

Bryssel 16.4.2019
COM(2019) 183 final

KOMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE

**VUOTTA 2017 KOSKEVA KERTOMUS YHTEISISTÄ SIVIILI-ILMAILUN
TURVAAMISTA KOSKEVISTA SÄÄNNÖISTÄ ANNETUN ASETUKSEN (EY) N:o
300/2008 TÄYTÄNTÖÖNPANOSTA**

Tämä kertomus kattaa 1. tammikuuta ja 31. joulukuuta 2017 välisen ajanjakson

JOHDANTO

Peukaloituihin elektronisiin laitteisiin taitavasti kätkeytyneiden omatekoisten räjähteiden maailmanlaajuinen uhka aiheutti jälleen huolta vuonna 2017. Yhdysvaltojen ja Yhdistyneen kuningaskunnan hallitukset kielsivät kaikkien matkapuhelinta suurempien henkilökohtaisten elektronisten laitteiden tuomisen matkustamoon lennoilla, jotka lähtevät Lähi-idän tai Pohjois-Afrikan maiden lentoasemilta. Pitkään jatkunut Euroopan unionin ja Yhdysvaltojen välinen tiivis yhteistyö, joka perustuu ilmailun turvaamista koskevien vaatimusten tunnustamiseen, mahdollisti näiden turvaongelmien käsittelyn kohdennetuin toimenpitein, jolloin tällaisten laitteiden kieltoa ei ollut tarpeen laajentaa maailmanlaajuisesti eikä siis koskemaan myös Euroopasta lähteviä ilma-aluksia.

Komissio jatkoi pyrkimyksiään ilmailun turvaamisen parantamiseksi kaikkialla maailmassa ICAO:n kanssa tekemänsä pitkäaikaisen yhteistyön sekä valmiuksien kehittämistä koskevan CASE-hankkeen kautta. CASE-hankkeen kohdemaat sijaitsevat Afrikassa ja Lähi-idässä.

Kyberturvallisuus ja lentoasemien julkisten alueiden suojelu ovat edelleen ensisijaisia tavoitteita.

Kuten edellisinä vuosina komissio jatkoi ilmailun turvaamiseen liittyvän lainsäädännön selkeyttämistä, yhdenmukaistamista ja yksinkertaistamista EU:n parempaa sääntelyä koskevien tavoitteiden mukaisesti.

Kun valmistelutyöt, jotka johtivat niin matkustajia kuin ilmailuteollisuutta palvelevan uuden sopimuksen tekemiseen Singaporen kanssa ns. yhden turvatarkastuksen järjestelmästä, oli saatu tehtyä, sopimus voitiin hyväksyä virallisesti vuoden 2018 alussa.

ENSIMMÄINEN OSA

TARKASTUKSET

1. YLEISTÄ

Yhteisistä siviili-ilmailun turvaamista koskevista säännöistä 11 päivänä maaliskuuta 2008 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 300/2008 tavoite on ehkäistä siviili-ilma-aluksiin kohdistuvia laittomia tekoja henkilöiden ja tavaroiden suojelemiseksi.

Ilmailun turvaamiseen liittyvien sääntöjen täytäntöönpano unionin tasolla perustuu kaksinkertaiseen vaatimustenmukaisuuden seurantajärjestelmään eli komission tarkastuksiin ja niitä täydentävään kansallisia valvontatoimia (turva-auditointeja, tarkastuksia ja testejä) koskevien jäsenvaltioiden vuotuisten kertomusten arviointiin.

Asetuksen (EY) N:o 300/2008 15 artiklassa edellytetään, että komissio tekee tarkastuksia – myös ilmailun turvaamista koskevia vaatimuksia soveltavien lentoasemien, toiminnanharjoittajien ja yksiköiden tarkastuksia – seurataksaan, miten jäsenvaltiot soveltavat asetusta, ja antaakseen tarvittaessa suosituksia ilmailun turvaamisen parantamiseksi. Myös Sveitsi on mukana unionin ohjelmassa. Norjassa ja Islannissa vastaavien säännösten noudattamista koskevat tarkastukset tekee EFTAn valvontaviranomainen.

Vuonna 2017 komissiolla oli tarkastusten tekemistä varten seitsemän kokoaikaista ilmailun turvatarkastajaa. Jäsenvaltiot, Islanti, Norja ja Sveitsi ovat nimenneet tarkastustyöhön noin 100 kansallista tarkastajaa, jotka komissio sertifioi osallistumaan tekemiinsä tarkastuksiin antamansa koulutuksen kautta. Vuodesta 2016 alkaen¹ prosessiin on osallistunut myös EFTAn valvontaviranomaisen ja Euroopan siviili-

¹ Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2016/472, annettu 31 päivänä maaliskuuta 2016 (EUVL L 85, s. 28).

ilmailukonferenssin (ECAC) tarkastajia, joilla on täysimääräiset tarkastusvaltuudet. Komission tarkastuksiin osallistuvien kansallisten tarkastajien merkittävä lukumäärä takaa vertaisarvioinnin ja mahdollistaa menetelmien ja parhaiden käytäntöjen levittämisen jäsenvaltioiden välillä. Tämän asiakirjan liitteessä 1 on taulukko kaikista komission ja EFTAn valvontaviranomaisen vuonna 2017 toteuttamista valvontatoimista.

Komission asetuksessa (EU) N:o 72/2010, sellaisena kuin se on muutettuna, vahvistetaan ilmailun turvaamisen alalla suoritettavissa komission tarkastuksissa noudatettavat menettelyt. Asetus sisältää muun muassa säännöksiä komission tarkastajien pätevyydestä ja toimivallasta sekä jälkitarkastusten tekemisestä.

Näiden tarkastusten tekemisessä käytettävät menetelmät on kehitetty tiiviissä yhteistyössä jäsenvaltioiden ilmailun turvaamisesta vastaavien viranomaisten kanssa, ja ne perustuvat turvatoimenpiteiden tosiasiallisen toteutuksen tarkasteluun. Tarkastusten tekemiseen liittyvien vaatimusten ja menettelyjen tulkitsemiseksi yhdenmukaisesti liikenteen ja liikkumisen pääosaston turvallisuusyksikkö laatii ja ylläpitää käsikirjoja lentoasemien ja rahdin tarkastamista varten. Nämä käsikirjat sisältävät myös kaikkia EU:n lainsäädännössä edellytetyt ilmailun turvatoimenpiteitä koskevia yksityiskohtaisia muistutuksia ja ohjeita. Lisäksi ne sisältävät yksityiskohtaisia tietoja komission tarkastusten kaikista organisatorisista ja käytännön näkökohdista. Käsikirjat ovat EU:n turvaluokiteltuja tietoja, ja ne annetaan ainoastaan komission tarkastajien ja kunkin jäsenvaltion asianomaisten viranomaisten saataville.

Komissio tekee tarkastuksia jäsenvaltioiden ilmailun turvaamisesta vastaavissa hallintoelimissä ('asianomaiset viranomaiset') ja tarkastaa tietyn määrän lentoasemia, toiminnanharjoittajia ja ilmailun turvaamista koskevia vaatimuksia noudattavia yksiköitä. Asianomaisten viranomaisten tarkastusten tarkoitus on varmentaa, onko jäsenvaltioilla tarvittavat välineet – muun muassa kansallinen laadunvalvontaohjelma, tarvittavat valtuudet ja asianmukaiset resurssit – pystyäkseen asianmukaisesti panemaan täytäntöön ilmailun turvaamista koskevaa Euroopan unionin lainsäädäntöä. Lentoasemien tarkastusten tarkoitus on varmentaa, seuraako asianomainen viranomainen asianmukaisesti ilmailun turvatoimenpiteiden tosiasiallista toteutusta ja pystyykö se havaitsemaan ja korjaamaan mahdolliset puutteet nopeasti. Molemmissa tapauksissa komission tarkastajien mahdollisesti havaitsema puute on korjattava määrääjässä. Tarkastuskertomukset jaetaan kaikkien jäsenvaltioiden kesken.

Vaikka suurin osa tarkastuksista tehtiin alun perin laaditun suunnitelman mukaisesti, neljän tarkastuksen ajankohtaa muutettiin asianmukaisesti perustelluista syistä.

Antaakseen jäsenvaltioille palautetta tarkastuksista, edistääkseen avoimuutta ja yhdenmukaistaakseen vaatimustenmukaisuuden seurantamenetelmiä komissio perusti maaliskuussa jäsenvaltioiden siviili-ilmailun turvaamisen laadunvalvontaviranomaisten johtajien kanssa tarkastustyöryhmän.

1.1 Komission monivuotinen vaatimustenmukaisuuden seuranta

Saadakseen riittävän varmuuden jäsenvaltioiden säännösten noudattamisen tasosta komissio käyttää seurannassa monivuotista lähestymistapaa. Näin näyttää siltä, miten kukin jäsenvaltio soveltaa asetusta (EY) N:o 300/2008 ja sen täytäntöönpanolainsäädäntöä, saadaan kahden vuoden sykleissä joko jäsenvaltion asianomaisten viranomaisten tarkastuksessa tai tarkastettaessa vähintään yksi jäsenvaltion lentoasemista. Lisäksi näyttää ilmailun turvaamista koskevien yhteisten perusvaatimusten soveltamisesta saadaan viiden vuoden sykleissä satunnaiseen valintaan perustuvasta otoksesta, joka kattaa vähintään 15 prosenttia asetuksen (EU) N:o 300/2008 soveltamisalaan kuuluvista EU:n lentoasemista ja johon sisältyy matkustajamäärältään suurin lentoasema jokaisessa jäsenvaltiossa.

Puiteasetuksen vaatimusten mukaan jäsenvaltiot ovat ensisijaisesti vastuussa sen seuraamisesta, noudattavatko lentoasemat, lentoliikenteen harjoittajat ja turvatoimista vastaavat yksiköt yhteisiä perusvaatimuksia asianmukaisesti. Komission valituilla lentoasemilla tekemät tarkastukset ovat vartenotettava indikaattori yleisestä vaatimusten noudattamisen tasosta kussakin jäsenvaltiossa.

Komission tarkastusten 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 määrä, edustava otos lentoasematoiminnan tyypeistä, ilmailun turvaamista koskevien säännösten täytäntöönpanotaso, komission aiempien tarkastusten tulokset, kansallisten vuotuisten laadunvalvontakertomusten arvioinnit, turvahäiriöt (laittomat teot), uhkatasot sekä muut tekijät ja arviot, jotka vaikuttavat seurannan tiheyteen.

Vuodesta 2010 lähtien komission tarkastuksissa todettu vaatimusten noudattamisaste² on ollut noin 80 prosenttia (2010: 80 %; 2011: 80 %; 2012: 83 %, 2013: 80 %; 2014: 81 %, 2015: 80 %, 2016: 79 %, 2017: 81 %). Suhteellisen vakaat luvut eivät kuitenkaan tarkoita, etteivätkö jäsenvaltiot olisi lisänneet ponnistelujaan – päinvastoin, jäsenvaltioiden ponnistelut ilmailun turvaamisen alalla ovat lisääntyneet huomattavasti, koska vuosien myötä myös vaatimukset ovat kasvaneet, erityisesti sellaisilla aloilla kuin rahdin turvaaminen, nesteiden ja geelien turvatarkastus ja räjähteiden havaitseminen.

2. ASIANOMAISTEN KANSALLISTEN VIRANOMAISTEN TARKASTAMINEN

Komissio jatkoi vuonna 2017 asianomaisten viranomaisten viidettä tarkastuskierrosta. Asianomaisia viranomaisia tarkastettiin yhteensä yhdeksän kyseisen vuoden aikana. Useimmissa jäsenvaltioissa tarkastukset osoittivat tilanteen parantuneen huomattavasti aiempiin tarkastuksiin nähden.

Vuonna 2017 yleisimmin havaitut puutteet liittyivät siihen, ettei kansallisia laadunvalvontaohjelmia oltu pantu täytäntöön täysimääräisesti. Havaittiin, että on vaikea varmistaa, että lentoasemat, lentoliikenteen harjoittajat ja säännellyt yhteisöt päivittävät ja ylläpitävät turvaohjelmia komission täytäntöönpanoasetusten ja -päästösten mukaisesti. Lisäksi jotkin jäsenvaltiot eivät seuranneet riittävän säännöllisesti ulkomaisia lentoliikenteen harjoittajia eivätkä soveltaneet täysimääräisesti joitakin asetuksessa edellytetyistä vaatimustenmukaisuuden seurantamenetelmistä. Tämä johtui rajallisista resursseista ja asianomaisten yhteisöjen määrän kasvusta. Suurin osa tarkastetuista jäsenvaltioista kuitenkin mukautti kansalliset siviili-ilmailun turvaohjelmat EU:n lainsäädäntöön, pani suurimmaksi osaksi täytäntöön turvakoulutukseen liittyvät vaatimukset, noudatti lentoasemien turvatoimenpiteiden tarkastusten vähimmäistiheyttä ja varmisti, että havaitut puutteet korjattiin määräajassa.

3. LENTOASEMIEN ENSITARKASTUKSET

Vuonna 2017 lentoasemien ensitarkastuksia tehtiin 18. Kaikki osatekijät tulivat katetuiksi kuhunkin lentoasemaan sovellettavissa olevien turvaamisen alojen mukaisesti. Sääntöjenmukaisiksi todettujen

² Vertailukelpoisuuden takaamiseksi ja vaatimusten noudattamistason muutosten arvioimisen mahdollistamiseksi komissio käyttää vaatimusten noudattamisen indikaattorin kohdalla laskentamenetelmää, jossa laskelmaan sisällytetään ainoastaan tärkeimmät turvavaatimukset, joiden noudattaminen tarkastetaan tiheimmin. Tämä kattaa vaatimukset, jotka liittyvät turvatoimiin lentoasemilla ja ilma-aluksissa sekä matkustajiin, käsimatkatavaraan ja ruumassa kuljetettavaan matkatavaraan kohdistettaviin turvatoimiin. Turvatoimenpiteet ryhmitellään suoraan toisiinsa liittyvien turvallisuusvaatimusten kokonaisuuksiksi, joita myös arvioidaan kokonaisuutena. Arviossa sovelletaan täytäntöönpanon tasoa ryhmittäin kuvaavaa painotuskerrointa seuraavasti:

- suoraan toisiinsa liittyvien vaatimusten kokonaisuus, jonka luokitus on 'täysin vaatimusten mukainen', saa painoarvon 100 prosenttia
- suoraan toisiinsa liittyvien vaatimusten kokonaisuus, jonka luokitus on 'vaatimusten mukainen, mutta parannukset suotavia', saa painoarvon 75 prosenttia
- suoraan toisiinsa liittyvien vaatimusten kokonaisuus, jonka luokitus on 'ei vaatimusten mukainen', saa painoarvon 50 prosenttia
- suoraan toisiinsa liittyvien vaatimusten kokonaisuus, jonka luokitus on 'ei vaatimusten mukainen, puutteet vakavia', saa painoarvon 25 prosenttia.

Yleinen vaatimustenmukaisuuden indikaattori tietyn vuoden osalta on näin painotettujen kerrointen summa jaettuna suoraan toisiinsa liittyvien vaatimusten luokiteltujen kokonaisuuksien lukumäärällä.

ydintoimenpiteiden prosentuaalinen osuus vuonna 2017 oli 81 prosenttia eli suunnilleen sama kuin edellisinä vuosina³.

Asetuksen (EY) N:o 300/2008 täytäntöönpanon kahdeksannen vuoden jälkeen tarkastustulokset kertovat asianomaisten viranomaisten ja toimialan toteuttamista toimista. Suurin osa tästä kunnianhimoisesta lainsäädännöstä johtuvista turvavaatimuksista pantiin moitteettomasti täytäntöön; vaatimustenmukaisuuden taso ilmailun turvaamisen tärkeimmillä aloilla säilyi vakaana noin 80 prosentissa. Joidenkin toimenpiteiden täytäntöönpanon tehokkuudessa on kuitenkin vielä parantamisen varaa.

Useimmat havaituista puutteista johtuivat edelleen inhimillisistä tekijöistä. Lähinnä puutteita ilmenee käytännön toteutuksessa tietyillä alueilla, joilla oikeudelliset vaatimukset ovat uusia tai ne ovat viime aikoina muuttuneet merkittävästi. Etenkin tietyt kulunvalvontaan, henkilöstön turvatarkastuksiin ja käsimatkatavaroiden turvatarkastuksiin liittyvät säännökset edellyttävät jatkuvia ponnistuksia asianomaisilta viranomaisilta, alan sidosryhmiltä ja komissiolta. Ilma-aluksen turvaetsinnät on myös ala, jolla tarvitaan lisätoimia. Nämä kysymykset tulisi pyrkiä ratkaisemaan lisäämällä kansallisia laadunvalvontatoimenpiteitä kyseisillä aloilla.

Vaatimusten noudattaminen oli vuonna 2017 jälleen korkealla tasolla ruumassa kuljetettavien matkatavaroiden ja lennon aikana käytettävien tarvikkeiden turvatarkastusten, koulutuksen ja turvalaitteiden osalta. Tulokset olivat suhteellisen hyviä jo vuosina 2015 ja 2016. Hyvät tulokset johtuvat tietoisuuden yhä jatkuvasta lisääntymisestä ja tarkistetusta täytäntöönpanolainsäädännöstä, jolla selkeytettiin toimenpiteitä ja parannettiin niiden johdonmukaisuutta.

4. JÄLKITARKASTUKSET

Komissio tekee komission asetuksen (EU) N:o 72/2010, sellaisena kuin se on muutettuna, 13 artiklan mukaisesti rutiininomaisesti tietyn määrän jälkitarkastuksia. Tällainen tarkastus tehdään, mikäli ensitarkastuksessa todetaan useita vakavia puutteita, ja toisinaan myös satunnaisesti sen varmistamiseksi, että asianomaisilla viranomaisilla on tarvittavat valtuudet vaatia mahdollisten havaittujen puutteiden korjaamista määrättyssä ajassa. Vuonna 2017 tehtiin neljä tällaista tarkastusta, joissa todettiin, että suurin osa havaituista puutteista oli korjattu.

5. JÄSENVALTIOIDEN VUOTUISTEN LAADUNVALVONTAKERTOMUSTEN ARVIOINNIT

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 300/2008 muuttamisesta siviili-ilmailun turvaamisen alan kansallisia laadunvalvontaohjelmia koskevien vaatimusten osalta 8 päivänä tammikuuta 2010 annetun komission asetuksen (EU) N:o 18/2010 liitteen II 18 kohdassa todetaan, että jäsenvaltioiden on annettava vuosittain komissiolle kertomus niistä toimenpiteistä, jotka on toteutettu asetuksessa jäsenvaltioille asetettujen velvoitteiden täyttämiseksi, sekä turvatilanteesta jäsenvaltioiden alueella sijaitsevilla lentoasemilla. Kertomuksen sisällön on oltava lisäyksen III mukainen, ja siinä on käytettävä komission toimittamaa mallia.

Näiden kertomusten arviointi – komission säännöllisten tarkastusten lisäksi – on komissiolle väline, jonka avulla se voi seurata tiiviisti vahvojen kansallisten laadunvalvontatoimenpiteiden täytäntöönpanoa ja havaita ja korjata nopeasti puutteet kussakin jäsenvaltiossa.

Arviointi sisältää analyysin lentoasemien, lentoliikenteen harjoittajien ja muiden yksiköiden, joilla on ilmailun turvaamiseen liittyviä vastuita, säännöllisestä seurannasta, paikan päällä vietettyjen henkilötyöpäivien määrästä, vaatimustenmukaisuuden seurantatoimien sopivan yhdistelmän laajuudesta ja

³ Ks. 1.1 luku.

tiheydestä, kansallisen vaatimustenmukaisuuden tasosta, jatkotoimista ja täytäntöönpanotoimivallan käytöstä.

Vuoden 2017 kertomusten arvioinnin tulokset kertoivat huomattavista parannuksista vuoteen 2016 verrattuna seuraavilla alueilla: säännöllinen seuranta, paikan päällä vietettyjen henkilötyöpäivien määrä ja toimien tiheyttä koskeva vähimmäisvaatimus. Sen varmistamiseksi, että havaitut puutteet korjataan eivätkä ne toistu, toteutettavien seurantatoimien ja täytäntöönpanotoimenpiteiden laajuus vaikuttaa useimmissa jäsenvaltioissa olevan vakaalla pohjalla sen ansiosta, että edellisinä vuosina tehdyt parannukset ovat edelleen käytössä. Kertomuksista kävi kuitenkin ilmi, että jäsenvaltioilla on edelleen vaikeuksia joidenkin sellaisten turva-alueiden testauksen toteuttamisessa, joiden kattamista asetuksessa vaaditaan.

Komissio lähetti jokaiselle jäsenvaltiolle muodollisen, yksilöllisen ja kattavan arvion, jossa korostettiin puutteita tai heikkouksia ja kehoitettiin jäsenvaltiota toteuttamaan asianmukaiset korjaavat toimet. Komissio seuraa tiiviisti näiden toimintasuunnitelmien täytäntöönpanoa ja ryhtyy muodollisiin toimenpiteisiin, jos jäsenvaltiot vahvistavat korostettujen puutteiden tai heikkouksien olemassaolon eivätkä ehdota asianmukaisia korjaavia toimia.

6. KOLMANSIEN MAIDEN LENTOASEMIEN ARVIOINNIT

Vuoden aikana suoritettiin yhden Yhdysvaltain lentoaseman (Charlotte-Douglasin kansainvälinen lentoasema) arviointi EU:n ja Yhdysvaltojen välisellä lentoliikennesopimuksella⁴ perustetun työjärjestelyn puitteissa Yhdysvaltojen liikenneturvallisuuksien kanssa. Tällaisia arviointeja tehdään säännöllisesti yhden turvatarkastuksen järjestelmässä, ja tämä arviointi vahvisti Yhdysvaltojen turvatoimenpiteiden täytäntöönpanon olevan edelleen ilmailun turvaamista koskevan EU:n lainsäädännön täytäntöönpanoa vastaavalla tasolla.

Vuoden 2015 ilmailustrategiassa esitettyjen periaatteiden mukaisesti liikenteen ja liikkumisen pääosasto (MOVE) teki tiivistä yhteistyötä Singaporen liikenneministeriön (MOT) kanssa yhden turvatarkastuksen järjestelmän perustamiseksi EU:n ja Singaporen välillä. EU:n tarkastusryhmä teki arviointikäynnin Singaporen Changin lentoasemalle lokakuussa 2017 määrittääkseen, vastaavatko Singaporen tasavallan ilmailun turvaamiseen liittyvät toimenpiteet EU:n lainsäädännössä vahvistettuja toimenpiteitä. Yhden turvatarkastuksen järjestelmä on tarkoitus virallistaa vuoden 2018 alussa.

7. KESKENERÄISET TAPAUKSET, 15 ARTIKLAN MUKAISET TAPAUKSET SEKÄ OIKEUDENKÄYNNIT

Tarkastus katsotaan päättyneeksi vasta, kun on osoitettu komission edellyttämällä tavalla, että tarvittavat korjaavat toimet on toteutettu. Tapauksen kesto riippuu siten kyseisen jäsenvaltion hyvästä yhteistyöstä. Vuonna 2017 saatettiin päätökseen 32 tarkastustapausta (joista 20 liittyi lentoasemien tarkastuksiin ja 12 asianomaisten viranomaisten tarkastuksiin). Vuoden lopussa oli kesken yhteensä 10 asianomaisten viranomaisten ja 17 lentoasemien tarkastuksiin liittyvää tapausta.

Jos lentoasemalla todetut puutteet turvatoimenpiteiden täytäntöönpanossa katsotaan niin vakaviksi, että niiden katsotaan vaikuttavan merkittävästi siviili-ilmailun turvaamisen kokonaistasoon unionissa, komissio aloittaa komission asetuksen (EU) N:o 72/2010 15 artiklan mukaiset toimet. Tällöin tilanteesta ilmoitetaan kaikille muille asianomaisille viranomaisille ja kyseiseltä lentoasemalta lähteviin lentoihin harkitaan mahdollisten korvaavien toimenpiteiden soveltamista. Vuonna 2017 ei aloitettu 15 artiklan mukaisia toimia.

Riippumatta siitä, sovelletaanko 15 artiklaa, toinen mahdollisuus on, että komissio aloittaa rikkomisesta johtuvan menettelyn erityisesti tapauksissa, joissa puutteiden korjaaminen pitkittyy tai samat puutteet

⁴ EUVL L 134, 25.5.2007, s. 4.

todetaan uudelleen. Vuonna 2017 käynnistettiin rikkomisesta johtuva menettely kahta jäsenvaltiota vastaan siitä syystä, että kansallisen laadunvalvontaohjelman täytäntöönpano oli ollut puutteellista ja kansallisen turvallisuusohjelman ja kansallisen laadunvalvontaohjelman tarkistettuja versioita ei ollut virallisesti otettu käyttöön.

TOINEN OSA

LAINSÄÄDÄNTÖ JA UUDET VÄLINEET

1. LAINSÄÄDÄNTÖ

Siviili-ilmailuun kohdistuu edelleen terroriuhkia, joiden torjumiseksi on varmistettava oikeasuhteisten, riskinarviointiin perustuvien suojatoimenpiteiden täytäntöönpano. Komissio ja jäsenvaltiot mukauttavat tämän vuoksi jatkuvasti riskinhallintatoimenpiteitä korkeimman turvatason saavuttamiseksi ja minimoivat samalla niistä toiminnalle aiheutuvia kielteisiä vaikutuksia.

Komissio antoi 12. toukokuuta 2017 asetuksen (EU) 2017/815 komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2015/1998 muuttamisesta tiettyjen ilmailun turvaamista koskevien erityistoimenpiteiden selkiyttämiseksi, yhdenmukaistamiseksi ja yksinkertaistamiseksi. Ei-julkisia, tiedonsaantitarpeen mukaisia turvamääräyksiä otettiin käyttöön hyväksymällä päätöksen C(2015)8005 muuttamisesta tiettyjen ilmailun turvaamista koskevien erityistoimenpiteiden selkiyttämiseksi, yhdenmukaistamiseksi ja yksinkertaistamiseksi 15 päivänä toukokuuta 2017 annettu komission täytäntöönpanopäätös C(2017)3030.

Lisäksi komissio hyväksyi 17. toukokuuta 2017 täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2017/837 yksityiskohtaisista toimenpiteistä ilmailun turvaamista koskevien yhteisten perusvaatimusten täytäntöönpanemiseksi annetun täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2015/1998 puolan- ja ruotsinkielisten toisintojen oikaisemisesta.

2. TOIMITUSKETJUN TURVAAMISTA KOSKEVA UNIONIN TIETOKANTA

Valvottuja edustajia ja tunnettuja lähettäjiä koskeva tietokanta⁵ on ollut 1. kesäkuuta 2010 lähtien ainoa laillinen väline, jota valvotut edustajat voivat konsultoida hyväksyessään lähetyksiä toiselta valvotulta edustajalta tai tunnetulta lähettäjältä. Siihen on 1. helmikuuta 2012 lähtien sisällytetty luettelo lentoliikenteen harjoittajista, joilla on lupa kuljettaa rahtia ja postia EU:hun kolmansien maiden lentoasemilta (ACC3). Vuonna 2013 tietokanta laajennettiin oikeudellisesti sisältämään myös luettelo jäsenvaltioiden hyväksymistä EU:n ilmailun turvatoimien varmentajista. Sille annettiin myös uusi nimi, ”Toimitusketjun turvaamista koskeva unionin tietokanta”⁶, joka vastaa paremmin sen laajennettua soveltamisalaa. Vuoden 2017 lopussa tietokannassa oli 14 000 valvottua edustajaa, tunnettua lähettäjiä, riippumatonta arvioijaa, ACC3:a, valvottua toimittajaa ja kolmansien maiden valvottua edustajaa ja tunnettua lähettäjiä. Sen käytettävyydestä tavoite (99,5 %) saavutettiin koko ajan myös vuonna 2017.

⁵ Komissio perusti tämän tietokannan, jonka käyttäminen on pakollista toimitusketjun toimijoille asetuksen (EU) N:o 185/2010 ja päätöksen C(2010) 774 nojalla.

⁶ Komission asetus (EU) N:o 1116/2013, annettu 6 päivänä marraskuuta 2013, asetuksen (EU) N:o 185/2010 muuttamisesta (EUVL L 299, 9.11.2013, s. 1).

KOLMAS OSA

KOKEILUT, TUTKIMUKSET JA UUDET ALOITTEET

1. KOKEILUT

Kokeilulla tarkoitetaan ilmailun turvaamista koskevassa EU:n lainsäädännössä sitä, että jäsenvaltio sopii komission kanssa korvaavansa tietyllä rajoitetulla ajanjaksolla jonkin lainsäädännössä tunnustetuista turvatarkastuksista käyttämällä keinoa tai menetelmää, jota ei ole tunnustettu, edellyttäen ettei tällainen kokeilu vaikuta kielteisesti yleiseen turvatasoon. Oikeudellisessa mielessä kokeilusta ei ole kyse silloin, kun jäsenvaltio tai jokin taho arvioi uutta turvatarkastusmenetelmää käyttämällä sitä yhden tai useamman lainsäädännössä vahvistetun menetelmän lisäksi.

Vuoden 2017 aikana saatiin päätökseen kaksi Alankomaissa ja Ranskassa käynnissä ollutta kokeilua. Ne koskivat sellaisten uuden sukupolven turvatarkastuslaitteiden käyttöä käsimatkatavaroiden tarkastamiseen, jotka eivät edellytä kannettavien tietokoneiden poistamista käsimatkatavaroista ennen turvatarkastusta, ja sellaisten kenkien analysointilaitteiden käyttöä, jotka havaitsevat sekä metallin että räjähtävät aineet, yhdessä metallinilmaisinpottien ja turvaskannerien kanssa. Kummastakin kokeilusta saatiin myönteisiä tuloksia, ja kenkien analysointilaitteita koskevan kokeilun sisällyttämistä lainsäädäntömuutokseen vuonna 2018 harkitaan. Vuoden 2017 aikana ei tehty tai aloitettu muita kokeiluja.

2. TUTKIMUKSET JA KERTOMUKSET

Lokakuussa 2017 komissio vastaanotti tutkimuksen⁷ EU:n lentoasemien maaliikennealueiden suojaamisesta. Tutkimuksessa analysoitiin toimenpiteitä, joita oli toteutettu EU:ssa 11 lentoasemalla julkisten alueiden suojelemiseksi, toimenpiteiden tehokkuuden arvioimiseksi ja suositusten antamiseksi erityisesti ohjeistuksen, riskinarvioinnin ja tiedonjakamisen osalta.

Vuoden 2017 lopussa liikenteen ja liikkumisen pääosasto (MOVE) tilasi tutkimuksen yhden turvatarkastuksen järjestelmän taloudellisista ja muista hyödyistä analysoidakseen EU:n ja Yhdysvaltojen, EU:n ja Kanadan sekä EU:n ja Montenegron välillä käytössä olleita yhden turvatarkastuksen järjestelmiä. Jos tutkimuksessa vahvistetaan, että yhden turvatarkastuksen järjestelmästä saadaan merkittäviä taloudellisia (ja/tai muita) hyötyjä, se voisi kannustaa kehittämään ilmailun turvaamisen kestävyyttä maailmanlaajuisesti ja aloittamaan EU:n keskeisten kumppanien kanssa neuvotteluja yhden turvatarkastuksen järjestelmästä. Tutkimus saadaan päätökseen syyskuussa 2018.

3. UUDET ALOITTEET

Ilmailun turvaamisessa käytettävien tekniikoiden kehittämisen etenemissuunnitelma edistyi jälleen. Etenemissuunnitelma sisältää erilaisia toimia, jotka kattavat kaikki turvateknologian ja -menetelmien näkökulmat, ja toimii vertailukohtana kaikille ilmailun turvaamista koskevan tutkimuksen alalla toimiville eurooppalaisille sidosryhmille.

Rahdin osalta komissio jatkoi tiiviissä yhteistyössä jäsenvaltioiden kanssa valmisteluja lastausta edeltävien lastitietojen ennakkoilmoituksia (pre-loading advance cargo information, PLACI) koskevan analyysin toteuttamiseksi. Tässä yhteydessä jatkettiin yhteistyötä tulliyhteisön kanssa ICAO:n ja WCO:n yhteisessä työryhmässä meneillään olevan, lastitietojen ennakkoilmoitusjärjestelmää koskevan kansainvälisen työn suhteen. Komissiolla on aktiivinen rooli työssä, johon se osallistuu liikenteen ja liikkumisen sekä tulliliiton pääosastojen kanssa. Työssä pyritään yhdessä jäsenvaltioiden ja sidosryhmien kanssa sopimaan yhteisistä periaatteista, mahdollisista standardeista ja suositeltavista käytännöistä, jotka olisi hyväksyttävä ja pantava

⁷ Tutkimuksen teki konsultti o&i.

täytäntöön siinä tapauksessa, että jokin valtio tai alue päättää soveltaa tällaista järjestelmää yhden tai kaikkien liiketoimintamallien osalta lentorahdin ja -postin alalla.

NELJÄS OSA

VUOROPUHELU KANSAINVÄLISTEN ELINTEN JA KOLMANSIEN MAIDEN KANSSA

1. YLEISTÄ

Komissio tekee yhteistyötä kansainvälisten elinten ja keskeisten kauppakumppaneiden kanssa. Se osallistuu asiaan liittyviin kansainvälisiin kokouksiin, kuten ICAO:n AvSec-paneelin vuotuisen kokoukseen, ja varmistaa EU:n kannanottojen koordinoinnin. Tiettyjen kolmansien maiden kanssa (mm. Yhdysvallat, Kanada, Australia ja Singapore) käydään kahdenvälistä vuoropuhelua, jonka avulla komissio voi rakentaa vankkaa ymmärrystä ja korkeaa luottamuksen tasoa ilmailun turvaamiseen samalla tavalla suhtautuvien maiden kanssa.

2. KANSAINVÄLISET ELIMET

Komissio osallistui ICAO:n ilmailun turvaamista koskevan paneelin vuotuisen kokoukseen (AVSECP/28), joka pidettiin Montrealissa 29. toukokuuta – 2. kesäkuuta 2017. Kokouksessa esiteltiin ja hyväksyttiin lähetettäväksi ICAO:n neuvostolle globaalin ilmailun turvaamisen toimintasuunnitelma (GASep), joka on virstanpylväs AVSEC-politiikan toimintalinjojen kehittämisessä.

Vuoden 2016 ICAO:n yleiskokouksen kyberturvallisuutta koskevan päätöslauselman A39–19 jälkeen komissio osallistui ICAO:n kyberturvallisuuden huippukokoukseen ja näyttelyyn sekä yhteiseen ilmailun turvallisuutta ja turvaamista käsitelleeseen tapahtumaan, jonka teemana oli kyberturvallisuus (”Making sense of cyber”) (Dubai, Yhdistyneet arabiemiirikunnat, huhtikuu 2017). Liikenteen ja liikkumisen pääosasto (MOVE) esitteli EU:n holistisen lähestymistavan kyberstrategian rakentamiseksi monialaisen lähestymistavan avulla kyberuhkien käsittelemiseksi ja torjumiseksi ilmailun alalla. ICAO:ta kehoitettiin lisäämään pyrkimyksiä ratkaista ilmailua maailmanlaajuisesti koskettavat kyberturvallisuuden haasteet.

3. KOLMANNET MAAT

Yhdysvallat tiukensi lentoturvallisuutta antamalla 21. maaliskuuta 2017 hätätarkistuksen/turvadirektiivin (Emergency Amendment/Security Directive, jäljempänä ’EA/SD’), jolla tietyistä maista Yhdysvaltoihin lentävät lentoliikenteen harjoittajat veloitettiin kieltämään matkapuhelinta tai älypuhelinta suurempien elektronisten laitteiden tuominen lennoille käsimatkatavaroissa. Yhdistynyt kuningaskunta pani tietyistä maista Yhdistyneeseen kuningaskuntaan suuntautuvien lentojen osalta täytäntöön vastaavanlaiset säännöt.

Jäsenvaltioiden sekä Euroopan komission ja Euroopan ulkosuhdehallinnon (mukaan lukien EU:n tiedusteluanalyysikeskus) asiasta vastaavien yksiköiden edustajat kokoontuivat 29. maaliskuuta 2017 keskustelemaan riskeistä Yhdistyneen kuningaskunnan ja Yhdysvaltojen viranomaisien käyttöön ottamien rajoitusten valossa. Komissio otti yhteyttä suoraan Yhdysvaltojen viranomaisiin, ja myöhemmin järjestettiin sarja teknisiä kokouksia, joissa keskusteltiin uhista, haavoittuvuuksista ja riskeistä. Osapuolet olivat yhtä mieltä siitä, että on tarpeen tehdä yhteistyötä ilmailun turvaamisen parantamiseksi ja torjua uhkaa yhdessä keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä.

EU:ssa käytössä olevan vankan turvajärjestelmän pohjalta EU:n nykyisiin toimenpiteisiin sisällytettiin joukko EA/SD:n sisältämiä toimenpiteitä. Tämä rajoitti EA/SD:n vaikutusta EU:hun. EU ja Yhdysvallat

jatkavat yhteistyötä ja kuulemisia asiaan liittyen. Kannettavien elektronisten laitteiden kysymys kokonaisuudessaan on tarjonnut hyödyllisen tilaisuuden lujittaa osapuolten välistä vuoropuhelua ja sitoutumista yhteistyöhön.

Jäsenvaltioiden ja komission vahvalla tuella perustettiin ICAO:n tason työryhmä, jonka tehtävänä on käsitellä kannettaviin elektronisiin laitteisiin liittyviä kysymyksiä. Työryhmä kokoontui heinäkuussa Pariisissa ja esitti useita suosituksia siitä, miten kätkeytyneiden räjähteiden uhkaa voidaan lieventää ilman kannettavien elektronisten laitteiden ja muiden vastaavien esineiden kieltoa. Lisäksi ICAO perusti monialaisen rahtiturvallisuusryhmän tarkastelemaan asiaan liittyviä turvallisuus-, turva- ja sujuvuuskysymyksiä.

Kuten edellisinä vuosina, komissio kävi ilmailun turvaamisesta aktiivista vuoropuhelua Yhdysvaltojen kanssa useilla foorumeilla ja erityisesti liikenneturvaa käsittelevässä EU:n ja Yhdysvaltojen yhteistyöryhmässä. Yhteistyöryhmässä pyritään edistämään yhteistyötä yhteisen edun mukaisilla aloilla. Siinä pyritään myös varmistamaan yhden turvatarkastuksen järjestelmän toiminta sekä vastavuoroisesti tunnustettujen EU:n ja Yhdysvaltojen rahti- ja postijärjestelyjen toiminta. Näillä aloitteilla säästetään lentotoiminnan harjoittajilta aikaa ja rahaa ja yksinkertaistetaan toimintaa.

Valmiuksien kehittämisen osalta CASE-hanketta⁸ mukautettiin siten, että tarjottiin uusia toimia, joilla pyrittiin ottamaan paremmin huomioon kumppanivaltioiden ilmaisemat tarpeet ja uhkien muuttuminen. Lisäksi sen koulutusosion puitteissa käynnistettiin useita kansallisia toimia aluetta pienemmällä tasolla. Keskeisimmät kysymykset koskivat turvalaitteiden käyttöä, kansallisten tarkastajien koulutusta ja haavoittuvuusarviointia käsittelevää työpajaa.

Vuoden 2017 kesäkuussa Singaporen kanssa pidetyn liikennettä koskevan vuoropuhelun yhteydessä allekirjoitettiin hallinnollinen sopimus, jolla sitoudutaan tekemään yhteistyötä yhden turvatarkastuksen järjestelmän toteuttamiseksi EU:n ja Singaporen välillä. Asiasta järjestetyn suunnitteluharjoituksen, jossa analysoitiin Singaporen ilmailun turvaamista koskevaa lainsäädäntöä, ja Singaporen Changin lentoasemalle lokakuussa 2017 tehdyn puoltavan arviointikäynnin jälkeen laadittiin lainsäädäntöehdotusluonnos, josta konsultoitiin jäsenvaltioita ilmailun turvaamista käsittelevässä sääntelykomiteassa ja joka lähetettiin komission jäsenten kollegiolle joulukuussa 2017⁹.

⁸ EU:n rahoittama ja ECAC:n täytäntöönpanema hanke siviili-ilmailun turvaamiseksi Afrikassa ja Arabian niemimaalla (CASE) käynnistettiin vuoden 2016 alussa, ja sen kesto on neljä vuotta. Sen tarkoituksena on tukea Afrikassa ja Arabian niemimaalla sijaitsevien kumppanimaiden toimia siviili-ilmailuun kohdistuvien uhkien lieventämiseksi ja kansainvälisten vaatimusten noudattamisen parantamiseksi. Erityisesti painotetaan laadunvalvontatoimenpiteitä.

⁹ Hyväksytty lopullinen säädös on seuraava: EUVL L 10, 13.1.2018, s. 5. Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2018/55, annettu 9 päivänä tammikuuta 2018, täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2015/1998 muuttamisesta lisäämällä Singaporen tasavalta niihin kolmansiin maihin, joissa sovellettavien turvavaatimusten tunnustetaan vastaavan siviili-ilmailun turvaamista koskevia yhteisiä perusvaatimuksia (ETA:n kannalta merkityksellinen teksti).