



Briselē, 2026. gada 19. jūnijā  
(OR. en)

10901/26

AVIATION 106

## PAVADVĒSTULE

|                 |                                                                                                                                                                                           |
|-----------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Sūtītājs:       | Eiropas Komisijas ģenerālsekretāre, parakstījusi direktore <i>Martine DEPREZ</i>                                                                                                          |
| Saņēmējs:       | Eiropas Savienības Padomes ģenerālsekretāre <i>Thérèse BLANCHET</i>                                                                                                                       |
| K-jas dok. Nr.: | COM(2026) 229 final                                                                                                                                                                       |
| Temats:         | KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI<br>2024. GADA ZIŅOJUMS PAR TO, KĀ TIEK ĪSTENOTA REGULA (EK)<br>Nr. 300/2008 PĀR KOPĪGIEM NOTEIKUMIEM CIVILĀS AVIĀCIJAS<br>DROŠĪBAS JOMĀ |

Pielikumā ir pievienots dokuments COM(2026) 229 final.

Pielikumā: COM(2026) 229 final



Briselē, 18.5.2026.  
COM(2026) 229 final

**KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI**

**2024. GADA ZIŅOJUMS PAR TO, KĀ TIEK ĪSTENOTA REGULA (EK) Nr. 300/2008  
PAR KOPIĢIEM NOTEIKUMIEM CIVILĀS AVIĀCIJAS DROŠĪBAS JOMĀ**

## **1. IEVADS**

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

Komisijas dienesti 2024. gadā turpināja īstenot darbības, par kurām paziņots Komisijas dienestu darba dokumentā “Virzība uz uzlabotu un noturīgāku aviācijas drošības politiku: situācijas novērtējums”. Šajā dokumentā noteikto 14 pamatdarbību īstenošanas posms kopā ar dalībvalstīm noritēja visu 2024. gadu. Šajā darbā galvenā uzmanība pievērsta jaunajam aviācijas drošības pamatscenārijam un inovācijas attīstības veicināšanai saskaņā ar ES aviācijas drošības stratēģiju.

## **2. APDRAUDĒJUMA NOTIKUMI UN PERSPEKTĪVAS**

Komisija kopā ar attiecīgajām aģentūrām uzturēja pastāvīgu dialogu ar dalībvalstīm un citām ieinteresētajām personām par jauniem aviācijas drošības apdraudējumiem, arī hibrīddraudiem, un veica to regulāru uzraudzību, lai padziļinātu zināšanas un veidotu spēju reaģēt uz minētajiem apdraudējumiem, ko var panākt, efektīvi pārvaldot risku.

### **2.1 Terorisms un hibrīddraudi**

Terorisms un vardarbīgs ekstrēmisms joprojām rada nopietnus draudus Eiropas Savienībai un tās dalībvalstīm, ko it īpaši pastiprina globālie džihādistu tīkli, un vispārējais apdraudējuma līmenis joprojām ir augsts. Destabilizējoši iekšēji un ārēji notikumi veicinājuši radikalizācijas pastiprināšanos, lielāku spriedzi un sociālo polarizāciju, kas var veicināt terorismu un vardarbīgu ekstrēmismu visā Savienībā. Teroristi darbojas pāri robežām, izmantojot jaunas tehnoloģijas un darbības veidus. Nopietnas bažas joprojām rada maldinošas informācijas un dezinformācijas izplatīšanās tiešsaistē un tās radikalizācijas potenciāls. Decentralizētākā un nestabilākā vidē izkļiedēti teroristi un vardarbīgi ekstrēmisti veido sakarus un iedvesmo cits citu neatkarīgi no ideoloģijas vai piederības kādai grupai.

Konflikti Tuvo Austrumu reģionā palielinājuši draudus ES iekšējai drošībai, un tiem ir ievērojams mobilizācijas un radikalizācijas potenciāls, kas varētu aktivizēt virkni jaunu apdraudējuma vektoru visā Eiropā. Konflikts ir būtiski palielinājis ekstrēmistiska satura apjomu tiešsaistē, tai skaitā teroristu propagandu, antisemitisku un pret musulmaņiem vērstu saturu un polarizējošus vēstījumus.

Civilā aviācija joprojām ir nozīmīgs mērķis, savukārt apdraudējumi un izaicinājumi mainīsies, visticamāk, pieaugot uzbrukuma veidu daudzveidībai. Tāpat īpaša uzmanība

---

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

joprojām jāpievērš iekšējiem draudiem un pašmāju terorismam. Konflikta zonas arī turpmāk būs vide, kas teroristiem ļaus iegūt modernāku militāro aprīkojumu.

Lai gan Krievijas Federācijas agresijas karš pret Ukrainu terorisma un vardarbīga ekstrēmisma draudus ES līdz šim ietekmējis maz, tas ir pastiprinājis hibrīddraudus ES iekšējai drošībai, pieaugot dezinformācijai, kiberuzbrukumiem, mēģinājumiem instrumentalizēt migrāciju un sabotāžai pret kritisko infrastruktūru, tai skaitā gaisa kravu drošībai.

## **2.2 Gaisa kravu pārvadājumu drošības incidenti**

Kopš 2024. gada jūlija notikušas vairākas nelikumīgas iejaukšanās (gaisa) kravu un pasta drošā piegādes ķēdē Eiropā. Šajos incidentos tika izmantotas improvizētas degierīces (IDI). Tie rosināja valdību un nozares centienus ES un starptautiskā līmenī izvērtēt neaizsargātību un meklēt risinājumus noturības uzlabošanai. Komisija kopā ar dalībvalstīm un nozares ieinteresētajām personām izstrādāja preventīvu pasākumu kopumu, kas palīdz mazināt izmantoto uzbrukuma veidu ietekmi un stiprināt gaisa kravu piegādes ķēdi.

## **2.3 Kiberdrošība**

Tā kā civilā aviācija kļūst aizvien vairāk savstarpēji saistīta un digitalizēta, kiberdraudi rada arvien lielākus riskus aviācijas drošībai, drošumam un efektivitātei. Kiberuzbrukumi, kas vērsti pret transporta nozari, var radīt katastrofālas sekas un var izraisīt būtiskus ekonomikas traucējumus. 2024. gadā ir ziņots par vairāk nekā 8500 kiberuzbrukumiem visā pasaulē, kas ietekmēja dažādas ieinteresētās personas aviācijas nozarē. Izplatītākās kiberuzbrukumu metodes bija krāpnieciskas tīmekļa vietnes, pikšķerēšana, ļaunprogrammatūra un izkļaidētā pakalpojumatteice (*DDoS*). Tie galvenokārt bija vērsti pret gaisa telpas izmantotājiem, lidostām, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem un to piegādes ķēdēm<sup>2</sup>.

Kiberuzbrukumu iemesli ir dažādi. Lai gan izplatītākais iemesls ir finansiāls ieguvums, citus motivē ideoloģija vai rīcība naidīgu valstisku subjektu uzdevumā.

Šajā sarežģītajā vidē centieni ir vērsti uz esošo regulatīvo iniciatīvu ātru un efektīvu īstenošanu, nodrošinot, ka tās sāk pilnvērtīgi darboties un tiek konsekventi piemērotas.

---

<sup>2</sup> Eiropas kontroles / Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības datorapdraudējumu reaģēšanas vienības (*EATM-CERT*) 2025. gada ziņojums par kiberuzbrukumiem aviācijas nozarē.

### 3. RISKĀ NOVĒRTĒJUMI

#### 3.1 Droni

Kā norādīts “Dronu stratēģijā 2.0”<sup>3</sup>, Komisija apņēma apsvērt, vai jāizdara grozījumi aviācijas drošības noteikumos, lai nodrošinātu, ka aviācijas iestādes un lidostas uzlabo savu noturību pret riskiem, ko rada nesadarbīgi un neatļauti droni.

2024. gada pirmajā ceturksnī Komisijas dienesti pabeidza īpašu riska novērtējumu par apdraudējumu, ko civilajai aviācijai un lidostu objektiem rada nesadarbīgi un neatļauti bezpilota gaisa kuģi (*UA*). Riska novērtējums galvenokārt attiecās uz apdraudējumu, ko rada *UA* izmantošana terorisma nolūkos. Hibrīdscenāriji, kuros iesaistīti valstiski subjekti, netika izskatīti.

Secinājumos norādīts, ka tobrīd civilās aviācijas un lidostu objektu tīšu uzbrukumu riska līmenis, teroristiem izmantojot *UAV* (dronus) spējas, nebija būtisks. Tādēļ atlikušais risks neradīja nepieciešamību pārskatīt spēkā esošos aviācijas drošības noteikumus.

#### 3.2 Konflikta zonas

ES Konflikta zonu brīdināšanas sistēmas ietvaros ES aviācijas drošības integrētās riska novērtēšanas grupas vadībā, piedaloties arī ES dalībvalstīm, Eiropas Ārējās darbības dienesta (EĀDD) ES Izlūkošanas un situāciju centram (ES *INTCEN*) un Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūrai (*EASA*), 2024. gadā reizi ceturksnī turpināja veikt regulārus kopīgus riska novērtējumus. Šā uzdevuma mērķis ir savlaicīgi kopīgiot informāciju par tādu risku novērtējumu, ko ES civilajai aviācijai rada konflikta zonas, un tādējādi palīdzēt mazināt šādus riskus. Steidzamos gadījumos tiek rīkotas ārpuskārtas sanāksmes.

Minētā grupa 2024. gadā rīkoja četras ceturkšņa sanāksmes un septiņas steidzamas *ad hoc* sanāksmes, it īpaši saistībā ar konfliktu Tuvajos Austrumos un tā ietekmi uz ES civilo aviāciju. Tādēļ ir publicēti trīs konflikta zonu informācijas biļeteni (*CZIB*), atsaukts viens *CZIB* un pagarināts 11 esošo *CZIB* derīguma termiņš<sup>4</sup>.

ES integrētais aviācijas drošības riska novērtēšanas process nodrošina riska novērtēšanas spēju un atbalsta lēmumu pieņemšanu (risku mazināšanu) arī gaisa krāvu drošības un aviācijas drošības standartu jomā.

---

<sup>3</sup> Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai “Dronu stratēģija 2.0 viedai un ilgtspējīgai bezpilota gaisa kuģu ekosistēmai Eiropā”; (COM(2022) 652 final), 2022. gada 29. novembris.

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

## 4. TIESISKAIS REGULĒJUMS UN PAPILDU INSTRUMENTI

### 4.1 Tiesiskais regulējums

Civilā aviācija joprojām ir pievilcīgs mērķis naidīgi noskaņotiem subjektiem, un šāda apdraudējuma novēršanai jāīsteno samērīgi un uz risku balstīti aizsardzības pasākumi. Tāpēc Komisija un dalībvalstis nemitīgi pielāgo riska mazināšanas pasākumus, lai sasniegtu visaugstāko drošības līmeni, vienlaikus mazinot nevēlamo ietekmi uz darbību.

2024. gada martā Īstenošanas regula (ES) 2015/1998 tika grozīta ar Īstenošanas regulu (ES) 2024/1255<sup>5</sup>. Ar minēto regulu tika ieviesti grozījumi, lai reaģētu uz mainīgo apdraudējuma un riska situāciju un jaunāko tehnoloģiju attīstību. Ar tiem tika ieviests autopārvadātāju apstiprināšanas un uzraudzības režīms, kas daudzos gadījumos oficiālu kravu aģentu un zināmu nosūtītāju vārdā nodrošina drošu gaisa kravu un pasta virszemes pārvadājumus. Viena lidosta<sup>6</sup> tika pievienota arī to trešo valstu sarakstam, kuras atzītas par tādām, kas piemēro drošības standartus, kuri ir līdzvērtīgi kopīgajiem aviācijas drošības pamatstandartiem. 2024. gada jūlijā ar Īstenošanas regulu (ES) 2024/2108<sup>7</sup> tika pieņemti otrie grozījumi Īstenošanas regulā (ES) 2015/1998, ar ko uz laiku atjaunoja zemāku tilpuma ierobežojumu šķidrumam, aerosoliem un geliem (*LAG*), izmantojot rokas bagāžā esošu sprāgstvielu atklāšanas sistēmu (*EDSCB*) iekārtas, kas atbilst standartam C3, un aicināja uzlabot minētajā tehnoloģijā izmantotos atklāšanas algoritmus.

### 4.2 Savienības piegādes ķēdes drošības datubāze

Savienības datubāze<sup>8</sup> par piegādes ķēdes drošību ir vienīgais juridiskais instruments informācijas meklēšanai, pieņemot sūtījumus no cita oficiāla kravu aģenta vai zināma nosūtītāja. Šajā datubāzē ietverts arī to apstiprināto civilās aviācijas drošības iekārtu saraksts, kurām ir marķējums “ES zīmogs” (*EU Stamp*).

2024. gada beigās šajā datubāzē bija apmēram 37 000 ierakstu par oficiālajiem kravu aģentiem, zināmajiem nosūtītājiem, zināmajiem lidostas krājumu piegādātājiem, neatkarīgajiem vērtētājiem, *ACC3* aviosabiedrībām, pilnvarotajiem piegādātājiem, kā arī trešo valstu oficiālajiem kravu aģentiem un zināmajiem nosūtītājiem, drošības aprīkojumu, lidostām un lietotājiem. Tās pieejamības rādītājs bija 99,99 %, kas nozīmē, ka 2024. gadā tā kopumā nebija pieejama mazāk nekā 30 minūtes.

---

<sup>5</sup> Sīkāku informāciju sk. 2. pielikumā.

<sup>6</sup> Svalbāras lidosta Norvēģijas Karalistē.

<sup>7</sup> Sīkāku informāciju sk. 2. pielikumā.

<sup>8</sup> <https://ksda.ec.europa.eu/>.

### 4.3 Pirmsiekraušanas iepriekšējā informācija par kravu (*PLACI*)

Uzņēmējiem, kas atbild par sūtījumu ieviešanu Savienības muitas teritorijā (galamērķī vai tranzītā) no trešām valstīm ar gaisa transportu, elektroniski jāiesniedz ES muitas iepriekšējā informācija par kravu. Šos datus civilās aviācijas drošības nolūkos analizē muitas dienesti pirmajā ieviešanas vietā ES, izmantojot jauno muitas Importa kontroles sistēmu (IKS 2).

*PLACI* riska analīzes rezultātā var rasties nepieciešamība īstenot konkrētus risku mazināšanas pasākumus aviācijas drošības jomā, ieskaitot iespēju izdot paziņojumu “Neiekraut!” (“*Do Not Load*” – *DNL*) vai pieprasījumu. Uzņēmējiem, kas iesaistīti ES ienākošajā piegādes ķēdē, tie jāpiemēro, pirms sūtījums tiek iekrauts gaisa kuģī, kas lido uz ES.

2024. gadā ir reģistrēts aptuveni 141 miljons *PLACI* pieteikumu. Tā rezultātā tika izdoti aptuveni 1400 pārbaudes (*RFS*) pieprasījumi, bet nebija pieprasījumu neiekraut preces (*DNL*). Lielākā daļa no tiem bija saistīti ar ekspressūtījumiem, kam sekoja pasta sūtījumi un vispārējās nozīmes gaisa kravas.

## 5. PĀRBAUDES UN CITAS ATBILSTĪBAS UZRAUDZĪBAS PASĀKUMI

### 5.1 Vispārīga informācija

Regulas (EK) Nr. 300/2008 mērķis ir aizsargāt personas un preces, novēršot nelikumīgu iejaukšanos civilajā aviācijā. Lai gan saskaņā ar šo regulu dalībvalstīm regulāri jāuzrauga tas, kā lidostas, gaisa pārvadātāji un citas struktūras ievēro kopīgos pamatstandartus aviācijas drošības jomā, un jānodrošina nepilnību tūlītēja atklāšana un labošana, likumdevējs ir uzticējis Komisijai uzraudzīt, kā ES/EEZ<sup>9</sup> dalībvalstis faktiski izpilda šo juridisko prasību.

Regulas (EK) Nr. 300/2008 15. pantā noteikts, ka Komisijai jāveic pārbaudes un attiecīgā gadījumā jāsniedz ieteikumi, kā uzlabot aviācijas drošību. Lai sasniegtu šo uzraudzības mērķi, Komisijas pārraudzības sistēma aptver dalībvalstu darbības, kuras tās veic, izveidojot, uzturot un piemērojot efektīvu valsts civilās aviācijas drošības programmu un efektīvu valsts civilās aviācijas kvalitātes kontroles programmu.

Šajā nolūkā Komisija piemēro divu līmeņu atbilstības uzraudzības sistēmu, proti, pašas Komisijas veiktās pārbaudes, ko papildina dalībvalstu gada ziņojumu novērtējums par valsts līmenī veiktajiem uzraudzības pasākumiem.

Kopš 2010. gada Komisijas pārbaudēs konstatētais atbilstības līmenis ir saglabājies stabils – aptuveni 80 %. Tomēr dažus pasākumus varētu īstenot efektīvāk, un tam

---

<sup>9</sup> Eiropas Ekonomikas zona: 27 ES dalībvalstis, Norvēģija, Islande un Šveice. EBTA Uzraudzības iestāde (*ESA*) ir atbildīga par aviācijas drošības pārbaudžu veikšanu Norvēģijā un Islandē. Komisija veic aviācijas drošības pārbaudes Šveicē uz divpusēja nolīguma pamata.

nepieciešami pastāvīgi nozares ieinteresēto personu, attiecīgo iestāžu un Komisijas centieni.

## **5.2 Pārbaužu biežums un tvērums**

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

Šo pārbaužu skaits, biežums un tvērums noteikts Mobilitātes un transporta ģenerāldirektorāta (*MOVE GD*) stratēģijā, kuras mērķis ir uzraudzīt to, kā tiek īstenoti ES aviācijas drošības standarti. Tajā ņem vērā aviācijas darbību līmeni katrā dalībvalstī, lidostas darbības veidu reprezentatīvu paraugu, to atbilstības līmeni aviācijas drošības noteikumu īstenošanā, iepriekšējo Komisijas pārbaužu rezultātus, valstu ikgadējo kvalitātes kontroles ziņojumu novērtējumus, drošības incidentus (nelikumīgas iejaukšanās darbības), apdraudējuma līmeņus, kā arī citus faktorus un novērtējumus.

Lai Komisija gūtu pietiekamu pārliecību par dalībvalstu atbilstības līmeni, tiek izmantota daudzgadu uzraudzības pieeja. Tādējādi pierādījumus tam, kā katrā dalībvalstī piemēro Regulu (EK) Nr. 300/2008 un tās īstenošanas tiesību aktus, iegūst divu gadu ciklā, pārbaudot vai nu attiecīgās dalībvalsts pilnvaroto iestādi, vai vismaz vienu tās lidostu.

Turklāt piecu gadu ciklā tiek iegūti pierādījumi par kopīgo aviācijas drošības pamatstandartu piemērošanu, ko veic, izlases veidā atlasot vismaz 15 % no visām ES lidostām, uz kurām attiecas Regula (EK) Nr. 300/2008, ieskaitot katras dalībvalsts lielāko lidostu pēc pasažieru skaita. Komisijas veiktās pārbaudes atlasītajās lidostās skaidri raksturo vispārējo atbilstības līmeni katrā dalībvalstī.

## **5.3 Pārbaužu procedūras un metodika**

Komisijas Regula (ES) Nr. 72/2010<sup>10</sup> nosaka procedūras Komisijas pārbaužu veikšanai aviācijas drošības jomā. Tajā cita starpā ietverti noteikumi par Komisijas inspektoru kvalifikāciju un pilnvarām<sup>11</sup>.

Pārbaužu veikšanā izmantotā metodika ir izstrādāta ciešā sadarbībā ar dalībvalstu aviācijas drošības iestādēm, un tās galvenais mērķis ir pārliecināties, cik sekmīgi tiek īstenoti drošības pasākumi.

---

<sup>10</sup> Komisijas Regula (ES) Nr. 72/2010 (2010. gada 26. janvāris), ar ko nosaka procedūras Komisijas pārbaužu veikšanai aviācijas drošības jomā (OV L 23, 27.1.2010., 1. lpp.).

<sup>11</sup> Sk. 4. un 5. pantu.



## 5.4 Komisijas veiktās pārbaudes

Komisijā darbojās astoņu pilnas slodzes aviācijas drošības inspektoru grupa, ko atbalsta aptuveni 80 dalībvalstu iecelti valstu kontrolieri, kuri ir tiesīgi piedalīties Komisijas veiktajās pārbaudēs.

Valstu kontrolieru iesaistīšana Komisijas pārbaudēs palīdz stiprināt salīdzinošās pārskatīšanas sistēmu un ļauj dalībvalstīs un asociētajās valstīs izplatīt metodiku un paraugpraksi<sup>12</sup>.

### 5.4.1 Valstu pilnvaroto iestāžu pārbaudes

Pilnvaroto iestāžu pārbažu mērķis ir pārliecināties, vai dalībvalstīm ir vajadzīgie instrumenti – ieskaitot valsts kvalitātes kontroles programmu, juridiskās pilnvaras un atbilstīgus resursus –, lai tās varētu pienācīgi īstenot ES aviācijas drošības tiesību aktus.

Sestā pilnvaroto iestāžu pārbažu cikla ietvaros Komisija 2024. gadā veica piecas pārbaudes. Dalībvalstīs, kurās 2024. gadā tika veiktas pārbaudes, bija saskaņojušas savas valsts aviācijas drošības programmas ar ES tiesību aktiem, nodrošinājušas pilnvarotajām iestādēm nepieciešamās izpildes pilnvaras uzraudzīt un panākt visu regulas un tās īstenošanas aktu prasību izpildi, nodrošinājušas pietiekamu kontrolieru skaitu atbilstības uzraudzībai, kā arī izpildījušas lielāko daļu prasību attiecībā uz drošības mācībām.

Tomēr pārbaudēs tika konstatēts, ka nepieciešami papildu centieni šādās jomās: nodrošināt, ka valstu civilās aviācijas drošības programmas tiek atjauninātas atbilstoši izmaiņām tiesību aktos, un skaidri noteikt atbildību par kopīgo pamatstandartu ieviešanu; nodrošināt lidostu, ekspluatantu un tiesību subjektu drošības programmu pilnīgu atbilstību Savienības tiesību aktiem un valstu civilās aviācijas drošības programmām, kā arī veikt to uzraudzību; valsts līmenī standartizēt rentgena iekārtu operatoru sertifikāciju un atkārtoto sertifikāciju; pilnībā izstrādāt ar kiberdrošību saistītu apmācību; pilnībā ieviest pārbažu metodiku un elementus, kas jāiekļauj ziņojumos par atbilstības uzraudzību valstī, kā arī izpildīt procesam izvirzītās prasības (piemēram, savlaicīgi iesniegt ziņojumus un nosūtīt vēstules par lietas izbeigšanu utt.). Turklāt dažās dalībvalstīs neatbilstīgas uzdevumu sadales dēļ atsevišķi pienākumi netika pilnībā izpildīti. Tie ietvēra lidostu, gaisa pārvadātāju un tādu tiesību subjektu uzraudzību, kuriem ir pienākumi drošības jomā, un to attiecīgās drošības programmas. Turklāt, veicot pārbaudes, iestādes sistemātiski neaptvēra visus tieši saistītos drošības pasākumus vai neveica testus visās vajadzīgajās jomās. Lidostās veiktās pārbaudes uz vietas liecināja, ka visās apsekotajās dalībvalstīs valsts uzraudzības darbību efektivitāti joprojām var uzlabot.

---

<sup>12</sup> Sk. 1. pielikumu, kurā sniegts kopsavilkums par visiem Komisijas un ESA atbilstības uzraudzības pasākumiem 2024. gadā.

#### *5.4.2 Sākotnējās pārbaudes lidostās*

Komisija 2024. gadā veica 17 sākotnējās pārbaudes lidostās nolūkā pārliecināties, vai pilnvarotā iestāde pienācīgi uzrauga, cik efektīvi tiek īstenoti aviācijas drošības pasākumi, un spēj ātri atklāt un novērst iespējamus trūkumus. Visi Komisijas inspektoru konstatētie trūkumi ir jānovērš noteiktā termiņā. Pārbažu ziņojumus dara pieejamus visām dalībvalstīm.

Regulu (EK) Nr. 300/2008 piemēro jau 15 gadus, un šajā laikposmā iegūtie pārbažu rezultāti atspoguļo attiecīgo pilnvaroto iestāžu un nozares centienus. Lielākā daļa drošības prasību tika īstenotas pareizi. Tomēr pārbaudēs tika atklātas jomas, kurās atsevišķi pasākumi būtu jāīsteno efektīvāk, piemēram, piekļuves kontrole un pārbaudes ierobežotas iekļuves drošības zonās, piegāžu drošības kontrole un kiberdrošība.

#### *5.4.3 Pārbaudes par paveikto darbu*

Saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 72/2010 13. pantu Komisija regulāri veic ierobežotu skaitu pārbažu par paveikto darbu. Šādas pārbaudes ieplāno, ja sākotnējā pārbaudē tika konstatēti vairāki būtiski trūkumi, un arī veic pēc nejaušības principa nolūkā pārliecināties, ka pilnvarotajām iestādēm ir nepieciešamās pilnvaras pieprasīt konstatēto trūkumu novēršanu noteiktā termiņā. 2024. gadā tika veiktas četras pārbaudes par paveikto darbu.

### **5.5 Dalībvalstu ikgadējo kvalitātes kontroles ziņojumu novērtējumi**

Regulas (EK) Nr. 300/2008 pielikuma 18. punktā noteikts, ka dalībvalstīm katru gadu jāiesniedz ziņojums Komisijai par pasākumiem, kas veikti saistību izpildei, un par aviācijas drošības stāvokli to lidostās.

Šo ziņojumu novērtējums papildus Komisijas veiktajām regulārajām pārbaudēm ir instruments, kas ļauj Komisijai cieši sekot tam, kā tiek īstenoti valstu kvalitātes kontroles pasākumi. Tas savukārt ļauj savlaicīgi konstatēt un novērst trūkumus katrā dalībvalstī.

Novērtējumā tiek analizēta lidostu, gaisa pārvadātāju un citu tiesību subjektu, kuriem ir ar aviācijas drošību saistīti pienākumi, regulāra uzraudzība, valsts kontrolieru darbā uz vietas pavadītais laiks, piemērota atbilstības uzraudzības darbību kopuma tvērums un biežums, valstu atbilstības līmeņi, pārbaudes par paveikto darbu un izpildes pilnvaru izmantošana.

Dalībvalstu ikgadējo ziņojumu un sniegtās informācijas kvalitāte saglabājas nemainīga, un 2024. gadā tika panākta turpmāka saskaņošana.

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

## **5.6 Trešo valstu lidostu novērtējumi**

Komisija veic novērtējumus saistībā ar vienas pieturas drošības (OSS) pasākumiem, par kuriem noslēgta vienošanās starp ES un trešām valstīm. Mērķis ir apstiprināt, ka konkrēti drošības pasākumi joprojām tiek īstenoti atbilstoši ES aviācijas drošības tiesību aktu īstenošanas standartam. 2024. gadā ir veikti trīs novērtējumi attiecīgi Amerikas Savienotajās Valstīs, Melnkalnē un Singapūrā.

## **5.7 15. panta lietas un tiesvedība**

Ja lidostā konstatētie trūkumi drošības pasākumu īstenošanā ir pietiekami nopietni un var būtiski ietekmēt vispārējo civilās aviācijas drošības līmeni Savienībā, Komisija piemēro Regulas (ES) Nr. 72/2010 15. pantu. Tas nozīmē, ka visu dalībvalstu pilnvarotās iestādes tiek brīdinātas par attiecīgo situāciju un no lidostas, kurai piemērots 15. pants, ienākošos reisus uzskata par tādiem, kas ielido no trešās valsts, tādējādi saņēmējām lidostām ir pienākums veikt kompensējošus drošības pasākumus attiecībā uz tranzīta pasažieriem, viņu bagāžu un gaisa kuģiem, ar kuriem tie ieradušies. 2024. gadā šādas lietas netika ierosinātas.

Turklāt Komisijai ir iespēja sākt pārkāpuma procedūras saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 258. pantu, īpaši gadījumos, kad trūkumi ilgstoši netiek novērsti vai atkārtojas. 2024. gadā šādas procedūras netika sāktas.

## **6. SANĀKSMES UN PASĀKUMI**

Komisija 2024. gada 2. maijā organizēja otro transporta kibernetikas drošības konferenci, kas aptvēra visus transporta veidus. Pasākumā tika izvērtētas norises kopš pirmās transporta kibernetikas drošības konferences 2019. gadā, un tā mērķis bija apzināt nenovērstās nepilnības, veicināt prakses un ideju apmaiņu starp dažādām kopienām un novērst mainīgos kibernetikas drošības apdraudējumus transporta nozarē.

Komisija 2024. gada februārī izveidoja Aviācijas kibernetikas drošības apakšgrupu, rīkojot strukturētas plenārsēdes un īpašas darba grupas sesijas, pamatojoties uz Aviācijas kibernetikas drošības darba grupas noteiktajām pilnvarām. To mērķis ir veicināt sadarbību starp aviācijas drošuma, aviācijas drošības un kibernetikas drošības iestādēm, lai veicinātu saskaņotību un atbilstību starp TID 2 direktīvu<sup>13</sup> un noteikumiem aviācijas jomā. Turklāt tika meklēti risinājumi, kā novērst kibernetikas drošības pienākumu dublēšanos vai to iespējamās nepilnības un pēc iespējas samazināt nevajadzīgu administratīvo slogu un darba apjomu.

---

<sup>13</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2022/2555 (2022. gada 14. decembris), ar ko paredz pasākumus nolūkā panākt vienādi augstu kibernetikas drošības līmeni visā Savienībā un ar ko groza Regulu (ES) Nr. 910/2014 un Direktīvu (ES) 2018/172 un atceļ Direktīvu (ES) 2016/1148 (TID 2 direktīva).

Komisija un ASV Transporta drošības administrācija (*TSA*) 2024. gada novembrī rīkoja otro ASV un ES gaisa kravu drošības samitu Dublinā, Īrijā. Pasākums deva iespēju apzināt apdraudējumus un riskus gaisa kravu jomā un kopīgi īstenot risku mazināšanas stratēģijas.

Lai sniegtu dalībvalstīm atsauksmes par pārbaudēm, veicinātu pārredzamību un saskaņotu atbilstības uzraudzības metodikas, Komisija 2024. gada oktobrī organizēja ikgadējo sanāksmi un apmācību *AVSEC* valstu inspektoriem.

## **7. STARPTAUTISKAIS DIALOGS**

### **7.1 Vispārīga informācija**

Komisija turpināja sniegt ieguldījumu globālajā aviācijas drošībā, sadarbojoties ar starptautiskām struktūrām, piemēram, Starptautisko Civilās aviācijas organizāciju (*ICAO*), Eiropas Civilās aviācijas konferenci (*ECAC*) un galvenajiem tirdzniecības partneriem, cieši strādājot kopā ar dalībvalstīm, lai nodrošinātu koordinētu ES nostāju. Dialogs risinājās arī ar dažām trešām valstīm, piemēram, ASV, Kanādu, Austrāliju, Singapūru un Apvienoto Karalisti.

### **7.2 Starptautiskās struktūras**

ES kā novērotāja aktīvi piedalījās Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas (*ICAO*) Aviācijas drošības ekspertu grupas ikgadējā sanāksmē (*AVSECP/35*), kas notika 2024. gada 22.–26. aprīlī, kā arī trešajā *ICAO* Kiberdrošības darba grupas (*CYSECP/3*) sanāksmē, kas notika 2024. gada 3.–7. jūnijā.

### **7.3 Trešās valstis**

Attiecībās ar Amerikas Savienotajām Valstīm aviācijas drošības jomā ES un ASV Transporta drošības sadarbības grupas (*TSCG*) mērķis ir veicināt sadarbību vairākās savstarpējo interešu jomās. Tas ļauj nodrošināt vienas pieturas drošības (*OSS*) vienošanos nepārtrauktu darbību un attiecīgo ES un ASV gaisa kravu un pasta režīmu savstarpēju atzīšanu. *TSCG* 33. sanāksme notika 2024. gada 10. un 11. septembrī.

Saskaņā ar ES un Apvienotās Karalistes Tirdzniecības sadarbības nolīguma 435. pantu ES un AK sadarbība aviācijas drošības jomā nodrošina sadarbību aviācijas drošības jautājumos, informācijas apmaiņu, paraugprakses apspriešanu un apmaiņu, kā arī sadarbības mehānismu izstrādi starp tehniskajiem ekspertiem. ES un AK ceturrtā sanāksme par sadarbību aviācijas drošības jomā notika 2024. gada 15. maijā, bet piektā sanāksme – 2024. gada 31. oktobrī.

Saskaņā ar ES tiesību aktiem Komisija ir noslēgusi vairākas vienas pieturas drošības (*OSS*) vienošanās, kurās atzīts, ka dažās trešās valstīs vai trešo valstu lidostās

piemērotie drošības standarti ir līdzvērtīgi ES standartiem<sup>14</sup>. Turpinājās apspriedes ar Japānu par *OSS*, bet, ņemot vērā piemēroto režīmu atšķirības, *OSS* vienošanos pagaidām vēl nebija iespējams panākt. 2024. gadā netika noslēgtas jaunas *OSS* vienošanās.

Spēju veidošanas jomā 2024. gadā turpinājās projekts “Civilās aviācijas drošība Āfrikā, Āzijā un Tuvajos Austrumos” (*CASE II*), ko īstenoja *ECAC* un kura īstenošanai Eiropas Komisija piešķīrusi 8 miljonus EUR. Aviācijas drošības ekspertu īstentās darbības ietvēra darbseminārus, tīmekļseminārus un divpusējus pasākumus valstīs<sup>15</sup>. *CASE II* vispārējais mērķis ir novērst terorisma draudus civilajai aviācijai, veidojot partnerības ar valstīm trijos reģionos nolūkā stiprināt to civilās aviācijas drošības režīmus<sup>16</sup>.

## 8. Secinājumi

2024. gada jūlija gaisa kravu pārvadājumu incidenti skaidri parādīja nopietnos draudus aviācijai. Pārvadātāji var būt gan ļaunprātīgu personu mērķi, gan arī to rīki. Pašreizējie ES tiesību akti ir uzlabojuši aviācijas drošību, taču augstais apdraudējuma līmenis prasa līdzekļus ātrai informācijas apmaiņai un vajadzības gadījumā – ātrai reaģēšanai.

Komisija sadarbojas ar dalībvalstīm, lai grozītu spēkā esošos īstenošanas tiesību aktus aviācijas drošības jomā, kas attiecas uz slepenas informācijas apmaiņu par aviācijas drošības incidentiem. Pastāvīgie centieni stiprināt aviācijas drošības standartus ietvers arī aviācijas drošības tiesību aktu pilnveidošanu, lai nodrošinātu spēju veikt tūlītējus reaģēšanas pasākumus, vienlaikus saglabājot vienotu drošības zonu ES lidostās.

Būtisks nosacījums komerciālo gaisa pārvadājumu attīstībai ir drošu aviācijas darbības nodrošināšana gan gaisā, gan uz zemes. Optimāla aviācijas drošības tiesiskā regulējuma sistēma apvieno inovācijas ar stabilitāti un vienmēr garantē augstāko drošības līmeni. Komisija 2024. gadā turpināja darbu, lai nodrošinātu šādu aviācijas drošības sistēmu,

---

<sup>14</sup> ES ir noslēgusi *OSS* vienošanās ar ASV, Kanādu, Singapūru, Melnkalni, Serbiju un AK.

<sup>15</sup> Kopš projekta uzsākšanas 2024. gadā tika īstenots visplašākais un daudzveidīgākais pasākumu klāsts – partnervalstīs tika organizēti 77 pasākumi, kuros piedalījās 1117 dalībnieki. Tas nozīmē, ka salīdzinājumā ar 2023. gadu pasākumu kopējais skaits ir pieaudzis par 15 %, turklāt tas ir vairāk nekā divas reizes lielāks nekā 2022. gadā īstenoto pasākumu skaits (35 pasākumi). Šīs aktivitātes ietvēra 48 divpusējus apmācību pasākumus, 17 daudzpusējus apmācību pasākumus, sešas mentorēšanas aktivitātes, divus reģionālos darbseminārus, vienu starpreģionālo darbsemināru un finansējumu trim *APEX* drošības pārskatiem. Kopš projekta sākuma kopumā ir īstenoti 208 pasākumi gan uz vietas, gan attālināti. No šā kopējā skaita 177 pasākumi tika īstenoti attiecīgajās valstīs, sniedzot ieguvumu 83 partnervalstīm un *ECAC/ES* dalībvalstīm. Ekspertu piesaistes jomā 30 eksperti no 14 *ECAC/ES* dalībvalstīm piedalījās 19 pasākumos (24 %), savukārt 32 eksperti no 16 partnervalstu *CAA* tika norīkoti dalībai apmācību pasākumos un darbsemināros. Projekta grupa uzņēma arī divus norīkotos darbiniekus (vienu no Marokas un vienu no Kamerūnas).

<sup>16</sup> Partnervalstis tiek izvēlētas, pamatojoties uz objektīviem kritērijiem, piemēram, konkrētās valsts apņemšanos vai spēju pilnībā izmantot projektā īstentās spēju stiprināšanas aktivitātes vai arī to, ka nav iespējama dublēšanās ar citām divpusējām vai daudzpusējām spēju stiprināšanas iniciatīvām.

vienlaikus risinot pašreizējās un nākotnes problēmas, kā arī cieši sadarbojoties gan ar regulatoriem, gan ieinteresētajām personām.