

**Bruxelles, 19. lipnja 2026.
(OR. en)**

10901/26

AVIATION 106

POP RATNA BILJEŠKA

Od:	Glavna tajnica Europske komisije, potpisala direktorica Martine DEPREZ
Za:	Thérèse BLANCHET, glavna tajnica Vijeća Europske unije
Br. dok. Kom.:	COM(2026) 229 final
Predmet:	IZVJEŠĆE KOMISIJE EUROPSKOM PARLAMENTU I VIJEĆU GODIŠNJE IZVJEŠĆE ZA 2024. O PROVEDBI UREDBE (EZ) BR. 300/2008 O ZAJEDNIČKIM PRAVILIMA U PODRUČJU ZAŠTITE CIVILNOG ZRAČNOG PROMETA

Za delegacije se u prilogu nalazi dokument COM(2026) 229 final.

Priloženo: COM(2026) 229 final



EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 18.5.2026.
COM(2026) 229 final

IZVJEŠĆE KOMISIJE EUROPSKOM PARLAMENTU I VIJEĆU

**GODIŠNJE IZVJEŠĆE ZA 2024. O PROVEDBI UREDBE (EZ) BR. 300/2008 O
ZAJEDNIČKIM PRAVILIMA U PODRUČJU ZAŠTITE CIVILNOG ZRAČNOG
PROMETA**

1. UVOD

U skladu s člankom 16. Uredbe (EZ) br. 300/2008¹ Komisija svake godine Europskom parlamentu, Vijeću i državama članicama podnosi izvješće kojim ih obavješćuje o primjeni te uredbe i o njezinu učinku na poboljšanje zaštite zračnog prometa.

Komisija je 2024. nastavila provedbu mjera najavljenih u radnom dokumentu službi Komisije „Rad na poboljšanoj i otpornijoj politici zaštite zračnog prometa: pregled stanja”. U suradnji s državama članicama 14 vodećih mjera iz tog dokumenta provedeno je tijekom 2024. Fokus tog rada bila je nova osnovna razina zaštite zračnog prometa i poticanje razvoja inovacija u skladu sa strategijom EU-a za zaštitu zračnog prometa.

2. PRIJETNJE I PREDVIĐANJA

Komisija je zajedno s relevantnim agencijama održavala stalan dijalog s državama članicama i drugim dionicima radi redovitog praćenja novih sigurnosnih prijetnji zračnom prometu, uključujući hibridne prijetnje, i izgradnje znanja i kapaciteta za reagiranje na njih i djelotvorno upravljanje rizikom.

2.1 Terorizam i hibridne prijetnje

Terorizam i nasilni ekstremizam, posebno globalne džihadističke mreže, i dalje su znatna prijetnja Europskoj uniji i njezinim državama članicama. Destabilizirajući unutarnji i vanjski događaji doprinijeli su intenzivnijoj radikalizaciji, povećanju napetosti i društvenoj polarizaciji, i to može rezultirati terorizmom i nasilnim ekstremizmom bilo gdje u Uniji. Terorizam se ne zaustavlja na granicama, a teroristi koriste nove tehnologije i metode. Širenje pogrešnih informacija i dezinformacija na internetu i njegov potencijal za radikalizaciju i dalje su zabrinjavajući. U decentraliziranom i nestabilnom okruženju teroristi i nasilni ekstremisti međusobno se povezuju i potiču bez obzira na ideologiju ili pripadnost.

Sukobi u regiji Bliskog istoka pojačali su prijetnju unutarnjoj sigurnosti EU-a i imaju znatan potencijal za mobilizaciju i radikalizaciju, što bi moglo aktivirati niz novih vektora prijetnji u cijeloj Europi. Znatno se povećala i količina ekstremističkog sadržaja na internetu, uključujući terorističku propagandu, antisemitski i antimuslimanski sadržaj i polarizirajući diskurs.

Očekuje se da će se prijetnje i izazovi u području civilnog zrakoplovstva, koje je i dalje atraktivna meta, dalje razvijati, a metode napada postati sve raznovrsnije. Posebna

¹ Uredba (EZ) br. 300/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. ožujka 2008. o zajedničkim pravilima u području zaštite civilnog zračnog prometa i stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 2320/2002 (SL L 97, 9.4.2008., str. 72.).

pozornost i dalje se pridaje unutarnjim prijetnjama i domaćem terorizmu. Zone sukoba i dalje teroristima pružaju pogodno okruženje za nabavu sofisticirane vojne opreme.

Agresivni rat Ruske Federacije protiv Ukrajine dosad je imao ograničen učinak na terorističku prijetnju i nasilni ekstremizam u EU-u, ali je prerastao u hibridnu prijetnju unutarnjoj sigurnosti EU-a, uključujući opsežnije širenje dezinformacija, kibernetičke napade, pokušaje instrumentalizacije migracija i sabotaze kritične infrastrukture, uključujući djela protiv sigurnosti zračnog prijevoza tereta.

2.2 Sigurnosni incidenti u zračnom prijevozu tereta

Od srpnja 2024. odvio se niz nezakonitih radnji ometanja sigurnog lanca opskrbe zračnim teretom i poštom u Europi. U tim su se incidentima koristile i improvizirane zapaljive naprave (IID). To je mobiliziralo suradnju vlada i industrije na europskoj i međunarodnoj razini kako bi se utvrdile ranjivosti i pronašla rješenja za jačanje otpornosti. Komisija je zajedno s državama članicama i dionicima iz industrije razvila skup preventivnih mjera za suzbijanje metoda terorističkih napada i jačanja lanca opskrbe pri zračnom prijevozu tereta.

2.3 Kibernetička sigurnost

Civilno zrakoplovstvo sve je povezanije i digitaliziranije, zbog čega su zaštita, sigurnost i učinkovitost zračnog prometa sve više izloženi kibernetičkim prijetnjama. Kibernetički napadi usmjereni na prometni sektor mogli bi imati pogubne posljedice i dovesti do znatnih gospodarskih poremećaja. U 2024. prijavljeno je više od 8.500 kibernetičkih napada koji su imali utjecaja na razne dionike u zrakoplovstvu u cijelom svijetu. Najčešća sredstva za izvođenje kibernetičkih napada bile su lažne internetske stranice, phishing i zlonamjerni softver te distribuirano uskraćivanje usluge (DDoS). Glavne mete bili su korisnici zračnog prostora, zračne luke i pružatelji usluga u zračnoj plovidbi te njihov lanac opskrbe².

Motivi počinitelja kibernetičkih napada su raznoliki. Najčešći je motiv financijska dobit, dok su na drugom mjestu ideologija ili zlonamjerni državni akteri.

U tom složenom kontekstu uloženi su napor u brzu i djelotvornu provedbu postojećih regulatornih inicijativa i osiguravanje njihove potpune operacionalizacije i dosljedne primjene.

² Izvješće Eurocontrola/EATM-CERT-a za 2025. o kibernetičkoj sigurnosti u zrakoplovstvu.

3. PROCJENE RIZIKA

3.1 Dronovi

Kako je navedeno u „Strategiji za dronove 2.0”³, Komisija se obvezala razmotriti jesu li potrebne izmjene pravila o zaštiti zračnog prometa kako bi se povećala otpornost zrakoplovnih tijela i zračnih luka na rizike koje predstavljaju nekooperativni i neovlašteni dronovi.

Službe Komisije provele su posebnu procjenu rizika, dovršenu u prvom tromjesečju 2024., o riziku koji nekooperativni i neovlašteni bespilotni zrakoplovi (UAS) predstavljaju za objekte civilnog zrakoplovstva i zračnih luka. Procjena rizika prvenstveno je obuhvaćala prijetnje koje predstavlja korištenje bespilotnih zrakoplova u terorističke svrhe. Hibridni scenariji koji uključuju državne aktere nisu uzeti u obzir.

Tada je procijenjeno da izloženost objekata civilnog zrakoplovstva i zračnih luka riziku od namjernih napada terorista koji koriste dronove nije bila znatna. Preostali rizik nije iziskivao preispitivanje postojećih pravila o zaštiti zračnog prometa.

3.2 Zone sukoba

U okviru sustava upozoravanja na zone sukoba EU-a zajedničke procjene rizika nastavile su se provoditi svaka tri mjeseca 2024. pod vodstvom integrirane skupine EU-a za procjenu rizika u području zaštite zračnog prometa, uključujući države članice EU-a, Obavještajni i situacijski centar EU-a (EU INTCEN) Europske službe za vanjsko djelovanje (ESVD) i Agenciju Europske unije za sigurnost zračnog prometa (EASA). Cilj je tog postupka pravodobna razmjena informacija o procjeni rizika za civilni zračni promet EU-a povezanih sa zonama sukoba kako bi se pridonijelo njihovom ublažavanju. U hitnim slučajevima organiziraju se izvanredni sastanci.

Skupina je održala četiri tromjesečna sastanka 2024. i sedam *ad hoc* hitnih sastanaka, posebno u vezi s ratom na Bliskom istoku i njegovim učinkom na civilno zrakoplovstvo EU-a. To je dovelo do objave tri nova informativna biltena o zonama sukoba (CZIB), povlačenja jednog CZIB-a te proširenja 11 postojećih CZIB-ova⁴.

Integriranim postupkom procjene rizika u području zaštite zračnog prometa EU-a osigurava se sposobnost procjene rizika i podupire postupak donošenja odluka (ublažavanje rizika) u području standarda sigurnosti zračnog tereta i zaštite zračnog prometa.

³ Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija „Strategija za dronove 2.0 za pametan i održiv ekosustav bespilotnih zrakoplova u Europi”, COM(2022) 652 final, 29. studenog 2022.

⁴ <https://www.easa.europa.eu/en/domains/air-operations/czibs>

4. ZAKONODAVNI OKVIR I DOPUNSKI ALATI

4.1 Zakonodavni okvir

Civilno zrakoplovstvo i dalje je popularna meta neprijateljskih aktera, pa je za suzbijanje te prijetnje nužno provoditi proporcionalne mjere zaštite utemeljene na riziku. Komisija i države članice stoga moraju neprestano prilagođavati mjere ublažavanja rizika kako bi ostvarile najvišu razinu sigurnosti i istovremeno umanjile negativne učinke tih mjera na operacije.

Provedbena uredba (EU) 2015/1998 izmijenjena je u svibnju 2024. Provedbenom uredbom (EU) 2024/1255⁵. Njome su uvedene izmjene u skladu s razvojem stanja prijetnji i rizika te novijim kretanjima u tehnologiji. Uveden je režim za odobravanje i nadzor prijevoznika kojim se u mnogim slučajevima osigurava površinski prijevoz sigurnog zračnog tereta i pošte u ime reguliranih agenata i poznatih pošiljatelja. Jedna zračna luka⁶ dodana je na popis trećih zemalja za koje se priznaje da primjenjuju standarde zaštite jednakovrijedne zajedničkim osnovnim standardima zaštite zračnog prometa. Druga izmjena Provedbene uredbe (EU) 2015/1998 donesena je u srpnju 2024. Provedbenom uredbom (EU) 2024/2108⁷, kojom je na privremenoj osnovi ponovno uvedeno niže ograničenje volumena za zaštitni pregled tekućina, aerosola i gelova (LAG-ova) korištenjem sustava za otkrivanje eksploziva za ručnu prtljagu (EDSCB) u skladu sa standardom C3 i kojom se propisuje poboljšanje algoritama za otkrivanje koji se koriste u toj tehnologiji.

4.2 Baza podataka Unije o sigurnosti lanca opskrbe

Baza podataka Unije⁸ o sigurnosti lanca opskrbe jedini je zakonski alat koji se koristi pri prihvaćanju pošiljki od drugog reguliranog agenta ili poznatog pošiljatelja. Ta baza podataka uključuje i popis odobrene zaštitne opreme u civilnom zračnom prometu s oznakom „pečat EU-a”.

Krajem 2024. baza podataka sadržavala je 37 000 zapisa o reguliranim agentima, poznatim pošiljateljima, poznatim dobavljačima zaliha za opskrbu zračnih luka, neovisnim ocjenjivačima, zračnim prijevoznicima ACC3, reguliranim dobavljačima te reguliranim agentima, poznatim pošiljateljima, zaštitnoj opremi, zračnim lukama i korisnicima iz trećih zemalja. Stopa dostupnosti iznosila je 99,99 %, što znači da je tijekom 2024. ukupno bila nedostupna manje od pola sata.

⁵ Za više informacija vidjeti Prilog 2.

⁶ Zračna luka Svalbard u Kraljevini Norveškoj.

⁷ Za više informacija vidjeti Prilog 2.

⁸ <https://ksda.ec.europa.eu/public/screen/home>

4.3 Prethodna dostava ranih informacija o teretu (PLACI)

Gospodarski subjekti odgovorni za zračni unos pošiljaka na carinsko područje Unije (kao odredište ili za provoz) iz trećih zemalja moraju carinskim tijelima EU-a elektroničkim putem dostaviti prethodne informacije o teretu. Te podatke za potrebe zaštite civilnog zračnog prometa analiziraju carinska tijela prve točke ulaska u EU pomoću novog carinskog sustava kontrole uvoza (ICS2).

Ishod analize rizika PLACI-ja može zahtijevati provedbu posebnih mjera zaštite zračnog prometa kojima se taj rizik ublažava, uključujući mogućnost zabrane utovara naredbom „Do Not Load” (DNL). Njih moraju primijeniti gospodarski subjekti koji sudjeluju u lancu opskrbe EU-a iz trećih zemalja prije utovara pošiljke na let za EU.

U 2024. podnesen je oko 141 milijun prijava PLACI-ja. To je dovelo do izdavanja oko 1400 zahtjeva za zaštitni pregled (RFS), ali nije bilo zahtjeva da se roba ne utovari (DNL). Većina tih zahtjeva odnosila se na žurne pošiljke, a ostalo na poštanski i opći zračni teret.

5. INSPEKCIJSKI NADZORI I DRUGE AKTIVNOSTI PRAĆENJA USKLAĐENOSTI

5.1 Opće odredbe

Uredbom (EZ) br. 300/2008 nastoje se spriječiti djela nezakonitog ometanja civilnog zrakoplovstva radi zaštite osoba i robe. Iako se tom uredbom od država članica zahtijeva da redovito prate usklađenost provedbe zajedničkih osnovnih standarda zaštite zračnog prometa u zračnim lukama, kod zračnih prijevoznika i drugih subjekata te da osiguraju brzo otkrivanje i ispravljanje propusta, uloga koju je zakonodavac dodijelio Komisiji je praćenje djelotvorne provedbe tog pravnog zahtjeva u državama članicama EU-a/EGP-a⁹.

Člankom 15. Uredbe (EZ) br. 300/2008 od Komisije se zahtijeva da obavlja inspekcijski nadzor te da, prema potrebi, daje preporuke za poboljšanje zaštite zračnog prometa. Kako bi se ispunio taj cilj praćenja, Komisijin sustav nadzora obuhvaća aktivnosti država članica koje se odnose na uspostavu, održavanje i primjenu djelotvornog nacionalnog programa zaštite civilnog zračnog prometa i djelotvornog nacionalnog programa kontrole kvalitete u području zaštite civilnog zračnog prometa.

U tu je svrhu Komisija uspostavila dvoslojni sustav praćenja usklađenosti, tj. svoje inspekcijske nadzore upotpunjene ocjenjivanjem godišnjih izvješća država članica o nacionalnim aktivnostima praćenja.

⁹ Europski gospodarski prostor: 27 država članica EU-a, Norveška, Island i Švicarska Nadzorno tijelo EFTA-e (ESA) odgovorno je za obavljanje inspekcijskih nadzora zaštite zračnog prometa u Norveškoj i Islandu. Komisija provodi inspekcijski nadzor zaštite zračnog prometa u Švicarskoj na temelju bilateralnog sporazuma.

Stopa usklađenosti utvrđena za vrijeme inspekcijskih nadzora Komisije od 2010. ostala je stabilna na oko 80 %. Međutim, provedba nekih mjera mogla bi biti djelotvornija i za to je potreban daljnji rad dionika iz industrije, odgovarajućih tijela i Komisije.

5.2 Učestalost i opseg inspekcijskih nadzora

Komisija provodi inspekcijske nadzore uprava za zaštitu zračnog prometa država članica („nadležna tijela” kako su definirana u članku 9. Uredbe (EZ) br. 300/2008) te inspekcijske nadzore zračnih luka, operatora i subjekata koji primjenjuju standarde zaštite zračnog prometa.

Broj, učestalost i opseg tih inspekcijskih nadzora utvrđeni su strategijom Glavne uprave za mobilnost i promet (GU MOVE) za praćenje provedbe standarda zaštite zračnog prometa EU-a. Njome se uzimaju u obzir opseg zračnog prometa u svakoj državi članici, reprezentativni uzorak vrste operacija zračne luke, njihova razina provedbe propisa o zaštiti zračnog prometa, rezultati prethodnih inspekcijskih nadzora Komisije, ocjene godišnjih izvješća država članica o kontroli kvalitete, sigurnosni incidenti (djela nezakonitog ometanja), razine prijetnje te drugi čimbenici i procjene.

Kako bi Komisija dobila odgovarajuća jamstva o razini usklađenosti država članica, primjenjuje se višegodišnji pristup praćenju. Stoga se dokazi o primjeni Uredbe (EZ) br. 300/2008 i njezinih provedbenih propisa od svake države članice pribavljaju svake dvije godine, inspekcijskim nadzorom nad nadležnim tijelom ili barem jednom zračnom lukom predmetne države članice.

Osim toga, dokazi o primjeni zajedničkih osnovnih standarda o zaštiti zračnog prometa pribavljaju se svakih pet godina odabirom barem 15 % svih zračnih luka u EU-u obuhvaćenih Uredbom (EZ) br. 300/2008, uključujući najveću zračnu luku po broju putnika u svakoj državi članici. Inspekcijski nadzori koje Komisija provodi u odabranim zračnim lukama snažan su pokazatelj ukupne razine usklađenosti u svakoj državi članici.

5.3 Postupci i metodologija za inspekcijske nadzore

Uredbom Komisije (EU) br. 72/2010¹⁰ utvrđuju se postupci za provođenje inspekcijskih nadzora Komisije u području zaštite zračnog prometa. Uredba među ostalim sadržava odredbe o stručnoj osposobljenosti i ovlastima inspektora Komisije¹¹.

Metodologija za provođenje tih inspekcijskih nadzora razvijena je u bliskoj suradnji s tijelima za zaštitu zračnog prometa država članica i temelji se na provjeri djelotvorne provedbe mjera zaštite.

¹⁰ Uredba Komisije (EU) br. 72/2010 od 26. siječnja 2010. o utvrđivanju postupaka za provođenje inspekcija Komisije u području zaštite zračnog prometa (SL L 23, 27.1.2010., str. 1.).

¹¹ Vidjeti članak 4. i članak 5.

5.4 Inspekcijski nadzori koje provodi Komisija

Komisija je raspolagala aktivnim timom od osam inspektora za zaštitu zračnog prometa zaposlenih u punom radnom vremenu, uz podršku osamdesetak nacionalnih revizora koje su imenovale države članice i koji su kvalificirani za sudjelovanje u inspekcijskim nadzorima Komisije.

Uključivanjem nacionalnih revizora u inspekcijske nadzore Komisije pridonosi se i sustavu stručnog pregleda te omogućuje širenje metodologija i najboljih praksi među državama članicama i pridruženim zemljama¹².

5.4.1 Inspekcijski nadzori nad nacionalnim nadležnim tijelima

Cilj je inspekcijskih nadzora nad nadležnim tijelima provjeriti imaju li države članice potrebne alate, među ostalim nacionalni program kontrole kvalitete, pravne ovlasti i prikladna sredstva, za primjerenu provedbu zakonodavstva EU-a u području zaštite zračnog prometa.

U okviru šestog ciklusa inspekcijskih nadzora nad nadležnim tijelima Komisija je 2024. provela pet inspekcijskih nadzora. Države članice u kojima je 2024. proveden inspekcijski nadzor uskladile su nacionalne programe zaštite zračnog prometa sa zakonodavstvom EU-a, dodijelile svojim nadležnim tijelima potrebne provedbene ovlasti za praćenje i provedbu svih zahtjeva iz Uredbe i njezinih provedbenih akata, stavile na raspolaganje dostatan broj revizora za obavljanje aktivnosti praćenja usklađenosti i provele većinu zahtjeva povezanih s osposobljavanjem u području zaštite.

Međutim, inspekcijski nadzori pokazali su da je potreban dodatni rad u sljedećim područjima: kontinuirano ažuriranje nacionalnih programa zaštite civilnog zračnog prometa u skladu sa zakonodavnim promjenama i jasno definiranje odgovornosti za provedbu zajedničkih osnovnih standarda; osiguravanje i praćenje potpune usklađenosti programa zaštite zračnih luka, operatora i subjekata sa zakonodavstvom Unije i nacionalnim programima zaštite civilnog zračnog prometa; standardizacija certifikacije i ponovne certifikacije operatera rendgenske opreme na nacionalnoj razini; potpuni razvoj osposobljavanja u području kibernetičke sigurnosti; potpuna provedba metodologije potrebne za inspekcijske nadzore i elemenata koje treba uključiti u izvješćivanje o nacionalnom praćenju usklađenosti te ispunjavanje zahtjeva koji se odnose na postupak izvješćivanja (npr. pravodobno podnošenje izvješća i dopisa o zaključenju itd.). U nekim državama članicama određene dužnosti nisu u potpunosti izvršene zbog neodgovarajuće dodjele zadaća. To je uključivalo praćenje zračnih luka i zračnih prijevoznika te nekih subjekata odgovornih za zaštitu i njihovih programa zaštite. Nadalje, u inspekcijskim nadzorima nadležna tijela nisu sustavno provodila potpuni niz izravno povezanih sigurnosnih mjera ili nisu provodila ispitivanja u svim

¹² U Prilogu 1. vidjeti sažetak svih aktivnosti praćenja usklađenosti koje su Komisija i ESA provele 2024.

potrebnim područjima. Provjere na licu mjesta u zračnim lukama pokazale su da bi se djelotvornost nacionalnih aktivnosti praćenja mogla dodatno poboljšati u svim državama članicama u kojima je provedena inspekcija.

5.4.2 Početni inspekcijski nadzori nad zračnim lukama

Komisija je 2024. provela 17 početnih inspekcijskih nadzora nad zračnim lukama radi provjere prati li nadležno tijelo na odgovarajući način djelotvornu provedbu mjera zaštite zračnog prometa i je li sposobno brzo otkriti i otkloniti potencijalne nedostatke. Svaki nedostatak koji utvrde inspektori Komisije mora se otkloniti u utvrđenom roku. Izvješća o inspekcijskim nadzorima razmjenjuju se među svim državama članicama.

Nakon petnaeste godine provedbe Uredbe (EZ) br. 300/2008 rezultati inspekcijskog nadzora odražavaju trud nadležnih tijela i industrije. Većina zahtjeva za zaštitu provedena je pravilno. Međutim, inspekcijski pregledi ukazali su na poteškoće u djelotvornoj provedbi nekih mjera, na primjer nadzora i kontrole pristupa zaštitno ograničenim područjima, zaštitnog pregleda zaliha, kao i u području kibernetičke sigurnosti.

5.4.3 Naknadni inspekcijski nadzori

U skladu s člankom 13. Uredbe (EU) br. 72/2010 Komisija rutinski provodi ograničeni broj naknadnih inspekcijskih nadzora. Takvi se inspekcijski nadzori zakazuju ako je za vrijeme početnog inspekcijskog nadzora utvrđeno više ozbiljnih nedostataka, ali i na temelju slučajnog uzorka kako bi se provjerilo imaju li nadležna tijela potrebne ovlasti da zahtijevaju otklanjanje utvrđenih nedostataka u određenom roku. U 2024. provedena su četiri naknadna inspekcijska pregleda.

5.5 Ocjenjivanje godišnjih izvješća država članica o kontroli kvalitete

U skladu s točkom 18. Priloga Uredbi (EZ) br. 300/2008 države članice dužne su jedanput godišnje podnijeti izvješće Komisiji o mjerama koje su poduzele za ispunjavanje svojih obveza i o stanju u području zaštite zračnog prometa u svojim zračnim lukama.

Uz redovite inspekcijske nadzore ocjenjivanje tih izvješća alat je koji Komisiji omogućuje pomno praćenje provedbe nacionalnih mjera kontrole kvalitete. Time se omogućuje i brzo otkrivanje i ispravljanje nedostataka u svim državama članicama.

Ocjenjivanje obuhvaća analizu redovitog praćenja zračnih luka, zračnih prijevoznika i drugih subjekata odgovornih za zaštitu zračnog prometa te vremena koje su revizori proveli na terenu, opsega i učestalosti prikladne kombinacije aktivnosti praćenja usklađenosti, nacionalne razine usklađenosti, naknadnih aktivnosti i primjene provedbenih ovlasti.

Kvaliteta godišnjih izvješća i informacija koje dostavljaju države članice nepromijenjena je, a 2024. je ostvareno daljnje usklađivanje.

Državama članicama poslana je službena sveobuhvatna evaluacija u kojoj su, prema potrebi, navedeni prijedlozi kako poboljšati ili bolje prilagoditi nacionalne mjere.

5.6 Procjene zračnih luka trećih zemalja

Komisija provodi procjene sustava jednokratnog zaštitnog pregleda (OSS) uspostavljenih između EU-a i trećih zemalja. Njihova je svrha potvrditi da su standardi provedbe određenih mjera zaštite i dalje jednakovrijedni onima koji se primjenjuju u okviru zakonodavstva EU-a u području zaštite zračnog prometa. U 2024. provedene su procjene u Sjedinjenim Američkim Državama, Crnoj Gori i Singapuru.

5.7 Predmeti iz članka 15. i sudski postupak

Ako su nedostaci utvrđeni u provedbi mjera zaštite u zračnoj luci toliko ozbiljni da znatno utječu na ukupnu razinu zaštite civilnog zračnog prometa u Uniji, Komisija će aktivirati članak 15. Uredbe Komisije (EU) br. 72/2010. To znači da su nadležna tijela svih država članica obaviještena o situaciji i da se letovi koji dolaze iz zračne luke na koju se primjenjuje članak 15. smatraju dolaskom iz treće zemlje, što stvara obvezu za zračne luke primateljice da provedu kompenzacijske mjere zaštite u pogledu pristiglih putnika u transferu i njihove prtljage, kao i zrakoplova kojim su stigli. Nijedan takav predmet nije pokrenut 2024.

Komisija također ima mogućnost pokrenuti postupak zbog povrede u skladu s člankom 258. Ugovora o funkcioniranju Europske unije, posebno u slučajevima dugotrajnog neispravljanja ili ponavljanja nedostataka. Nijedan takav postupak nije pokrenut 2024.

6. SASTANCI I DOGAĐAJI

Komisija je 2. svibnja 2024. organizirala drugu Konferenciju o kibernetičkoj sigurnosti u prometu, pri čemu su obuhvaćene sve vrste prijevoza. Na konferenciji je analiziran razvoj događaja od prve Konferencije o kibernetičkoj sigurnosti u prometu 2019. kako bi se utvrdili preostali nedostaci, potaknula razmjena najboljih primjera iz prakse i ideja među zajednicama te odgovorilo na sve veće kibernetičkosigurnosne prijetnje s kojima se suočava prometni sektor.

Komisija je u veljači 2024. osnovala podskupinu za kibernetičku sigurnost u zračnom prometu i pokrenula strukturirani niz plenarnih sastanaka i posebnih sastanaka radne skupine na temelju mandata koji je utvrdila radna skupina za kibernetičku sigurnost u zračnom prometu. Cilj je bio potaknuti suradnju tijela za sigurnost zračnog prometa, zaštitu zračnog prometa i kibernetičku sigurnost radi lakšeg usklađivanja Direktive NIS 2¹³ s pravilima zračnog prometa. Osim toga, nastojalo se izbjeći moguće nedostatke ili

¹³ Direktiva (EU) 2022/2555 Europskog parlamenta i Vijeća od 14. prosinca 2022. o mjerama za visoku zajedničku razinu kibersigurnosti širom Unije, izmjeni Uredbe (EU) br. 910/2014 i Direktive (EU) 2018/1772 i stavljanju izvan snage Direktive (EU) 2016/1148 (Direktiva NIS 2).

udvostručavanje obveza u pogledu kibernetičke sigurnosti i smanjiti nepotrebno administrativno i operativno opterećenje.

Komisija i Uprava za sigurnost prometa SAD-a (TSA) organizirale su u studenom 2024. drugi sastanak na vrhu o zaštiti zračnog tereta između SAD-a i EU-a u Dublinu (Irska). Događanje je pružilo priliku za utvrđivanje prijetnji zračnom teretu i povezanih rizika i za zajedničku provedbu strategija ublažavanja.

Kako bi državama članicama dala povratne informacije o inspekcijskim nadzorima, promicala transparentnost i uskladila metodologije praćenja usklađenosti, Komisija je u listopadu 2024. organizirala godišnji sastanak i osposobljavanje nacionalnih inspektora za zaštitu zračnog prometa (AVSEC).

7. MEĐUNARODNI DIJALOG

7.1 Opće odredbe

Komisija je nastavila doprinositi globalnoj sigurnosti zrakoplovstva suradnjom s međunarodnim tijelima, kao što je Međunarodna organizacija civilnog zrakoplovstva (ICAO), Europskom konferencijom civilnog zrakoplovstva (ECAC) i ključnim trgovinskim partnerima te bliskom suradnjom s državama članicama kako bi uskladila stajališta EU-a. Vodila je i dijaloge s određenim trećim zemljama, među ostalim sa SAD-om, Kanadom, Australijom, Singapurom i Ujedinjenom Kraljevinom.

7.2 Međunarodna tijela

EU je aktivno sudjelovao kao promatrač na godišnjem sastanku Odbora za zaštitu zračnog prometa ICAO-a (AVSECP/35), koji je održan od 22. do 26. travnja 2024., i na trećem sastanku Odbora ICAO-a za kibernetičku sigurnost (CYSECP/3), održanom od 3. do 7. lipnja 2024.

7.3 Treće zemlje

U kontekstu odnosa sa Sjedinjenim Američkim Državama Skupina za suradnju u području zaštite prijevoza (TSCG) EU-a i SAD-a nastoji poticati suradnju u nekoliko područja od zajedničkog interesa. Skupina osigurava kontinuirano funkcioniranje sustava jednokratnog zaštitnog pregleda (OSS) i uzajamno priznavanje odgovarajućih sustava za zračni teret i poštu EU-a i SAD-a. Trideset treći sastanak TSCG-a održan je 10. i 11. rujna 2024.

U skladu s člankom 435. Sporazuma o trgovinskoj suradnji između EU-a i Ujedinjene Kraljevine, suradnjom u području zaštite zračnog prometa između EU-a i Ujedinjene Kraljevine osigurava se zajednički rad na pitanjima zaštite zračnog prometa, razmjena informacija, rasprava i razmjena najboljih praksi te razvoj dogovora o suradnji među tehničkim stručnjacima. Četvrti sastanak na temu suradnje između EU-a i Ujedinjene

Kraljevine u području zaštite zračnog prometa održan je 15. svibnja, a peti 31. listopada 2024.

U skladu s pravom Unije Komisija je sklopila sustave OSS-a kojima se standardi zaštite koji se primjenjuju u nekim trećim zemljama ili zračnim lukama trećih zemalja priznaju kao jednakovrijedni standardima EU-a¹⁴. Nastavljene su rasprave o jedinstvenoj kontaktnoj točki s Japanom, ali razlike među primijenjenim režimima zasad nisu omogućile napredak u tom pogledu. U 2024. nisu uspostavljeni novi sustavi OSS-a.

Kad je riječ o izgradnji kapaciteta, projekt „Zaštita civilnog zračnog prometa u Africi, Aziji i na Bliskom istoku” (CASE II), koji financira Europska komisija s proračunom od 8 milijuna EUR, a provodi ECAC, nastavio se 2024. Aktivnosti stručnjaka za zaštitu zračnog prometa uključivale su radionice, internetske seminare i bilateralne aktivnosti unutar zemlje¹⁵. Opći je cilj projekta CASE II suzbijanje prijetnji terorizma civilnom zračnom prometu putem partnerstava s državama iz te tri regije kako bi se ojačali njihovi sustavi zaštite zračnog prometa¹⁶.

8. ZAKLJUČCI

Incidenti u zračnom prijevozu tereta u srpnju 2024. ukazali su na ozbiljne rizike za zrakoplovstvo. Prijevoznici mogu biti i mete i instrumenti za zlonamjerne aktere. Postojeći pravni instrumenti EU-a unaprijedili su zaštitu zračnog prometa, ali zbog visoke razine prijetnje potrebna su sredstva za brzu razmjenu informacija i reaktivnost prema potrebi.

Komisija surađuje s državama članicama na izmjeni postojećeg provedbenog zakonodavstva u području zaštite zračnog prometa radi razmjene klasificiranih podataka o događajima relevantnima za zaštitu zračnog prometa. Kontinuirani rad na jačanju standarda zaštite zračnog prometa uključivat će i poboljšano zakonodavstvo o

¹⁴ EU ima uspostavljen sustav OSS-a sa SAD-om, Kanadom, Singapurom, Crnom Gorom, Srbijom i Ujedinjenom Kraljevnom.

¹⁵ U 2024. zabilježen je najveći broj i raznovrsnost provedenih aktivnosti od pokretanja projekta, pri čemu je ukupno 77 aktivnosti provedeno za 1117 sudionika u partnerskim državama. To je godišnje povećanje od 15 % u odnosu na ukupni broj aktivnosti provedenih 2023. i više nego dvostruko više od broja aktivnosti provedenih 2022. (35 aktivnosti). Aktivnosti su se sastojale od 48 bilateralnih aktivnosti obuke, 17 multilateralnih aktivnosti obuke, šest mentorskih aktivnosti, dviju regionalnih radionica, jedne međuregionalne radionice i financiranja tri APEX-a u okviru sigurnosnih pregleda. Od početka projekta provedena je ukupno 208 aktivnost unutar zemlje i na daljinu. Od toga je 177 provedeno unutar zemlje u korist 83 partnerske države i država članica ECAC-a/EU-a. Kad je riječ o mobilizaciji stručnog znanja, raspoređeno je 30 stručnjaka iz 14 država članica ECAC-a/EU-a za doprinos 19 aktivnosti (24 %), a 32 stručnjaka iz 16 partnerskih tijela za civilno zrakoplovstvo doprinijelo je aktivnostima osposobljavanja i radionicama. Projektni tim primio je i dva upućena stručnjaka (jednog iz Maroka i jednog iz Kameruna).

¹⁶ Partnerske države odabiru se na temelju objektivnih kriterija, kao što su obveza/sposobnost određene države da u potpunosti iskoristi aktivnosti izgradnje kapaciteta koje se provode u okviru projekta ili nemogućnost preklapanja s drugim bilateralnim ili multilateralnim inicijativama za izgradnju kapaciteta.

zaštiti zračnog prometa (AVSEC) radi omogućivanja hitnih reakcija uz zadržavanje objedinjenog područja zaštite u zračnim lukama EU-a.

Osiguravanje sigurnih zrakoplovnih operacija u zraku i na tlu temeljni je uvjet za razvoj komercijalnog zrakoplovstva. U optimalnom regulatornom sustavu zaštite zračnog prometa inovacije se kombiniraju sa stabilnošću i uvijek se održava najviša razina zaštite. Komisija je 2024. nastavila raditi na osiguravanju takvog sustava zaštite zračnog prometa odgovarajući istovremeno na sadašnje i buduće izazove te u bliskoj suradnji s regulatornim tijelima i dionicima.