



Brüssel, 13. juuli 2026
(OR. en)

11876/26

AVIATION 117

SAATEMÄRKUSED

Saatja:	Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Martine DEPREZ, direktor
Kättesaamise kuupäev:	13. juuli 2026
Saaja:	Thérèse BLANCHET, Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär
Komisjoni dok nr:	COM(2026) 361 final
Teema:	KOMISJONI ARUANNE EUROOPA PARLAMENDILE JA NÕUKOGULE 2025. AASTA ARUANNE MÄÄRUSE (EÜ) NR 300/2008 (MIS KÄSITLEB TSIVIILLENNUNDUSJULGESTUSE ÜHISEESKIRJU) RAKENDAMISE KOHTA

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument COM(2026) 361 final.

Lisatud: COM(2026) 361 final



EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 13.7.2026
COM(2026) 361 final

KOMISJONI ARUANNE EUROOPA PARLAMENDILE JA NÕUKOGULE

**2025. AASTA ARUANNE MÄÄRUSE (EÜ) NR 300/2008 (MIS KÄSITLEB
TSIVIILLENNUNDUSJULGESTUSE ÜHISEESKIRJU) RAKENDAMISE KOHTA**

1. SISSEJUHATUS

Vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 300/2008¹ artiklile 16 esitab komisjon igal aastal Euroopa Parlamendile, nõukogule ja liikmesriikidele aruande, milles neid teavitatakse kõnealuse määruse kohaldamisest ja selle mõjust lennundusjulgestuse tõhustamisele.

2025. aastal jätkasid komisjoni talitused komisjoni talituste töödokumendiga „Working towards an enhanced and more resilient aviation security policy: a stocktaking“ („Tõhusama ja vastupanuvõimelisema lennundusjulgestuspoliitika suunas: kokkuvõte“) (SWD (2023) 37 final) ette nähtud meetmete elluviimist, pöörates erilist tähelepanu innovatsioonile, tehnoloogiale ja lennundusjulgestuse uuele lähtealusele.

2. OHUD JA VÄLJAVAATED

Komisjon ja asjaomased ametid tegid liikmesriikide ning muude sidusrühmadega pidevat koostööd selle nimel, et jälgida lennundussektori julgeolekuohte, sealhulgas hübriidohte, ja need kõrvaldada. Koostöö eesmärk oli tagada tõhus riskijuhtimine. Sellega seoses valmistas komisjon 2025. aastal ette seadusandliku muudatuse, millega luuakse tõhusam mehhanism lennundusjulgestuse vahejuhtumitega seotud teabe jagamiseks.

2.1 Terrorism ja hübriidohud

Euroopa Liidus ja selle liikmesriikides püsib üha kasvav ja mitmepalgelisem terrorismioht, mida iseloomustab detsentraliseerumine, ideoloogiline mitmekesisus ja suur sõltuvus digitaalsetest ökosüsteemidest. Kõige tõsisemaks probleemiks on endiselt džihadivõitlejate võrgustikud, mille tegevust mõjutavad oluliselt Lähis-Idas jätkuvad konfliktid. Samal ajal on destabiliseerivad sise- ja välissündmused suurendanud radikaliseerumist, pingeid ja sotsiaalset polariseerumist, mis võib viia terrorismi ja vägivaldse äärmusluse levikuni kogu liidus. Radikaliseerumisele ja värbamisele ning propaganda levitamisele aitavad oluliselt kaasa digiplatvormid. Erinevad terroristlikud ja vägivaldsed äärmuslased loovad detsentraliseeritumas ja muutlikumas keskkonnas omavahel ühendusi ja inspireerivad üksteist väljaspool ideoloogia või rühmituse raame.

Lähis-Ida konfliktide mõju on laienenud ka hübriidohuruumi, kus desinformatsioonikampaaniate ja internetipõhiste polariseerimiskatsete puhul on kasutusele võetud konfliktiteemalised narratiivid.

Tsiviillennundus on endiselt oluline sihtmärk, samal ajal kui ohud ja probleemid eeldatavasti muutuvad seoses rünnakumeetodite tõenäoliselt suurema

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. märtsi 2008. aasta määrus (EÜ) nr 300/2008, mis käsitleb tsiviillennundusjulgestuse ühiseeskirju ja millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 2320/2002 (ELT L 97, 9.4.2008, lk 72).

mitmekesisusega. Endiselt tuleb erilist tähelepanu pöörata siseohule ja kodumaisele terrorismile. Konfliktipiirkonnad on terroristide jaoks jätkuvalt soodus keskkond, kust on võimalik hankida keerukamat sõjalist varustust.

Kuigi Venemaa Föderatsiooni agressioonisõda Ukraina vastu on seni avaldanud piiratud mõju terrorismiohule ja vägivaldsele äärmuslusele ELis, on see suurendanud hübriidohtu ELi sisejulgeolekule, suurendades desinformatsiooni, küberründeid, rände ärakasutamise katseid ja sabotaažiakte elutähtsa taristu vastu.

2.2 Küberturvalisus

2.2.1 Üldosa

2025. aastal teatati ligikaudu 9200 küberintsidendist, mis mõjutasid kõiki lennundusvaldkonna sidusrühmade kategooriaid kogu maailmas². Need intsendidid hõlmasid muu hulgas lunavarajuhtumeid, andmetega seotud rikkumisi, tarneahelate kahjustamist, häktivistide tegevust ning lennuettevõtjate, lennujaamade ja aeronavigatsiooniteenuste osutajatega seotud andmelekete avalikustamist. 2025. aastal leidis aset mitu intsidenti, millel oli märkimisväärne mõju lennunduse tarneahelale, eelkõige rünnak ettevõtja Collins Aerospace tarkvarasüsteemi MUSE vastu, mis mõjutas paljude Euroopa suuremate lennujaamade tööd³.

Kõige suuremaks ohuks peetakse küll endiselt küberkuritegevust, kuid ka küberohtude geopoliitiline mõõde on üha olulisemaks muutunud. Jätkuvad konfliktid Ukrainas ja Lähis-Idas aitavad endiselt hoogustada kütusehäktivistide tegevust ning lennujaamad langevad oma sümboolse nähtavuse tõttu ebaproportsionaalselt suure hulga hajusate teenusetõkestusrünnete (DDoS) ohvriks. Lisaks on üha ilmsemaks muutunud asjaolu, et küberohtude põhjustajad kasutavad tehisintellekti.

Selleks et toetada ELi küberturvalisuse raamistiku sidusat ja ühtlustatud rakendamist kogu lennundusvaldkonnas, pöörati 2025. aastal erilist tähelepanu horisontaalsete ja valdkondlike eeskirjade maksimaalse kooskõla tagamisele. Selle eesmärk on suurendada tõhusust, vältida dubleerimist ning vähendada ettevõtjate ja haldusasutuste koormust.

2024. aasta veebruaris loodud lennunduse küberturvalisuse töörühm koostas 2025. aastal mittesiduva võrdlusedokumendi, mille kinnitas võrgu- ja infoturbe koostöörühm ning mis teenib eesmärki toetada ELi küberturvalisuse raamistiku sidusat ja ühtlustatud rakendamist kogu lennundussektoris.

² EUROCONTROL/EATM-CERT 2026 report on cyber in aviation.

³ Rünnaku tõttu pidid asjaomased lennujaamad andmeid töötleva käsitsi, mille tulemuseks olid pikad järjekorrad ning hilinevad ja tühistatud lennud. See intsident näitab, kuidas kriitilise tähtsusega IT-süsteemides võivad tekkida ulatuslikud seisakud, mille järelmõjud levivad kiiresti kogu Euroopa lennuvõrgustikus.

2.2.2 Ohu avastamise seadmete riskihindamine

Komisjon viis koostöös liikmesriikide lennundusjulgestus- ja tolliasutustega küberturvalisuse 2. direktiivi artikli 22 alusel läbi ohu avastamise seadmete, sealhulgas lennunduses kasutatavate läbivaatusseadmete riskihindamise. Riskihindamise käigus kontrolliti tollis, piirivalveasutustes, lennujaamades, sadamates ja piirikontrollipunktides kasutatavate tarkvara- ja/või IKT-süsteemidega ühendatud avastamisseadmeid.

Tulemused osutavad liikmesriikide eri tavadele, suurele sõltuvusele ELi-välistest tarnijatest ning kaughoolduse ja ühtlustatud turvaprotokollide puudumisest tingitud olulistele probleemidele. Hindamise käigus tehti kindlaks 13 riskistsenaariumi, mille puhul olulisemad ohud on järgmised: liigne sõltuvus ühestainsast või piiratud hulgast tootjatest (sõltuvus müüjast, kõrge riskitasemega tarnijad); volitatud/loata juurdepääs hoolduse või paigaldamise ajal (sealhulgas kaugjuurdepääs); pahavara mõju seadmetele, andmeterviklusele ja ühendatud süsteemidele. Riskid on suuremad omavahel ühendatud keskkondade puhul (lennujaamad, sadamad, ELi tolliandmekeskus).

2.3 Mehitamata õhusõidukid (droonid)

Droonid on ümber kujundamas ELi majanduse ja ühiskonna tulevikku ja sellel on transpordi, kaubanduse ja teenuste jaoks kaugeleulatuvad tagajärjed. Kuna droone kasutatakse järjest rohkem ning suurenenud on ka nende tehniline võimekus nii kiiruse, liikuvuse, lennuulatuse, kandevõime ja andurite täpsuse kui ka tehisintellekti kaasamise poolest, tuleks tingimata teadvustada nende väärkasutamisega seotud potentsiaali. Selleks et saada kasu droonide pakutavatest hüvedest ning tagada, et neid käitatakse õiguspäraselt ja seaduslikult, on ülimalt oluline välja selgitada ebaseaduslikust, ebakorrektselt või pahatahtlikult tegevusest tulenevad ohud ning leevendada nendega seotud riske.

Tundmatu päritoluga droonidega seotud intsidendid taristute, sealhulgas lennujaamade läheduses, kujutavad endast tõsist väljakutse ELi valmisolekule ja suutlikkusele ennetada tulevasi intsidente⁴. Droonide liikumine tundlike alade läheduses tekitab ka spionaažikahtlusi ja suurendab veelgi julgeolekupingeid. Sellega seoses töötas komisjon 2025. aastal välja drooni- ja droonitõrjevaldkonna turvalisuse tegevuskava, mille eesmärk on tugevdada droonidest tulenevate ohtude puhul nende ennetamisel, avastamisel ja neile reageerimisel põhinevat lähenemisviisi ning suurendada liidu valmisolekut intsidentidele reageerida.

⁴ 2025. aastal teatati lennutegevuse peatamisest droonide tõttu näiteks Kopenhaagenis, Münchenis, Berliinis ja Brüsselis.

3. RISKIANALÜÜS

3.1 Konfliktipiirkonnad

ELi konfliktipiirkondade hoiatussüsteemi raames jätkusid korrapäraselt igas kvartalis toimuvad riskihindamised, mida juhtis ELi lennundusjulgestuse integreeritud riskihindamisrühm, kuhu kuuluvad ELi liikmesriikide, Euroopa välisteenistuse ELi luure- ja situatsioonikeskuse (EU INTCEN) ja Euroopa Liidu Lennundusohutusameti (EASA) esindajad. Hoiatussüsteemi eesmärk on hõlbustada konfliktipiirkondadest tulenevate ELi tsiviillennundust mõjutavate riskide hindamist, mis võimaldab neid riske tõhusalt leevendada. Vajaduse korral kutsutakse kiireloomuliste küsimuste arutamiseks kokku erakorralised koosolekud.

Riskihindamisrühm pidas 2025. aastal igas kvartalis ühe koosoleku ja viis vajaduspõhist erakorralist koosolekut. ELi lennuettevõtjate ja lennuettevõtjate ühendustega peeti neli ettevalmistavat kohtumist. Selle tulemusena avaldati kaks uut EASA konfliktipiirkonna teabebülletääni (CZIB), tühistati neli EASA konfliktipiirkonna teabebülletääni ja ajakohastati ülejäänud bülletääne⁵.

ELi integreeritud lennundusjulgestusriskide hindamise protsess aitas suurendada riskihindamissuutlikkust ja toetada otsustusprotsessi (riskide leevendamine) lennukauba julgestuse ning lennundusjulgestusstandardite valdkonnas.

4. ÕIGUSRAAMISTIK JA LISAVAHENDID

4.1 Õigusraamistik

Tsiviillennundus on vaenulike osalejate jaoks endiselt atraktiivne sihtmärk ning selle ohu vähendamiseks on vaja rakendada proportsionaalseid riskipõhiseid kaitsemeetmeid. Seepärast kohandavad komisjon ja liikmesriigid pidevalt riskileevendusmeetmeid, et saavutada võimalikult kõrge julgestustase, vähendades samal ajal nii palju kui võimalik asjaomaste meetmete kahjulikku mõju lennutegevusele.

Rakendusmäärust (EL) 2015/1998 muudeti 2025. aasta mais rakendusmäärusega (EL) 2025/920⁶. Kõnealuse rakendusmäärusega võeti vastu muudatused, millega tugevdatakse lennukauba ja -posti julgestuse valdkonna ühiste põhistandardite rakendamisega seotud üksikasjalikke meetmeid, et suurendada vastupanuvõimet ja asjakohaselt leevendada uusi ohte. Muudatuste eesmärk oli tõhustada isetehtud lõhkeseadmete (IED) ja isevalmistatud süüteseadmete (IID) ennetamist ja avastamist, rakendades meetmeid, millega suurendatakse õhuteed pidi veetava lennukauba ja -postiga seotud teabe ja andmete nähtavust, edendatakse julgestustöötajate pädevust ja

⁵ <https://www.easa.europa.eu/en/domains/air-operations/czibs>

⁶ Üksikasjalikum ülevaade on esitatud 2. lisas.

oskusi ning tagatakse, et teatavad kaubad eraldatakse vastuvõtmise ajal enne nende laadimist õhusõiduki pardale.

Muudeti ka teatavaid lennundusjulgestusmeetmeid julgestustöötajate koolituse, sertifitseerimise ja korduva sertifitseerimise ning julgestusseadmete korrapärase testimise valdkonnas. Teatavad lennujaamad⁷ kustutati nende kolmandate riikide loetelust, mille julgestusstandardid on tunnistatud samaväärseks lennundusjulgestuse ühiste põhistandarditega.

4.2 Liidu tarneahelapõhise julgestuse andmebaas

Liidu tarneahelapõhise julgestuse andmebaas⁸ on ainus õiguslik vahend, mida saab kasutada teabe saamiseks, kui võetakse vastu saadetisi teistelt kokkuleppelistelt esindajatelt või tuntud saatjatelt. See andmebaas sisaldab ka ELi märgisega heakskiidetud tsiviillennunduse julgestusseadmete loetelu.

2025. aasta lõpus sisaldas andmebaas ligikaudu 40 000 kirjet kokkuleppeliste esindajate, tuntud saatjate, lennujaama varude tuntud tarnijate, sõltumatute valideerijate, ACC3-staatusega lennuettevõtjate, kokkuleppeliste tarnijate ning kolmandate riikide kokkuleppeliste esindajate ja tuntud saatjate, julgestusseadmete ja lennujaamade ja kasutajate kohta. Andmebaasi kättesaadavus oli 99,95 %, mis tähendab, et 2025. aastal puudus kättesaadavus kokku pisut vähem kui nelja tunni jooksul.

4.3 Enne kauba laadimist edastatav eelteave (PLACI)

Ettevõtjad, kes vastutavad kolmandatest riikidest kaupade liidu tolliterritooriumile (kas sihtkohana või transiidikohana) toomise eest, peavad esitama ELi tollile lasti kohta elektroonilise eelteabe. ELi esimese sisenemiskoha tolliasutused analüüsivad neid andmeid tsiviillennundusjulgestuse eesmärgil, kasutades uut impordikontrollisüsteemi (ICS2).

PLACI riskianalüüsi tulemuste tõttu võib olla vajalik rakendada konkreetseid leevendavaid lennundusjulgestusmeetmeid, sealhulgas juhust või esildist „Mitte laadida“ (Do Not Load – DNL). Neid peavad ELi suunduvast tarneahelas osalevad ettevõtjad rakendama enne, kui saadeti laaditakse ELi suunduvale lennule.

2025. aastal registreeriti ligikaudu 146 miljonit PLACI teadet. Nende tulemusel esitati ligikaudu 990 taotlust läbivaatuseks (RFS), kuid taotlusi kauba laadimata jätmiseks (DNL) ei esitatud. Enamasti oli tegu kullersaadetistega, millele järgnesid posti- ja üldine lennukaup.

⁷ Guernsey, Mani saare ja Jersey lennujaamad Ühendkuningriigis, Kangerlussuaqi lennujaam Gröönimaal ning Ben Gurioni lennujaam Iisraelis.

⁸ <https://ksda.ec.europa.eu/>

5. INSPEKTEERIMISED JA MUU JÄRELEVALVETEGEVUS

5.1 Üldosa

Määruse (EÜ) nr 300/2008 eesmärk on ennetada tsiviilõhusõidukite vastu suunatud ebaseaduslikke sekkumisi, et kaitsta inimesi ja kaupu. Kui liikmesriigid peavad kõnealuse määruse kohaselt korrapäraselt jälgima, et lennujaamad, lennuettevõtjad ja muud üksused järgiksid lennundusjulgestuse ühiseid põhistandardeid, ning tagama puuduste kiire avastamise ja kõrvaldamise, siis komisjonile on seadusandja teinud ülesandeks jälgida, et ELi/EMP⁹ liikmesriigid rakendaksid seda õiguslikku nõuet tulemuslikult.

Määruse (EÜ) nr 300/2008 artikli 15 kohaselt peab komisjon tegema inspekteerimisi ja vajaduse korral andma soovitusi lennundusjulgestuse tõhustamiseks. Kõnealuse järelevalve-eesmärgi täitmiseks jälgib komisjon järelevalvesüsteemi kaudu liikmesriikide tegevust tõhusa riikliku tsiviillennunduse julgestusprogrammi ja järelevalveprogrammi loomisel, haldamisel ja rakendamisel.

Selleks kasutab komisjon kahetasandilist nõuetele vastavuse järelevalvesüsteemi, s.o komisjoni oma inspekteerimisi, millele lisandub liikmesriikide riiklikke järelevalvemeetmeid käsitlevate aastaaruannete hindamine.

Alates 2010. aastast on komisjoni inspekteerimiste käigus kindlaks tehtud nõuete täitmise määr püsinud muutumatuna ligikaudu 80 % juures. Teatavaid meetmeid võiks siiski tulemuslikumalt rakendada ning selleks on vaja tööstusharu sidusrühmade, asjaomaste ametiasutuste ja komisjoni jätkuvaid jõupingutusi.

5.2 Inspekteerimiste sagedus ja ulatus

Komisjon inspekteerib liikmesriikide lennundusjulgestusega tegelevaid ametiasutusi (edaspidi „pädevad asutused“ vastavalt määruse (EÜ) nr 300/2008 artiklile 9) ning lennundusjulgestusstandardeid rakendavaid lennujaamu, ettevõtjaid ja üksusi.

Selliste inspekteerimiste arv, sagedus ja ulatus on kindlaks määratud liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi (DG MOVE) strateegias, milles käsitletakse järelevalvet ELi lennundusjulgestusstandardite rakendamise üle. Selles võetakse arvesse iga liikmesriigi lennundussektori suurust, lennujaamatoimingute liikide representatiivset valimit, kohustuste täitmist lennundusjulgestusalaste õigusnormide rakendamisel, komisjoni varasemate inspekteerimiste tulemusi, riiklikele kvaliteedikontrolli aastaaruannetele antud hinnanguid, turvaintsidente (ebaseaduslikke sekkumisi), ohutaset ning muid tegureid ja hinnanguid.

Selleks et komisjon saaks piisavalt teavet nõuete täitmise kohta liikmesriikides, kasutatakse mitmeaastast järelevalvet. Tõendeid määruse (EÜ) nr 300/2008 ja selle

⁹ Euroopa Majanduspiirkond: 27 ELi liikmesriiki, Norra, Island ja Šveits. Lennundusjulgestuse inspekteerimise eest Norras ja Islandil vastutab EFTA järelevalveamet (ESA). Šveitsis viib lennundusjulgestuse inspekteerimisi kahepoolse lepingu alusel läbi komisjon.

rakendusaktide kohaldamise kohta liikmesriikides kogutakse kaheaastase tsükli jooksul kas asjaomase liikmesriigi pädeva asutuse või vähemalt ühe lennujaama inspekteerimise käigus.

Tõendeid lennundusjulgestuse ühiste põhistandardite kohaldamise kohta kogutakse viieaastase tsükli jooksul, valides iga liikmesriigi puhul inspekteerimiseks välja vähemalt 15 % määрусega (EÜ) nr 300/2008 hõlmatud ELi lennujaamadest, sealhulgas suurima reisijate arvuga lennujaamad. Komisjoni inspekteerimised valitud lennujaamades annavad hea ülevaate nõuete täitmise üldisest tasemest igas liikmesriigis.

5.3 Inspekteerimiste kord ja metoodika

Komisjoni määrusega (EL) nr 72/2010¹⁰ nähakse ette komisjoni poolt lennundusjulgestuse valdkonnas korraldatavate inspekteerimiste kord. Määrus sisaldab muu hulgas sätteid komisjoni inspektorite kvalifikatsiooni ja volituste kohta¹¹.

Inspekteerimisel kasutatav metoodika on välja töötatud tihedas koostöös liikmesriikide lennundusjulgestusasutustega ja põhineb julgestusmeetmete tulemusliku rakendamise hindamisel.

5.4 Komisjoni tehtavad inspekteerimised

Komisjonil oli tegev meeskond, kuhu kuulus seitse täistööajaga lennundusjulgestusinspektorit, keda abistasid liikmesriikide määratud ligikaudu 70 audiitorit, kes vastavad komisjoni inspekteerimistes osalemise tingimustele.

Liikmesriikide audiitorite kaasamine komisjoni inspekteerimistesse annab panuse ka vastastikuse hindamise süsteemi ning võimaldab jagada metoodikat ja parimaid tavasid kõikide liikmesriikide ning assotsieerunud riikide vahel¹².

Komisjon korraldas 2025. aasta oktoobris liikmesriikide audiitorite iga-aastase kohtumise ja koolituse, et anda liikmesriikidele inspekteerimiste kohta tagasisidet, suurendada läbipaistvust ja ühtlustada nõuete täitmise järelevalve meetodeid.

5.4.1 Liikmesriikide pädevate asutuste inspekteerimine

Pädevate asutuste inspekteerimise eesmärk on kontrollida, kas liikmesriikidel on ELi lennundusjulgestusalaste õigusaktide nõuetekohaseks kohaldamiseks vajalikud vahendid, sealhulgas riiklik järelevalveprogramm, õiguslikud volitused ja asjakohased ressursid. 2025. aastal inspekteeris komisjon pädevate asutuste inspeksioonide seitsmenda tsükli raames seitset liikmesriiki.

¹⁰ Komisjoni 26. jaanuari 2010. aasta määrus (EL) nr 72/2010, millega nähakse ette lennundusjulgestuse valdkonnas korraldatavate komisjoni inspekteerimiste kord (ELT L 23, 27.1.2010, lk 1).

¹¹ Vt artiklid 4 ja 5.

¹² Vt 1. lisa, milles on esitatud komisjoni ja ESA 2025. aasta järelevalvetegevuse kokkuvõte.

2025. aastal inspekteeritud liikmesriigid olid viinud oma riiklikud lennundusjulgestusprogrammid seadusandlike muudatustega kooskõlla. Lisaks leiti, et enamik riiklikke järelevalveprogramme on täielikult kooskõlas komisjoni määrusega (EL) nr 18/2010. Kõigi liikmesriikide puhul märgiti, et lennujaamadel, lennuettevõtjatel ja julgestuse eest vastutavatel üksustel esines teatavaid probleeme nii julgestusprogrammide ajakohastamisel ja nende kooskõlla viimisel liidu õigusaktide ja riiklike lennundusjulgestusprogrammidega kui ka nende üle järelevalve teostamisel.

Kontrollitud liikmesriigid oli instruktorite ning vajaduse korral sõltumatute valideerijate töölevõtmise, koolituse, heakskiitmise ja/või sertifitseerimise ning kvalifikatsiooniga seotud nõuded oma riiklikesse koolitusprogrammidesse enamasti üle võtnud. Siiski esineb veel puudusi läbivalgustusseadet käsitsevate töötajate sertifitseerimise ja ümbersertifitseerimise standardimisel.

Mõne liikmesriigi pädev asutus ei järginud lennujaamade, lennuettevõtjate ja teatavate julgestuse eest vastutavate üksuste üle järelevalvet teostades selle sageduse ja ulatuse suhtes kehtestatud nõudeid. Lisaks esines juhtumeid, kus mõnes nõutavas valdkonnas ei tehtud piisavalt katseid. Ühtlasi leidis komisjon, et inspekteerimiseks nõutavat metoodikat tuleks tõhusamalt rakendada sellistes valdkondades nagu riikliku järelevalvega seotud aruandlus, katsetulemuste aruannete ühtlustamine, otseselt seotud turvameetmed¹³ ja nõuetele vastavuse liigitus.

Kõik liikmesriigid andsid oma pädevatele asutustele vajalikud volitused määruse (EÜ) nr 300/2008 ja selle rakendusaktide kõikide nõuete täitmise kontrollimiseks ja tagamiseks ning enamik neist kaasas järelevalvetegevusse piisava arvu audiitoreid. Lennujaamade kohapealsed kontrollid näitasid, et riikliku järelevalve tõhusust saaks kõigis inspekteeritud liikmesriikides jätkuvalt parandada.

5.4.2 Esmane inspekteerimine lennujaamades

2025. aastal tegi komisjon lennujaamades 12 esmast inspekteerimist eesmärgiga kontrollida, kas pädev asutus teostab piisavat järelevalvet lennundusjulgestusmeetmete tulemusliku rakendamise üle, ning on suuteline võimalikud puudused kiiresti välja selgitama ja kõrvaldama. Kõik komisjoni inspektorite kindlaks tehtud puudused tuleb kõrvaldada ettenähtud tähtaja jooksul. Inspekteerimisaruannetega saavad tutvuda kõik liikmesriigid.

Pärast määruse (EÜ) nr 300/2008 kuusteist aastat kestnud rakendamist kajastavad inspekteerimistulemused pädevate asutuste ja lennundussektori tehtud jõupingutusi. Enamikku julgestusnõudeid rakendati jätkuvalt nõuetekohaselt. Samas juhiti kontrollide käigus tähelepanu ka valdkondadele, kus olukorda on võimalik veelgi parandada. Nende hulka kuuluvad juurdepääsukontrollid, läbivaatused,

¹³ Kaks või enam nõuet, mis mõjutavad üksteist niivõrd vahetult, et ühe tõhusust saab hinnata vaid juhul, kui neid nõudeid vaadeldakse koos.

küberturvalisus, õhusõiduki julgestusotstarbeline läbiotsimine, varude julgestuskontrollid ning sertifitseerimisega seotud protsesside rakendamine.

5.4.3 Järelinspekteerimine

Määruse (EL) nr 72/2010 artikli 13 kohaselt teeb komisjon tavaliselt teatava hulga järelinspekteerimisi. Järelinspekteerimine korraldatakse siis, kui esmasel inspekteerimisel on kindlaks tehtud mitu suurt puudust, kuid ka pisteliselt, et välja selgitada, kas pädevatel asutustel on vajalik võimekus nõuda kindlakstehtud puuduste kõrvaldamist ettenähtud tähtaja jooksul. 2025. aastal ei tehtud ühtki järelinspekteerimist.

5.5 Liikmesriikide kvaliteedikontrolli aastaaruannete hindamine

Määruse (EÜ) nr 300/2008 lisa punkti 18 kohaselt peavad liikmesriigid esitama komisjonile igal aastal aruande meetmete kohta, mida nad on oma kohustuste täitmiseks võtnud, ja lennundusjulgestuse olukorra kohta oma lennujaamades.

Komisjoni korrapärastele inspekteerimistele lisanduv aruannete hindamine aitab komisjonil tähelepanelikult jälgida riiklike kvaliteedikontrollimeetmete rakendamist. See omakorda võimaldab kiirelt välja selgitada ja kõrvaldada igas liikmesriigis esinevad puudused.

Hindamise käigus analüüsitakse lennujaamade, lennuettevõtjate ja muude lennundusjulgestuskohustusi täitvate üksuste üle tehtavat korrapärast järelevalvet, audiitorite kohapeal olnud aega, sobivalt valitud järelevalvetoimingute ulatust ja sagedust, riiklike nõuete täitmist, järeelmeetmeid ja nõuete täitmise tagamise volituste kasutamist.

Liikmesriikide esitatud aastaaruannete ja teabe kvaliteet püsib muutumatuna ning 2025. aastal saavutati täiendav ühtlustamine.

Liikmesriikidele saadeti ametlik tervik hinnang, mis sisaldas soovitusi riiklike jõupingutuste suurendamiseks või paremaks kohandamiseks, kus see oli vajalik.

5.6 Kolmandate riikide lennujaamade hindamine

Komisjon teeb hindamisi ELi ja kolmandate riikide vahel kehtestatud ühekordse julgestuskontrolli korra raames. Eesmärk on veenduda, et teatavaid julgestusmeetmeid rakendatakse endiselt ELi lennundusjulgestusalaste õigusaktide rakendamisega samaväärse tasemel. 2025. aastal tehti kolm hindamist, vastavalt Ameerika Ühendriikides, Fääri saartel ja Ühendkuningriigis.

5.7 Artikli 15 kohased juhtumid ja kohtumenetlused

Kui lennujaamas kindlaks tehtud puudusi julgestusmeetmete rakendamisel peetakse nii tõsisteks, et need kujutavad märkimisväärset ohtu tsiviillennundusjulgestuse üldisele tasemele liidus, rakendab komisjon määruse (EL) nr 72/2010 artikli 15 kohaseid

meetmeid. See tähendab, et olukorrast teavitatakse kõigi liikmesriikide pädevaid asutusi ning lennujaamast, mille suhtes kohaldatakse artiklit 15, saabuval lende käsitatakse kolmandast riigist saabunud lendudena, mistõttu vastuvõtavad lennujaamad on kohustatud rakendama kompenseerivaid julgestusmeetmeid saabuvate transferreisijate ja nende pagasi ning samuti õhusõidukite suhtes, millega nad saabusid. 2025. aastal ühtegi sellist juhtumit ei esinenud.

Komisjonil on ka võimalus alata rikkumismenetlus kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 258, seda eelkõige juhul, kui puudusi ei kõrvaldata pikema aja jooksul või kui need korduvad. 2025. aastal ühtegi sellist menetlust ei algatatud.

6. RAHVUSVAHELINE DIALOOG

6.1 Üldosa

Komisjon jätkas panustamist rahvusvahelise lennundusjulgestuse edendamisse kogu maailmas, kaasates rahvusvahelisi organisatsioone (näiteks Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon (ICAO) ja Euroopa Tsiviillennunduse Konverents (ECAC)) ning tehes tihedat koostööd liikmesriikidega, et tagada ELi tasandil kooskõlastatud seisukohad. Dialooge peeti ka suuremate sarnaselt meelestatud partneritega, nagu Ühendkuningriik, Ameerika Ühendriigid, Kanada, Austraalia ja Singapur.

6.2 Rahvusvahelised organisatsioonid

EL osales aktiivselt vaatlejana ICAO lennundusjulgestuse komisjoni aastakoosolekul (AVSECP/36), mis toimus 7.–11. aprillil 2025, ning ICAO küberturvalisuse komisjoni esimesel koosolekul (CYSECP/4), mis toimus 2.–6. juunil 2025.

ICAO 42. assamblee (23. september – 3. oktoober 2025) tulemused kajastasid ELi seatud eesmärgi julgeoleku, kübervaldkonna ja konfliktipiirkonnaga seotud küsimustes. Assamblee võttis muu hulgas vastu konfliktipiirkondi käsitleva uue resolutsiooni, muudetud lennundusjulgestusalase resolutsiooni, milles juhitakse tähelepanu muutuvatele ohtudele, sealhulgas keerukate ründajate tekitatud ohtudele, ning kutsutakse üles tegema täiendavaid jõupingutusi lennukauba ja postisüsteemi turvalisuse tagamiseks, muudetud resolutsiooni küberturvalisuse kohta, milles käsitletakse küberohte ja rõhutatakse vajadust käsitleda küberriske terviklikult, ning kiitis heaks Euroopa tööühma ettepaneku kõrgetasemeline lennundusjulgestuskonverentsi korraldamise kohta.

6.3 Kolmandad riigid

ELi ja Ühendkuningriigi kaubandus- ja koostöölepingu artikli 435 kohaldamisega tagatakse lennundusjulgestusküsimuste ühine käsitlemine, teabevahetus, arutelu ja parimate tavade jagamine ning tehniliste ekspertide vahelise koostöökorra väljatöötamine. ELi ja Ühendkuningriigi kuues lennundusjulgestusalane

koostöökohtumine toimus 1. aprillil 2025 ja seitsmes lennundusjulgestusalane koostöökohtumine 17. oktoobril 2025.

ELi ja Ameerika Ühendriikide transpordijulgestusalase koostöö rühma (TSCG) eesmärk on edendada koostööd mitmes ühist huvi pakkavas valdkonnas. Rühma tegevusega tagatakse jätkuvalt toimiv ühekordse julgestuskontrolli kord ning ELi ja Ameerika Ühendriikide asjaomaste lennukauba ja -posti julgestussüsteemide vastastikune tunnustamine. 2025. aastal ei korraldatud ühtegi transpordijulgestusalase koostöö rühma koosolekut, kuid tehniline koostöö jätkus kogu aasta jooksul.

Komisjon on kooskõlas ELi õigusega kehtestanud ühekordse julgestuskontrolli korra kokkulepped, millega tunnistatakse mõnes kolmandas riigis või kolmandate riikide lennujaamades kohaldatavad julgestusstandardid samaväärseks ELi standarditega¹⁴. 2025. aastal ei sõlmitud uusi ühekordse julgestuskontrolli korra kokkuleppeid.

Suutlikkuse suurendamise valdkonnas jätkas ECAC 2025. aastal Aafrika, Aasia ja Lähis-Ida tsiviillennundusjulgestust käsitleva projekti (CASE II) rakendamist; projekti rahastab Euroopa Komisjon ning selle eelarve on kaheksa miljonit eurot. Lennundusjulgestuseksperptide tegevus hõlmas seminare, veebiseminare ja kahepoolseid riigisiseseid tegevusi¹⁵. CASE II üldine eesmärk on võidelda tsiviillennundust ähvardava terrorismiohu vastu, tehes koostööd kolme asjaomase piirkonna riikidega, et tugevdada nende lennundusjulgestuse korda¹⁶.

7. KOKKUVÕTE

Kommertslennunduse arengu seisukohalt on oluline tagada lennutegevuse turvalisus nii õhus kui ka maa peal. 2025. aastal võttis Euroopa Komisjon koostöös liikmesriikidega olulisi meetmeid tagamaks, et lennundusjulgestuse valdkonnas kehtivaid rakendusakte kohandatakse vastavalt ohu- ja riskikeskkonna muutustele. Võeti vastu meetmeid lennukauba tarneahela tugevdamiseks ning tehti ettepanek luua tekkinud ohtude leevendamiseks ELi süsteem lennundusjulgestusvahejuhtumitest teatamiseks ja lennundusjulgestusteabe õigeaegseks jagamiseks.

¹⁴ ELil on ühekordse julgestuskontrolli kord kehtestatud Ameerika Ühendriikide, Kanada, Singapuri, Montenegro, Serbia ja Ühendkuningriigiga.

¹⁵ Ajavahemikul 1. jaanuarist kuni 30. novembrini 2025 (projekti lõppkuupäev) viidi CASE II raames ellu 56 tegevust (sealhulgas 34 kahepoolset koolitust, kaheksa mentorlust, kuus mitmepoolset tegevust, viis piirkondlikku seminari, kaks piirkondadevahelist seminari ja üks veebiseminar), milles osales 950 isikut, mis näitab, et projekti rakendamise tase oli kõrge kuni projekti lõpuni. Kokku on alates projekti käivitamisest ellu viidud 264 riigisisest ja kaugtegevust, milles osales 89 partnerriiki ja ECACi/ELi liikmesriiki. Lisateave CASE II kohta: <https://www.ecac-ceac.org/activities/security/eu-ecac-case-ii-project>

¹⁶ Partnerriikide valimise metoodika põhineb kumulatiivsetel kriteeriumidel ja seda on võimalik täiustada, et võtta arvesse selliseid asjakohaseid tegureid nagu ohutase, julgestusmeetmete tase igas partnerriigis ja partnerriike EL liikmesriikidega ühendavate otselendude olemasolu. Selle lähenemisviisi kohaldamisel tehti korrapäraselt koostööd liikmesriikide või muude rakendusasutustega, et vältida suutlikkuse suurendamise algatuste dubleerimist ja suurendada koostöid.

2025. aastal jätkati ka lennundusjulgestuse uue lähtealuse väljatöötamist, et kasutada täielikult ära praegust ja tulevast tehnoloogilist võimekust viisil, millega saavutatakse võimalikult kõrge julgestustase, parandades samal ajal reisijate kogemust nii palju kui võimalik.