EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 18.12.2024
COM(2024) 579 final

KOMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE

VUOTTA 2023 KOSKEVA KERTOMUS YHTEISISTÄ SIVIILI-ILMAILUN TURVAAMISTA KOSKEVISTA SÄÄNNÖISTÄ ANNETUN ASETUKSEN (EY) N:o 300/2008 TÄYTÄNTÖÖNPANOSTA

1. JOHDANTO

Komissio antaa asetuksen (EY) N:o 300/2008[1] 16 artiklan mukaisesti vuosittain Euroopan parlamentille, neuvostolle ja jäsenvaltioille kertomuksen, jossa näille tiedotetaan mainitun asetuksen soveltamisesta sekä sen vaikutuksesta ilmailun turvatilanteen paranemiseen.

Komission yksiköt tekivät vuonna 2020 tilannearvion EU:n ilmailun turvaamista koskevan järjestelmän mahdollisista tulevista vaiheista.[2] Tämän seurauksena komission yksiköt julkaisivat helmikuussa 2023 tehokkaampaa ja kestävämpää ilmailun turvaamispolitiikkaa koskevan komission yksiköiden valmisteluasiakirjan *Working towards an enhanced and more resilient aviation security policy: a stocktaking*. Valmisteluasiakirjassa pantiin merkille EU:n ilmailun turvaamista koskevan järjestelmän saavutukset, nostettiin esiin joitain ratkaisemattomia kysymyksiä ja niiden juurisyitä sekä yksilöitiin mahdollisia ratkaisukeinoja ja mahdollisuuksien mukaan myös niiden todennäköisiä vaikutuksia. Komission yksiköiden valmisteluasiakirjassa ehdotettiin uusia, kunnianhimoisempia ja yhden turvatarkastuksen kanssa yhteensopivia perusvaatimuksia matkustajien ja matkatavaroiden turvatarkastuksille EU:n sisällä, parempaa sääntelyprosessia sekä tehokkaampaa innovaatioiden kehitystä ja käyttöönottoa.

Komissio jatkoi vuonna 2023 ilmailun turvaamista koskevan järjestelmän vahvistamista, ja sen yksiköt toteuttivat useita toimia, joita oli valmisteluasiakirjassa pidetty ratkaisevan tärkeinä. Komissio toteutti turvahenkilöstöä koskevia väliaikaisia toimenpiteitä, joilla pyrittiin vastaamaan EU:n lentoasemien kapasiteettipulaan kesäkaudella 2023, kun lentomatkustus jälleen lisääntyi covid-19-pandemian jälkeen mutta ilmailualalla oli työvoimapulaa.

Ilmailun turvaamista koskevaa strategiaa käsittelevä ohjausryhmä pyrki vuoden 2023 aikana vastaamaan komission yksiköiden valmisteluasiakirjassa esitettyihin ehdotuksiin kuulemismenettelyistä saamansa palautteen huomioon ottaen.

2. TOTEUTUNEET UHAT JA UHKANÄKYMÄT

Komissio ja sen rinnalla asianomaiset virastot kävivät jatkuvaa vuoropuhelua ilmailun uusista turvallisuusuhkista, mukaan lukien hybridiuhat, ja uhkia seurattiin säännöllisesti jäsenvaltioiden sekä muiden sidosryhmien kanssa. Tarkoituksena oli lisätä tietämystä näistä uhista ja valmiuksia reagoida niihin, jotta riskejä voitaisiin

---

[1] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 300/2008, annettu 11 päivänä maaliskuuta 2008, yhteisistä siviili-ilmailun turvaamista koskevista säännöistä ja asetuksen (EY) N:o 2320/2002 kumoamisesta (EUVL L 97, 9.4.2008, s. 72).

[2] Useat asetuksen (EY) N:o 300/2008 17 artiklan nojalla perustetun ilmailun turvaamista käsittelevän sidosryhmien neuvoa-antavan työryhmän (SAGAS) jäsenet osallistuivat vapaaehtoisesti kuulemisprosessiin.

hallita tehokkaammin. Vuoden 2023 ensimmäisellä neljänneksellä saatiin päätökseen jäsenvaltioiden kanssa toteutettu kattava riskikartoitus siviili-ilmailuun kohdistuvien uhkien ja riskien tason arvioimiseksi. Kartoitus toteutettiin osana komission yksiköiden valmisteluasiakirjassa lueteltuja toimia, joilla pyrittiin tehokkaampaan ja kestävämpään ilmailun turvaamista koskevaan politiikkaan.

2.1 Terrorismi ja hybridiuhat

Maailmanlaajuisessa terrorismitilanteessa ei tapahtunut muutoksia vuonna 2023. Terroristit toimivat yli rajojen hyödyntäen uutta teknologiaa ja uusia toimintatapoja. Verkossa levitettävä propaganda ja siihen liittyvä radikalisoitumispotentiaali ovat edelleen keskeisiä huolenaiheita, sillä näin rekrytoidaan uusia seuraajia, jotka ovat sosiaalisesti eristyneitä ja joilta puuttuu vankka tukiverkko. Hajanaisemmassa ja epävakaammassa ympäristössä eri terroristiryhmät ja väkivaltaiset ääriliikkeet ovat yhteydessä keskenään ja innoittavat toisiaan riippumatta ideologiasta tai ryhmäidentiteetistä.

Siviili-ilmailuun kohdistuvat hyökkäykset takaavat terroristeille laajaa näkyvyyttä, joten on odotettavissa, että siviili-ilmailuun liittyvät uhat ja haasteet jatkavat kehittymistään ja hyökkäyksiin käytettävät toimintatavat monipuolistuvat. Sisäpiiriuhat ja sisäsyntyinen terrorismi vaativat jatkossakin erityistä huomiota. Konfliktialueet toimivat edelleen ympäristönä, josta terroristit voivat hankkia entistä pidemmälle kehitettyjä sotilaskäyttöön tarkoitettuja varusteita.

2.2 Kyberturvallisuus

Ilmailussa turvaudutaan yhä enemmän tietotekniikkaan ja digitaalisiin toimintajärjestelmiin, minkä myötä kyberturvallisuudesta on tulossa entistäkin tärkeämpää. Liikennealaan kohdistuvilla kyberhyökkäyksillä voisi olla tuhoisia seurauksia, ja ne saattaisivat aiheuttaa merkittäviä taloudellisia häiriöitä. Vuonna 2023 raportoitiin yli 6 000 kyberhyökkäystä, jotka vaikuttivat eri ilmailun sidosryhmiin. Kyberhyökkäysten toteuttamismuodoista yleisimpiä olivat huijaussivustot, tietojenkalasteluhuijaukset ja haittaohjelmat (ml. kiristyshaittaohjelmat). Hyökkäykset kohdistuivat pääasiassa ilmatilan käyttäjiin ja lentoasemiin sekä lennonvarmistuspalvelujen tarjoajiin ja niiden toimitusketjuun.[3] Nykyistä ilmailun turvaamista koskevaa kehystä oli vuonna 2023 päivitetty NIS 2 -direktiiviä[4] tiukemmilla kyberturvallisuustoimilla. Kansallisten viranomaisten kanssa järjestettiin kokouksia, joiden tavoitteena oli varmistaa horisontaalisten ja alakohtaisten kybersääntöjen mahdollisimman tehokas soveltaminen ja johdonmukainen

[3] Eurocontrolin eurooppalaisen ilmaliikenteen hallinnan tietotekniikan kriisiryhmän (EAMT-CERT) vuoden 2024 raportti kyberturvallisuudesta ilmailussa.

[4] Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2022/2555, annettu 14 päivänä joulukuuta 2022, toimenpiteistä kyberturvallisuuden yhteisen korkean tason varmistamiseksi kaikkialla unionissa, asetuksen (EU) N:o 910/2014 ja direktiivin (EU) 2018/1972 muuttamisesta sekä direktiivin (EU) 2016/1148 kumoamisesta (EUVL L 333, 27.12.2022, s. 80).

täytäntöönpano. Näin pyritään parantamaan liikennealan ja siihen liittyvän infrastruktuurin häiriönsietokykyä, esimerkiksi tarjoamalla keinoja torjua kyberuhkia. Kyberalalla on useita erityisiä haasteita, joihin kuuluu muun muassa toimijoiden ja vaikuttimien moninaisuus (muutenkin kuin terroristiryhmien osalta).

3. RISKINARVIOINNIT

3.1 Droonit

Miehittämättömien ilma-alusten eli droonien laiton käyttö voi häiritä toimintaa lentoasemilla ja muodostaa uhan lentokoneille ja niissä oleville matkustajille.[5] Komissio on tämän vuoksi tehnyt arvioinnin droonien ilmailun turvaamiselle aiheuttamista riskeistä. Riskinarviointi perustuu hiljattain hyväksyttyyn komission strategiaan droonien aiheuttamien mahdollisten uhkien torjumiseksi[6], ja siinä pyritään tunnistamaan lentoasemien mahdolliset uudet haavoittuvuudet, jotka saattavat edellyttää sääntelyratkaisuja. Riskinarviointi käynnistettiin vuoden 2023 viimeisellä neljänneksellä, ja se on määrä saattaa päätökseen vuoden 2024 ensimmäisellä neljänneksellä.

3.2 Konfliktialueet

Konfliktialueista varoittavan järjestelmän puitteissa tehtiin vuonna 2023 edelleen säännöllisesti neljännesvuosittaisia yhteisiä riskinarviointeja. Riskinarviointien laatimista johti EU:n ilmailun turvaamista koskevasta yhdennetystä turvariskien arvioinnista vastaava ryhmä, johon kuuluvat EU:n jäsenvaltiot, Euroopan ulkosuhdehallinnon (EUH) EU:n tiedusteluanalyysikeskus (EU INTCEN) ja Euroopan unionin lentoturvallisuusvirasto (EASA). Tämän toiminnan tavoitteena on jakaa oikea-aikaisesti tietoa konfliktialueista EU:n siviili-ilmailulle aiheutuvien riskien arvioinnista riskien lieventämisen tueksi. Kiireellisissä tapauksissa järjestetään ylimääräisiä kokouksia. Vuonna 2023 ryhmä järjesti neljä neljännesvuosittaista kokousta ja kolme kiireellistä erityiskokousta, joissa käsiteltiin etenkin Hamasin ja Israelin välistä konfliktia ja sen vaikutusta EU:n siviili-ilmailuun. Ryhmä julkaisi yhden uuden konfliktialueita koskevan tiedotteen (Conflict Zone Information Bulletin, CZIB), veti takaisin kaksi tiedotetta ja täydensi 11:tä olemassa olevaa tiedotetta.[7]

EU:n ilmailun turvaamista koskeva yhdennetty turvariskien arviointiprosessi tarjoaa myös riskinarviointivalmiuksia ja tukee päätöksentekoprosessia (riskien lieventäminen) lentorahdin turvaamisen ja ilmailun turvaamista koskevien vaatimusten alalla.

---

5 EASAn vuotuisen turvallisuuskatsauksen 2022 mukaan drooneihin liittyvät tapahtumat vähenivät vuonna 2021 (viimeisimmät saatavilla olevat luvut).

6 Komission tiedonanto neuvostolle ja Euroopan parlamentille droonien aiheuttamien mahdollisten uhkien torjumisesta, COM(2023) 659 final.

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

4. LAINSÄÄDÄNTÖKEHYS JA UUDET VÄLINEET

4.1 Lainsäädäntökehys

Siviili-ilmailuun kohdistuu edelleen vihamielisten toimijoiden aiheuttamia uhkia, joiden torjuminen edellyttää oikeasuhteisten, riskinarviointiin perustuvien suojatoimenpiteiden täytäntöönpanoa. Komissio ja jäsenvaltiot mukauttavat tämän vuoksi jatkuvasti lieventäviä toimenpiteitä korkeimman turvatason saavuttamiseksi sekä minimoivat samalla niistä toiminnalle aiheutuvia kielteisiä vaikutuksia.

Täytäntöönpanoasetusta (EU) 2015/1998 muutettiin maaliskuussa 2023 täytäntöönpanoasetuksella (EU) 2023/566[8]. Viimeksi mainitussa säädöksessä otetaan käyttöön muutoksia, jotka ovat tulleet tarpeellisiksi uhka- ja riskikuvakehityksen sekä teknologian viimeaikaisen kehityksen myötä. Muutokset koskevat automatisoituja kiellettyjen esineiden havaitsemisohjelmistoja (APID), käsimatkatavaran turvatarkastuksessa käytettäviä räjähdysaineilmaisimia (EDS), räjähdysainejäämäilmaisimia (ETD), turvaskannereita, tiettyjen kemiallisten uhkien havaitsemista sekä räjähtävien kaasujen ilmaisimia (EVD) ja niihin liittyviä mukautuksia turvatarkastusprosessissa.

4.2 Toimitusketjun turvaamista koskeva unionin tietokanta

Toimitusketjun turvaamista koskeva unionin tietokanta[9] on ainoa laillinen tiedonhakuväline hyväksyttäessä lähetyksiä toiselta valvotulta edustajalta tai tunnetulta lähettäjältä. Samassa tietokannassa on myös luettelo hyväksytyistä, ”EU Stamp” -merkinnän saaneista siviili-ilmailun turvalaitteista.

Vuoden 2023 lopussa tietokannassa oli noin 40 000 valvottua edustajaa, tunnettua lähettäjää, lentoasematarvikkeiden tunnettua toimittajaa, riippumatonta arvioijaa, ACC3:a, valvottua toimittajaa, kolmansien maiden valvottua edustajaa ja tunnettua lähettäjää, turvalaitetta, lentoasemaa ja käyttäjää. Tietokannan käytettävyysaste oli 99,98 prosenttia, mikä tarkoittaa, että vuonna 2023 se oli poissa käytöstä alle kaksi tuntia.

4.3 Lastausta edeltävä lastitietojen ennakkoilmoitus (PLACI)

Talouden toimijoiden, jotka vastaavat lähetysten tuomisesta ilmateitse kolmansista maista unionin tullialueelle (määrä- tai kauttakulkupaikkana), on tehtävä EU:n tulliviranomaisille sähköinen lastitietojen ennakkoilmoitus. Ensimmäisen EU:ssa olevan saapumispaikan tulliviranomaiset analysoivat nämä tiedot siviili-ilmailun turvaamiseksi uuden tuontivalvontajärjestelmän (ICS2) avulla.

---

[8] Lisätietoja on liitteessä 2.

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

PLACI-riskianalyysin tulos voi edellyttää erityisten ilmailun turvaamista koskevien lieventävien toimenpiteiden toteuttamista, mukaan lukien mahdolliset Älä lastaa (Do Not Load, DNL) -kehotukset tai -ilmoitukset. Näitä toimenpiteitä soveltavat EU:hun suuntautuvassa toimitusketjussa toimivat talouden toimijat ennen kuin lähetys lastataan EU:hun lähtevälle lennolle.

Maaliskuun 1. päivänä 2023 pantiin täytäntöön ICS2-järjestelmän toinen vaihe, jossa nämä vaatimukset laajennettiin koskemaan kaikkea lentorahtia. Vuonna 2023 tehtiin 202 539 068 PLACI-ilmoitusta. DNL-ilmoituksia ei ollut.

5. TARKASTUKSET JA MUUT VAATIMUSTENMUKAISUUDEN VALVONTATOIMET

5.1 Yleistä

Asetuksen (EY) N:o 300/2008 tavoite on ehkäistä siviili-ilmailuun kohdistuvia laittomia tekoja henkilöiden ja tavaroiden suojelemiseksi. Vaikka asetuksessa edellytetään, että jäsenvaltiot seuraavat säännöllisesti, noudattavatko lentoasemat, lentoliikenteen harjoittajat ja muut yksiköt ilmailun turvaamista koskevia yhteisiä perusvaatimuksia asianmukaisesti, ja varmistavat puutteiden nopean havaitsemisen ja korjaamisen, lainsäätäjä on antanut komission tehtäväksi seurata, että EU:n/ETAn[10] jäsenvaltiot panevat tämän lakisääteisen vaatimuksen tehokkaasti täytäntöön.

Asetuksen (EY) N:o 300/2008 15 artiklassa säädetään, että komissio tekee tarkastuksia ja antaa tarvittaessa suosituksia ilmailun turvaamisen parantamiseksi. Tämän seurantatavoitteen saavuttamiseksi komission valvontajärjestelmä kattaa jäsenvaltioiden toimet, joilla luodaan tehokas kansallisen siviili-ilmailun turvaohjelma ja tehokas kansallisen siviili-ilmailun laadunvalvontaohjelma ja ylläpidetään ja sovelletaan niitä.

Tätä varten komissiolla on käytössä kaksinkertainen vaatimustenmukaisuuden valvontajärjestelmä, joka koostuu sen omista tarkastuksista ja niitä täydentävästä jäsenvaltioiden kansallisia seurantatoimia käsittelevien vuosikertomusten arvioinnista.

Vuodesta 2010 lähtien komission tarkastuksissa todettu vaatimusten noudattamisaste on ollut tasaisesti noin 80 prosenttia. Suhteellisen vakaat luvut eivät kuitenkaan tarkoita, etteivät jäsenvaltiot olisi lisänneet toimiaan, sillä ilmailun turvaamista koskevat vaatimukset ovat myös tiukentuneet merkittävästi vuosien myötä, erityisesti sellaisilla aloilla kuin lentorahdin turvaaminen, nesteiden, aerosolien ja geelien turvatarkastus sekä kehittyneemmän ja suorituskykyisemmän teknologian käyttöönotto ja käyttö.

---

[10] Euroopan talousalue: EU:n 27 jäsenvaltiota, Norja, Islanti ja Sveitsi. EFTAn valvontaviranomainen vastaa ilmailun turvaamista koskevien tarkastusten suorittamisesta Norjassa ja Islannissa. Sveitsissä komissio tekee ilmailun turvaamista koskevia tarkastuksia kahdenvälisen sopimuksen perusteella.

5.2 Tarkastusten tiheys ja laajuus

Komissio tekee tarkastuksia jäsenvaltioiden ilmailun turvaamisesta vastaavissa hallintoelimissä, jäljempänä ’toimivaltaiset viranomaiset’ (sellaisina kuin ne määritellään asetuksen (EY) N:o 300/2008 9 artiklassa). Lisäksi se tarkastaa lentoasemia, lentotoiminnan harjoittajia ja ilmailun turvaamista koskevia vaatimuksia soveltavia yksiköitä.

Tällaisten tarkastusten määrä, tiheys ja laajuus vahvistetaan liikenteen ja liikkumisen pääosaston strategiassa, joka koskee ilmailun turvaamista koskevien EU:n vaatimusten täytäntöönpanon seurantaa. Siinä otetaan huomioon kunkin jäsenvaltion lentoliikenteen taso, edustava otos lentoasematoiminnan tyypeistä, ilmailun turvaamista koskevien säännösten täytäntöönpanotaso, komission aiempien tarkastusten tulokset, kansallisten vuotuisten laadunvalvontakertomusten arvioinnit, turvapoikkeamat (ns. laittomat teot), uhkatasot sekä muut tekijät ja arviot.

Saadakseen riittävän varmuuden jäsenvaltioiden säännösten noudattamisen tasosta komissio käyttää seurannassa monivuotista lähestymistapaa. Näin näyttöä siitä, miten kukin jäsenvaltio soveltaa asetusta (EY) N:o 300/2008 ja sen täytäntöönpanolainsäädäntöä, hankitaan kahden vuoden sykleissä joko tekemällä tarkastus jäsenvaltion toimivaltaisessa viranomaisessa tai tarkastamalla vähintään yksi jäsenvaltion lentoasemista.

Lisäksi näyttöä ilmailun turvaamista koskevien yhteisten perusvaatimusten soveltamisesta saadaan viiden vuoden sykleissä otoksesta, joka kattaa vähintään 15 prosenttia asetuksen (EY) N:o 300/2008 soveltamisalaan kuuluvista EU:n lentoasemista ja johon sisältyy matkustajamäärältään suurin lentoasema jokaisessa jäsenvaltiossa. Komission valituilla lentoasemilla tekemät tarkastukset ovat varteenotettava indikaattori yleisestä vaatimusten noudattamisen tasosta kussakin jäsenvaltiossa.

5.3 Tarkastuksissa käytettävät menettelyt ja menetelmät

Komission asetuksessa (EU) N:o 72/2010[11] vahvistetaan ilmailun turvaamisen alalla suoritettavissa komission tarkastuksissa noudatettavat menettelyt. Asetus sisältää muun muassa säännöksiä komission tarkastajien pätevyydestä ja toimivaltuuksista[12].

Tarkastusten tekemisessä käytettävät menetelmät on laadittu tiiviissä yhteistyössä jäsenvaltioiden ilmailun turvaamisesta vastaavien viranomaisten kanssa, ja ne perustuvat turvatoimenpiteiden tosiasiallisen toteutuksen varmentamiseen.

---

11 Komission asetus (EU) N:o 72/2010, annettu 26 päivänä tammikuuta 2010, ilmailun turvaamisen alalla suoritettavissa komission tarkastuksissa noudatettavista menettelyistä (EUVL L 23, 27.1.2010, s. 1).

12 Ks. 4 ja 5 artikla.

5.4 Komission toteuttamat tarkastukset

Elokuuhun 2023 asti komissiolla oli tarkastuksia varten seitsemän kokoaikaisen ilmailun turvatarkastajan työryhmä, johon syyskuussa 2023 liittyi kahdeksas jäsen. Työryhmän tukena oli jäsenvaltioiden nimeämät noin 80 kansallista auditoijaa, joilla on oikeus osallistua komission tekemiin tarkastuksiin.

Kansallisten auditoijien osallistuminen komission tarkastuksiin edistää myös vertaisarviointia ja mahdollistaa menetelmien ja parhaiden käytäntöjen levittämisen jäsenvaltioiden ja muiden osallistuvien maiden välillä.[13]

5.4.1 Kansallisten toimivaltaisten viranomaisten tarkastaminen

Toimivaltaisissa viranomaisissa toteutettavien tarkastusten tarkoituksena on todentaa, onko jäsenvaltioilla tarvittavat välineet – muun muassa kansallinen laadunvalvontaohjelma, lailliset valtuudet ja asianmukaiset resurssit – pystyäkseen asianmukaisesti panemaan täytäntöön ilmailun turvaamista koskevaa EU:n lainsäädäntöä.

Komissio teki vuonna 2023 neljä tarkastusta, jotka kuuluivat toimivaltaisten viranomaisten seitsemänteen tarkastuskierrokseen. Vuonna 2023 tarkastetut jäsenvaltiot mukauttivat kansalliset siviili-ilmailun turvaohjelmansa EU:n lainsäädäntöä vastaaviksi sekä antoivat toimivaltaisille viranomaisilleen tarvittavan täytäntöönpanotoimivallan kaikkien asetuksen ja sen täytäntöönpanosäädösten sisältämien vaatimusten noudattamisen seuraamiseksi ja täytäntöönpanon varmistamiseksi. Lisäksi tarkastetut jäsenvaltiot varmistivat, että vaatimustenmukaisuuden valvontatoimien suorittamista varten on käytettävissä riittävästi auditoijia, ja ne panivat suurimmaksi osaksi täytäntöön turvakoulutukseen liittyvät vaatimukset.

Tarkastuksista kävi ilmi, että lisätoimia tarvitaan seuraavilla osa-alueilla: sen varmistaminen, että lentoasemien, lentotoiminnan harjoittajien ja yksiköiden turvaohjelmat ovat täysin säännösten mukaisia, tarkastuksissa käytettävien menetelmien ja raportointiprosessissa noudatettavien vaatimusten määrittäminen (esim. toimitusaika, korjaussuunnitelma, tarkastuksen muodollinen päättäminen), turva-auditointien, tarkastusten ja testien tekeminen vähimmäistiheyksiä noudattaen sekä asianmukaisten riskinarvointien toteuttaminen turvatoimien tai tiettyjen poikkeuksien määrittämiseksi vaatimusten tai tapauksen mukaan. Lisäksi kansallisten ja/tai ulkomaisten lentoliikenteen harjoittajien ja eräiden yksiköiden, joilla on ilmailun turvaamiseen liittyviä vastuita, säännöllisessä seuraamisessa havaittiin tarkastusten tiheyteen ja laajuuteen liittyviä ongelmia.

[13] Ks. liitteessä 1 oleva yhteenveto kaikista komission ja EFTAn valvontaviranomaisen vaatimustenmukaisuuden seurantatoimista vuonna 2023.

5.4.2 Lentoasemien alkutarkastukset

Vuonna 2023 komissio teki 14 lentoasemien alkutarkastusta, joiden tarkoituksena oli todentaa, seuraako toimivaltainen viranomainen asianmukaisesti ilmailun turvatoimenpiteiden tosiasiallista toteutusta ja pystyykö se havaitsemaan ja korjaamaan mahdolliset puutteet nopeasti. Komission tarkastajien mahdollisesti havaitsemat puutteet on korjattava määräajassa. Tarkastuskertomukset jaetaan kaikkien jäsenvaltioiden kesken.

Asetuksen (EY) N:o 300/2008 täytäntöönpanon 14. vuoden jälkeen tarkastustulokset kertovat toimivaltaisten viranomaisten ja toimialan toteuttamista toimista. Suurin osa turvavaatimuksista oli pantu moitteettomasti täytäntöön. Tarkastuksissa pantiin kuitenkin merkille, että joidenkin toimenpiteiden, kuten kulunvalvonnan ja käsimatkatavaroiden turvatarkastusten sekä kyberturvallisuuden alan toimien tehokkaassa toteuttamisessa oli vaikeuksia.

5.4.3 Jälkitarkastukset

Komissio tekee asetuksen (EU) N:o 72/2010 13 artiklan mukaisesti rutiininomaisesti tietyn määrän jälkitarkastuksia. Tällaisia tarkastuksia tehdään, mikäli alkutarkastuksessa todetaan useita vakavia puutteita. Niitä tehdään myös satunnaisesti sen varmistamiseksi, että toimivaltaisilla viranomaisilla on tarvittavat valtuudet vaatia mahdollisten havaittujen puutteiden korjaamista määrätyssä ajassa. Vuonna 2023 tehtiin yksi jälkitarkastus.

5.5 Jäsenvaltioiden vuotuisten laadunvalvontakertomusten arvioinnit

Asetuksen (EY) N:o 300/2008 liitteessä olevan 18 kohdan mukaan jäsenvaltioiden on annettava vuosittain komissiolle kertomus jäsenvaltioille asetettujen velvoitteiden täyttämiseksi toteutetuista toimenpiteistä sekä turvatilanteesta lentoasemillaan.

Näiden kertomusten arviointi – komission säännöllisten tarkastusten lisäksi – on komissiolle väline, jonka avulla se voi seurata tiiviisti kansallisten laadunvalvontatoimenpiteiden täytäntöönpanoa. Tämä puolestaan mahdollistaa puutteiden nopean havaitsemisen ja korjaamisen kussakin jäsenvaltiossa.

Arviointi sisältää analyysin lentoasemien, lentoliikenteen harjoittajien ja muiden sellaisten yksiköiden, joilla on ilmailun turvaamiseen liittyviä vastuita, säännöllisestä seurannasta, auditoijien paikan päällä viettämästä ajasta, vaatimustenmukaisuuden valvontatoimien sopivan yhdistelmän laajuudesta ja toimien toteutustiheydestä, kansallisen vaatimustenmukaisuuden tasosta, jatkotoimista ja täytäntöönpanotoimivallan käytöstä.

Jäsenvaltioiden toimittamien vuosikertomusten ja tietojen laatu on pysynyt vakaana, ja yhdenmukaistaminen edistyi vuoden 2023 aikana.

Jäsenvaltioille lähetettiin muodollinen kattava arviointi, jossa tehtiin tarvittaessa ehdotuksia siitä, miten kansallisia toimia tai niiden räätälöintiä voidaan parantaa.

5.6 Kolmansien maiden lentoasemien arvioinnit

Komissio tekee arviointeja EU:n ja kolmansien maiden välisten yhden turvatarkastuksen järjestelyjen yhteydessä. Tarkoituksena on vahvistaa, että tiettyjen turvatoimenpiteiden täytäntöönpano on jatkuvasti ilmailun turvaamista koskevan EU:n lainsäädännön täytäntöönpanoa vastaavalla tasolla. Vuonna 2023 tehtiin kolme arviointia, jotka koskivat Norjaa[14], Kanadaa ja Yhdistynyttä kuningaskuntaa.

5.7 15 artiklan mukaiset tapaukset sekä oikeudenkäynnit

Jos lentoasemalla todetut puutteet turvatoimenpiteiden täytäntöönpanossa ovat niin vakavia, että niiden katsotaan vaikuttavan merkittävästi siviili-ilmailun turvaamisen kokonaistasoon unionissa, komissio aloittaa asetuksen (EU) N:o 72/2010 15 artiklan mukaiset toimet. Tällöin tilanteesta ilmoitetaan kaikkien jäsenvaltioiden toimivaltaisille viranomaisille ja 15 artiklan soveltamisalaan kuuluvalta lentoasemalta saapuvia lentoja pidetään kolmannesta maasta saapuvina lentoina. Tästä syystä vastaanottavien lentoasemien on toteutettava täydentäviä turvatoimia, joita sovelletaan saapuviin transfer-matkustajiin, heidän matkatavaroihinsa ja niihin ilma-aluksiin, joilla he saapuivat. Tällaisia tapauksia ei ollut vuonna 2023.

Komissio voi myös aloittaa Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 258 artiklan mukaisen rikkomusmenettelyn erityisesti tapauksissa, joissa puutteiden korjaaminen pitkittyy tai samoja puutteita todetaan uudelleen. Vuonna 2023 ei aloitettu tällaisia menettelyjä.

6. KOKEILUT JA KOKOUKSET

6.1 Kokeilut

Kokeilulla tarkoitetaan ilmailun turvaamista koskevassa EU:n lainsäädännössä sitä, että jäsenvaltio sopii komission kanssa korvaavansa tietyllä rajoitetulla ajanjaksolla jonkin lainsäädännössä tunnustetuista turvatarkastuksista käyttämällä keinoa tai menetelmää, jota ei ole tunnustettu, edellyttäen ettei tällainen kokeilu vaikuta kielteisesti yleiseen turvatasoon. Alankomaissa ja Saksassa käynnistettiin vuonna 2022 kaksi kokeilua, jotka koskivat automatisoitua kiellettyjen esineiden havaitsemista (APID) sekä käsimatkatavaran turvatarkastuksessa käytettäviä räjähdysaineilmaisimia (EDSCB).[15]

6.2 Kokoukset

Komissio ja Yhdysvaltojen liikenneturvavirasto (TSA) järjestivät ensimmäisen lentorahdin turvaamista koskevan Yhdysvaltojen ja EU:n välisen huippukokouksen

---

[14] Huippuvuoret (Norjaan kuuluva erillisalue).

[15] Alankomaissa tehdyn kokeilun loppuraportti saatiin kesäkuussa 2023. Saksassa toteutettava kokeilu on yhä käynnissä.

Madridissa, Espanjassa helmikuussa 2023. Tapahtuma tarjosi tilaisuuden tunnistaa lentorahtiin kohdistuvia uhkia ja panna yhdessä täytäntöön lieventäviä strategioita.

Komissio järjesti marraskuussa 2023 ilmailun kyberturvallisuutta käsittelevän työryhmän neljännen kokouksen. Työryhmä kokoaa yhteen ilmailun turvaamisesta ja verkko- ja tietoturvadirektiivin[16] täytäntöönpanosta vastaavat jäsenvaltioiden viranomaiset. Kokouksen tavoitteena oli edistää viranomaisten välistä yhteistyötä tarkistetun verkko- ja tietoturvadirektiivin (NIS 2) ja ilmailusääntöjen yhdenmukaistamisen ja noudattamisen helpottamiseksi. Lisäksi kokouksen päämääränä oli ehkäistä kyberturvallisuusvelvoitteiden mahdollisia puutteita tai päällekkäisyyksiä sekä minimoida tarpeettomat hallinnolliset ja operatiiviset rasitteet.

Komissio järjesti lokakuussa 2023 kansallisten AVSEC-tarkastajien vuosikokouksen ja koulutuksen. Tavoitteena oli antaa jäsenvaltioille palautetta tarkastuksista, edistää avoimuutta ja yhdenmukaistaa vaatimustenmukaisuuden seurantamenetelmiä.

7. KANSAINVÄLINEN VUOROPUHELU

7.1 Yleistä

Komissio jatkoi pyrkimyksiään edistää ilmailun turvaamista kaikkialla maailmassa. Tätä varten komissio teki yhteistyötä kansainvälisten elinten, esimerkiksi kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO), Euroopan siviili-ilmailukonferenssin (ECAC) ja keskeisten kauppakumppanien kanssa. Komissio teki tiivistä yhteistyötä myös jäsenvaltioiden kanssa EU:n kannanottojen koordinoinnin varmistamiseksi. Tiettyjen kolmansien maiden kanssa (muun muassa Yhdysvallat, Kanada, Australia, Singapore ja Yhdistynyt kuningaskunta) käytiin vuoropuheluja.

7.2 Kansainväliset elimet

EU osallistui aktiivisesti tarkkailijan roolissa ilmailun turvaamista käsittelevän ICAOn paneelin vuotuiseen kokoukseen (AVSECP/34), joka pidettiin 29. toukokuuta – 2. kesäkuuta 2023, sekä kyberturvallisuutta käsittelevän ICAOn paneelin toiseen kokoukseen (CYSECP/2), joka pidettiin 5.–9. kesäkuuta 2023.

7.3 Kolmannet maat

EU:n ja Yhdysvaltojen ilmailun turvaamista koskevien suhteiden yhteydessä liikenneturvaa käsittelevän EU:n ja Yhdysvaltojen yhteistyöryhmän tavoitteena on edistää yhteistyötä useilla yhteisen edun mukaisilla aloilla. Yhteistyöryhmä varmistaa yhden turvatarkastuksen järjestelyjen sekä vastavuoroisesti tunnustettujen EU:n ja

[16] Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2016/1148, annettu 6 päivänä heinäkuuta 2016, toimenpiteistä yhteisen korkeatasoisen verkko- ja tietojärjestelmien turvallisuuden varmistamiseksi koko unionissa (EUVL L 194, 19.7.2016, s. 1).

Yhdysvaltojen lentorahti- ja postijärjestelyjen toiminnan. Yhteistyöryhmän 32. kokous pidettiin 15.–16. marraskuuta 2023.

EU:n ja Yhdistyneen kuningaskunnan kauppa- ja yhteistyösopimuksen 435 artiklan mukaisesti EU:n ja Yhdistetyn kuningaskunnan ilmailun turvaamista koskevalla yhteistyöllä varmistetaan yhteistyön tekeminen ilmailun turvaamista koskevissa asioissa, tietojen vaihtaminen, keskusteleminen ja tietojen jakaminen parhaista käytännöistä sekä teknisten asiantuntijoiden välisten yhteistyöjärjestelyjen kehittäminen. Ilmailun turvaamista käsittelevä EU:n ja Yhdistyneen kuningaskunnan kolmas yhteistyökokous pidettiin 16. lokakuuta 2023.

Komissio on EU:n oikeuden mukaisesti sopinut yhden turvatarkastuksen järjestelyistä, joissa tunnustetaan, että joissakin kolmansissa maissa tai kolmansien maiden lentoasemilla sovellettavat turvavaatimukset vastaavat EU:n vaatimuksia.[17] Vuonna 2023 ei tehty uusia yhden turvatarkastuksen järjestelyjä. Japanin kanssa käytiin yhden turvatarkastuksen järjestelyä koskevia keskusteluja.

Valmiuksien kehittämisen alalla jatkettiin vuonna 2023 Euroopan komission rahoittamaa ja ECAC:n toteuttamaa siviili-ilmailun turvaamista Afrikassa, Aasiassa ja Lähi-idässä koskevaa hanketta (CASE II), jonka määrärahat ovat 8 miljoonaa euroa. Ilmailun turvaamisen asiantuntijoiden toteuttamiin toimiin kuului työpajoja, verkkoseminaareja ja kahdenvälisiä maissa järjestettäviä toimia.[18] CASE II -hankkeen yleistavoitteena on torjua siviili-ilmailuun kohdistuvaa terrorismin uhkaa tekemällä yhteistyötä kolmella alueella sijaitsevien valtioiden kanssa, jotta niiden ilmailun turvajärjestelmiä voidaan vahvistaa.[19]

---

17 EU:lla on yhden turvatarkastuksen järjestelyjä seuraavien maiden kanssa: Yhdysvallat, Kanada, Singapore, Montenegro, Serbia, Yhdistynyt kuningaskunta ja Israel (pelkästään ruumassa kuljetettava matkatavara).

18 Vuonna 2023 toteutettiin 68 toimea, mikä oli 94 prosenttia enemmän kuin vuonna 2022 (35 toimea). Maissa järjestettäviä toimia isännöi 39 kumppanivaltiota, ja niissä oli mukana 1 119 osallistujaa 66 kumppanivaltiosta. Vuoden aikana järjestettiin 44 kahdenvälistä koulutustoimea, kymmenen monenvälistä koulutustoimea, viisi mentorointitoimea, viisi työpajaa (kaksi alueellista ja kolme alueidenvälistä), kolme turvatoimia koskevaa APEX-katsausta ja yksi webinaari. Hankkeen alkamisesta lähtien on toteutettu yhteensä 131 maissa tai etänä järjestettyä toimea. Tämän ajanjakson aikana 30 asiantuntijaa 11 jäsenvaltiosta ja 39 asiantuntijaa 22 kumppanivaltion siviili-ilmailuviranomaisista on osallistunut 25 eri toimen toteuttamiseen. Kymmenen asiantuntijaa kahdeksan kumppanivaltion siviili-ilmailuviranomaisista osallistui 20:n maissa järjestettävän toimen toteuttamiseen yhteistyössä CASE II -hankkeen asiantuntijoiden kanssa. Lisäksi 31 asiantuntijaa 19 kumppanivaltion siviili-ilmailuviranomaisista osallistui kahden alueellisen ja kolmen alueidenvälisen työpajan toteuttamiseen. Heidän osuutensa kaikista puhujista oli 41 prosenttia.

19 Kumppanimaat valitaan objektiivisten kriteerien perusteella. Tällaisia kriteerejä ovat esimerkiksi tietyn valtion sitoutuminen tai valmiudet hyödyntää kaikkia hankkeen tuottamia valmiuksien kehittämistoimia tai se, ettei ole olemassa päällekkäisyyksiä muiden, joko kahden- tai monenvälisten valmiuksien kehittämisaloitteiden kanssa.

8. PÄÄTELMÄT

Ilmailutoiminnan turvaamisen varmistaminen niin ilmassa kuin maan pinnalla on perusedellytys kukoistavalle kaupalliselle lentotoiminnalle. Optimaalisessa ilmailun turvaamista koskevassa sääntelyjärjestelmässä yhdistyvät innovointi ja vakaus, ja siinä säilytetään aina korkein turvataso. Komissio jatkoi vuonna 2023 työtään tällaisen ilmailun turvaamista koskevan järjestelmän varmistamiseksi. Samalla se vastasi nykyisiin ja tuleviin haasteisiin ja teki tiivistä yhteistyötä niin sääntelyviranomaisten kuin sidosryhmien kanssa. Tämä työ jatkuu myös vuonna 2024.