

**Briuselis, 2026 m. birželio 19 d.
(OR. en)**

10901/26

AVIATION 106

PRIDEDAMAS PRANEŠIMAS

nuo:	Europos Komisijos generalinės sekretorės, kurios vardu pasirašo direktorė Martine DEPREZ
kam:	Europos Sąjungos Tarybos generalinei sekretorei Thérèse BLANCHET
Komisijos dok. Nr.:	COM(2026) 229 final
Dalykas:	KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI REGLAMENTO (EB) NR. 300/2008 DĖL CIVILINĖS AVIACIJOS SAUGUMO BENDRŲJŲ TAISYKLIŲ ĮGYVENDINIMO 2024 M. METINĖ ATASKAITA

Delegacijoms pridedamas dokumentas COM(2026) 229 final.

Pridedama: COM(2026) 229 final



EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2026 05 18
COM(2026) 229 final

KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI

**REGLAMENTO (EB) NR. 300/2008 DĖL CIVILINĖS AVIACIJOS SAUGUMO
BENDRŲJŲ TAISYKLIŲ ĮGYVENDINIMO 2024 M. METINĖ ATASKAITA**

1. ĮVADAS

Pagal Reglamento (EB) Nr. 300/2008¹ 16 straipsnį, Komisija kiekvienais metais pateikia ataskaitą Europos Parlamentui, Tarybai ir valstybėms narėms, informuodama juos apie šio reglamento taikymą ir jo poveikį didinant aviacijos saugumą.

2024 m. Komisijos tarnybos toliau įgyvendino veiksmus, paskelbtus Komisijos tarnybų darbiniam dokumente „Tobulesnės ir atsparesnės aviacijos saugumo politikos kūrimas. Padėties vertinimas“. Tame dokumente nurodytų keturiolikos pavyzdinių veiksmų įgyvendinimo etapas vyko visus 2024 m., dalyvaujant valstybėms narėms. Dirbant daugiausia dėmesio skirta naujam aviacijos saugumo baziniam lygiui ir inovacijų plėtros skatinimui pagal ES aviacijos saugumo strategiją.

2. GRĖSMĖS ATVEJAI IR PERSPEKTYVOS

Komisija kartu su atitinkamomis agentūromis nuolat palaikė dialogą su valstybėmis narėmis ir kitais suinteresuotaisiais subjektais dėl naujų aviacijos saugumui kylančių grėsmių, įskaitant hibridinio pobūdžio grėsmes, kad būtų kaupiamos žinios ir stiprinami gebėjimai reaguoti į tas grėsmes veiksmingai valdant riziką, ir vykdė sistemingą jų stebėseną.

2.1 Terorizmas ir hibridinės grėsmės

Terorizmas ir smurtinis ekstremizmas, ypač pasaulinių džihadistų tinklų, toliau kelia didelę grėsmę Europos Sąjungai ir jos valstybėms narėms, o bendras pavojaus lygis tebėra didelis. Prie radikalizacijos intensyvėjimo, įtampos augimo ir socialinės poliarizacijos prisidėjo destabilizuojantys vidaus ir išorės įvykiai, kurie gali pastūmėti į terorizmą ir smurtinį ekstremizmą visoje Sąjungoje. Teroristai veikia tarpvalstybiniu mastu, naudodamiesi naujomis technologijomis ir naujais metodais. Didžiulį susirūpinimą tebekelia klaidingos informacijos ir dezinformacijos sklaida internete ir jos potencialas radikalizuoti. Labiau decentralizuotoje ir permainingoje aplinkoje pasklidę teroristai ir smurtinio ekstremizmo propaguotojai palaiko tarpusavio ryšius ir įkvepia vieni kitus nepriklausomai nuo ideologijos ar priklausymo grupei.

Konfliktai Artimųjų Rytų regione padidino grėsmę ES vidaus saugumui, juose slypi didelis mobilizavimo ir radikalizacijos potencialas, kuris galėtų išjudinti įvairius naujus grėsmių vektorius visoje Europoje. Dėl konflikto labai pagausėjo ekstremistinio turinio internete, įskaitant terorizmo propagandą, antisemitinį ir antimusulmonišką turinį ir poliarizuojančius naratyvus.

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

Civilinė aviacija tebėra svarbus taikynys, tačiau grėsmės ir iššūkiai gali keistis, o išpuolių metodų įvairovė greičiausiai didės. Ypatinę dėmesį toliau reikia skirti vidaus subjektų keliamai grėsmei ir vietiniam terorizmui. Konfliktų zonose teroristai ir toliau turės galimybę įsigyti pažangesnės karinės įrangos.

Rusijos Federacijos agresijos karas prieš Ukrainą iki šiol turėjo ribotą poveikį terorizmo grėsmei ir smurtiniam ekstremizmui ES, tačiau jis padidino hibridinę grėsmę ES vidaus saugumui, nes padaugėjo dezinformacijos, kibernetinių išpuolių, bandymų instrumentalizuoti migraciją ir sabotazo veiksmų prieš ypatingos svarbos infrastruktūrą, įskaitant oro transportu vežamų krovinių saugumą.

2.2 Oro transportu vežamų krovinių saugumo incidentai

Nuo 2024 m. liepos mėn. saugioje (oru vežamų) krovinių ir pašto tiekimo grandinėje Europoje įvykdyta keletas neteisėtų kišimosi veiksmų. Šie incidentai buvo susiję su savadarbių padegamųjų įtaisų (IID) naudojimu. Jie davė postūmį vyriausybėms ir sektoriui ES ir tarptautiniu lygmenimis sutelkus jėgas svarstyti pažeidžiamumą ir atsparumo didinimo sprendimus. Komisija kartu su valstybėmis narėmis ir sektoriaus suinteresuotaisiais subjektais parengė prevencinių priemonių rinkinį, padedantį sušvelninti naudojamų metodų poveikį ir stiprinti krovinių vežimo oro transportu tiekimo grandinę.

2.3 Kibernetinis saugumas

Civilinei aviacijai tampant vis labiau susietai ir skaitmenizuotai, kibernetinės grėsmės kelia vis didesnę riziką aviacijos saugumui, saugai ir veiksmingumui. Prieš transporto sektorių nukreipti kibernetiniai išpuoliai gali turėti pražūtingų pasekmių ir stipriai sutrikdyti ekonomiką. 2024 m. pranešta apie daugiau kaip 8 500 kibernetinių išpuolių, darančių poveikį įvairiems aviacijos suinteresuotiesiems subjektams. Kibernetiniams išpuoliams paprastai naudotos apgaulingos interneto svetainės, duomenų viliojimo ir kenkimo programine įranga, taip pat paskirstytojo paslaugos trikdymo atakos (DDoS). Dažniausiai taikytasi į oro erdvės naudotojus, oro uostus, oro navigacijos paslaugų teikėjus ir jų tiekimo grandinę².

Kibernetinių išpuolių motyvacija yra įvairi. Dažniausiai vaikomasi finansinės naudos, kiti motyvuoja savo elgesį ideologija arba veikia priešišku valstybinių subjektų naudai.

Šioje sudėtingoje aplinkoje susitelkta į greitą ir veiksmingą esamų reguliavimo iniciatyvų įgyvendinimą, užtikrinant, kad jos būtų įgyvendintos iki galo ir nuosekliai taikomos.

² Eurokontrolės / EATM-CERT 2025 m. ataskaita dėl kibernetinio saugumo aviacijos srityje.

3. RIZIKOS VERTINIMAI

3.1 Bepiločiai orlaiviai

Kaip nurodyta „Dronų strategijoje 2.0“³, Komisija yra įsipareigojusi apsvarstyti, ar būtina iš dalies pakeisti aviacijos saugumo taisykles siekiant, kad aviacijos institucijos ir oro uostai didintų savo atsparumą, susidūrę su nereaguojančių ir be leidimo naudojamų dronų keliama rizika.

Komisijos tarnybos atliko atskirą rizikos, kurią civilinei aviacijai ir oro uostų įrenginiams kelia nereaguojantys ir be leidimo naudojami bepiločiai orlaiviai, vertinimą (baigtas 2024 m. pirmąjį ketvirtį). Jis visų pirma apėmė grėsmę, kurią kelia bepiločių orlaivių naudojimas terorizmo tikslais. Hibridiniai scenarijai, apimantys valstybinių subjektų dalyvavimą, nebuvo svarstyti.

Baigiamojoje išvadoje nurodyta, kad rizika civilinei aviacijai ir oro uostų įrenginiams, kurią kelia tyčiniai bepiločių orlaivių pajėgumais besinaudojančių teroristų išpuoliai, tuo metu nebuvo didelė. Todėl liekamoji rizika nesuteikė pagrindo peržiūrėti galiojančias aviacijos saugumo taisykles.

3.2 Konfliktų zonos

2024 m. toliau reguliariai kas ketvirtį buvo atliekami bendri rizikos vertinimai pagal ES perspėjimo dėl konfliktų zonų sistemą, vadovaujant integruotai ES aviacijos saugumo rizikos vertinimo grupei, kurią sudaro ES valstybių narių, Europos išorės veiksmų tarnybos (EIVT) ES žvalgybos ir situacijų centro (EU INTCEN) ir Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūros (EASA) atstovai. Šio darbo tikslas – laiku pasidalyti informacija apie konfliktų zonose ES civilinei aviacijai kylančios rizikos vertinimą ir taip prisidėti prie rizikos mažinimo. Skubiais atvejais rengiami neeiliniai susitikimai.

2024 m. grupė surengė keturis ketvirtinius susitikimus ir septynis skubius *ad hoc* susitikimus, visų pirma susijusius su Artimųjų Rytų konfliktu ir jo poveikiu ES civilinei aviacijai. Jais remiantis buvo paskelbti trys informacijos apie konfliktų zonas biuleteniai (CZIB), vienas biuletenis panaikintas ir pratęstas 11 esamų biuletenių galiojimas⁴.

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

³ 2022 m. lapkričio 29 d. Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Dronų strategija 2.0, kuria siekiama pažangios ir darnios bepiločių orlaivių ekosistemos Europoje“, COM(2022) 652 *final*.

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

4. TEISĖS AKTŲ SISTEMA IR PAPILDOMOS PRIEMONĖS

4.1 Teisės aktų sistema

Civilinė aviacija išlieka potencialiu priešiško subjektų išpuolių taikiniu, ir kovojant su šia grėsme reikia įgyvendinti proporcingas, rizika grindžiamas apsaugos priemonės. Todėl Komisija ir valstybės narės nuolat derina taikomas rizikos mažinimo priemones, kad užtikrintų aukščiausio lygio saugumą ir kartu kuo labiau sumažintų neigiamą poveikį veiklai.

2024 m. gegužės mėn. Įgyvendinimo reglamentas (ES) 2015/1998 buvo iš dalies pakeistas Įgyvendinimo reglamentu (ES) 2024/1255⁵. Pakeitimais siekta atsižvelgti į kintančią grėsmės ir rizikos panoramą ir į naujausius technologijų pokyčius ir nustatyta vežėjų, kurie reguliuojamų subjektų arba žinomų siuntėjų vardu užtikrina oro transportu vežamų krovinių ir pašto siuntų antžeminį vežimą ir apsaugą, patvirtinimo ir priežiūros tvarka. Be to, vienas oro uostas⁶ buvo įtrauktas į sąrašą trečiųjų šalių, kurios pripažįstamos taikančiomis saugumo standartus, lygiaverčius bendriesiems pagrindiniams aviacijos saugumo standartams. Antrasis Įgyvendinimo reglamento (ES) 2015/1998 pakeitimas buvo padarytas 2024 m. liepos mėn. Įgyvendinimo reglamentu (ES) 2024/2108⁷. Jame laikinai dar kartą nustatyta žemesnė skysčių, aerozolių ir gelių tikrinimo naudojant C3 standartą atitinkančią sprogmenų aptikimo rankiniame bagaže sistemų (EDSCB) įrangą tūrio riba ir paraginta patobulinti aptikimo algoritmus, naudojamus taikant tą technologiją.

4.2 Sąjungos tiekimo grandinės saugumo duomenų bazė

Sąjungos tiekimo grandinės saugumo duomenų bazė⁸ yra vienintelė priemonė, kuri teisiškai tinka informacijos paieškai priimant siuntas iš kito reguliuojamo subjekto arba žinomo siuntėjo. Šioje duomenų bazėje taip pat yra patvirtintos civilinės aviacijos saugumo įrangos, kuriai suteiktas ES spaudo ženklas, sąrašas.

2024 m. pabaigoje šioje duomenų bazėje buvo apie 37 000 įrašų apie reguliuojamus subjektus, žinomus siuntėjus, žinomus oro uosto atsargų tiekėjus, nepriklausomus tvirtintojus, ACC3 oro transporto bendroves, reguliuojamus tiekėjus, trečiųjų šalių reguliuojamus subjektus ir žinomus siuntėjus, saugumo įrangą, oro uostus ir naudotojus. Jos prieinamumo lygis buvo 99,99 proc., o tai reiškia, kad 2024 m. ji buvo neprieinama mažiau nei iš viso 30 minučių.

⁵ Išsamesnė informacija pateikta 2 priede.

⁶ Svalbardo oro uostas Norvegijos Karalystėje.

⁷ Išsamesnė informacija pateikta 2 priede.

⁸ <https://ksda.ec.europa.eu/>

4.3 Prieš kraunant pateikiama išankstinė informacija apie krovinius

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

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

2024 m. užregistruota apie 141 mln. PLACI duomenų rinkinių. Dėl to buvo pateikta apie 1 400 prašymų atlikti tikrinimą (RFS), tačiau prašymų nekrauti prekių (DNL) nebuvo. Dauguma jų buvo susiję su skubiomis siuntomis, po jų sekė pašto ir oro transportu vežami įprastiniai kroviniai.

5. PATIKRINIMAI IR KITA REIKALAVIMŲ LAIKYMOSI STEBĖSENOS VEIKLA

5.1 Bendra informacija

Reglamento (EB) Nr. 300/2008 tikslas yra užkirsti kelią neteisėtiems veiksams civilinėje aviacijoje, kad būtų apsaugoti asmenys ir prekės. Tame reglamente reikalaujama, kad valstybės narės reguliariai stebėtų, ar oro uostai, oro vežėjai ir kiti subjektai laikosi bendrųjų pagrindinių aviacijos saugumo standartų, ir užtikrintų, kad trūkumai būtų greitai aptikti ir ištaisyti, o Komisijai teisės aktų leidėjas suteikė įgaliojimus stebėti, ar ES ir EEE valstybės narės⁹ veiksmingai įgyvendina šį teisinį reikalavimą.

Reglamento (EB) Nr. 300/2008 15 straipsnis įpareigoja Komisiją atlikti patikrinimus ir prireikus teikti rekomendacijas, kaip pagerinti aviacijos saugumą. Siekdama atlikti šį stebėsenos uždavinį, Komisija taiko priežiūros sistemą valstybių narių veiksams rengiant, palaikant ir taikant veiksmingą nacionalinę civilinės aviacijos saugumo programą ir veiksmingą nacionalinę civilinės aviacijos kokybės kontrolės programą.

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

⁹ Europos ekonominė erdvė – 27 ES valstybės narės, Norvegija, Islandija ir Šveicarija. Už aviacijos saugumo patikrinimų vykdymą Norvegijoje ir Islandijoje atsakinga ELPA priežiūros institucija. Aviacijos saugumo patikrinimus Šveicarijoje Komisija atlieka pagal dvišalį susitarimą.

Nuo 2010 m. Komisijos patikrinimais nustatomas reikalavimų laikymosi lygis išlieka stabilus ir yra apie 80 proc. Tačiau tam, kad kai kurios priemonės būtų veiksmingai įgyvendintos, dar yra ką tobulinti ir tam reikia nuolatinių sektoriaus suinteresuotųjų subjektų, atitinkamų valdžios institucijų ir Komisijos pastangų.

5.2 Patikrinimų dažnumas ir apimtis

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

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

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

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

5.3 Patikrinimų tvarka ir metodika

Komisijos reglamente (ES) Nr. 72/2010¹⁰ nustatyta Komisijos patikrinimų aviacijos saugumo srityje tvarka, įskaitant, *inter alia*, nuostatas dėl Komisijos inspektorių kvalifikacijos ir įgaliojimų¹¹.

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

¹⁰ 2010 m. sausio 26 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 72/2010, kuriuo nustatoma Komisijos atliekamų patikrinimų aviacijos saugumo srityje tvarka, (OL L 23, 2010 1 27, p. 1).

¹¹ Žr. 4 ir 5 straipsnius.

5.4 Komisijos atliekami patikrinimai

Komisija sudarė aktyvią aštuonių visu etatu dirbančių aviacijos saugumo inspektorių grupę. Jai padeda apie 80 nacionalinių auditorių, kuriuos paskyrė valstybės narės ir kurie yra tinkami dalyvauti Komisijos patikrinimų darbe.

Nacionalinių auditorių dalyvavimas Komisijos patikrinimuose taip pat prisideda prie tarpusavio vertinimo sistemos veikimo ir sudaro sąlygas populiarinti metodikas ir perduoti geriausią patirtį valstybėse narėse ir asocijuotose šalyse¹².

5.4.1 Atitinkamų nacionalinių institucijų patikrinimai

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

Vykdydama šeštąjį atitinkamų institucijų patikrinimų ciklą, 2024 m. Komisija atliko penkis patikrinimus. 2024 m. patikrintos valstybės narės buvo suderinusios nacionalines aviacijos saugumo programas su ES teisės aktais, suteikusios savo atitinkamoms institucijoms reikiamus vykdomuosius įgaliojimus stebėti ir užtikrinti visų pagrindinio reglamento ir jo įgyvendinimo aktų reikalavimų vykdymą, užtikrinusios, kad reikalavimų laikymosi stebėsenos veiklai vykdyti pakaktų auditorių, ir įvykdžiusios daugumą su saugumo mokymu susijusių reikalavimų.

Tie patikrinimai parodė, kad reikia dėti daugiau pastangų užtikrinant, kad nacionalinės civilinės aviacijos programos neatitoltų nuo teisėkūros permainų, ir aiškiai apibrėžiant, kas atsakingas už bendrųjų pagrindinių standartų įgyvendinimą; užtikrinant, kad oro uostų, veiklos vykdytojų ir subjektų saugumo programos būtų visiškai suderintos su Sąjungos teisės aktais ir nacionalinės civilinės aviacijos saugumo programomis, ir stebint jų derėjimą; nacionaliniu mastu sertifikuojančią ir pakartotinai sertifikuojančią rentgeno operatorius; iki galo išplėtojančią su kibernetiniu saugumu susijusią mokymą; iki galo įgyvendinančią patikrinimams reikalingą metodiką ir į nacionalinės reikalavimų laikymosi stebėsenos ataskaitas įtrauktinus elementus, taip pat vykdant ataskaitos proceso reikalavimus (pavyzdžiui, laiku pateikti ataskaitas ir užbaigimo raštus ir pan.), Be to, kai kuriose valstybėse narėse tam tikros pareigos nebuvo iki galo įvykdytos dėl neadekvataus užduočių paskirstymo, pavyzdžiui, oro uostų, oro vežėjų ir kai kurių už saugumą atsakingų subjektų stebėsenos ir jų atitinkamos saugumo programos. Be to, valdžios institucijų patikrinimai nebuvo sistemingi visų tiesiogiai susijusių saugumo priemonių atžvilgiu arba jos neatliko bandymų visose reikalaujamose srityse. Atlikus patikrinimus oro uostuose paaiškėjo, kad nacionalinės stebėsenos veiklos veiksmingumą dar būtų galima padidinti visose tikrintose valstybėse narėse.

¹² Žr. 1 priedą, kuriame apibendrinama visa Komisijos ir ELPA priežiūros institucijos 2024 m. vykdyta reikalavimų laikymosi stebėsenos veikla.

5.4.2 Pradiniai oro uostų patikrinimai

2024 m. Komisija atliko 17 pradinių oro uostų patikrinimų, kurių tikslas – patikrinti, ar atitinkama institucija tinkamai stebi veiksmingą aviacijos saugumo priemonių įgyvendinimą ir ar ji geba greitai nustatyti ir ištaisyti galimus trūkumus. Bet koks Komisijos inspektorių nustatytas trūkumas turi būti ištaisytas iki nustatyto termino. Patikrinimų ataskaitos išplatintos visoms valstybėms narėms.

Prabėgus penkiolikai Reglamento (EB) Nr. 300/2008 įgyvendinimo metų, patikrinimų rezultatai atspindi atitinkamų institucijų ir sektoriaus subjektų įdėtas pastangas. Dauguma saugumo reikalavimų įgyvendinti tinkamai. Tačiau per patikrinimus išskirtos sritys, kuriose kai kurias priemones reikia įgyvendinti veiksmingiau. Tai, pavyzdžiui, tikrinimo ir patekimo į riboto patekimo zonas kontrolės, tiekimo saugumo kontrolės, taip pat kibernetinio saugumo sritys.

5.4.3 Paskesni patikrinimai

Pagal Reglamento (ES) Nr. 72/2010 13 straipsnį Komisija visada atlieka tam tikrą skaičių paskesnių patikrinimų. Tokius patikrinimus numatoma atlikti tada, kai per pradinį patikrinimą nustatomi keli dideli trūkumai; jie taip pat atliekami atsitiktinės atrankos būdu, siekiant įsitikinti, ar atitinkamos institucijos turi reikiamus įgaliojimus reikalauti ištaisyti trūkumus iki nustatyto termino. 2024 m. buvo atlikti keturi paskesni patikrinimai.

5.5 Valstybių narių metinių kokybės kontrolės ataskaitų vertinimai

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

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

Atliekant šį vertinimą analizuojama oro uostų, oro vežėjų ir kitų už aviacijos saugumą atsakingų subjektų reguliarios stebėsenos veikla, objektuose auditorių atliekamų tikrinimų trukmė, tinkamai sudėliotų atitikties laikymosi stebėsenos veiksmų apimtis ir dažnumas, nacionaliniai reikalavimų laikymosi mastai, tolesnės priežiūros veiksmai ir naudojimas vykdomaisiais įgaliojimais.

Valstybių narių teikiamų metinių ataskaitų ir informacijos kokybė išlieka pastovi, o 2024 m. jos buvo dar geriau suderintos.

Valstybėms narėms buvo nusiųstas išsamus oficialus vertinimas, kuriame, kur reikėjo, pateikti pasiūlymai, kaip būtų geriau ar tikslingiau dėti nacionalines pastangas.

5.6 Trečiųjų šalių oro uostų vertinimas

Komisija atlieka vertinimus pagal susitarimus tarp ES ir trečiųjų šalių dėl vienkartinio patikrinimo (OSS) sistemos. Tuo siekiama patvirtinti, kad tam tikrų saugumo priemonių įgyvendinimas toliau atitinka ES aviacijos saugumo teisės aktų įgyvendinimui lygiavertį standartą. 2024 m. atlikti trys vertinimai atitinkamai Jungtinėse Amerikos Valstijose, Juodkalnijoje ir Singapūre.

5.7 Bylos pagal 15 straipsnį ir teisinės procedūros

Jeigu nustatyti saugumo priemonių įgyvendinimo oro uoste trūkumai yra tokie dideli, kad gali turėti reikšmingą poveikį bendram civilinės aviacijos saugumo lygiui Sąjungoje, Komisija taiko Reglamento (ES) Nr. 72/2010 15 straipsnį. Tai reiškia, kad atitinkamos visų valstybių narių institucijos yra įspėjamos apie susidariusią padėtį ir kad skrydžiai iš oro uosto, kuriam taikomas 15 straipsnis, laikomi skrydžiais iš trečiosios šalies, todėl priimančios oro uostai įpareigojami atvykstantiems su persėdimu vykstantiems keleiviams ir jų bagažui, taip pat orlaiviui, kuriuo jie atvyko, taikyti kompensacines saugumo priemones. 2024 m. nebuvo inicijuota nė vienos bylos.

Komisija taip pat turi galimybę pradėti pažeidimo nagrinėjimo procedūrą pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 258 straipsnį, visų pirma tais atvejais, kai trūkumai ilgai neištaisomi arba kartojasi. 2024 m. nebuvo pradėta nė vienos pažeidimo nagrinėjimo procedūros.

6. SUSITIKIMAI IR RENGINIAI

2024 m. gegužės 2 d. Komisija surengė antrąją transporto kibernetinio saugumo konferenciją, skirtą visoms transporto rūšims. Renginyje įvertinti pokyčiai nuo pirmosios transporto kibernetinio saugumo konferencijos 2019 m., siekiant nustatyti likusias spragas, paskatinti skirtingas bendruomenės dalytis geriausia patirtimi ir idėjomis, taip pat reaguoti į kintančias kibernetinio saugumo grėsmes, su kuriomis susiduria transporto sektorius.

2024 m. vasario mėn. Komisija įsteigė Aviacijos kibernetinio saugumo pogrupį ir inicijavo struktūruotą plenarinių posėdžių ir specialių darbo grupės sesijų seriją, vadovaudamasi Aviacijos kibernetinio saugumo darbo grupės nustatytais įgaliojimais. Tuo siekta skatinti aviacijos saugos, aviacijos saugumo ir kibernetinio saugumo institucijų bendradarbiavimą, kad būtų lengviau suderinti TIS 2 direktyvos¹³ ir aviacijai skirtų taisykles ir užtikrinti jų atitiktį. Be to, siekta išvengti galimų kibernetinio

¹³ 2022 m. gruodžio 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2022/2555 dėl priemonių aukštam bendram kibernetinio saugumo lygiui visoje Sąjungoje užtikrinti, kuria iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 910/2014 ir Direktyva (ES) 2018/1972 ir panaikinama Direktyva (ES) 2016/1148, (TIS 2 direktyva).

saugumo pareigų spragų ar dubliavimosi ir kuo labiau sumažinti nereikalingą administracinę naštą ir naštą veiklai.

2024 m. lapkričio mėn. Komisija ir JAV Transporto saugumo administracija (TSA) Dubline (Airija) surengė antrąjį JAV ir ES aukščiausiojo lygio susitikimą oro transportu vežamų krovinių saugumo klausimais. Renginys suteikė galimybę nustatyti oro transportu vežamiems kroviniams kylančias grėsmes bei riziką ir kolektyviai įgyvendinti rizikos mažinimo strategijas.

Siekdama suteikti valstybėms narėms grįžtamosios informacijos po patikrinimų, skatinti skaidrumą ir suderinti reikalavimų laikymosi stebėsenos metodikas, Komisija 2024 m. spalio mėn. surengė kasmetinį nacionalinių aviacijos saugumo inspektorių susitikimą ir mokymus.

7. TARPTAUTINIS DIALOGAS

7.1 Bendra informacija

Komisija toliau prisidėjo prie pasaulinio aviacijos saugumo, bendraudama su tarptautinėmis organizacijomis, tokiomis kaip Tarptautine civilinės aviacijos organizacija (ICAO) ir Europos civilinės aviacijos konferencija (ECAC), ir pagrindiniais prekybos partneriais, ir glaudžiai bendradarbiavo su valstybėmis narėmis siekdama koordinuoti ES pozicijas. Taip pat vyko dialogai su kai kuriomis trečiosiomis šalimis, tokiomis kaip JAV, Kanada, Australija, Singapūras ir Jungtinė Karalystė.

7.2 Tarptautinės organizacijos

Stebėtojos teisėmis ES aktyviai dalyvavo 2024 m. balandžio 22–26 d. vykusiame kasmetiniame ICAO aviacijos saugumo grupės susitikime (AVSECP/35), taip pat 2024 m. birželio 3–7 d. vykusiame trečiajame ICAO kibernetinio saugumo grupės susitikime (CYSECP/3).

7.3 Trečiosios valstybės

Kalbant apie santykius su Jungtinėmis Amerikos Valstijomis aviacijos saugumo srityje, ES ir JAV bendradarbiavimo susisiekties saugumo klausimais grupė (TSCG) siekia skatinti bendradarbiavimą su Jungtinėmis Amerikos Valstijomis keliose bendrų interesų srityse. Ji užtikrina nuolatinį susitarimo dėl vienkartinio patikrinimo (OSS) sistemos veikimą ir atitinkamos ES ir JAV krovinių ir pašto vežimo oro transportu tvarkos abipusį pripažinimą. 2024 m. rugsėjo 10–11 d. įvyko 33-asis TSCG susitikimas.

Taikant ES ir Jungtinės Karalystės prekybos ir bendradarbiavimo susitarimo 435 straipsnį, ES ir Jungtinės Karalystės bendradarbiavimas aviacijos saugumo srityje užtikrina bendradarbiavimą aviacijos saugumo klausimais, keitimąsi informacija, diskusijas ir dalijimąsi geriausia patirtimi, taip pat techninių ekspertų bendradarbiavimo

susitarimų plėtojimą. 4-asis ES ir JAV susitikimas bendradarbiavimo aviacijos saugumo srityje klausimais įvyko 2024 m. gegužės 15 d., o 5-asis – 2024 m. spalio 31 d.

Kaip numatyta ES teisėje, Komisija yra sudariusi susitarimus dėl vienkartinio patikrinimo (OSS) sistemos, pagal kuriuos kai kuriose trečiosiose šalyse ar trečiųjų šalių oro uostuose taikomi saugumo standartai yra pripažįstami lygiaverčiais ES standartams¹⁴. Diskusijos dėl OSS su Japonija buvo tęsiamos, tačiau dėl taikomų režimų skirtumų šiuo metu OSS klausimu nebuvo įmanoma pasiekti pažangos. 2024 m. naujų susitarimų dėl OSS nebuvo sudaryta.

Gebėjimų stiprinimo srityje 2024 m. toliau vykdytas Europos Komisijos finansuojamas ir ECAC įgyvendinamas projektas „Civilinės aviacijos saugumas Afrikoje, Azijoje ir Artimuosiuose Rytuose“ (CASE II), kurio biudžetas – 8 mln. EUR. Aviacijos saugumo ekspertai dalyvavo praktiniuose seminaruose, internetiniuose seminaruose ir organizavo dvišalius renginius šalyse¹⁵. Projekto CASE II bendrasis tikslas – kovoti su terorizmo grėsme civilinei aviacijai, palaikant partnerystės ryšius su šių trijų regionų valstybėmis, kad stiprėtų jų aviacijos saugumo sistemos¹⁶.

8. IŠVADOS

2024 m. liepos mėn. su oro transportu vežamais krovniais susiję incidentai išryškino didelę riziką aviacijai. Vežėjai gali būti ir piktavališkų subjektų taikiniai, ir priemonės. Galiojančios ES teisinės priemonės padidino aviacijos saugumą, tačiau dėl aukšto grėsmės lygio reikia priemonių, kurios sudarytų sąlygas prireikus greitai keistis informacija ir reaguoti.

Komisija bendradarbiauja su valstybėmis narėmis, kad iš dalies pakeistų galiojančius aviacijos saugumo įgyvendinimo teisės aktus, susijusius su dalijimusi įslaptinta

¹⁴ ES yra sudariusi susitarimus dėl OSS su JAV, Kanada, Singapūru, Juodkalnija, Serbija ir Jungtine Karalyste ir Izraeliu.

¹⁵ 2024 m. vykdytos veiklos apimtis ir įvairovė buvo didžiausia nuo projekto pradžios – iš viso valstybėms partnerėms buvo suorganizuoti 77 renginiai ir jie buvo naudingi 1 117 dalyvių. Tai 15 proc. daugiau, palyginti su bendru renginių skaičiumi ankstesniais (2023 m.) metais, ir daugiau nei dvigubai daugiau negu 2022 m. (35 renginiai). Tie veiksmai – 48 dvišaliai mokymai, 17 daugiašalių mokymų, šeši mentorystės veiksmai, du regioniniai praktiniai seminarai, vienas tarpregininis praktinis seminaras ir trijų programos „APEX in Security“ peržiūrų finansavimas. Nuo projekto pradžios iš viso įvyko 208 renginiai šalyse ir nuotoliniu būdu. Iš jų 177 renginiai buvo suorganizuoti pačiose šalyse 83 valstybių partnerių ir ECAC / ES valstybių narių reikmėms. Kalbant apie ekspertinių žinių sutelkimą, 30 ekspertų iš 14 ECAC / ES valstybių narių padėjo atlikti 19 veiksmų (24 proc.), o 32 ekspertai iš 16 valstybių partnerių civilinės aviacijos administracijų padėjo surengti mokymus ir praktinius seminarus. Projekto grupė taip pat priėmė du komandiruotus darbuotojus (vieną iš Maroko ir vieną iš Kamerūno).

¹⁶ Valstybės partnerės pasirenkamos pagal objektyvius kriterijus, tokius kaip valstybės įsipareigojimas ar pajėgumas visapusiškai pasinaudoti visa projektine gebėjimų stiprinimo veikla arba galimo dubliavimo su kitomis (dvišalėmis arba daugiašalėmis) gebėjimų stiprinimo iniciatyvomis nebuvimas.

informacija apie aviacijos saugumo įvykius. Nuolatinės pastangos stiprinti aviacijos saugumo standartus taip pat apims aviacijos saugumo teisės aktų griežtinimą, kad būtų įmanoma nedelsiant imtis reagavimo priemonių, kartu išlaikant vienkartinio patikrinimo zoną ES oro uostuose.

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