EIROPAS
KOMISIJA

Briselē, 18.12.2024.
COM(2024) 579 final

KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI

2023. GADA ZIŅOJUMS PAR TO, KĀ TIEK ĪSTENOTA REGULA (EK) Nr. 300/2008 PAR KOPĪGIEM NOTEIKUMIEM CIVILĀS AVIĀCIJAS DROŠĪBAS JOMĀ

1. IEVADS

Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 300/2008[1] 16. pantu Komisija katru gadu sniedz ziņojumu Eiropas Parlamentam, Padomei un dalībvalstīm, informējot tos par šīs regulas piemērošanu un tās ietekmi uz aviācijas drošības uzlabošanu.

Komisijas dienesti 2020. gadā sāka izvērtējumu par iespējamajiem nākamajiem pasākumiem ES aviācijas drošības sistēmas kontekstā[2]. Tā rezultātā Komisijas dienesti 2023. gada februārī publicēja Komisijas dienestu darba dokumentu (DDD) "Virzība uz uzlabotu un noturīgāku aviācijas drošības politiku: situācijas novērtējums", kas apstiprināja ES *AVSEC* sistēmas sasniegumus, norādīja uz dažiem neatrisinātiem jautājumiem un to pamatcēloņiem, kā arī apzināja iespējamos novēršanas risinājumus, kā arī (ja iespējams) to potenciālo ietekmi. Komisijas dienestu darba dokumentā tika ierosināts jauns, vērienīgāks, ar ES iekšējās vienas pieturas drošības (*OSS*) principu saderīgs pamatrežīms pasažieru un bagāžas pārbaudēm, uzlabots regulatīvais process un pastiprināta inovācijas attīstība un ieviešana.

Komisija 2023. gadā turpināja stiprināt aviācijas drošības sistēmu, un tās dienesti veica vairākas darbības, kas Komisijas dienestu darba dokumentā tika atzītas par būtiskām. Īstenojot pagaidu pasākumus, kas vērsti uz drošības darbiniekiem, tā rīkojās, lai novērstu jaudas krīzi ES lidostās 2023. gada vasaras sezonā, kad pēc Covid-19 pieauga aviācijas ceļojumu skaits, savukārt aviācijas nozare saskārās ar darbaspēka trūkumu.

Visa 2023. gada laikā Aviācijas drošības stratēģijas vadības grupa kopīgi strādāja, kā arī rīkoja apspriešanos vairākos darba virzienos, lai izskatītu Komisijas dienestu darba dokumentā izklāstītos ierosinājumus.

2. APDRAUDĒJUMA NOTIKUMI UN PERSPEKTĪVAS

Komisija kopā ar attiecīgajām aģentūrām uzturēja pastāvīgu dialogu ar dalībvalstīm un citām ieinteresētajām personām par jauniem aviācijas drošības apdraudējumiem, t. sk. hibrīddraudiem, kā arī to regulāru uzraudzību, lai vairotu zināšanas un veidotu spēju reaģēt uz minētajiem apdraudējumiem, ko var panākt, sekmīgi pārvaldot risku. 2023. gada pirmajā ceturksnī kopā ar dalībvalstīm tika pabeigts visaptverošs riska kartēšanas pasākums ar mērķi novērtēt apdraudējuma un riska līmeni civilās aviācijas jomā. Šis pasākums bija daļa no centieniem izveidot uzlabotu un noturīgāku aviācijas drošības politiku, kā norādīts Komisijas dienestu darba dokumentā.

---

1 Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 300/2008 (2008. gada 11. marts) par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas drošības jomā un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 2320/2002 (OV L 97, 9.4.2008., 72. lpp.).

2 Dalībai apspriešanās procesā brīvprātīgi pieteicās vairāki pārstāvji no Ieinteresēto personu padomdevēju grupas aviācijas drošības jautājumos (*SAGAS*), kas izveidota saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 300/2008 17. pantu.

2.1 Terorisms un hibrīddraudi

Globālā terorisma aina 2023. gadā nemainījās. Teroristi darbojas pāri robežām, izmantojot jaunas tehnoloģijas un *modi operandi*. Joprojām nopietnas bažas rada propagandas izplatīšanās tiešsaistē un tās potenciāls izraisīt radikalizāciju, vervējot jaunus sekotājus, kas notiek uz sociālās izolācijas un stabilas atbalsta sistēmas trūkuma pamata. Vairāk decentralizētā un nestabilākā vidē izkliedēti teroristi un vardarbīgi ekstrēmisti veido sakarus un iedvesmo cits citu ārpus robežām, ko nosaka ideoloģija vai piederība kādai grupai.

Paredzams, ka civilās aviācijas, kas ir augsta līmeņa mērķis, apdraudējumi un problēmas turpinās attīstīties, kā arī palielināsies uzbrukumu *modi operandi* daudzveidība. Tāpat īpaša uzmanība joprojām jāpievērš iekšējiem draudiem un pašmāju terorismam. Konflikta zonas arī turpmāk nodrošinās teroristiem vidi, kas dod iespēju iegūt sarežģītāku militāro aprīkojumu.

2.2 Kiberdrošība

Ņemot vērā aviācijas augošo atkarību no informācijas tehnoloģijām un digitālajām operētājsistēmām, kiberdrošība kļūst arvien svarīgāka. Kiberuzbrukumiem, kas vērsti uz transporta nozari, varētu būt katastrofālas sekas, un tie radītu būtiskus ekonomikas traucējumus. 2023. gadā tika ziņots par vairāk nekā 6000 kiberuzbrukumu, kuri ietekmēja dažādas ieinteresētās personas aviācijas jomā. Visbiežāk izmantotās kiberuzbrukumu veikšanas metodes bija krāpnieciskas tīmekļa vietnes, pikšķerēšana un ļaunprogrammatūra (ieskaitot izspiedējprogrammatūru), savukārt galvenie uzbrukuma mērķi bija gaisa telpas izmantotāji, lidostas un aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji un to piegādes ķēde[3]. 2023. gadā tika atjaunināta pašreizējā aviācijas drošības sistēma, piemērojot stingrākus noteikumus nekā Tīklu un informācijas drošības direktīvā (TID 2)[4] paredzētie. Tika organizētas sanāksmes ar valstu iestādēm nolūkā nodrošināt horizontālo un nozaru kibernoteikumu iespējami plašāku piemērošanu un saskaņotu izpildi, lai padarītu noturīgāku gan transporta nozari, gan saistīto infrastruktūru, t. sk. līdzekļus kiberdraudu novēršanai. Kiberjomā pastāv vairākas specifikas problēmas, kā arī dažādi rīcībspēki un motivējošie apsvērumi (ne tikai teroristu grupas).

---

3 Eirokontroles / Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības datorapdraudējumu reaģēšanas vienības (*EATM-CERT*) 2024. gada ziņojums par kiberuzbrukumiem aviācijas nozarē.

4 Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2022/2555 (2022. gada 14. decembris), ar ko paredz pasākumus nolūkā panākt vienādi augstu kiberdrošības līmeni visā Savienībā un ar ko groza Regulu (ES) Nr. 910/2014 un Direktīvu (ES) 2018/1972 un atceļ Direktīvu (ES) 2016/1148 (OV L 333, 27.12.2022., 80. lpp.).

3. RISKA NOVĒRTĒJUMI

3.1 Droni

Bezpilota gaisa kuģu sistēmu (*UAS*), kas labāk pazīstamas kā droni, nelikumīga izmantošana var traucēt lidostas darbību un apdraudēt gaisa kuģi un personas, kas tajā atrodas [5]. Šajā sakarā un, pamatojoties uz nesen pieņemto Komisijas stratēģiju dronu radīto potenciālo apdraudējumu novēršanai[6], Komisijas dienesti ir veikuši dronu radītā aviācijas drošības riska novērtējumu, lai apzinātu lidostu iespējamos papildu ievainojamības punktus, kuriem varētu būt vajadzīgi regulatīvi risinājumi. Riska novērtēšana tika sākta 2023. gada pēdējā ceturksnī, un to paredzēts pabeigt 2024. gada pirmajā ceturksnī.

3.2 Konflikta zonas

ES Konfliktu zonas brīdināšanas sistēmas ietvaros ES aviācijas drošības integrētās riska novērtēšanas grupas vadībā, piedaloties arī ES dalībvalstīm, Eiropas Ārējās darbības dienesta (EĀDD) ES Izlūkošanas un situāciju centram (ES *INTCEN*) un Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūrai (*EASA*), 2023. gadā tika turpināti regulāri kopīgi riska novērtējumi reizi ceturksnī. Šā uzdevuma mērķis ir savlaicīgi kopīgot informāciju par tādu risku novērtējumu, ko ES civilajai aviācijai rada konfliktu zonas, un tādējādi palīdzēt samazināt šādus riskus. Steidzamos gadījumos tiek organizētas ārpuskārtas sanāksmes. Minētā grupa 2023. gadā rīkoja četras ceturkšņa sanāksmes un trīs īpašas ārpuskārtas sanāksmes, it īpaši saistībā ar "Hamās" un Izraēlas konfliktu un tā ietekmi uz ES civilo aviāciju. Tā rezultātā tika publicēts viens jauns konflikta zonas informācijas biļetens (*CZIB*), atsaukti divi *CZIB*, kā arī pagarināts 11 izdoto *CZIB* derīguma termiņš[7].

ES aviācijas drošības integrētais riska novērtēšanas process nodrošina riska novērtēšanas iespēju un atbalstu lēmumu pieņemšanas procesā (riska mazināšanu) arī gaisa kravu pārvadājumu drošības un aviācijas drošības standartu jomā.

4. TIESISKAIS REGULĒJUMS UN PAPILDU INSTRUMENTI

4.1 Tiesiskais regulējums

Civilā aviācija joprojām ir naidīgiem rīcībspēkiem pievilcīgs mērķis, un šāda apdraudējuma novēršanai ir jāīsteno samērīgi, uz riska izvērtēšanu balstīti aizsardzības pasākumi. Tāpēc Komisija un dalībvalstis nemitīgi pielāgo riskus mazinošos

---

5 Saskaņā ar *EASA* 2022. gada drošības pārskatu dronu parādīšanās biežums 2021. gadā bija samazinājies (jaunākie pieejamie dati).

6 Komisijas paziņojums Padomei un Eiropas Parlamentam par dronu radīto potenciālo apdraudējumu novēršanu, COM(2023) 659 final.

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

pasākumus, lai sasniegtu visaugstāko drošības līmeni, vienlaikus samazinot šo pasākumu nevēlamo ietekmi uz darbību.

2023. gada martā Īstenošanas regula (ES) 2015/1998 tika grozīta ar Īstenošanas regulu (ES) 2023/566[8]. Ar pēdējo minēto regulu tika ieviesti grozījumi, kas bija nepieciešami, ņemot vērā apdraudējuma un riska situācijas attīstību, kā arī jaunākos sasniegumus tehnoloģiju jomā. Šie grozījumi attiecas uz automatizētu aizliegtu priekšmetu atklāšanas (*APID*) programmatūru, sprāgstvielu atklāšanas sistēmām (*EDS*) rokas bagāžai, sprāgstvielu palieku detektoriem (*ETD*), drošības skeneriem, konkrētu ķīmisku apdraudējumu atklāšanu, sprāgstvielu izgarojumu detektoriem (*EVD*), kā arī saistītajām izmaiņām pārbaudes procesā.

4.2 Savienības piegādes ķēdes drošības datubāze

Savienības piegādes ķēdes drošības datubāze[9] ir vienīgais likumīgais instruments, uz kuru var atsaukties, pieņemot sūtījumus no cita pilnvarotā pārstāvja vai zināma nosūtītāja. Šajā datubāzē ir ietverts arī to apstiprināto civilās aviācijas drošības iekārtu saraksts, kurām ir marķējums "ES zīmogs" (*EU Stamp*).

2023. gada beigās šajā datubāzē bija apmēram 40 000 ierakstu par pilnvarotajiem pārstāvjiem, zināmajiem lidostas krājumu nosūtītājiem un piegādātājiem, neatkarīgajiem vērtētājiem, *ACC3* aviosabiedrībām, pilnvarotajiem piegādātājiem, kā arī trešo valstu pilnvarotajiem pārstāvjiem un zināmajiem nosūtītājiem, drošības iekārtām, lidostām un lietotājiem. Tās pieejamības rādītājs bija 99,98 %, kas nozīmē, ka 2023. gada laikā tā nebija pieejama tikai nepilnas divas stundas.

4.3 Pirmsiekraušanas iepriekšējā informācija par kravu (*PLACI*)

Uzņēmējiem, kas atbild par sūtījumu ievešanu Savienības muitas teritorijā (kā galamērķī vai tranzīta vietā) no trešām valstīm ar gaisa transportu, elektroniski jāiesniedz ES muitai iepriekšēja informācija par kravu. Šos datus civilās aviācijas drošības nolūkos analizē muitas dienesti pirmajā ievešanas vietā ES, izmantojot jauno muitas Importa kontroles sistēmu (IKS2).

PLACI riska analīzes rezultātā var būt nepieciešams īstenot konkrētus risku mazinošus aviācijas drošības pasākumus, ieskaitot iespēju sniegt norādījumu vai izdot rīkojumu "Neiekraut!" (*Do Not Load – DNL*). Uzņēmējiem, kas iesaistīti ES ienākošajā piegādes ķēdē, tie ir jāpiemēro, pirms sūtījums tiek iekrauts lidmašīnā, kas lido uz ES.

2023. gada 1. martā tika ieviests IKS2 otrais posms, ar kuru šīs prasības tiek attiecinātas uz visām gaisa kravām. 2023. gadā tika iesniegti 202 539 068 *PLACI* pieteikumi un netika izdots neviens *DNL* rīkojums.

---

[8] Sīkāku informāciju sk. 2. pielikumā.

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

5. PĀRBAUDES UN CITAS ATBILSTĪBAS UZRAUDZĪBAS DARBĪBAS

5.1 Vispārīga informācija

Regulas (EK) Nr. 300/2008 mērķis ir aizsargāt personas un preces, novēršot nelikumīgu iejaukšanos civilās aviācijas darbībā. Lai gan šajā regulā noteikts, ka dalībvalstīm ir regulāri jāuzrauga, kā lidostas, gaisa pārvadātāji un citi tiesību subjekti ievēro kopīgos aviācijas drošības pamatstandartus, un jānodrošina nepilnību ātra atklāšana un labošana, likumdevējs Komisijai ir uzlicis par pienākumu uzraudzīt, vai ES/EEZ[10] dalībvalstis faktiski izpilda šo juridisko prasību.

Regulas (EK) Nr. 300/2008 15. pantā ir noteikts, ka Komisijai ir jāveic pārbaudes un attiecīgā gadījumā jāsniedz ieteikumi, kā uzlabot aviācijas drošību. Lai īstenotu šo uzraudzības mērķi, Komisijas pārraudzības sistēma aptver dalībvalstu darbības, ar kurām tās izveido, uztur un piemēro rezultatīvu valsts civilās aviācijas drošības programmu un efektīvu valsts civilās aviācijas kvalitātes kontroles programmu.

Šajā nolūkā Komisija izmanto divu līmeņu atbilstības uzraudzības sistēmu, t. i., pašas Komisijas veiktās pārbaudes, ko papildina novērtējums par dalībvalstu gada ziņojumiem par valsts līmenī veiktajām uzraudzības darbībām.

Kopš 2010. gada Komisijas pārbaudēs konstatētais atbilstības līmenis ir saglabājies nemainīgi stabils – aptuveni 80 %. Tomēr šis relatīvi stabilais rādītājs nenozīmē, ka dalībvalstis nav pastiprinājušas savus centienus, jo arī prasības aviācijas drošības kontekstā gadu gaitā ir kļuvušas ievērojami stingrākas, īpaši tādās jomās kā gaisa kravu drošība, šķidrumu, aerosolu un gelu pārbaudes, kā arī sarežģītāku un efektīvāku tehnoloģiju ieviešana un izmantošana.

5.2 Pārbaužu biežums un tvērums

Komisija veic dalībvalstu aviācijas drošības iestāžu ("pilnvaroto iestāžu", kā definēts Regulas (EK) Nr. 300/2008 9. pantā) pārbaudes, kā arī lidostu, ekspluatantu un tādu tiesību subjektu pārbaudes, kas piemēro aviācijas drošības standartus.

Šo pārbaužu skaits, biežums un tvērums ir noteikts Mobilitātes un transporta ģenerāldirektorāta (MOVE ĢD) stratēģijā ES aviācijas drošības standartu īstenošanas uzraudzībai. Tajā ir ņemts vērā aviācijas darbību līmenis katrā dalībvalstī, lidostas darbību veida reprezentatīvs paraugs, to atbilstības līmenis attiecībā uz aviācijas drošības noteikumu ievērošanu, iepriekšējo Komisijas veikto pārbaužu rezultāti, valstu ikgadējo kvalitātes kontroles ziņojumu novērtējumi, drošības incidenti (nelikumīgas iejaukšanās darbības), apdraudējuma līmeņi un citi faktori un novērtējumi.

Lai Komisija gūtu pietiekamu pārliecību par dalībvalstu atbilstības līmeni, tiek izmantota daudzgadu uzraudzības pieeja. Tādējādi pierādījumi par Regulas (EK)

---

[10] Eiropas Ekonomikas zona: 27 ES dalībvalstis, Norvēģija, Islande un Šveice. EBTA Uzraudzības iestāde (*ESA*) ir atbildīga par aviācijas drošības pārbaužu veikšanu Norvēģijā un Islandē. Komisija veic aviācijas drošības pārbaudes Šveicē uz divpusēja nolīguma pamata.

Nr. 300/2008 un tās īstenošanas tiesību aktu piemērošanu katrā dalībvalstī tiek iegūti divu gadu ciklā, pārbaudot vai nu dalībvalsts pilnvaroto iestādi, vai vismaz vienu dalībvalsts lidostu.

Turklāt piecu gadu ciklā tiek iegūti pierādījumi par kopīgo aviācijas drošības pamatstandartu piemērošanu, ko veic, izlases veidā atlasot vismaz 15 % no visām ES lidostām, uz kurām attiecas Regula (EK) Nr. 300/2008, kā arī katras dalībvalsts pasažieru skaita ziņā lielāko lidostu. Rezultāti, kas iegūti pārbaudēs, kuras Komisija veikusi atlasītajās lidostās, ir katrā dalībvalstī panāktā vispārējā atbilstības līmeņa stabils rādītājs.

5.3 Pārbaužu procedūras un metodika

Komisijas Regula (ES) Nr. 72/2010[11] nosaka procedūras Komisijas pārbaužu veikšanai aviācijas drošības jomā. Tajā cita starpā ietverti arī noteikumi par Komisijas inspektoru kvalifikāciju un pilnvarām[12].

Šo pārbaužu veikšanā izmantotā metodika ir izstrādāta ciešā sadarbībā ar dalībvalstu aviācijas drošības iestādēm, un tās galvenais mērķis ir pārliecināties, vai drošības pasākumi tiek faktiski īstenoti.

5.4 Komisijas veiktās pārbaudes

Komisijā līdz 2023. gada augustam darbojās seši pilnas slodzes aviācijas drošības inspektori, kuru skaits līdz 2023. gada augustam palielinājās līdz astoņiem, un tiem palīdzēja aptuveni 80 dalībvalstu iecelti valsts revidenti, kuri ir tiesīgi piedalīties Komisijas veiktajās pārbaudēs.

Valstu revidentu iesaistīšana Komisijas veiktajās pārbaudēs arī palīdz stiprināt salīdzinošās pārskatīšanas sistēmu un ļauj dalībvalstīs un asociētajās valstīs izplatīt metodiku un labāko praksi[13].

5.4.1 Valstu pilnvaroto iestāžu pārbaudes

Pilnvaroto iestāžu pārbaužu mērķis ir pārliecināties, vai dalībvalstu rīcībā ir instrumenti, t. sk. valsts kvalitātes kontroles programma, juridiskas pilnvaras un pietiekami resursi, kas vajadzīgi, lai varētu pienācīgi īstenot ES aviācijas drošības tiesību aktus.

2023. gadā septītā pilnvaroto iestāžu pārbaužu cikla ietvaros Komisija veica četras pārbaudes. Dalībvalstis, kas tika pārbaudītas 2023. gadā, bija saskaņojušas savas valsts aviācijas drošības programmas ar ES tiesību aktiem, bija piešķīrušas pilnvarotajām

---

11 Komisijas Regula (ES) Nr. 72/2010 (2010. gada 26. janvāris), ar ko nosaka procedūras Komisijas pārbaužu veikšanai aviācijas drošības jomā (OV L 23, 27.1.2010., 1. lpp.).

12 Sk. 4. un 5. pantu.

13 Sk. 1. pielikumu, kurā apkopotas visas Komisijas un *ESA* atbilstības uzraudzības darbības 2023. gadā.

iestādēm izpildes pilnvaras, kas vajadzīgas, lai tās varētu uzraudzīt visas Regulā un tās īstenošanas aktos noteiktās prasības un panākt to izpildi, bija nodrošinājušas, ka atbilstības uzraudzības darbību veikšanai pieejamo revidentu skaits ir pietiekams, kā arī bija īstenojušas lielāko daļu prasību, kas saistītas ar drošības apmācību.

Tomēr pārbaudes norādīja uz nepieciešamību veikt papildu pasākumus šādās jomās: nodrošināt lidostu, ekspluatantu un tiesību subjektu drošības programmu pilnīgu saskaņošanu ar noteikumiem; iekļaut pārbaudēm nepieciešamo metodiku [ziņojumos] un izpildīt ar ziņošanas procesu saistītās prasības (piemēram, iesniegšanas laiks, korektīvo pasākumu plāns, pārbaudes lietas oficiāla slēgšana u. c.); izpildīt drošības revīziju un pārbaužu minimālā biežuma prasības; un, ja tas vajadzīgs vai piemērojams, veikt pienācīgus riska novērtējumus, lai noteiktu drošības pasākumus vai kādus atbrīvojumus. Papildus tam tika konstatētas problēmas ar biežumu un tvērumu regulārajā uzraudzībā, ko veic attiecībā uz valstu un/vai ārvalstu gaisa pārvadātājiem un atsevišķiem tiesību subjektiem, kuriem ir ar drošību saistīta atbildība.

5.4.2 Sākotnējās pārbaudes lidostās

Komisija 2023. gadā veica 14 sākotnējās pārbaudes lidostās ar mērķi pārliecināties, vai pilnvarotā iestāde pienācīgi uzrauga aviācijas drošības pasākumu faktisku īstenošanu un spēj ātri atklāt un novērst iespējamos trūkumus. Visi Komisijas inspektoru konstatētie trūkumi ir jānovērš noteiktā termiņā. Pārbaužu ziņojumus dara pieejamus visām dalībvalstīm.

Regula (EK) Nr. 300/2008 tiek īstenota jau 14 gadus, un šajā laikposmā iegūtie pārbaužu rezultāti atspoguļo attiecīgo pilnvaroto iestāžu un nozares centienus. Lielākā daļa drošības prasību tika īstenotas pareizi. Tomēr pārbaudēs tika konstatētas grūtības dažu pasākumu faktiskā īstenošanā, piemēram, piekļuves kontroles, rokas bagāžas pārbaudes un kiberdrošības jomā.

5.4.3 Pārbaudes par paveikto darbu

Saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 72/2010 13. pantu Komisija parasti veic ierobežotu skaitu pārbaužu par paveikto darbu. Šādas pārbaudes ieplāno, ja sākotnējā pārbaudē tiek konstatēti vairāki būtiski trūkumi, kā arī pēc nejaušības principa, lai pārliecinātos, ka pilnvarotajām iestādēm ir nepieciešamās pilnvaras, lai varētu prasīt noteiktā laikposmā novērst konstatētos trūkumus. 2023. gadā tika veikta viena pārbaude par paveikto darbu.

5.5 Dalībvalstu ikgadējo kvalitātes kontroles ziņojumu novērtējumi

Regulas (EK) Nr. 300/2008 [grozījuma II] pielikuma 18. punktā ir noteikts, ka dalībvalstīm katru gadu ir jāiesniedz ziņojums Komisijai par pasākumiem, kas veikti, lai izpildītu to saistības, kā arī par aviācijas drošības stāvokli to lidostās.

Šo ziņojumu novērtējums papildus Komisijas veiktajām regulārajām pārbaudēm ir instruments, kas Komisijai ļauj cieši sekot valsts līmeņa kvalitātes kontroles pasākumu īstenošanai. Tas savukārt ļauj ātri konstatēt un labot trūkumus katrā dalībvalstī.

Novērtējuma mērķis ir analizēt lidostu, gaisa pārvadātāju un citu tiesību subjektu, kuriem ir ar aviācijas drošību saistīti pienākumi, regulāru uzraudzību, revidentu uz vietas veiktajam darbam veltīto laiku, piemērota atbilstības uzraudzības darbību kopuma tvērumu un biežumu, valstu atbilstības līmeni, turpmākas darbības un izpildes panākšanas pilnvaru izmantošanu.

Dalībvalstu ikgadējo ziņojumu un sniegtās informācijas kvalitāte saglabājas nemainīga, un 2023. gadā tika panākta lielāka saskaņotība.

Dalībvalstīm tika nosūtīts oficiāls visaptverošs novērtējums, kurā vajadzības gadījumā tika izklāstīti ieteikumi, kā uzlabot vai labāk pielāgot valstu centienus.

5.6 Trešo valstu lidostu novērtējumi

Komisija veic novērtējumus saistībā ar vienas pieturas drošības (*OSS*) pasākumiem, par kuriem noslēgta vienošanās starp ES un trešām valstīm. Mērķis ir apstiprināt, ka noteiktu drošības pasākumu īstenošana joprojām atbilst ES aviācijas drošības tiesību aktu īstenošanas standartam. 2023. gadā tika veikti trīs novērtējumi – Norvēģijā[14], Kanādā un Apvienotajā Karalistē (AK).

5.7 15. panta lietas un tiesvedība

Ja lidostā konstatētie trūkumi drošības pasākumu īstenošanā ir pietiekami nopietni un var ievērojami ietekmēt vispārējo civilās aviācijas drošības līmeni Savienībā, Komisija piemēro Regulas (ES) Nr. 72/2010 15. pantu. Tas nozīmē, ka visu dalībvalstu pilnvarotās iestādes tiek brīdinātas par attiecīgo situāciju un ka gaisa kuģus, kas ierodas no lidostas, uz kuru attiecas 15. pants, uzskata par tādiem, kuri ielido no trešas valsts, kā rezultātā saņēmējām lidostām ir pienākums īstenot kompensējošus drošības pasākumus attiecībā uz tranzīta pasažieriem un viņu bagāžu, kā arī gaisa kuģiem, ar kuriem tie ieradušies. 2023. gadā šādas lietas netika ierosinātas.

Komisijai ir arī iespēja sākt pārkāpuma procedūras saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 258. pantu, īpaši tajos gadījumos, kad trūkumi ilgstoši netiek laboti vai atkārtojas. 2023. gadā šādas procedūras netika sāktas.

6. IZMĒĢINĀJUMI UN SANĀKSMES

6.1 Izmēģinājumi

“Izmēģinājums” ES aviācijas drošības tiesību aktu nozīmē tiek veikts, kad dalībvalsts vienojas ar Komisiju, ka šī dalībvalsts, lai aizstātu kādu no atzītajām drošības

[14] Norvēģijas neinkorporētajā apgabalā Svalbārā.

kontrolēm, uz noteiktu laiku izmantos īpašus līdzekļus vai metodi, kas nav atzīta tiesību aktos, ar nosacījumu, ka šāds izmēģinājums negatīvi neietekmē vispārējo drošības līmeni. Nīderlandē un Vācijā 2022. gadā tika sākti divi izmēģinājumi nolūkā izmēģināt sistēmu aizliegto priekšmetu automātiskai atklāšanai (*APID*) kopā ar sistēmām sprāgstvielu atklāšanai rokas bagāžā (*EDSCB*)[15].

6.2 Sanāksmes

Komisija un ASV Transporta drošības administrācija (*TSA*) 2023. gada februārī rīkoja pirmo ASV un ES gaisa kravu drošības samitu Madridē, Spānijā. Pasākums deva iespēju apzināt gaisa kravas apdraudējumus un kopīgi īstenot risku mazināšanas stratēģijas.

Komisija 2023. gada novembrī organizēja Aviācijas kiberdrošības darba grupas ceturto sanāksmi, kurā piedalījās par aviācijas drošību un TID direktīvas[16] īstenošanu atbildīgās dalībvalstu iestādes. Sanāksmes mērķis bija veicināt iestāžu sadarbību, lai atvieglotu TID 2 un aviācijas noteikumu saskaņošanu un atbilstību. Turklāt tika meklēti risinājumi, kā novērst kiberdrošības saistību iespējamos trūkumus vai dublēšanu un iespējami samazināt nevajadzīgu administratīvo slogu un darba apjomu.

Lai sniegtu dalībvalstīm atsauksmes par pārbaudēm, veicinātu pārredzamību un saskaņotu atbilstības uzraudzības metodikas, Komisija 2023. gada oktobrī organizēja ikgadējo sanāksmi un apmācību Aviācijas drošības ekspertu grupas (*AVSEC*) valstu inspektoriem.

7. STARPTAUTISKAIS DIALOGS

7.1 Vispārīga informācija

Komisija turpināja sniegt ieguldījumu aviācijas drošības uzlabošanā visā pasaulē. Tas tika darīts, sadarbojoties ar starptautiskām struktūrām, piemēram, Starptautisko Civilās aviācijas organizāciju (*ICAO*), Eiropas Civilās aviācijas konferenci (*ECAC*) un galvenajiem tirdzniecības partneriem, un strādājot cieši kopā ar dalībvalstīm, lai nodrošinātu koordinētu ES nostāju. Tika īstenoti arī dialogi ar dažām trešām valstīm, piemēram, ASV, Kanādu, Austrāliju, Singapūru un Apvienoto Karalisti.

7.2 Starptautiskās struktūras

ES kā novērotāja aktīvi piedalījās Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas (*ICAO*) Aviācijas drošības ekspertu grupas ikgadējā sanāksmē (*AVSECP*/34), kas notika no

---

15 Galīgais ziņojums par šo izmēģinājumu Nīderlandē tika saņemts 2023. gada jūnijā. Vācijā izmēģinājums joprojām turpinās.

16 Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2016/1148 (2016. gada 6. jūlijs) par pasākumiem nolūkā panākt vienādi augsta līmeņa tīklu un informācijas sistēmu drošību visā Savienībā (OV L 194, 19.7.2016., 1. lpp.).

2023. gada 29. maija līdz 2. jūnijam, kā arī pirmajā *ICAO* Kiberdrošības darba grupas (*CYSECP*/2) sanāksmē, kas notika no 2023. gada 5. līdz 9. jūnijam.

7.3 Trešās valstis

Runājot par attiecībām ar Amerikas Savienotajām Valstīm aviācijas drošības jomā, ES un ASV Transporta drošības sadarbības grupas (*TSCG*) mērķis ir veicināt sadarbību vairākās savstarpējo interešu jomās. Tas garantē vienas pieturas drošības (*OSS*) vienošanos nepārtrauktu darbību un attiecīgo ES un ASV gaisa kravu un pasta režīmu savstarpēju atzīšanu. *TSCG* 32. sanāksme notika 2023. gada 15. un 16. novembrī.

Piemērojot ES un Apvienotās Karalistes Tirdzniecības sadarbības nolīguma 435. pantu, ES un AK sadarbība aviācijas drošības jomā nodrošina sadarbību aviācijas drošības jautājumos, informācijas apmaiņu, labākās prakses apspriešanu un apmaiņu, kā arī tehnisko ekspertu sadarbības pasākumu izveidi. ES un AK trešā sanāksme par sadarbību aviācijas drošības jomā notika 2023. gada 16. oktobrī.

Saskaņā ar ES tiesību aktiem Komisija ir noslēgusi vairākas vienas pieturas drošības (*OSS*) vienošanās, kurās atzīts, ka dažās trešās valstīs vai trešo valstu lidostās piemērotie drošības standarti ir līdzvērtīgi ES standartiem[17]. 2023. gadā netika noslēgtas jaunas *OSS* vienošanās. Turpinājās apspriešana par *OSS* ar Japānu.

Attiecībā uz spēju veidošanu jāatzīmē, ka 2023. gadā turpinājās projekts "Civilās aviācijas drošība Āfrikā, Āzijā un Tuvajos Austrumos" (*CASE* II), ko īstenoja Eiropas Civilās aviācijas konference (*ECAC)* un kuram Eiropas Komisija piešķīrusi budžetu 8 miljonu EUR apmērā. Aviācijas drošības ekspertu īstenotās darbības ietvēra darbseminārus, tīmekļseminārus un divpusējus pasākumus valstīs[18]. *CASE* II vispārējais mērķis ir novērst terorisma draudus civilajai aviācijai, un tas tiek īstenots, veidojot partnerības ar valstīm trijos reģionos ar nolūku stiprināt civilās aviācijas drošības režīmus šajās partnervalstīs[19].

---

17 ES ir noslēgusi *OSS* vienošanās ar ASV, Kanādu, Singapūru, Melnkalni, Serbiju, Apvienoto Karalisti un Izraēlu (tikai attiecībā uz reģistrēto bagāžu).

18 2023. gadā tika īstenotas 68 darbības, kas ir pieaugums par 94 % salīdzinājumā 2022. gadā īstenotajām 35 darbībām. Šīs darbības savās valstīs rīkoja 39 partnervalstis, un tajās piedalījās 66 partnervalstis ar 1119 dalībniekiem. Šie pasākumi ietvēra 44 divpusējus mācību pasākumus, desmit daudzpusējus apmācības pasākumus, piecus mentorēšanas pasākumus, piecus darbseminārus (divi reģionāli un trīs starpreģionāli), trīs *APEX* drošības pārbaudes un vienu tīmekļsemināru. Kopš projekta sākuma kopumā ir īstenots 131 pasākums valstīs un tīmeklī. Attiecībā uz speciālistu iesaistīšanu šajā laikposmā 30 eksperti, kas norīkoti no 11 dalībvalstīm, un 39 eksperti no 22 partnervalstu civilās aviācijas iestādēm (CAI) ir devuši ieguldījumu 25 darbību īstenošanā. Desmit eksperti no astoņām partnervalstu CAI kopā ar *CASE* II projekta ekspertiem palīdzēja īstenot 20 pasākumus valstīs. 31 eksperts no 19 partnervalstu CAI palīdzēja organizēt divus reģionālus un trīs starpreģionālus darbseminārus, kuros piedalījās 41 % no visiem referentiem.

19 Partnervalstis tiek izvēlētas, balstoties uz tādiem objektīviem kritērijiem kā, piemēram, attiecīgās valsts apņemšanās/spēja pilnībā izmantot projektā piedāvātās spēju veidošanas darbības, vai uz to, ka nenotiek potenciāla dublēšanās ar citām divpusējām vai daudzpusējām spēju veidošanas iniciatīvām.

8. SECINĀJUMI

Būtisks nosacījums komerciālo gaisa pārvadājumu attīstībai ir drošu aviācijas darbību nodrošināšana gaisā un uz zemes. Optimāla aviācijas drošības tiesiskā regulējuma sistēma apvieno inovāciju ar stabilitāti un vienmēr nodrošina, ka tiek saglabāts visaugstākais drošības līmenis. Komisija 2023. gadā turpināja darbu, lai nodrošinātu šādu aviācijas drošības sistēmu, vienlaikus risinot pašreiz aktuālās un iespējamās nākotnes problēmas un cieši sadarbojoties gan ar regulējošajām iestādēm, gan ieinteresētajām personām. Šis darbs turpināsies arī 2024. gadā.