EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2024.12.18.
COM(2024) 579 final

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

2023. ÉVI ÉVES JELENTÉS A POLGÁRI LÉGI KÖZLEKEDÉS VÉDELMÉNEK KÖZÖS SZABÁLYAIRÓL SZÓLÓ 300/2008/EK RENDELET VÉGREHAJTÁSÁRÓL

1. BEVEZETÉS

A 300/2008/EK rendelet[1] 16. cikke szerint a Bizottság minden évben jelentést tesz az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak és a tagállamoknak e rendelet alkalmazásáról és a légi közlekedés védelmének javítására gyakorolt hatásáról.

A Bizottság szolgálatai 2020-ban helyzetfelmérést indítottak az uniós légiközlekedés-védelmi rendszer lehetséges következő lépéseiről[2]. Ennek eredményeként a Bizottság szolgálatai 2023 februárjában közzétették „A megerősített és reziliensebb légiközlekedésvédelmi politika felé: helyzetfelmérés" című bizottsági szolgálati munkadokumentumot, amely megerősítette az EU légiközlekedés-védelmi szolgáltatási rendszerének eredményeit, jelzett néhány lezáratlan kérdést és azok kiváltó okait, valamint azonosította a lehetséges jogorvoslati lehetőségeket, és – amennyiben lehetséges volt – azok várható hatásait. A bizottsági szolgálati munkadokumentum az utas- és poggyászátvizsgálás tekintetében új, ambiciózusabb, az EU-n belüli egyszeri védelmi ellenőrzéssel kompatibilis alapforgatókönyvet, jobb szabályozási folyamatot, valamint fokozott innovációfejlesztést és-elterjesztést javasolt.

2023-ban a Bizottság folytatta a légiközlekedés-védelmi rendszer megerősítését, és szolgálatai számos olyan intézkedést hoztak, amelyeket a bizottsági szolgálati munkadokumentum kulcsfontosságúnak minősített. A biztonsági személyzetre irányuló ideiglenes intézkedések révén lépéseket tett az uniós repülőtereken a 2023-as nyári szezonban tapasztalt kapacitáshiány kezelése érdekében, amikor is a légi közlekedés a Covid19-válságot követően fellendült, míg a légi közlekedési ágazat munkaerőhiánnyal küzdött.

2023 folyamán a légiközlekedés-védelmi stratégiával foglalkozó irányítócsoport – konzultációs munkafolyamatok támogatásával – közösen dolgozott a bizottsági szolgálati munkadokumentumban foglalt javaslatok kezelése érdekében.

2. FENYEGETÉST JELENTŐ ESEMÉNYEK ÉS KILÁTÁSOK

A Bizottság az érintett ügynökségekkel együtt folyamatos párbeszédet folytatott a légi közlekedést fenyegető – többek között hibrid jellegű – biztonsági fenyegetésekről, és rendszeresen nyomon követte azokat a tagállamokkal és más érdekelt felekkel annak érdekében, hogy kiépítse az említett fenyegetésekre való reagáláshoz szükséges ismereteket és kapacitást, ezáltal hatékonyan kezelte a kockázatot. 2023 első

---

[1] Az Európai Parlament és a Tanács 300/2008/EK rendelete (2008. március 11.) a polgári légi közlekedés védelmének közös szabályairól és a 2320/2002/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 97., 2008.4.9., 72. o.).

[2] A 300/2008/EK rendelet 17. cikke alapján létrehozott, a légi közlekedés védelmében érdekelt felek tanácsadó csoportjának (SAGAS) több tagja önkéntesen részt vett a konzultációs folyamatban.

negyedévében lezárult a tagállamokkal közösen végzett, a polgári légi közlekedés fenyegetettségi szintjének és a kockázatok szintjének felmérésére irányuló átfogó kockázatfelmérés. Erre a felmérésre a bizottsági szolgálati munkadokumentumban felsorolt, megerősített és reziliensebb légiközlekedésvédelmi politikára irányuló erőfeszítések részeként került sor.

2.1. Terrorizmus és hibrid fenyegetések

A terrorizmus globális helyzete 2023-ban változatlan maradt. A terroristák határokon átnyúlóan tevékenykednek, kihasználva az új technológiákat és módszereket. Az online propaganda terjedése és az abban rejlő radikalizálódási potenciál továbbra is kulcsfontosságú probléma, amely a társadalmi elszigetelődésre és a stabil támogató rendszer hiányára épít az új követők toborzása során. Decentralizáltabb és instabilabb környezetben a szétszórt terrorista és erőszakos szélsőséges szereplők az ideológián vagy a csoporttagságon túl is összekapcsolódnak és inspirálják egymást.

A légi közlekedés mint kiemelt célpont védelmével kapcsolatos fenyegetések és kihívások várhatóan tovább fognak súlyosbodni, valamint a támadások elkövetési módjai is egyre változatosabbak lesznek. A belső fenyegetések és a belföldi gyökerű terrorizmus továbbra is kiemelt figyelem tárgyát képező terület. A konfliktusövezetek továbbra is olyan környezetet biztosítanak a terroristák számára, amely lehetőséget teremt kifinomultabb katonai felszerelések megszerzésére.

2.2. Kiberbiztonság

Azzal összefüggésben, hogy a légi közlekedés egyre nagyobb mértékben támaszkodik információs technológiákra és digitális operációs rendszerekre, a kiberbiztonság minden eddiginél kritikusabbá válik. A közlekedési ágazatot célzó kibertámadások katasztrofális következményekkel járhatnak, és jelentős gazdasági zavarokat okozhatnak. 2023-ban több mint 6 000, a légi közlekedés különböző érdekelt feleit érintő kibertámadásról számoltak be. A kibertámadások végrehajtásának előnyben részesített módszerei a csalárd honlapok, az adathalászat és a rosszindulatú szoftverek (beleértve a zsarolóvírusokat is), míg a fő célpontjai a légtérfelhasználók, a repülőterek, a léginavigációs szolgáltatók és ellátási láncuk voltak[3]. A meglévő légiközlekedés-védelmi keretet 2023-ban aktualizálták a NIS 2 irányelv[4] mellett. Találkozókra került sor a nemzeti hatóságokkal azzal a céllal, hogy a közlekedési ágazat és a kapcsolódó infrastruktúra reziliensebbé tétele érdekében biztosítsák a horizontális és ágazati kiberszabályok maximális alkalmazását és végrehajtásuk összhangját, beleértve a

---

[3] EUROCONTROL/EATM-CERT 2024. évi jelentés a kibertechnológia légi közlekedésben történő alkalmazásáról (EUROCONTROL/EATM-CERT 2024 report on cyber in aviation).

[4] Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2022/2555 irányelve (2022. december 14.) az Unió egész területén magas szintű kiberbiztonságot biztosító intézkedésekről, a 910/2014/EU rendelet és az (EU) 2018/1972 irányelv módosításáról, valamint az (EU) 2016/1148 irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 333., 2022.12.27., 80. o).

kiberfenyegetésekkel szembeni fellépés eszközeit is. A kibertér számos sajátos kihívást jelent, ideértve (a terrorista csoportokon kívüli) szereplők és motivációk széles körét.

3. KOCKÁZATÉRTÉKELÉSEK

3.1. Drónok

A pilóta nélküli légijármű-rendszerek (UAS) – közismertebb néven: drónok – jogellenes használata megzavarhatja a repülőterek működését, valamint veszélyeztetheti a légi járműveket és azok utasait[5]. E tekintetben, valamint a drónok jelentette potenciális fenyegetések elhárításáról szóló, nemrégiben elfogadott bizottsági stratégia[6] alapján a Bizottság szolgálatai légiközlekedés-védelmi kockázatértékelést végeztek a drónokra vonatkozóan azzal a céllal, hogy azonosítsák a repülőterek azon további potenciális sebezhetőségeit, amelyek szabályozási megoldásokat igényelhetnek. A kockázatértékelés 2023 utolsó negyedévében indult, és 2024 első negyedévében fejeződik be.

3.2. Konfliktusövezetek

A konfliktusövezeteket jelző uniós rendszer keretében 2023-ban is rendszeresen, negyedévente sor került közös kockázatértékelésekre, az uniós tagállamokat, az Európai Külügyi Szolgálat (EKSZ) EU Helyzetelemző Központját (EU INTCEN) és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségét (EASA) magában foglaló integrált uniós légiközlekedés-védelmi kockázatértékelési csoport vezetésével. E tevékenység célja a konfliktusövezetekből eredő kockázatok értékelésére vonatkozó információk időben történő megosztása a kockázatcsökkentés támogatása érdekében. Sürgős esetben rendkívüli értekezletek szervezésére kerül sor. A csoport 2023-ban négy negyedéves ülést és három sürgős *ad hoc* ülést tartott, különös tekintettel a Hamász–Izrael konfliktusra és annak az uniós polgári légi közlekedésre gyakorolt hatására. Ez új konfliktusövezeti tájékoztató közzétételéhez, két tájékoztató visszavonásához, valamint 11 meglévő tájékoztató érvényességének meghosszabbításához vezetett[7].

Az integrált uniós légiközlekedés-védelmi kockázatértékelési folyamat kockázatértékelési képességet is biztosít, és támogatja a légiáru-védelmi és légiközlekedés-védelmi előírásokra vonatkozó döntéshozatali folyamatot (kockázatcsökkentést).

---

5 Az EASA 2022. évi éves biztonsági jelentése szerint a drónok előfordulási aránya 2021-ben csökkent (legfrissebb rendelkezésre álló adatok).

6 A Bizottság közleménye a Tanácsnak és az Európai Parlamentnek a drónok jelentette potenciális fenyegetések elhárításáról, COM(2023) 659 final.

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

4. JOGALKOTÁSI KERET ÉS KIEGÉSZÍTŐ ESZKÖZÖK

4.1. Jogszabályi keret

A polgári légi közlekedés továbbra is az ellenséges szándékú szereplők egyik vonzó célpontja, és ez a fenyegetés arányos, kockázatalapú védelmi intézkedéseket tesz szükségessé. A Bizottság és a tagállamok ezért a lehető legmagasabb szintű biztonság elérése érdekében folyamatosan kiigazítják a kockázatcsökkentő intézkedéseket, ugyanakkor minimalizálva a műveletekre gyakorolt káros hatásokat.

Az (EU) 2015/1998 végrehajtási rendeletet 2023 márciusában módosította az (EU) 2023/566 végrehajtási rendelet[8]. Utóbbi olyan módosításokat vezet be, amelyek a fenyegetettségi és kockázati helyzet alakulása, valamint a technológiával kapcsolatos legújabb fejlemények miatt váltak szükségessé. Ezek a módosítások a tiltott tárgyak automatikus felderítésére (APID) szolgáló szoftverekre, a kézipoggyászokra szakosodott robbanóanyag-felderítő eszközökre (EDS), a robbanóanyagnyom-felderítő eszközökre (ETD), a biztonsági szkennerekre, bizonyos vegyi fenyegetések észlelésére, valamint a robbanóanyagok kipárolgását felderítő (EVD) eszközökre és az átvizsgálási folyamat kapcsolódó módosításaira vonatkoznak.

4.2. A szállítási lánc védelmére vonatkozó uniós adatbázis

A szállítási lánc védelmére vonatkozó uniós adatbázis[9] az egyetlen jogi eszköz, amelyre hivatkozni lehet egy másik meghatalmazott ügynöktől vagy ismert szállítótól származó szállítmányok átvételekor. Ugyanez az adatbázis az „EU-bélyegző” megjelöléssel ellátott, jóváhagyott polgári légiközlekedés-védelmi berendezések jegyzékét is tartalmazza.

Az adatbázis 2023 végén mintegy 40 000, meghatalmazott ügynökökre, ismert szállítókra, a repülőtéri készletek ismert beszállítóira, független ellenőrökre, ACC3 státuszú légitársaságokra, meghatalmazott beszállítókra, harmadik országbeli meghatalmazott ügynökökre és ismert szállítókra, védelmi berendezésekre, repülőterekre, valamint felhasználókra vonatkozó rekordot tartalmazott. Rendelkezésreállási aránya 99,98 % volt, ami azt jelenti, hogy 2023-ban kevesebb mint két órán keresztül nem volt elérhető.

4.3. Berakodás előtti előzetes áruinformációk (PLACI)

A szállítmányoknak az Unió vámterületére (rendeltetési helyként vagy tranzithelyként) harmadik országokból légi úton történő behozataláért felelős gazdasági szereplőknek elektronikus úton előzetes rakományinformációkat kell benyújtaniuk az uniós vámhatóságok részére. Ezeket az adatokat az EU-ba történő első belépési hely szerinti

---

[8] Részletes leírásért lásd a 2. mellékletet.

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

vámhatóságok a 2. generációs importellenőrzési rendszer (ICS2) felhasználásával polgári légiközlekedés-védelmi célból elemzik.

A PLACI-kockázatelemzés eredménye szükségessé teheti konkrét légiközlekedés-védelmi intézkedések végrehajtását, beleértve a berakodást megtiltó „Do Not Load (DNL)" utasítás vagy felkérés lehetőségét. Ezeket az EU-ba irányuló szállítási láncban részt vevő gazdasági szereplőknek alkalmazniuk kell, mielőtt a szállítmányt egy EU-ba tartó járat fedélzetére berakodnák.

2023. március 1-jén végrehajtották az ICS2 második szakaszát, amely valamennyi légi árura kiterjesztette ezeket a követelményeket. 2023-ban 202 539 068 PLACI-bejelentés történt, és nem került sor DNL felkérésre.

5. ELLENŐRZÉSEK ÉS EGYÉB MEGFELELÉS-ELLENŐRZÉSI TEVÉKENYSÉGEK

5.1. Általános információk

A 300/2008/EK rendelet célja a polgári légi közlekedés elleni jogellenes cselekmények megakadályozása a személyek és az áruk védelme érdekében. Bár ez a rendelet előírja a tagállamok számára, hogy rendszeresen ellenőrizzék a közös légiközlekedés-védelmi alapkövetelmények repülőterek, légi fuvarozók és egyéb jogalanyok általi végrehajtását, valamint biztosítsák a hiányosságok gyors feltárását és kijavítását, a jogalkotó által a Bizottságra ruházott feladat e jogi követelmény uniós, illetve EGT-tagállamok[10] általi tényleges végrehajtásának nyomon követése.

A 300/2008/EK rendelet 15. cikke előírja, hogy a Bizottságnak ellenőrzéseket kell végrehajtania, és adott esetben a légi közlekedés védelmének javítására irányuló ajánlásokat kell tennie. E nyomonkövetési célkitűzés teljesítése érdekében a Bizottság felügyeleti rendszere kiterjed a hatékony nemzeti polgári légiközlekedés-védelmi program és a hatékony nemzeti polgári légiközlekedés-védelmi minőségbiztosítási program létrehozására, fenntartására és alkalmazására irányuló tagállami tevékenységekre.

E célból a Bizottság kétrétű megfelelés-ellenőrzési rendszert működtet, amely egyrészt a Bizottság saját ellenőrzéseiből, másrészt az egyes tagállamok nemzeti ellenőrzési tevékenységeiről készített éves jelentéseinek értékeléséből áll.

2010 óta a bizottsági ellenőrzések során megállapított megfelelési arány stabilan 80 % körül maradt. Ez a viszonylag stabil számadat azonban nem jelenti azt, hogy a tagállamok nem fokozták erőfeszítéseiket, mivel a légiközlekedés-védelmi követelmények is jóval szigorúbbá váltak az évek során, különösen a légiáru-védelem,

[10] Európai Gazdasági Térség: a 27 uniós tagállam, Norvégia, Izland és Svájc. Az EFTA Felügyeleti Hatóság (ESA) felel a norvégiai és az izlandi légiközlekedés-védelmi ellenőrzések elvégzéséért. A Bizottság kétoldalú megállapodás alapján légiközlekedés-védelmi ellenőrzéseket végez Svájcban.

a folyadékok, aeroszolok és gélek átvizsgálása, valamint a kifinomultabb és jobban teljesítő technológiák telepítése és alkalmazása területén.

5.2. Az ellenőrzések gyakorisága és hatóköre

A Bizottság ellenőrzéseket végez a légi közlekedés védelméért felelős tagállami igazgatási szerveknél (a 300/2008/EK rendelet 9. cikke szerinti felelős hatóságok), valamint a repülőtereken, az üzemben tartóknál és a légiközlekedés-védelmi követelményeket alkalmazó jogalanyoknál.

Ezen ellenőrzések számát, gyakoriságát és hatókörét a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóságnak (DG MOVE) az uniós légiközlekedés-védelmi előírások végrehajtásának nyomon követésére vonatkozó stratégiája határozza meg. A stratégia figyelembe veszi az egyes tagállamok légiközlekedési tevékenységének szintjét, a repülőtéri műveletek típusainak reprezentatív mintáját, a légiközlekedés-védelmi előírásoknak való megfelelés szintjét, a korábbi bizottsági ellenőrzések eredményeit, az éves nemzeti minőségbiztosítási jelentések értékelését, a biztonsági incidenseket (jogellenes cselekményeket), a fenyegetettségi szinteket, valamint egyéb tényezőket és értékeléseket.

Annak érdekében, hogy a Bizottság kellőképpen meggyőződjön a tagállamok megfelelési szintjéről, többéves ellenőrzési módszer alkalmazására kerül sor. Ily módon a Bizottság kétéves ciklus keretében – vagy az adott tagállam felelős hatóságánál végzett ellenőrzés útján, vagy pedig legalább egy repülőterének az ellenőrzése útján – bizonyítékokat szerez be arról, hogy az egyes tagállamok hogyan alkalmazzák a 300/2008/EK rendeletet és annak végrehajtási jogszabályait.

Ezenfelül a légi közlekedés védelmére irányuló közös alapkövetelmények alkalmazására vonatkozó bizonyítékok megszerzése ötéves ciklusban történik, a 300/2008/EK rendelet hatálya alá tartozó uniós repülőterek kiválasztott legalább 15 %-ának, köztük az egyes tagállamok utasszámot tekintve legnagyobb repülőterének ellenőrzésével. A Bizottság által kiválasztott repülőtereken végzett ellenőrzések az egyes tagállamok általános megfelelési szintjére vonatkozó fontos mutatónak minősülnek.

5.3. Az ellenőrzések eljárásai és módszertana

A 72/2010/EU bizottsági rendelet[11] megállapítja a légi közlekedés védelmével kapcsolatos bizottsági ellenőrzések eljárásait. Ez a rendelet többek között a bizottsági ellenőrök képzettségére és hatáskörére vonatkozó rendelkezéseket tartalmaz[12].

---

11 A Bizottság 72/2010/EU rendelete (2010. január 26.) a légi közlekedés védelmével kapcsolatos bizottsági ellenőrzések eljárásainak megállapításáról (HL L 23., 2010.1.27., 1. o.).

12 Lásd: 4. és 5. cikkek.

A szóban forgó ellenőrzések elvégzéséhez alkalmazott módszertan a légi közlekedés védelméért felelős tagállami hatóságokkal szoros együttműködésben került kidolgozásra, és a védelmi intézkedések tényleges végrehajtásának vizsgálatán alapul.

5.4. A Bizottság által végzett ellenőrzések

A Bizottság 2023 augusztusig hét teljes munkaidős légiközlekedés-védelmi ellenőrből álló aktív munkacsoporttal rendelkezett, ami 2023 szeptemberétől nyolc főre bővült; e munkacsoportot a tagállamok által kijelölt és a bizottsági ellenőrzésekben való részvételre jogosult, mintegy 80 nemzeti ellenőr támogatta.

A nemzeti ellenőröknek a bizottsági ellenőrzésekbe való bevonása szintén hozzájárul a szakértői értékelési rendszerhez, és lehetővé teszi a módszertanok és a bevált gyakorlatok tagállamok és társult országok közötti terjesztését[13].

5.4.1. A felelős nemzeti hatóságoknál végzett ellenőrzések

A felelős nemzeti hatóságoknál végzett ellenőrzések célja annak felmérése, hogy a tagállamok rendelkeznek-e a szükséges eszközökkel – többek között nemzeti minőségbiztosítási programmal, jogi felhatalmazással és megfelelő erőforrásokkal – az uniós légiközlekedés-védelmi jogszabályok megfelelő végrehajtásához.

A felelős nemzeti hatóságoknál végzett ellenőrzések hetedik ciklusa keretében a Bizottság 2023-ban négy ellenőrzést végzett. A 2023-ban ellenőrzött tagállamok összehangolták nemzeti légiközlekedés-védelmi programjukat az uniós jogszabályokkal, biztosították felelős hatóságaik számára a rendelet és az ahhoz tartozó végrehajtási jogi aktusok valamennyi követelményének nyomon követéséhez és végrehajtásához szükséges végrehajtási hatásköröket, biztosították, hogy elegendő ellenőr álljon rendelkezésre a megfelelés-ellenőrzési tevékenységek elvégzéséhez, és végrehajtották a védelmi képzéssel kapcsolatos követelmények többségét.

Az ellenőrzések azonban rávilágítottak arra, hogy a tagállamoknak további erőfeszítéseket kell tenniük a következő területeken: a repülőterek, az üzemben tartók és a jogalanyok védelmi programjai tekintetében a rendeleteknek való teljes körű megfelelés biztosítása; az ellenőrzésekhez szükséges módszertan megadása és a jelentéstételi folyamattal kapcsolatos követelmények teljesítésének igazolása (például benyújtási idő, korrekciós intézkedési terv, a vizsgálati akta hivatalos lezárása stb.); a védelmi felülvizsgálatok, ellenőrzések és vizsgálatok minimális gyakoriságának teljesítése; és szükség esetén, illetve amennyiben alkalmazható, megfelelő kockázatértékelések végrehajtása a védelmi intézkedések vagy bizonyos mentességek meghatározása érdekében. Emellett a nemzeti és/vagy külföldi légi fuvarozók, valamint egyes védelmi feladatokat ellátó jogalanyok rendszeres ellenőrzése során a gyakorisággal és a hatókörrel kapcsolatos problémákra derült fény.

---

[13] A Bizottság és az ESA 2023. évi megfelelés-ellenőrzési tevékenységeinek összefoglalásáért lásd az 1. mellékletet.

5.4.2. A repülőtereken végzett előzetes ellenőrzések

A Bizottság 2023-ban 14 előzetes ellenőrzést végzett repülőtereken annak felmérése céljából, hogy a felelős hatóság megfelelően nyomon követi-e a légiközlekedés-védelmi intézkedések tényleges végrehajtását, és képes-e az esetleges hibák gyors felderítésére és kijavítására. A bizottsági ellenőrök által megállapított hibákat meghatározott időkereten belül ki kell javítani. Az ellenőrzési jelentéseket valamennyi tagállam számára rendelkezésre bocsátják.

A 300/2008/EK rendelet végrehajtásának tizennegyedik évét követően az ellenőrzési eredmények tükrözik a felelős hatóságok és az ágazat erőfeszítéseit. A védelmi követelmények többségét helyesen hajtották végre. Az ellenőrzések azonban rámutattak arra, hogy nehézségek merültek fel egyes intézkedések hatékony végrehajtása tekintetében, például a belépési ellenőrzés és a kézipoggyász-átvizsgálás, valamint a kiberbiztonság területén.

5.4.3. Utólagos ellenőrzések

A Bizottság a 72/2010/EU rendelet 13. cikkének megfelelően korlátozott számú utólagos ellenőrzést végez. A Bizottság akkor ütemez be ilyen ellenőrzést, ha az előzetes ellenőrzés több súlyos hiányosságot tár fel, továbbá véletlenszerűen annak ellenőrzésére is, hogy a felelős hatóságok rendelkeznek-e az ahhoz szükséges hatáskörökkel, hogy a feltárt hiányosságok meghatározott időkereten belül történő kijavítását előírják. 2023-ban egy utólagos ellenőrzésre került sor.

5.5. A tagállamok éves minőségbiztosítási jelentéseinek értékelése

A 300/2008/EK rendelet mellékletének 18. pontja előírja a tagállamok számára, hogy évente nyújtsanak be jelentést a Bizottságnak a kötelezettségeik teljesítése érdekében hozott intézkedésekről, illetve a repülőtereik légiközlekedés-védelmi helyzetéről.

Ezeknek a jelentéseknek az értékelése – a Bizottság rendszeresen végzett saját ellenőrzésein felül – eszközt biztosít a Bizottság számára a nemzeti minőségbiztosítási intézkedések végrehajtásának szoros nyomon követéséhez. Ez pedig lehetővé teszi az egyes tagállamokban a hiányosságok gyors feltárását és kijavítását.

Az értékelés magában foglalja a repülőterek, a légi fuvarozók és a légi közlekedés védelméért felelős egyéb jogalanyok rendszeres ellenőrzésének, az ellenőrök által az adott területen eltöltött időnek, a megfelelés-ellenőrzési tevékenységek megfelelő kombinációja hatókörének és gyakoriságának, a nemzeti megfelelési szinteknek, a nyomonkövetési tevékenységeknek és a végrehajtási hatáskörök alkalmazásának az elemzését.

A tagállamok által benyújtott éves jelentések és információk minősége továbbra is állandó, és 2023-ban további harmonizáció valósult meg.

A Bizottság hivatalos átfogó értékelést küldött a tagállamoknak, amelyben szükség esetén kiemelte az arra vonatkozó javaslatokat, hogy hogyan javítsák vagy igazítsák ki megfelelőbben a nemzeti erőfeszítéseket.

5.6. Harmadik országok repülőtereinek értékelése

A Bizottság az értékeléseket az EU és a harmadik országok közötti, egyszeri védelmi ellenőrzéssel kapcsolatos megállapodások keretében végzi. A cél annak megerősítése, hogy bizonyos védelmi intézkedések végrehajtása továbbra is azonos szinten van az uniós légiközlekedés-védelmi jogszabályok végrehajtásával. 2023-ban három értékelésre került sor: Norvégiában[14], Kanadában és az Egyesült Királyságban.

5.7. A 15. cikk szerinti ügyek és bírósági eljárások

Amennyiben a repülőterekre vonatkozó légiközlekedés-védelmi intézkedések végrehajtása terén feltárt hiányosságok kellően súlyosak ahhoz, hogy jelentős hatást gyakoroljanak az Unión belüli polgári légi közlekedés általános védelmi szintjére, a Bizottság a 72/2010/EU rendelet 15. cikkét alkalmazza. Ez azt jelenti, hogy valamennyi tagállam megfelelő hatóságait figyelmeztetik a helyzetre, és hogy a 15. cikk hatálya alá tartozó repülőtérről érkező járatokat harmadik országból érkező járatnak kell tekinteni, ami azt jelenti, hogy a fogadó repülőterek kötelesek kompenzációs védelmi intézkedéseket végrehajtani az érkező átszálló utasok és poggyászaik, valamint azon légi járművek tekintetében, amelyekkel érkeztek. 2023-ban nem indult ilyen ügy.

A Bizottságnak az Európai Unió működéséről szóló szerződés 258. cikkével összhangban kötelezettségszegési eljárás indítására is van lehetősége, különösen a hiányosságok pótlásának elhúzódó elmaradása vagy a hiányosságok megismétlődése esetén. 2023-ban nem indult ilyen eljárás.

6. PRÓBAÜZEMEK ÉS ÉRTEKEZLETEK

6.1. Próbaüzemek

A légi közlekedés védelmével kapcsolatos európai uniós jogszabályok szerint „próbaüzem” alatt azt értjük, amikor egy tagállam megállapodik a Bizottsággal arról, hogy az elismert védelmi ellenőrzések valamelyikét korlátozott időtartamra felváltja egy olyan eszközzel vagy módszerrel, amelyet a jogszabályok nem ismernek el, azzal a feltétellel, hogy a próba nem befolyásolhatja hátrányosan a védelem általános szintjét. 2022-ben – Hollandiában és Németországban – két próbaüzem indult a tiltott tárgyak automatikus felderítésének (APID), valamint azzal együtt a kézipoggyászokra

[14] Svalbardban (Spitzbergák), Norvégia külterületén.

szakosodott robbanóanyag-felderítő eszközöknek (EDSCB) a bevezetésére vonatkozóan[15].

6.2. Értekezletek

A Bizottság és az Egyesült Államok Közlekedésbiztonsági Hivatala (TSA) szervezte meg az első USA-EU légiáru-biztonsági csúcstalálkozót Madridban (Spanyolország), 2023 februárjában. Az esemény lehetőséget biztosított a légi árukat fenyegető veszélyek azonosítására és a kockázatcsökkentő stratégiák közös végrehajtására.

A Bizottság 2023 novemberében megszervezte a légi közlekedés kiberbiztonságával foglalkozó munkacsoport negyedik virtuális értekezletét, amelyen a légi közlekedés védelméért és a kiberbiztonsági irányelv végrehajtásáért felelős tagállami hatóságok vettek részt[16]. Az értekezlet célja a hatóságok közötti együttműködés előmozdítása volt a NIS 2 irányelv és a légi közlekedési szabályok összehangolásának és betartásának megkönnyítése érdekében. A találkozón törekedtek továbbá a kiberbiztonsági kötelezettségek esetleges hiányosságainak vagy átfedéseinek elkerülésére, valamint a szükségtelen adminisztratív és működési terhek minimalizálására.

A Bizottság – azzal a céllal, hogy visszajelzést biztosítson a tagállamoknak az ellenőrzésekkel kapcsolatban, előmozdítsa az átláthatóságot és összehangolja a megfelelés-ellenőrzési módszertanokat – 2023 októberében éves értekezletet és képzést szervezett az egyes országok légiközlekedés-védelemmel foglalkozó ellenőrei számára.

7. NEMZETKÖZI PÁRBESZÉD

7.1. Általános információk

A Bizottság továbbra is hozzájárult a légi közlekedés globális védelméhez. Ennek során együttműködött nemzetközi szervezetekkel, például a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezettel (ICAO), az Európai Polgári Repülési Konferenciával (ECAC) és a legfontosabb kereskedelmi partnerekkel, szoros együttműködést folytatva a tagállamokkal az összehangolt uniós álláspontok biztosítása érdekében. Párbeszédre került sor egyes harmadik országokkal is, például az Egyesült Államokkal, Kanadával, Ausztráliával, Szingapúrral és az Egyesült Királysággal.

7.2. Nemzetközi szervezetek

Az EU megfigyelőként aktívan részt vett az ICAO légiközlekedés-védelmi testületének 2023. május 29. és június 2. között tartott éves ülésén (AVSECP/34), valamint az ICAO

---

15 A hollandiai próbaüzem zárójelentése 2023 júniusában érkezett meg. A németországi próbaüzem még folyamatban van.

16 Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/1148 irányelve (2016. július 6.) a hálózati és információs rendszerek biztonságának az egész Unióban egységesen magas szintjét biztosító intézkedésekről (HL L 194., 2016.7.19., 1. o.).

kiberbiztonsági testületének (CYSECP/2) 2023. június 5. és 9. között tartott második ülésén.

7.3. Harmadik országok

Az Egyesült Államokkal a légi közlekedés védelme területén fenntartott kapcsolatok keretében az EU–USA közlekedésbiztonsági együttműködési munkacsoport célja az együttműködés előmozdítása több, kölcsönös érdeklődésre számot tartó területen. A munkacsoport biztosítja az egyszeri védelmi ellenőrzéssel kapcsolatos megállapodások folyamatos működését, valamint a légi árukra és a légipostai küldeményekre vonatkozó uniós és egyesült államokbeli rendszerek kölcsönös elismerését. A közlekedésbiztonsági együttműködési munkacsoport 32. ülésére 2023. november 15–16-án került sor.

Az EU és az Egyesült Királyság közötti kereskedelmi együttműködési megállapodás 435. cikkének alkalmazásában az EU és az Egyesült Királyság közötti légiközlekedés-védelmi együttműködés biztosítja a légiközlekedés-védelmi kérdésekben folytatott együttműködést, az információcserét, a bevált gyakorlatok megvitatását és megosztását, valamint a külső szakértők közötti együttműködési megállapodások kidolgozását. Az EU és az Egyesült Királyság közötti harmadik légiközlekedés-védelmi együttműködési ülésre 2023. október 16-án került sor.

Az uniós joggal összhangban a Bizottság olyan, az egyszeri védelmi ellenőrzéssel kapcsolatos megállapodásokat kötött, amelyek elismerik, hogy egyes harmadik országokban, illetve harmadik országbeli repülőtereken alkalmazott védelmi előírások egyenértékűek az uniós előírásokkal[17]. 2023-ban nem jött létre az egyszeri védelmi ellenőrzéssel kapcsolatos új megállapodás. Japánnal az egyszeri védelmi ellenőrzéssel kapcsolatos megbeszélések folytak.

Ami a kapacitásépítést illeti, 2023-ban folytatódott az Európai Bizottság által 8 millió EUR költségvetéssel finanszírozott és „A polgári légi közlekedés védelme Afrikában, Ázsiában és a Közel-Keleten” elnevezésű, az Európai Polgári Repülési Konferencia (ECAC) által végrehajtott projekt (CASE II). A légiközlekedés-védelmi szakértők tevékenységei többek között munkaértekezleteket, webináriumokat és az egyes országokon belüli kétoldalú tevékenységeket foglaltak magukban[18]. A CASE II

---

17 Az EU egyszeri védelmi ellenőrzéssel kapcsolatos megállapodást kötött az Egyesült Államokkal, Kanadával, Szingapúrral, Montenegróval, Szerbiával, az Egyesült Királysággal és Izraellel (kizárólag a feladott poggyászok tekintetében).

18 2023-ban 68 tevékenységet hajtottak végre, ami 94 %-os teljesítménynövekedést jelent a 2022-ben végrehajtott 35 tevékenységhez képest. Ezeknek az országokon belüli tevékenységeknek 39 partnerállam adott otthont, és azokban 66 partnerállam vett részt 1 119 résztvevővel. Ezek a tevékenységek 44 kétoldalú képzési tevékenységet, tíz többoldalú képzési tevékenységet, öt mentorálási tevékenységet, öt (két regionális és három régióközi) munkaértekezletet, három biztonsági felülvizsgálati csúcstalálkozót és egy webináriumot foglaltak magukban. A projekt kezdete óta összesen 131, az egyes országokon belüli és távoli tevékenységre került sor. Ami a szakértelem mozgósítását illeti, 11 tagállamból 30 szakértőt bocsátottak rendelkezésre, és ebben

projekt általános célja a három régió államaival létesített partnerség révén a polgári légi közlekedést fenyegető terrorizmusveszély elleni küzdelem a partnerállamok polgári légiközlekedés-védelmi rendszereinek megerősítése érdekben[19].

8. KÖVETKEZTETÉSEK

A kereskedelmi célú légi közlekedés virágzásának alapvető feltétele a biztonságos légi közlekedési műveletek biztosítása a levegőben és a földön. Az optimális légiközlekedés-védelmi szabályozási rendszer az innovációt a stabilitással ötvözi, és mindig a legmagasabb szintű védelmet tartja fenn. 2023-ban a Bizottság folytatta az ilyen légiközlekedés-védelmi rendszer biztosítására irányuló munkáját, miközben választ ad a jelenlegi és jövőbeli kihívásokra, és szorosan együttműködik a szabályozókkal és az érdekelt felekkel egyaránt. Ez a munka 2024-ben is folytatódik.

az időszakban 22 partnerállami illetékes hatóság 39 szakértője járult hozzá 25 tevékenység megvalósításához. Nyolc partnerállami illetékes hatóság tíz szakértője járult hozzá a CASE II projekt szakértői mellett a 20 országon belüli tevékenység megvalósításához. 19 partnerállami illetékes hatóság 31 szakértője járult hozzá két regionális és három régióközi munkaértekezlet lebonyolításához, amelyeken az összes előadó 41 %-a adott elő.

[19] A partnerállamok kiválasztása olyan objektív kritériumok alapján történik, mint például egy adott állam kötelezettségvállalása/képessége arra, hogy teljes mértékben kihasználja a projekt keretében végzett kapacitásépítési tevékenységeket, illetve az egyéb – akár két-, akár többoldalú – kapacitásépítési kezdeményezésekkel való átfedések hiánya.