkaluonteisia tietoja käsittäviin yksityiskohtaisiin menettelyihin,

   iii) turvatoimenpiteistä vapauttamista koskeviin yksityiskohtaisiin perusteisiin,

b) 7 artiklan 1 kohdassa tarkoitetut tarkemmat vaatimukset, ja

c) 7 artiklan 4 kohdassa tarkoitetut tarkastuskertomukset ja jäsenvaltioiden vastaukset,

ovat salaisia, eikä niitä julkaista. Ne voidaan antaa vain 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen viranomaisten saataville, jotka toimittavat ne vain asianomaisille osapuolille niille kuuluvien tehtävien mukaisten valtuutusten perusteella ja arkaluonteisten tietojen levittämistä koskevien soveltuvien kansallisten sääntöjen mukaisesti.

2. Jäsenvaltioiden on mahdollisuuksien mukaan ja soveltuvan kansallisen lainsäädännön mukaisesti käsiteltävä luottamuksellisina tietoja, jotka ovat peräisin tarkastuskertomuksista ja jäsenvaltioiden vastauksista, jos tiedot liittyvät muihin jäsenvaltioihin.

3. Jäsenvaltioiden tai komission on kuultava asianomaista jäsenvaltiota, jollei ole selvää, voiko tarkastuskertomuksia ja vastauksia julkistaa.

9 artikla

Komitea

1. Komissiota avustaa komitea, joka muodostuu jäsenvaltioiden edustajista ja jonka puheenjohtajana on komission edustaja.

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

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

3. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 6 ja 7 artiklassa säädettyä menettelyä ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset.

4. Komitea vahvistaa työjärjestyksensä.

10 artikla

Tietojen julkaiseminen

Jollei asetuksesta (EY) N:o 1049/2001 muuta johdu, komissio julkaisee vuosittain tämän asetuksen täytäntöönpanoa ja siviili-ilmailun turvaamista yhteisössä koskevan kertomuksen, joka perustuu tarkastuskertomusten päätelmiin.

11 artikla

Seuraamukset

Tämän asetuksen säännösten rikkomisesta johtuvien seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia.

12 artikla

Voimaantulo

Tämä asetus tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä*, paitsi seuraavien liitteen säännösten osalta:

— ruumaan menevän matkatavaran turvatarkastus (kohta 5.2),

— rahti, kuriiri- ja pikalähetykset (osa 6), ja

— postilähetykset (osa 7),

jotka tulevat voimaan 31 päivänä joulukuuta 2002.

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

Tehty ...

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja

LIITE

1 **MÄÄRITELMÄT**

1. ”Mukana kulkeva ruumaan menevä matkatavara”: ilma-aluksen ruumaan hyväksytty matkatavara, jonka kirjannut matkustaja on itse matkustajana ilma-aluksessa.

2. ”Lentokenttäalue”: kenttäalue sekä ympäröivä maasto ja rakennukset tai niiden osat.

3. ”Ilma-aluksen turvatarkastus”: ilma-aluksen sisätilojen, joihin matkustajilla on saattanut olla pääsy, sekä ruuman tarkastus kiellettyjen esineiden havaitsemiseksi.

4. ”Ilma-aluksen turvaetsintä”: ilma-aluksen perusteellinen sisäinen ja ulkoinen tarkastus kiellettyjen esineiden havaitsemiseksi.

5. ”Taustan tarkistus”: yksilön henkilöllisyyden sekä aiemman taustan, rikostausta mukaan luettuna, tarkistaminen osana soveltuvuusarviointia, joka tehdään sen selvittämiseksi, voidaanko hänelle myöntää pääsy ilman saattajaa turvavalvotuille alueille.

6. ”Käsimatkatavara”: ilma-aluksen matkustamossa kuljetettava matkatavara.

7. ”Kaupallinen lento”: suurelle yleisölle tai yksityisille ryhmille vastiketta vastaan tarjottava reitti- tai tilauslento tai -lentotoiminta.

8. ”Co-Mat”: lyhenne lentoyhtiön sisäisille materiaalilähetyksille, jotka toimitetaan sen oman asemaverkon sisällä.

9. ”Co-Mail”: lyhenne lentoyhtiön sisäisille postilähetyksille, jotka toimitetaan sen oman asemaverkon sisällä.

10. ”Toistuvat satunnaistarkastukset”: pistokokein koko toiminnan ajan suoritettavat tarkastukset.

11. ”Yleisilmailu”: kaikki reitti- tai tilauslentotoiminta, jota ei tarjota yleisölle tai joka ei ole sen saatavilla.

12. ”EDS” (Explosive Detection System – räjähdysaineilmaisin): järjestelmä tai eri tekniikoiden yhdistelmä, jonka avulla voidaan havaita ja ilmaista hälytyksellä matkatavaraan sisältyvä räjähtävä aine riippumatta siitä, mistä aineesta laukku on tehty.

13. ”EDDS” (Explosive Device Detection System – pomminilmaisin): järjestelmä tai eri tekniikoiden yhdistelmä, jonka avulla voidaan havaita ja ilmaista hälytyksellä matkatavaraan sisältyvä pommi havaitsemalla yksi tai useampi sen osa riippumatta siitä, mistä aineesta laukku on tehty.

14. ”Ruumaan menevä matkatavara”: ilma-aluksen ruumassa kuljetettava matkatavara.

15. ”Tunnettu lähettäjä”:

    a) rahdin osalta: tavaran ilmakuljetukseen omaan lukuunsa luovuttava lähettäjä, jolla on tässä liitteessä säädettyihin vaatimuksiin perustuva vakiintunut liikesuhde valvotun edustajan tai lentoyhtiön kanssa;

    b) postilähetysten osalta: postilähetyksen ilmakuljetukseen omaan lukuunsa luovuttava lähettäjä, jolla on vakiintunut liikesuhde valvotun postiviranomaisen/hallinnon kanssa.

16. ”Maaliikennealue”: lentoaseman alue, joka ei ole lentokenttäaluetta ja johon kuuluvat kaikki yleiset tilat.

17. ”Postilähetys”: postin lähetettäväksi jättämät ja postiviranomaisten toimitettavaksi tarkoitetut kirje- ja muut lähetykset. Jäsenvaltiot määrittelevät postiviranomaisen/-hallinnon.

18. ”Kielletty esine”: esine, jota voidaan käyttää laittomaan ilma-aluksen toimintaan puuttumisen suorittamiseen ja jota ei ole asianmukaisesti ilmoitettu ja jonka osalta noudatetaan sovellettavia lakeja ja sääntöjä. Viitteellinen luettelo tällaisista kielletyistä esineistä on lisäyksessä.

19. ”PEDS” (Primary Explosive Detection System – ensimmäisen polven räjähdysaineilmaisin): järjestelmä tai eri tekniikoiden yhdistelmä, jonka avulla voidaan havaita ja ilmaista hälytyksellä matkatavaraan sisältyvä räjähtävä aine riippumatta siitä, mistä aineesta laukku on tehty.

20. ”Valvottu edustaja”: asiamies, rahtihuolitsija tai muu yksikkö, joka harjoittaa liiketoimintaa lentoliikenteen harjoittajan kanssa ja joka suorittaa asianmukaisen viranomaisen hyväksymät tai vaatimat turvatarkastukset rahdille, kuriiri- ja pikapaketeille tai postilähetyksille.

21. ”Turvavalvottu alue”: lentoaseman lentokenttäalueet, joilla kulkua valvotaan siviili-ilmailun turvaamiseksi. Näihin alueisiin kuuluvat yleensä muun muassa kaikki matkustajille tarkoitetut lähtöalueet tarkastuspisteiden ja ilma-aluksen välillä, asemataso, matkatavaroiden käsittelyalue, rahtivarastot, postikeskukset sekä lentokenttäalueen siivous- ja ateriapalvelutilat.

22. ”Turvavalvontatoimenpiteet”: keinot, joilla voidaan estää kiellettyjen esineiden tuominen ilma-alukseen.

23. ”Turvatarkastus”: teknisten tai muiden keinojen käyttäminen kiellettyjen esineiden tunnistamiseksi ja/tai havaitsemiseksi.

24. ”Erillään kulkeva ruumaan menevä matkatavara”: ilma-aluksen ruumassa kuljetettavaksi hyväksytty matkatavara, jonka kirjannut matkustaja ei matkusta itse ilma-aluksessa.

25. ”Terminaali”: päärakennus tai -rakennusryhmä, jossa kaupallisen lentoliikenteen matkustajien ja rahdin käsittely sekä ilma-alukseen siirtyminen tapahtuu.

26. ”TIP”. Uhkakuvaprojisointi (Threat Image Projection): ohjelmisto, joka voidaan asentaa tiettyihin läpivalaisulaitteisiin. Ohjelmisto liittää virtuaalisia kuvia uhkaavista esineistä (esim. ase, veitsi, omatekoinen pommi) tutkittavana olevan todellisen laukun läpivalaisukuvaan ja antaa näin välitöntä palautetta läpivalaisulaitteen käyttäjälle hänen kyvystään havaita tällaiset kuvat.

27. ”Räjähdysainejäämäilmaisin”: tekninen järjestelmä tai eri tekniikoiden yhdistelmä, jonka avulla voidaan havaita ja ilmaista hälytyksellä erittäin pieniä määriä (gramman miljardisosa) matkatavaroissa tai muussa analysoitavassa esineessä olevaa räjähdysainetta.

2 **LENTOASEMIEN TURVAAMINEN**

2.1 **Lentoasemien suunnittelua koskevat vaatimukset**

Lentoasemien, matkustaja- ja rahtiterminaalien sekä muiden rakennusten, joista on suora yhteys lentokenttäalueelle, suunnittelussa on otettava huomioon seuraaviin tekijöihin liittyvät olennaiset vaatimukset:

a) matkustajiin, matkatavaroihin, rahtiin, kuriiri- ja pikapaketteihin, postilähetyksiin sekä lentoyhtiön ateriapalveluvarastoihin ja -tarvikkeisiin sovellettavat turvavalvontatoimenpiteet;

b) lentokenttäalueiden, turvavalvottujen alueiden sekä muiden herkkien lentoasema-alueiden ja -tilojen suojaaminen ja kulunvalvonta;

c) turvalaitteiden tehokas käyttö.

2.1.1 *Lentokenttäalueen ja maaliikennealueen väliset rajat*

Lentoasemien lentokenttäalueiden ja maaliikennealueiden välille on asetettava rajat.

2.1.2 *Turvavalvotut alueet*

Jokaiselle lentoasemalle on järjestettävä turvavalvotut alueet.

2.2 **Kulunvalvonta**

2.2.1 *Turvavalvotut alueet ja muut lentokenttäalueet*

i) Pääsyä turvavalvotuille alueille ja muille lentokenttäalueille on valvottava kaikkina aikoina, jotta varmistetaan, että asiattomat henkilöt eivät pääse näille alueille ja että turvavalvotuille alueille tai ilma-aluksiin ei voi viedä kiellettyjä esineitä.

ii) Kaikista henkilöstöön kuuluvista, joille on annettava pääsy turvavalvotuille alueille, on tehtävä taustan tarkistus vähintään viiden vuoden ajalta. Tarkistus on uusittava säännöllisin enintään viiden vuoden välein.

iii) Kaikille henkilöstöön kuuluville, joille on annettava pääsy turvavalvotuille alueille, on myös annettava säännöllistä koulutusta ilmailun turvaamisesta (ks. 12.3) sekä myös ilmailun turvaamiseen liittyvistä riskeistä, ja heitä on opastettava ilmoittamaan asianmukaiselle viranomaiselle kaikista ilmailun turvaamisen mahdollisesti vaarantavista seikoista.

iv) Koko lentoasemalla työskentelevälle tai siellä säännöllisesti käyvälle henkilöstölle (mukaan luettuina lentoasemavirkailijat sekä lentoyhtiöiden ja muiden organisaatioiden työntekijät) on annettava henkilökortit. Henkilökortissa on oltava sen haltijan nimi ja valokuva. Henkilökortti on voimassa ainoastaan rajoitetun ajan. Asianmukainen viranomainen määrittelee, milloin lentoaseman henkilökortti myönnetään siellä säännöllisesti käyville henkilöille.

v) Henkilökortti on pidettävä aina työtehtäviä hoidettaessa näkyvästi esillä.

vi) Ajoneuvojen, joita on käytettävä lentokenttäalueella, on pysyttävä mahdollisuuksien mukaan lentokenttäalueella.

vii) Ajoneuvoille, joiden on liikuttava maaliikenne- ja lentokenttäalueiden välillä, on annettava ajoneuvokohtainen ajolupa, joka on kiinnitettävä näkyvään paikkaan ajoneuvossa. Muut ajoneuvot saa päästää lentokenttäalueelle vasta, kun ne on tarkastettu ja niille on annettu tilapäinen ajolupa. Hälytysajossa olevat ajoneuvot voidaan vapauttaa näistä vaatimuksista.

viii) Lentoaseman henkilökortit ja ajoluvat on tarkastettava kaikissa lentokenttäalueiden ja turvavalvottujen alueiden tarkastuspisteissä.

2.2.2 *Terminaalialueet*

Kaikkia terminaalialueita, joihin yleisöllä on pääsy, on valvottava. Terminaalien kiertovartioinnista sekä matkustajien ja muiden henkilöiden valvonnasta vastaa turvahenkilöstö.

2.2.3 *Muut yleiset tilat*

Liikennealueen läheisyydessä sijaitseviin yleisiin tiloihin (katselualueet, lentokenttähotellit ja pysäköintialueet) on järjestettävä kulunvalvonta. Muita valvontaa edellyttäviä yleisiä tiloja ovat muiden muassa tilat, jotka sijaitsevat aina maaliikennealueella ja joihin kuuluvat asiakas- ja muut yleiset pysäköintialueet, terminaaliin johtavat ja muut yleiset maantiet, autovuokraamotilat, taksi- ja maakuljetuspalvelujen kokoontumisalueet sekä mahdolliset lentoasemalla sijaitsevat hotellitilat.

On myös huolehdittava siitä, että tällaiset yleiset tilat voidaan sulkea nopeasti uhan lisääntyessä. Turvahenkilöstön on vartioitava näitä alueita niiden ollessa avoinna yleisölle.

2.3 **Henkilöstön, heidän mukanaan olevien tavaroiden sekä ajoneuvojen turvatarkastus**

a) Kaikille henkilöstöön kuuluville, ohjaamomiehistö mukaan luettuna, sekä heidän mukanaan oleville tavaroille on tehtävä turvatarkastus ennen kuin pääsy turvavalvotuille alueille myönnetään. Jos tämä ei ole käytännössä mahdollista, henkilöille ja tavaroille on tehtävä toistuvia satunnaistarkastuksia niin usein kuin kunkin jäsenvaltion asianomaisen viranomaisen tekemässä riskien arvioinnissa edellytetään. Satunnaistarkastukset on ulotettava koskemaan kaikkia tavaroita, joita palvelujen toimittajat, kuten siivouspalvelu, ateriapalvelu tai duty free -toimittajat, tai muut osapuolet, joilla on pääsy ilma-alukseen, voivat viedä mukanaan ilma-alukseen. Turvatarkastusmenettelyllä on varmistettava, ettei kiellettyjä esineitä kuljeteta, ja siinä on noudatettava samaa menettelytapaa kuin matkustajien ja käsimatkatavaran turvatarkastuksessa.

b) Lentokenttäalueelle ja muille turvavalvotuille alueille vietäville ajoneuvoille ja tarvikkeille on tehtävä satunnaistarkastuksia.

2.4 **Turvajärjestelyt ja kiertovartiointi**

a) Asematason ja pysäköintialueiden on oltava hyvin valaistuja. Erityisesti lentoasema-alueen haavoittuvimmat osat on valaistava kunnolla.

b) Tekniset alueet ja huoltoalueet on aidattava ja niillä on oltava vartijat. Lisäksi näillä alueilla on järjestettävä vartiointikierroksia ja toteutettava lentoaseman henkilökortteihin ja ajolupiin perustuva kulunvalvonta. Samanlaisia toimenpiteitä on toteutettava lentoasema-alueen sekä eräiden lentoasemalla sijaitsevien laitosten, kuten sähköasemien, muuntamojen, lentosuunnistuslaitteiden, lennonjohtotornien ja muiden lennonjohtopalvelujen käytössä olevien rakennusten sekä polttoainetäydennys- ja tietoliikennelaitteiden suojaamiseksi. Erityisesti on toteutettava toimenpiteitä polttoainetäydennys- ja tietoliikennelaitteisiin kohdistuvan vahingonteon estämiseksi.

c) Lentoaseman aidan tuntumassa olevia alueita sekä tämän aidan ulkopuolella mutta turvavalvottujen alueiden ja muiden lentokenttäalueiden läheisyydessä sijaitsevia alueita, myös kiitotien kynnyksen ja rullausteiden välittömässä läheisyydessä sijaitsevia alueita, on valvottava kiertovartioinnilla, valvontakameroin tai muin valvontatoimenpitein. Tiukkoja tarkastusmenettelyjä on sovellettava henkilöihin, joilla ei ole lentoaseman henkilökorttia esillä, sekä henkilöihin, jotka pyrkivät alueille, joihin heillä ei ole kulkulupaa.

d) Pääsy lentoasemalla olevien toimistojen, huoltohallien, rahtitilojen ja muiden palvelu- ja varusterakennusten kautta lentokenttäalueelle tai turvavalvotuille alueille on rajoitettava välttämättömään minimiin.

3 ILMA-ALUKSEN TURVAAMINEN

3.1 Ilma-aluksen tutkiminen

1. Kaikki ilma-alukset on tutkittava seuraavasti:

   a) ilma-alukselle, joka ei ole käytössä, on ennen lähtöä tehtävä ilma-aluksen turvaetsintä välittömästi ennen kuin se siirretään turvavalvotulle alueelle lentoa varten; ilma-alus voidaan tarkastaa myös muuna ajankohtana kuin välittömästi ennen sen siirtämistä turvavalvotulle alueelle, mutta tällöin se on turvattava ja sitä on vartioitava etsinnän alusta lähtöön saakka; ja

   b) käytössä olevalle ilma-alukselle on kääntymis- tai transit-paikassa tehtävä ilma-aluksen turvatarkastus joko välittömästi matkustajien poistuttua koneesta tai mahdollisimman myöhäisessä vaiheessa ennen kuin matkustajat nousevat ja matkatavarat sekä rahti lastataan koneeseen sen mukaan, mikä on tarkoituksenmukaista.

2. Kaikki ilma-aluksen turvaetsinnät ja turvatarkastukset on suoritettava sen jälkeen, kun kaikki palvelujen toimittajat (ateriapalvelu, siivouspalvelu, duty-free -toimittajat ja muut), turvatehtävissä toimivia lukuun ottamatta, ovat poistuneet koneesta. Ilma-alus on säilytettävä puhtaana ilma-alukseen siirtymiseen saakka ja sen aikana ennen lähtöä.

3.2 Ilma-aluksen suojaaminen

1. On määriteltävä, kenellä on vastuu kulunvalvonnasta pysäköityyn ilma-alukseen, ja kulunvalvonta on järjestettävä seuraavasti:

   a) käytössä olevan ilma-aluksen osalta kulkua on valvottava ilma-aluksen turvatarkastuksen alusta lähtöön asti tarkastuksen luotettavuuden säilyttämiseksi;

   b) sellaisen ilma-aluksen osalta, joka ei ole käytössä ja joka on tutkittu ja tuotu turvavalvotulle alueelle, kulkua on valvottava ilma-aluksen turvaetsinnän alusta lähtöön asti etsinnän luotettavuuden säilyttämiseksi.

2. Jokaista käytössä olevaa ilma-alusta on valvottava riittävällä tavalla luvattoman kulun havaitsemiseksi.

3. Kulkua ilma-alukseen, joka ei ole käytössä, on valvottava seuraavasti:

   a) matkustamon ovet on suljettava;

   b) matkustajasilta ja/tai takaportaat on turvattava, poistettava tai vedettävä sisään asianmukaisesti; tai

   c) ilma-aluksen ovet on sinetöitävä siten, että sinetin murtaminen käy selvästi ilmi.

4. Jos koko henkilöstölle ei tehdä turvatarkastusta turvavalvotulle alueelle pääsyä varten, joko jalan tai ajoneuvolla liikkuvan partion on lisäksi käytävä kussakin ilma-aluksessa vähintään 30 minuutin välein tai ilma-aluksia on muulla riittävällä tavalla valvottava luvattoman pääsyn havaitsemiseksi.

5. Ilma-alukset olisi aina kun se on mahdollista pysäköitävä hyvin valaistuille alueille kauas lentoaseman aidasta tai muista helposti ylitettävistä esteistä.

4 MATKUSTAJAT JA KÄSIMATKATAVARA

4.1 Matkustajien turvatarkastus

1. Kaikille lähteville matkustajille, jäljempänä 3 kohdassa tarkoitettuja matkustajia lukuun ottamatta, (eli matkansa aloittaville ja transfer-matkustajille, jos heitä ei ole jo turvatarkastettu tässä liitteessä asetetut vaatimukset täyttävällä tavalla) on tehtävä turvatarkastus, jotta voidaan estää kiellettyjen esineiden vienti turvavalvotuille alueille ja ilma-aluksiin. Matkustajien turvatarkastus suoritetaan seuraavia menetelmiä käyttäen:

   a) käsin; tai

b) metallinilmaisimina toimivien turvaporttien avulla. Jos käytetään turvaportteja, tarkastettavia matkustajia on myös tutkittava käsin suoritettavin toistuvin satunnaistarkastuksin. Käsin on tutkittava kaikki sellaiset matkustajat, joiden kohdalla laitteisto hälyttää, sekä toistuvin satunnaistarkastuksin myös sellaisia matkustajia, joiden kohdalla valvontalaitteisto ei hälytä; ja jos

i) laitteisto hälyttää, henkilö on tarkastettava uudelleen metallinilmaisimena toimivan turvaportin avulla; tai

ii) hänet on tutkittava käsin, jolloin voidaan apuna käyttää käsimetallinilmaisinta.

2. Kun käytetään turvaportteja, laitteisto on säädettävä sellaiselle tasolle, että voidaan kohtuudella varmistaa myös pienten metalliesineiden havaitseminen.

3. Asianmukaiset viranomaiset voivat määritellä sellaisten henkilöiden luokkia, joihin noudatetaan erityisiä turvatarkastusmenettelyjä tai jotka vapautetaan turvatarkastuksesta.

4. On laadittava turvasäännökset mahdollisesti häiriötä aiheuttavia matkustajia varten.

4.2 **Matkustajien erottaminen**

Turvatarkastuksen läpikäyneet lähtevät matkustajat eivät saa kohdata saapuvia matkustajia, joita ei mahdollisesti ole turvatarkastettu tässä liitteessä asetettujen vaatimusten mukaisesti. Jos matkustajia ei ole mahdollista erottaa fyysisesti, turvaamistavoite on saavutettava soveltamalla täydentäviä toimenpiteitä paikallisten riskien arvioinnin mukaisesti.

4.3 **Käsimatkatavaroiden turvatarkastus**

1. Kaikkien lähtevien matkustajien käsimatkatavarat (sekä matkaan lähtevät että transfer-käsimatkatavarat, jos niitä ei ole jo tarkastettu tämän liitteen vaatimusten mukaisesti) on tarkastettava ennen niiden pääsyä turvavalvotuille alueille tai ilma-alukseen. Kielletyt esineet on otettava pois matkustajan hallusta tai matkustajalta on tarpeen mukaan evättävä pääsy turvavalvotuille alueille tai ilma-alukseen. Käsimatkatavaroiden turvatarkastus on suoritettava jotakin seuraavista menetelmistä käyttäen:

a) kunkin laukun sisältö tutkitaan täydellisesti käsin siten, että kustakin laukusta etsitään epäilyttäviä seikkoja, kuten laukun suhteeton paino; tai

b) suoritetaan turvatarkastus tavanomaisilla läpivalaisulaitteilla ja tutkitaan lisäksi käsin näin tarkastettuja laukkuja toistuvin satunnaistarkastuksin siten, että näin tutkittujen henkilöiden osuus matkustajista on vähintään 10 prosenttia, mukaan lukien laukut, joihin laitteen käyttäjä on kiinnittänyt erityistä huomiota; tai

c) suoritetaan turvatarkastus korkean erottelukyvyn omaavilla läpivalaisulaitteilla, joihin on asennettu uhkakuvaprojisointi, jota myös käytetään. Vain laukut, joihin laitteen käyttäjä on kiinnittänyt erityistä huomiota, on tutkittava myös käsin, mutta käsin tapahtuvaa tarkastusta voidaan täydentää käyttäen räjähdysainejäämäilmaisinta.

2. Edellä 4.1 kohdan 3 kohdassa tarkoitettujen henkilöiden käsimatkatavaroihin voidaan soveltaa erityisiä turvatarkastusmenettelyjä tai ne voidaan vapauttaa siitä.

4.4 **Diplomaattien turvatarkastus**

Jollei diplomaattisia suhteita koskevan Wienin yleissopimuksen määräyksistä muuta johdu, diplomaateille ja muille erioikeuksia nauttiville henkilöille sekä heidän matkatavaroilleen, diplomaattipostia lukuun ottamatta, on tehtävä turvatarkastus. Diplomaattipostin vastaanottamisesta vastuussa olevan lentoyhtiön henkilökunnan on varmistettava, että kyseisen postin ovat todella lähettäneet asianomaisen ulkomaanedustuston asianmukaisesti valtuutetut virkailijat. Diplomaattikuriireja ja heidän henkilökohtaisia matkatavaroitaan ei vapauteta turvatarkastuksesta.

5 RUUMAAN MENEVÄ MATKATAVARA

5.1 Ruumaan menevän matkatavaran tunnistaminen

1. Ilma-aluksen ruumaan ei saa sijoittaa matkatavaraa, ennen kuin seuraavat toimenpiteet on toteutettu:

   a) ruumaan menevässä matkatavarassa on oltava selvät ulkoiset merkinnät, joista voidaan tunnistaa matkustaja, jolle kyseinen matkatavara kuuluu;

   b) matkustaja, jolle matkatavara kuuluu, on tehnyt lähtöselvityksen samalle lennolle, jolla matkatavara on määrä kuljettaa;

   c) ennen lastausta ruumaan meneviä matkatavaroita säilytetään sellaisella lentoaseman alueella, jonne ulkopuolisilla ei ole pääsyä; ja

   d) kaikki lentoyhtiön hallussa olevat ja ruumassa kuljetettavaksi tarkoitetut matkatavarat on tunnistettava joko matkustajan mukana tai matkustajasta erillään kulkeviksi ruumaan meneviksi matkatavaroiksi. Tunnistus voidaan tehdä joko manuaalisesti tai automaattisesti.

2. On toteutettava toimenpiteet sen varmistamiseksi, että jos lähtöselvityksen lennolle tehnyt matkustaja, joka on jättänyt matkatavaraa lentoyhtiön haltuun, ei olekaan itse ilma-aluksessa, tällainen ruumaan menevä matkatavara poistetaan ilma-aluksesta, eikä sitä kuljeteta kyseisellä lennolla.

3. Ruumaan menevästä matkatavarasta on laadittava lastiluettelo tai on muulla tavoin todistettava, että matkustajasta erillään kulkeva ruumaan menevä matkatavara on tunnistettu ja tarkastettu.

5.2 Ruumaan menevän matkatavaran turvatarkastus

1. Mukana kulkeva ruumaan menevä matkatavara. Kaikille matkustajan mukana kulkeville ruumaan meneville matkatavaroille (sekä matkaan lähteville että transfer-matkatavaroille, jos niitä ei ole tämän liitteen vaatimusten mukaisesti jo tarkastettu) on tehtävä turvatarkastus jotakin seuraavista menetelmistä käyttäen, ennen kuin ne lastataan ilma-alukseen:

   a) tutkiminen käsin; tai

   b) tavanomainen läpivalaisulaite siten, että näin tutkituista laukuista vähintään 10 prosenttiin sovelletaan jotakin seuraavista:

      i) tutkiminen käsin, tai

      ii) EDS, EDDS tai PEDS, tai

      iii) tavanomainen läpivalaisulaite siten, että sama laitteen käyttäjä tutkii kutakin laukkua samassa paikassa kahdesta eri kulmasta; tai

   c) tavanomainen läpivalaisulaite, johon on asennettu uhkakuvaprojisointi, jota myös käytetään; tai

   d) EDS tai EDDS; tai

   e) PEDS; tai

   f) räjähdysainejäämäilmaisin avatun matkatavaran osalta.

2. Erillään kulkeva ruumaan menevä matkatavara. Kaikki matkustajasta erillään kulkevat ruumaan menevät matkatavarat, sekä matkaan lähtevät että transfer-matkatavarat, on turvatarkastettava jotakin seuraavista menetelmistä käyttäen, ennen kuin ne lastataan ilma-alukseen:

   a) EDS; tai

   b) monitasoinen PEDS, jossa tasolla 2 laitteen käyttäjä katsoo kaikkien laukkujen kuvat; tai

   c) tavanomainen läpivalaisulaite siten, että sama laitteen käyttäjä tutkii kutakin laukkua samassa paikassa kahdesta eri kulmasta; tai

   d) tutkiminen käsin täydennettynä räjähdysainejäämäilmaisimella avatun matkatavaran osalta.

   Paitsi jos tämän liitteen vaatimusten mukaisesti jo turvatarkastettu erillään kulkeva ruumaan menevä matkatavara on joutunut erilleen matkustajasta riippumattomista syistä ja jos erillään kulkeva ruumaan menevä matkatavara on ollut lentoyhtiön hallussa.

5.3 **Ruumaan menevän matkatavaran suojaaminen**

Ilma-aluksessa kuljetettava ruumaan menevä matkatavara on suojattava siten, että siihen ei voi päästä luvattomasti käsiksi sen jälkeen, kun se on hyväksytty lentoyhtiön haltuun, aina siihen asti, kunnes ilma-alus, jossa se on määrä kuljettaa, lähtee. Ruumaan menevän matkatavaran suojaamiseksi on toteutettava seuraavat toimenpiteet:

a) Ennen kuin ruumaan menevä matkatavara lastataan ilma-alukseen, sitä on säilytettävä lentoasemalla matkatavaroiden käsittelyalueella tai muulla varastointialueella, jonne ainoastaan valtuutetuilla henkilöillä on pääsy.

b) Henkilö, joka on tullut matkatavaroiden käsittely- tai varastointialueelle luvatta, on pysäytettävä henkilöllisyyden selvittämiseksi ja saatettava pois alueelta.

c) Ruumaan meneviä ja transfer-matkatavaroita ei saa jättää ilman valvontaa asematasolle tai koneen vierelle ennen niiden lastaamista ilma-alukseen.

d) Suoraan jatkavia toiselta lennolta siirrettäviä matkatavaroita ei saa jättää ilman valvontaa asematasolle tai koneen vierelle ennen niiden lastaamista.

e) Pääsyä terminaalin löytötavaratoimistoihin on rajoitettava, jotta estetään laiton pääsy matkatavaroihin ja tarvikkeisiin.

6 RAHTI, KURIIRI- JA PIKALÄHETYKSET

6.1 **Soveltaminen**

Matkustaja- ja rahtikoneissa kuljetettavaan rahtiin sekä kuriiri- ja pikalähetyksiin on ennen niiden sijoittamista ilma-alukseen sovellettava turvavalvontatoimenpiteitä, joiden yksityiskohdat esitetään jäljempänä.

6.2 **Valvotun edustajan pätevyysvaatimukset**

Valvotun edustajan on:

a) oltava asianmukaisen viranomaisen nimeämä, hyväksymä tai luetteloima;

b) täytettävä hänelle asetetut velvollisuudet.

6.3 **Turvavalvontatoimenpiteet**

1. Rahtia sekä kuriiri- ja pikalähetyksiä saa kuljettaa ilmateitse vain, jos niihin on sovellettu seuraavia turvavalvontatoimenpiteitä:

   a) rahdin vastaanottamisen, käsittelyn ja huolinnan suorittavat asianmukaisesti palvelukseen otetut ja koulutetut henkilöt;

   b) rahti on:

      i) tutkittava käsin tai muulla fyysisellä tarkastuksella, tai

      ii) turvatarkastettava läpivalaisulaittein, tai

      iii) tutkittava alipainekammiossa, tai

      iv) tutkittava muilla teknisillä tai biosensorisilla keinoilla (esimerkiksi haistelijat, räjähdysainejäämäilmaisimet, pommikoirat ja niin edelleen),

   siten, että voidaan saada kohtuullinen varmuus siitä, ettei siihen sisälly lisäyksessä olevassa iv ja v kohdassa lueteltuja kiellettyjä esineitä, paitsi jos ne on ilmoitettu ja noudatetaan asianmukaisesti soveltuvia turvatoimenpiteitä.

   Jos lähetyksen luonteen vuoksi ei mitään edellä mainituista turvavalvonnan keinoista tai menetelmistä voida käyttää, asianmukainen viranomainen voi määrittää varastointiajan.

2. Kun turvavalvontatoimenpiteet on toteutettu, myös tunnettujen lähettäjien rahdin osalta, joko lentoasemalla tai sen ulkopuolella, lähetysten puhtaus on säilytettävä siihen saakka, kun ne sijoitetaan ilma-alukseen ja kun ilma-alus lähtee.

3. Edellä 1 kohdassa eriteltyjä turvavalvontatoimenpiteitä ei tarvitse soveltaa seuraaviin:

a) rahti, joka on peräisin tunnetulta lähettäjältä;

b) siirtorahti;

c) rahti, jonka alkuperä ja käsittelyolosuhteet varmistavat, ettei se muodosta uhkaa turvallisuudelle;

d) rahti, johon sovelletaan muita riittävän turvallisuuden suojelun tason tarjoavia sääntelyvaatimuksia.

6.4 **Tunnettua lähettäjää koskevat vaatimukset**

Valvottu edustaja tai lentoyhtiö voi hyväksyä lähettäjän tunnetuksi lähettäjäksi vasta, kun se on

a) selvittänyt ja rekisteröinyt lähettäjän sekä sen lukuun toimitusten hoitamiseen valtuutettujen asiamiesten henkilöllisyyden ja osoitteen;

b) vaatinut lähettäjää ilmoittamaan, että tämä

i) valmistelee lähetykset turvatuissa tiloissa, ja

ii) käyttää lähetysten valmistelussa luotettavaa henkilöstöä, ja

iii) suojaa lähetykset luvattoman käsittelyn varalta valmistelun, varastoinnin ja kuljetuksen aikana;

c) vaatinut lähettäjää

i) todistamaan kirjallisesti, että lähetys ei sisällä lisäyksessä olevassa iv ja v kohdassa lueteltuja kiellettyjä esineitä, ja

ii) hyväksymään, että lähetyksen pakkaus ja sisältö voidaan tutkia turvallisuussyistä.

6.5 **Kuljetus vain rahdin kuljettamiseen tarkoitetuissa ilma-aluksissa**

Jos lähetykset voidaan varmasti tunnistaa vain rahtikoneissa kuljetettaviksi, 6.4 kohdassa eriteltyjä vaatimuksia ei tarvitse täyttää edellyttäen, että

a) tunnetulla lähettäjällä on vahvistettu (bona fide) yritysosoite; ja

b) tunnettu lähettäjä on aiemmin harjoittanut lähetystoimintaa valvotun edustajan tai lentoyhtiön kanssa; ja

c) tunnetulla lähettäjällä on vakiintunut liikesuhde valvotun edustajan tai lentoyhtiön kanssa; ja

d) tunnettu lähettäjä varmistaa, että kaikki lähetykset suojataan luvattomalta käsittelyltä siihen asti, kunnes lentoyhtiö ottaa ne haltuunsa.

6.6 **Siirtorahti**

Lentoteitse saapuvaan siirtorahtiin ei tarvitse soveltaa 6.3 kohdan 1 kohdassa eriteltyjä turvavalvontatoimenpiteitä, jos se on suojattu luvattomalta käsittelyltä transit-paikassa. Muu siirtorahti, kuten maa- tai rautatierahti, johon ei ole sovellettu lähtöasemalla tai matkan varrella turvavalvontatoimenpiteitä, on tarkastettava 6.3 kohdan 1 kohdan b alakohdan mukaisesti sekä suojattava niin, ettei siihen pääse luvatta käsiksi.

7 **POSTILÄHETYKSET**

7.1 **Soveltaminen**

Matkustaja-, rahti- ja postikoneissa kuljetettaviin postilähetyksiin on sovellettava turvavalvontatoimenpiteitä ennen niiden ilma-alukseen ottamista.

7.2 **Valvotun postiviranomaisen/-hallinnon pätevyysvaatimukset**

Jokaisen valvotun postiviranomaisen/-hallinnon, joka antaa postilähetyksen lentoyhtiön kuljetettavaksi, on täytettävä seuraavat vähimmäisvaatimukset:

a) sen on oltava asianmukaisen viranomaisen nimeämä, hyväksymä tai luetteloima;

b) sen on suhteessa lentoyhtiöön täytettävä velvollisuudet, jotka koskevat vaadittujen turvavalvontatoimenpiteiden soveltamista;

c) sen on käytettävä asianmukaisesti palvelukseen otettua ja koulutettua henkilöstöä; ja

d) sen on suojattava postilähetykset luvattomalta käsittelyltä sinä aikana, kun ne ovat sen hallussa.

7.3 **Turvavalvontatoimenpiteet**

1. Tarkkoja toimitusaikoja edellyttävä posti. Tarkkoja toimitusaikoja (esimerkiksi toimitus enintään 48 tunnin kuluessa) edellyttävää postia kuljetetaan lentoteitse ainoastaan, jos seuraavat turvavalvontatoimenpiteet on toteutettu:

   a) postin vastaanottamisen, käsittelyn ja huolinnan suorittavat asianmukaisesti palvelukseen otetut ja koulutetut henkilöt;

   b) posti on:

      i) tutkittava käsin tai muulla fyysisellä tarkastuksella,

      ii) turvatarkastettava läpivalaisulaitteella,

      iii) tutkittava alipainekammiossa, tai

      iv) tutkittava muilla teknisillä tai biosensorisilla keinoilla tai menettelyillä (esimerkiksi haistelijat, räjähdysainejäämäilmaisimet, pommikoirat ja niin edelleen);

      siten, että saadaan kohtuullinen varmuus siitä, että posti ei sisällä kiellettyjä esineitä; ja

   c) lennon tiedot ja postia kuljettavan ilma-aluksen reitti on pidettävä luottamuksellisina.

2. Muu posti. Muuta kuin tarkkoja toimitusaikoja edellyttävää postia voidaan kuljettaa lentoteitse edellyttäen, että sovelletaan 1 kohdan a ja b alakohdassa eriteltyjä toimenpiteitä. Edellä 1 kohdan b alakohdassa eriteltyjä turvavalvontatoimenpiteitä on sovellettava vain satunnaisesti valittuun otokseen.

3. Edellä 1 kohdan b alakohdassa eriteltyjä turvavalvontatoimenpiteitä ei tarvitse soveltaa seuraaviin:

   a) tunnetulta lähettäjältä peräisin oleva posti;

   b) kirjeet, joiden paino tai paksuus ei ylitä tiettyä rajaa;

   c) elintoimintojen ylläpitämiseen tarkoitettuja tuotteita sisältävät (bona fide) lähetykset;

   d) arvoesineet, jotka on turvattu vähintään 1 kohdan b alakohdan vaatimuksia vastaavalla tavalla;

   e) posti, joka on määrä kuljettaa yhteisön lentoasemien välisillä postilennoilla;

   f) siirtoposti.

7.4 **Tunnettua lähettäjää koskevat vaatimukset**

Valvottu postiviranomainen/-hallinto voi hyväksyä lähettäjän tunnetuksi lähettäjäksi vasta, kun se on:

a) selvittänyt ja rekisteröinyt lähettäjän sekä sen lukuun toimitusten hoitamiseen valtuutettujen asiamiesten henkilöllisyyden ja osoitteen;

b) vaatinut lähettäjää ilmoittamaan, että tämä suojaa lähetykset luvattoman käsittelyn varalta valmistelun, varastoinnin ja kuljetuksen aikana, ja

c) vaatinut lähettäjää

i) todistamaan kirjallisesti, että postilähetys ei sisällä lisäyksessä olevassa iv ja v kohdassa lueteltuja kiellettyjä esineitä, ja

ii) hyväksymään, että postilähetyksen pakkaukseen ja sisältöön voidaan soveltaa kohdassa 7.3 eriteltyjä turvavalvontatoimenpiteitä.

7.5 **Siirtoposti**

Ilmakuljetuksella saapuvaan siirtopostiin ei tarvitse soveltaa 7.3 kohdassa eriteltyjä turvavalvontatoimenpiteitä, jos se suojataan transit-paikassa luvattoman käsittelyn varalta. Muu siirtoposti, kuten maa- tai raidekuljetuksella saapuva siirtoposti, johon ei ole sovellettu lähtöpaikassa tai matkan varrella turvavalvontatoimenpiteitä, on tarkastettava 7.3 kohdan 1 kohdan mukaisesti ja suojattava niin, ettei siihen pääse luvatta käsiksi.

8 LENTOYHTIÖN POSTI JA MUU MATERIAALI

8.1 **Soveltaminen**

Yhtiön omalla ilma-aluksella kuljetettavaan lentoyhtiön postiin ja muuhun materiaaliin on sovellettava turvavalvontatoimenpiteitä ennen ilma-alukseen viemistä.

8.2 **Määritelmät**

Postilla ja muulla materiaalilla tarkoitetaan sisäisiä posti- ja materiaalilähetyksiä, kuten asiakirjoja, tarvikkeita, varaosia, ateriapalvelu- ja siivoustarvikkeita ja muita esineitä, jotka on tarkoitus toimittaa yhtiön sisäisesti tai sopimussuhteessa olevalle organisaatiolle lentoyhtiön toimintaan liittyvää käyttöä varten.

8.3 **Turvavalvontatoimenpiteet**

Kaikkien lentoyhtiön postilähetysten (co-mail) tai materiaalilähetysten (co-mat) osalta on toteutettava seuraavat toimenpiteet:

a) sisäisiä lähetyksiä on valvottava ja niille on tehtävä turvatarkastukset sen varmistamiseksi, ettei niihin ole sisällytetty kiellettyjä esineitä; ja

b) niitä ei saa jättää vartioimatta ennen ilma-alukseen lastaamista.

9 LENTOYHTIÖIDEN ATERIAPALVELUVARASTOT JA -TARVIKKEET

9.1 **Soveltaminen**

Lentoyhtiön ateriapalvelun varastoihin ja tarvikkeisiin on sovellettava turvavalvontatoimenpiteitä, jotta voidaan estää kiellettyjen esineiden vienti ilma-alukseen.

9.2 **Turvavalvontatoimenpiteet**

1. Lentoyhtiöiden ateria- ja siivouspalvelujen varastojen ja tarvikkeiden toimittajien on toteutettava turvavalvontatoimenpiteet, joilla estetään kiellettyjen esineiden kätkeminen tällaisiin ilma-aluksiin tarkoitettuihin varastoihin ja tarvikkeisiin. Ainakin seuraavat turvatoimenpiteet on toteutettava:

a) on nimitettävä yhtiön turvajärjestelyjen toteuttamisesta ja valvonnasta vastaava virkailija;

b) henkilöstöä palvelukseen otettaessa tälle on asetettava tiukat luotettavuusvaatimukset;

c) kaikista turvavalvotuille alueille pääsevistä henkilöstöön kuuluvista on tehtävä taustan tarkistus, ja heidän on noudatettava lentoasemaviranomaisen antamia turvaohjeita;

d) yhtiön on estettävä luvaton pääsy tiloihinsa ja tarvikkeisiinsa;

e) jos yhtiö sijaitsee lentoaseman ulkopuolella, kaikki tarvikkeet on kuljetettava ilma-alukseen lukituissa tai sinetöidyissä ajoneuvoissa;

f) asianmukaisesti palvelukseen otettujen ja koulutettujen henkilöiden on hoidettava varastojen ja tarvikkeiden käsittely.

2. Kun varastot ja tarvikkeet on toimitettu, ne on turvatarkastettava satunnaistarkastuksin.

3. Jos yhtiö ei ole toteuttanut edellä 1 kohdassa lueteltuja toimenpiteitä, sen toimittamia varastoja ja tarvikkeita ei saa ottaa ilma-alukseen.

10 **LENTOYHTIÖIDEN SIIVOUSPALVELUN VARASTOT JA TARVIKKEET**

10.1 **Soveltaminen ja tavoite**

Lentoyhtiöiden ja siivousyhtiöiden on toteutettava toimenpiteet, joilla varmistetaan, että ilma-aluksiin vietävät siivouspalvelun varastot ja tarvikkeet eivät sisällä kiellettyjä esineitä, jotka voisivat vaarantaa ilma-aluksen turvallisuuden.

10.2 **Turvavalvontatoimenpiteet**

1. Lentoyhtiöiden siivouspalvelun varastojen ja tarvikkeiden toimittajien on otettava käyttöön tarvittavat turvatoimenpiteet, joilla estetään kiellettyjen esineiden kätkeminen ilma-aluksiin tarkoitettuihin siivoustarvikkeisiin.

Seuraavat turvatoimenpiteet on toteutettava:

a) on nimitettävä yhtiön turvajärjestelyjen toteuttamisesta ja valvonnasta vastaava virkailija;

b) henkilöstöä palvelukseen otettaessa tälle on asetettava tiukat luotettavuusvaatimukset;

c) kaikista turvavalvotuille alueille pääsevistä henkilöstöön kuuluvista on tehtävä taustan tarkistus, ja heidän on noudatettava lentoasemaviranomaisen antamia ohjeita;

d) yhtiön on estettävä luvaton pääsy tiloihinsa;

e) jos yhtiö sijaitsee lentoaseman ulkopuolella, siivoustarvikkeet on kuljetettava ilma-alukseen lukituissa tai sinetöidyissä ajoneuvoissa;

f) asianmukaisesti palvelukseen otettujen ja koulutettujen henkilöiden on hoidettava siivoustarvikkeiden käsittely;

g) siivoustarvikkeet on turvatarkastettava, ennen kuin ne lähetetään yhtiön lähetyksenä muihin kohteisiin.

2. Kun siivoustarvikkeet on toimitettu, ne on turvatarkastettava satunnaistarkastuksin.

3. Jos yhtiö ei ole suorittanut 1 kohdan mukaisia turvavalvontatoimenpiteitä, sen toimittamia tarvikkeita ei saa ottaa ilma-alukseen.

11 **YLEISILMAILU**

11.1 **Turvavalvontatoimenpiteet**

1. Yleisilmailukoneita ei saa lentoasemilla pysäköidä kaupallisilla lennoilla käytettävien ilma-alusten välittömään läheisyyteen, jotta vältetään näihin ilma-aluksiin sekä niissä kuljetettavaksi tarkoitettuihin matkatavaroihin, rahtiin ja postilähetyksiin sovellettavien turvatoimenpiteiden rikkominen.

2. Kaupallisten lentojen turvatarkastettujen matkustajien ja yleisilmailukoneisiin menevien tai niistä poistuvien henkilöiden erottamista koskevat säännökset on pantava täytäntöön seuraavin perustein:

a) suurimmilla lentoasemilla on toteutettava fyysisiä järjestelyjä ja/tai turvavalvontatoimenpiteitä, joilla estetään yleisilmailukoneeseen menevien tai siitä poistuvien henkilöiden ja turvatarkastuksen läpikäyneiden matkustajien kohtaaminen;

b) yleisilmailukoneeseen menevien tai siitä poistuvien henkilöiden on, mikäli se on mahdollista, kuljettava erillisen yleisilmailuterminaalin kautta; asematasolle tultaessa tällaiset henkilöt on joko erotettava turvatarkastetuista matkustajista, kuljetettava erityisellä linja- tai henkilöautolla tai pidettävä jatkuvan valvonnan alaisena;

c) jollei erillistä terminaalia ole käytettävissä, yleisilmailukoneeseen meneviin tai siitä poistuviin henkilöihin sovelletaan seuraavaa:

i) näiden henkilöiden on kuljettava erillisen terminaalirakennuksen kautta, jonka jälkeen heidät on saatettava tai kuljetettava linja- tai henkilöautolla ilma-alukseen ja pois siitä, tai

ii) näille henkilöille on tehtävä turvatarkastus ennen turvavalvotulle alueelle tuloa, jos terminaalirakennuksen turvavalvottujen alueiden läpi kulkemista ei voida välttää, tai

iii) näiden henkilöiden osalta on paikallisista olosuhteista riippuen toteutettava muita turvavalvontatoimenpiteitä, joilla on samat vaikutukset.

12 HENKILÖSTÖN PALVELUKSEEN OTTAMINEN JA KOULUTUS

12.1 Kansallinen ilmailun turvaamisen koulutusohjelma

Kunkin asianmukaisen viranomaisen on laadittava ja pantava täytäntöön kansallinen ilmailun turvaamisen koulutusohjelma, jotta ilma-alusten miehistöt ja maahenkilöstö kykenevät panemaan täytäntöön ilmailun turvaamista koskevat vaatimukset sekä toimimaan, kun ilmailutoimintaan laittomasti puututaan.

12.2 Turvahenkilöstö

1. Kansalliseen ilmailun turvaamisen koulutusohjelmaan olisi kuuluttava turvahenkilöstön valinta, pätevyys, koulutus, sertifiointi sekä motivointi. Henkilöiden, joiden tehtävät koostuvat joko yksinomaan tai osittain turvatoimien suorittamisesta, on täytettävä seuraavat vaatimukset asianmukaisen viranomaisen määrittämällä tavalla:

a) turvahenkilöstön sekä lentoyhtiön ja lentoaseman maahenkilöstön turvakoulutusta kehittävillä ja antavilla johtajilla on oltava tarvittava pätevyys, asianmukaiset tiedot ja riittävästi kokemusta vähintään seuraavasti:

i) laaja kokemus ilmailun turvaamiseen liittyvästä toiminnasta;

ii) asianmukaisen kansallisen viranomaisen hyväksymä todistus tai muu vastaava asianmukaisen kansallisen viranomaisen antama hyväksyntä; ja

iii) tiedot seuraavilta aloilta:

1) turvajärjestelmät ja kulunvalvonta;

2) turvatoimenpiteet maassa ja lennolla;

3) turvatarkastukset ennen ilma-alukseen siirtymistä;

4) matkatavaroiden ja rahdin turvallisuus;

5) ilma-aluksen turvallisuus ja etsinnät;

6) aseet ja muut kielletyt esineet;

7) yleiskatsaus terrorismista; ja

8) muut turvatietoisuuden parantamisen kannalta tarpeellisiksi katsottavat alueet ja toimenpiteet;

b) turvahenkilöstön ja lentokentän maahenkilöstön turvakoulutukseen osallistuvien ja siitä vastaavien johtajien ja kouluttajien on osallistuttava vuosittain määräaikaiskoulutukseen, joka käsittelee ilmailun turvaamista ja turva-alan uusinta kehitystä.

2. *Turvahenkilöstön koulutus*

Turvahenkilöstölle on annettava koulutus niihin tehtäviin, jotka heille osoitetaan. Koulutuksen on sisällettävä vähintään seuraavat turvaamisen alueet:

1) turvatarkastustekniikka;

2) turvatarkastuspisteissä toteutettavat toimet;

3) käsimatkatavaroiden ja ruumaan menevien matkatavaroiden tarkastustekniikka;

4) turvajärjestelmät ja kulunvalvonta;

5) turvatarkastukset ennen ilma-alukseen siirtymistä;

6) matkatavaroiden ja rahdin turvallisuus;

7) ilma-aluksen turvallisuus ja etsinnät;

8) aseet ja rajoitusten alaiset esineet;

9) yleiskatsaus terrorismiin; ja

10) muut turvatietoisuuden parantamisen kannalta tarpeellisiksi katsottavat alueet ja toimenpiteet.

Koulutusta voidaan laajentaa ilmailun turvaamisessa ilmenevien tarpeiden ja teknologian kehittymisen mukaisesti. Turvahenkilöstön perehdyttämiskoulutus ei saa olla Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) suosituksen mukaista lyhyempi.

3. *Turvahenkilöstön sertifiointi*

Asianmukainen kansallinen viranomainen hyväksyy tai sertifioi turvatarkastuksista vastaavan henkilöstön.

4. *Turvahenkilöstön motivointi*

Asianmukaisin toimenpitein on varmistettava, että turvahenkilöstöllä on korkea motivaatio, jotta he voivat suorittaa tehtävänsä tehokkaasti.

12.3 **Muu henkilöstö**

Ohjaamomiehistön ja lentoaseman maahenkilöstön turvakoulutusta sekä turvatietoisuuden lisäämistä koskeviin ohjelmiin on sisällyttävä lentoaseman ja lentoyhtiöiden koko lentohenkilökunnalle ja maahenkilöstölle annettavaa perehdyttämis- ja määräaikaiskoulutusta. Koulutuksella on edistettävä ilmailun turvaamista koskevan tietoisuuden lisäämistä sekä parannettava olemassa olevia turvajärjestelmiä. Siihen on sisällyttävä seuraavat osat:

1) turvajärjestelmät ja kulunvalvonta;

2) turvatoimenpiteet maassa ja lennolla;

3) turvatarkastukset ennen ilma-alukseen siirtymistä;

4) matkatavaroiden ja rahdin turvallisuus;

5) ilma-aluksen turvallisuus ja etsinnät;

6) aseet ja kielletyt esineet;

7) yleiskatsaus terrorismiin; ja

8) muut turvatietoisuuden parantamisen kannalta tarpeellisiksi katsottavat alueet ja toimenpiteet.

Turvavalvotuille alueille pääsevälle lentoaseman ja lentoyhtiöiden koko maahenkilöstölle annettavan turvakoulutuksen on käsitettävä vähintään kolme tuntia teoriaopetusta ja tunti käytännön harjoittelua.

13 **LAITTEITA KOSKEVAT OHJEET**

Ilmailun turvaamista edistävien laitteiden on oltava asianmukaisen viranomaisen hyväksymiä tässä osassa annettujen ohjeiden mukaisesti.

13.1 **Metallinilmaisimet**

1. *Turvaportit*

Matkustajien turvatarkastuksessa lentoasemilla käytettävien turvaporttien on täytettävä seuraavat vaatimukset:

a) turvallisuus:

i) laitteilla on voitava kaikissa mahdollisissa olosuhteissa osoittaa pienimmätkin metalliesineet ja niiden on oltava hyvin herkkiä rautametalleille;

ii) laitteilla on voitava osoittaa metalliesineet riippumatta niiden suunnasta ja sijainnista portin sisällä;

iii) laitteiden herkkyyden on oltava mahdollisimman yhdenmukainen ja vakaa koko portin alueella. Herkkyys on tarkastettava säännöllisesti;

b) toiminnalliset vaatimukset:

laitteen ympäristö ei saa vaikuttaa sen toimintaan;

c) hälytyssignaali:

laitteen on ilmoitettava metallin havaitsemisesta automaattisesti jättämättä päätöstä laitteen käyttäjän harkintaan (”go/no go” -signaali);

d) säädöt:

i) laite on voitava säätää vastaamaan kaikkia detektiokykyä koskevia erityisvaatimuksia. Myös merkkiäänen voimakkuutta on voitava säätää;

ii) detektiotason säätö on suunniteltava niin, että siihen ei pääse luvatta käsiksi. Asetukset on indikoitava selvästi;

e) kalibrointi:

asiattomien henkilöiden puuttuminen kalibrointimenettelyihin on estettävä.

2. *Käsimetallinilmaisimet*

Matkustajien turvatarkastuksissa lentoasemilla käytettävien käsimetallinilmaisimien on täytettävä seuraavat vaatimukset:

a) laitteilla on voitava kaikissa mahdollisissa olosuhteissa osoittaa hyvin pienet määrät metallia ilman suoraa kosketusta itse esineeseen;

b) laitteilla on voitava osoittaa sekä rauta että muut metallit;

c) ilmaisinkela on suunniteltava siten, että havaitun metallin sijainti voidaan osoittaa helposti;

d) laitteissa on oltava ääni- ja/tai valohälytys.

13.2 **Läpivalaisulaitteiden vaatimukset ja testausmenetelmät**

1. *Soveltaminen*

a) Laitteisto

Näitä turvatarkastuksiin käytettäviä läpivalaisulaitteita koskevia vaatimuksia ja ohjeita sovelletaan kaikkiin läpivalaisuun perustuviin laitteisiin, joista saadaan kuva laitteen käyttäjän tulkittavaksi. Tällä tarkoitetaan sekä perinteisiä röntgenlaitteita että kuvan tuottamiseen käytettyjä EDS/EDDS-laitteita.

b) Tutkittavat esineet

Näitä turvatarkastuksiin käytettäviä läpivalaisulaitteita koskevia vaatimuksia ja ohjeita sovelletaan myös kaikkiin tutkittaviin esineisiin riippumatta niiden luonteesta tai koosta. Kaikki ilma-alukseen vietävät esineet, joille tehdään turvatarkastus, on tarkastettava näiden ohjeiden sisältämien vaatimusten mukaisesti.

2. *Suorituskykyä koskevat vaatimukset*

a) Turvallisuus

Läpivalaisulaitteilla on oltava erottelukyvyllä, läpäisykyvyllä ja materiaalinerottelukyvyllä mitattuna riittävä detektiokyky, jotta voidaan estää kiellettyjen esineiden vieminen ilma-alukseen.

b) Testit

Suorituskykyä on arvioitava asianmukaisilla testausmenettelyillä.

c) Toiminnalliset vaatimukset

Läpivalaisulaitteilla on saatava täydellinen kuva mistä tahansa laitteen tunneliin mahtuvasta esineestä. Mikään kulma ei saa jäädä kuvan ulkopuolelle.

Tutkittavan esineen vääristyminen on minimoitava.

Laitteen hihnaan on merkittävä kohta, johon laukut on asetettava mahdollisimman hyvän kuvan saamiseksi.

Säädettävä kontrasti: läpivalaisulaitteilla on voitava erottaa eri kirkkaustasoja (kirkkausalueen pienemmän osan tarkastelu).

Tutkittavan esineen mistä tahansa osasta otettua kuvaa on voitava tutkia näytöllä vähintään viisi sekuntia. Lisäksi laitteen käyttäjän on voitava pysäyttää hihna ja tarvittaessa peruuttaa hihnaa, jos lisätutkiminen on tarpeen.

Näytön koko: monitorin näytön on oltava käyttäjän kannalta riittävän suuri (tavallisesti vähintään 14 tuumaa).

Näytön ominaisuudet: näyttö ei saa välkkyä, ja sen on oltava vähintään 800-juovainen (tavallisesti 1 024 × 1 024 pikseliä eli teräväpiirtonäyttö).

Jos käytetään kaksoismonitoreja, toisen on oltava mustavalkoinen.

Läpivalaisulaitteen on osoitettava materiaalit, joita se ei voi läpivalaista.

Läpivalaisulaitteilla on voitava erottaa orgaaniset ja epäorgaaniset materiaalit.

Järjestelmällä on käyttäjän työn helpottamiseksi voitava tunnistaa uhkat automaattisesti.

3. *Huolto*

Mitään muutostöitä, huolto ja korjaukset mukaan luettuina, ei saa tehdä ilman lupaa. Laitteistoja tai ohjelmistoja ei saa muuttaa varmistamatta ensin, että muutoksella ei ole haitallisia vaikutuksia kuvan laatuun.

Hihnan materiaalin koostumusta ei saa muuttaa varmistamatta ensin, että muutos ei vaikuta kuvan laatuun.

Jos huoltoa tai päivityksiä varten on käytettävissä modeemiyhteys, yhteyden on oltava suojattu ja valvottu.

Lisäys

Kiellettyjen esineiden luokittelua koskevat ohjeet

Näissä ohjeissa mainitaan mahdollisia aseenmuotoisia ja rajoitusten alaisia esineitä. On kuitenkin käytettävä myös omaa harkintakykyä sen suhteen, onko jostakin esineestä syytä epäillä, että sitä voisi käyttää aseena.

i) Tuliaseet: mikä tahansa ase, jolla voidaan ampua räjähdyksen, paineilman tai kaasun voimalla laukaus, myös startti- ja valopistoolit.

ii) Veitset ja leikkurit: muun muassa sapelit, miekat, pahvileikkurit, metsästysveitset, matkamuistoveitset, taistelulajeissa käytettävät välineet, työkalut ja kaikki muut veitset, joissa on vähintään 6 senttimetriä pitkä terä, ja/tai paikallisessa lainsäädännössä kielletyt veitset.

iii) Lyömäaseet: pamput, patukat, pesäpallomailat ja vastaavat esineet.

iv) Räjähteet/ammukset/tulenarat nesteet/syövyttävät aineet: kaikki räjähtävät tai palavat aineet tai esineet, jotka voivat yksinään tai yhdessä muiden esineiden kanssa aiheuttaa räjähdyksen tai tulipalon. Tällaisia ovat räjähteet, räjähdyspanokset, ilotulitteet, bensiini ja muut tulenarat nesteet, ammukset ja niin edelleen, sekä näiden erilaiset yhdistelmät ja lisäksi kaikki syövyttävät tai myrkylliset aineet, myös kaasut riippumatta siitä, onko ne paineistettu vai ei.

v) Aineet tai esineet, joilla voi vammauttaa tai tehdä toimintakyvyttömäksi: kaikki kyynelkaasut, turvasuihkeet ja vastaavat kemikaalit ja kaasut riippumatta siitä, ovatko ne pistoolissa tai muunlaisessa säiliössä, sekä muut laitteet, joilla voi tehdä toimintakyvyttömäksi esimerkiksi sähkösokkien avulla.

vi) Muut esineet: kuten jäänaskalit, alppisauvat, partaveitset ja pitkäteräiset sakset, joita ei tavallisesti pidetä tappavina tai vaarallisina aseina, mutta joita voi käyttää aseena; myös lelu- tai jäljitelmäaseet tai -kranaatit.

vii) Kaikki esineet, joiden osalta on syytä epäillä, että niitä voi käyttää tappavan aseen jäljittelemiseen. Tällaisia ovat muun muassa pommeja muistuttavat esineet tai aseilta taikka muilta vaarallisilta tavaroilta näyttävät muut esineet.

viii) Kemiallisena/biologisena aseena käytetyt esineet ja aineet

Kemiallinen/biologinen hyökkäys voi tarkoittaa muun muassa sitä, että kemiallisia tai biologisia aineita käytetään laittomiin tekoihin. Tällaisia rajoitusten alaisia kemiallisia/biologisia aineita ovat ainakin seuraavat: sinappikaasu, VX-hermokaasu, kloori, sariini, syanidi, pernarutto, botulismi, isorokko, tularemia ja Ebola- tms. verenvuotokuumetta aiheuttava virus.

Kemiallisiin/biologisiin aineisiin viittaavista esineistä tai niitä koskevasta epäilystä on ilmoitettava välittömästi lentoasemaviranomaiselle, poliisille, sotilas- tai muulle sopivalle viranomaiselle, ja ne on eristettävä julkisista terminaalialueista.

NEUVOSTON PERUSTELUT

I JOHDANTO

Komissio esitti neuvostolle 12. lokakuuta 2001 ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi yhteisistä säännöistä siviili-ilmailun turvaamisen alalla. Ehdotus perustuu EY:n perustamissopimuksen 80 artiklan 2 kohtaan.

Euroopan parlamentti antoi ensimmäisen käsittelyn lausuntonsa istunnossaan 29. marraskuuta 2001.

Talous- ja sosiaalikomitea antoi lausuntonsa 28. marraskuuta 2001.

Alueiden komitea määritteli kantansa 23. marraskuuta 2001.

Neuvosto vahvisti yhteisen kantansa 28. tammikuuta 2002 perustamissopimuksen 251 artiklassa määrätyn menettelyn mukaisesti.

II TAUSTA

Komission ehdotus on osa Eurooppa-neuvoston ylimääräisessä istunnossaan 21. syyskuuta 2001 laatimaa terrorismin vastaista toimintasuunnitelmaa. Toimintasuunnitelma on Euroopan unionin vastaus Yhdysvalloissa 11. syyskuuta 2001 tehtyihin terrori-iskuihin.

III TAVOITTEET

Ehdotuksella on tarkoitus

— lujittaa luottamusta lentoliikenteeseen Euroopassa,

— varmistaa jatkuvasti kansalaisten suojelu Euroopan yhteisön siviili-ilmailussa ehkäisemällä laittomia tekoja,

— hyväksyä yhteiset perusvaatimukset Euroopan siviili-ilmailukonferenssin (ECAC) asiakirjassa 30 esitettyjen suositusten perusteella,

— antaa kullekin jäsenvaltiolle mahdollisuus hyväksyä kansallinen siviili-ilmailun turvaohjelma ja nimetä yksi asianmukainen viranomainen, joka vastaa näiden ohjelmien yhteensovittamisesta sekä huolehtii komission valvonnassa tapahtuvien tarkastusten laadun ja järjestämisen asianmukaisesta valvonnasta,

— tarjota perusta Chicagossa 7. joulukuuta 1944 allekirjoitetun kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen asiaa koskevien määräysten ja erityisesti sen liitteen 17 yhteiselle tulkinnalle.

Näiden tavoitteiden saavuttamiseksi asetuksessa osoitetaan seuraavat keinot:

— vahvistetaan ilmailun turvatoimenpiteitä koskevat yhteiset perusvaatimukset,

— perustetaan asianmukaiset säännösten noudattamisen seurantamekanismit.

IV YHTEISEN KANNAN TARKASTELU

Yleisiä huomautuksia

Yhteisen kannan liitteessä on esitetty ilmailun turvatoimenpiteitä koskevat yhteiset perusvaatimukset. Komission ehdotuksessa vaatimukset olivat samanlaiset kuin CEAC:n asiakirjassa 30. Tarkoituksena oli, että näitä vaatimuksia voitaisiin myöhemmin mukauttaa yhteisön nykyisiin tarpeisiin komiteamenettelyä noudattaen.

Neuvosto katsoi, että tällainen menettely viivästyttäisi huomattavasti tällä hetkellä tarvittavien toimenpiteiden käyttöönottoa. Se kehotti näin ollen neuvoston 14. syyskuuta 2001 pidetyn ylimääräisen istunnon jälkeen perustettua monialaista tilapäistä työryhmää mukauttamaan vaatimukset jo tässä vaiheessa nykyisiin tarpeisiin.

Yksittäisiä huomautuksia: tärkeimmät komission ehdotukseen tehdyt muutokset

a) Kansalliset siviili-ilmailun turvaohjelmat (5 artikla)

Neuvosto selkiytti säännöstä tuntuvasti. Se lisäsi muun muassa säännöksen sellaisten kansallisten siviili-ilmailun turvaamisen laadunvalvontaohjelmien laatimisesta, joiden tarkoituksena on varmistaa kansallisten siviili-ilmailun turvaohjelmien tiukempi valvonta.

b) Tiukemmat toimenpiteet (6 artikla)

Neuvosto muutti säännöstä poistamalla komission mahdollisuuden päättää syrjiviksi tai tarpeettoman rajoittaviksi katsomiensa toimenpiteiden peruuttamisesta.

Neuvosto katsoi, että perustamissopimuksessa on jo riittävästi määräyksiä, joiden nojalla komissio voi valvoa jäsenvaltioiden toteuttamia toimenpiteitä perustamissopimuksen periaatteiden perusteella. Asiaa koskevia nimenomaisia säännöksiä ei näin ollen ole tarpeen sisällyttää asetukseen. Muutos on myös Euroopan parlamentin esittämän toiveen mukainen.

c) Tietojen levittäminen (8 artikla)

Neuvosto lisäsi tämän uuden säännöksen, jonka tarkoituksena on taata, että yleisön tiedonsaantioikeus ja tarve pitää tietyt arkaluonteiset toimenpiteet salassa ovat tasapainossa.

d) Seuraamukset (11 artikla)

Neuvosto lisäsi tämän uuden säännöksen, jonka mukaan asetuksen säännösten rikkomisesta johtuvien seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia.

e) Voimaantulo (12 artikla)

Neuvosto piti asianmukaisena säätää, että tietyt liitteen säännökset tulevat voimaan 31. joulukuuta 2002. Tämä on Euroopan parlamentin pyynnön mukaista.

V NEUVOSTON KANTA EUROOPAN PARLAMENTIN TARKISTUKSIIN

Neuvosto otti yhteiseen kantaansa kokonaisuudessaan tai perusajatuksen osalta tarkistukset 21, 4, 5, 7, 13 (alkuosa) ja 14.

Tarkistusten 1, 2, 3, 22, 10, 19 ja 13 (loppuosa) tavoitteena on, että julkinen valta rahoittaisi ainakin alkuvaiheessa eräiden asetuksessa säädettyjen turvallisuutta koskevien lisätoimien kustannukset. Neuvosto katsoi, ettei tarkistuksia ole syytä hyväksyä tässä vaiheessa, sillä neuvoston kannanotto saattaisi vaikuttaa siihen yleisempään keskusteluun, jota yhteisössä käydään parhaillaan liikennemuotojen hinnoittelusta.

Tarkistusta 8 ei hyväksytty, sillä neuvosto katsoi, että tarkastusten moitteeton ja tehokas tekeminen edellyttää, että asianomaiselle jäsenvaltiolle ilmoitetaan asiasta hyvissä ajoin ennen tarkastusta.

Tarkistusta 20 ei hyväksytty, sillä sen katsottiin ylittävän asetuksen 1 artiklan 1 kohdassa kuvatun soveltamisalan.