EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2024 12 18
COM(2024) 579 final

KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI

REGLAMENTO (EB) NR. 300/2008 DĖL CIVILINĖS AVIACIJOS SAUGUMO BENDRŲJŲ TAISYKLIŲ 2023 M. ĮGYVENDINIMO ATASKAITA

1. ĮVADAS

Pagal Reglamento (EB) Nr. 300/2008[1] 16 straipsnį Komisija kiekvienais metais pateikia ataskaitą Europos Parlamentui, Tarybai ir valstybėms narėms, informuodama juos apie šio reglamento taikymą ir jo poveikį didinant aviacijos saugumą.

2020 m. Komisijos tarnybos pradėjo padėties vertinimą dėl galimų tolesnių veiksmų kuriant ES aviacijos saugumo sistemą[2]. Todėl 2023 m. vasario mėn. Komisijos tarnybos paskelbė Komisijos tarnybų darbinį dokumentą „Tobulesnės ir atsparesnės aviacijos saugumo politikos kūrimas. Padėties vertinimas“, kuriame patvirtinti ES aviacijos saugumo sistemos laimėjimai, nurodyti kai kurie neišspręsti klausimai ir jų pagrindinės priežastys, taip pat nustatytos galimos taisomosios priemonės ir, kai įmanoma, tikėtinas jų poveikis. Komisijos tarnybų darbiniame dokumente siūlyta nustatyti naują, platesnio užmojo ES vidaus vienkartinio patikrinimo standartą, taikytiną tikrinant keleivius ir bagažą, patobulinti reguliavimo procesą ir skatinti inovacijų plėtrą bei diegimą.

2023 m. Komisija toliau stiprino aviacijos saugumo sistemą, o jos tarnybos ėmėsi keleto veiksmų, kurie Komisijos tarnybų darbiniame dokumente buvo nurodyti kaip itin svarbūs. Taikydama laikinąsias priemones, skirtas saugumo srities darbuotojams, ji ėmėsi veiksmų, kad 2023 m. vasaros sezono metu, kai po COVID-19 pandemijos padaugėjo kelionių oro transportu, o aviacijos sektoriuje trūko darbo vietų, išspręstų ES oro uostų pajėgumų trūkumo problemą.

2023 m. Aviacijos saugumo strategijos iniciatyvinė grupė, padedama konsultacijų darbo grupių, dirbo kartu, kad būtų atsižvelgta į Komisijos tarnybų darbiniame dokumente pateiktus pasiūlymus.

2. GRĖSMĖS ATVEJAI IR PERSPEKTYVOS

Komisija kartu su atitinkamomis agentūromis nuolat palaikė dialogą su valstybėmis narėmis ir kitais suinteresuotaisiais subjektais dėl naujų aviacijos saugumui kylančių grėsmių, įskaitant hibridinio pobūdžio grėsmes, taip siekdama kaupti žinias ir stiprinti gebėjimus reaguoti į tas grėsmes veiksmingai valdant riziką, ir vykdė sistemingą jų stebėseną. 2023 m. pirmąjį ketvirtį kartu su valstybėmis narėmis sudaryti išsamūs rizikos žemėlapiai, siekiant įvertinti civilinei aviacijai keliamos grėsmės ir rizikos lygį. Ši veikla buvo vykdoma siekiant užtikrinti stipresnę ir atsparesnę aviacijos saugumo politiką, kaip nurodyta Komisijos tarnybų darbiniame dokumente.

---

[1] 2008 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 300/2008 dėl civilinės aviacijos saugumo bendrųjų taisyklių ir panaikinantis Reglamentą (EB) Nr. 2320/2002 (OL L 97, 2008 4 9, p. 72).

[2] Keletas pagal Reglamento (EB) Nr. 300/2008 17 straipsnį sudarytos Suinteresuotųjų subjektų konsultacinės grupės aviacijos saugumo klausimais narių savanoriškai dalyvavo konsultacijose.

2.1 Terorizmas ir hibridinės grėsmės

Terorizmo padėtis pasaulyje 2023 m. išliko nepakitusi. Teroristai veikia tarpvalstybiniu mastu, naudodamiesi naujomis technologijomis ir *modi operandi*. Didelį susirūpinimą tebekelia propagandos sklaida internete ir jos radikalizavimo galimybės, grindžiamos socialine izoliacija ir tuo, kad nėra tvirtos paramos sistemos, kuri padėtų užverbuoti naujus sekėjus. Labiau decentralizuotoje ir nepastovioje aplinkoje pasklidę teroristai ir smurtinio ekstremizmo propaguotojai palaiko tarpusavio ryšius ir įkvepia vieni kitus ne vien dėl ideologijos ar priklausymo grupei.

Numatoma, kad civilinei aviacijai, kaip svarbiam taikiniui, kylančios grėsmės ir iššūkiai ir toliau augs, taip pat didės išpuolių *modi operandi* įvairovė. Ypatingas dėmesys ir toliau skiriamas vidaus subjektų keliamai grėsmei ir vietiniam terorizmui. Konfliktų zonose teroristai ir toliau turės galimybę įsigyti pažangesnės karinės įrangos.

2.2 Kibernetinis saugumas

Didėjant aviacijos priklausomybei nuo informacinių technologijų ir skaitmeninių operacinių sistemų, kibernetinis saugumas tampa vis svarbesnis. Prieš transporto sektorių nukreipti kibernetiniai išpuoliai gali turėti pražūtingų pasekmių ir stipriai sutrikdyti ekonomiką. 2023 m. pranešta apie daugiau kaip 6 000 kibernetinių išpuolių, darančių poveikį įvairiems aviacijos suinteresuotiesiems subjektams. Labiausiai paplitę kibernetinių išpuolių vykdymo būdai – apgaulingos interneto svetainės, duomenų viliojimas ir kenkimo programinė įranga (įskaitant išpirkos reikalavimo programinę įrangą), o pagrindiniai taikiniai – oro erdvės naudotojai, oro uostai ir oro navigacijos paslaugų teikėjai bei jų tiekimo grandinė[3]. Esama aviacijos saugumo sistema 2023 m. buvo atnaujinta platesniu mastu nei reikalaujama pagal TIS 2 direktyvą[4]. Buvo surengti susitikimai su nacionalinėmis valdžios institucijomis, siekiant užtikrinti kuo didesnį horizontaliųjų ir sektorinių kibernetinių taisyklių taikymo ir vykdymo užtikrinimo nuoseklumą, kad transporto sektorius ir susijusi infrastruktūra taptų atsparesni, įskaitant kovos su kibernetinėmis grėsmėmis priemones. Kibernetinėje erdvėje susiduriama su keliais konkrečiais iššūkiais, įskaitant įvairius subjektus ir motyvus (ne tik teroristines grupes).

---

[3] Eurokontrolės / EATM-CERT 2024 m. ataskaita dėl kibernetinio saugumo aviacijos srityje.

[4] 2022 m. gruodžio 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2022/2555 dėl priemonių aukštam bendram kibernetinio saugumo lygiui visoje Sąjungoje užtikrinti, kuria iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 910/2014 ir Direktyva (ES) 2018/1972 ir panaikinama Direktyva (ES) 2016/1148, (OL L 333, 2022 12 27, p. 80).

3. RIZIKOS VERTINIMAI

3.1 Bepiločiai orlaiviai

Bepiločių orlaivių, dar vadinamų dronais, sistemos (UAS) gali trikdyti oro uostų darbą ir kelti pavojų orlaiviams ir juose esantiems asmenims[5]. Atsižvelgdamos į tai ir remdamosi neseniai priimta Komisijos kovos su galimomis bepiločių orlaivių sistemų keliamomis grėsmėmis strategija[6], Komisijos tarnybos atliko bepiločių orlaivių keliamos rizikos aviacijos saugumui vertinimą, kurio tikslas – nustatyti galimą papildomą oro uostų pažeidžiamumą, dėl kurio gali reikėti reguliavimo sprendimų. Rizikos vertinimas pradėtas 2023 m. paskutinį ketvirtį ir užbaigtas 2024 m. pirmąjį ketvirtį.

3.2 Konfliktų zonos

Naudojant ES perspėjimo dėl konfliktų zonų sistemą, 2023 m. buvo toliau reguliariai kas ketvirtį atliekami bendri rizikos vertinimai, vadovaujant integruotai ES aviacijos saugumo rizikos vertinimo grupei, kurią sudaro ES valstybių narių, Europos išorės veiksmų tarnybos (EIVT) ES žvalgybos ir situacijų centro (EU INTCEN) ir Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūros (EASA) atstovai. Šio darbo tikslas – laiku pasidalyti informacija apie konfliktų zonose ES civilinei aviacijai kylančios rizikos vertinimą ir taip prisidėti prie rizikos mažinimo. Skubiais atvejais rengiami neeiliniai susitikimai. 2023 m grupė surengė keturis kas ketvirtį vykstančius susitikimus ir tris skubius *ad hoc* susitikimus, visų pirma susijusius su grupuotės „Hamas“ ir Izraelio konfliktu ir jo poveikiu ES civilinei aviacijai. Dėl to buvo paskelbtas naujas informacijos apie konfliktų zonas biuletenis (CZIB), du biuleteniai panaikinti, o 11 esamų biuletenių galiojimas pratęstas[7].

Integruotas ES aviacijos saugumo rizikos vertinimo procesas taip pat suteikia rizikos vertinimo pajėgumų ir padeda priimti sprendimus (mažinti riziką) oro transportu vežamų krovinių saugumo ir aviacijos saugumo standartų srityje.

4. TEISĖS AKTŲ SISTEMA IR PAPILDOMOS PRIEMONĖS

4.1 Teisės aktų sistema

Civilinė aviacija išlieka potencialiu priešiškų subjektų išpuolių taikiniu, ir kovojant su šia grėsme reikia įgyvendinti proporcingas, rizika grindžiamas apsaugos priemones. Todėl Komisija ir valstybės narės nuolat derina taikomas rizikos mažinimo priemones,

---

5 Remiantis EASA 2022 m. metine saugos apžvalga, 2021 m. įvykių, susijusių su bepiločiais orlaiviais, skaičius sumažėjo (naujausi turimi duomenys).

6 Komisijos komunikatas Tarybai ir Europos Parlamentui dėl kovos su galimomis bepiločių orlaivių sistemų keliamomis grėsmėmis (COM(2023) 659 *final*).

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

kad užtikrintų aukščiausio lygio saugumą ir kartu kuo labiau sumažintų neigiamą poveikį veiklai.

2023 m. kovo mėn. Įgyvendinimo reglamentas (ES) 2015/1998 buvo iš dalies pakeistas Įgyvendinimo reglamentu (ES) 2023/566[8]. Į pastarąjį įgyvendinimo reglamentą įtraukta pakeitimų, kurie tapo būtini atsižvelgiant į grėsmės ir rizikos raidą, taip pat į naujausius technologijų pokyčius. Šie pakeitimai susiję su draudžiamų daiktų automatinio aptikimo (APID) programine įranga, sprogmenų aptikimo rankiniame bagaže sistemomis (EDS), mažo kiekio sprogstamųjų medžiagų ieškikliais (ETD), kūno skeneriais, tam tikrų cheminių grėsmių nustatymu, taip pat sprogių garų aptikimo (EVD) įranga ir susijusiais tikrinimo proceso pakeitimais.

4.2 Sąjungos tiekimo grandinės saugumo duomenų bazė

Sąjungos tiekimo grandinės saugumo duomenų bazė[9] yra vienintelė teisiškai tinkama priemonė, skirta informacijos paieškai priimant siuntas iš kito reguliuojamo subjekto arba žinomo siuntėjo. Į šią duomenų bazę taip pat įtrauktas patvirtintos civilinės aviacijos saugumo įrangos, kuriai suteiktas ES spaudo ženklas, sąrašas.

2023 m. pabaigoje šioje duomenų bazėje buvo apie 40 000 įrašų apie reguliuojamus subjektus, žinomus siuntėjus, žinomus oro uosto atsargų tiekėjus, nepriklausomus tvirtintojus, ACC3 oro transporto bendroves, reguliuojamus tiekėjus, trečiųjų šalių reguliuojamus subjektus ir žinomus siuntėjus, saugumo įrangą, oro uostus ir naudotojus. Jos prieinamumo lygis buvo 99,98 proc., o tai reiškia, kad 2023 m. ji buvo neprieinama mažiau nei 2 valandas.

4.3 Prieš kraunant pateikiama išankstinė informacija apie krovinius (PLACI duomenų rinkinys)

Ekonominės veiklos vykdytojai, atsakingi už siuntų įvežimą į Sąjungos muitų teritoriją (kaip paskirties arba tranzito vietą) iš trečiųjų šalių oro transportu, turi ES muitinei elektroninėmis priemonėmis pateikti išankstinę informaciją apie krovinius. Šiuos duomenis civilinės aviacijos saugumo tikslais išanalizuoja pirmojo įvežimo į ES punkto muitinė, naudodamasi naująja muitinės importo sistema (ICS2).

Atsižvelgiant į PLACI duomenų rinkinio rizikos analizės rezultatą, gali reikėti įgyvendinti konkrečias aviacijos saugumo rizikos mažinimo priemones, įskaitant galimybę pateikti nurodymą arba pranešimą „Nekrauti“. Šias priemones turi taikyti tiekimo į ES grandinėje dalyvaujantys ekonominės veiklos vykdytojai, prieš pakraunant siuntą į orlaivį, išvykstantį į ES.

---

8 Išsamesnė informacija pateikta 2 priede.

9 https://ksda.ec.europa.eu/public/screen/home.

2023 m. kovo 1 d. buvo įgyvendintas antrasis ICS2 etapas, kuriuo šie reikalavimai buvo išplėsti įtraukiant visus oro transportu vežamus krovinius. 2023 m. buvo pateikti 202 539 068 PLACI duomenų rinkiniai ir nepateikta jokio nurodymo „Nekrauti“.

5. PATIKRINIMAI IR KITA ATITIKTIES STEBĖSENOS VEIKLA

5.1 Bendrosios aplinkybės

Reglamentu (EB) Nr. 300/2008 siekiama užkirsti kelią neteisėtiems veiksmams civilinėje aviacijoje, taip siekiant apsaugoti asmenis ir prekes. Tame reglamente reikalaujama, kad valstybės narės reguliariai stebėtų, kad oro uostai, oro vežėjai ir kiti subjektai laikytųsi bendrųjų pagrindinių aviacijos saugumo standartų, ir užtikrintų, kad trūkumai būtų greitai aptikti ir ištaisyti, o Komisijai teisės aktų leidėjas suteikė įgaliojimus stebėti, ar ES ir EEE[10] valstybės narės veiksmingai įgyvendina šį teisinį reikalavimą.

Reglamento (EB) Nr. 300/2008 15 straipsnyje nustatytas reikalavimas, kad Komisija atliktų patikrinimus ir prireikus teiktų rekomendacijas, kaip pagerinti aviacijos saugumą. Vykdant šį stebėsenos uždavinį, Komisijos priežiūros sistema taikoma valstybių narių veiksmams rengiant, palaikant ir taikant veiksmingą nacionalinę civilinės aviacijos saugumo programą ir veiksmingą nacionalinę civilinės aviacijos kokybės kontrolės programą.

Šiuo tikslu Komisija taiko dviejų lygių reikalavimų laikymosi stebėsenos sistemą, t. y. Komisijos atliekamus patikrinimus papildo valstybių narių parengtų metinių nacionalinės stebėsenos veiklos ataskaitų vertinimas.

Nuo 2010 m. Komisijos patikrinimais nustatomas reikalavimų laikymosi lygis išlieka stabilus ir yra apie 80 proc. Nors šis rodiklis beveik nekinta, tai nereiškia, kad valstybės narės nedidina pastangų, nes ilgainiui aviacijos saugumui keliami reikalavimai taip pat labai padidėjo, visų pirma tokiose srityse kaip oro transportu vežamų krovinių saugumas, skysčių, aerozolių ir gelių tikrinimas arba sudėtingesnių ir veiksmingesnių technologijų diegimas ir naudojimas.

5.2 Patikrinimų dažnumas ir apimtis

Komisija atlieka valstybių narių aviacijos saugumo administracijų (Reglamento (EB) Nr. 300/2008 9 straipsnyje apibrėžtų atitinkamų institucijų) patikrinimus, taip pat oro uostų, veiklos vykdytojų ir aviacijos saugumo standartus taikančių subjektų patikrinimus.

---

[10] Europos ekonominė erdvė: 27 ES valstybės narės, Norvegija, Islandija ir Šveicarija. ELPA priežiūros institucija yra atsakinga už aviacijos saugumo patikrinimų vykdymą Norvegijoje ir Islandijoje. Šveicarijoje Komisija aviacijos saugumo patikrinimus atlieka pagal dvišalį susitarimą.

Komisijos patikrinimų skaičius, dažnumas ir apimtis yra nustatyti Mobilumo ir transporto generalinio direktorato (Mobilumo ir transporto GD) parengtoje ES aviacijos saugumo standartų įgyvendinimo stebėsenos strategijoje. Joje atsižvelgiama į kiekvienos valstybės narės aviacijos veiklos mastą, reprezentatyvią oro uosto veiklos rūšių imtį, valstybių narių atitikties lygį įgyvendinant aviacijos saugumo taisykles, ankstesnių Komisijos patikrinimų rezultatus, nacionalinių metinių kokybės kontrolės ataskaitų vertinimus, saugumo incidentus (neteisėtus veiksmus), grėsmės lygius ir kitus veiksnius bei vertinimus.

Tam, kad Komisija galėtų deramai įsitikinti aukštu reikalavimų laikymosi lygiu valstybėse narėse, taikomas daugiametės stebėsenos metodas. Taigi, duomenys apie Reglamento (EB) Nr. 300/2008 ir jo įgyvendinimo teisės aktų taikymą kiekvienoje valstybėje narėje renkami per dvejų metų ciklą atliekant valstybės narės atitinkamos institucijos arba bent vieno jos oro uosto patikrinimą.

Be to, per penkerių metų ciklą surenkami duomenys apie bendrųjų pagrindinių aviacijos saugumo standartų taikymą, šiuo tikslu atrinkus ne mažiau kaip 15 proc. ES oro uostų, kuriems taikomas Reglamentas (EB) Nr. 300/2008, įskaitant kiekvienos valstybės narės oro uostą, kuris laikomas didžiausiu pagal keleivių srautą. Patikrinimų, kuriuos Komisija atlieka atrinktuose oro uostuose, rezultatai yra svarbus bendro reikalavimų laikymosi lygio kiekvienoje valstybėje narėje rodiklis.

5.3 Patikrinimų tvarka ir metodika

Komisijos reglamente (ES) Nr. 72/2010[11] nustatyta Komisijos atliekamų patikrinimų aviacijos saugumo srityje tvarka, įskaitant, *inter alia*, nuostatas dėl Komisijos inspektorių kvalifikacijos ir įgaliojimų[12].

Metodika, pagal kurią atliekami šie patikrinimai, parengta glaudžiai bendradarbiaujant su valstybių narių aviacijos saugumo institucijomis ir pagrįsta saugumo priemonių veiksmingo įgyvendinimo tikrinimu.

5.4 Komisijos atliekami patikrinimai

Komisija sudarė aktyvią visu etatu dirbančių aviacijos saugumo inspektorių grupę, kurioje iki 2023 m. rugpjūčio mėn. dirbo septyni inspektoriai, o nuo 2023 m. rugsėjo mėn. jų yra aštuoni. Šiai grupei darbą atlikti padeda apie 80 nacionalinių auditorių, kuriuos paskyrė valstybės narės ir kurie yra tinkami dalyvauti Komisijos patikrinimų darbe.

---

11 2010 m. sausio 26 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 72/2010, kuriuo nustatoma Komisijos atliekamų patikrinimų aviacijos saugumo srityje tvarka, (OL L 23, 2010 1 27, p. 1).

12 Žr. 4 ir 5 straipsnius.

Tai, kad Komisijos patikrinimuose dalyvauja nacionaliniai auditoriai, taip pat prisideda prie tarpusavio vertinimo sistemos veikimo ir sudaro sąlygas skleisti metodikas ir perduoti geriausią patirtį valstybėse narėse ir asocijuotose šalyse[13].

5.4.1 Atitinkamų nacionalinių institucijų patikrinimai

Atitinkamų institucijų patikrinimai atliekami siekiant patikrinti, ar valstybės narės turi ES aviacijos saugumo teisės aktams tinkamai įgyvendinti reikalingas priemones, įskaitant nacionalinę kokybės kontrolės programą, teisinius įgaliojimus ir tinkamus išteklius.

Vykdydama septintąjį atitinkamų institucijų patikrinimų ciklą, 2023 m. Komisija atliko keturis patikrinimus. 2023 m. patikrintos valstybės narės buvo suderinusios nacionalines aviacijos saugumo programas su ES teisės aktais, suteikusios savo atitinkamoms institucijoms reikiamus vykdomuosius įgaliojimus stebėti ir užtikrinti visų pagrindinio reglamento ir jo įgyvendinimo aktų reikalavimų vykdymą, užtikrinusios, kad pakaktų auditorių reikalavimų laikymosi stebėsenos veiklai vykdyti, ir įvykdžiusios daugumą su saugumo mokymu susijusių reikalavimų.

Tie patikrinimai parodė, kad reikia dėti daugiau pastangų šiose srityse: užtikrinti, kad oro uostų, veiklos vykdytojų ir subjektų saugumo programos visiškai atitiktų standartą, įskaitant patikrinimams atlikti reikalingą metodiką ir ataskaitų teikimo proceso reikalavimų vykdymą (pavyzdžiui, pateikimo laikas, taisomųjų veiksmų planas, oficialus patikrinimo bylos užbaigimas ir kt.), laikytis saugumo auditų, patikrinimų ir bandymų būtinojo dažnumo ir, jei reikia arba taikytina, atlikti tinkamus rizikos vertinimus, kad būtų galima apibrėžti saugumo priemones arba tam tikras išimtis. Be to, buvo nustatyta problemų, susijusių su periodiškai vykdomos nacionalinių ir (arba) užsienio oro vežėjų ir kai kurių už saugumą atsakingų subjektų stebėsenos dažnumu ir apimtimi.

5.4.2 Pradiniai oro uostų patikrinimai

2023 m. Komisija atliko 14 pradinių oro uostų patikrinimų, kurių tikslas – patikrinti, ar atitinkama institucija tinkamai stebi veiksmingą aviacijos saugumo priemonių įgyvendinimą ir ar ji geba greitai nustatyti ir ištaisyti galimus trūkumus. Bet koks Komisijos inspektorių nustatytas trūkumas turi būti ištaisytas iki nustatyto termino. Patikrinimų ataskaitos išplatinamos visoms valstybėms narėms.

Po keturioliktų Reglamento (EB) Nr. 300/2008 įgyvendinimo metų gauti patikrinimų rezultatai atspindi atitinkamų institucijų ir sektoriaus subjektų įdėtas pastangas. Dauguma saugumo reikalavimų buvo tinkamai įgyvendinti. Tačiau atlikus patikrinimus paaiškėjo, kad kyla sunkumų veiksmingai įgyvendinant kai kurias priemones,

---

[13] Žr. 1 priedą, kuriame apibendrinama visa Komisijos ir ELPA priežiūros institucijos 2023 m. vykdyta reikalavimų laikymosi stebėsenos veikla.

pavyzdžiui, patekimo kontrolės ir rankinio bagažo tikrinimo priemones, taip pat priemones kibernetinio saugumo srityje.

5.4.3 Paskesni patikrinimai

Pagal Reglamento (ES) Nr. 72/2010 13 straipsnį Komisija atlieka tam tikrą skaičių paskesnių patikrinimų. Tokius patikrinimus numatoma atlikti tada, kai per pradinį patikrinimą nustatomi keli dideli trūkumai; jie taip pat atliekami atsitiktinės atrankos būdu, siekiant įsitikinti, kad atitinkamos institucijos turi reikiamus įgaliojimus reikalauti ištaisyti trūkumus iki nustatyto termino. 2023 m. buvo atliktas vienas paskesnis patikrinimas.

5.5 Valstybių narių metinių kokybės kontrolės ataskaitų vertinimai

Reglamento (EB) Nr. 300/2008 priedo 18 punkte reikalaujama, kad valstybės narės kasmet pateiktų Komisijai ataskaitą dėl priemonių, kurių imtasi jų įsipareigojimams vykdyti, ir dėl aviacijos saugumo padėties jų oro uostuose.

Šių ataskaitų vertinimas, kaip ir reguliariai pačios Komisijos atliekami patikrinimai, yra priemonė, kuria naudodamasi Komisija atidžiai stebi nacionalinių kokybės kontrolės priemonių įgyvendinimą, o tai teikia galimybę greitai aptikti ir ištaisyti trūkumus kiekvienoje valstybėje narėje.

Atliekant šį vertinimą analizuojama oro uostų, oro vežėjų ir kitų už aviacijos saugumą atsakingų subjektų reguliarios stebėsenos veikla, objektuose auditorių atliekamų tikrinimų trukmė, reikalavimų laikymosi stebėsenos veiklos tinkamo priemonių derinio apimtis ir taikymo dažnis, nacionaliniai reikalavimų laikymosi mastai, tolesnės priežiūros veiksmai ir naudojimasis vykdomaisiais įgaliojimais.

Valstybių narių teikiamų metinių ataskaitų ir informacijos kokybė išlieka pastovi, o 2023 m. užtikrintas tolesnis derinimas.

Valstybėms narėms buvo nusiųstas išsamus oficialus vertinimas, kuriame prireikus nurodyti pasiūlymai, kaip būtų galima geriau ar tikslingiau dėti nacionalines pastangas.

5.6 Trečiųjų šalių oro uostų vertinimas

Komisija atlieka vertinimus pagal susitarimus tarp ES ir trečiųjų šalių dėl vienkartinio patikrinimo (OSS) sistemos. Tuo siekiama patvirtinti, kad tam tikrų saugumo priemonių įgyvendinimas toliau atitinka ES aviacijos saugumo teisės aktų įgyvendinimui lygiavertį standartą. 2023 m. atlikti trys vertinimai, atitinkamai Norvegijoje[14], Kanadoje ir Jungtinėje Karalystėje.

[14] Svalbarde, neinkorporuotoje Norvegijos teritorijoje.

5.7 Bylos pagal 15 straipsnį ir teisinės procedūros

Jeigu nustatyti saugumo priemonių įgyvendinimo oro uoste trūkumai yra tokie dideli, kad gali turėti reikšmingą poveikį bendram civilinės aviacijos saugumo lygiui Sąjungoje, Komisija taiko Reglamento (ES) Nr. 72/2010 15 straipsnį. Tai reiškia, kad atitinkamos visų valstybių narių institucijos yra įspėjamos apie susidariusią padėtį ir kad skrydžiai iš oro uosto, kuriam taikomas 15 straipsnis, laikomi skrydžiais iš trečiosios šalies, todėl priimantys oro uostai įpareigojami atvykstantiems su persėdimu vykstantiems keleiviams ir jų bagažui, taip pat orlaiviui, kuriuo jie atvyko, taikyti kompensacines saugumo priemones. 2023 m. nebuvo inicijuota nė vienos bylos.

Komisija taip pat turi galimybę pradėti pažeidimo nagrinėjimo procedūrą pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 258 straipsnį, visų pirma tais atvejais, kai trūkumai ilgai neištaisomi arba kartojasi. 2023 m. nebuvo pradėta nė vienos pažeidimo nagrinėjimo procedūros.

6. BANDYMAI IR POSĖDŽIAI

6.1 Bandymai

ES aviacijos saugumo teisės aktuose apibrėžtas bandymas atliekamas, kai valstybė narė susitaria su Komisija, kad kurį laiką taikys tam tikrą teisės aktuose nenumatytą priemonę ar metodą, kuriuo (-ia) pakeičiama viena iš pripažintų saugumo kontrolės priemonių, su sąlyga, kad toks bandymas nedaro neigiamo poveikio bendram saugumo lygiui. 2022 m. Nyderlanduose ir Vokietijoje pradėti du bandymai, susiję su draudžiamų daiktų automatinio aptikimo (APID) sistemos įdiegimu kartu su sprogmenų aptikimo rankiniame bagaže sistemomis (EDSCB)[15].

6.2 Posėdžiai

2023 m. vasario mėn. Komisija ir JAV Transporto saugumo administracija (TSA) Madride (Ispanija) surengė pirmąjį JAV ir ES aukščiausiojo lygio susitikimą oro transportu vežamų krovinių saugumo klausimais. Renginys suteikė galimybę nustatyti oro transportu vežamiems kroviniams kylančias grėsmes ir kartu įgyvendinti rizikos mažinimo strategijas.

2023 m. lapkričio mėn. Komisija surengė ketvirtąjį aviacijos kibernetinio saugumo darbo grupės posėdį, kuriame dalyvavo už aviacijos saugumą ir TIS direktyvos[16] įgyvendinimą atsakingos valstybių narių institucijos. Posėdžio tikslas buvo skatinti valdžios institucijų bendradarbiavimą, kad būtų sudarytos palankesnės sąlygos

---

15 Galutinė Nyderlanduose atlikto bandymo ataskaita gauta 2023 m. birželio mėn. Bandymas Vokietijoje vis dar atliekamas.

16 2016 m. liepos 6 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2016/1148 dėl priemonių aukštam bendram tinklų ir informacinių sistemų saugumo lygiui visoje Sąjungoje užtikrinti (OL L 194, 2016 7 19, p. 1).

suderinti TIS 2 ir aviacijos taisykles bei užtikrinti jų laikymąsi. Juo taip pat siekta išvengti galimų kibernetinio saugumo pareigų spragų ar dubliavimosi ir kuo labiau sumažinti nereikalingą administracinę ir veiklos naštą.

Siekdama suteikti valstybėms narėms grįžtamosios informacijos po patikrinimų, skatinti skaidrumą ir suderinti reikalavimų laikymosi stebėsenos metodikas, Komisija 2023 m. spalio mėn. surengė kasmetinį nacionalinių aviacijos saugumo inspektorių susitikimą ir mokymus.

7. TARPTAUTINIS DIALOGAS

7.1 Bendrosios aplinkybės

Komisija ir toliau padėjo užtikrinti aviacijos saugumą visame pasaulyje. Ji tai darė bendradarbiaudama su tarptautinėmis organizacijomis, pavyzdžiui, Tarptautine civilinės aviacijos organizacija (ICAO), Europos civilinės aviacijos konferencija (ECAC) ir pagrindiniais prekybos partneriais, taip pat glaudžiai bendradarbiaudama su valstybėmis narėmis siekdama užtikrinti, kad ES pozicijos būtų koordinuotos. Taip pat vyko dialogai su kai kuriomis trečiosiomis šalimis, kaip antai JAV, Kanada, Australija, Singapūru ir Jungtine Karalyste.

7.2 Tarptautinės organizacijos

ES stebėtojos teisėmis aktyviai dalyvavo 2023 m. gegužės 29 d. – birželio 2 d. vykusiame kasmetiniame ICAO aviacijos saugumo grupės susitikime (AVSECP/34), taip pat 2023 m. birželio 5–9 d. įvykusiame antrajame ICAO kibernetinio saugumo grupės susitikime (CYSECP/2).

7.3 Trečiosios šalys

Kalbant apie santykius su Jungtinėmis Amerikos Valstijomis aviacijos saugumo srityje, ES ir JAV bendradarbiavimo susisiekimo saugumo klausimais grupė (TSCG) siekia skatinti bendradarbiavimą su Jungtinėmis Amerikos Valstijomis keliose bendrų interesų srityse. Ji užtikrina tolesnį susitarimo dėl vienkartinio patikrinimo (OSS) sistemos veikimą ir atitinkamos ES ir JAV krovinių ir pašto vežimo oro transportu tvarkos abipusį pripažinimą. 32-asis TSCG posėdis įvyko 2023 m. lapkričio 15–16 d.

Taikant ES ir Jungtinės Karalystės prekybos ir bendradarbiavimo susitarimo 435 straipsnį, ES ir Jungtinės Karalystės bendradarbiavimu aviacijos saugumo srityje užtikrinamas bendradarbiavimas aviacijos saugumo klausimais, keitimasis informacija, diskusijos ir keitimasis geriausios praktikos pavyzdžiais, taip pat techninių ekspertų bendradarbiavimo susitarimų plėtojimas. 3-iasis ES ir JAV susitikimas bendradarbiavimo aviacijos saugumo srityje klausimais įvyko 2023 m. spalio 16 d.

Komisija pagal ES teisę yra sudariusi susitarimus dėl vienkartinio patikrinimo (OSS) sistemos dėl kai kuriose trečiosiose šalyse ar trečiųjų šalių oro uostuose taikomų

saugumo standartų pripažinimo lygiaverčiais ES standartams[17]. 2023 m. naujų susitarimų dėl OSS nebuvo sudaryta. Diskusijos dėl OSS buvo tęsiamos su Japonija.

Gebėjimų stiprinimo srityje 2023 m. toliau vykdytas Europos Komisijos finansuojamas projektas „Civilinės aviacijos saugumas Afrikoje, Azijoje ir Artimuosiuose Rytuose“ (CASE II), kurio biudžetas – 8 mln. EUR ir kurį įgyvendina ECAC. Aviacijos saugumo ekspertai dalyvavo praktiniuose seminaruose, internetiniuose seminaruose ir organizavo dvišalius renginius šalyse[18]. Projekto CASE II bendrasis tikslas – kovoti su terorizmo grėsme civilinei aviacijai, palaikant partnerystės ryšius su šių trijų regionų valstybėmis, kad būtų sustiprintos jų aviacijos saugumo sistemos[19].

8. IŠVADOS

Užtikrinti saugią aviacijos veiklą ore ir ant žemės – viena pagrindinių komercinės aviacijos klestėjimo sąlygų. Taikant tinkamiausią aviacijos saugumo reguliavimo sistemą inovacijos derinamos su stabilumu ir visada išlaikomas aukščiausias saugumo lygis. 2023 m. Komisija toliau dirbo, kad užtikrintų tokią aviacijos saugumo sistemą, kartu spręsdama dabartinius ir būsimus uždavinius ir glaudžiai bendradarbiaudama tiek su reguliavimo institucijomis, tiek su suinteresuotaisiais subjektais. Šis darbas bus tęsiamas ir 2024 m.

---

17 ES yra sudariusi susitarimus dėl OSS su JAV, Kanada, Singapūru, Juodkalnija, Serbija, Jungtine Karalyste ir Izraeliu (tik dėl bagažo skyriuje vežamo bagažo).

18 2023 m. buvo surengti 68 renginiai, t. y. 94 proc. daugiau, palyginti su 2022 m. surengtais 35 renginiais. Šiuos renginius šalies viduje surengė 39 valstybės partnerės, juose dalyvavo 66 valstybės partnerės ir iš viso 1 119 dalyvių. Šiuos renginius sudarė 44 dvišaliai mokymai, dešimt daugiašalių mokymų, penki mentorystės renginiai, penki praktiniai seminarai (du regioniniai ir trys tarpregioniniai), trys „APEX in Security“ vertinimai ir vienas internetinis seminaras. Nuo projekto pradžios iš viso įvyko 131 renginys šalyse ir nuotoliniu būdu. Kalbant apie ekspertinių žinių sutelkimą, 30 ekspertų iš 11 valstybių narių ir 39 ekspertai iš 22 valstybių partnerių civilinės aviacijos administracijų padėjo surengti 25 renginius šiuo laikotarpiu. Dešimt ekspertų iš aštuonių valstybių partnerių civilinės aviacijos administracijų padėjo surengti 20 renginių šalies viduje kartu su projekto CASE II ekspertais. 31 ekspertas iš 19 valstybių partnerių civilinės aviacijos administracijų padėjo surengti du regioninius ir tris tarpregioninius praktinius seminarus, šie ekspertai sudarė 41 proc. visų pranešėjų.

19 Valstybės partnerės pasirenkamos pagal objektyvius kriterijus, tokius kaip valstybės įsipareigojimas ar pajėgumas visapusiškai pasinaudoti visa pagal šį projektą vykdoma gebėjimų stiprinimo veikla arba galimo dubliavimo su kitomis (dvišalėmis arba daugiašalėmis) gebėjimų stiprinimo iniciatyvomis nebuvimas.