

Bruksela, 19 czerwca 2026 r.
(OR. en)

10901/26

AVIATION 106

PISMO PRZEWODNIE

Od: Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)

Do: Thérèse BLANCHET, sekretarz generalna Rady Unii Europejskiej

Nr dok. Kom.: COM(2026) 229 final

Dotyczy: SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I
RADY
SPRAWOZDANIE ROCZNE ZA ROK 2024 NA TEMAT WDRAŻANIA
ROZPORZĄDZENIA (WE) NR 300/2008 W SPRAWIE WSPÓLNYCH
ZASAD W DZIEDZINIE OCHRONY LOTNICTWA CYWILNEGO

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2026) 229 final.

Załącznik: COM(2026) 229 final



Bruksela, dnia 18.5.2026 r.
COM(2026) 229 final

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

**SPRAWOZDANIE ROCZNE ZA ROK 2024 NA TEMAT WDRAŻANIA
ROZPORZĄDZENIA (WE) NR 300/2008 W SPRAWIE WSPÓLNYCH ZASAD W
DZIEDZINIE OCHRONY LOTNICTWA CYWILNEGO**

1. WPROWADZENIE

Zgodnie z art. 16 rozporządzenia (WE) nr 300/2008¹ Komisja przedstawia co roku Parlamentowi Europejskiemu, Radzie i państwom członkowskim sprawozdanie, informując je o stosowaniu tego rozporządzenia i o jego wpływie na poprawę ochrony lotnictwa.

W 2024 r. służby Komisji kontynuowały realizację działań zapowiedzianych w dokumencie roboczym służb Komisji pt. „Praca na rzecz wzmocnionej i bardziej odpornej polityki ochrony lotnictwa: podsumowanie”. Realizacja wraz z państwami członkowskimi 14 działań przewodnich określonych w tym dokumencie trwała przez cały 2024 r. Prace te koncentrowały się na nowych podstawach ochrony lotnictwa i pobudzeniu rozwoju innowacji zgodnie z unijną strategią ochrony lotnictwa.

2. WYDARZENIA STANOWIĄCE ZAGROŻENIE I PERSPEKTYWY DOTYCZĄCE ZAGROŻEŃ

Komisja, wraz z właściwymi agencjami, prowadziła stały dialog z państwami członkowskimi i innymi zainteresowanymi stronami na temat pojawiających się zagrożeń bezpieczeństwa lotnictwa, w tym zagrożeń o charakterze hybrydowym, a także ich regularne monitorowanie, aby budować wiedzę i zdolność do reagowania na te zagrożenia, skutecznie zarządzając ryzykiem.

2.1 Terroryzm i zagrożenia hybrydowe

Terroryzm i brutalny ekstremizm nadal stanowią poważne zagrożenie dla Unii Europejskiej i jej państw członkowskich, zwłaszcza ze strony globalnych sieci dżihadystów, a ogólny poziom zagrożenia pozostaje wysoki. Destabilizujące wydarzenia wewnętrzne i zewnętrzne przyczyniły się do nasilenia radykalizacji postaw, zwiększenia napięcia i polaryzacji społecznej, co może prowadzić do terroryzmu i brutalnego ekstremizmu w całej Unii. Terroryści działają ponad granicami, wykorzystując nowe technologie i sposoby działania. Głównym problemem pozostaje rozpowszechnianie informacji wprowadzających w błąd i dezinformacji w internecie oraz ich potencjał w zakresie radykalizacji postaw. Rozproszeni w bardziej niż dawniej zdecentralizowanym i niestabilnym środowisku, terroryści i brutalni ekstremiści kontaktują się i inspirować wzajemnie ponad ideologiami czy przynależnością do danej grupy.

Konflikty w regionie Bliskiego Wschodu zwiększyły zagrożenie dla bezpieczeństwa wewnętrznego UE i mają znaczny potencjał mobilizacji i radykalizacji, co może

¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylające rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 (Dz.U. L 97 z 9.4.2008, s. 72).

uruchomić szereg nowych wektorów zagrożeń w całej Europie. Konflikty te spowodowały duży wzrost ilości treści ekstremistycznych w internecie, w tym propagandy terrorystycznej, treści antysemitkich i antymuzułmańskich oraz polaryzujących narracji.

Lotnictwo cywilne pozostaje ważnym celem ataków terrorystycznych i należy się spodziewać, że zagrożenia będą nadal ewoluować, oraz, że zwiększy się różnorodność ich *modi operandi*. Zagrożenia wewnętrzne i rodzimy terroryzm pozostają obszarem szczególnej uwagi. Strefy konfliktu nadal będą stanowiły dla terrorystów środowisko dające możliwość zdobycia bardziej zaawansowanego sprzętu klasy wojskowej.

Chociaż wojna napastnicza Federacji Rosyjskiej przeciwko Ukrainie miała jak dotąd ograniczony wpływ na zagrożenie terrorystyczne i brutalny ekstremizm w UE, to doprowadziła do zwiększonego zagrożenia hybrydowego dla bezpieczeństwa wewnętrznego UE poprzez nasilenie dezinformacji, cyberataków, prób instrumentalizacji migracji i działań sabotażowych przeciwko infrastrukturze krytycznej, w tym bezpieczeństwu ładunków lotniczych.

2.2 Incydenty związane z ochroną ładunków lotniczych

Od lipca 2024 r. miał miejsce szereg bezprawnych aktów ingerencji w bezpieczny łańcuch dostaw ładunku (lotniczego) i poczty (lotniczej) w Europie. Incydenty te dotyczyły stosowania improwizowanych urządzeń wybuchowych. Spowodowały one mobilizację rządów i przemysłu, na szczeblu unijnym i międzynarodowym, aby zastanowić się nad podatnością na zagrożenia i rozwiązaniami służącymi zwiększeniu odporności. Komisja, wspólnie z państwami członkowskimi i zainteresowanymi stronami z branży, opracowała zestaw środków zapobiegawczych, które mają utrudniać *modi operandi* terrorystów i wzmocnić łańcuch dostaw ładunków lotniczych.

2.3 Cyberbezpieczeństwo

W miarę jak lotnictwo cywilne jest coraz bardziej wzajemnie połączone i cyfrowe, cyberzagrożenia stwarzają coraz większe zagrożenia dla ochrony, bezpieczeństwa i efektywności lotnictwa. Cyberataki wymierzone w sektor transportowy mogą mieć potencjalnie katastrofalne skutki i prowadzić do znacznych zakłóceń gospodarczych. W 2024 r. zgłoszono ponad 8,500 cyberataków wymierzonych w różne podmioty sektora lotnictwa na całym świecie. Preferowanymi metodami przeprowadzania cyberataków było tworzenie oszukańczych stron internetowych, phishing i złośliwe oprogramowanie oraz rozproszone ataki typu „odmowa usługi” (ataki typu DDoS). Głównymi celami byli użytkownicy przestrzeni powietrznej, porty lotnicze, instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej i ich łańcuch dostaw.²

² Sprawozdanie Eurocontrol/EATM-CERT 2025 na temat cyberbezpieczeństwa w lotnictwie.

Motywy cyberataków są zróżnicowane. Najczęstszym powodem są korzyści finansowe, ale część ataków jest motywowana ideologią lub działaniem na rzecz wrogich podmiotów państwowych.

W tym złożonym kontekście wysiłki koncentrowały się na szybkim i skutecznym wdrażaniu istniejących inicjatyw regulacyjnych, zapewnieniu ich pełnej operacyjności i spójnego stosowania.

3. OCENA RYZYKA

3.1 Drony

Jak wskazano w „Strategii dotyczącej dronów 2.0”³, Komisja zobowiązała się do rozważenia, czy zapewnienie zwiększenia odporności władz lotniczych i portów lotniczych w obliczu ryzyka stwarzanego przez niewspółpracujące i nieupoważnione drony wymaga zmiany przepisów dotyczących ochrony lotnictwa.

Służby Komisji przeprowadziły specjalną ocenę ryzyka, sfinalizowaną w pierwszym kwartale 2024 r., dotyczącą ryzyka stwarzanego przez niewspółpracujące i nieuprawnione bezzałogowe statki powietrzne (bezzałogowe statki powietrzne) dla lotnictwa cywilnego i obiektów portów lotniczych. Zakres tej oceny ryzyka obejmował przede wszystkim zagrożenie stwarzane przez wykorzystywanie do celów terrorystycznych bezzałogowych statków powietrznych. Nie uwzględniono w niej scenariuszy hybrydowych z udziałem podmiotów państwowych.

Ostateczny wynik wskazał, że w czasie oceny narażenie lotnictwa cywilnego i obiektów portów lotniczych na ryzyko związane z celowymi atakami dokonywanymi przez terrorystów korzystających z bezzałogowych statków powietrznych nie było znaczące. W związku z tym ryzyko rezydualne nie stworzyło konieczności przeglądu obowiązujących przepisów dotyczących ochrony lotnictwa.

3.2 Strefy konfliktu

W 2024 r. w ramach unijnego systemu ostrzegania o strefach konfliktu nadal co kwartał regularnie przeprowadzano wspólne oceny ryzyka pod przewodnictwem unijnej grupy ds. zintegrowanej oceny ryzyka w zakresie ochrony lotnictwa, w skład której wchodzi państwa członkowskie UE, Centrum Analiz Wywiadowczych UE (INTCEN) Europejska Służba Działań Zewnętrznych (ESDZ) i Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA). Celem tego działania jest terminowa wymiana informacji na temat oceny ryzyka, na jakie narażone jest lotnictwo cywilne UE,

³ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Strategia dotycząca dronów 2.0 na rzecz inteligentnego i zrównoważonego ekosystemu bezzałogowych statków powietrznych w Europie”, COM(2022) 652 final, 29 listopada 2022 r.

związanego ze strefami konfliktu, aby wspierać ograniczanie ryzyka. W nagłych przypadkach organizowane są posiedzenia nadzwyczajne.

W 2024 r. grupa odbyła cztery posiedzenia kwartalne i siedem pilnych posiedzeń *ad hoc*, w szczególności poświęconych konfliktowi na Bliskim Wschodzie i jego wpływowi na lotnictwo cywilne w UE. Doprowadziło to do publikacji trzech biuletynów informacyjnych na temat stref konfliktu (CZIB), wycofania jednego CZIB i przedłużenia 11 CZIB⁴.

Zintegrowany proces przeprowadzania oceny ryzyka w zakresie ochrony lotnictwa w UE zapewnia również możliwość oceny ryzyka i stanowi wsparcie w procesie podejmowania decyzji (ograniczania ryzyka) w obszarze bezpieczeństwa lotniczego transportu towarów oraz norm ochrony lotnictwa.

4. RAMY PRAWNE I NARZĘDZIA DODATKOWE

4.1 Ramy legislacyjne

Lotnictwo cywilne jest nadal atrakcyjnym celem dla wrogich podmiotów, a przeciwdziałanie zagrożeniom z ich strony wymaga wdrożenia proporcjonalnych środków ochrony opartych na analizie ryzyka. W związku z tym Komisja i państwa członkowskie stale dostosowują środki zmniejszające ryzyko, aby osiągnąć najwyższy poziom ochrony przy jednoczesnym zminimalizowaniu negatywnego wpływu na działalność sektora lotnictwa.

Rozporządzenie wykonawcze (UE) 2015/1998 zmieniono w maju 2024 r. rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2024/1255⁵. Wprowadzono w nim zmiany uwzględniające zmieniający się krajobraz zagrożeń i ryzyka, a także najnowsze osiągnięcia technologiczne. Wprowadzono w nim system zatwierdzania przewoźników i nadzoru nad nimi, który w wielu przypadkach pozwala zapewnić transport naziemny zabezpieczonego ładunku lotniczego i zabezpieczonej poczty lotniczej w imieniu zarejestrowanych agentów i znanych nadawców. Do wykazu państw trzecich uznanych za stosujące normy ochrony równoważne ze wspólnymi podstawowymi normami ochrony lotnictwa dodano też jeden port lotniczy⁶. Drugą zmianę rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998 przyjęto w lipcu 2024 r. rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2024/2108⁷, tymczasowo przywracając niższy limit objętości na potrzeby kontroli bezpieczeństwa płynów, aerozoli i żeli wykorzystujących systemy wykrywania materiałów wybuchowych w bagażu podręcznym (EDSCB) spełniające normę C3 i wezwano do poprawy stosowanych w tej technologii algorytmów wykrywania.

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

⁵ Szczegółowe informacje znajdują się w załączniku 2.

⁶ Port lotniczy Svalbard w Królestwie Norwegii.

⁷ Szczegółowe informacje znajdują się w załączniku 2.

4.2 Unijna baza danych bezpiecznego łańcucha dostaw

Unijna baza danych⁸ bezpiecznego łańcucha dostaw jest jedynym narzędziem prawnym do celów konsultacji przy przyjmowaniu przesyłek od innego zarejestrowanego agenta lub od znanego nadawcy. Ta sama baza danych zawiera również wykaz zatwierdzonego sprzętu służącego do ochrony lotnictwa cywilnego opatrzonego oznakowaniem „pieczęć UE”.

Na koniec 2024 r. w bazie tej figurowało około 37 000 wpisów dotyczących zarejestrowanych agentów, znanych nadawców, znanych dostawców zaopatrzenia portu lotniczego, niezależnych podmiotów zatwierdzających, przewoźników lotniczych ACC3, zarejestrowanych dostawców, zarejestrowanych agentów i znanych nadawców z państw trzecich, sprzętu służącego do ochrony, portów lotniczych i użytkowników. Wskaźnik dostępności wyniósł 99,99 %, co oznacza, że przez cały 2024 r. baza była niedostępna łącznie przez mniej niż 30 minut.

4.3 Dane ładunku przekazywane przed załadunkiem (PLACI)

Przedsiębiorcy odpowiedzialni za wprowadzanie przesyłek na obszar celny Unii (jako miejsca przeznaczenia lub miejsca tranzytu) z państw trzecich drogą lotniczą muszą drogą elektroniczną z wyprzedzeniem przekazywać organom celnym UE informacje o ładunku. Organy celne pierwszego punktu wprowadzenia do UE analizują te dane do celów ochrony lotnictwa cywilnego przez przy użyciu nowego systemu kontroli importu (ICS2).

Wynik analizy ryzyka PLACI może powodować konieczność zastosowania konkretnych środków łagodzących w zakresie ochrony lotnictwa, w tym dawać możliwości wydania polecenia „nie ładować” (ang. *Do Not Load*) (DNL) lub przekazania sprawy. Podmioty gospodarcze zaangażowane w łańcuch dostaw do UE muszą stosować te środki przed załadowaniem przesyłki na pokład samolotu odlatującego do UE.

W 2024 r. odnotowano ok. 141 mln zgłoszeń PLACI. Doprowadziło to do wydania około 1 400 wniosków o przeprowadzenie kontroli bezpieczeństwa (RFS), ale nie spowodowało żadnych wniosków o wydania w odniesieniu do towarów polecenia „nie ładować” (DNL). Większość z nich dotyczyła przesyłek ekspresowych, a pozostałe pocztowego i drobnicowego ładunku lotniczego.

⁸ <https://ksda.ec.europa.eu/>

5. INSPEKCJE I INNE DZIAŁANIA ZWIĄZANE Z KONTROLĄ ZGODNOŚCI

5.1 Informacje ogólne

Rozporządzenie (WE) nr 300/2008 ma zapobiegać aktom bezprawnej ingerencji wobec lotnictwa cywilnego, aby ochronić osoby i towary. Chociaż w rozporządzeniu tym nałożono na państwa członkowskie obowiązek regularnego monitorowania zgodności przy wdrażaniu wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa przez porty lotnicze, przewoźników lotniczych i inne podmioty oraz zapewnienia sprawnego wykrywania i korygowania uchybień, rola przyznana Komisji przez prawodawcę polega na monitorowaniu skutecznego wdrażania tego wymogu prawnego przez państwa członkowskie UE/EOG⁹.

Zgodnie z art. 15 rozporządzenia (WE) nr 300/2008 Komisja jest zobowiązana do przeprowadzania inspekcji i, w miarę potrzeby, formułowania zaleceń mających na celu poprawę ochrony lotnictwa. Aby zrealizować ten cel dotyczący monitorowania, system nadzoru Komisji obejmuje działania państw członkowskich w zakresie ustanawiania, utrzymywania i stosowania skutecznego krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego oraz skutecznego krajowego programu kontroli jakości lotnictwa cywilnego.

W tym celu Komisja stosuje dwuetapowy system kontroli zgodności, tj. uzupełnia swoje własne inspekcje ocenami sprawozdań rocznych państw członkowskich na temat krajowych działań kontrolnych.

Od 2010 r. wartość współczynnika zgodności obliczanego w trakcie inspekcji przeprowadzanych przez Komisję utrzymuje się na stabilnym poziomie ok. 80 %. Skuteczne wdrażanie pewnych środków wymaga udoskonalenia i ciągłych wysiłków ze strony zainteresowanych stron z branży, właściwych organów i Komisji.

5.2 Częstotliwość i zakres inspekcji

Komisja przeprowadza inspekcje w urzędach administracji (w „organach właściwych” zgodnie z definicją w art. 9 rozporządzenia (WE) nr 300/2008) odpowiedzialnych za ochronę lotnictwa cywilnego w państwach członkowskich, a także inspekcje portów lotniczych, operatorów i podmiotów stosujących normy ochrony lotnictwa.

Liczbę, częstotliwość i zakres tych inspekcji określono w strategii monitorowania wdrażania unijnych norm ochrony lotnictwa opracowanej przez DG ds. Mobilności i Transportu (DG MOVE). W strategii tej uwzględniono poziom działalności lotniczej w poszczególnych państwach członkowskich, reprezentatywną próbę rodzajów

⁹ Europejski Obszar Gospodarczy: 27 państw członkowskich UE, Norwegia, Islandia i Szwajcaria. Urząd Nadzoru EFTA (ESA) jest odpowiedzialny za przeprowadzanie inspekcji ochrony lotnictwa w Norwegii i Islandii. Na podstawie umowy dwustronnej Komisja przeprowadza inspekcje ochrony lotnictwa w Szwajcarii.

operacji przeprowadzanych w portach lotniczych, ich poziom zgodności przy wdrażaniu przepisów w zakresie ochrony lotnictwa, wyniki wcześniejszych inspekcji przeprowadzonych przez Komisję, oceny krajowych rocznych sprawozdań w zakresie kontroli jakości, incydenty dotyczące bezpieczeństwa (akty bezprawnej ingerencji), poziomy zagrożenia oraz inne czynniki i oceny.

Aby uzyskać odpowiednie gwarancje w zakresie poziomu zgodności państw członkowskich z odpowiednimi przepisami, Komisja stosuje podejście oparte na wieloletniej kontroli zgodności. Przeprowadzając inspekcję w siedzibie właściwego organu albo dokonując inspekcji co najmniej jednego portu lotniczego znajdującego się na terytorium danego państwa, gromadzi w ten sposób dowody stosowania przepisów rozporządzenia (WE) nr 300/2008 i przepisów wykonawczych do tego rozporządzenia przez poszczególne państwa członkowskie w ramach dwuletniego cyklu.

Ponadto w ramach pięcioletniego cyklu Komisja gromadzi dowody stosowania wspólnych podstawowych norm w zakresie ochrony lotnictwa w wybranych portach lotniczych, stanowiących co najmniej 15 % wszystkich unijnych portów lotniczych podlegających przepisom rozporządzenia (WE) nr 300/2008, z uwzględnieniem największych portów lotniczych pod względem liczby obsługiwanych pasażerów w każdym państwie członkowskim. Inspekcje przeprowadzane przez Komisję w losowo wybranych portach lotniczych stanowią miarodajny wyznacznik ogólnego poziomu zgodności w poszczególnych państwach członkowskich.

5.3 Procedury i metodyka inspekcji

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 72/2010¹⁰ określa procedury przeprowadzania inspekcji Komisji w zakresie ochrony lotnictwa. Zawarto w nim m.in. przepisy dotyczące kwalifikacji i uprawnień inspektorów Komisji¹¹.

Metodyka przeprowadzania tych inspekcji została opracowana w ścisłej współpracy z organami ds. ochrony lotnictwa państw członkowskich i opiera się na weryfikacji skuteczności wdrażania środków ochrony.

5.4 Inspekcje przeprowadzane przez Komisję

Komisja dysponowała aktywnym zespołem, w którego skład wchodziło ośmiu inspektorów ochrony lotnictwa zatrudnionych w pełnym wymiarze czasu pracy; wsparcia przy prowadzeniu inspekcji udziela grupa ok. 80 krajowych audytorów mianowanych przez państwa członkowskie, którzy uzyskali kwalifikacje do udziału w inspekcjach Komisji.

¹⁰ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 72/2010 z dnia 26 stycznia 2010 r. ustanawiające procedury przeprowadzania inspekcji Komisji w zakresie ochrony lotnictwa (Dz.U. L 23 z 27.1.2010, s. 1).

¹¹ Zob. art. 4 i 5.

Angażowanie krajowych audytorów w inspekcje przeprowadzane przez Komisję przyczynia się również do stworzenia systemu wzajemnej oceny i umożliwia rozpowszechnianie metodyk i najlepszych praktyk wśród państw członkowskich i krajów stowarzyszonych¹².

5.4.1 Inspekcje właściwych organów krajowych

Celem inspekcji przeprowadzanych w siedzibach właściwych organów jest sprawdzenie, czy państwa członkowskie dysponują odpowiednimi narzędziami – łącznie z krajowym programem kontroli jakości, uprawnieniami i odpowiednimi zasobami – umożliwiającymi należyte wdrażanie przepisów UE w zakresie ochrony lotnictwa.

W 2024 r. w ramach szóstego cyklu inspekcji właściwych organów Komisja przeprowadziła pięć inspekcji. Państwa członkowskie, w których przeprowadzono inspekcje w 2024 r., dostosowały krajowe programy ochrony lotnictwa do przepisów UE, zapewniły swoim właściwym organom uprawnienia wykonawcze niezbędne do kontrolowania i egzekwowania wszystkich wymogów rozporządzenia i aktów wykonawczych do niego, zapewniły dostępność wystarczającej liczby audytorów na potrzeby prowadzenia kontroli zgodności oraz wdrożyły większość wymogów związanych ze szkoleniami w zakresie ochrony.

Inspekcje uwiaryściły jednak potrzebę podjęcia dodatkowych starań w następujących obszarach: aktualizowanie krajowych programów ochrony lotnictwa cywilnego zgodnie ze zmianami w przepisach i wyraźne określenie obowiązków dotyczących wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm; doprowadzenie do pełnego dostosowania programów ochrony portów lotniczych, operatorów i podmiotów do przepisów unijnych oraz do krajowych programów ochrony lotnictwa cywilnego i ich monitorowania; normalizacja certyfikacji i ponownej certyfikacji operatorów urządzeń rentgenowskich na szczeblu krajowym; opracowanie kompletnego szkolenia z cyberbezpieczeństwa; pełne wdrożenie metodologii wymaganej do przeprowadzania inspekcji i spełnienie wymogów dotyczących elementów, które należy uwzględniać w sprawozdaniach na potrzeby kontroli zgodności na poziomie krajowym i spełnienie wymogów dotyczących procesu sprawozdawczego (np. terminy przedkładania sprawozdań, formalne zamykanie dokumentacji inspekcji itp.). W niektórych państwach członkowskich z niektórych obowiązków nie wywiązano się pełni ze względu na nieodpowiedni przydział zadań. Obejmowało to: monitorowanie portów lotniczych, przewoźników lotniczych i niektórych podmiotów odpowiedzialnych za ochronę oraz ich odpowiednich programów ochrony. Ponadto podczas przeprowadzania inspekcji organy nie uwzględniały systematycznie pełnego zakresu bezpośrednio powiązanych środków bezpieczeństwa lub nie przeprowadzały testów we wszystkich wymaganych obszarach. Weryfikacje na miejscu w portach lotniczych

¹² W załączniku 1 przedstawiono podsumowanie wszystkich kontroli zgodności przeprowadzonych przez Komisję oraz ESA w 2024 r.

wykazały, że we wszystkich skontrolowanych państwach członkowskich skuteczność krajowych działań monitorujących można jeszcze bardziej poprawić.

5.4.2 Inspekcje początkowe w portach lotniczych

W 2024 r. Komisja przeprowadziła w portach lotniczych 17 inspekcji początkowych, których celem było sprawdzenie, czy właściwy organ odpowiednio monitoruje skuteczność wdrażania środków ochrony lotnictwa i czy dysponuje możliwością szybkiego wykrywania i usuwania potencjalnych uchybień. Wszelkie uchybienia wykryte przez inspektorów Komisji muszą zostać usunięte w ustalonych ramach czasowych. Sprawozdania z inspekcji udostępnia się wszystkim państwom członkowskim.

Wyniki inspekcji przeprowadzonych po piętnastu latach wdrażania rozporządzenia (WE) nr 300/2008 odzwierciedlają wysiłki podjęte w tym zakresie przez właściwe organy i branżę. Większość wymogów w zakresie ochrony wdrożono prawidłowo. Kontrole wykazały jednak obszary wymagające poprawy w zakresie skutecznego wdrażania niektórych środków, na przykład kontroli bezpieczeństwa i kontroli dostępu do stref zastrzeżonych lotniska, kontroli bezpieczeństwa dostaw, a także cyberbezpieczeństwa.

5.4.3 Kolejne inspekcje

Zgodnie z art. 13 rozporządzenia (UE) nr 72/2010 Komisja rutynowo przeprowadza ograniczoną liczbę kolejnych inspekcji. Inspekcje tego rodzaju przeprowadza się w przypadku stwierdzenia większej liczby poważnych uchybień podczas inspekcji początkowej, ale również na losowo dobranych próbach w celu sprawdzenia, czy właściwe organy posiadają uprawnienia niezbędne do żądania usunięcia uchybień w wyznaczonych ramach czasowych. W 2024 r. przeprowadzono cztery kolejne inspekcje.

5.5 Oceny rocznych sprawozdań dotyczących kontroli jakości sporządzonych przez państwa członkowskie

Zgodnie z pkt 18 załącznika do rozporządzenia (WE) nr 300/2008 państwa członkowskie składają Komisji coroczne sprawozdanie o środkach podjętych w celu wypełnienia swoich zobowiązań, jak również o sytuacji w zakresie ochrony lotnictwa w ich portach lotniczych.

Ocena tych sprawozdań – niezależnie od przeprowadzania przez Komisję standardowych własnych inspekcji – zapewnia narzędzie, dzięki któremu Komisja może ściśle śledzić proces wdrażania krajowych środków kontroli jakości. To z kolei pozwala na sprawne wykrywanie i korygowanie uchybień w każdym państwie członkowskim.

W ramach oceny Komisja przeprowadza analizę prawidłowości procesu monitorowania portów lotniczych, przewoźników lotniczych i innych podmiotów

odpowiedzialnych za ochronę lotnictwa, jak również czasu spędzonego przez audytorów w terenie, zakresu i częstotliwości podejmowania odpowiedniego połączenia działań w zakresie kontroli zgodności, krajowych poziomów zgodności, podejmowanych działań następczych oraz korzystania z uprawnień w zakresie egzekwowania przepisów.

Jakość sprawozdań rocznych i informacji przekazywanych przez państwa członkowskie pozostaje niezmienna, a w 2024 r. osiągnięto dalszą harmonizację.

Państwom członkowskim przesłano formalną kompleksową ocenę, przedstawiając, w razie potrzeby, sugestie dotyczące sposobów poprawy lub lepszego dostosowania krajowych działań.

5.6 Oceny portów lotniczych w państwach trzecich

Komisja przeprowadza oceny w kontekście ustaleń między UE a państwami trzecimi dotyczących jednolitego obszaru ochrony. Ich celem jest sprawdzenie, czy standard wdrażanych określonych środków ochrony pozostaje równoważny standardowi środków ochrony wdrażanych na podstawie przepisów UE w zakresie ochrony lotnictwa. W 2024 r. przeprowadzono trzy oceny, odpowiednio w Stanach Zjednoczonych, Czarnogórze i Singapurze.

5.7 Przypadki z art. 15 i postępowania sądowe

Jeżeli stwierdzone uchybienia we wdrażaniu środków ochrony w porcie lotniczym są na tyle poważne, aby mieć znaczny wpływ na ogólny poziom ochrony lotnictwa cywilnego w Unii, Komisja stosuje przepisy art. 15 rozporządzenia (UE) nr 72/2010. Oznacza to, że o sytuacji powiadamia się stosowne organy wszystkich państw członkowskich oraz że loty przylatujące z portu lotniczego podlegającego art. 15 traktuje się jak przyloty z państwa trzeciego, co skutkuje obowiązkiem wprowadzenia przez przyjmujące porty lotnicze dodatkowych środków ochrony w odniesieniu do przylatujących pasażerów transferowych i ich bagażu, a także statków powietrznych, którymi przybyli. W 2024 r. nie wszczęto żadnej takiej sprawy.

Komisja może również wszcząć postępowanie w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego zgodnie z art. 258 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności w przypadkach długotrwałego niepodejmowania środków zaradczych bądź ponownego wystąpienia uchybień. W 2024 r. nie wszczęto żadnego takiego postępowania.

6. SPOTKANIA I WYDARZENIA

2 maja 2024 r. Komisja zorganizowała drugą konferencję na temat cyberbezpieczeństwa transportu, dotyczącą wszystkich rodzajów transportu. Podczas wydarzenia podsumowano rozwój sytuacji od czasu pierwszej konferencji na temat cyberbezpieczeństwa w transporcie w 2019 r. w celu zidentyfikowania utrzymujących

się luk, zachęcenia do wymiany praktyk i pomysłów między różnymi społecznościami, a także zajęcia się zmieniającymi się zagrożeniami dla cyberbezpieczeństwa, przed którymi stoi sektor transportu.

W lutym 2024 r. Komisja powołała podgrupę ds. cyberbezpieczeństwa w lotnictwie, inicjując ustrukturyzowaną serię posiedzeń plenarnych i specjalnych sesji grupy zadaniowej w oparciu o mandat określony przez grupę roboczą ds. cyberbezpieczeństwa w lotnictwie. Celami były: wspieranie współpracy między organami ds. bezpieczeństwa lotniczego, ochrony lotnictwa i cyberbezpieczeństwa, aby ułatwić dostosowanie i zapewnienie zgodności między dyrektywą NIS 2¹³ a przepisami szczególnymi dotyczącymi lotnictwa. Jego celem było też zapobieżenie potencjalnym lukom lub powielaniu obowiązków w zakresie cyberbezpieczeństwa oraz ograniczenie zbędnych obciążeń administracyjnych i operacyjnych.

W listopadzie 2024 r. w Dublinie (Irlandia) Komisja i amerykańska Administracja Bezpieczeństwa Transportu (TSA) zorganizowały drugi szczyt USA–UE poświęcony bezpieczeństwu ładunków lotniczych. Wydarzenie to było okazją do zidentyfikowania zagrożeń i ryzyka dla ładunków lotniczych i wspólnego wdrożenia strategii łagodzących.

Aby zapewnić państwom członkowskim możliwość zapoznania się z informacjami zwrotnymi zgromadzonymi w trakcie inspekcji, a także aby promować przejrzystość i zharmonizować metody kontroli zgodności, Komisja zorganizowała w październiku 2024 r. doroczne posiedzenie i szkolenie inspektorów krajowych AVSEC.

7. DIALOG MIĘDZYNARODOWY

7.1 Informacje ogólne

Komisja kontynuowała starania służące ochronie lotnictwa na całym świecie przez współpracę z organami międzynarodowymi, takimi jak Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO), Europejską Konferencją Lotnictwa Cywilnego (ECAC) oraz głównymi partnerami handlowymi, a także ścisłą współpracę z państwami członkowskimi, by wypracować skoordynowane stanowiska UE. Prowadzono także dialogi z niektórymi państwami trzecimi, takimi jak Stany Zjednoczone, Kanada, Australia, Singapur i Zjednoczone Królestwo.

7.2 Organy międzynarodowe

Jako obserwator UE wzięła aktywny udział w corocznym posiedzeniu Panelu ds. Ochrony Lotnictwa ICAO (AVSECP/35), które odbyło się w dniach 22–26 kwietnia

¹³ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2555 z dnia 14 grudnia 2022 r. w sprawie środków na rzecz wysokiego wspólnego poziomu cyberbezpieczeństwa na terytorium Unii, zmieniająca rozporządzenie (UE) nr 910/2014 i dyrektywę (UE) 2018/1972 oraz uchylająca dyrektywę (UE) 2016/1148 (dyrektywa NIS 2).

2024 r., a także w trzecim posiedzeniu panelu ds. cyberbezpieczeństwa ICAO (CYSECP/3), które odbyło się w dniach 3–7 czerwca 2024 r.

7.3 Państwa trzecie

W kontekście bezpieczeństwa lotniczego celem Grupy ds. Współpracy UE–USA w dziedzinie Ochrony Transportu jest zacieśnianie współpracy ze Stanami Zjednoczonymi w kilku obszarach będących przedmiotem wspólnego zainteresowania. Zapewnia ona dalsze funkcjonowanie ustaleń dotyczących jednolitego obszaru ochrony i wzajemnego uznawania odpowiednio systemów UE i Stanów Zjednoczonych odnoszących się do ładunku lotniczego i poczty lotniczej. W dniach 10–11 września 2024 r. odbyło się 33. posiedzenie TSCG.

Zgodnie z art. 435 umowy o współpracy handlowej UE–UK współpraca UE–UK w zakresie ochrony lotnictwa obejmuje współpracę w kwestiach ochrony lotnictwa, wymianę informacji, dyskusje i wymianę najlepszych praktyk oraz opracowywanie przez ekspertów technicznych umów o współpracy. 15 maja odbyło się czwarte, a 31 października 2024 r. piąte posiedzenie poświęcone współpracy UE–UK w zakresie ochrony lotnictwa.

Zgodnie z prawem Unii Komisja przyjęła ustalenia dotyczące jednolitego obszaru ochrony uznające normy ochrony stosowane w niektórych państwach trzecich lub w portach lotniczych państw trzecich za równoważne z normami UE¹⁴. Kontynuowano rozmowy z Japonią na temat punktu kompleksowej obsługi, ale różnice między stosowanymi systemami nie pozwoliły na razie na poczynienie postępów w zakresie jego stworzenia. W 2024 r. nie przyjęto żadnych nowych ustaleń dotyczących jednolitego obszaru ochrony.

Jeżeli chodzi o budowanie zdolności, w 2024 r. kontynuowano realizację projektu ECAC „Ochrona lotnictwa cywilnego w Afryce, Azji i na Bliskim Wschodzie” (CASE II), na który Komisja Europejska przeznaczyła 8 mln EUR. Działania prowadzone przez ekspertów ds. ochrony lotnictwa obejmowały warsztaty, seminaria internetowe i dwustronne działania krajowe¹⁵. Ogólnym celem projektu CASE II jest

¹⁴ UE przyjęła ustalenia dotyczące jednolitego obszaru ochrony ze Stanami Zjednoczonymi, Kanadą, Singapurem, Czarnogórą, Serbią i Zjednoczonym Królestwem.

¹⁵ W 2024 r. odnotowano największą liczbę i różnorodność zrealizowanych działań od czasu uruchomienia projektu, przy czym łącznie zrealizowano 77 działań na rzecz państw partnerskich z korzyścią dla 117 uczestników. Stanowi to wzrost o 15 % w ujęciu rok do roku w stosunku do całkowitej liczby działań zrealizowanych w 2023 r. i ponad dwukrotność liczby działań zrealizowanych w 2022 r. (35 działań). Działania te objęły 48 dwustronnych działań szkoleniowych, 17 wielostronnych działań szkoleniowych, sześć działań w zakresie mentoringu, dwa warsztaty regionalne, jeden warsztat międzyregionalny oraz finansowanie przeglądów bezpieczeństwa w trzech APEX. Od momentu rozpoczęcia projektu zrealizowano łącznie 208 działań krajowych i zdalnych. Z tej łącznej liczby 177 zrealizowano na szczeblu krajowym na rzecz 83 państw partnerskich i państw członkowskich ECAC/UE. Jeśli chodzi o mobilizację wiedzy fachowej, z 14 państw członkowskich ECAC/UE oddelegowano 30

przeciwdziałanie zagrożeniu terroryzmem w stosunku do lotnictwa cywilnego za pomocą współpracy z państwami w trzech regionach w celu wzmocnienia ich systemów ochrony lotnictwa cywilnego¹⁶.

8. WNIOSKI

Incydenty związane z lotniczymi ładunkami towarowymi, które miały miejsce w lipcu 2024 r., uwypukliły poważne zagrożenia dla lotnictwa. Przewoźnicy mogą być zarówno celem, jak i narzędziem dla podmiotów działających w złym zamiarze. Istniejące instrumenty prawne UE zwiększyły ochronę lotnictwa, jednak wysokie poziomy zagrożenia wymagają środków szybkiej wymiany informacji i reagowania w razie potrzeby.

Komisja współpracuje z państwami członkowskimi nad zmianą obowiązujących przepisów wykonawczych w dziedzinie ochrony lotnictwa na potrzeby wymiany informacji niejawnych dotyczących zdarzeń związanych z ochroną lotnictwa. Ciągłe starania o wzmocnienie norm ochrony lotnictwa obejmą również udoskonalenie przepisów w zakresie ochrony lotnictwa, aby umożliwić wprowadzenie natychmiastowych środków reagowania, przy jednoczesnym utrzymaniu jednolitego obszaru ochrony w portach lotniczych UE.

Zagwarantowanie bezpiecznych operacji lotniczych w powietrzu i na ziemi jest podstawowym warunkiem rozwoju lotnictwa komercyjnego. Optymalny system regulacyjny ochrony lotnictwa łączy innowacje ze stabilnością i zawsze utrzymuje najwyższy poziom ochrony. W 2024 r. Komisja kontynuowała prace nad zapewnieniem takiego systemu ochrony lotnictwa, reagując jednocześnie na obecne i przyszłe wyzwania, w ścisłej współpracy z organami regulacyjnymi i zainteresowanymi stronami.

ekspertów, którzy uczestniczyli w 19 działaniach (24 %), a 32 ekspertów z 16 krajowych organów lotnictwa cywilnego państw partnerskich oddelegowano do pomocy w realizacji działań szkoleniowych i warsztatów. Zespół projektowy przyjął również dwie osoby oddelegowane (jedną z Maroka i jedną z Kamerunu).

¹⁶ Państwa partnerskie wybiera się na podstawie obiektywnych kryteriów, takich jak zaangażowanie/zdolność danego państwa do pełnego korzystania z działań w zakresie budowania zdolności realizowanych w ramach projektu lub wykluczenie możliwości powielania innych inicjatyw w zakresie budowania zdolności, zarówno dwustronnych, jak i wielostronnych.