EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 18.12.2024
COM(2024) 579 final

KOMISJONI ARUANNE EUROOPA PARLAMENDILE JA NÕUKOGULE

2023. AASTA ARUANNE MÄÄRUSE (EÜ) nr 300/2008 (MIS KÄSITLEB TSIVIILLENNUNDUSJULGESTUSE ÜHISEESKIRJU) RAKENDAMISE KOHTA

1. SISSEJUHATUS

Vastavalt määruse (EÜ) nr 300/2008[1] artiklile 16 esitab komisjon igal aastal Euroopa Parlamendile, nõukogule ja liikmesriikidele aruande, milles neid teavitatakse asjakohase määruse kohaldamisest ja selle mõjust lennundusjulgestuse tõhustamisele.

Komisjoni talitused on alates 2020. aastast teinud kokkuvõtteid ELi lennundusjulgestussüsteemi võimalike edasiste sammude tarbeks[2]. Selle tulemusena avaldasid komisjoni talitused 2023. aasta veebruaris komisjoni talituste töödokumendi „Working towards an enhanced and more resilient aviation security policy: a stocktaking", milles esitati ELi lennundusjulgestussüsteemi saavutused, tõsteti esile mõned lahendamata küsimused ja nende algpõhjused ning tehti kindlaks potentsiaalsed parandusmeetmed ja võimaluse korral ka nende tõenäoline mõju. Komisjoni talituste töödokumendis tehti ettepanek kehtestada reisijate ja pagasi läbivaatuseks uus ambitsioonikam ELi-sisene ühekordse julgestuskontrolli kord, parandada regulatiivset protsessi ning tõhustada innovatsiooni ja selle kasutuselevõttu.

Komisjon jätkas 2023. aastal lennundusjulgestussüsteemi tugevdamist ning komisjoni talitused võtsid mitmeid meetmeid, mida hinnati komisjoni talituste töödokumendis äärmiselt olulisteks. Komisjon võttis julgestustöötajatele suunatud ajutisi meetmeid, et tegeleda ELi lennujaamade läbilaskevõime kriitilise piiri probleemiga 2023. aasta suvisel lennuhooajal, kui lennureiside arv COVIDi-järgselt kasvas, samal ajal kui lennundussektoris oli tööjõupuudus.

Lennundusjulgestusstrateegia juhtrühm tegi 2023. aastal konsulteerivate töösuundade toetusel koostööd, et järgida komisjoni talituste töödokumendis esitatud soovitusi.

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. 2023. aasta esimeses kvartalis viidi koos liikmesriikidega lõpule põhjalik riskide kaardistamine, et hinnata, milline on tsiviillennundusele avalduvate ohtude ja riskide tase. Seda tehti tõhusama ja vastupidavama lennundusjulgestuspoliitika kujundamise käigus, nagu on kirjeldatud komisjoni talituste töödokumendis.

---

[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).

[2] Mitmed määruse (EÜ) nr 300/2008 artikli 17 alusel moodustatud sidusrühmade lennundusjulgestuse nõuanderühma (SAGAS) liikmed osalesid vabatahtlikult konsultatsiooniprotsessis.

2.1 Terrorism ja hübriidohud

Ülemaailmne terrorismialane olukord püsis 2023. aastal muutumatuna. Terroristid tegutsevad piiriüleselt, võttes oma eesmärkide saavutamiseks kasutusele uusi tehnoloogiaid ja tegutsemisviise. Peamine probleem on endiselt propaganda levik internetis ja selle potentsiaal tekitada radikaliseerumist, kuna kasutatakse ära sotsiaalset eraldatust ja stabiilse toetussüsteemi puudumist uute jälgijate värbamiseks. Erinevad terroristlikud ja vägivaldsed äärmuslased loovad detsentraliseeritumas ja muutlikumas keskkonnas omavahel ühendusi ja inspireerivad üksteist väljaspool ideoloogia või rühmituse raame.

Eeldatakse, et tsiviillennunduse kui väärtusliku ründesihtmärgi puhul suurenevad ohud ja probleemid jätkuvalt ning et ründeviisid mitmekesistuvad veelgi. Endiselt tuleb erilist tähelepanu pöörata siseohule ja kodumaisele terrorismile. Konfliktipiirkonnad on terroristide jaoks jätkuvalt soodus keskkond, kust on võimalik hankida keerukamat sõjalist varustust.

2.2 Küberturvalisus

Kuna lennundus sõltub üha rohkem infotehnoloogiast ja digitaalsetest operatiivsüsteemidest, omab ka küberturvalisus üha suuremat tähtsust. Transpordisektori vastu suunatud küberrünnetel võivad olla katastroofilised tagajärjed ja need võivad kaasa tuua märkimisväärseid majandushäireid. 2023. aastal teatati rohkem kui 6000 küberründest, mis mõjutasid mitmesuguseid lennunduse sidusrühmi. Küberrünnete eelistatud meetodid olid petturlikud veebisaidid, andmepüük ja pahavara (sealhulgas lunavara), samal ajal kui peamisteks sihtmärkideks olid õhuruumi kasutajad, lennujaamad ja aeronavigatsiooniteenuste osutajad ning nende tarneahel[3]. 2023. aastal ajakohastati eksisteerivat lennundusjulgestusraamistikku vastavalt küberturvalisuse 2. direktiivile[4]. Toimusid kohtumised liikmesriikide ametiasutustega, et tagada horisontaalsete ja valdkondlike kübereeskirjade maksimaalne kohaldamine ja nendevaheline sidusus ning et muuta transpordisektor ja sellega seotud taristu vastupidavamaks, hõlmates ka küberohtudega võitlemise vahendeid. Kübervaldkonnaga kaasneb (lisaks terrorirühmitustele) ka mitmeid spetsiifilisi probleeme, sealhulgas seal tegutsejate ja nende ajendite paljusus.

---

3 EUROCONTROL/EATM-CERT 2024 report on cyber in aviation.

4 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 (ELT L 333, 27.12.2022, lk 80).

3. RISKIANALÜÜS

3.1 Mehitamata õhusõidukid (droonid)

Mehitamata õhusõiduki süsteemide (UAS) ehk droonide ebaseaduslik kasutamine võib häirida lennujaamade tegevust ning ohustada õhusõidukeid ja nendes viibijaid[5]. Sellega seoses ja tuginedes hiljuti vastu võetud komisjoni strateegiale droonidest tulenevate võimalike ohtude tõrjumiseks,[6] on komisjoni talitused analüüsinud droonide lennundusjulgestusriske, et teha kindlaks lennujaamade võimalikud täiendavad nõrgad kohad, mis võivad vajada regulatiivseid lahendusi. Riskianalüüsiga alustati 2023. aasta viimases kvartalis ja see viiakse lõpule 2024. aasta esimeses kvartalis.

3.2 Konfliktipiirkonnad

2023. aastal jätkusid konfliktipiirkonna hoiatussüsteemi raames ELi integreeritud lennundusjulgestusriskide hindamise töörühma 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 2023. aastal igas kvartalis oma koosoleku ja kolm vajaduspõhist erakorralist koosolekut, eelkõige seoses Hamasi-Iisraeli konfliktiga ja selle mõjuga ELi tsiviillennundusele. Selle tulemusena avaldati uus konfliktipiirkonna teabebülletään (CZIB), tühistati kaks konfliktipiirkonna teabebülletääni ning pikendati 11 olemasoleva konfliktipiirkonna teabebülletääni kehtivust[7].

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

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

---

5 EASA 2022. aasta ohutusülevaate kohaselt (viimased kättesaadavad andmed) droonide esinemissagedus 2021. aastal vähenes.

6 Komisjoni teatis nõukogule ja Euroopa Parlamendile „Droonidest tulenevate võimalike ohtude tõrjumine“ (COM(2023) 659 final).

7 https://www.easa.europa.eu/en/domains/air-operations/czibs

samal ajal nii palju kui võimalik asjaomaste meetmete kahjulikku mõju lennutegevusele.

Rakendusmäärust (EL) 2015/1998 muudeti 2023. aasta märtsis rakendusmäärusega (EL) 2023/566[8]. Viimasega tehakse muudatusi, mis on osutunud vajalikuks, võttes arvesse ohtude ja riskidega seotud olukorda ning hiljutisi suundumusi tehnoloogia valdkonnas. Need muudatused puudutavad keelatud kaupade automaatse avastamise (APID) tarkvara, käsipagasis lõhkeaine avastamise süsteeme (EDS), lõhkeaine jälgede avastamise (ETD) seadmeid, turvaskannereid, teatavate keemiliste ohtude avastamist ning lõhkeaine aurude avastamise (EVD) seadmeid ning asjaomaseid muudatusi läbivaatuse protsessis.

4.2 Liidu tarneahelapõhise julgestuse andmebaas

Liidu tarneahelapõhise julgestuse andmebaas[9] 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.

2023. aasta lõpus sisaldas andmebaas ligikaudu 40 000 kirjet kokkuleppeliste esindajate, tuntud saatjate, lennujaama varude tuntud tarnijate, sõltumatute valideerijate, ACC3-staatusega lennuettevõtjate, kokkuleppeliste tarnijate ning kolmandate riikide kokkuleppeliste esindajate ja tuntud saatjate, julgestusseadmete ja lennujaamade ja kasutajate kohta. Andmebaasi kättesaadavus oli 99,98 %, mis tähendab, et 2023. aastal puudus kättesaadavus vähem kui kahe tunni jooksul.

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 juhist või esildist „Mitte laadida“ (Do Not Load – DNL). Neid peavad rakendama ELi suunduvas tarneahelas osalevad ettevõtjad enne, kui saadetis laaditakse ELi suunduvale lennule.

ICS2 teine etapp, millega laiendatakse neid nõudeid kogu lennukaubale, käivitati 1. märtsil 2023. 2023. aastal esitati 202 539 068 PLACI teadet, samas kui esildist „Mitte laadida“ ei esitatud.

---

[8] Üksikasjalikum ülevaade on esitatud 2. lisas.

[9] https://ksda.ec.europa.eu/

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/EMP[10] 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. See suhteliselt stabiilne näitaja ei tähenda siiski, et liikmesriigid ei ole oma jõupingutusi suurendanud, kuna lennundusjulgestuse nõudeid on aastate jooksul oluliselt rangemaks muudetud, eelkõige sellistes valdkondades nagu lennukauba julgestus, vedelike, aerosoolide ja geelide läbivaatus või keerukama ja tõhusama tehnoloogia kasutuselevõtt ja kasutamine.

5.2 Inspekteerimiste sagedus ja ulatus

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

Selliste inspekteerimiste 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 inspekteerimiste tulemusi, riiklikele kvaliteedikontrolli aastaaruannetele

[10] 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.

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 inspekteerimise käigus.

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

5.3 Inspekteerimiste kord ja metoodika

Komisjoni määrusega (EL) nr 72/2010[11] nähakse ette komisjoni poolt lennundusjulgestuse valdkonnas korraldatavate inspekteerimiste kord. Määrus sisaldab muu hulgas sätteid komisjoni inspektorite kvalifikatsiooni ja volituste kohta[12].

Inspekteerimisel kasutatav metoodika on välja töötatud tihedas koostöös liikmesriikide lennundusjulgestusasutustega ja põhineb julgestusmeetmete tulemusliku rakendamise hindamisel.

5.4 Komisjoni tehtavad inspekteerimised

Komisjonil oli tegev meeskond, kuhu kuulus kuni 2023. aasta augustini seitse ning alates 2023. aasta septembrist 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 metoodika ja parimate tavade jagamist kõikide liikmesriikide ning assotsieerunud riikidega[13].

5.4.1 Liikmesriikide pädevate asutuste inspekteerimine

Pädevate asutuste inspekteerimise eesmärk on kontrollida, kas liikmesriikidel on ELi lennundusjulgestusalaste õigusaktide nõuetekohaseks kohaldamiseks vajalikud

---

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

12 Vt artiklid 4 ja 5.

13 Vt 1. lisa, milles on esitatud komisjoni ja ESA 2023. aasta järelevalvetegevuse kokkuvõte.

vahendid, sealhulgas riiklik kvaliteedikontrolliprogramm, õiguslikud volitused ja asjakohased ressursid.

2023. aastal viis komisjon pädevate asutuste inspektsioonide seitsmenda tsükli raames läbi neli inspekteerimist. Enamik 2023. 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.

Inspektsioonide käigus rõhutati siiski vajadust täiendavate jõupingutuste järele järgmistes valdkondades: lennujaamade, käitajate ja üksuste julgestusprogrammide täieliku kooskõla tagamine määrustega, inspekteerimiseks vajaliku metoodika kasutamine ja aruandlusprotsessi nõuete täitmine (nt esitamise aeg, parandusmeetmete kava, inspekteerimise toimiku ametlik sulgemine jne), julgestusauditite, inspekteerimiste ja testide minimaalse sageduse järgimine ning vajaduse või rakendatavuse korral asjakohaste riskihindamiste läbiviimine, et määrata kindlaks julgestusmeetmed või konkreetsed erandid. Lisaks tuvastati probleeme korrapärase järelevalve sageduse ja ulatuse osas, mida tehakse riiklike ja/või välismaiste lennuettevõtjate ja teatavate julgestuse eest vastutavate üksuste suhtes.

5.4.2 Esmane inspekteerimine lennujaamades

2023. aastal tegi komisjon lennujaamades 14 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 neliteist aastat kestnud rakendamist kajastavad inspekteerimistulemused pädevate asutuste ja lennundussektori tehtud jõupingutusi. Enamikku julgestusnõudeid rakendati nõuetekohaselt. Inspekteerimised tõid siiski esile raskused mõne meetme tõhusal rakendamisel, näiteks juurdepääsukontrolli ja käsipagasi läbivaatamise valdkonnas, samuti küberjulgeoleku valdkonnas.

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. 2023. aastal tehti üks järelinspekteerimine.

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 2023. 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. 2023. aastal tehti kolm hindamist, vastavalt Norras,[14] Kanadas ja Ühendkuningriigis.

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 vastuvõtvad lennujaamad on kohustatud rakendama kompenseerivaid julgestusmeetmeid saabuvate transfeerreisijate ja nende pagasi ning samuti õhusõidukite suhtes, millega nad saabusid. 2023. aastal ühtegi sellist juhtumit ei algatatud.

[14] Svalbardis, mis on Norra inkorporeerimata osa.

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. 2023. aastal ühtegi sellist menetlust ei algatatud.

6. KATSED JA KOHTUMISED

6.1 Katsed

ELi lennundusjulgestusalaste õigusaktide tähenduses on katsega tegemist siis, kui liikmesriik lepib komisjoniga kokku, et ta kasutab piiratud ajavahemiku jooksul tunnustatud julgestuskontrollivahendi või -meetodi asemel mõnd õigusaktides tunnustamata julgestuskontrollivahendit või -meetodit, tingimusel et kõnealune katse ei kahjusta julgestuse üldist taset. 2022. aastal viidi Madalmaades ja Saksamaal läbi kaks katset keelatud kaupade automaatse tuvastamise (APID) ja käsipagasis lõhkeainete avastamise (EDSCB) süsteemide rakendamiseks[15].

6.2 Kohtumised

Komisjon ja USA Transpordijulgestusamet (TSA) korraldasid 2023. aasta veebruaris Hispaanias Madridis esimese USA ja ELi lennukauba julgestuse teemalise kohtumise. Üritus andis võimaluse teha kindlaks lennukaubaga seotud ohud ja rakendada ühiselt leevendusstrateegiaid.

Komisjon korraldas 2023. aasta novembris lennunduse küberturvalisuse töörühma neljanda kohtumise, milles osalesid lennundusjulgestuse ning küberturvalisuse direktiivi rakendamise eest vastutavad liikmesriikide ametiasutused[16]. Kohtumise eesmärk oli edendada ametiasutustevahelist koostööd, et hõlbustada küberturvalisuse 2. direktiivi ning lennunduseeskirjade ühtlustamist ja järgimist. Lisaks püüti vältida küberturvalisusalaste kohustuste osas võimalikke lünki või dubleerimist ning minimeerida tarbetut haldus- ja tegevuskoormust.

Komisjon korraldas 2023. aasta oktoobris riiklike lennundusjulgestusinspektorite iga-aastase kohtumise ja koolituse, et anda liikmesriikidele inspekteerimiste kohta tagasisidet, suurendada läbipaistvust ja ühtlustada nõuete täitmise järelevalve meetodeid.

---

15 Madalmaades toimunud katse lõpparuanne valmis 2023. aasta juunis. Saksamaal katse veel kestab.

16 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 6. juuli 2016. aasta direktiiv (EL) 2016/1148 meetmete kohta, millega tagada võrgu- ja infosüsteemide turvalisuse ühtlaselt kõrge tase kogu liidus (ELT L 194, 19.7.2016, lk 1).

7. RAHVUSVAHELINE DIALOOG

7.1 Üldist

Komisjon jätkas panustamist lennundusjulgestusse kogu maailmas. Selleks kaasati rahvusvahelisi organisatsioone (näiteks Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon (ICAO) ja Euroopa Tsiviillennunduse Konverents (ECAC)) ja peamisi kaubanduspartnereid ning tehti 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/34), mis toimus 29. maist kuni 2. juunini 2023, ning ICAO küberturvalisuse komisjoni teisel koosolekul (CYSECP/2), mis toimus 5.–9. juunil 2023.

7.3 Kolmandad riigid

Lennundusjulgestusalastes suhetes Ameerika Ühendriikidega on ELi ja Ameerika Ühendriikide transpordijulgestusalase koostöö rühma eesmärk tugevdada koostööd mitmes ühist huvi pakkuvas valdkonnas. Sellega tagatakse jätkuvalt toimiv ühekordse julgestuskontrolli kord ning ELi ja Ameerika Ühendriikide asjaomaste lennukauba ja -posti julgestussüsteemide vastastikune tunnustamine. Transpordijulgestusalase koostöö rühma 32. koosolek toimus 15.–16. novembril 2023.

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 ja Ühendkuningriigi lennundusjulgestusalase koostöö kolmas kohtumine toimus 16. oktoobril 2023.

Komisjon on kooskõlas ELi õigusega kehtestanud ühekordse julgestuskontrolli korra kokkulepped, millega tunnistatakse mõnes kolmandas riigis või kolmandate riikide lennujaamades kohaldatavad julgestusstandardid samaväärseks ELi standarditega[17]. 2023. aastal ei kehtestatud uusi ühekordse julgestuskontrolli korra kokkuleppeid. Toimusid ühekordse julgestuskontrolli korda käsitlevad arutelud Jaapaniga.

Suutlikkuse suurendamise valdkonnas jätkas ECAC 2023. aastal Aafrika, Aasia ja Lähis-Ida tsiviillennundusjulgestust käsitleva projekti (CASE II) rakendamist; projekti

---

[17] ELil on ühekordse julgestuskontrolli kord kehtestatud Ameerika Ühendriikide, Kanada, Singapuri, Montenegro, Serbia, Ühendkuningriigi ja Iisraeliga (üksnes registreeritud pagasi puhul).

rahastab Euroopa Komisjon ning selle eelarve on 8 miljonit eurot. Lennundusjulgestusekspertide tegevus hõlmas seminare, veebiseminare ja kahepoolseid riigisiseseid tegevusi[18]. CASE II projekti üldine eesmärk on võidelda tsiviillennundust ähvardava terrorismiohu vastu, tehes koostööd kolme asjaomase piirkonna riikidega, et tugevdada nende lennundusjulgestuse korda[19].

8. KOKKUVÕTE

Lennutegevuse turvalisuse tagamine õhus ja maa peal on kommertslennunduse edu põhitingimus. Optimaalne lennundusjulgestuse õigusraamistik ühendab innovatsiooni stabiilsusega ja säilitab alati kõrgeimal tasemel julgestuse. 2023. 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. See töö jätkub ka 2024. aastal.

---

18 2023. aastal leidis aset 68 tegevust, mis tähendab 94 % kasvu võrreldes 35 tegevusega 2022. aastal. Riigisisesed tegevused toimusid 39 partnerriigis ja need hõlmasid 66 partnerriiki 1119 osalejaga. Tegevused hõlmasid 44 kahepoolset koolitustegevust, kümmet mitmepoolset koolitustegevust, viite mentorlust, viite seminari (kaks piirkondlikku ja kolm piirkondadevahelist), kolme APEXi julgeolekuülevaadet ja ühte veebiseminari. Kokku on alates projekti käivitamisest läbi viidud 131 riigisisest ja kaugtegevust. Mis puudutab eksperditeadmiste rakendamist, siis 11 liikmesriiki lähetasid 30 eksperti ja 22 partnerriigi tsiviillennundusameti 39 eksperti osalesid sel perioodil 25 tegevuse elluviimisel. 10 eksperti 8 partnerriigi tsiviillennundusametist aitasid koos CASE II projekti ekspertidega kaasa 20 riigisisese tegevuse elluviimisele. 31 eksperti 19 partnerriigi tsiviillennundusametist aitasid kaasa kahe piirkondliku ja kolme piirkondadevahelise seminari korraldamisele, moodustades 41 % kõigist kõnelejatest.

19 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.