



Briselē, 2026. gada 13. jūlijā
(OR. en)

11876/26

AVIATION 117

PAVADVĒSTULE

Sūtītājs:	Eiropas Komisijas ģenerālsekretāre, parakstījusi direktore <i>Martine DEPREZ</i>
Saņemšanas datums:	2026. gada 13. jūlijs
Saņēmējs:	Eiropas Savienības Padomes ģenerālsekretāre <i>Thérèse BLANCHET</i>
K-jas dok. Nr.:	COM(2026) 361 final
Temats:	KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI 2025. GADA ZIŅOJUMS PAR TO, KĀ TIEK ĪSTENOTA REGULA (EK) Nr. 300/2008 PĀR KOPĪGIEM NOTEIKUMIEM CIVILĀS AVIĀCIJAS DROŠĪBAS JOMĀ

Pielikumā ir pievienots dokuments COM(2026) 361 final.

Pielikumā: COM(2026) 361 final



EIROPAS
KOMISIJA

Briseļē, 13.7.2026.
COM(2026) 361 final

KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI

**2025. GADA ZIŅOJUMS PAR TO, KĀ TIEK ĪSTENOTA REGULA (EK) Nr. 300/2008
PAR KOPĪGIEM NOTEIKUMIEM CIVILĀS AVIĀCIJAS DROŠĪBAS JOMĀ**

1. IEVADS

Saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 300/2008¹ 16. pantu Komisija katru gadu sniedz ziņojumu Eiropas Parlamentam, Padomei un dalībvalstīm, informējot tos par šīs regulas piemērošanu un tās ietekmi uz aviācijas drošības uzlabošanu.

Komisijas dienesti 2025. gadā turpināja īstenot darbības, par kurām paziņots Komisijas dienestu darba dokumentā “Virzība uz uzlabotu un noturīgāku aviācijas drošības politiku: novērtējums” (SWD (2023) 37 final), kurā galvenā uzmanība pievērsta jauninājumiem, tehnoloģijām un jaunam aviācijas drošības pamatscenārijam.

2. APDRAUDĒJUMA NOTIKUMI UN PERSPEKTĪVAS

Komisija kopā ar attiecīgajām aģentūrām, dalībvalstīm un citām ieinteresētajām personām pastāvīgi centās uzraudzīt un novērst aviācijas nozares drošības apdraudējumus, to vidū hibrīdapdraudējumus. Šo centienu mērķis bija nodrošināt efektīvu riska pārvaldību. Šajā nolūkā Komisija 2025. gadā sagatavoja tiesību akta grozījumu, lai izveidotu efektīvāku mehānismu informācijas apmaiņai par aviācijas drošības atgadījumiem.

2.1 Terorisms un hibrīddraudi

Joprojām pastāv terorisma draudi Eiropas Savienībai un tās dalībvalstīm – tie attīstās un kļūst arvien sarežģītāki, un tiem ir raksturīga decentralizācija, ideoloģiska diversifikācija un spēcīga paļaušanās uz digitālajām ekosistēmām. Džihādistu tīkli joprojām ir visnāvējošākais apdraudējums, un to attīstību spēcīgi ietekmē konflikti Tuvajos Austrumos. Vienlaikus destabilizējoši iekšēji un ārēji notikumi veicinājuši radikalizācijas pastiprināšanos, lielāku spriedzi un sociālo polarizāciju, kas var veicināt terorismu un vardarbīgu ekstrēmismu visā Savienībā. Digitālajām platformām ir būtiska nozīme radikalizācijas un vervēšanas, kā arī propagandas izplatīšanas veicināšanā. Decentralizētākā un nestabilākā vidē izklīdēti teroristi un vardarbīgi ekstrēmisti veido sakarus un iedvesmo cits citu neatkarīgi no ideoloģijas vai piederības kādai grupai.

Ar konfliktu vēstījumiem dezinformācijas kampaņās un polarizācijas centieniem tiešsaistē Tuvo Austrumu konfliktu ietekme ir paplašinājusies līdz hibrīddraudu telpai.

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

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

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

Krievijas Federācijas agresijas karš pret Ukrainu terorisma un vardarbīga ekstrēmisma draudus ES līdz šim ietekmējis maz, tomēr, pieaugot dezinformācijai, kiberuzbrukumiem, mēģinājumiem instrumentalizēt migrāciju un sabotāžai pret kritisko infrastruktūru, hibrīddraudi ES iekšējai drošībai ir pastiprinājušies.

2.2 Kiberdrošība

2.2.1 Vispārīga informācija

2025. gadā tika ziņots aptuveni par 9200 kiberincidentiem, kas globāli skāruši visas ieinteresēto personu kategorijas aviācijas nozarē². Šie incidenti bija izspiedējprogrammatūras incidenti, datu aizsardzības pārkāpumi, piegādes ķēdes apdraudējumi, haktīvistu darbības un datu noplūdes, kas vērstas pret aviosabiedrībām, kā arī lidostām un aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem. 2025. gadā notika vairāki incidenti, kas būtiski ietekmēja aviācijas piegādes ķēdi; te īpaši jāmin pret *Collins Aerospace* sistēmu *MUSE* vērtais uzbrukums, kas ietekmēja vairākas lielas³ lidostas Eiropā.

Lai gan kibernetizācija joprojām ir galvenais apdraudējums, kiberdraudu ģeopolitiskā dimensija ir kļuvusi arvien nozīmīgāka. Ukrainā un Tuvajos Austrumos notiekošie konflikti ir turpinājuši veicināt haktīvistu darbības, un lidostu simboliskās pamanāmības dēļ *DDoS* uzbrukumi ir tikuši nesamērīgi vērsti pret tām. Arvien skaidrāks kļūst arī tas, ka kiberapdraudējāji izmanto mākslīgo intelektu.

Lai atbalstītu ES kiberdrošības satvara saskaņotu un harmonizētu īstenošanu visā aviācijas jomā, 2025. gadā centieni bija vērsti uz horizontālo un nozaru noteikumu maksimālu saskaņotību. Tas tiek darīts, lai uzlabotu efektivitāti, izvairītos no dublēšanās un samazinātu slogu operatoriem un pārvaldes iestādēm.

2024. gada februārī izveidotā Aviācijas kiberdrošības apakšgrupa 2025. gadā pabeidza nesaistošu atsauces dokumentu, ko TID sadarbības grupa validēja, lai atbalstītu ES kiberdrošības satvara saskaņotu un harmonizētu īstenošanu visā aviācijas jomā.

2.2.2 Atklāšanas iekārtu riska novērtējums

Sadarbībā ar dalībvalstu aviācijas drošības un muitas dienestiem Komisija saskaņā ar TID 2 direktīvas 22. pantu veica atklāšanas iekārtu, arī aviācijas pārbaudes iekārtu,

² Eirokontroles / Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības datorapdraudējumu reaģēšanas vienības (*EATM-CERT*) 2026. gada ziņojums par kiberuzbrukumiem aviācijas nozarē.

³ Rezultātā šīm lidostām bija jāveic manuāla apstrāde, kas radīja garas rindas, kavēšanos un reisu atcelšanu. Incidents parāda, kā kritiski svarīgas aviācijas IT sistēmas var saskarties ar plaša mēroga pārtraukumiem, kuri var izraisīt strauju domino efektu visā Eiropas lidojumu tīklā.

riska novērtējumu. Riska novērtējumu veica atklāšanas iekārtām, kurās izmanto programmatūru un/vai kuras ir savienotas ar IKT sistēmām, ko izmanto muitā, robežu iestādēs, lidostās, ostās un robežkontroles punktos.

Konstatējumi liecina par sadrumstalotu valstu praksi, lielu paļaušanos uz trešo valstu piegādātājiem un būtisku neaizsargātību, kas saistīta ar attālinātu apkopi, kā arī saskaņotu drošības protokolu trūkumu. Novērtējumā tika apzināti 13 riska scenāriji, un galvenie riski ir šādi: pārmērīga atkarība no viena vai dažiem ražotājiem (atkarība no viena pārdevēja, augsta riska piegādātāji); atļauta / neatļauta piekļuve apkopes vai uzstādīšanas laikā (arī attālināti); ļaunprogrammatūra, kas apdraud iekārtas, datu integritāti un savienotās sistēmas. Riski palielinās savstarpēji savienotās vidēs (lidostās, ostās, ES muitas datu centrā).

2.3 Droni

Droni pārveido ES ekonomikas un sabiedrības nākotni, radot tālejošas sekas transporta, tirdzniecības un pakalpojumu jomā. Ņemot vērā dronu skaita pieaugumu un tehnoloģisko spēju attīstību, arī lielāku ātrumu, veiklību, darbības rādīšus, kravnesību un sensoru precizitāti, kā arī to integrāciju ar mākslīgo intelektu, ir būtiski atzīt potenciālu, kas saistīts ar dronu ļaunprātīgu izmantošanu. Tāpēc, lai izmantotu dronu sniegtās priekšrocības un to likumīgu un leģitīmu izmantošanu, ir ļoti svarīgi novērst nelikumīgās, neatļautās vai ļaunprātīgās darbības ar droniem radītos apdraudējumus un mazināt ar tiem saistītos riskus.

Incidenti, kuros iesaistīti nezināmas izcelsmes droni infrastruktūras, arī lidostu, tuvumā, rada īpašas problēmas ES gatavībai un spējai novērst turpmākus incidentus⁴. Dronu klātbūtne jutīgo zonu tuvumā arī rada bažas par spiegošanu, tādējādi palielinot drošības saspīlējuma līmeni. Reaģējot uz šīm norisēm, Komisija 2025. gadā izstrādāja Rīcības plānu dronu un pretodronu sistēmu drošībai, kura mērķis ir novēršanas, atklāšanas un reaģēšanas pieeju stiprināt, lai mazinātu dronu radītos apdraudējumus un uzlabotu Savienības gatavību reaģēt uz incidentiem.

3. RISKĀ NOVĒRTĒJUMI

3.1 Konflikta zonas

ES Konflikta zonu brīdināšanas sistēma turpināja veikt regulārus ceturkšņa riska novērtējumus, ko vadīja Integrētā ES aviācijas drošības riska novērtēšanas grupa, kurā ietilpst ES dalībvalstis, ES *INTCEN* un *EASA*. Sistēmas mērķis ir veicināt savlaicīgu apmaiņu ar riska novērtējumiem, kas saistīti ar konflikta zonām, kuras ietekmē ES

⁴ 2025. gadā tika ziņots par lidojumu apturēšanu dronu dēļ, piemēram, Kopenhāgenā, Minhenē, Berlīnē un Briselē.

civilo aviāciju, nolūkā nodrošināt efektīvu riska mazināšanu. Pēc vajadzības tiek sasauktas *ad hoc* sanāksmes, lai risinātu steidzamus jautājumus.

Grupa 2025. gadā rīkoja četras ceturkšņa sanāksmes un piecas steidzamas *ad hoc* sanāksmes. Notika četras sagatavošanās sanāksmes ar ES aviosabiedrību un to apvienību pārstāvjiem. Tā rezultātā tika izdoti divi jauni *EASA* konfliktu zonu informācijas biļeteni (*CZIB*), atsaukti četri *EASA CZIB* un atjaunināti atlikušie *CZIB*⁵.

ES integrētais aviācijas drošības riska novērtēšanas process nodrošināja riska novērtēšanas spēju un atbalstīja lēmumu pieņemšanu (risku mazināšanu) arī gaisa kravu drošības un aviācijas drošības standartu jomā.

4. TIESISKAIS REGULĒJUMS UN PAPILDU INSTRUMENTI

4.1 Tiesiskais regulējums

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

2025. gada maijā Īstenošanas regula (ES) 2015/1998 tika grozīta ar Īstenošanas regulu (ES) 2025/920⁶. Ar to tika ieviesti grozījumi, kas stiprina sīki izstrādātos pasākumus kopīgo pamatstandartu īstenošanai gaisa kravu un pasta drošības jomā, lai uzlabotu noturību un nodrošinātu jaunu apdraudējumu pienācīgu mazināšanu. Mērķis bija, īstenojot pasākumus, kas uzlabo kravas un pasta gaisa pārvadājumu informācijas un datu redzamību, stiprina drošības personāla kompetenci un prasmes, kā arī nodrošina noteiktu preču nodalīšanu pieņemšanas laikā pirms to iekraušanas gaisa kuģī, palielināt IS (improvizētu sprāgstierīču) un ID (improvizētu degierīču) izmantošanas novēršanu un šādu ierīču atklāšanu.

Izmaiņas tika ieviestas arī aviācijas drošības pasākumos drošības personāla apmācības, sertifikācijas un atkārtotas sertifikācijas jomā, kā arī drošības iekārtu regulārās pārbaudēs. Dažas lidostas⁷ tika izslēgtas no to trešo valstu sarakstiem, kuras atzītas par tādām, kas piemēro drošības standartus, kuri ir līdzvērtīgi kopīgajiem aviācijas drošības pamatstandartiem.

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

⁶ Sīkāku informāciju sk. 2. pielikumā.

⁷ Kanerlusuakas lidosta Grenlandē, Gērsnijas, Menas salas un Džērsijas lidostas Apvienotajā Karalistē un Ben Guriona lidosta Izraēlā.

4.2 Savienības piegādes ķēdes drošības datubāze

Savienības datubāze⁸ par piegādes ķēdes drošību ir vienīgais juridiskais instruments informācijas meklēšanai, pieņemot sūtījumus no cita oficiāla kravu aģenta vai zināma nosūtītāja. Šajā datubāzē ietverts arī to apstiprināto civilās aviācijas drošības iekārtu saraksts, kurām ir marķējums “ES zīmogs” (*EU Stamp*).

2025. gada beigās šajā datubāzē bija gandrīz 40 000 ierakstu par pilnvarotajiem pārstāvjiem, zināmajiem lidostas krājumu nosūtītājiem un piegādātājiem, neatkarīgajiem vērtētājiem, ACC3 aviosabiedrībām, pilnvarotajiem piegādātājiem, kā arī trešo valstu pilnvarotajiem pārstāvjiem un zināmajiem nosūtītājiem, drošības iekārtām, lidostām un lietotājiem. Tās pieejamības rādītājs bija 99,95 %, kas nozīmē, ka 2025. gadā tā kopumā nebija pieejama nedaudz ilgāk par 4 stundām.

4.3 Pirmsiekraušanas iepriekšējā informācija par kravu (*PLACI*)

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

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

2025. gadā ir reģistrēti aptuveni 146 miljoni *PLACI* pieteikumu. Tā rezultātā tika izdoti aptuveni 990 pārbaudes pieprasījumi (*RFS*), bet nebija pieprasījumu preces neiekraut (*DNL*). Lielākā daļa no tiem bija saistīti ar ekspressūtījumiem, kam sekoja pasta sūtījumi un vispārējās nozīmes gaisa kravas.

5. PĀRBAUDES UN CITI ATBILSTĪBAS UZRAUDZĪBAS PASĀKUMI

5.1 Vispārīga informācija

Regulas (EK) Nr. 300/2008 mērķis ir aizsargāt personas un preces, novēršot nelikumīgu iejaukšanos civilajā aviācijā. Lai gan saskaņā ar šo regulu dalībvalstīm regulāri jāuzrauga tas, kā lidostas, gaisa pārvadātāji un citas struktūras ievēro kopīgos pamatstandartus aviācijas drošības jomā, un jānodrošina nepilnību tūlītēja atklāšana un

⁸ <https://ksda.ec.europa.eu/>.

labošana, likumdevējs ir uzticējis Komisijai uzraudzīt, kā ES/EEZ⁹ dalībvalstis faktiski izpilda šo juridisko prasību.

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

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

Kopš 2010. gada Komisijas pārbaudēs konstatētais atbilstības līmenis ir saglabājies stabils – aptuveni 80 %. Tomēr dažus pasākumus varētu īstenot efektīvāk, un tam nepieciešami pastāvīgi nozares ieinteresēto personu, attiecīgo iestāžu un Komisijas centieni.

5.2 Pārbažu biežums un tvērums

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

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

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

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

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

5.3 Pārbaūžu procedūras un metodika

Komisijas Regula (ES) Nr. 72/2010¹⁰ nosaka procedūras Komisijas pārbaūžu veikšanai aviācijas drošības jomā. Tajā cita starpā ietverti noteikumi par Komisijas inspektoru kvalifikāciju un pilnvarām¹¹.

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

5.4 Komisijas veiktās pārbaudes

Komisijā darbojās septiņu pilnas slodzes aviācijas drošības inspektoru grupa, ko atbalsta aptuveni 70 dalībvalstu iecelti valstu kontrolieri, kuri ir tiesīgi piedalīties Komisijas veiktajās pārbaudēs.

Valstu kontrolieru iesaistīšana Komisijas pārbaudēs palīdz stiprināt salīdzinošās pārskatīšanas sistēmu un ļauj dalībvalstīs un asociētajās valstīs izplatīt metodiku un paraugpraksi¹².

Lai sniegtu dalībvalstīm atsauksmes par pārbaudēm, veicinātu pārredzamību un saskaņotu atbilstības uzraudzības metodikas, Komisija 2025. gada oktobrī organizēja ikgadējo sanāksmi un apmācību valstu kontrolieriem.

5.4.1 Valstu pilnvaroto iestāžu pārbaudes

Pilnvaroto iestāžu pārbaūžu mērķis ir pārliecināties, vai dalībvalstīm ir vajadzīgie instrumenti – ieskaitot valsts kvalitātes kontroles programmu, juridiskās pilnvaras un atbilstīgus resursus –, lai tās varētu pienācīgi īstenot ES aviācijas drošības tiesību aktus. 2025. gadā septītajā pilnvaroto iestāžu pārbaūžu ciklā Komisija veica pārbaudes septiņās dalībvalstīs.

Dalībvalstis, kas tika pārbaudītas 2025. gadā, savas valsts aviācijas drošības programmas bija atjauninājušas atbilstoši tiesību aktu izmaiņām. Tika arī konstatēts, ka lielākā daļa valsts kvalitātes kontroles programmu ir pilnībā saskaņotas ar Komisijas Regulu (ES) Nr. 18/2010. Tika norādīts, ka visās dalībvalstīs lidostas, gaisa pārvadātāji un tiesību subjekti, kas atbild par drošību, saskārās ar zināmām problēmām drošības programmu atjaunināšanā un uzturēšanā saskaņā ar Savienības tiesību aktiem un valstu aviācijas drošības programmām, kā arī to uzraudzīšanā.

Prasības par pieņemšanu darbā, apmācību, apstiprināšanu un/vai sertificēšanu, instruktoru un neatkarīgu vērtētāju kvalifikāciju attiecīgā gadījumā lielākoties tika transponētas pārbaudīto dalībvalstu valsts apmācības programmās. Tomēr rentģena

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

¹¹ Sk. 4. un 5. pantu.

¹² Sk. 1. pielikumu, kurā sniegts kopsavilkums par visiem Komisijas un ESA atbilstības uzraudzības pasākumiem 2025. gadā.

iekārtu operatoru sertifikācijas un atkārtotas sertifikācijas standartizāciju iespējams vēl uzlabot.

Dažās dalībvalstīs attiecīgā iestāde ne vienmēr ievēroja noteikto biežumu un darbības jomu lidostu, gaisa pārvadātāju un dažu tādu tiesību subjektu uzraudzībā, kuriem ir ar drošību saistīti pienākumi. Turklāt dažos gadījumos visās nepieciešamajās jomās netika veikts pietiekami daudz pārbažu. Turklāt Komisija arī konstatēja, ka ir jāuzlabo pārbaudēm nepieciešamās metodikas īstenošana tādās jomās kā ziņošana par valsts atbilstības uzraudzību, testēšanas rezultātu ziņošanas saskaņošana, tieši saistīti drošības pasākumi¹³, kuri tika izvērtēti pārbažu laikā, un atbilstības klasifikācija.

Visas dalībvalstis savām attiecīgajām iestādēm ir piešķirušas vajadzīgās izpildes pilnvaras, lai uzraudzītu un izpildītu visas Regulas (EK) Nr. 300/2008 un tās īstenošanas aktu prasības, un lielākā daļa no tām ir nodrošinājušas, ka atbilstības uzraudzības darbību veikšanai ir pieejams pietiekams skaits auditoru. Visbeidzot, lidostās uz vietas veiktās pārbaudes liecināja, ka visās pārbaudītajās dalībvalstīs valsts uzraudzības darbību efektivitāti joprojām var uzlabot.

5.4.2 Sākotnējās pārbaudes lidostās

Komisija 2025. gadā veica 12 sākotnējās pārbaudes lidostās nolūkā pārliecināties, vai pilnvarotā iestāde pienācīgi uzrauga, cik efektīvi tiek īstenoti aviācijas drošības pasākumi, un spēj ātri atklāt un novērst iespējamus trūkumus. Visi Komisijas inspektoru konstatētie trūkumi ir jānovērš noteiktā termiņā. Pārbažu ziņojumus darīja pieejamus visām dalībvalstīm.

Regula (EK) Nr. 300/2008 tiek īstenota jau 16 gadus, un šajā laikposmā iegūtie pārbažu rezultāti atspoguļo attiecīgo pilnvaroto iestāžu un nozares centienus. Lielākā daļa drošības prasību joprojām tiek īstenotas pareizi. Tomēr pārbaudēs tika konstatētas jomas, kurās var panākt turpmākus uzlabojumus. Tās ietver piekļuves kontroli, pārbaudi, kiberdrošību, gaisakuģu drošības pārmeklēšanu, piegāžu drošības kontroli, kā arī ar sertifikāciju saistīto procesu īstenošanu.

5.4.3 Pārbaudes par paveikto darbu

Saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 72/2010 13. pantu Komisija regulāri veic ierobežotu skaitu pārbažu par paveikto darbu. Šādas pārbaudes ieplāno, ja sākotnējā pārbaudē tika konstatēti vairāki būtiski trūkumi, un arī veic pēc nejaušības principa nolūkā pārliecināties, ka pilnvarotajām iestādēm ir nepieciešamās pilnvaras pieprasīt konstatēto trūkumu novēršanu noteiktā termiņā. 2025. gadā netika veikta neviena pārbaude par paveikto darbu.

¹³ Divas vai vairākas prasības, kas ir tik cieši integrētas, ka vienas prasības efektivitāti nevar pienācīgi novērtēt, neņemot vērā pārējās prasības.

5.5 Dalībvalstu ikgadējo kvalitātes kontroles ziņojumu novērtējumi

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

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

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

Dalībvalstu ikgadējo ziņojumu un sniegtās informācijas kvalitāte saglabājas nemainīga, un 2025. gadā tika panākta turpmāka saskaņošana.

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

5.6 Trešo valstu lidostu novērtējumi

Komisija veic novērtējumus saistībā ar vienas pieturas drošības (OSS) pasākumiem, par kuriem noslēgta vienošanās starp ES un trešām valstīm. Mērķis ir apstiprināt, ka konkrēti drošības pasākumi joprojām tiek īstenoti atbilstoši ES aviācijas drošības tiesību aktu īstenošanas standartam. 2025. gadā ir pabeigti trīs novērtējumi attiecīgi Amerikas Savienotajās Valstīs, Fēru salās un Apvienotajā Karalistē.

5.7 15. panta lietas un tiesvedība

Ja lidostā konstatētie trūkumi drošības pasākumu īstenošanā ir pietiekami nopietni un var būtiski ietekmēt vispārējo civilās aviācijas drošības līmeni Savienībā, Komisija piemēro Regulas (ES) Nr. 72/2010 15. pantu. Tas nozīmē, ka visu dalībvalstu pilnvarotās iestādes tiek brīdinātas par attiecīgo situāciju un no lidostas, kurai piemērots 15. pants, ienākošos reisus uzskata par tādiem, kas ielido no trešās valsts, tādējādi saņēmējām lidostām ir pienākums veikt kompensējošus drošības pasākumus attiecībā uz tranzīta pasažieriem, viņu bagāžu un gaisa kuģiem, ar kuriem tie ieradušies. 2025. gadā šādas lietas netika ierosinātas.

Turklāt Komisijai ir iespēja sākt pārkāpuma procedūras saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 258. pantu, īpaši gadījumos, kad trūkumi ilgstoši netiek novērsti vai atkārtojas. 2025. gadā šādas procedūras netika sāktas.

6. STARPTAUTISKAIS DIALOGS

6.1 Vispārīga informācija

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

6.2 Starptautiskās struktūras

ES kā novērotāja aktīvi piedalījās Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas (*ICAO*) Aviācijas drošības ekspertu grupas ikgadējā sanāksmē (*AVSECP/36*), kas notika 2025. gada 7.–11. aprīlī, kā arī ceturtajā *ICAO* Kiberdrošības darba grupas sanāksmē (*CYSECP/4*), kas notika 2025. gada 2.–6. jūnijā.

ICAO 42. asamblejas (2025. gada 23. septembris–3. oktobris) rezultāti drošības, kiberdrošības un konfliktu zonu jautājumos atspoguļoja ES izvirzītos mērķus. Tie ietvēra jaunu asamblejas rezolūciju par konflikta zonām; pārskatītu Aviācijas drošības rezolūciju par jauniem, arī izveicīgu apdraudētāju radītiem, apdraudējumiem un aicinājumu pastiprināt gaisa kravu un pasta sistēmu aizsardzības centienus; pārskatītu Rezolūciju par kiberdrošību, ar ko vēršas pret kiberdraudiem un uzsver, ka kiberriski ir jārisina holistiski; asamblejas apstiprinājumu Eiropas grupas priekšlikumam organizēt augsta līmeņa aviācijas drošības konferenci.

6.3 Trešās valstis

Saskaņā ar ES un Apvienotās Karalistes Tirdzniecības sadarbības nolīguma 435. pantu sadarbība aviācijas drošības jomā ietver informācijas apmaiņu, paraugprakses apspriešanu un apmaiņu, kā arī sadarbības mehānismu izstrādi starp tehniskajiem ekspertiem. ES un Apvienotās Karalistes 6. sanāksme par sadarbību aviācijas drošības jomā notika 1. aprīlī, un 7. šāda sanāksme – 2025. gada 17. oktobrī.

ES un ASV Transporta drošības sadarbības grupas (*TSCG*) mērķis ir veicināt sadarbību vairākās savstarpējo interešu jomās. Tas ļauj nodrošināt vienas pieturas drošības (*OSS*) vienošanos nepārtrauktu darbību un attiecīgo ES un ASV gaisa kravu un pasta drošības režīmu savstarpēju atzīšanu. 2025. gadā netika organizēta neviena *TSCG* sanāksme, taču tehniskā sadarbība turpinājās visu gadu.

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

piemērotie drošības standarti ir līdzvērtīgi ES standartiem¹⁴. 2025. gadā netika noslēgtas jaunas *OSS* vienošanās.

Spēju veidošanas jomā 2025. gadā turpinājās projekts “Civilās aviācijas drošība Āfrikā, Āzijā un Tuvajos Austrumos” (*CASE II*), ko īstenoja *ECAC* un kura īstenošanai Eiropas Komisija piešķīrusi 8 miljonus EUR. Aviācijas drošības ekspertu īstenotās darbības ietvēra darbseminārus, tīmekļseminārus un divpusējus pasākumus valstīs¹⁵. *CASE II* vispārējais mērķis bija novērst terorisma draudus civilajai aviācijai, veidojot partnerības ar valstīm trijos reģionos nolūkā stiprināt to civilās aviācijas drošības režīmus¹⁶.

7. SECINĀJUMI

Lai komerciālā aviācija attīstītos, ir būtiski aizsargāt darbību drošību gan gaisā, gan uz zemes. 2025. gadā Eiropas Komisija sadarbībā ar dalībvalstīm veica būtiskus pasākumus, lai panāktu, ka spēkā esošie īstenošanas tiesību akti aviācijas drošības jomā tiek pielāgoti apdraudējumu un riska vides attīstībai. Tika pieņemti pasākumi, lai stiprinātu kravu gaisa pārvadājumu piegādes ķēdi, un tika iesniegti priekšlikumi izveidot ES sistēmu ziņošanai par atgadījumiem aviācijas drošības jomā un savlaicīgai drošības informācijas apmaiņai, lai mazinātu jaunus apdraudējumus.

2025. gadā darbs turpinājās arī pie jauna aviācijas drošības pamatscenārija, kurš pilnībā izmantotu pašreizējo un turpmāko tehnoloģiju potenciālu veidā, kas ļauj panākt visaugstāko drošības līmeni, vienlaikus pēc iespējas uzlabojot pasažieru pieredzi.

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

¹⁵ No 2025. gada 1. janvāra līdz 30. novembrim (beigu datums) *CASE II* projektā tika īstenoti 56 pasākumi (to vidū 34 divpusēji apmācības pasākumi, astoņi mentorēšanas pasākumi, seši daudzpusēji pasākumi, pieci reģionāli darbsemināri, divi starpreģionāli darbsemināri un viens tīmekļseminārs). Šajos pasākumos piedalījās 950 dalībnieki, kas liecina par augstu īstenošanas līmeni līdz pat projekta beigām. Kopš projekta sākšanas 89 partnervalstīm un *ECAC/ES* dalībvalstīm kopumā tika īstenoti 264 iekšzemes un attālināti pasākumi. Plašāka informācija par *CASE II*: <https://www.ecac-ceac.org/activities/security/eu-ecac-case-ii-project>.

¹⁶ Partnervalstu atlasē izmantotā metodika ir balstīta uz kumulatīviem kritērijiem un sniedz iespējas īstenot uzlabojumus, lai nodrošinātu, ka tiek ņemti vērā attiecīgie faktori, piemēram, apdraudējuma līmenis, drošības pasākumu līmenis katrā partnervalstī un tas, vai šīm partnervalstīm ir tiešie lidojumi uz ES dalībvalsti. Šī pieeja tika apvienota ar regulāru koordināciju ar dalībvalstīm vai citām īstenošanas aģentūrām, lai izvairītos no spēju veidošanas iniciatīvu dublēšanās un palielinātu sinerģiju.