



Brüssel, 18.5.2026
COM(2026) 229 final

KOMISJONI ARUANNE EUROOPA PARLAMENDILE JA NÕUKOGULE

**2024. AASTA ARUANNE MÄÄRUSE (EÜ) NR 300/2008 (MIS KÄSITLEB
TSIVIILLENNUNDUSJULGESTUSE ÜHISEESKIRJU) RAKENDAMISE KOHTA**

1. SISSEJUHATUS

Vastavalt määruse (EÜ) nr 300/2008¹ artiklile 16 esitab komisjon igal aastal Euroopa Parlamendile, nõukogule ja liikmesriikidele aruande, milles neid teavitatakse asjakohase määruse kohaldamisest ja selle mõjust lennundusjulgestuse tõhustamisele.

2024. aastal jätkasid komisjoni talitused komisjoni talituste töödokumendiga „Working towards an enhanced and more resilient aviation security policy: a stocktaking” ette nähtud meetmete elluviimist. Selles dokumendis kindlaks määratud 14 juhtalgatuse rakendamine koos liikmesriikidega toimus kogu 2024. aasta jooksul. Selles töös keskenduti uuele lennundusjulgestuse lähtealusele ja innovatsiooni hoogustamisele kooskõlas ELi lennundusjulgestusstrateegiaga.

2. OHUD JA VÄLJAVAATED

Komisjon ja asjaomased ametiasutused pidasid liikmesriikide ja muude sidusrühmadega pidevat dialoogi lennundusega seotud uute julgeolekuohtude, sealhulgas hübriidohtude üle ja teostasid nende üle korrapärast järelevalvet, et koguda teadmisi ja suurendada neile ohtudele reageerimise suutlikkust, et riske tõhusalt juhtida.

2.1 Terrorism ja hübriidohud

Terrorism ja vägivaldne äärmuslus kujutavad endast jätkuvalt märkimisväärset ohtu Euroopa Liidule ja selle liikmesriikidele, eelkõige ülemaailmsete džihaadivõrgustike poolt, ning ka üldine ohutase on endiselt kõrge. Destabiliseerivad sise- ja välissündmused on suurendanud radikaliseerumist, pingeid ja sotsiaalset polariseerumist, mis võib viia terrorismi ja vägivaldse äärmusluse levikuni kogu liidus. Terroristid tegutsevad piiriüleselt, võttes oma eesmärkide saavutamiseks kasutusele uusi tehnoloogiaid ja tegutsemisviise. Väär- ja desinformatsiooni levik internetis ja selle mõju radikaliseerumisele on endiselt üks peamisi mureküsimesi. Erinevad terroristlikud ja vägivaldsed äärmuslased loovad detsentraliseeritumas ja muutlikumas keskkonnas omavahel ühendusi ja inspireerivad üksteist väljaspool ideoloogia või rühmituse raame.

Lähis-Ida piirkonna konfliktid on suurendanud ohtu ELi sisejulgeolekule ning neil on arvestatav potentsiaal mobiliseerida jõude ja tekitada radikaliseerumist, mis võib aktiveerida terve rea uusi ohutegureid kogu Euroopas. Konflikt on märgatavalt suurendanud äärmusliku veebisisu, sealhulgas terroristliku propaganda, antisemiitliku ja moslemivastase sisu ning polariseerivate narratiivide hulka.

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. märtsi 2008. aasta määrus (EÜ) nr 300/2008, mis käsitleb tsiviillennundusjulgestuse ühiseeskirju ja millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 2320/2002 (ELT L 97, 9.4.2008, lk 72).

Tsiviillennundus on endiselt oluline sihtmärk, samal ajal kui ohud ja probleemid eeldatavasti muutuvad seoses rünnakumeetodite tõenäoliselt suurema mitmekesisusega. Endiselt tuleb erilist tähelepanu pöörata siseohule ja kodumaisele terrorismile. Konfliktipiirkonnad on terroristide jaoks jätkuvalt soodus keskkond, kust on võimalik hankida keerukamat sõjalist varustust.

Kuigi Venemaa Föderatsiooni agressioonisõda Ukraina vastu on seni avaldanud piiratud mõju terrorismiohule ja vägivaldsele äärmuslusele ELis, on see suurendanud hübriidohtu ELi sisejulgeolekule, suurendades desinformatsiooni, küberründeid, rände ärakasutamise katseid ja sabotaažiakte elutähtsa taristu vastu, sealhulgas lennukauba julgestuse osas.

2.2 Lennukauba julgestusega seotud vahejuhtumid

Alates 2024. aasta juulist on Euroopas toimunud mitu ebaseaduslikku sekkumist (lennu)kauba ja -posti turvalises tarneahelas. Need juhtumid hõlmasid isevalmistatud süüteseadeldiste kasutamist. See andis tõuke valitsuse ja tööstuse jõupingutusteks nii ELi kui ka rahvusvahelisel tasandil, et selgitada välja nõrkused ja lahendused vastupanuvõime suurendamiseks. Komisjon töötas koos liikmesriikide ja lennundussektori sidusrühmadega välja ennetusmeetmed, mis aitavad lihtsustada töömeetodite rakendamist ja tugevdada lennukauba tarneahelat.

2.3 Küberturvalisus

Kuna tsiviillennunduses kasvab omavaheline seotus ja digitaliseeritus, on küberohud lennundusjulgestusele, -ohutusele ja -tõhususele järjest suuremad. Transpordisektori vastu suunatud küberrünnetel võivad olla katastroofilised tagajärjed ja need võivad kaasa tuua märkimisväärseid majandushäireid. 2024. aastal teatati maailmas rohkem kui 8 500 küberründest, mis mõjutasid mitmesuguseid lennunduse sidusrühmi. Küberrünnete eelistatud meetodid olid petturlikud veebisaidid, andmepüük ja pahavara ning hajus teenusetõkestusrünne. Peamised sihtmärgid olid õhuruumi kasutajad, lennujaamad, aeronavigatsiooniteenuste osutajad ja nende tarneahel².

Küberrünnete ajendid on erinevad. Kuigi rahaline kasu on kõige levinum põhjus, on ründed ajendatud ka ideoloogiast või tegutsetakse vaenulike riiklike osalejate nimel.

Selles keerulises keskkonnas on jõupingutused keskendunud olemasolevate regulatiivsete algatuste kiirele ja tõhusale rakendamisele, et kindlustada nende täielik ja järjepidev kohaldamine.

² EUROCONTROL/EATM-CERT 2025 report on cyber in aviation.

3. RISKIANALÜÜS

3.1 Mehitamata õhusõidukid (dronid)

Nagu on märgitud droonistrateegias 2.0,³ kohustus komisjon kaaluma, kas lennundusjulgestuseeskirju on vaja muuta tagamaks, et lennuametid ja lennujaamad suurendavad oma vastupanuvõimet koostööst keelduvate käitajate juhitavatest ja loata lendavatest droonidest tulenevate riskide suhtes.

Komisjoni talitused viisid 2024. aasta esimeses kvartalis lõpule spetsiaalse riskihindamise selle kohta, millist riski koostööst keelduvate käitajate juhitavad ja loata lendavad mehitamata õhusõidukid põhjustavad tsiviillennundusele ja lennujaamarajatistele. Riskihindamine hõlmas peamiselt ohtu, mida kujutab mehitamata õhusõidukite kasutamine terrorismi eesmärgil. Riiklikke osalejaid hõlmavaid hübriidstsenaariume ei kaalutud.

Lõpptulemusena märgiti, et vaatlusalusel ajal ei olnud tsiviillennunduses ja lennujaamades mehitamata õhusõidukeid kasutavate terroristide sihipäraste rünnakute oht märkimisväärne. Seetõttu ei tinginud jääkrisk kehtivate lennundusjulgestuseeskirjade läbivaatamist.

3.2 Konfliktipiirkonnad

2024. aastal jätkusid konfliktipiirkonna hoiatussüsteemi raames ELi integreeritud lennundusjulgestusriskide hindamise tööühma juhtimisel korrapäraselt igas kvartalis toimuvad ühised riskihindamised, kaasates ELi liikmesriike, Euroopa välisteenistuse ELi luure- ja situatsioonikeskust (EU INTCEN) ning Euroopa Liidu Lennundusohutusametit (EASA). Selle tegevuse eesmärk on jagada õigel ajal teavet konfliktipiirkondadest tulenevate ELi tsiviillennundust ohustavate riskide hindamise kohta, et toetada riskide maandamist. Kiireloomulistel juhtudel korraldatakse erakorraline kohtumine.

Rühm pidas 2024. aastal igas kvartalis oma koosoleku ja seitse vajaduspõhist erakorralist koosolekut, eelkõige seoses Lähis-Ida konfliktiga ja selle mõjuga ELi tsiviillennundusele. Selle tulemusena avaldati kolm konfliktipiirkonna teabebülletääni (CZIB), tühistati üks konfliktipiirkonna teabebülletään ning pikendati 11 olemasoleva konfliktipiirkonna teabebülletääni kehtivust⁴.

ELi integreeritud lennundusjulgestusriskide hindamise protsess suurendab ka riskihindamissuutlikkust ja toetab otsustusprotsessi (riskide maandamine) lennukauba julgestuse ning lennundusjulgestusstandardite valdkonnas.

³ Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Droonistrateegia 2.0 – arukas ja säästev mehitamata õhusõidukite ökosüsteem Euroopas“ (COM(2022) 652 final, 29. november 2022).

⁴ <https://www.easa.europa.eu/en/domains/air-operations/czibs>

4. ÕIGUSRAAMISTIK JA LISAVAHENDID

4.1 Õigusraamistik

Tsiviillennundus on vaenulike osalejate jaoks endiselt atraktiivne sihtmärk ning selle ohu vähendamiseks on vaja rakendada proportsionaalseid riskipõhiseid kaitsemeetmeid. Seepärast kohandavad komisjon ja liikmesriigid pidevalt riskimaandamismeetmeid, et saavutada võimalikult kõrge julgestustase, vähendades samal ajal nii palju kui võimalik asjaomaste meetmete kahjulikku mõju lennutegevusele.

Rakendusmäärust (EL) 2015/1998 muudeti 2024. aasta mais rakendusmäärusega (EL) 2024/1255⁵. Viimasega tehti muudatusi, et võtta arvesse muutuvat ohu- ja riskiolukorda ning tehnoloogia viimaseid arenguid. Kehtestati kord selliste veoettevõtjate heakskiitmiseks ja järelevalveks, kes paljudel juhtudel tagavad kokkuleppeliste esindajate ja tuntud saatjate nimel turvalise lennukauba ja -posti saadetiste maismaa- ja meretranspordi. Üks lennujaam⁶ lisati ka nende kolmandate riikide loetellu, mille julgestusstandardid on tunnustatud samaväärseks lennundusjulgestuse ühiste põhistandarditega. Rakendusmääruse (EL) 2015/1998 teine muudatus võeti vastu 2024. aasta juulis rakendusmäärusega (EL) 2024/2108,⁷ millega taaskehtestati ajutiselt madalam mahupiir vedelike, aerosoolide ja geelide läbivaatuseks, kasutades standardile C3 vastavaid käsipagasis lõhkeaine avastamise süsteeme (EDSCB), ning kutsuti üles parandama selle tehnoloogia puhul kasutatavaid tuvastusalgoritme.

4.2 Liidu tarneahelapõhise julgestuse andmebaas

Liidu tarneahelapõhise julgestuse andmebaas⁸ on ainus õiguslik vahend, mida saab kasutada teabe saamiseks, kui võetakse vastu saadetisi teistelt kokkuleppelistelt esindajatelt või tuntud saatjatelt. Sama andmebaas sisaldab ka ELi märgisega heakskiidetud tsiviillennunduse julgestusseadmete loetelu.

2024. aasta lõpus sisaldas andmebaas ligikaudu 37 000 kirjet kokkuleppeliste esindajate, tuntud saatjate, lennujaama varude tuntud tarnijate, sõltumatute valideerijate, ACC3-staatusel lennuettevõtjate, kokkuleppeliste tarnijate ning kolmandate riikide kokkuleppeliste esindajate ja tuntud saatjate, julgestusseadmete, ja lennujaamade ja kasutajate kohta. Andmebaasi kättesaadavus oli 99,99 %, mis tähendab, et 2024. aastal puudus kättesaadavus kokku vähem kui 30 minuti jooksul.

⁵ Üksikasjalikum ülevaade on esitatud 2. lisas.

⁶ Svalbardi lennujaam Norra Kuningriigis.

⁷ Üksikasjalikum ülevaade on esitatud 2. lisas.

⁸ <https://ksda.ec.europa.eu/>

4.3 Enne kauba laadimist edastatav eelteave (PLACI)

Ettevõtjad, kes vastutavad kolmandatest riikidest kaupade liidu tolliterritooriumile (kas sihtkohana või transiidikohana) toomise eest õhuteed pidi, peavad esitama ELi tollile lasti kohta elektroonilise eelteabe. ELi esimese sisenemiskoha tolliasutused analüüsivad neid andmeid tsiviillennundusjulgestuse eesmärgil, kasutades uut impordikontrollisüsteemi (ICS2).

PLACI riskianalüüsi tulemuste tõttu võib olla vajalik rakendada konkreetseid leevendavaid lennundusjulgestusmeetmeid, sealhulgas juhust või esildist „Mitte laadida“ (Do Not Load – DNL). Neid peavad rakendama ELi suunduvate tarneahelas osalevad ettevõtjad enne, kui saadeti laaditakse ELi suunduvale lennule.

2024. aastal registreeriti ligikaudu 141 miljonit PLACI teadet. Nende tulemusel esitati ligikaudu 1 400 taotlust läbivaatuseks (RFS), kuid taotlusi kauba laadimata jätmiseks (DNL) ei esitatud. Enamik neist olid seotud kullersaadetistega, millele järgnesid posti- ja üldine lennukaup.

5. INSPEKTEERIMISED JA MUU JÄRELEVALVETEGEVUS

5.1 Üldist

Määruse (EÜ) nr 300/2008 eesmärk on ennetada tsiviilõhusõidukite vastu suunatud ebaseaduslikke sekkumisi, et kaitsta inimesi ja kaupu. Kuigi kõnealuse määruse kohaselt peavad liikmesriigid korrapäraselt jälgima, et lennujaamad, lennuettevõtjad ja muud üksused järgiksid lennundusjulgestuse ühiseid põhistandardeid, ning tagama puuduste kiire avastamise ja kõrvaldamise, on seadusandja teinud komisjonile ülesandeks jälgida, et ELi/EMP⁹ liikmesriigid rakendaksid seda õiguslikku nõuet tulemuslikult.

Määruse (EÜ) nr 300/2008 artikli 15 kohaselt peab komisjon tegema inspekteerimisi ja vajaduse korral andma soovitusi lennundusjulgestuse tõhustamiseks. Kõnealuse järelevalve-eesmärgi täitmiseks hõlmab komisjoni järelevalvesüsteem liikmesriikide tegevust tõhusa riikliku tsiviillennunduse julgestusprogrammi ja kvaliteedikontrolli programmi loomisel, haldamisel ja rakendamisel.

Selleks kasutab komisjon kahetasandilist nõuetele vastavuse järelevalvesüsteemi, s.o komisjoni oma inspekteerimisi, millele lisandub liikmesriikide riiklikke järelevalvemeetmeid käsitlevate aastaaruannete hindamine.

Alates 2010. aastast on komisjoni inspekteerimiste käigus kindlaks tehtud nõuete täitmise määr püsinud muutumatuna ligikaudu 80 % juures. Mõnda meetet võiks siiski

⁹ Euroopa Majanduspiirkond: 27 ELi liikmesriiki, Norra, Island ja Šveits. Lennundusjulgestuse inspekteerimise eest Norras ja Islandil vastutab EFTA järelevalveamet (ESA). Šveitsis inspekteerib kahepoolse lepingu alusel lennundusjulgestust komisjon.

tulemuslikumalt rakendada ning selleks on vaja tööstusharu sidusrühmade, asjaomaste asutuste ja komisjoni jätkuvaid jõupingutusi.

5.2 Inspekterimiste sagedus ja ulatus

Komisjon inspekterib liikmesriikide lennundusjulgestusega tegelevaid ametiasutusi (edaspidi „pädevad asutused“ vastavalt määruse (EÜ) nr 300/2008 artiklile 9) ning lennundusjulgestusstandardeid rakendavaid lennujaamu, ettevõtjaid ja üksusi.

Selliste inspekterimiste arv, sagedus ja ulatus on kindlaks määratud liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi (DG MOVE) strateegias, milles käsitletakse järelevalvet ELi lennundusjulgestusstandardite rakendamise üle. Selles võetakse arvesse iga liikmesriigi lennundussektori suurust, lennujaamatoimingute liikide representatiivset valimit, kohustuste täitmist lennundusjulgestusalaste õigusnormide rakendamisel, komisjoni varasemate inspekterimiste tulemusi, riiklikele kvaliteedikontrolli aastaaruannetele antud hinnanguid, turvaintsidente (s.o ebaseaduslikud sekkumised), ohutaset ning muid tegureid ja hinnanguid.

Selleks et komisjon saaks piisavalt teavet nõuete täitmise kohta liikmesriikides, kasutatakse mitmeaastast järelevalvet. Tõendeid määruse (EÜ) nr 300/2008 ja selle rakendusaktide kohaldamise kohta liikmesriikides kogutakse kaheaastase tsükli jooksul kas asjaomase liikmesriigi pädeva asutuse või vähemalt ühe lennujaama inspekterimise käigus.

Tõendeid lennundusjulgestuse ühiste põhistandardite kohaldamise kohta kogutakse viieaastase tsükli jooksul, valides iga liikmesriigi puhul inspekterimiseks välja vähemalt 15 % määrusega (EÜ) nr 300/2008 hõlmatud ELi lennujaamadest, sealhulgas suurima reisijate arvuga lennujaamad. Komisjoni inspekterimised valitud lennujaamades annavad hea ülevaate nõuete täitmise üldisest tasemest igas liikmesriigis.

5.3 Inspekterimiste kord ja meetodika

Komisjoni määrusega (EL) nr 72/2010¹⁰ nähakse ette komisjoni poolt lennundusjulgestuse valdkonnas korraldatavate inspekterimiste kord. Määrus sisaldab muu hulgas sätteid komisjoni inspektorite kvalifikatsiooni ja volituste kohta.¹¹

Inspekterimisel kasutatav meetodika on välja töötatud tihedas koostöös liikmesriikide lennundusjulgestusasutustega ja põhineb julgestusmeetmete tulemusliku rakendamise hindamisel.

¹⁰ Komisjoni 26. jaanuari 2010. aasta määrus (EL) nr 72/2010, millega nähakse ette lennundusjulgestuse valdkonnas korraldatavate komisjoni inspekterimiste kord (ELT L 23, 27.1.2010, lk 1).

¹¹ Vt artiklid 4 ja 5.

5.4 Komisjoni tehtavad inspekteerimised

Komisjonil oli tegev meeskond, kuhu kuulus kaheksa täistööajaga lennundusjulgestusinspektorit, keda toetasid liikmesriikide määratud ligikaudu 80 audiitorit, kes vastavad komisjoni inspekteerimistes osalemise tingimustele.

Riiklike audiitorite kaasamine komisjoni inspekteerimistesse annab panuse ka vastastikuse hindamise süsteemi ning võimaldab meetodika ja parimate tavade jagamist kõikide liikmesriikide ning assotsieerunud riikidega.¹²

5.4.1 Liikmesriikide pädevate asutuste inspekteerimine

Pädevate asutuste inspekteerimise eesmärk on kontrollida, kas liikmesriikidel on ELi lennundusjulgestusalaste õigusaktide nõuetekohaseks kohaldamiseks vajalikud vahendid, sealhulgas riiklik kvaliteedikontrolliprogramm, õiguslikud volitused ja asjakohased ressursid.

Pädevate asutuste inspeksioonide kuuenda tsükli osana tegi komisjon 2024. aastal viis inspekteerimist. Enamik 2024. aastal inspekteeritud liikmesriike olid ühtlustanud oma riikliku lennundusjulgestusprogrammi ELi õigusaktidega, andnud oma pädevatele asutustele vajalikud volitused määruse ja selle rakendusaktide kõikide nõuete täitmise kontrollimiseks ning tagamiseks, kaasanud järelevalvetegevusse piisava arvu audiitoreid ning rakendanud enamikku julgestuskoolitusega seotud nõudeid.

Inspeksioonide käigus rõhutati siiski vajadust täiendavate jõupingutuste järele järgmistes valdkondades: riiklike tsiviillennunduse julgestusprogrammide ajakohasena hoidmine kooskõlas seadusandlike muudatustega ning ühiste põhistandardite rakendamise eest selge vastutuse kindlaksmääramine; lennujaamade, käitajate ja üksuste julgestusprogrammide täieliku kooskõla tagamine liidu õigusaktidega ja riiklike tsiviillennunduse julgestusprogrammidega ning asjaomane järelevalve; röntgenseadmete operaatorite sertifitseerimise ja korduva sertifitseerimise standardimine riiklikul tasandil; küberturvalisusalase koolituse täielik väljaarendamine; inspekteerimiseks vajaliku meetodika ja riiklikul tasandil tehtava järelevalve aruandluseks vajalike elementide täielik rakendamine ning aruandlusprotsessi nõuete täitmine (nt aruannete ja lõpetamist käsitlevate kirjade õigeaegne esitamine jne). Lisaks ei täidetud mõnes liikmesriigis teatavaid ülesandeid täiel määral ülesannete mitteamajakohase jagamise tõttu. See hõlmas lennujaamade, lennuettevõtjate ja teatavate julgestusülesandeid täitvate üksuste järelevalvet ning nende vastavaid julgestusprogramme. Lisaks ei uurinud ametiasutused inspekteerimisel süstemaatiliselt kõiki otseselt seotud julgestusmeetmeid või ei teinud teste kõigis nõutavates valdkondades. Lennujaamade kohapealsed kontrollid näitasid, et riikliku järelevalve tõhusust saaks kõigis inspekteeritud liikmesriikides veelgi parandada.

¹² Vt 1. lisa, milles on esitatud komisjoni ja ESA 2024. aasta järelevalvetegevuse kokkuvõte.

5.4.2 Esmane inspekteerimine lennujaamades

2024. aastal tegi komisjon lennujaamades 17 esmast inspekteerimist eesmärgiga kontrollida, kas pädev asutus teostab piisavat järelevalvet lennundusjulgestusmeetmete tulemusliku rakendamise üle, ning on suuteline võimalikud puudused kiiresti välja selgitama ja kõrvaldama. Kõik komisjoni inspektorite kindlaks tehtud puudused tuleb kõrvaldada ettenähtud tähtaja jooksul. Inspekteerimisaruanded esitatakse kõikidele liikmesriikidele.

Pärast määruse (EÜ) nr 300/2008 viisteist aastat kestnud rakendamist kajastavad inspekteerimistulemused pädevate asutuste ja lennundussektori tehtud jõupingutusi. Enamikku julgestusnõudeid rakendati nõuetekohaselt. Inspekteerimiste käigus toodi siiski esile valdkonnad, kus on vaja parandada mõne meetme tõhusat rakendamist, näiteks julgestuspiirangualadele juurdepääsu kontroll ja julgeolekukontroll, tarnete turvakontroll ning küberturvalisus.

5.4.3 Järelinspekteerimine

Määruse (EL) nr 72/2010 artikli 13 kohaselt teeb komisjon tavaliselt teatava hulga järelinspekteerimisi. Järelinspekteerimine korraldatakse siis, kui esmasel inspekteerimisel on kindlaks tehtud mitu suurt puudust, kuid ka pisteliselt, et välja selgitada, kas pädevatel asutustel on vajalik võimekus nõuda kindlakstehtud puuduste kõrvaldamist ettenähtud tähtaja jooksul. 2024. aastal tehti neli järelinspekteerimist.

5.5 Liikmesriikide kvaliteedikontrolli aastaaruannete hindamine

Määruse (EÜ) nr 300/2008 lisa punkti 18 kohaselt peavad liikmesriigid esitama komisjonile igal aastal aruande meetmete kohta, mida nad on oma kohustuste täitmiseks võtnud, ja lennundusjulgestuse olukorra kohta oma lennujaamades.

Komisjoni korrapärastele inspekteerimistele lisanduv aruannete hindamine aitab komisjonil tähelepanelikult jälgida riiklike kvaliteedikontrollimeetmete rakendamist. See omakorda võimaldab kiirelt välja selgitada ja kõrvaldada igas liikmesriigis esinevad puudused.

Hindamise käigus analüüsitakse lennujaamade, lennuettevõtjate ja muude lennundusjulgestuskohustusi täitvate üksuste üle tehtavat korrapärast järelevalvet, audiitorite kohapeal oldud aega, sobivalt valitud järelevalvetoimingute ulatust ja sagedust, riiklike nõuete täitmist, järelmeetmeid ja nõuete täitmise tagamise volituste kasutamist.

Liikmesriikide esitatud aastaaruannete ja teabe kvaliteet püsib muutumatuna ning 2024. aastal saavutati täiendav ühtlustamine.

Liikmesriikidele saadeti ametlik tervikhinnang, milles anti soovitusi riiklike jõupingutuste suurendamiseks või paremaks kohandamiseks, kus see oli vajalik.

5.6 Kolmandate riikide lennujaamade hindamine

Komisjon teeb hindamisi ELi ja kolmandate riikide vahel kehtestatud ühekordse julgestuskontrolli korra raames. Eesmärk on veenduda, et teatavaid julgestusmeetmeid rakendatakse endiselt ELi lennundusjulgestusalaste õigusaktide rakendamisega samaväärsel tasemel. 2024. aastal tehti kolm hindamist, vastavalt Ameerika Ühendriikides, Montenegros ja Singapuris.

5.7 Artikli 15 kohased juhtumid ja kohtumenetlused

Kui lennujaamas kindlaks tehtud puudusi julgestusmeetmete rakendamisel peetakse nii tõsisteks, et need kujutavad märkimisväärset ohtu tsiviillennundusjulgestuse üldisele tasemele liidus, rakendab komisjon määruse (EL) nr 72/2010 artikli 15 kohaseid meetmeid. See tähendab, et olukorrast teavitatakse kõigi liikmesriikide pädevaid asutusi ning lennujaamast, mille suhtes kohaldatakse artiklit 15, saabuvaid lende käsitatakse kolmandast riigist saabunud lendudena, mistõttu vastuvõtavad lennujaamad on kohustatud rakendama kompenseerivaid julgestusmeetmeid saabuvate transfeerreisijate ja nende pagasi ning samuti õhusõidukite suhtes, millega nad saabusid. 2024. aastal ühtegi sellist juhtumit ei algatatud.

Komisjonil on ka võimalus algatada rikkumismenetlus kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 258, seda eelkõige juhul, kui puudusi ei kõrvaldata pikema aja jooksul või kui need korduvad. 2024. aastal ühtegi sellist menetlust ei algatatud.

6. KOHTUMISED JA ÜRITUSED

Komisjon korraldas 2. mail 2024 järjekorras teise transpordi küberturvalisuse konverentsi, mis hõlmas kõiki transpordiliike. Üritusel tehti kokkuvõtte pärast 2019. aastal peetud esimest transpordi küberturvalisuse konverentsi toimunud arengutest, et teha kindlaks veel kõrvaldamata lüngad, julgustada tavade ja ideede vahetamist eri kogukondade vahel ning tegeleda transpordisektorit ähvardavate muutuvate küberohtudega.

Komisjon moodustas 2024. aasta veebruaris lennunduse küberturvalisuse allrühma ning algatas täiskogu istungite ja spetsiaalsete rakkerühmade istungite struktureeritud seeria, tuginedes lennunduse küberturvalisuse töörühma antud volitustele. Eesmärk oli edendada koostööd lennundusohutuse, lennundusjulgestuse ja küberturvalisuse asutuste vahel, et hõlbustada küberturvalisuse 2. direktiivi¹³ ja lennundusspetsiifiliste normide ühtlustamist ja järgimist. Lisaks püüti vältida küberturvalisusalaste kohustuste

¹³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. detsembri 2022. aasta direktiiv (EL) 2022/2555, mis käsitleb meetmeid, millega tagada küberturvalisuse ühtlaselt kõrge tase kogu liidus, ja millega muudetakse määrust (EL) nr 910/2014 ja direktiivi (EL) 2018/1972 ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv (EL) 2016/1148 (küberturvalisuse 2. direktiiv).

osas võimalikke lünki või dubleerimist ning minimeerida tarbetut haldus- ja tegevuskoormust.

Komisjon ja USA Transpordijulgestusamet (TSA) korraldasid 2024. aasta novembris Irimaal Dublinis teise USA ja ELi lennukauba julgestuse teemalise kohtumise. Üritus andis võimaluse teha kindlaks lennukaubaga seotud ohud ja riskid ning rakendada ühiselt leevendusstrateegiaid.

Komisjon korraldas 2024. aasta oktoobris riiklike lennundusjulgestusinspektorite iga-aastase kohtumise ja koolituse, et anda liikmesriikidele inspekteerimiste kohta tagasisidet, suurendada läbipaistvust ja ühtlustada nõuete täitmise järelevalve meetodeid.

7. RAHVUSVAHELINE DIALOOG

7.1 Üldist

Komisjon jätkas panustamist rahvusvahelisse lennundusjulgestusse kogu maailmas, kaasates rahvusvahelisi organisatsioone (näiteks Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon (ICAO) ja Euroopa Tsiviillennunduse Konverents (ECAC)) ja peamisi kaubanduspartnereid ning tehes tihedat koostööd liikmesriikidega, et tagada ELi tasandil kooskõlastatud seisukohad. Dialooge peeti ka konkreetsete kolmandate riikidega, nagu Ameerika Ühendriigid, Kanada, Austraalia, Singapur ja Ühendkuningriik.

7.2 Rahvusvahelised organisatsioonid

EL osales aktiivselt vaatlejana ICAO lennundusjulgestuse komisjoni aastakoosolekul (AVSECP/35), mis toimus 22.–26. aprillil 2024, ning ICAO küberturvalisuse komisjoni kolmandal koosolekul (CYSECP/3), mis toimus 3.–7. juunil 2024.

7.3 Kolmandad riigid

Lennundusjulgestusalastes suhetes Ameerika Ühendriikidega on ELi ja Ameerika Ühendriikide transpordijulgestusalase koostöö rühma eesmärk tugevdada koostööd mitmes ühist huvi pakkavas valdkonnas. Sellega tagatakse jätkuvalt toimiv ühekordse julgestuskontrolli kord ning ELi ja Ameerika Ühendriikide asjaomaste lennukauba ja -posti julgestussüsteemide vastastikune tunnustamine. Transpordijulgestusalase koostöö rühma 33. koosolek toimus 10.–11. septembril 2024.

ELi ja Ühendkuningriigi kaubandus- ja koostöölepingu artikli 435 kohaldamisega tagatakse ELi ja Ühendkuningriigi vahelise lennundusjulgestusalase koostöö raames lennundusjulgestusküsimuste ühine käsitlemine, teabevahetus, arutelu ja parimate tavade jagamine ning tehniliste ekspertide vahelise koostöökorra väljatöötamine. ELi-Ühendkuningriigi neljas lennundusjulgestusalane koostöökohtumine toimus 15. mail ja viies kohtumine 31. oktoobril 2024.

Komisjon on kooskõlas ELi õigusega kehtestanud ühekordse julgestuskontrolli korra kokkulepped, millega tunnistatakse mõnes kolmandas riigis või kolmandate riikide lennujaamades kohaldatavad julgestusstandardid samaväärseks ELi standarditega.¹⁴ Jätkusid arutelud ühekordse julgestuskontrolli korra üle Jaapaniga, kuid erinevused kohaldatavate protseduuride osas ei võimaldanud praegu sellega edasi liikuda. 2024. aastal ei kehtestatud uusi ühekordse julgestuskontrolli korra kokkuleppeid.

Suutlikkuse suurendamise valdkonnas jätkas ECAC 2024. aastal Aafrika, Aasia ja Lähis-Ida tsiviillennundusjulgestust käsitleva projekti (CASE II) rakendamist; projekti rahastab Euroopa Komisjon ning selle eelarve on 8 miljonit eurot. Lennundusjulgestuseksperide tegevus hõlmas seminare, veebiseminare ja kahepoolseid riigisiseseid tegevusi.¹⁵ CASE II projekti üldine eesmärk on võidelda tsiviillennundust ähvardava terrorismiohu vastu, tehes koostööd kolme asjaomase piirkonna riikidega, et tugevdada nende lennundusjulgestuse korda.¹⁶

8. KOKKUVÕTE

2024. aasta juulis toimunud lennukaubaga seotud intsidendid tõid esile tõsised riskid lennundusele. Veoettevõtjad võivad olla pahatahtlikele jõududele nii sihtmärgid kui ka vahendid. Kehtivad ELi õigusaktid on suurendanud lennundusjulgestust, kuid kõrge ohutase nõuab vahendeid kiireks teabevahetuseks ja vajaduse korral reageerimiseks.

Komisjon teeb liikmesriikidega koostööd, et muuta lennundusjulgestuse valdkonnas kehtivaid rakendusakte ja võimaldada jagada salastatud teavet lennundusjulgestuse vahejuhtumite kohta. Jätkuvad jõupingutused lennundusjulgestusstandardite tugevdamiseks hõlmavad ka lennundusjulgestusalaste õigusaktide tugevdamist, et võimaldada viivitamatuid reageerimismeetmeid, säilitades samal ajal ühekordse julgestuskontrolli piirkonna ELi lennujaamades.

¹⁴ ELil on ühekordse julgestuskontrolli kord kehtestatud Ameerika Ühendriikide, Kanada, Singapuri, Montenegro, Serbia ja Ühendkuningriigiga.

¹⁵ Alates projekti käivitamisest on 2024. aastal ellu viidud kõige rohkem ja mitmekesisemaid tegevusi, kokku on partnerriikides ellu viidud 77 tegevust, millest on kasu saanud 1 117 osalejat. See tähendab, et ellu viidud tegevuste koguarv on 2023. aastaga võrreldes 15 % suurem ja võrreldes 2022. aastaga (35 tegevust) on ellu viidud tegevuste arv üle kahe korra suurem. Need tegevused koosnesid 48 kahepoolsest koolitusest, 17 mitmepoolsest koolitusest, kuuest mentorlusest, kahest piirkondlikust seminarist, ühest piirkondadevahelisest seminarist ja kolme APEXi rahastamisest julgeoleku läbivaatamiste raames. Kokku on alates projekti käivitamisest läbi viidud 208 riigisisest ja kaugtegevust. Sellest 177 suunati riigisiselt 83 partnerriigi ja ECAC/ELi liikmesriigi heaks. Mis puudutab eksperditeadmiste rakendamist, siis 14 ECAC/ELi liikmesriiki lähetasid 30 eksperti, et võtta osa 19 tegevusest (24 %), ning 16 partnerriiki lähetasid tsiviillennundusametitest 32 eksperti, et võtta osa koolitustest ja töötubadest. Projektimeeskond võttis vastu ka kaks lähetatud isikut (üks Marokost ja teine Kamerunist).

¹⁶ Partnerriigid valitakse objektiivsete kriteeriumide alusel, nagu konkreetse riigi pühendumus/suutlikkus osaleda täielikult projekti raames elluviidavates suutlikkuse suurendamise toimingutes või võimalike kattumiste puudumine teiste suutlikkuse suurendamise algatustega, olgu need siis kahe- või mitmepoolsed.

Lennutegevuse turvalisuse tagamine õhus ja maa peal on kommertslenkunduse edu põhitingimus. Optimaalne lennundusjulgestuse õigusraamistik ühendab innovatsiooni stabiilsusega ja säilitab alati kõrgeimal tasemel julgestuse. 2024. aastal jätkas komisjon tööd just sellise lennundusjulgestussüsteemi tagamiseks, tegeledes nii praegu kui ka tulevikus ilmnevate probleemidega ning tehes tihedat koostööd nii reguleerivate asutuste kui ka sidusrühmadega.