



Bryssel, 13. heinäkuuta 2026
(OR. en)

11876/26

AVIATION 117

SAATE

Lähettiläjä:	Euroopan komission pääsihteeri, allekirjoittajana johtaja Martine DEPREZ
Saapunut:	13. heinäkuuta 2026
Vastaanottaja:	Thérèse BLANCHET, Euroopan unionin neuvoston pääsihteeri
Kom:n asiak. nro:	COM(2026) 361 final
Asia:	KOMMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE VUOTTA 2025 KOSKEVA KERTOMUS YHTEISISTÄ SIVILI-ILMAILUN TURVAAMISTA KOSKEVISTA SÄÄNNÖISTÄ ANNETUN ASETUKSEN (EY) N:o 300/2008 TÄYTÄNTÖÖNPANOSTA

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena asiakirja COM(2026) 361 final.

Liite: COM(2026) 361 final



EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 13.7.2026
COM(2026) 361 final

KOMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE

**VUOTTA 2025 KOSKEVA KERTOMUS YHTEISISTÄ SIVIILI-ILMAILUN
TURVAAMISTA KOSKEVISTA SÄÄNNÖISTÄ ANNETUN
ASETUKSEN (EY) N:o 300/2008 TÄYTÄNTÖÖNPANOSTA**

1. JOHDANTO

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

Komission yksiköt jatkoivat vuonna 2025 niiden toimien täytäntöönpanoa, joista tehokkaampaa ja kestävämpää ilmailun turvaamispolitiikkaa koskevassa komission yksiköiden valmisteluasiakirjassa ”Working towards an enhanced and more resilient aviation security policy: a stocktaking” (SWD(2023) 37 final) on ilmoitettu, keskiössä innovointi, teknologia ja ilmailun turvaamisen uusi perustaso.

2. TOTEUTUNEET UHAT JA UHKANÄKYMÄT

Komissio ja sen rinnalla asiasta vastaavat virastot pyrkivät jatkuvasti seuraamaan ilmailualaan kohdistuvia turvauhkia, mukaan lukien hybridiuhat, ja puuttumaan niihin yhdessä jäsenvaltioiden ja muiden sidosryhmien kanssa tavoitteenaan varmistaa tehokas riskinhallinta. Tätä varten komissio valmisteli vuonna 2025 lainsäädäntömuutoksen, jolla perustetaan tehokkaampi mekanismi ilmailun turvapoikkeamia koskevien tietojen jakamiseksi.

2.1 Terrorismi ja hybridiuhat

Euroopan unioniin ja sen jäsenvaltioihin kohdistuu edelleen jatkuva, kehittyvä ja yhä monimutkaisempi terroriuhka, jolle on ominaista hajautuminen, ideologinen monipuolistuminen ja vahva tukeutuminen digitaalisiin ekosysteemeihin. Hengenvaarallisin uhka ovat edelleen jihadistiverkostot, joiden kehitys on tiiviisti yhteydessä Lähi-idässä käynnissä oleviin konflikteihin. Epävakauttavat sisäiset ja ulkoiset tapahtumat ovat samanaikaisesti osaltaan lisänneet radikalisoitumista, jännitteitä ja yhteiskunnan polarisoitumista, mikä saattaa johtaa terrorismiin ja väkivaltaiseen ääriliikhdintään eri puolilla unionia. Digitaalisilla alustoilla on tässä olennainen rooli, sillä ne mahdollistavat radikalisoitumisen ja värväämisen sekä propagandan levittämisen. Hajanaisemmassa ja epävakaaammassa ympäristössä eri terroristiryhmät ja väkivaltaiset ääriliikkeet ovat yhteydessä keskenään ja innoittavat toisiaan riippumatta ideologiasta tai ryhmäidentiteetistä.

Lähi-idän konfliktien vaikutukset ovat levinneet myös hybridiuhkaympäristöön, sillä konflikteja koskevia narratiiveja hyödynnetään disinformaatiokampanjoissa ja pyrittäessä voimistamaan polarisaatiota verkossa.

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

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

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

2.2 Kyberturvallisuus

2.2.1 Yleistä

Vuonna 2025 raportoitiin noin 9 200 kyberpoikkeamaa, jotka vaikuttivat kaiken tyyppisiin ilmailualan sidosryhmiin eri puolilla maailmaa.² Poikkeamiin sisältyi muun muassa kiristys haittaohjelmia, tietoturvaloukkauksia, toimitusketjun vaarantumisia, haktivistien toimintaa sekä lentoyhtiöihin, lentoasemiin ja lennonvarmistuspalvelujen tarjoajiin kohdistuneita tietovuotoja. Vuonna 2025 havaittiin useita poikkeamia, joilla oli merkittävä vaikutus ilmailun toimitusketjuun. Erityisesti voidaan mainita Collins Aerospacen MUSE-järjestelmään kohdistunut hyökkäys, joka vaikutti useisiin suuriin lentoasemiin³ Euroopassa.

Vaikka kyberrikollisuus on edelleen suurin uhka, kyberuhkien geopolitiittinen ulottuvuus on noussut yhä enemmän etualalle. Ukrainassa ja Lähi-idässä käynnissä olevat konfliktit ovat edelleen kiihdyttäneet haktivistien toimintaa, ja hajautetut palvelunestohyökkäykset ovat kohdistuneet suhteettoman suuressa määrin lentoasemiin niiden symbolisen näkyvyyden vuoksi. Myös kyberuhkatoimijoiden tekoälyn käyttö on tullut esiin yhä näkyvämmiin.

Vuonna 2025 toteutetuilla toimilla pyrittiin tukemaan EU:n kyberturvallisuuskehyksen yhtenäistä ja yhdenmukaista täytäntöönpanoa ilmailualalla, ja tätä varten niissä keskityttiin varmistamaan, että horisontaaliset ja alakohtaiset säännöt ovat mahdollisimman yhdenmukaiset. Tällä pyritään lisäämään tehokkuutta, välttämään päällekkäisyyksiä ja vähentämään toimijoihin ja hallintoon kohdistuvaa rasitetta.

² Eurocontrolin eurooppalaisen ilmailukenteen hallinnan tietotekniikan kriisiryhmän (EAMT-CERT) vuoden 2026 raportti kyberturvallisuudesta ilmailussa.

³ Tämän seurauksena näillä lentoasemilla jouduttiin turvautumaan manuaaliseen käsittelyyn, mikä johti pitkiin jonoihin, viivästyksiin ja peruutuksiin. Poikkeama osoittaa, miten kriittiset ilmailun tietojärjestelmät voivat kärsiä laajamittaisista käyttökatkoista, joiden vaikutukset kertautuvat nopeasti koko Euroopan lentoreittiverkkoon.

Helmikuussa 2024 perustettu ilmailun kyberturvallisuutta käsittelevä alaryhmä sai vuonna 2025 valmiiksi ei-sitovan viiteasiakirjan, jonka verkko- ja tietoturva-alan yhteistyöryhmä vahvisti ja jonka tarkoituksena on tukea EU:n kyberturvallisuuskehityksen yhtenäistä ja yhdenmukaista täytäntöönpanoa ilmailualalla.

2.2.2 Ilmaisimia koskeva riskinarviointi

Komissio suoritti yhteistyössä jäsenvaltioiden ilmailun turvaamisesta vastaavien viranomaisien ja tulliviranomaisten kanssa NIS 2 -direktiivin 22 artiklan mukaisen ilmaisimia koskevan riskinarvioinnin, jossa tarkasteltiin myös ilmailun turvatarkastuslaitteita. Riskinarviointi koski ilmaisimia, joissa käytetään ohjelmistoja ja/tai jotka on liitetty tieto- ja viestintätekniikan järjestelmiin ja jotka ovat käytössä tullissa, rajaviranomaisilla, lentoasemilla, satamissa ja rajatarkastuspisteissä.

Tulokset viittaavat hajanaisiin kansallisiin käytäntöihin, voimakkaaseen riippuvuuteen EU:n ulkopuolisista toimittajista sekä merkittäviin haavoittuvuuksiin, jotka liittyvät etähuoltoon ja yhdenmukaistettujen turvakäytäntöjen puuttumiseen. Arvioinnissa yksilöidään 13 riskiskenaariota, joissa suurimmat riskit ovat liian suuri riippuvuus yhdestä tai muutamasta valmistajasta (toimittajariippuvuus, suuririskiset toimittajat), luvallinen/luvaton pääsy huollon tai asennuksen aikana (myös etäyhteyden kautta) sekä haittaohjelmat, jotka vaarantavat laitteet, tietojen eheyden ja liitetyt järjestelmät. Yhteenliitettyissä ympäristöissä (lentoasemat, satamat, EU:n tullidatakeskus) riskit ovat tavallista suuremmat.

2.3 Droonit

Droonit muokkaavat EU:n talouden ja yhteiskunnan tulevaisuutta, ja niillä on kauaskantoisia vaikutuksia liikenteeseen, kauppaan ja palveluihin. Kun droonien määrä kasvaa ja teknologiset valmiudet kehittyvät muun muassa nopeuden, ketteryyden, kantaman, hyötykuormakapasiteetin ja antureiden tarkkuuden paranemisen sekä tekoälyn integroinnin myötä, on tärkeää ottaa huomioon niiden väärinkäyttöön liittyvät riskit. Jotta voidaan hyötyä droonien ja niiden laillisen, sääntöjenmukaisen käytön tarjoamista eduista, on ratkaisevan tärkeää puuttua uhkiin, joita niiden käyttäminen laittomiin, sääntöjenvastaisiin tai pahantahtoisin toimiin aiheuttaa, sekä lieventää näitä riskejä.

Alkuperältään tuntemattomien droonien aiheuttamat poikkeamat lentoasemien ja muun infrastruktuurin läheisyydessä asettavat erityisen haasteen EU:n valmiudelle ja kyvylle ehkäistä vastaavia tilanteita tulevaisuudessa.⁴ Lisäksi droonien läsnäolo herkkyyalueiden läheisyydessä herättää huolta vakoilusta, mikä lisää turvallisuuteen liittyviä jännitteitä. Vastauksena tähän komissio laati vuonna 2025 droonien turvallisuutta ja torjuntaa koskevan toimintasuunnitelman. Tavoitteena on vahvistaa

⁴ Vuonna 2025 raportoitiin droonien aiheuttamista lentoliikenteen keskeytyksistä esimerkiksi Kööpenhaminassa, Münchenissä, Berliinissä ja Brysselissä.

ennaltaehkäisyyn, havaitsemiseen ja reagointiin perustuvaa toimintatapaa, jotta voidaan lieventää drooneista aiheutuvia uhkia sekä parantaa unionin valmiutta reagoida poikkeamiin.

3. RISKINARVIOINNIT

3.1 Konfliktialueet

Säännöllisiä neljännesvuosittaisia riskinarviointeja EU:n konfliktialueista varoittavan järjestelmän puitteissa jatkettiin. Arviointeja johti EU:n ilmailun turvaamista koskevasta yhdenmetystä turvariskien arvioinnista vastaava ryhmä, johon kuuluvat EU:n jäsenvaltiot, EU:n tiedusteluanalyysikeskus (EU INTCEN) ja Euroopan unionin lentoturvallisuusvirasto (EASA). Järjestelmän tavoitteena on helpottaa EU:n siviili-ilmailuun vaikuttaviin konfliktialueisiin liittyvien riskinarviointien oikea-aikaista jakamista, mikä mahdollistaa riskien tehokkaan lieventämisen. Kiireellisten asioiden käsittelyä varten kutsutaan koolle erityiskokouksia tarpeen mukaan.

Vuonna 2025 ryhmä järjesti neljä neljännesvuosittaista kokousta ja viisi kiireellistä erityiskokousta. EU:n lentoyhtiöiden ja niitä edustavien järjestöjen kanssa järjestettiin neljä valmistelemaa kokousta. Ryhmä antoi kaksi uutta konfliktialueita koskevaa tiedotetta (Conflict Zone Information Bulletin, CZIB), veti takaisin neljä tiedotetta ja päivitti muut tiedotteet⁵.

Myös EU:n ilmailun turvaamisen yhdenmety riskinarviointiprosessi tarjosi riskinarviointivalmiuksia sekä tuki lentorahdin turvaamiseen ja ilmailun turvaamista koskeviin vaatimuksiin liittyvää päätöksentekoprosessia (riskien lieventäminen).

4. LAINSÄÄDÄNTÖKEHYS JA UUDET VÄLINEET

4.1 Lainsäädäntökehys

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

Täytäntöönpanoasetusta (EU) 2015/1998 muutettiin toukokuussa 2025 täytäntöönpanoasetuksella (EU) 2025/920.⁶ Viimeksi mainitulla tehdyillä muutoksilla vahvistetaan lentorahdin ja -postin turvaamista koskevien yhteisten perusvaatimusten täytäntöönpanemiseksi toteutettavia yksityiskohtaisia toimenpiteitä, jotta voidaan

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

⁶ Lisätietoja on liitteessä 2.

parantaa häiriönsietokykyä ja varmistaa uusien riskien asianmukainen lieventäminen. Tavoitteena oli tehostaa omatekoisten räjähteiden (IED) ja omatekoisten sytytyslaitteiden (IID) torjuntaa ja havaitsemista toteuttamalla toimenpiteitä, joilla parannetaan lentorahtia ja -postia koskevien tietojen näkyvyyttä, vahvistetaan turvahenkilöstön osaamista ja taitoja sekä varmistetaan tiettyjen hyödykkeiden erottelu vastaanoton yhteydessä ennen niiden lastaamista ilma-alukseen.

Muutoksia tehtiin myös ilmailun turvaamista koskeviin toimenpiteisiin, jotka liittyvät turvahenkilöstön koulutukseen, sertifiointiin ja uudelleensertifiointiin sekä turvalaitteiden rutiinitestaukseen. Joitakin lentoasemia⁷ poistettiin niiden kolmansien maiden luettelosta, joiden tunnustetaan soveltavan ilmailun turvaamista koskevia yhteisiä perusvaatimuksia vastaavia turvavaatimuksia.

4.2 Toimitusketjun turvaamista koskeva unionin tietokanta

Toimitusketjun turvaamista koskeva unionin tietokanta⁸ on ainoa laillinen tiedonhakuväline hyväksyttäessä lähetyksiä toiselta valvotulta edustajalta tai tunnetulta lähettäjältä. Samassa tietokannassa on myös luettelo hyväksytyistä, ”EU Stamp” -merkinnän saaneista siviili-ilmailun turvalaitteista.

Vuoden 2025 lopussa tietokannassa oli lähes 40 000 valvottua edustajaa, tunnettua lähettäjää, lentoasematarvikkeiden tunnettua toimittajaa, riippumatonta arvioijaa, ACC3:a, valvottua toimittajaa, kolmansien maiden valvottua edustajaa ja tunnettua lähettäjää, turvalaitetta, lentoasemaa ja käyttäjää. Tietokannan käytettävyyssaste oli 99,95 prosenttia, mikä tarkoittaa, että vuonna 2025 se oli poissa käytöstä yhteensä hieman yli neljä tuntia.

4.3 Lastausta edeltävä lastitietojen ennakkoilmoitus (PLACI)

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

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

⁷ Kangerlussuaqin lentoasema Grönlannissa, Guernseyn, Mansaaren ja Jersey'n lentoasemat Yhdistyneessä kuningaskunnassa sekä Ben Gurionin lentoasema Israelissa.

⁸ <https://ksda.ec.europa.eu/>.

Vuonna 2025 kirjattiin noin 146 miljoonaa PLACI-ilmoitusta. Niiden myötä tehtiin noin 990 turvatarkastuspyyntöä (RFS), mutta tavaroiden lastaamatta jättämistä koskevia pyyntöjä (DNL) ei esitetty. Eniten pyyntöjä tehtiin pikälähetyksistä ja seuraavaksi eniten postirahdista ja yleislentorahdista.

5. TARKASTUKSET JA MUUT VAATIMUSTENMUKAISUUDEN VALVONTATOIMET

5.1 Yleistä

Asetuksen (EY) N:o 300/2008 tavoitteena on ehkäistä siviili-ilmailuun kohdistuvia laittomia tekoja henkilöiden ja tavaroiden suojelemiseksi. Asetuksessa edellytetään, että jäsenvaltiot seuraavat säännöllisesti, panevatko lentoasemat, lentoliikenteen harjoittajat ja muut yksiköt ilmailun turvaamista koskevat yhteiset perusvaatimukset asianmukaisesti täytäntöön, ja varmistavat puutteiden nopean havaitsemisen ja korjaamisen. Komissiolle lainsäätäjä puolestaan on antanut tehtäväksi seurata, että EU:n/ETAn⁹ jäsenvaltiot panevat tämän lakisääteisen vaatimuksen tosiasiallisesti täytäntöön.

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

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

Vuodesta 2010 lähtien komission tarkastuksissa todettu vaatimusten noudattamisaste on pysynyt vakaana noin 80 prosentissa. Joidenkin toimenpiteiden täytäntöönpanossa on kuitenkin parantamisen varaa, ja ne edellyttävät alan sidosryhmiltä, asianomaisilta viranomaisilta ja komissiolta jatkuvia toimia.

5.2 Tarkastusten tiheys ja laajuus

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

⁹ Euroopan talousalue: EU:n 27 jäsenvaltiota, Norja, Islanti ja Sveitsi. EFTAn valvontaviranomainen vastaa ilmailun turvaamista koskevien tarkastusten suorittamisesta Norjassa ja Islannissa. Sveitsissä komissio tekee ilmailun turvaamista koskevia tarkastuksia kahdenvälisen sopimuksen perusteella.

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

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

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

5.3 Tarkastuksissa käytettävät menettelyt ja menetelmät

Komission asetuksessa (EU) N:o 72/2010¹⁰ vahvistetaan ilmailun turvaamisen alalla suoritettavissa komission tarkastuksissa noudatettavat menettelyt. Asetus sisältää muun muassa säännöksiä komission tarkastajien pätevyydestä ja toimivaltuuksista.¹¹

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

5.4 Komission toteuttamat tarkastukset

Komissiolla oli tarkastuksia varten seitsemän kokoaikaisen ilmailun turvatarkastajan työryhmä, jonka tukena oli noin 70 jäsenvaltioiden nimeämää kansallista auditoijaa, joilla on oikeus osallistua komission tekemiin tarkastuksiin.

¹⁰ Komission asetus (EU) N:o 72/2010, annettu 26 päivänä tammikuuta 2010, ilmailun turvaamisen alalla suoritettavissa komission tarkastuksissa noudatettavista menettelyistä (EUVL L 23, 27.1.2010, s. 1).

¹¹ Ks. 4 ja 5 artikla.

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

Komissio järjesti lokakuussa 2025 kansallisten auditoijien vuosikokouksen ja koulutuksen. Tavoitteena oli antaa jäsenvaltioille palautetta tarkastuksista, edistää avoimuutta ja yhdenmukaistaa vaatimustenmukaisuuden valvontamenetelmiä.

5.4.1 Kansallisten asianomaisten viranomaisten tarkastaminen

Asianomaisissa viranomaisissa toteutettavien tarkastusten tarkoituksena on todentaa, onko jäsenvaltioilla tarvittavat välineet – muun muassa kansallinen laadunvalvontaohjelma, lailliset valtuudet ja asianmukaiset resurssit – pystyäkseen asianmukaisesti panemaan täytäntöön ilmailun turvaamista koskevan EU:n lainsäädännön. Komissio tarkasti vuonna 2025 seitsemän jäsenvaltiota osana toimivaltaisten viranomaisten seitsemättä tarkastuskierrosta.

Vuonna 2025 tarkastetut jäsenvaltiot pitivät kansalliset siviili-ilmailun turvaohjelmansa lainsäädännön muutoksia vastaavina. Myös useimpien kansallisten laadunvalvontaohjelmien todettiin olevan täysin linjassa komission asetuksen (EU) N:o 18/2010 kanssa. Kaikissa jäsenvaltioissa todettiin, että lentoasemilla, lentoliikenteen harjoittajilla ja yksiköillä, joilla on ilmailun turvaamiseen liittyviä vastuuta, oli tiettyjä haasteita turvaohjelmien päivittämisessä ja ylläpitämisessä unionin lainsäädännön ja kansallisten siviili-ilmailun turvaohjelmien mukaisesti sekä niiden seurannassa.

Rekrytointia, koulutusta, hyväksyntää ja/tai sertifiointia sekä tarvittaessa kouluttajien ja riippumattomien arvioijien pätevyyttä koskevat vaatimukset oli pääosin saatettu osaksi tarkastettujen jäsenvaltioiden kansallisia koulutusohjelmia. Läpivalaisulaitteiden käyttäjien sertifiointin ja uudelleensertifiointin standardoinnissa on kuitenkin vielä parantamisen varaa.

Joissakin jäsenvaltioissa toimivaltainen viranomainen ei aina suorittanut lentoasemien, lentoliikenteen harjoittajien ja yksiköiden, joilla on ilmailun turvaamiseen liittyviä vastuuta, valvontaa määritetyllä tiheydellä ja määritetyssä laajuudessa. Joissakin tapauksissa kaikilla vaadituilla alueilla ei myöskään tehty riittävästi testejä. Lisäksi komissio havaitsi tarpeen parantaa tarkastusten edellyttämien menetelmien täytäntöönpanoa eri osa-alueilla, joihin kuuluvat muun muassa kansallisen vaatimustenmukaisuuden valvonnan raportointi, testitulosten raportoinnin yhdenmukaistaminen, tarkastusten kattamat suoraan toisiinsa liittyvät turvatoimenpiteet¹³ ja vaatimustenmukaisuuden luokittelu.

¹² Ks. liitteessä 1 oleva yhteenveto kaikista komission ja EFTAn valvontaviranomaisen toteuttamista vaatimustenmukaisuuden valvontatoimista vuonna 2025.

¹³ Vähintään kaksi vaatimusta, jotka ovat niin tiiviisti sidoksissa toisiinsa, ettei yhden vaatimuksen tehokkuutta voida arvioida asianmukaisesti ottamatta huomioon muita vaatimuksia.

Kaikki jäsenvaltiot antoivat asianomaisille viranomaisilleen tarvittavan täytäntöönpanotoimivallan kaikkien asetuksen (EY) N:o 300/2008 ja sen täytäntöönpanosäädösten sisältämien vaatimusten noudattamisen seuraamiseksi ja täytäntöönpanon varmistamiseksi. Lisäksi suurin osa jäsenvaltioista varmisti, että vaatimustenmukaisuuden valvontatoimien suorittamista varten oli käytettävissä riittävästi auditoijia. Lisäksi lentoasemilla tehdyt tarkastukset osoittivat, että kansallisten seurantatoimien vaikuttavuutta voidaan kaikissa tarkastetuissa jäsenvaltioissa parantaa edelleen.

5.4.2 Lentoasemien alkutarkastukset

Vuonna 2025 komissio teki 12 lentoasemien alkutarkastusta, joiden tarkoituksena oli todentaa, seuraako asianomainen viranomainen asianmukaisesti ilmailun turvatoimenpiteiden tosiasiallista toteutusta ja pystyykö se havaitsemaan ja korjaamaan mahdolliset puutteet nopeasti. Komission tarkastajien mahdollisesti havaitsemat puutteet on korjattava määräajassa. Tarkastuskertomukset jaetaan kaikkien jäsenvaltioiden kesken.

Asetuksen (EY) N:o 300/2008 täytäntöönpanon 16. vuoden jälkeen tarkastustulokset kertovat asianomaisten viranomaisten ja toimialan toteuttamista toimista. Suurin osa turvavaatimuksista pannaan edelleen moitteettomasti täytäntöön. Tarkastuksissa kävi kuitenkin ilmi osa-alueita, joilla on vielä parantamisen varaa. Näitä ovat muun muassa kulunvalvonta, turvatarkastukset, kyberturvallisuus, ilma-alusten turvaetsinnät, tarvikkeita koskevat turvavalvontatoimenpiteet sekä sertifiointiin liittyvien prosessien toteutus.

5.4.3 Jälkitarkastukset

Komissio tekee asetuksen (EU) N:o 72/2010 13 artiklan mukaisesti rutiininomaisesti tietyn määrän jälkitarkastuksia. Tällaisia tarkastuksia tehdään, mikäli alkutarkastuksessa todetaan useita vakavia puutteita. Niitä tehdään myös satunnaisesti sen varmentamiseksi, että asianomaisilla viranomaisilla on tarvittavat valtuudet vaatia mahdollisten havaittujen puutteiden korjaamista määrätyssä ajassa. Vuonna 2025 ei tehty yhtään jälkitarkastusta.

5.5 Jäsenvaltioiden vuotuisten laadunvalvontakertomusten arvioinnit

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

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

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

Jäsenvaltioiden toimittamien vuosikertomusten ja tietojen laatu on pysynyt vakaana, ja yhdenmukaistaminen edistyi vuoden 2025 aikana.

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

5.6 Kolmansien maiden lentoasemien arvioinnit

Komissio tekee arviointeja EU:n ja kolmansien maiden välisten yhden turvatarkastuksen järjestelyjen yhteydessä. Tarkoituksena on vahvistaa, että tiettyjen turvatoimenpiteiden täytäntöönpano on jatkuvasti ilmailun turvaamista koskevan EU:n lainsäädännön täytäntöönpanoa vastaavalla tasolla. Vuonna 2025 tehtiin kolme arviointia. Ne tehtiin Yhdysvalloissa, Färsaarilla ja Yhdistyneessä kuningaskunnassa.

5.7 15 artiklan mukaiset tapaukset sekä oikeudenkäynnit

Jos lentoasemalla todetut puutteet turvatoimenpiteiden täytäntöönpanossa ovat niin vakavia, että niiden katsotaan vaikuttavan merkittävästi siviili-ilmailun turvaamisen kokonaistasoon unionissa, komissio aloittaa asetuksen (EU) N:o 72/2010 15 artiklan mukaiset toimet. Tällöin tilanteesta ilmoitetaan kaikkien jäsenvaltioiden asianomaisille viranomaisille ja 15 artiklan soveltamisalaan kuuluvalla lentoasemalta saapuvia lentoja pidetään kolmannelta maasta saapuvina lentoina. Tästä syystä vastaanottavien lentoasemien on toteutettava täydentäviä turvatoimia, joita sovelletaan saapuviin transfer-matkustajiin, heidän matkatavaroihinsa ja niihin ilma-aluksiin, joilla he saapuivat. Tällaisia tapauksia ei ollut vuonna 2025 lainkaan.

Komissio voi myös aloittaa Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 258 artiklan mukaisen rikkomusmenettelyn erityisesti tapauksissa, joissa puutteiden korjaaminen pitkittyy tai samoja puutteita todetaan uudelleen. Vuonna 2025 ei aloitettu tällaisia menettelyjä.

6. KANSAINVÄLINEN VUOROPUHELU

6.1 Yleistä

Komissio pyrki edelleen edistämään ilmailun turvaamista maailmanlaajuisesti tekemällä yhteistyötä kansainvälisten elinten, kuten Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) ja Euroopan siviili-ilmailukonferenssin (ECAC) kanssa. Komissio teki tiivistä yhteistyötä myös jäsenvaltioiden kanssa, jotta voitiin varmistaa EU:n kantojen koordinointi. Vuoropuheluja käytiin myös tärkeimpien samanmielisten

kumppanien kanssa (muun muassa Yhdistynyt kuningaskunta, Yhdysvallat, Kanada, Australia ja Singapore).

6.2 Kansainväliset elimet

EU osallistui aktiivisesti tarkkailijan roolissa ilmailun turvaamista käsittelevän ICAOn paneelin vuotuisen kokoukseen (AVSECP/36), joka pidettiin 7.–11. huhtikuuta 2025, sekä kyberturvallisuutta käsittelevän ICAOn paneelin neljänteen kokoukseen (CYSECP/4), joka pidettiin 2.–6. kesäkuuta 2025.

ICAOn 42. yleiskokouksen (23. syyskuuta – 3. lokakuuta 2025) tulokset, jotka koskivat turvallisuuteen, kyberasioihin ja konfliktialueisiin liittyviä aiheita, vastasivat EU:n asettamia tavoitteita. Niihin sisältyivät uusi yleiskokouksen päätöslauselma konfliktialueista, tarkistettu ilmailun turvaamista koskeva päätöslauselma, jossa viitataan myös kehittyneiden toimijoiden aiheuttamiin kehittyviin uhkiin, kehoitus tehostaa toimia lentorahti- ja postijärjestelmän turvaamiseksi, tarkistettu kyberturvallisuutta koskeva päätöslauselma, jossa käsitellään kyberuhkia ja korostetaan tarvetta puuttua kyberriskeihin kokonaisvaltaisesti, sekä yleiskokouksen hyväksyntä eurooppalaisen ryhmän ehdotukselle ilmailun turvaamista käsittelevän korkean tason konferenssin järjestämisestä.

6.3 Kolmannet maat

EU:n ja Yhdistyneen kuningaskunnan kauppaja yhteistyösopimuksen 435 artiklan mukaiseen yhteistyöhön ilmailun turvaamista koskevissa asioissa sisältyvät tietojen vaihto, keskustelu ja tietojen jakaminen parhaista käytännöistä sekä teknisten asiantuntijoiden välisten yhteistyöjärjestelyjen kehittäminen. Ilmailun turvaamista käsittelevä EU:n ja Yhdistyneen kuningaskunnan kuudes yhteistyökokous pidettiin 1. huhtikuuta ja seitsemäs yhteistyökokous 17. lokakuuta 2025.

Liikenneturvaa käsittelevän EU:n ja Yhdysvaltojen yhteistyöryhmän tavoitteena on edistää yhteistyötä useilla yhteisen edun mukaisilla aloilla. Yhteistyöryhmä varmistaa yhden turvatarkastuksen järjestelyjen toimivuuden sekä EU:n ja Yhdysvaltojen lentorahtia ja -postia koskevien turvajärjestelyjen vastavuoroisen tunnustamisen. Liikenneturvaa käsittelevän yhteistyöryhmän kokousta ei järjestetty vuonna 2025, mutta teknistä yhteistyötä tehtiin koko vuoden ajan.

Komissio on EU:n oikeuden mukaisesti sopinut yhden turvatarkastuksen järjestelyistä, joissa tunnustetaan, että joissakin kolmansissa maissa tai kolmansien maiden lentoasemilla sovellettavat turvavaatimukset vastaavat EU:n vaatimuksia.¹⁴ Vuonna 2025 ei tehty uusia yhden turvatarkastuksen järjestelyjä.

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

Valmiuksien kehittämisen osalta vuonna 2025 jatkettiin Euroopan komission rahoittamaa ja ECAC:n toteuttamaa, siviili-ilmailun turvaamista Afrikassa, Aasiassa ja Lähi-idässä koskevaa hanketta (CASE II), jonka määrärahat ovat 8 miljoonaa euroa. Ilmailun turvaamisen asiantuntijoiden toteuttamiin toimiin kuului työpajoja, verkkoseminaareja ja kahdenvälisiä hankemaissa toteutettuja toimia.¹⁵ CASE II -hankkeen yleistavoitteena oli torjua siviili-ilmailuun kohdistuvaa terrorismin uhkaa tekemällä yhteistyötä näillä kolmella alueella sijaitsevien valtioiden kanssa, jotta niiden ilmailun turvajärjestelmiä voidaan vahvistaa.¹⁶

7. PÄÄTELMÄT

Jotta kaupallinen lentoliikenne voi kukoistaa, on olennaisen tärkeää huolehtia toiminnan turvaamisesta niin ilmassa kuin maan pinnalla. Vuonna 2025 Euroopan komissio toteutti yhteistyössä jäsenvaltioiden kanssa merkittäviä toimia varmistaakseen, että voimassa oleva ilmailun turvaamista koskeva täytäntöönpanolainsäädäntö mukautettiin uhka- ja riskiympäristön kehitykseen. Tässä yhteydessä hyväksyttiin toimenpiteitä lentorahdin toimitusketjun vahvistamiseksi ja ehdotettiin EU:n laajuisen järjestelmän perustamista ilmailun turvaamiseen liittyvien poikkeamien ilmoittamista ja turvatietojen oikea-aikaista jakamista varten, jotta kehittyviä uhkia voidaan lieventää.

Lisäksi vuonna 2025 jatkettiin työtä ilmailun turvaamisen uuden perustason luomiseksi siten, että siinä hyödynnetään nykyisen ja tulevan teknologian koko potentiaalia tavalla, jolla saavutetaan korkein mahdollinen turvataso ja parannetaan samalla mahdollisimman paljon myös matkustajakokemusta.

¹⁵ CASE II -hankkeen puitteissa toteutettiin 1. tammikuuta – 30. marraskuuta 2025 (päättymispäivä) 56 toimea (34 kahdenvälistä koulutustoimea, kahdeksan mentorointitoimea, kuusi monenvälistä toimea, viisi alueellista työpajaa, kaksi alueiden välistä työpajaa ja yksi webinaari), joihin osallistui 950 henkilöä. Tämä osoittaa, että toteutusaste oli korkea hankkeen loppuun asti. Toimia on hankkeen alkamisesta lähtien toteutettu yhteensä 264, joko hankemaissa tai etänä, ja niistä on hyötynyt 89 kumppanivaltiota ja ECAC:n/EU:n jäsenvaltiota. Lisätietoja CASE II -hankkeesta: <https://www.ecac-ceac.org/activities/security/eu-ecac-case-ii-project>.

¹⁶ Kumppanivaltioiden valintamenetelmä perustuu kumulatiivisiin kriteereihin, ja sitä olisi mahdollista parantaa sen varmistamiseksi, että huomioon otetaan merkitykselliset tekijät, kuten uhkataso, turvatoimenpiteiden taso kussakin kumppanivaltiossa ja se, onko kumppanivaltioista suoria lentoja johonkin EU:n jäsenvaltioon. Tätä toimintatapaa täydennettiin säännöllisellä koordinoinnilla jäsenvaltioiden tai muiden toimeenpanevien elinten kanssa, jotta voitiin välttää valmiuksien kehittämiseen liittyvien aloitteiden päällekkäisyydet ja lisätä synergiaa.