

15.8.2019

LAUSUNTO KOSKIEN PEKINGIN SOPIMUSTA, PEKINGIN PÖYTÄKIRJAA JA MONTREALIN PÖYTÄKIRJAA

Suomen Lentäjiliitto ja Suomen Lentäjiliiton Turvatoimikunta kiittävät lausuntopyynnöstänne ja mahdollisuudesta kommentoida Suomen sitoutumista Pekingin yleissopimukseen, Pekingin pöytäkirjaan sekä Montrealin pöytäkirjaan. Kannatamme näihin sopimuksiin ja pöytäkirjoihin sitoutumista täysimääräisesti, ja toteamme lausuntonamme asiasta seuraavaa:

Pekingin yleissopimus 2010 ja Pekingin pöytäkirja

Pekingin yleissopimus kriminalisoi ja määrittelee kattavasti tekoja, joilla terroritoimia voidaan kohdistaa ilma-alukseen. Sopimus huomioi aiempien terroritekojen lisäksi sellaisia terroritekoja, joita ei ole vielä tapahtunut, mutta joiden uhkaa pidetään alalla mahdollisena. Tällaisia tekoja ovat esimerkiksi biologiset, kemialliset tai radioaktiiviset iskut. Tämä eteenpäin katsova näkökulma nostaa sopimuksen tärkeyttä.

Lisäksi sopimuksen ensimmäisessä artiklassa kohdassa 1 (e) on määritetty rangaistavaksi ”sellaisen informaation kommunikointi, jonka lähettäjä tietää vääräksi tai väärennetyksi, ja joka voi aiheuttaa ilma-alukselle vaaraa”. Ilmailuala on yhä alttiimpi erilaisille kyberhyökkäyksille ja -haitanteolle. Tällainen voisi kohdistua esimerkiksi ilma-aluksen ja lennonjohdon tai muun maa-aseman väliseen turvallisuuskriittiseen kommunikointiin tai järjestelmiin, joilla ilma-aluksen paikkatietoa välitetään lennonjohdolle.

Pidämme tärkeänä, että sopimusteksti sisältää tällaiset teot. Lentoliikenteen kyberhyökkäyksiin liittyvä lainsäädäntö olisi kaikkialla saatettava ajan tasalle. Vaikka Suomessa teko voitaisiin mahdollisesti tuomita rikoslain 34 luvun 2§ liikennetuhotyönä, ei lentoliikenteen kyberuhkiin varautumista ole tarkoituksenmukaista jättää pelkästään vanhojen epäspesifimpien kriminalisointien varaan.

Pekingin yleissopimuksen saattaminen pöytäkirjoiheen osaksi Suomen oikeutta tunnistaa lentoliikennettä uhkaavien vaarojen moninaisuuden ja edistää kansallisen lainsäädännön mahdollisuuksia vastata näihin sekä tiedettyihin että vielä piilossa oleviin uhkiin.

Montrealin pöytäkirja 2014

Montrealin pöytäkirja ehkäisee maailmanlaajuisesti yleistyvää häiriökäyttäytymistä lennoilla. Emme ole suojassa ilmiöltä, vaan häiriökäytös on lisääntynyt myös Suomessa.

Häiriköivä käytös syö resursseja koneen miehistöltä, jolla on vastuu lennon turvallisuudesta. Lisäksi se voi aiheuttaa koneelle ja sen matkustajille vaaran, eritoten sen eskaloituessa fyysisen koskemattomuuden loukkaukseksi tai koneen laitteiden tai sisätilojen rikkomiseksi. Eräs häiriökäyttäytymisen vakava muoto on tupakointi koneen WC:ssä, mikä aiheuttaa ilmassa tulipalon vaaran.

Näkemyksemme mukaan Montrealin pöytäkirja toimisi lentoturvallisuuden näkökulmasta yksinomaan positiivisesti. Vaikka varsin hyvä kansallinen lainsäädäntö on suojannut meitä monilta Tokion -63 sopimuksen vajavaisuuksilta, olisi Suomen tärkeää liittyä sopimukseen kansainvälisesti tunnustettuna

lentoturvallisuuden esimerkkinä. Lisäksi pöytäkirjaan sitoutuminen takaisi nykyistä varmemman pohjan häiriökäytöksen rangaistavuudelle kaikissa nykyisissä ja tulevaisissa tilanteissa suomalaisissa ilma-aluksissa.

Montrealin pöytäkirjasta huomioimme erityisesti seuraavat muutokset:

- 1) Lennon määritelmän muuttuminen alkamaan koneen ovien sulkemisesta päättyen niiden avaamiseen. Tokion sopimus määritteli lennon keston suppeammin.
 - a. Tämä muutos tuo tarpeellisen laajennuksen tuomiovallan käytölle tilanteissa, joissa häiriökäyttäytyminen tapahtuu lennon ollessa vielä maassa (parkkipaikalla tai rullaamassa). Tämä ei ole lainkaan harvinaista.
 - b. Suomen kansallinen rikoslaki kattaa myös nämä lennon vaiheet, eikä sitoutuminen sopimukseen olisi meille ongelmallista. Rangaistavuuden perimmäinen tavoite on kuitenkin ennaltaehkäisy. Lennon määritelmän laajentaminen universaalina periaatteena ehkäisisi ko. lennon vaiheiden aikaista häiriökäytöstä kaikkialla, myös Suomessa. Siksi Suomen tulisi osaltaan tukea sopimuksen saattamista voimaan.

- 2) Tuomiovallan laajentaminen koneen rekisteröintivaltion lisäksi eräille muille valtioille, esimerkiksi operaattorin (lentoyhtiö) kotimaalle sekä lennon laskeutumisvaltiolle.
 - a. Vaikka suomalaisten operaattorien koneet ovat valtaosin Suomen rekisterissä, ja tuomiovalta niissä tapahtuvissa häiriköinneissä kuuluu Suomelle jo Tokion sopimuksen nojalla, ei asiantila ole välttämättä pysyvä. Tilanne, jossa suomalainen operaattori rekisteröi koneensa toiseen valtioon, on mahdollinen. Tämä on ilmailualalla yleinen käytäntö. Tällöin tuomiovalta häiriköinneistä rikoslain nojalla olisi Suomen osalta vähintäänkin kyseenalainen ilman Montrealin pöytäkirjan tuomaa muutosta.

- 3) Miehistön jäsenten fyysisen koskemattomuuden loukkaamisen, sillä uhkaamisen, sekä miehistön ohjeiden noudattamatta jättämisen määrittely rangaistavaksi.
 - a. Fyysinen väkivalta (lievä tai vakava) on ollut eräs lisääntyvistä häiriköinnin muodoista. Jotta ennaltaehkäisevä vaikutus toteutuisi, tulisi nämä teot olla spesifisti määritetty rangaistavaksi kaikkialla maailmassa, ilman tulkinnanvaraa.
 - b. Suomessa fyysinen väkivalta tai sillä uhkaaminen on rangaistavaa rikoslain nojalla, mutta turvallisuusvastuussa olevan lentomiehistön koskemattomuudessa tulisi vallita nollatoleranssi. Teon paheksuttavuutta ilma-aluksessa olisikin syytä korostaa. Eräs tapa olisi laajentaa rikoslain 17 luvun 6 § (Järjestystä ylläpitävän henkilön vastustaminen) laajentaminen koskemaan myös lentomiehistöä.
 - c. Myös miehistön ohjeiden noudattamatta jättämisen rangaistavuus on tarpeellinen muutos, olkoonkin että Suomen osalta asia on mainittu tällä hetkellä Ilmailulain 59§:ssä. Teon paheksuttavuutta olisi kuitenkin syytä korostaa, esimerkiksi nostamalla rangaistavuuden profiilia (rikoslakiin).

- 4) In-Flight Security Officerin (lennolla matkustavan turvahenkilön) juridisten oikeuksien selkeyttäminen tilanteissa missä tarvitaan häiriköivän matkustajan sitomista.
 - a. Suomessa ei tällä hetkellä ole käytössä lennolla matkustavia turvahenkilöitä. Mutta mikäli asia muuttuisi, olisi hyvä, että heidän asemansa häiriköintitilanteissa olisi Montrealin pöytäkirjan kautta valmiiksi määritelty.

Yhteenveto

Moni Pekingin yleissopimuksen (2010) ja pöytäkirjan sekä Montrealin pöytäkirjan 2014 säädös sisältyy jo suomalaiseen lainsäädäntöön, joten näihin sitoutuminen ei aiheuta kohtuuttoman raskaita juridisia prosesseja. Kuitenkin Suomen ilmailun turvaamisen kannalta ne sisältävät tärkeitä parannuksia.

Suomen Lentäjaliiton Turvatoimikuntana kannatamme vahvasti Suomen sitoutumista Pekingin yleissopimukseen, Pekingin pöytäkirjaan sekä Montrealin pöytäkirjaan. Suomi on hyvän turvakulttuurin ansiosta kansainvälisesti tunnustettu vahvan lentoturvallisuuden valtiona. Sopimukseen sitoutumalla, ja auttamalla Montrealin pöytäkirjan voimaantumalla allekirjoittamalla sen, on maallamme mahdollisuus profiloitua yhä vahvemmin lentoturvallisuuden suunnannäyttäjäksi. Lisäksi sitoutuminen johtaisi myös Suomessa nykyistä aukottomampaan lainsäädäntöön lentoliikenteen turvaamisessa.

Akseli Meskanen

Puheenjohtaja, Suomen Lentäjaliitto ry.

Petri Pitkänen

Puheenjohtaja, Suomen Lentäjaliiton Turvatoimikunta