

Briuselis, 2026 m. liepos 13 d.
(OR. en)

11876/26

AVIATION 117

PRIDEDAMAS PRANEŠIMAS

nuo:	Europos Komisijos generalinės sekretorės, kurios vardu pasirašo direktorė Martine DEPREZ
gavimo data:	2026 m. liepos 13 d.
kam:	Europos Sąjungos Tarybos generalinei sekretorei Thérèse BLANCHET
Komisijos dok. Nr.:	COM(2026) 361 final
Dalykas:	KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI REGLAMENTO (EB) NR. 300/2008 DĖL CIVILINĖS AVIACIJOS SAUGUMO BENDRŲJŲ TAISYKLIŲ ĮGYVENDINIMO 2025 M. METINĖ ATASKAITA

Delegacijoms pridedamas dokumentas COM(2026) 361 final.

Pridedama: COM(2026) 361 final



EUROPOS
KOMISIJA

Bruselis, 2026 07 13
COM(2026) 361 final

KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI
REGLAMENTO (EB) NR. 300/2008 DĖL CIVILINĖS AVIACIJOS SAUGUMO
BENDRŲJŲ TAISYKLIŲ ĮGYVENDINIMO 2025 M. METINĖ ATASKAITA

1. ĮVADAS

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

2025 m. Komisijos tarnybos toliau įgyvendino veiksmus, paskelbtus Komisijos tarnybų darbiniam dokumente „Tobulesnės ir atsparesnės aviacijos saugumo politikos kūrimas. Padėties vertinimas“ (SWD (2023) 37 *final*), daugiausia dėmesio skirdamos inovacijoms, technologijai ir naujam aviacijos saugumo baziniam lygiui.

2. GRĖSMĖS ATVEJAI IR PERSPEKTYVOS

Komisija ir atitinkamos agentūros kartu su valstybėmis narėmis ir kitais suinteresuotaisiais subjektais nuolat dėjo pastangas stebėti ir šalinti grėsmes aviacijos sektoriaus saugumui, įskaitant hibridinio pobūdžio grėsmes. Taip siekta užtikrinti veiksmingą rizikos valdymą. Todėl 2025 m. Komisija parengė teisės akto pakeitimą, kuriuo nustatomas veiksmingesnis dalijimosi informacija apie aviacijos saugumo įvykius mechanizmas.

2.1 Terorizmas ir hibridinės grėsmės

Terorizmo grėsmė Europos Sąjungai ir jos valstybėms narėms išlieka nuolatinė, visą laiką kinta ir darosi sudėtingesnė, ji decentralizuota, ideologiškai įvairi ir labai priklausoma nuo skaitmeninių ekosistemų. Mirtiną grėsmę ir toliau labiausiai kelia džihadistų tinklai, o jų kismui didelę įtaką daro nesibaigiantys konfliktai Artimuosiuose Rytuose. Prie radikalizacijos intensyvėjimo, įtampos augimo ir socialinės poliarizacijos tuo pačiu metu prisidėjo destabilizuojantys vidaus ir išorės įvykiai, kurie gali pastūmėti į terorizmą ir smurtinį ekstremizmą visoje Sąjungoje. Svarbų vaidmenį sudarant sąlygas radikalizacijai, verbavimui ir propagandos sklaidai atlieka skaitmeninės platformos. Labiau decentralizuotoje ir permainingoje aplinkoje pasklidę teroristai ir smurtinio ekstremizmo propaguotojai palaiko tarpusavio ryšius ir įkvepia vieni kitus nepriklausomai nuo ideologijos ar priklausymo grupei.

Konfliktų Artimuosiuose Rytuose įtaka jau juntama ir hibridinių grėsmių erdvėje: dezinformacijos kampanijose ir internetinėse poliarizacijos pastangose buvo naudoti konfliktų naratyvai.

Civilinė aviacija tebėra svarbus taikiny, tačiau grėsmės ir iššūkiai gali keistis, o išpuolių metodų įvairovė greičiausiai didės. Ypatinę dėmesį toliau reikia skirti vidaus

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

subjektų keliama grėsmei ir vietiniam terorizmui. Konfliktų zonose teroristai ir toliau turės galimybę įsigyti pažangesnės karinės įrangos.

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

2.2 Kibernetinis saugumas

2.2.1 Bendroji dalis

2025 m. pranešta apie maždaug 9 200 kibernetinių incidentų ir jie paveikė visų kategorijų aviacijos suinteresuotuosius subjektus visame pasaulyje². Šie incidentai buvo susiję su išpirkos reikalavimo programine įranga, duomenų saugumo pažeidimais, tiekimo grandinių pakenkimu, įsilaužėlių aktyvistų kurstoma veikla ir duomenų apie oro transporto bendroves, oro uostus ir oro navigacijos paslaugų teikėjus nutekėjimu. 2025 m. įvyko keli incidentai, kurių poveikis aviacijos tiekimo grandinei yra didelis, visų pirma išpuolis prieš „Collins Aerospace“ MUSE sistemą, kuris paveikė daugelį didžiųjų Europos oro uostų³.

Nors pagrindinė grėsmė tebėra kibernetiniai nusikaltimai, vis labiau ryškėja geopolitinis kibernetinių grėsmių aspektas. Besitęsiantys konfliktai Ukrainoje ir Artimuosiuose Rytuose ir toliau kurstė įsilaužėlių aktyvistų veiklą, o oro uostams dėl jų simbolinio matomumo teko neproporcingai didelis DDoS išpuolių skaičius. Taip pat vis akivaizdžiau, kad kibernetinių grėsmių subjektai naudoja DI.

Siekiant remti nuoseklų ir suderintą ES kibernetinio saugumo sistemos įgyvendinimą visoje aviacijos srityje, 2025m. labiausiai stengtasi pasiekti kuo didesnę horizontaliųjų ir sektorialiųjų taisyklių nuoseklumą. Taip norėta padidinti veiksmingumą, išvengti dubliavimosi ir sumažinti veiklos vykdytojams ir administracijoms tenkančią naštą.

2024 m. vasario mėn. įsteigtas Aviacijos kibernetinio saugumo pogrupis 2025 m. baigė rengti neprivalomą informacinį dokumentą (ir TIS bendradarbiavimo grupė jį patvirtino), kad padėtų nuosekliai ir darniai įgyvendinti ES kibernetinio saugumo sistemą visoje aviacijos srityje.

² Eurokontrolės / EATM-CERT 2026 m. aviacijos kibernetinio saugumo ataskaita.

³ Dėl to šie oro uostai turėjo tvarkyti duomenis rankiniu būdu, taigi susidarė ilgos eilės, skrydžiai vėlavo ar buvo atšaukti. Incidentas rodo, kaip ypatingos svarbos aviacijos IT sistemos gali nukentėti nuo didelio masto atjungimų, sukeliančių greitą grandininį poveikį visam Europos skrydžių tinklui.

2.2.2 Tikrinimo įrangos rizikos vertinimas

Bendradarbiaudama su valstybių narių aviacijos saugumo institucijomis ir muitinėmis, Komisija atliko tikrinimo įrangos, įskaitant aviacijos patikrinimo įrangą, rizikos vertinimą pagal TIS 2 direktyvos 22 straipsnį. Buvo vertinama, kokia rizika susijusi su aptikimo įranga, kurioje naudojama programinė įranga ir (arba) kuri yra prijungta prie IRT sistemų, įdiegtų muitinėje, sienos apsaugos institucijose, oro uostuose, uostuose ir sienų kontrolės punktuose.

Išvados rodo nacionalinės praktikos įvairovę, didelę priklausomybę nuo ne ES tiekėjų ir didelį pažeidžiamumą, susijusį su nuotoline priežiūra ir suderintų saugumo protokolų nebuvimu. Vertinime nustatyta 13 rizikos scenarijų, iš kurių didžiausia rizika yra: pernelyg didelė priklausomybė nuo vienintelių ar negausių gamintojų (susaistymas su pardavėju, didelę riziką keliantys tiekėjai); leidžiama ir (arba) neleidžiama prieiga atliekant techninę priežiūrą arba instaliuojant (be kita ko, nuotoliniu būdu); kenkimo programinė įranga, kelianti pavojų įrangai, duomenų vientisumui ir susietosioms sistemoms. Rizika didėja tarpusavyje susietose aplinkose (oro uostuose, uostuose, ES muitinės duomenų platformoje).

2.3 Bepiločiai orlaiviai

Bepiločiai orlaiviai keičia ES ekonomikos ir visuomenės perspektyvas ir jų įtaka ypač didelė transportui, prekybai ir paslaugoms. Jų skaičiams ir technologiniams pajėgumams augant (didėjant greičiui, judrumui, nuotoliui, naudingosios apkrovos pajėgumui ir jutiklių tikslumui), taip pat vykstant dirbtinio intelekto integracijai, labai svarbu pripažinti, ką gali padaryti netinkamas jų naudojimas. Todėl, siekiant gauti naudą iš bepiločių orlaivių ir jų naudojimo teisėtais būdais, labai svarbu šalinti jų keliamas grėsmes, susijusias su neteisėta, netinkama ar piktavališka veikla, ir šią riziką mažinti.

Incidentai, susiję su nežinomos kilmės bepiločiais orlaiviais netoli infrastruktūros objektų, įskaitant oro uostus, yra ypatingas iššūkis ES parengčiai ir gebėjimui užkirsti kelią būsimiems incidentams⁴. Bepiločiams orlaiviams pasirodant netoli jautrių zonų taip pat kyla nerimas dėl šnipinėjimo, todėl didėja įtampa saugumo srityje. Į tai reaguodama, 2025 m. Komisija rengė Dronų saugumo ir apsaugos nuo dronų užtikrinimo veiksmų planą, kurio tikslas yra aktyviau taikyti kompleksinę prevencijos, aptikimo ir reagavimo principą, kad sumažėtų dronų keliamos grėsmės ir pagerėtų Sąjungos parengtis reaguoti į incidentus.

⁴ 2025 m. pranešta apie skrydžių sustabdymą dėl bepiločių orlaivių, pavyzdžiui, Kopenhagoje, Miunchene, Berlyne ir Briuselyje.

3. RIZIKOS VERTINIMAI

3.1 Konfliktų zonos

Pagal ES perspėjimo dėl konfliktų zonų sistemą toliau reguliariai kas ketvirtį vyko rizikos vertinimai, vadovaujant Integruoto ES aviacijos saugumo rizikos vertinimo grupei, kurią sudaro ES valstybės narės, EU INTCEN ir EASA. Sistemos tikslas – sudaryti palankesnes sąlygas laiku dalytis rizikos vertinimais, susijusiais su poveikį ES civilinei aviacijai darančiomis konflikto zonomis, kad būtų galima veiksmingai sumažinti riziką. Prireikus šaukiami *ad hoc* posėdžiai neatidėliotiniams klausimams spręsti.

2025 m. grupė surengė keturis ketvirtinius posėdžius ir penkis skubius *ad hoc* posėdžius. Įvyko keturi parengiamieji susitikimai su ES oro transporto bendrovėmis ir oro transporto bendrovių asociacijomis. Po jų buvo išleisti du nauji EASA informacijos apie konfliktų zonas biuleteniai (CZIB), panaikinti keturi EASA CZIB, o likusieji atnaujinti⁵.

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

4. TEISĖS AKTŲ SISTEMA IR PAPILDOMOS PRIEMONĖS

4.1 Teisės aktų sistema

Civilinė aviacija išlieka potencialiu priešiškų subjektų išpuolių taikiniu ir dėl šios grėsmės reikia įgyvendinti proporcingas, rizika grindžiamas apsaugos priemones. Todėl Komisija ir valstybės narės nuolat koreguoja taikomas rizikos mažinimo priemones, kad užtikrintų aukščiausio lygio saugumą ir kartu kuo labiau sumažintų neigiamą poveikį veiklai.

2025 m. gegužės mėn. Įgyvendinimo reglamentas (ES) 2015/1998 buvo iš dalies pakeistas Įgyvendinimo reglamentu (ES) 2025/920⁶. Pastaruoju teisės aktu įvesti pakeitimai, kuriais sugriežtinamos bendrųjų pagrindinių oro transporto krovinių ir pašto saugumo standartų įgyvendinimo priemonės, kad padidėtų atsparumas ir būtų tinkamai mažinamos naujos grėsmės. Siekta padidinti savadarbių sprogstamųjų užtaisų ir savadarbių padegamųjų užtaisų prevenciją ir aptikimą įgyvendinant priemones, kuriomis didinamas informacijos ir duomenų, susijusių su oro transportu vežamais krovinių ir paštu, matomumas, gerinama apsaugos darbuotojų kompetencija ir įgūdžiai, taip pat užtikrinamas tam tikrų siunčiamų objektų atskyrimas priėmimo metu prieš juos pakraunant į orlaivį.

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

⁶ Išsamesnė informacija pateikta 2 priede.

Taip pat iš dalies pakeistos aviacijos saugumo priemonės, susijusios su saugumo darbuotojų mokymu, sertifikavimu ir pakartotiniu sertifikavimu, taip pat su einamuoju saugumo įrangos bandymu. Be to, keletas oro uostų⁷ išbraukti iš sąrašo trečiųjų šalių, kurios pripažįstamos taikančiomis saugumo standartus, lygiaverčius bendriesiems pagrindiniams aviacijos saugumo standartams.

4.2 Sąjungos tiekimo grandinės saugumo duomenų bazė

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

2025 m. pabaigoje šioje duomenų bazėje buvo beveik 40 000 įrašų apie reguliuojamus subjektus, žinomus siuntėjus, žinomus oro uosto atsargų tiekėjus, nepriklausomus tvirtintojus, ACC3 oro transporto bendroves, reguliuojamus tiekėjus, trečiųjų šalių reguliuojamus subjektus ir žinomus siuntėjus, saugumo įrangą, oro uostus ir naudotojus. Jos prieinamumo lygis buvo 99,95 proc., o tai reiškia, kad 2025 m. ji buvo neprieinama mažiau nei vos daugiau kaip 4 valandas.

4.3 Prieš kraunant pateikiama išankstinė informacija apie krovinius (PLACI)

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

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

2025 m. užregistruota apie 146 mln. PLACI duomenų rinkinių. Dėl jų buvo pateikta apie 990 prašymų atlikti patikrinimą (RFS), tačiau prašymų nekrauti prekių (DNL) nebuvo. Dauguma jų buvo susiję su skubiomis siuntomis, po jų rikiuojasi paštas ir oro transportu vežami įprastiniai kroviniai.

⁷ Kangerlusuako oro uostas Grenlandijoje, Gernsis, Meno Sala ir Džersio oro uostai Jungtinėje Karalystėje ir Ben Guriono oro uostas Izraelyje.

⁸ <https://ksda.ec.europa.eu/>

5. PATIKRINIMAI IR KITA ATITIKTIES STEBĖSENOS VEIKLA

5.1 Bendroji dalis

Reglamento (EB) Nr. 300/2008 tikslas yra užkirsti kelią neteisėtiems veiksams civilinėje aviacijoje, kad būtų apsaugoti asmenys ir prekės. Tame reglamente reikalaujama, kad valstybės narės reguliariai stebėtų, ar oro uostai, oro vežėjai ir kiti subjektai atitinka bendruosius pagrindinius aviacijos saugumo standartus, ir užtikrintų, kad trūkumai būtų greitai aptikti ir ištaisyti, o Komisijai teisės aktų leidėjas suteikė įgaliojimus stebėti, ar ES ir EEE⁹ valstybės narės šį teisinį reikalavimą įgyvendina veiksmingai.

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

Šiuo tikslu Komisija taiko dviejų lygių atitikties stebėsenos sistemą, t. y. savo atliekamus patikrinimus ji papildo valstybių narių parengtų metinių nacionalinės stebėsenos veiklos ataskaitų vertinimu.

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

5.2 Patikrinimų dažnumas ir apimtis

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

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

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

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

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

5.3 Patikrinimų tvarka ir metodika

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

Metodika, pagal kurią atliekami šie patikrinimai, parengta glaudžiai bendradarbiaujant su valstybių narių aviacijos saugumo institucijomis ir pagrįsta tikrinimu, ar saugumo priemonės įgyvendinamos veiksmingai.

5.4 Komisijos atliekami patikrinimai

Komisija sudarė aktyvią septynių visu etatu dirbančių aviacijos saugumo inspektorių grupę. Jai padeda apie 70 nacionalinių auditorių, kuriuos paskyrė valstybės narės ir kurie yra kvalifikuoti dalyvauti Komisijos patikrinimų darbe.

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

Siekdama suteikti valstybėms narėms grįžtamosios informacijos po patikrinimų, skatinti skaidrumą ir suderinti atitikties stebėsenos metodikas, Komisija 2025 m. spalio mėn. surengė metinį nacionalinių auditorių susitikimą ir mokymus.

5.4.1 Atitinkamų nacionalinių institucijų patikrinimai

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

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

¹¹ Žr. 4 ir 5 straipsnius.

¹² Žr. 1 priedą, kuriame apibendrinama visa Komisijos ir ELPA priežiūros institucijos 2025 m. vykdyta atitikties stebėsenos veikla.

išteklius. Per septintąjį atitinkamų institucijų patikrinimų ciklą 2025 m. Komisija atliko patikrinimus 7 valstybėse narėse.

2025 m. tikrintos valstybės narės vykdė savo nacionalines aviacijos saugumo programas, atsižvelgdamos į teisės aktų pakeitimus. Taip pat nustatyta, kad dauguma nacionalinių kokybės kontrolės programų yra visiškai suderintos su Komisijos reglamentu (ES) Nr. 18/2010. Visose valstybėse narėse pažymėta, kad oro uostams, oro vežėjams ir už saugumą atsakingiems subjektams kilo tam tikrų sunkumų atnaujinti saugumo programas ir išlaikyti jų atitiktį Sąjungos teisės aktams ir nacionalinėms aviacijos saugumo programoms, be kita ko, vykdant jų stebėseną.

Įdarbinimo, mokymo, patvirtinimo ir (arba) sertifikavimo, instruktorių ir nepriklausomų tvirtintojų kvalifikacijos reikalavimai, kur jie keliami, paprastai buvo perkelti į tikrinamų valstybių narių nacionalines mokymo programas. Tačiau dar galima tobulinti rentgeno operatorių sertifikavimo ir pakartotinio sertifikavimo standartizavimą.

Kai kuriose valstybėse narėse atitinkama institucija ne visada laikėsi nustatyto oro uostų, oro vežėjų ir kai kurių už saugumą atsakingų subjektų stebėsenos dažnumo ir apimties. Be to, kai kuriais atvejais bandymų visose reikalaujamose srityse buvo atlikta nepakankamai. Be to, Komisija taip pat nustatė, kad reikia gerinti patikrinimams reikalingos metodikos įgyvendinimą tokiose srityse kaip atsiskaitymas už nacionalinę atitikties stebėseną, atsiskaitymo už bandymų rezultatus suderinimas, tiesiogiai susijusios saugumo priemonės¹³, kurios buvo tikrinamos, ir atitikties klasifikacija.

Visos valstybės narės savo atitinkamoms institucijoms suteikė būtinus vykdymo užtikrinimo įgaliojimus, kad jos galėtų stebėti, kaip laikomasi visų Reglamento (EB) Nr. 300/2008 ir jo įgyvendinimo aktų reikalavimų, ir užtikrinti jų vykdymą, ir dauguma jų užtikrino, kad pakaktų auditorių atitikties stebėsenos veiklai. Galiausiai, atlikus patikrinimus oro uostuose paaiškėjo, kad visose tikrintose valstybėse narėse nacionalinės stebėsenos veiklos veiksmingumą galima dar labiau padidinti.

5.4.2 Pradiniai oro uostų patikrinimai

2025 m. Komisija atliko 12 pradinių oro uostų patikrinimų, kurių tikslas – patikrinti, ar atitinkama institucija tinkamai stebi veiksmingą aviacijos saugumo priemonių įgyvendinimą ir ar geba greitai nustatyti ir ištaisyti galimus trūkumus. Bet koks Komisijos inspektorių nustatytas trūkumas turi būti ištaisytas iki nustatyto termino. Patikrinimų ataskaitos išplatintos visoms valstybėms narėms.

Prabėgus šešioliktiems Reglamento (EB) Nr. 300/2008 įgyvendinimo metams, patikrinimų rezultatai atspindi atitinkamų institucijų ir sektoriaus subjektų įdėtą pastangą. Dauguma saugumo reikalavimų toliau įgyvendinami tinkamai. Tačiau patikrinimų metu buvo nustatytos sritys, kuriose dar galima pasiekti geresnių rezultatų.

¹³ Du ar daugiau reikalavimų, kurie taip glaudžiai integruoti, kad vieno iš jų veiksmingumo negalima tinkamai įvertinti neatsižvelgiant į kitus.

Tai, be kita ko, patekimo kontrolė, patikrinimas, kibernetinis saugumas, orlaivio saugumo nuodugnus patikrinimas, tiekimo saugumo kontrolė, taip pat su sertifikavimu susijusių procesų įgyvendinimas.

5.4.3 Paskesni patikrinimai

Pagal Reglamento (ES) Nr. 72/2010 13 straipsnį Komisija visada atlieka tam tikrą skaičių paskesnių patikrinimų. Tokie patikrinimai suplanuojami, jei per pradinį patikrinimą nustatyta keletas didelių trūkumų, ir taip pat atliekami atsitiktinės atrankos būdu, siekiant įsitikinti, ar atitinkamos institucijos turi reikiamus įgaliojimus reikalauti ištaisyti trūkumus iki nustatyto termino. 2025 m. paskesnių patikrinimų neatliktą.

5.5 Valstybių narių metinių kokybės kontrolės ataskaitų vertinimai

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

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

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

Valstybių narių teikiamų metinių ataskaitų ir informacijos kokybė išlieka pastovi, o 2025 m. jos buvo dar geriau suderintos.

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

5.6 Trečiųjų šalių oro uostų vertinimas

Komisija atlieka vertinimus pagal susitarimus tarp ES ir trečiųjų šalių dėl vienkartinio patikrinimo (OSS) sistemos. Tuo siekiama patvirtinti, kad tam tikrų saugumo priemonių įgyvendinimas toliau atitinka ES aviacijos saugumo teisės aktų įgyvendinimui lygiavertį standartą. 2025 m. atlikti trys vertinimai: Jungtinėse Amerikos Valstijose, Farerų Salose ir Jungtinėje Karalystėje.

5.7 Bylos pagal 15 straipsnį ir teisinės procedūros

Jeigu nustatyti saugumo priemonių įgyvendinimo oro uoste trūkumai tokie dideli, kad gali turėti reikšmingą poveikį bendram civilinės aviacijos saugumo lygiui Sąjungoje, Komisija taiko Reglamento (ES) Nr. 72/2010 15 straipsnį. Tai reiškia, kad atitinkamos

visų valstybių narių institucijos yra įspėjamos apie susidariusią padėtį ir kad skrydžiai iš oro uosto, kuriam taikomas 15 straipsnis, laikomi skrydžiais iš trečiosios šalies, todėl priimančys oro uostai įpareigojami atvykstantiems su persėdimu vykstantiems keleiviams ir jų bagažui, taip pat orlaiviui, kuriuo jie atvyko, taikyti kompensacines saugumo priemones. 2025 m. apie tokius atvejus nebuvo paskelbta.

Komisija taip pat turi galimybę pradėti pažeidimo nagrinėjimo procedūrą pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 258 straipsnį, visų pirma tais atvejais, kai trūkumai ilgai neištaisomi arba kartojasi. 2025 m. nebuvo pradėta nė vienos pažeidimo nagrinėjimo procedūros.

6. TARPTAUTINIS DIALOGAS

6.1 Bendroji dalis

Komisija toliau prisidėjo prie pasaulinio aviacijos saugumo, bendraudama su tarptautinėmis organizacijomis, tokiomis kaip Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija (ICAO) ir Europos civilinės aviacijos konferencija (ECAC), ir glaudžiai bendradarbiavo su valstybėmis narėmis siekdama koordinuoti ES pozicijas. Taip pat buvo surengti dialogai su pagrindiniais panašiai mąstančiais partneriais: Jungtine Karalyste, JAV, Kanada, Australija ir Singapūru.

6.2 Tarptautinės organizacijos

ES stebėtojos teisėmis aktyviai dalyvavo 2025 m. balandžio 7–11 d. vykusiam kasmetiniame ICAO aviacijos saugumo grupės susitikime (AVSECP/36), taip pat 2025 m. birželio 2–6 d. vykusiam ketvirtajame ICAO kibernetinio saugumo grupės susitikime (CYSECP/4).

42-osios ICAO asamblėjos (2025 m. rugsėjo 23 d.–spalio 3 d.) saugumo, kibernetinės ir konfliktų zonų srities rezultatai atspindėjo ES nustatytus tikslus. Tai: nauja Asamblėjos rezoliucija dėl konfliktų zonų; peržiūrėta rezoliucija dėl aviacijos saugumo su nuoroda į kintančias grėsmes, kurias, be kitų, kelia įgudę veikėjai, ir raginimas dėti daugiau pastangų apsaugoti oro transportu vežamų krovinių ir pašto sistemą; peržiūrėta rezoliucija dėl kibernetinio saugumo, kurioje aptartos kibernetinės grėsmės ir pabrėžiamas poreikis kibernetinės rizikos problemą spręsti visais aspektais, ir asamblėjoje patvirtintas Europos grupės pasiūlymas surengti aukšto lygio aviacijos saugumo konferenciją.

6.3 Trečiosios valstybės

Taikant ES ir Jungtinės Karalystės prekybos ir bendradarbiavimo susitarimo 435 straipsnį, bendradarbiavimas aviacijos saugumo srityje užtikrina keitimąsi informacija, diskusijas ir dalijimąsi geriausia patirtimi, taip pat techninių ekspertų bendradarbiavimo susitarimų plėtojimą. 6-asis ES ir Jungtinės Karalystės susitikimas bendradarbiavimo

aviacijos saugumo srityje klausimais įvyko 2025 m. balandžio 1 d., o 7-asis – 2025 m. spalio 17 d.

ES ir JAV bendradarbiavimo susisiekiimo saugumo klausimais grupė (TSCG) siekia skatinti bendradarbiavimą keliose abipusio intereso srityse. Ji užtikrina nuolatinį susitarimo dėl vienkartinio patikrinimo (OSS) sistemos veikimą ir tiek ES, tiek JAV krovinių ir pašto vežimo saugumo oro transportu tvarkos abipusį pripažinimą. 2025 m. TSCG posėdžių nesurengta, tačiau techninis bendradarbiavimas tęsėsi visus metus.

Kaip numatyta ES teisėje, Komisija sudaro susitarimus dėl vienkartinio patikrinimo (OSS) sistemos, kuriais kai kuriose trečiosiose šalyse ar trečiųjų šalių oro uostuose taikomi saugumo standartai yra pripažįstami lygiaverčiais ES standartams¹⁴. 2025 m. naujų susitarimų dėl OSS nesudaryta.

Gebėjimų stiprinimo srityje 2025 m. toliau vykdytas Europos Komisijos finansuojamas ir ECAC įgyvendinamas projektas „Civilinės aviacijos saugumas Afrikoje, Azijoje ir Artimuosiuose Rytuose“ (CASE II), kurio biudžetas – 8 mln. EUR. Aviacijos saugumo ekspertai surengė praktinius seminarus, internetinius seminarus ir dvišalius renginius šalyse¹⁵. Projekto CASE II bendrasis tikslas – kovoti su terorizmo grėsme civilinei aviacijai, palaikant partnerystės ryšius su šių trijų regionų valstybėmis, kad stiprėtų jų aviacijos saugumo sistemos¹⁶.

7. IŠVADOS

Kad komercinė aviacija klestėtų, labai svarbu užtikrinti veiklos saugumą tiek ore, tiek ant žemės. 2025 m. Europos Komisija, bendradarbiaudama su valstybėmis narėmis, vykdė svarbią veiklą siekdama užtikrinti, kad galiojantys aviacijos saugumo srities įgyvendinimo teisės aktai būtų pritaikyti prie kintančios grėsmių ir rizikos aplinkos. Buvo priimtos priemonės krovinių vežimo oro transportu tiekimo grandinei stiprinti ir pateikta pasiūlymų sukurti ES pranešimų apie aviacijos saugumo įvykius ir savalaikio keitimosi saugumo informacija sistemą, kad būtų sumažintos kylančios grėsmės.

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

¹⁵ Nuo 2025 m. sausio 1 d. iki lapkričio 30 d. (pabaigos data) pagal CASE II projektą vykdyti 56 veiksmai (34 dvišaliai mokymai, aštuoni mentorystės veiksmai, šeši daugiašaliai veiksmai, penki regioniniai praktiniai seminarai, du tarpregioniniai praktiniai seminarai ir vienas internetinis seminaras) ir jų dalyvių skaičius siekė 950, o tai rodo aukštą įgyvendinimo lygį iki projekto pabaigos. Nuo projekto pradžios 89 valstybių partnerių ir ECAC arba ES valstybių narių labai iš viso buvo įgyvendinti 264 veiksmai šalių viduje ir nuotoliniu būdu. Daugiau informacijos apie CASE II: <https://www.ecac-ceac.org/activities/security/eu-ecac-case-ii-project>

¹⁶ Valstybių partnerių atrankos metodika grindžiama kumuliatyviai taikomais kriterijais ir gali būti patobulinta pagal būtinybę atsižvelgti į svarbius veiksnius, pavyzdžiui, grėsmės lygį, saugumo priemonių lygį kiekvienoje valstybėje partnerėje ir tai, ar iš tų valstybių partnerių vykdomi tiesioginiai skrydžiai į ES valstybę narę. Taikant šį modelį taip pat vyko reguliari koordinacija su valstybėmis narėmis ar kitomis įgyvendinančiosiomis agentūromis, kad būtų išvengta gebėjimų stiprinimo iniciatyvų dubliavimo ir padidėtų sinergija.

2025 m. taip pat tęstas darbas, susijęs su nauju aviacijos saugumo baziniu lygiu, kuris sudarytų sąlygas iki galo išnaudoti esamą ir būsimą technologijų potencialą taip, kad būtų pasiektas aukščiausias saugumo lygis, kartu kiek įmanoma padidinant keleivių komfortą.