



Bryssel, 19. kesäkuuta 2026
(OR. en)

10901/26

AVIATION 106

SAATE

Lähettäjä:	Euroopan komission pääsihteeri, allekirjoittajana johtaja Martine DEPREZ
Vastaanottaja:	Thérèse BLANCHET, Euroopan unionin neuvoston pääsihteeri
Kom:n asiak. nro:	COM(2026) 229 final
Asia:	KOMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE VUOTTA 2024 KOSKEVA KERTOMUS YHTEISISTÄ SIVILI-ILMAILUN TURVAAMISTA KOSKEVISTA SÄÄNNÖISTÄ ANNETUN ASETUKSEN (EY) N:o 300/2008 TÄYTÄNTÖÖNPANOSTA

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena asiakirja COM(2026) 229 final.

Liite: COM(2026) 229 final



EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 18.5.2026
COM(2026) 229 final

KOMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE

**VUOTTA 2024 KOSKEVA KERTOMUS YHTEISISTÄ SIVIILI-ILMAILUN
TURVAAMISTA KOSKEVISTA SÄÄNNÖISTÄ ANNETUN ASETUKSEN (EY) N:o
300/2008 TÄYTÄNTÖÖNPANOSTA**

1. JOHDANTO

Komissio antaa asetuksen (EY) N:o 300/2008¹ 16 artiklan mukaisesti vuosittain Euroopan parlamentille, neuvostolle ja jäsenvaltioille kertomuksen, jossa näille tiedotetaan mainitun asetuksen soveltamisesta sekä sen vaikutuksesta ilmailun turvatilanteen paranemiseen.

Komission yksiköt jatkoivat vuonna 2024 niiden toimien täytäntöönpanoa, joista tehokkaampaa ja kestävämpää ilmailun turvaamispolitiikkaa koskevassa komission yksiköiden valmisteluasiakirjassa ”Working towards an enhanced and more resilient aviation security policy: a stocktaking” ilmoitettiin. Asiakirjassa esiteltujen 14 lippulaivatoimen täytäntöönpanovaihe kesti koko vuoden 2024, ja se toteutettiin yhdessä jäsenvaltioiden kanssa. Työn keskiössä olivat ilmailun turvaamisen uusi perustaso ja innovaatioiden kehittämisen edistäminen ilmailun turvaamista koskevan EU:n strategian mukaisesti.

2. TOTEUTUNEET UHAT JA UHKANÄKYMÄT

Komissio ja sen rinnalla asiasta vastaavat virastot kävivät jatkuvaa vuoropuhelua ilmailun uusista turvauhkista, mukaan lukien hybridiuhat, ja seurasivat näitä uhkia säännöllisesti jäsenvaltioiden sekä muiden sidosryhmien kanssa. Tarkoituksena oli lisätä tietämystä näistä uhkista ja valmiuksia reagoida niihin, jotta riskejä voitaisiin hallita tuloksellisemmin.

2.1 Terrorismi ja hybridiuhat

Terrorismi ja väkivaltainen ääriliikehdintä ovat Euroopan unionille ja sen jäsenvaltioille edelleen merkittävä uhka erityisesti maailmanlaajuisten jihadistiverkostojen vuoksi, ja yleinen uhkataso on pysynyt merkittävänä. Epävakauttavat sisäiset ja ulkoiset tapahtumat ovat osaltaan lisänneet radikalisoitumista, jännitteitä ja yhteiskunnan polarisoitumista, mikä saattaa johtaa terrorismiin ja väkivaltaiseen ääriliikehdintään eri puolilla unionia. Terroristit toimivat yli rajojen hyödyntäen uutta teknologiaa ja uusia toimintatapoja. Väärän tiedon ja disinformaation leviäminen verkossa ja siihen liittyvä radikalisoitumispotentiaali ovat edelleen keskeinen huolenaihe. Hajanaisemmassa ja epävakaaammassa ympäristössä eri terroristiryhmät ja väkivaltaiset ääriliikkeet ovat yhteydessä keskenään ja innoittavat toisiaan riippumatta ideologiasta tai ryhmäidentiteetistä.

Lähi-idän alueen konfliktit ovat lisänneet EU:n sisäiseen turvallisuuteen kohdistuvaa uhkaa, ja niihin liittyvä mobilisoinnin ja radikalisoinnin potentiaali on huomattava,

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (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).

mikä voi aktivoida useita uusia uhkatekijöitä kaikkialla Euroopassa. Konfliktit ovat lisänneet merkittävästi verkossa esiintyvää äärisisältöä, mukaan lukien terroristipropagandaa sekä antisemitististä ja muslimivastaista sisältöä ja polarisoivia narratiiveja.

Siviili-ilmailu on edelleen korkean profiilin kohde. Uhkien ja haasteiden odotetaan kehittyvän, ja hyökkäyksissä käytettävät toimintatavat todennäköisesti monipuolistuvat. Sisäpiiriuhiin ja kotikutoiseen terrorismiin on jatkossakin kiinnitettävä erityistä huomiota. Konfliktialueet toimivat edelleen ympäristönä, josta terroristit voivat hankkia entistä pidemmälle kehitettyjä sotilaskäyttöön tarkoitettuja varusteita.

Vaikka Venäjän federaation Ukrainaan kohdistaman hyökkäyssodan vaikutus terrorismin uhkaan ja väkivaltaiseen ääriliikeshäntään EU:ssa on tähän mennessä ollut vähäinen, se on kasvattanut EU:n sisäiseen turvallisuuteen kohdistuvaa hybridiuhkaa disinformaation ja kyberhyökkäysten lisääntymisen, muuttoliikkeen välineellistämisyökkimysten ja kriittiseen infrastruktuuriin, lentorahdin turvaaminen mukaan lukien, kohdistuvan sabotaasin myötä.

2.2 Lentorahdin turvaamiseen liittyvät vaaratilanteet

Euroopan lentorahdin ja -postin turvavarmistettuun toimitusketjuun kohdistui heinäkuusta 2024 alkaen sarja laittomia tekoja, joissa käytettiin omatekoisia sytytyslaitteita (IID). Tekojen myötä hallitukset ja alan toimijat niin EU:n tasolla kuin kansainvälisestikin aktivoituivat tarkastelemaan haavoittuvuuksia ja pohtimaan ratkaisuja häiriönsietokyvyn parantamiseksi. Komissio on kehittänyt yhdessä jäsenvaltioiden ja alan sidosryhmien kanssa ennaltaehkäisevien toimenpiteiden kokonaisuuden, jolla lievennetään teoissa käytetyistä toimintatavoista aiheutuvaa riskiä ja vahvistetaan lentorahdin toimitusketjua.

2.3 Kyberturvallisuus

Kun siviili-ilmailusta tulee yhä yhteenliitetumpää ja digitaalisempaa, kyberuhkat aiheuttavat ilmailun turvaamiselle, turvallisuudelle ja tehokkuudelle aiempaa suurempia riskejä. Liikennealalla kohdistuvilla kyberhyökkäyksillä voisi olla tuhoisia seurauksia, ja ne saattaisivat aiheuttaa merkittäviä taloudellisia häiriöitä. Vuonna 2024 raportoitiin yli 8 500 kyberhyökkäystä, jotka vaikuttivat useisiin ilmailun sidosryhmiin eri puolilla maailmaa. Yleisimmin kyberhyökkäyksiin käytettiin huijaussivustoja, verkkourkintaa tai haittaohjelmia tai ne toteutettiin hajautettuina palvelunestohyökkäyksinä. Tärkeimpiä kohteita olivat ilmatilan käyttäjät ja lentoasemat sekä lennonvarmistuspalvelun tarjoajat ja niiden toimitusketjut.²

² Eurocontrolin eurooppalaisen ilmaliikenteen hallinnan tietotekniikan kriisiryhmän (EAMT-CERT) vuoden 2025 raportti kyberturvallisuudesta ilmailussa.

Kyberhyökkäysten taustalla vaikuttavat motiivit vaihtelevat. Yleisin syy on taloudellinen hyöty, kun taas jotkut toimivat ideologisista syistä ja jotkut vihamielisten valtiollisten toimijoiden puolesta.

Toimet on tässä monimutkaisessa toimintaympäristössä keskitetty nykyisten sääntelyaloitteiden nopeaan ja tulokselliseen täytäntöönpanoon, jotta voidaan varmistaa, että ne pannaan kaikilta osin täytäntöön ja että niitä sovelletaan johdonmukaisesti.

3. RISKINARVIOINNIT

3.1 Droonit

Kuten tiedonannossa Droonistrategia 2.0³ todetaan, komissio sitoutui tarkastelemaan, olisiko ilmailun turvasääntöjä tarpeen tarkistaa sen varmistamiseksi, että ilmailuviranomaiset ja lentoasemat parantavat kykyään torjua ei-yhteistoiminnallisten ja luvattomien droonien aiheuttamia riskejä.

Komission yksiköt suorittivat erityisen riskinarvioinnin, joka koski ei-yhteistoiminnallisten ja luvattomien miehittämättömien ilma-alusten aiheuttamaa riskiä siviili-ilmailulle ja lentoasemien tiloille. Arviointi saatiin päätökseen vuoden 2024 ensimmäisellä neljänneksellä. Riskinarviointi kattoi laajuudeltaan pääasiassa uhan, joka aiheutuu miehittämättömien ilma-alusten käytöstä terroristisiin tarkoituksiin. Arvioinnissa ei tarkasteltu hybridiskenaarioita, joissa on mukana valtiollisia toimijoita.

Lopullisten tulosten perusteella riski sille, että siviili-ilmailuun ja lentoasemien tiloihin kohdistettaisiin miehittämättömien ilma-alusten valmiuksia hyödyntäviä tahallisia terroristihyökkäyksiä, ei kyseisenä ajankohtana ollut merkittävä. Sen vuoksi jäännösriski ei edellyttänyt voimassa olevien ilmailun turvasääntöjen tarkistamista.

3.2 Konfliktialueet

Konfliktialueista varoittavan järjestelmän puitteissa tehtiin vuonna 2024 edelleen säännöllisesti neljännesvuosittaisia yhteisiä riskinarviointeja. Riskinarviointien laatimista johti EU:n ilmailun turvaamisen yhdennetty riskinarviointiryhmä, 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 niiden riskien arvioinnista, joita konfliktialueista aiheutuu EU:n siviili-ilmailulle, jotta näitä riskejä voidaan lieventää. Kiireellisissä tapauksissa järjestetään ylimääräisiä kokouksia.

³ Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle, *Droonistrategia 2.0 – Älykäs ja kestävä miehittämättömien ilma-alusten eurooppalainen ekosysteemi*, COM(2022) 652 final, 29.11.2022.

Vuonna 2024 ryhmä järjesti neljä neljännesvuosittaista kokousta ja seitsemän kiireellistä erityiskokousta, joissa käsiteltiin etenkin Lähi-idän konfliktia ja sen vaikutusta EU:n siviili-ilmailuun. Ryhmä julkaisi kolme uutta konfliktialueita koskevaa tiedotetta (Conflict Zone Information Bulletin, CZIB)⁴, veti takaisin yhden tiedotteen ja täydensi 11:tä jo julkaistua tiedotetta.

EU:n ilmailun turvaamisen yhdenmukainen riskinarviointiprosessi tarjoaa myös riskinarviointivalmiuksia ja tukee lentorahdin turvaamiseen ja ilmailun turvaamista koskeviin vaatimuksiin liittyvää päätöksentekoprosessia (riskien lieventäminen).

4. LAINSÄÄDÄNTÖKEHYS JA UUDET VÄLINEET

4.1 Lainsäädäntökehys

Siviili-ilmailuun kohdistuu edelleen vihamielisten toimijoiden aiheuttamia uhkia, joiden torjuminen edellyttää oikeasuhteisten, riskinarviointiin perustuvien suoja-toimenpiteiden täytäntöönpanoa. Siksi komissio ja jäsenvaltiot mukauttavat lieventäviä toimenpiteitä jatkuvasti korkeimman mahdollisen turvatasoon saavuttamiseksi niin, että toiminnalle aiheutuu mahdollisimman vähän kielteisiä vaikutuksia.

Täytäntöönpanoasetusta (EU) 2015/1998 muutettiin toukokuussa 2024 täytäntöönpanoasetuksella (EU) 2024/1255.⁵ Viimeksi mainitulla asetuksella tehtiin muutoksia, joilla otettiin huomioon muuttuva uhka- ja riskikuva sekä teknologian viimeaikainen kehitys. Niillä otettiin käyttöön hyväksyntä- ja valvontajärjestelmä rahdinkuljettajille, jotka monissa tapauksissa varmistavat turvavarmistettujen lentorahti- ja postilähetysten kenttäkuljetuksen valvotun edustajan tai tunnetun lähettäjän puolesta. Lisäksi muutoksilla lisättiin yksi lentoasema⁶ niiden kolmansien maiden luetteloon, joiden tunnustetaan soveltavan ilmailun turvaamista koskevia yhteisiä perusvaatimuksia vastaavia turvavaatimuksia. Täytäntöönpanoasetukseen (EU) 2015/1998 hyväksyttiin heinäkuussa 2024 toinenkin muutos täytäntöönpanoasetuksella (EU) 2024/2108⁷, jolla otettiin tilapäisesti uudelleen käyttöön alhaisempi tilavuusraja sellaisissa nesteiden, aerosolien ja geelien turvatarkastuksissa, jotka tehdään standardin C3 mukaisilla käsimatkatavaroille tarkoitetuilla räjähdysaineilmaisimilla (EDSCB). Lisäksi siinä kehoitettiin parantamaan kyseisessä teknologiassa käytettäviä havaitsemisalgoritmeja.

⁴ <https://www.easa.europa.eu/en/domains/air-operations/czibs>.

⁵ Lisätietoja on liitteessä 2.

⁶ Huippuvuorten lentoasema Norjan kuningaskunnassa.

⁷ Lisätietoja on liitteessä 2.

4.2 Toimitusketjun turvaamista koskeva unionin tietokanta

Toimitusketjun turvaamista koskeva unionin tietokanta⁸ 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 2024 lopussa tietokannassa oli noin 37 000 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 käytettävyyssaste oli 99,99 prosenttia, mikä tarkoittaa, että vuonna 2024 se oli poissa käytöstä yhteensä alle 30 minuuttia.

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.

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.

Vuonna 2024 kirjattiin noin 141 miljoonaa PLACI-ilmoitusta. Niiden myötä tehtiin noin 1 400 turvatarkastuspyyntöä (RFS), mutta tavaroiden lastaamatta jättämistä koskevia pyyntöjä (DNL) ei esitetty. Eniten pyyntöjä tehtiin pikälähetyksistä ja seuraavaksi eniten postirahdista ja yleislentorahdista.

5. TARKASTUKSET JA MUUT VAATIMUSTENMUKAISUUDEN VALVONTATOIMET

5.1 Yleistä

Asetuksen (EY) N:o 300/2008 tavoitteena on ehkäistä siviili-ilmailuun kohdistuvia laittomia tekoja henkilöiden ja tavaroiden suojelemiseksi. Asetuksessa edellytetään, että jäsenvaltiot seuraavat säännöllisesti, panevatko lentoasemat, lentoliikenteen harjoittajat ja muut yksiköt ilmailun turvaamista koskevat yhteiset perusvaatimukset asianmukaisesti täytäntöön, ja varmistavat puutteiden nopean havaitsemisen ja

⁸ <https://ksda.ec.europa.eu/>.

korjaamisen. Komissiolle lainsäätäjä puolestaan on antanut tehtäväksi seurata, että EU:n/ETAn⁹ jäsenvaltiot panevat tämän lakisääteisen vaatimuksen tosiasiallisesti 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 kansallinen siviili-ilmailun laadunvalvontaohjelma sekä 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 pysynyt vakaana noin 80 prosentissa. Joidenkin toimenpiteiden täytäntöönpanossa on kuitenkin parantamisen varaa, ja ne edellyttävät alan sidosryhmiltä, asianomaisilta viranomaisilta ja komissiolta jatkuvia toimia.

5.2 Tarkastusten tiheys ja laajuus

Komissio tekee tarkastuksia jäsenvaltioiden ilmailun turvaamisesta vastaavissa hallintoelimissä (asetuksen (EY) N:o 300/2008 9 artiklassa määritelty 'toimivaltaiset viranomaiset'). 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 arvoinnit, turvapoikkeamat (ns. laittomat teot), uhkatasot sekä muut tekijät ja arvoinnit.

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

⁹ 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.

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 72/2010¹⁰ vahvistetaan ilmailun turvaamisen alalla suoritettavissa komission tarkastuksissa noudatettavat menettelyt. Asetus sisältää muun muassa säännöksiä komission tarkastajien pätevyydestä ja toimivaltuuksista.¹¹

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

5.4 Komission toteuttamat tarkastukset

Komissiolla oli tarkastuksia varten kahdeksan kokoaikaisen ilmailun turvatarkastajan työryhmä, jonka tukena oli jäsenvaltioiden nimeämät noin 80 kansallista audittoijaa, joilla on oikeus osallistua komission tekemiin tarkastuksiin.

Kansallisten audittoijien osallistuminen komission tarkastuksiin edistää myös vertaisarviointia ja mahdollistaa menetelmien ja parhaiden käytäntöjen levittämisen jäsenvaltioiden ja muiden osallistuvien maiden välillä.¹²

5.4.1 Kansallisten asianomaisten viranomaisten tarkastaminen

Asianomaisissa 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 koskevan EU:n lainsäädännön.

Komissio teki vuonna 2024 viisi tarkastusta, jotka kuuluivat asianomaisten viranomaisten kuudenteen tarkastuskierrokseen. Vuonna 2024 tarkastetut jäsenvaltiot mukauttivat kansalliset siviili-ilmailun turvaohjelmansa EU:n lainsäädäntöä vastaaviksi sekä antoivat asianomaisille viranomaisilleen tarvittavan täytäntöönpanotoimivallan kaikkien asetuksen ja sen täytäntöönpanosäädösten

¹⁰ 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).

¹¹ Ks. 4 ja 5 artikla.

¹² Ks. liitteessä 1 oleva yhteenveto kaikista komission ja EFTAn valvontaviranomaisen toteuttamista vaatimustenmukaisuuden valvontatoimista vuonna 2024.

sisältämien vaatimusten noudattamisen seuraamiseksi ja täytäntöönpanon varmistamiseksi. Lisäksi tarkastetut jäsenvaltiot varmistivat, että vaatimustenmukaisuuden valvontatoimien suorittamista varten on käytettävissä riittävästi auditoijia, ja että turvakoulutukseen liittyvät vaatimukset oli suurimmaksi osaksi pantu täytäntöön.

Tarkastuksista kävi ilmi, että lisätoimia tarvitaan seuraavilla osa-alueilla: kansallisten siviili-ilmailun turvaohjelmien pitäminen ajan tasalla niin, että ne vastaavat lainsäädännön muutoksia, ja yhteisten perusvaatimusten täytäntöönpanoon liittyvien vastuiden selkeä määrittely; sen varmistaminen, että lentoasemien, lentotoiminnan harjoittajien ja yksiköiden turvaohjelmat ovat täysin unionin lainsäädännön sekä kansallisten ilmailun turvaohjelmien mukaisia, ja turvaohjelmien seuranta; läpivalaisulaitteiden käyttäjien sertifiointi ja uudelleensertifiointi kansallisella tasolla; kyberturvallisuuteen liittyvän koulutuksen täydellisyys; tarkastuksissa pakollisesti käytettävien menetelmien noudattaminen kokonaisuudessaan, kaikkien vaadittujen tekijöiden sisällyttäminen kansallista vaatimustenmukaisuuden valvontaa koskevaan raportointiin sekä raportointiprosessia koskevien vaatimusten täyttäminen (esim. raporttien ja havaintojen sulkemiskirjeiden toimittaminen ajallaan). Lisäksi tiettyjen tehtävien hoitaminen jäi joissakin jäsenvaltioissa vajaaksi, koska tehtäviä ei ollut jaettu asianmukaisesti. Näihin kuuluivat lentoasemien, lentoliikenteen harjoittajien ja tiettyjen sellaisten yksiköiden, joilla on turvaamiseen liittyviä vastuita, ja niiden turvaohjelmien seuranta. Tarkastuksia tehdessään viranomaiset eivät myöskään järjestelmällisesti tarkastaneet kaikkia toisiinsa suoraan liittyviä turvatoimenpiteitä eivätkä tehneet testejä kaikilla vaadituilla osa-alueilla. Lentoasemilla tehdyt tarkastukset osoittivat, että kansallisten seurantatoimien vaikuttavuutta voitaisiin kaikissa tarkastetuissa jäsenvaltioissa parantaa edelleen.

5.4.2 Lentoasemien alkutarkastukset

Vuonna 2024 komissio teki 17 lentoasemien alkutarkastusta, joiden tarkoituksena oli todentaa, seuraako asianomainen 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 15. vuoden jälkeen tarkastustulokset kertovat asianomaisten viranomaisten ja toimialan toteuttamista toimista. Suurin osa turvavaatimuksista oli pantu moitteettomasti täytäntöön. Tarkastuksissa kävi kuitenkin ilmi, että joidenkin toimenpiteiden tosiasiallisessa toteuttamisessa on parantamisen varaa. Näihin kuuluvat esimerkiksi turvatarkastukset ja turvalvottujen alueiden kulunvalvonta, tarvikkeita koskevat turvalvontatoimenpiteet sekä kyberturvallisuus.

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 varmentamiseksi, että asianomaisilla viranomaisilla on tarvittavat valtuudet vaatia mahdollisten havaittujen puutteiden korjaamista määrättyssä ajassa. Vuonna 2024 tehtiin neljä jälkitarkastusta.

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 vastuuta, säännöllisestä seurannasta, audittoijien 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 2024 aikana.

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

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 2024 tehtiin kolme arviointia. Ne tehtiin Yhdysvalloissa, Montenegrossa ja Singaporessa.

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 asianomaisille viranomaisille ja 15 artiklan soveltamisalaan kuuluvalla 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 2024.

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 2024 ei aloitettu tällaisia menettelyjä.

6. KOKOUKSET JA TAPAHTUMAT

Komissio järjesti 2. toukokuuta 2024 toisen liikennealan kyberturvallisuuskonferenssin, joka kattoi kaikki liikennemuodot. Tapahtumassa tarkasteltiin vuonna 2019 pidetyn ensimmäisen liikennealan kyberturvallisuuskonferenssin jälkeen tapahtunutta kehitystä. Tavoitteena oli yksilöidä jäljellä olevat puutteet, kannustaa eri yhteisöjä vaihtamaan käytäntöjä ja ajatuksia sekä reagoida liikennealaan kohdistuviin muuttuviin kyberturvallisuusuuhkiin.

Komissio perusti helmikuussa 2024 ilmailun kyberturvallisuutta käsittelevän alaryhmän, jonka puitteissa käynnistettiin jäsenvaltioiden sarja täysistuntoja ja erityisen työryhmän kokouksia ilmailun kyberturvallisuutta käsittelevän työryhmän antaman toimeksiannon pohjalta. Tavoitteena oli edistää yhteistyötä ilmailun turvallisuudesta, ilmailun turvaamisesta ja kyberturvallisuudesta vastaavien viranomaisien välillä, jotta NIS 2 -direktiivin¹³ ja ilmailualaa koskevien erityissääntöjen yhdenmukaistaminen ja noudattaminen olisi helpompaa. Lisäksi päämääränä oli välttää mahdolliset kyberturvallisuusvelvoitteiden puutteet ja päällekkäisyydet sekä minimoida tarpeettomat hallinnolliset ja toiminnalliset rasitteet.

Komissio ja Yhdysvaltojen liikenneturvavirasto (TSA) järjestivät toisen lentorahdin turvavarmistusta koskevan Yhdysvaltojen ja EU:n välisen huippukokouksen Dublinissa, Irlannissa marraskuussa 2024. Tapahtuma tarjosi tilaisuuden tunnistaa lentorahtiin kohdistuvia uhkia ja riskejä ja ottaa yhdessä käyttöön lieventäviä strategioita.

Komissio järjesti lokakuussa 2024 kansallisten AVSEC-tarkastajien vuosikokouksen ja koulutuksen. Tavoitteena oli antaa jäsenvaltioille palautetta tarkastuksista, edistää avoimuutta ja yhdenmukaistaa vaatimustenmukaisuuden valvontamenetelmiä.

¹³ 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) 2018/172 muuttamisesta sekä direktiivin (EU) 2016/1148 kumoamisesta (NIS 2 -direktiivi).

7. KANSAINVÄLINEN VUOROPUHELU

7.1 Yleistä

Komissio pyrki edelleen edistämään ilmailun turvaamista maailmanlaajuisesti tekemällä yhteistyötä kansainvälisten elinten, kuten Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO), Euroopan siviili-ilmailukonferenssin (ECAC) ja keskeisten kauppakumppanien kanssa. Komissio teki tiivistä yhteistyötä myös jäsenvaltioiden kanssa, jotta EU:n kannat voitiin koordinoita. 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 vuotuisen kokoukseen (AVSECP/35), joka pidettiin 22.–26. huhtikuuta 2024, sekä kyberturvallisuutta käsittelevän ICAOn paneelin kolmanteen kokoukseen (CYSECP/3), joka pidettiin 3.–7. kesäkuuta 2024.

7.3 Kolmannet maat

Siltä osin kuin on kyse ilmailun turvaamiseen liittyvistä EU:n ja Yhdysvaltojen suhteista, liikenneturvaa käsittelevän EU:n ja Yhdysvaltojen yhteistyöryhmän tavoitteena on edistää yhteistyötä useilla yhteisen edun mukaisilla aloilla. Yhteistyöryhmä varmistaa yhden turvatarkastuksen järjestelyjen toimivuuden sekä EU:n ja Yhdysvaltojen lentorahti- ja postijärjestelyjen vastavuoroisen tunnustamisen. Yhteistyöryhmän 33. kokous pidettiin 10.–11. syyskuuta 2024.

Ilmailun turvaamista koskevalla EU:n ja Yhdistetyn kuningaskunnan yhteistyöllä varmistetaan EU:n ja Yhdistyneen kuningaskunnan kauppa- ja yhteistyösopimuksen 435 artiklan mukaisesti yhteistyön tekeminen ilmailun turvaamista koskevissa asioissa, tietojen vaihto, keskustelu ja tietojen jakaminen parhaista käytännöistä sekä teknisten asiantuntijoiden välisten yhteistyöjärjestelyjen kehittäminen. Ilmailun turvaamista käsittelevä EU:n ja Yhdistyneen kuningaskunnan neljäs yhteistyökokous pidettiin 15. toukokuuta ja viides kokous pidettiin 31. lokakuuta 2024.

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.¹⁴ Keskusteluja yhden turvatarkastuksen järjestelyistä Japanin kanssa jatkettiin, mutta käytössä olevien järjestelmien eroavuuksien vuoksi asiassa ei toistaiseksi voitu edetä. Vuonna 2024 ei tehty uusia yhden turvatarkastuksen järjestelyjä.

¹⁴ EU:lla on yhden turvatarkastuksen järjestelyt Yhdysvaltojen, Kanadan, Singaporen, Montenegron, Serbian ja Yhdistyneen kuningaskunnan kanssa.

Siltä osin kuin on kyse valmiuksien kehittämisestä, vuonna 2024 jatkettiin 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 hankemaissa toteutettuja toimia.¹⁵ CASE II -hankkeen yleistavoitteena on torjua siviili-ilmailuun kohdistuvaa terrorismin uhkaa tekemällä yhteistyötä näillä kolmella alueella sijaitsevien valtioiden kanssa, jotta niiden ilmailun turvajärjestelmiä voidaan vahvistaa.¹⁶

8. PÄÄTELMÄT

Lentorahtia koskeneet heinäkuun 2024 vaaratilanteet toivat esiin ilmailuun kohdistuvat vakavat riskit. Liikenteenharjoittajat voivat olla pahantahtoïsille toimijoille sekä kohteita että välineitä. EU:n nykyisillä oikeudellisilla välineillä on parannettu ilmailun turvaamista, mutta korkeat uhkatasot edellyttävät keinoja vaihtaa nopeasti tietoja ja reagoida tilanteen vaatimalla tavalla.

Komissio tekee yhteistyötä jäsenvaltioiden kanssa muuttaakseen voimassa olevaa ilmailun turvaamista koskevaa täytäntöönpanolainsäädäntöä, jotta voidaan jakaa ilmailun turvapoikkeamia koskevia turvallisuusluokiteltuja tietoja. Toimia ilmailun turvavaatimusten tiukentamiseksi jatketaan. Tähän kuuluu myös ilmailun turvaamista koskevan lainsäädännön vahvistaminen välittömän reagoinnin mahdollistamiseksi niin, että samalla säilytetään yhden turvatarkastuksen periaate EU:n lentoasemilla.

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 2024 työtään tällaisen ilmailun turvaamista koskevan järjestelmän varmistamiseksi. Samalla se vastasi

¹⁵ Toimia toteutettiin vuonna 2024 enemmän ja ne olivat monipuolisempia kuin kertaakaan aiemmin hankkeen käynnistämisen jälkeen. Kumppanimaiden hyväksi toteutettiin yhteensä 77 toimea, ja niistä hyötyi 1 117 osallistujaa. Tämä merkitsee 15 prosentin lisäystä vuonna 2023 toteutettujen toimien kokonaismäärään verrattuna, ja määrä on yli kaksinkertainen vuonna 2022 toteutettuihin toimiin (35 toimea) nähden. Toimiin kuului 48 kahdenvälistä koulutustoimea, 17 monenvälistä koulutustoimea, kuusi mentorointitoimea, kaksi alueellista työpajaa, yksi alueiden välinen työpaja sekä kolmen turvatoimia koskevan APEX-katsauksen rahoittaminen. Toimia on hankkeen alkamisesta lähtien toteutettu yhteensä 208, joko hankemaissa tai etänä. Tästä kokonaismäärästä 177 oli 83 kumppanivaltion ja ECAC:n/EU:n jäsenvaltion hyväksi hankemaissa toteutettuja toimia. Mitä tulee asiantuntemuksen hyödyntämiseen, 14:stä ECAC:n/EU:n jäsenvaltiosta osallistui 30 asiantuntijaa 19 toimen (24 %) toteuttamiseen, ja 16 kumppanivaltion siviili-ilmailuviranomaisista osallistui 32 asiantuntijaa koulutustoimiin ja työpajoihin. Hankeryhmään saatiin myös kaksi lähetettyä työntekijää (toinen Marokosta ja toinen Kamerunista).

¹⁶ 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.

nykyisiin ja tuleviin haasteisiin ja teki tiivistä yhteistyötä niin sääntelyviranomaisten kuin sidosryhmien kanssa.