



Brüssel, 16.4.2019
COM(2019) 183 final

KOMISJONI ARUANNE EUROOPA PARLAMENDILE JA NÕUKOGULE

**2017. AASTA ARUANNE MÄÄRUSE (EÜ) NR 300/2008 (MIS KÄSITLEB
TSIVIILLENNUNDUSJULGESTUSE ÜHISEESKIRJU) RAKENDAMISE KOHTA**

Käesolev aruanne hõlmab ajavahemikku 1. jaanuarist kuni 31. detsembrini 2017.

SISSEJUHATUS

2017. aasta andis taas põhjust muretsemiseks üleilmse ohu üle, mille põhjus on rikutud elektroonikaseadmetesse leidlikult peidetud improviseeritud lõhkeseadeldised (IED). Ameerika Ühendriikide ja Ühendkuningriigi valitsused keelasid ära kõikide mobiiltelefonidest suuremate elektroonikaseadmete kaasaskandmise teatavate Lähis-Ida ja Põhja-Aafrika riikide lennujaamadest väljuvate lennukite salongides. Euroopa Liidu ja Ameerika Ühendriikide vaheline pikaajaline tihe koostöö, mis põhineb asjakohaste lennundusjulgestusalaste meetmete vastastikusel tunnustamisel, võimaldas lahendada need probleemid sihtotstarbeliste meetmete abil nii, et kõnealuseid seadmeid ei olnud vaja keelustada üleilmselt, sealhulgas Euroopast väljuvatel lendudel.

Komisjon andis ka sel aastal oma panuse, et tõhustada lennundusjulgestust kogu maailmas, jätkates pikaajalist koostööd Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooniga (ICAO) ning osaledes Aafrika ja Lähis-Ida jaoks ette nähtud suutlikkuse suurendamise projektis CASE.

Prioriteetideks jäid küberturvalisus ja lennujaamade avalike alade kaitse.

Nagu varasematelgi aastatel, jätkas komisjon lennundusjulgestusalaste õigusaktide täpsustamist, ühtlustamist ja lihtsustamist kooskõlas ELi parema õigusloome eesmärkidega.

Viidi lõpule ettevalmistused uue ühekordse julgestuskontrolli lepingu sõlmimiseks Singapuriga, millest on kasu nii reisijatele kui ka lennundussektorile ja mis võeti ametlikult vastu 2018. aasta alguses.

ESIMENE OSA

KONTROLLID

1. ÜLDIST

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. märtsi 2008. aasta määruse (EÜ) nr 300/2008 (mis käsitleb tsiviillennundusjulgestuse ühiseeskirju) eesmärk on ennetada tsiviilõhusõidukite vastu suunatud ebaseaduslikke sekkumisi, et kaitsta inimesi ja kaupu.

Liidu tasandil põhineb lennundusjulgestuseeskirjade rakendamine nõuetele vastavuse järelevalve kahetasandilisel süsteemil, s.o komisjoni inspekteerimised, mida täiendab liikmesriikide aastaaruannete (milles käsitletakse kõikide liikmesriikide järelevalvetegevust – julgestusauditeid, inspekteerimisi ja teste) hindamine.

Vastavalt määruse (EÜ) nr 300/2008 artiklile 15 peab komisjon korraldama inspekteerimisi, sealhulgas lennundusjulgestusstandardeid rakendavate lennujaamade, lennuettevõtjate ja üksuste inspekteerimisi, et kontrollida kõnealuse määruse kohaldamist liikmesriikides ning anda vajaduse korral soovitusi lennundusjulgestuse tõhustamiseks. Liidu programm hõlmab ka Šveitsi, samas Norrat ja Islandit kontrollib samalaadsete sätete alusel EFTA järelevalveamet (ESA).

Inspekteerimist teostas 2017. aastal komisjoni töörühm, mis koosnes seitsmest täistööajaga lennundusjulgestusinspektorist. Inspekteerimist toetab ligikaudu 100 ELi liikmesriikide, Islandi, Norra ja Šveitsi määratud riiklikku kontrollijat, kes pärast komisjoni korraldatud koolituse läbimist kvalifitseeruvad komisjoni inspekteerimistes osalema; alates 2016. aastast¹ osalevad komisjoni inspekteerimistes täieõiguslike inspektoritena ka EFTA järelevalveameti (ESA) ja Euroopa Tsiviillennunduse Konverentsi

¹ Komisjoni 31. märtsi 2016. aasta rakendusmäärus (EL) 2016/472, ELT L 85, lk 28.

(ECAC) inspektorid; Komisjoni inspekteerimistes osalevate riiklike audiitorite suur arv tagab vastastikuse hindamise süsteemi ning soodustab meetodika ja parimate tavade levimist kõikidesse liikmesriikidesse. 1. lisa tabelis on esitatud komisjoni ja ESA 2017. aasta järelevalvetegevuse kokkuvõte.

Komisjoni muudetud määrusega (EL) nr 72/2010 on ette nähtud lennundusjulgestuse valdkonnas korraldatavate komisjoni inspekteerimiste kord. Määrus sisaldab muu hulgas komisjoni inspektorite kvalifikatsiooni ja volitusi ning järeleinspekteerimist käsitlevaid sätteid.

Inspekteerimisel kasutatav meetodika on välja töötatud tihedas koostöös liikmesriikide lennundusjulgestusasutustega ja põhineb julgestusmeetmete tulemusliku rakendamise hindamisel. Liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi julgeolekuüksus koostab lennujaamade ja lennulasti inspekteerimise nõuete ja korra ühetaoliseks tõlgendamiseks käsiraamatuid ning täiendab neid. Käsiraamatud sisaldavad ka üksikasjalikke nõuandeid ja suuniseid kõikide ELi õigusaktidega ette nähtud lennundusjulgestusmeetmete kohta. Peale selle sisaldavad need komisjoni inspekteerimiste korralduslikke ja praktilisi aspekte käsitlevaid üksikasju. Käsiraamatud kujutavad endast ELi salastatud teavet ning on kättesaadavad ainult komisjoni inspektoritele ja liikmesriikide pädevatele asutustele.

Komisjon inspekteerib liikmesriikide lennundusjulgestusega tegelevaid ametiasutusi (edaspidi „pädevad asutused“) ning piiratud arvu lennujaamu, lennuettevõtjaid ja üksusi, kes rakendavad lennundusjulgestusstandardeid. Pädevate asutuste inspekteerimise eesmärk on kontrollida, kas liikmesriikidel on Euroopa Liidu lennundusjulgestusalaste õigusaktide nõuetekohaseks rakendamiseks vajalikud vahendid, sealhulgas riiklik kvaliteedikontrolliprogramm, vajalikud volitused ja asjakohased ressursid. Lennujaamade inspekteerimise eesmärk on kontrollida, kas pädev asutus teostab piisavat järelevalvet lennundusjulgestusmeetmete tulemusliku rakendamise üle ning on suuteline võimalikke puudusi kiirelt välja selgitama ja kõrvaldama. Mõlemal juhul tuleb komisjoni inspektorite kindlaks tehtud puudused kõrvaldada ettenähtud aja jooksul; inspekteerimisaruanded esitatakse kõikidele liikmesriikidele.

Enamik inspekteerimisi korraldati vastavalt algselt ettenähtud inspekteerimiskavale, kuid neli inspekteerimist kavandati ümber erinevatel nõuetekohaselt põhjendatud kaalutlustel.

Selleks et anda liikmesriikidele inspekteerimiste kohta tagasisidet, suurendada läbipaistvust ja ühtlustada järelevalvemeetodeid, moodustas komisjon märtsis inspekteerimise töörühma, kuhu kuuluvad liikmesriikide tsiviillennundusjulgestuse kvaliteedikontrolli osakondade juhid.

1.1. Komisjoni mitmeaastane kontroll nõuete täitmise üle

Selleks et komisjon saaks piisavalt teavet nõuete täitmise kohta liikmesriikides, kasutatakse mitmeaastasel kontrollil põhinevat lähenemisviisi. Tõendeid määruse (EÜ) nr 300/2008 ja selle rakendusaktide kohaldamise kohta liikmesriikides kogutakse kaheaastase tsükli jooksul kas asjaomase liikmesriigi pädeva asutuse või vähemalt ühe lennujaama inspekteerimise kaudu. Tõendeid lennundusjulgestuse ühiste põhistandardite kohaldamise kohta kogutakse viieaastase tsükli jooksul, tehes inspekteerimiseks ettearvamatult valiku määrusega (EÜ) nr 300/2008 hõlmatud, vähemalt 15 % ELi lennujaamade, sealhulgas suurima reisijate arvuga lennujaamade seast igas liikmesriigis.

Raammääruse nõuete kohaselt on liikmesriikide esmane kohustus tagada ühiste põhistandardite rakendamise nõuete täitmise järelevalve lennujaamades, lennuettevõtjates ja julgestuse eest vastutavates üksustes. Komisjoni inspekteerimised valitud lennujaamades annavad hea ülevaate nõuete täitmise üldisest tasemest igas liikmesriigis.

Komisjoni inspekteerimiste sagedus ja ulatus on kindlaks määratud strateegias, mille liikuvuse ja transpordi peadirektoraat on välja töötanud järelevalve teostamiseks ELi lennundusjulgestusstandardite rakendamise üle. Selles võetakse arvesse iga liikmesriigi lennundussektori suurust, lennujaamatoimingute liiki esindavat

valimit, lennundusjulgestuseeskirjade rakendamise standardit, komisjoni varasemate inspekteerimiste tulemusi, riikide kvaliteedikontrolli aastaaruannete hindamist, turvaintsidente (ebaseaduslikud sekkumised), ohutaset ning järelevalve sagedust mõjutavaid muid tegureid ja hindamisi.

2010. aastast alates on komisjoni inspekteerimiste käigus kindlaks tehtud nõuete täitmise tase² olnud ligikaudu 80 % (2010. aastal 80 %, 2011. aastal 80 %, 2012. aastal 83 %, 2013. aastal 80%; 2014. aastal 81 %, 2015. aastal 80 %, 2016. aastal 79 %, 2017. aastal 81%); suhteliselt stabiilne näitaja ei tähenda siiski, et liikmesriigid ei ole teinud suuremaid jõupingutusi – vastupidi, liikmesriikide jõupingutused lennundusjulgestuse valdkonnas on oluliselt suurenenud, kuna aastatega on ka nõudmised suurenenud, eelkõige sellistes valdkondades nagu lennukauba julgestus, vedelike ja geelide kontroll või lõhkeaine jälgede avastamine.

2. LIIKMESRIIKIDE PÄDEVATE ASUTUSTE INSPEKTEERIMINE

Komisjon jätkas 2017. aastal pädevate asutuste inspekteerimise viiendat tsüklit. Aasta jooksul inspekteeriti kokku üheksat pädevat asutust. Enamiku liikmesriikide puhul täheldati olukorra märgatavat paranemist varasemate inspekteerimistulemustega võrreldes.

Enamik 2017. aastal leitud puudusi olid seotud riiklike kvaliteedikontrolliprogrammide rakendamisega. Raskusi esines selle tagamisel, et lennujaamad, lennuettevõtjad ja julgestuse eest vastutavad reguleeritud üksused uuendaksid ja säilitaksid julgestusprogramme komisjoni rakendusmääruste ja otsuste kohaselt. Lisaks ei teinud mõned liikmesriigid nõuetekohase sagedusega järelevalvet välismaiste lennuettevõtjate üle ega rakendanud täielikult mõningaid kõnealuse määrusega ette nähtud järelevalvemeetodeid. See tulenes peamiselt vahendite nappusest ja asjaomaste üksuste arvukuse kasvust. Enamik inspekteeritud liikmesriike olid siiski riikliku tsiviillennundusprogrammi ELi õigusaktidega ühtlustanud ning rakendasid enamasti julgestusala koolitusega seotud nõudeid, kontrollisid lennujaamade julgestusmeetmeid piisavalt tihti ja tagasid kindlaks tehtud puuduste kõrvaldamise ettenähtud aja jooksul.

3. ESMANE INSPEKTEERIMINE LENNUJAAMADES

2017. aastal tehti esmane inspekteerimine 18 lennujaamas. Igas lennujaamas kontrolliti kõiki kohaldatavaid julgestusvaldkondi. Peamiste meetmete nõuetele vastavuse üldmäär oli 2017. aastal 81 %, mis on ligikaudu sama suur kui varasematel aastatel³.

Pärast määruse (EÜ) nr 300/2008 kaheksa aastat kestnud rakendamist kajastavad inspekteerimistulemused pädevate asutuste ja lennundussektori tehtud jõupingutusi. Enamik sellest laiahaardelisest õigusaktist tulenevaid julgestusnõudeid olid nõuetekohaselt rakendatud; lennundusjulgestuse kõige tähtsamates

² Selleks et tagada võrreldavus ja hinnata aja jooksul nõuete täitmise taset, kasutab komisjon nõuete täitmise näitaja arvutamisel meetodit, mis hõlmab vaid kõige sagedamini inspekteeritavaid põhilisi julgestusnõudeid. Nende hulka kuuluvad lennujaama, õhusõidukite, reisijate ja käsipagasi ning registreeritud pagasi julgestusega seotud nõuded. Julgestusmeetmed on jaotatud otseselt ühendatud julgestusnõuete kogumiteks ja neid hinnatakse tervikuna. Seejärel rakendatakse kindlaks määratud kaalutegurit, mis kajastab rakendamise määra kogumite kaupa järgmiselt:

- julgestusega otseselt seotud nõudeid, mida liigitatakse kui „vastab täielikult nõuetele“, arvestatakse 100 %na;
- julgestusega otseselt seotud nõudeid, mida liigitatakse kui „vastab täielikult nõuetele, kuid oleks soovitav täiustada“, arvestatakse 75 %na;
- julgestusega otseselt seotud nõudeid, mida liigitatakse kui „ei vasta nõuetele“, arvestatakse 50 %na;
- julgestusega otseselt seotud nõudeid, mida liigitatakse kui „ei vasta nõuetele, tõsised puudused“, arvestatakse 25 %na.

Asjaomase aasta nõuete täitmise üldnäitaja võrdub seega kaalutegurite summaga, mis on jagatud julgestusega otseselt seotud nõuete arvuga.

³ Vt punkt 1.1.

valdkondades oli nõuete täitmise tase endiselt ligikaudu 80 %. Mõnda meetet võiks siiski tulemuslikumalt rakendada.

Suurem osa leitud puudustest tuleneb jätkuvalt inimteguriga seotud probleemidest. Puudused esinesid peamiselt selliste valdkondade praktilisel rakendamisel, kus õiguslikud nõuded on uued või kus neid on hiljuti oluliselt muudetud. Pädevad asutused, lennundussektori sidusrühmad ja komisjon peavad tegema jätkuvalt jõupingutusi eelkõige sätete puhul, mis on seotud juurdepääsu kontrolli ning töötajate ja käsipagasi läbivaatamisega. Täiendavaid jõupingutusi tuleb teha ka õhusõiduki julgestusotstarbelise läbiotsimise valdkonnas. Nende probleemide lahendamiseks tuleks asjaomastes valdkondades tõhustada riiklikku kvaliteedikontrolli.

Pärast 2015. ja 2016. aasta suhteliselt häid tulemusi oli nõuete täitmine registreeritud pagasi, pardavarude, väljaõppevarustuse ja julgestusseadmete läbivaatamise valdkonnas ka 2017. aastal kõrgel tasemel; selle põhjuseks võib pidada suurenenud teadlikkust ja praktilist kogemust läbivaadatud rakendusaktidega, mis aitas täiustada meetmete täpsust ja järjepidevust.

4. JÄRELINSPEKTEERIMINE

Komisjoni muudetud määruse (EL) nr 72/2010 artikli 13 kohaselt teeb komisjon tavaliselt teatava arvu järelinspekterimisi. Järelinspekterimine korraldatakse siis, kui esialgsel inspekterimisel on tuvastatud mitu tõsist puudust, kuid lisaks sellele ka pisteliselt, et teha kindlaks, kas pädevatel asutustel on vajalik võimekus tuvastatud puuduse kõrvaldamiseks ette nähtud tähtaja jooksul. 2017. aastal tehti neli järelinspekterimist, mis andsid tunnistust sellest, et suurem osa kindlakstehtud puudustest oli nõuetekohaselt kõrvaldatud.

5. LIIKMESRIIKIDE KVALITEEDIKONTROLLI AASTAARUANNETE HINDAMINE

Komisjoni 8. jaanuari 2010. aasta määruse (EL) nr 18/2010 (millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 300/2008 seoses riiklike tsiviillennundusjulgestuse järelevalve programmide kriteeriumidega) punkti 18 kohaselt peavad liikmesriigid esitama komisjonile igal aastal aruande meetmete kohta, mida nad määrusest tulenevate kohustuste täitmiseks on võtnud, ja lennundusjulgestuse olukorra kohta nende territooriumil asuvates lennujaamades. Aruanne koostatakse vastavalt III liitele, kasutades komisjoni koostatud tüüpvormi.

Komisjoni korrapärastele inspekterimistele lisanduv aruannete hindamine on vahend, mis aitab komisjonil tähelepanelikult jälgida rangete riiklike kvaliteedikontrollimeetmete rakendamist, et igas liikmesriigis esinevad puudused kiirelt välja selgitada ja kõrvaldada.

Hindamise käigus analüüsitakse lennujaamade, lennuettevõtjate ja lennundusjulgestuskohustusi täitvate muude üksuste korrapärast järelevalvet, kohapeal oldud inimtööpäevade kontrollimist, asjakohaste järelevalvetoimingute ulatust ja sagedust, riiklike nõuete täitmist ning järelmeetmete ja täitevolituste kasutamist.

2017. aasta aruannete hindamise tulemustest ilmnesid 2016. aastaga võrreldes märkimisväärsed edusammud korrapärase järelevalve, kohapeal oldud inimtööpäevade kontrollimise ja järelevalvetoimingute miinimumsageduse valdkonnas. Sellised valdkonnad, nagu kindlakstehtud puuduste kõrvaldamiseks ja nende kordumise vältimiseks kohaldatavate järelevalvetoimingute ja täitemeetmete ulatus, tunduvad olevat hästi rakendatud, kuna enamik liikmesriike on suutnud säilitada varasematel aastatel saavutatud edu. Siiski näitasid aruanded, et liikmesriikidel on ikka veel raskusi mõne julgestusvaldkonna kontrollimisel, mis on nõutav kõnealuse määrusega.

Komisjon saatis igale liikmesriigile ametliku individuaalse tervikliku hinnangu, milles toodi esile puudused või nõrkused, ja palus liikmesriigil esitada asjakohased parandusmeetmed. Komisjon jälgib tähelepanelikult nende tegevuskavade rakendamist ning juhul kui liikmesriigid kinnitavad esiletoodud puuduste või nõrkuste olemasolu, kuid ei esita asjakohaseid parandusmeetmeid, algatab komisjon ametliku menetluse.

6. KOLMANDATE RIIKIDE LENNUJAAMADE HINDAMINE

Aasta jooksul hinnati ELi ja Ameerika Ühendriikide vahelise lennutranspordilepingu⁴ alusel Ameerika Ühendriikide transpordijulgestusameti (Transportation Security Administration) osalusel väljatöötatud koostöökorra raames üht Ameerika Ühendriikide lennujaama (Charlotte-Douglase rahvusvahelist lennujaama). Sellised hindamised toimuvad korrapäraselt ühekordse julgestuskontrolli kohaldamise raames ja kõnealune hindamine kinnitas, et Ameerika Ühendriikide julgestusmeetmete rakendamise tase on jätkuvalt kooskõlas ELi lennundusjulgestusalaste õigusaktide kohaselt rakendatavate meetmetega.

Võttes arvesse 2015. aasta Euroopa lennundusstrateegia põhimõtteid, töötas liikuvuse ja transpordi peadirektoraat koos Singapuri transpordiministeeriumiga intensiivselt selle nimel, et võtta ELi ja Singapuri vahel kasutusele ühekordne julgestuskontroll. Selleks et kindlaks teha, kas Singapuri Vabariigi lennundusjulgestusmeetmed on samaväärsed ELi õigusaktides sätestatud meetmetega, korraldati 2017. aasta oktoobris ELi inspekteerimismeeskonna kontrollkäik Changi lennujaama Singapuris. Ühekordse julgestuskontrolli ametlik vormistamine peaks toimuma 2018. aasta alguses.

7. AVATUD TOIMIKUD, ARTIKLI 15 KOHASED JUHTUMID JA KOHTUMENETLUSED

Inspekteerimistoimikud jäävad avatuks seni, kuni komisjon on veendunud, et asjakohased parandusmeetmed on rakendatud. Toimiku sulgemiseks kuluv aeg sõltub seega asjaomase liikmesriigi koostöövalmidusest. Suleti 32 inspekteerimistoimikut (20 toimikut lennujaamade ja 12 pädevate asutuste inspekteerimise kohta). Aasta lõpuks jäid avatuks kümne pädeva asutuse ja 17 lennujaama inspekteerimistoimikud.

Kui lennujaamas julgestusmeetmete rakendamisel kindlaks tehtud puudusi peetakse nii tõsisteks, et need kujutavad märkimisväärset ohtu tsiviillennundusjulgestuse üldisele tasemele ELis, võtab komisjon määruse (EL) nr 72/2010 artikli 15 kohased meetmed. See tähendab, et kõiki teisi pädevaid asutusi teavitatakse olukorrast ning et kõnealusest lennujaamast väljuvate lendude puhul võidakse kaaluda kompenseerivate meetmete võtmist. 2017. aastal ei olnud vaja algatada mitte ühtegi artikli 15 kohast juhtumit.

Olenemata sellest, kas artiklit 15 kohaldatakse või mitte, võib komisjon eelkõige puuduste pikaajase kõrvaldamata jätmise või nende kordumise puhul algatada rikkumismenetluse. 2017. aastal algatati rikkumismenetlus kahe liikmesriigi suhtes, keda süüdistati selles, et nad ei olnud piisavalt rakendanud riiklikku kvaliteedikontrolliprogrammi ega ametlikult vastu võtnud riikliku julgestuskontrolliprogrammi ja riikliku kvaliteedikontrolliprogrammi ülevaadatud versiooni.

TEINE OSA

ÕIGUSAKTID JA LISAVAHENDID

1. ÕIGUSAKTID

Tsiviillennundus on endiselt terroristirühmituste jaoks atraktiivne sihtmärk ning sellest tuleneva ohu vähendamiseks on vaja tagada proportsionaalsete riskipõhiste kaitsemeetmete rakendamine. Seepärast kohandavad komisjon ja liikmesriigid pidevalt riskilevendusmeetmeid, et saavutada võimalikult kõrge

⁴ ELT L 134, 25.5.2007, lk 4.

julgestustase, vähendades samal ajal nii palju kui võimalik asjaomaste meetmete kahjulikku mõju lennutegevusele.

2017. aasta mais võttis komisjon vastu 12. mai 2017. aasta määruse (EL) 2017/815, millega muudetakse komisjoni rakendusmäärust (EL) 2015/1998 seoses teatavate konkreetsete lennundusjulgestusmeetmete selgitamise, ühtlustamise ja lihtsustamisega. Mitteavalikud, teadmisvajaduse põhimõttel kättesaadavaks tehtavad julgestusalased sätted võeti kasutusele komisjoni 15. mai 2017. aasta rakendusotsusega C(2017)3030, millega muudetakse otsust C(2015)8005 seoses teatavate konkreetsete lennundusjulgestusmeetmete selgitamise, ühtlustamise ja lihtsustamisega.

Lisaks võttis komisjon vastu 17. mai 2017. aasta rakendusmääruse (EL) 2017/837, millega parandatakse rakendusmääruse (EL) 2015/1998 (millega nähakse ette lennundusjulgestuse ühiste põhistandardite rakendamise üksikasjalikud meetmed) poola- ja rootsikeelset versiooni.

2. ELI TARNEAHELAPÕHISE JULGESTUSE ANDMEBAAS (UDSCS)

Kokkuleppeliste esindajate ja tuntud saatjate andmebaas⁵ on olnud ainus esmane õiguslik vahend, mida kokkuleppelised esindajad kasutavad alates 1. juunist 2010 teabe saamiseks, kui nad võtavad vastu saadetisi teistelt kokkuleppelistelt esindajatelt või tuntud saatjatelt. Alates 1. veebruarist 2012 on andmebaasi lisatud loetelu lennuettevõtjatest, kellel on lubatud kolmandate riikide lennujaamadest kaupa ja posti ELi tuua (ACC3). 2013. aastal laiendati andmebaasi õiguslikult nii, et see hõlmab ka liikmesriikide heakskiidetud ELi lennundusjulgestuse valideerijate loetelu. Selleks et andmebaasi rakendusala laienemist paremini kajastada, nimetati see ümber ELi tarneahelapõhise julgestuse andmebaasiks⁶. 2017. aasta lõpus sisaldas andmebaas 14 000 kirjet kokkuleppeliste esindajate, tuntud saatjate, sõltumatute valideerijate, ACC3-staatusega lennuettevõtjate, kokkuleppeliste tarnijate ning kolmandate riikide kokkuleppeliste esindajate ja tuntud saatjate kohta. 2017. aastal oli jätkuvalt täidetud andmebaasi ettenähtud kättesaadavuse määr 99,5 %.

KOLMAS OSA

KATSED, UURINGUD JA UUED ALGATUSED

1. KATSED

ELi lennundusjulgestusalaste õigusaktide tähenduses on katsega tegemist siis, kui liikmesriik lepib komisjoniga kokku, et ta kasutab piiratud ajavahemiku jooksul tunnustatud julgestuskontrollivahendi või -meetodi asemel mõnd õigusaktides tunnustamata julgestuskontrollivahendit või -meetodit, tingimusel et kõnealune katse ei kahjusta julgestuse üldist taset. Seda terminit ei kohaldata õiguslikus tähenduses juhul, kui liikmesriik või üksus hindab uut vahendit või meetodit, mis on võetud kasutusele lisaks õigusaktides juba käsitletud ühele või mitmele julgestuskontrollivahendile või -meetodile.

2017. aastal lõppes kaks Madalmaades ja Prantsusmaal tehtud katset. Need olid seotud käsipagasi uue põlvkonna läbivaatusseadmete kasutamisega, mille tulemusel ei ole enam vaja sülearvuteid enne läbivaatust välja võtta, ning metallidetektorväravate ja turvaskannerite kõrval ka jalanõude analüüsiseadmete kasutamisega, mis avastavad nii metalli kui ka lõhkeaineid. Mõlemad katsed andsid positiivseid tulemusi ja jalanõude analüüsiseadmetega seotud katse on kavas 2018. aastal õigusakti muudatusega kasutusele võtta. Muid katseid 2017. aasta jooksul ei korraldatud ega algatatud.

⁵ Andmebaasi koostas komisjon ja selle kasutamine on määruse (EL) nr 185/2010 ja komisjoni otsuse K(2010) 774 kohaselt tarneahelas osalejate jaoks kohustuslik.

⁶ Komisjoni 6. novembri 2013. aasta määrus (EL) nr 1116/2013, millega muudetakse määrust (EL) nr 185/2010, ELT L 299, 9.11.2013, lk 1.

2. UURINGUD JA ARUANDED

2017. aasta oktoobris esitati komisjonile uuring,⁷ milles käsitletakse ELi lennujaamade avatud alade kaitset. Uuringus analüüsiti meetmeid, mida oli võetud 11 Euroopa lennujaamas avalike alade kaitsmiseks, hinnati nende meetmete tulemuslikkust ja anti soovitusi eelkõige juhendamise, riskihindamise ja teabe jagamise kohta.

2017. aasta lõpus tellis liikuvuse ja transpordi peadirektoraat uuringu ühekordse julgestuskontrolli majanduslike (ja muude) eeliste kohta, et analüüsida ELi ja Ameerika Ühendriikide, ELi ja Kanada ning ELi ja Montenegro vahel kehtiva ühekordse julgestuskontrolli korra majanduslikke ja muid eeliseid. Kui uuringu tulemustest selgub, et ühekordsel julgestuskontrollil on olulised majanduslikud (ja/või muud) eelised, võib see olla täiendavaks kinnituseks selle kohta, et tasub jätkata tööd lennundusjulgestusalase üleilmse jätkusuutlikkuse saavutamiseks ja alustada ühekordse julgestuskontrolli alaseid läbirääkimisi meie peamiste partneritega. Uuring valmib 2018. aasta septembris.

3. UUED ALGATUSED

Edusamme tehti lennundusjulgestuse valdkonnas kasutatavate tehnoloogialahenduste arengut käsitleva tegevuskava väljatöötamisel. Tegevuskavaga nähakse ette mitmesuguseid toiminguid, mis hõlmavad kõiki julgestustehnika aspekte ja meetodeid, ning seda saaksid abimaterjalina kasutada kõik lennundusjulgestusalaste teadusuuringutega seotud Euroopa sidusrühmad.

Lennukauba puhul jätkas komisjon tihedat koostööd liikmesriikidega, et valmistada ette enne kauba laadimist edastatava eelteabe (PLACI) analüüsimise korra rakendamist. Selles valdkonnas jätkati rahvusvahelist koostööd tolliasutustega Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni ja Tollikoostöö Nõukogu kauba eelteabega seotud ühises tööühendas, kus komisjon osaleb aktiivselt liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi ning maksunduse ja tolliliidu peadirektoraadi kaudu. Eesmärk on leppida liikmesriikide ja sidusrühmadega kokku ühised põhimõtted ja võimalikud standardid ning võtta vastu ja rakendada soovituslikud tavad juhaks, kui mõni riik või piirkond peaks otsustama sellist kontseptsiooni kohaldada lennukauba ja -posti valdkonnas ühe või kõikide ärimudelite puhul.

NELJAS OSA

DIALOOG RAHVUSVAHELISTE ORGANISATSIOONIDE JA KOLMANDATE RIIKIDEGA

1. ÜLDIST

Komisjon teeb koostööd rahvusvaheliste organisatsioonide ja olulisemate kaubanduspartneritega ning osaleb vastavatel rahvusvahelistel kohtumistel, näiteks Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni lennundusjulgestuse komisjoni iga-aastasel kohtumisel, mis tagab, et ELi seisukohti on võimalik kooskõlastada. Teatavate kolmandate riikidega, näiteks Ameerika Ühendriikide, Kanada, Austraalia ja Singapuriiga peetakse kahepoolset dialoogi, mis võimaldab komisjonil saavutada üksteisemõistmine ning luua usalduslik suhe riikidega, kes kasutavad lennundusjulgestuse puhul samasugust lähenemisviisi.

2. RAHVUSVAHELISED ORGANISATSIOONID

Komisjon osales Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni lennundusjulgestuse komisjoni iga-aastasel kohtumisel (AVSECP/28), mis toimus 29. maist 2. juunini 2017 Montrealis, kus esitati ülemaailmse

⁷ Uuringu korraldas nõustamisettevõtte o&i.

lennundusjulgestuse tagamise kava (GASeP) – mis on lennundusjulgestuse komisjoni poliitika vahe-eesmärk – ja kiideti heaks selle kava esitamine Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni nõukogule.

Pärast Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni assamblee 2016. aastal vastu võetud resolutsiooni A39-19 küberturvalisuse kohta osales komisjon Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni küberturvalisuse alasel tippkohtumisel ja näitusel – mis oli ühine ohutuse ja turvalisuse üritus pealkirjaga „Making sense of cyber“ („Kübervaldkonna mõistmine“; Dubai, UAE, aprill 2017). Liikuvuse ja transpordi peadirektoraat tutvustas ELi terviklikku lähenemisviisi selle kohta, kuidas mitut valdkonda hõlmavat lähenemisviisi kasutades töötada välja küberstrateegia, et võidelda lennunduse küberohtudega ja leida asjakohased lahendused. Rahvusvahelist Tsiviillennunduse Organisatsiooni kutsuti üles veelgi rohkem pingutama ja tegelema lennunduse küberturvalisusega ülemaailmselt.

3. KOLMANDAD RIIGID

Ameerika Ühendriigid võtsid 21. märtsil 2017 lennundusjulgestuse tõhustamiseks vastu nn erakorraliste muudatuste / turvadirektiivi (*Emergency Amendment / Security Directive* (EA/SD)), mille kohaselt lennuettevõtjatel, kes käitavad teatavatest riikidest Ameerika Ühendriikidesse suunduvaid lende, keelati vedada käsipagasis mobiil- või nutitefonist suuremaid elektroonikaseadmeid. Ühendkuningriik kehtestas samasugused eeskirjad piiratud arvust riikidest Ühendkuningriiki suunduvate lendude suhtes.

Liikmesriigid ning Euroopa Komisjoni ja Euroopa välisteenistuse (sealhulgas luure- ja situatsioonikeskuse) asjaomased talitused korraldasid 29. märtsil 2017 kohtumise, et arutada Ühendkuningriigi ja Ameerika Ühendriikide ametiasutuste kehtestatud piirangute mõju ohutusalasale olukorrale. Komisjon lõi Ameerika Ühendriikide ametiasutustega otsekontaktid, millele järgnes mitmeid tehnilisi kohtumisi, kus arutati ohu, haavatavuse ja riskiga seotud küsimusi. Kohtumiste käigus lepiti kokku, et lennundusjulgestuse tõhustamiseks on vaja teha koostööd ning võidelda ühiselt ohtudega keskmises ja pika perspektiivis.

Kuna ELis kehtivad ranged lennundusjulgestuseeskirjad, kattusid mitmed EA/SD meetmed ELis kohaldatavate meetmetega ja seetõttu avaldab kõnealune õigusakt ELile vaid piiratud mõju. EL ja Ameerika Ühendriigid jätkavad sel teemal konsulteerimist ja koostööd, mis tähendab, et elektroonikaseadmetega seotud probleemid on loonud hea võimaluse dialoogi edasiseks tugevdamiseks ja koostöövalmiduse edendamiseks kahe partneri vahel.

ICAO tasandil loodi liikmesriikide ja komisjoni aktiivsel kaasabil rakkerühm, kus arutatakse küsimusi, mis on seotud elektroonikaseadmete vedamisega õhusõiduki pardal. Rakkerühm tuli kokku juulis Pariisis ja esitas mitmesuguseid soovitusi selle kohta, kuidas leevendada peidetud lõhkeainetest tulenevat ohtu nii, et elektroonikaseadmeid ja muid selletaolisi esemeid ei oleks vaja keelustada. Lisaks asutas ICAO veoste ohutuse tagamiseks valdkondadeülese töörühma, et vaadelda kõnealust probleemi korraga nii ohutuse, turvalisuse kui ka hõlbustamise seisukohalt.

Viimastel aastatel tegeles komisjon koos Ameerika Ühendriikidega aktiivselt lennundusjulgestusküsimustega mitmel foorumil ning osales eelkõige ELi ja Ameerika Ühendriikide transpordialase julgeolekukoostöörühma kohtumistel. ELi ja Ameerika Ühendriikide transpordialase julgeolekukoostöörühma eesmärk on tugevdada koostööd mitmes ühist huvi pakkavas valdkonnas ning tagada jätkuvalt toimiv ühekordse julgeolekukontrolli kord ning ELi ja Ameerika Ühendriikide asjaomaste lennukauba ja -posti julgestussüsteemide vastastikune tunnustamine. Mõlemad algatused säästavad lennuettevõtjate aega ja raha ning vähendavad käitamise keerukust.

Suutlikkuse suurendamise raames kohandati Aafrika ja Araabia poolsaare tsiviillennundusohutust käsitlevat projekti (CASE),⁸ pakkudes välja uusi toiminguid, mis võimaldavad paremini arvesse võtta partnerriikide väljendatud vajadusi ja ohuolukorra arengusuundumusi. Lisaks sellele võeti koolituskomponendi raames mitu siseriiklikku meetet allpiirkondade tasandil. Peamised probleemid olid seotud turvaseadmete kasutamisega, riiklike audiitorite koolitamisega ja haavatavuse hindamise seminariga.

Transpordialase dialoogi pidamisel Singapuriga (juunis 2017) kirjutati alla halduskorrale, et kinnitada jätkuvat pühendumist tööle, mille eesmärk on muuta ELi ja Singapuri vaheline ühekordne julgeolekukontroll reaalsuseks. Pärast põhjalikku protsessi, mis koosnes lauaõppusest, mille käigus analüüsiti Singapuri lennundusjulgestusalaseid õigusakte, ja kontrollkäigust Singapuris asuvasse Changi lennujaama (oktoobris 2017), mis sai positiivse hinnangu, koostati õigusakti ettepaneku eelnõu, konsulteeriti liikmesriikidega lennundusjulgestuse regulatiivkomitees ning kõnealune eelnõu esitati volinike kolleegiumile (detsembris 2017).⁹

⁸ Aafrika ja Araabia poolsaare tsiviillennundusohutust käsitleva projekti (CASE) rakendamist alustati 2016. aasta alguses. Projekt kestab on neli aastat, seda rahastab EL ja rakendab Euroopa Tsiviillennunduse Konverents (ECAC). Projekti eesmärk on toetada Aafrika ja Araabia poolsaare partnerriikide jõupingutusi, mille eesmärk on leevendada tsiviillennunduses esinevaid ohte ja parandada rahvusvaheliste nõuete täitmise taset, keskendudes eelkõige kvaliteedikontrollimeetmetele.

⁹ Lõplik vastuvõetud õigusakt on järgmine: ELT L10/5, 13.1.2018; Komisjoni 9. jaanuari 2018. aasta rakendusmäärus (EL) 2018/55, millega muudetakse rakendusmäärust (EL) 2015/1998 seoses Singapuri Vabariigi lisamisega nende kolmandate riikide hulka, mille julgestusstandardid on tunnistatud samaväärseks Euroopa tsiviillennundusjulgestuse ühiste põhistandarditega (EMPs kohaldatav tekst)