

Bruselj, 19. junij 2026  
(OR. en)

10901/26

AVIATION 106

**SPREMNI DOPIS**

---

|                |                                                                                                                                                                                         |
|----------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Pošiljatelj:   | za generalno sekretarko Evropske komisije:<br>direktorica Martine DEPREZ                                                                                                                |
| Prejemnik:     | Thérèse BLANCHET, generalna sekretarka Sveta Evropske unije                                                                                                                             |
| Št. dok. Kom.: | COM(2026) 229 final                                                                                                                                                                     |
| Zadeva:        | POROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU<br>LETNO POROČILO ZA LETO 2024 O IZVAJANJU UREDBE (ES)<br>ŠT. 300/2008 O SKUPNIH PRAVILIH NA PODROČJU VAROVANJA<br>CIVILNEGA LETALSTVA |

---

Delegacije prejmejo priloženi dokument COM(2026) 229 final.

---

Priloga: COM(2026) 229 final



EVROPSKA  
KOMISIJA

Bruselj, 18.5.2026  
COM(2026) 229 final

**POROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU**

**LETNO POROČILO ZA LETO 2024 O IZVAJANJU UREDBE (ES) ŠT. 300/2008 O  
SKUPNIH PRAVILIH NA PODROČJU VAROVANJA CIVILNEGA LETALSTVA**

## **1. UVOD**

V skladu s členom 16 Uredbe (ES) št. 300/2008<sup>1</sup> Komisija vsako leto Evropskemu parlamentu, Svetu in državam članicam predloži poročilo, v katerem jih obvešča o uporabi navedene uredbe in o njenem vplivu na izboljšanje varovanja v letalstvu.

Službe Komisije so leta 2024 nadaljevale izvajanje ukrepov, napovedanih v delovnem dokumentu služb Komisije (SWD) Prizadevanja za okrepljeno in odpornejšo politiko na področju varovanja v letalstvu: pregled stanja. Faza izvajanja 14 vodilnih ukrepov, opredeljenih v navedenem dokumentu, je v sodelovanju z državami članicami potekala skozi vse leto 2024. To delo se je osredotočalo na novo izhodišče za varovanje v letalstvu in spodbujanje razvoja inovacij v skladu s strategijo EU za varovanje v letalstvu.

## **2. DOGODKI IN NAPOVEDI, POVEZANI Z GROŽNJAMI**

Komisija je skupaj z ustreznimi agencijami z državami članicami in drugimi deležniki vzdrževala stalen dialog o nastajajočih varnostnih grožnjah za letalstvo, vključno s tistimi hibridne narave, in jih redno spremljala, da bi okrepila znanje in zmogljivost za odzivanje na navedene grožnje ter učinkovito obvladovala tveganje.

### **2.1 Terorizem in hibridne grožnje**

Terorizem in nasilni ekstremizem še naprej pomenita resno grožnjo Evropski uniji in njenim državam članicam, zlasti terorizem in ekstremizem, ki ju po vsem svetu izvajajo džihadistične mreže, medtem ko splošna stopnja ogroženosti ostaja velika. Destabilizacijski notranji in zunanji dogodki so prispevali k stopnjevanju radikalizacije, povečanju napetosti in družbeni polarizaciji, kar bi lahko privedlo do terorizma in nasilnega ekstremizma po vsej Uniji. Teroristi delujejo čezmejno ter izkoriščajo nove tehnologije in načine delovanja. Širjenje napačnih informacij in dezinformacij na spletu ter njegov potencial za radikalizacijo ostaja ključen razlog za zaskrbljenost. V bolj decentraliziranem in nestanovitnem okolju se razpršeni teroristični in nasilni ekstremistični akterji povezujejo ter si medsebojno služijo kot navdih ne glede na ideologijo ali pripadnost skupini.

Konflikti na Bližnjem vzhodu so povečali grožnjo notranji varnosti EU ter imajo precejšen potencial za mobilizacijo in radikalizacijo, kar bi lahko sprožilo vrsto novih vektorjev groženj po vsej Evropi. S konflikti se močno povečuje obseg ekstremističnih vsebin na spletu, vključno s teroristično propagando, antisemitskimi in protimuslimanskimi vsebinami ter narativi, ki polarizirajo javnost.

---

<sup>1</sup> Uredba (ES) št. 300/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. marca 2008 o skupnih pravilih na področju varovanja civilnega letalstva in o razveljavitvi Uredbe (ES) št. 2320/2002 (UL L 97, 9.4.2008, str. 72).

Civilno letalstvo ostaja odmevna tarča, pri čemer se pričakujeta nadaljnji razvoj groženj in izzivov ter verjetno večja raznolikost načinov izvedbe napadov. Še naprej je treba pozorno spremljati notranje grožnje in domači terorizem. Konfliktna območja bodo teroristom še naprej zagotavljala okolje, v katerem bodo lahko pridobili bolj dovršeno opremo za vojaške namene.

Čeprav je ruska vojna agresija proti Ukrajini doslej omejeno vplivala na teroristično grožnjo in nasilni ekstremizem v EU, pa zaradi širjenja več dezinformacij, več kibernetских napadov, več poskusov instrumentalizacije migracij in več sabotаж proti kritični infrastrukturi, vključno z varovanjem letalskega tovora, povzroča večjo hibridno grožnjo notranji varnosti EU.

## **2.2 Incidenti v zvezi z varovanjem zračnega tovora**

Od julija 2024 se je v Evropi v varni dobavni verigi (letalskega) tovora in pošte zgodilo več dejanj nezakonitega vmešavanja. Incidenti so vključevali uporabo improviziranih zažigalnih naprav. Zaradi njih so se na ravni EU in mednarodni ravni okrepila prizadevanja vlad in industrije za razmislek o ranljivostih in rešitvah za večjo odpornost. Komisija je skupaj z državami članicami in deležniki iz industrije pripravila sklop preventivnih ukrepov, ki prispevajo k oslabitvi uporabljenega načina delovanja in okrepitvi dobavne verige letalskega tovora.

## **2.3 Kibernetška varnost**

Ker je civilno letalstvo vse bolj medsebojno povezano in digitalizirano, kibernetške grožnje pomenijo vse večja tveganja za varovanje, varnost in učinkovitost v letalstvu. Kibernetški napadi na prometni sektor bi lahko imeli katastrofalne posledice in povzročili znatne gospodarske motnje. Leta 2024 je bilo po svetu prijavljenih več kot 8 500 kibernetских napadov, ki so prizadeli različne deležnike v letalstvu. Prednostne metode za izvajanje kibernetских napadov so bile goljufiva spletna mesta, ribarjenje podatkov in zlonamerna programska oprema ter porazdeljena zavrnitev storitve. Glavni cilji so bili uporabniki zračnega prostora in letališča ter izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa in njihova dobavna veriga<sup>2</sup>.

Motivi za kibernetške napade so različni. Najpogostejši razlog je finančna korist, so pa napadi tudi ideološke narave ali pa se izvajajo v imenu sovražnih državnih akterjev.

V tem kompleksnem okolju so bila prizadevanja osredotočena na hitro in učinkovito izvajanje obstoječih regulativnih pobud ter zagotavljanje, da te postanejo v celoti operativne in se dosledno uporabljajo.

---

<sup>2</sup> Poročilo EUROCONTROL/EATM-CERT iz leta 2025 o kibernetški varnosti v letalstvu.

### **3. OCENE TVEGANJA**

#### **3.1 Droni**

Kot je navedeno v Strategiji za drone 2.0<sup>3</sup>, se je Komisija zavezala, da bo preverila, ali je treba spremeniti pravila na področju varovanja v letalstvu, da bi se zagotovila večja odpornost letalskih organov in letališč ob tveganjih, ki jih pomenijo nesodelujoči in nepooblaščen droni.

Službe Komisije so izvedle posebno oceno tveganja, ki je bila dokončana v prvem četrtletju 2024, glede tveganja, ki ga za civilno letalstvo in letališko infrastrukturo pomenijo nesodelujoči in nepooblaščen droni. Ocena tveganja je zajemala predvsem grožnjo, ki jo predstavlja uporaba dronov v teroristične namene. Hibridni scenariji, ki vključujejo državne akterje, niso bili upoštevani.

Končna ugotovitev je pokazala, da v tistem času civilno letalstvo in letališka infrastruktura nista bila pomembno izpostavljena tveganju namernih napadov, ki bi jih teroristi izvedli z zmogljivostmi dronov. Posledično na podlagi preostalega tveganja ni bilo treba revidirati obstoječih pravil o varovanju v letalstvu.

#### **3.2 Konfliktna območja**

V okviru sistema za opozarjanje o konfliktnih območjih so se v letu 2024 še naprej redno četrtletno izvajale skupne ocene tveganja pod vodstvom integrirane skupine za oceno tveganja za varovanje v letalstvu EU, ki vključuje države članice EU, Obveščevalni in situacijski center EU (EU INTCEN) Evropske službe za zunanje delovanje (ESZD) in Agencijo Evropske unije za varnost v letalstvu (EASA). Cilj tega izvajanja je pravočasna izmenjava informacij o oceni tveganj za civilno letalstvo EU, ki izhajajo s konfliktnih območij, da bi se podprlo zmanjševanje tveganj. V nujnih primerih se organizirajo izredni sestanki.

Skupina se je v letu 2024 sestala na štirih četrtletnih sestankih in sedem nujnih *ad hoc* sestankih, zlasti v zvezi s konfliktom na Bližnjem vzhodu in njegovim vplivom na civilno letalstvo EU. Na podlagi tega so bili objavljeni trije informativni bilteni o konfliktnih območjih, en informativni bilten je bil umaknjen, veljavnost 11 obstoječih biltenov pa podaljšana<sup>4</sup>.

Celovit postopek EU za oceno tveganja za varovanje v letalstvu zagotavlja tudi sposobnost za oceno tveganja in podpira proces odločanja (zmanjševanje tveganja) za varovanje zračnega tovora in standarde na področju varovanja v letalstvu.

---

<sup>3</sup> Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij Strategija za drone 2.0 za pametni in trajnostni ekosistem brezpilotnih zrakoplovov v Evropi, COM(2022) 652 final z dne 29. novembra 2022.

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

## **4. ZAKONODAJNI OKVIR IN DOPOLNILNA ORODJA**

### **4.1 Zakonodajni okvir**

Civilno letalstvo je še naprej privlačna tarča sovražnih akterjev, zato je treba za boj proti tej grožnji izvajati sorazmerne zaščitne ukrepe, ki temeljijo na oceni tveganja. Komisija in države članice zato stalno prilagajajo ukrepe za zmanjšanje tveganj, da bi se zagotovila najvišja raven varovanja in hkrati čim bolj zmanjšali škodljivi učinki na dejavnosti.

Izvedbena uredba (EU) 2015/1998 je bila maja 2024 spremenjena z Izvedbeno uredbo (EU) 2024/1255<sup>5</sup>. S slednjo so bile uvedene spremembe za obravnavo spreminjajočih se groženj in stanja tveganj ter nedavnega tehnološkega razvoja. Z njimi je bila uvedena ureditev za potrditev in nadzor prevoznikov, ki pogosto zagotavljajo površinski prevoz zavarovanega zračnega tovora in pošte v imenu reguliranih agentov in znanih pošiljateljev. Eno letališče<sup>6</sup> je bilo dodano na seznam tretjih držav, za katera se priznava, da uporabljajo varnostne standarde, enakovredne skupnim osnovnim standardom na področju varovanja v letalstvu. Julija 2024 je bila z Izvedbeno uredbo (EU) 2024/2108<sup>7</sup> sprejeta druga sprememba Izvedbene uredbe (EU) 2015/1998, s katero je bila začasno ponovno uvedena omejitev prostornine za varnostni pregled tekočin, razpršil in gelov z opremo sistemov za odkrivanje eksplozivov za ročno prtljago, ki izpolnjuje standard C3, ter zahtevana izboljšava algoritmov za odkrivanje, ki jih uporablja ta tehnologija.

### **4.2 Baza podatkov Unije o varnosti dobavne verige**

Baza podatkov Unije<sup>8</sup> o varnosti dobavne verige je edino pravno orodje, ki je v pomoč pri sprejemanju pošiljk od drugega reguliranega agenta ali znanega pošiljatelja. Ista baza podatkov vključuje tudi seznam odobrene opreme za varovanje v civilnem letalstvu z oznako „žig EU“.

Baza podatkov je ob koncu leta 2024 vsebovala približno 37 000 vnosov reguliranih agentov, znanih pošiljateljev, znanih dobaviteljev zalog za oskrbo na letališču, neodvisnih potrjevalcev, letalskih prevoznikov ACC3, reguliranih dobaviteljev, reguliranih agentov in znanih pošiljateljev iz tretjih držav, varnostne opreme, letališč in uporabnikov. Njena razpoložljivost je znašala 99,99 %, kar pomeni, da je bila v letu 2024 nerazpoložljiva skupaj manj kot 30 minut.

---

<sup>5</sup> Za podrobnosti glej Prilogo 2.

<sup>6</sup> Letališče Svalbard v Kraljevini Norveški.

<sup>7</sup> Za podrobnosti glej Prilogo 2.

<sup>8</sup> <https://ksda.ec.europa.eu/>.

### **4.3 Predhodne informacije o tovoru pred natovarjanjem (PLACI)**

Gospodarski subjekti, odgovorni za vnos pošilk na carinsko območje Unije (kot namembni kraj ali kot tranzitni kraj) iz tretjih držav po zraku, morajo carinskim organom EU elektronsko predložiti predhodne informacije o tovoru. Te podatke za namene varovanja v civilnem letalstvu analizirajo carinski organi na prvi vstopni točki v EU z uporabo novega carinskega uvoznega sistema (sistema nadzora uvoza CZU 2 (ICS2)).

Glede na rezultat analize tveganja PLACI je lahko potrebna izvedba posebnih blažilnih ukrepov za varovanje v letalstvu, vključno z možnostjo navodila ali zahtevka za opustitev natovarjanja. Te morajo izvesti gospodarski subjekti, ki sodelujejo v dobavni verigi v EU, preden se pošiljka naloži na letalo, ki leti v EU.

Leta 2024 je bilo v sistem PLACI vloženih približno 141 milijonov vlog. Na podlagi vlog je bilo izdanih približno 1 400 zahtev za varnostni pregled, zahtev za opustitev natovarjanja pa ni bilo. Večina teh se je nanašala na ekspresne pošiljke, sledil je poštni in splošni zračni tovor.

## **5. INŠPEKCIJSKI PREGLEDI IN DRUGE DEJAVNOSTI SPREMLJANJA SKLADNOSTI**

### **5.1 Splošno**

Cilj Uredbe (ES) št. 300/2008 je preprečiti dejanja nezakonitega vmešavanja v civilno letalstvo zaradi zaščite oseb in blaga. Medtem ko se z navedeno uredbo od držav članic zahteva, da redno spremljajo, ali letališča, letalski prevozniki in drugi subjekti izvajajo skupne osnovne standarde na področju varovanja v letalstvu, ter zagotovijo takojšnje odkrivanje in odpravo nepravilnosti, je zakonodajalec Komisijo pooblastil za spremljanje, kako učinkovito države članice EU/EGP izvajajo te pravne zahteve<sup>9</sup>.

V skladu s členom 15 Uredbe (ES) št. 300/2008 mora Komisija izvajati inšpekcijske preglede in po potrebi dati priporočila za izboljšanje varovanja v letalstvu. Za izpolnjevanje tega cilja spremljanja sistem Komisije za nadzor zajema dejavnosti držav članic pri vzpostavitvi, vzdrževanju in izvajanju učinkovitega nacionalnega programa varovanja v civilnem letalstvu ter učinkovitega nacionalnega programa za nadzor kakovosti v civilnem letalstvu.

V ta namen Komisija uporablja dvoplasten sistem spremljanja skladnosti, ki vključuje lastne inšpekcijske preglede, dopolnjene z oceno letnih poročil držav članic o nacionalnih dejavnostih spremljanja.

---

<sup>9</sup> Evropski gospodarski prostor: 27 držav članic EU, Norveška, Islandija in Švica. Nadzorni organ Efte je odgovoren za izvajanje inšpekcijskih pregledov na področju varovanja v letalstvu na Norveškem in Islandiji. Komisija v Švici izvaja inšpekcijske preglede na področju varovanja v letalstvu na podlagi dvostranskega sporazuma.

Od leta 2010 se je raven skladnosti, ugotovljena z inšpekcijskimi pregledi Komisije, ustalila pri približno 80 %. Vendar je učinkovito izvajanje nekaterih ukrepov mogoče še izboljšati, poleg tega so potrebna pa so nadaljnja prizadevanja deležnikov iz industrije, ustreznih organov in Komisije.

## **5.2 Pogostost in obseg inšpekcijskih pregledov**

Komisija izvaja inšpekcijske preglede uprav držav članic za varovanje v letalstvu („ustrezni organi“, kot so opredeljeni v členu 9 Uredbe (ES) št. 300/2008) ter inšpekcijske preglede letališč, operaterjev in subjektov, ki uporabljajo standarde na področju varovanja v letalstvu.

Število, pogostost in obseg inšpekcijskih pregledov so določeni v strategiji Generalnega direktorata za mobilnost in promet (GD MOVE) za spremljanje izvajanja standardov EU na področju varovanja v letalstvu. Pri tej strategiji se upoštevajo obseg letalske dejavnosti v posamezni državi članici, reprezentativni vzorec vrste letaliških dejavnosti, raven skladnosti držav članic pri izvajanju varnostnih predpisov v letalstvu, rezultati preteklih inšpekcijskih pregledov Komisije, ocene nacionalnih letnih poročil o nadzoru kakovosti, varnostni incidenti (dejanja nezakonitega vmešavanja), stopnje ogroženosti ter drugi dejavniki in ocene.

Da bi se Komisiji dala ustrezna zagotovila glede ravni skladnosti držav članic, se uporablja pristop večletnega spremljanja. Tako se dokazi o uporabi Uredbe (ES) št. 300/2008 in njene izvedbene zakonodaje v vsaki državi članici pridobivajo na dve leti, bodisi z inšpekcijskim pregledom njenega pristojnega organa bodisi z inšpekcijskim pregledom vsaj enega od njenih letališč.

Poleg tega se na pet let pridobivajo dokazi o uporabi skupnih osnovnih standardov na področju varovanja v letalstvu, in sicer z izbiro najmanj 15 % vseh letališč EU, za katera se uporablja Uredba (ES) št. 300/2008, vključno z največjim letališčem po številu potnikov v vsaki državi članici. Inšpekcijski pregledi Komisije na izbranih letališčih so močan kazalnik splošne ravni skladnosti v vsaki državi članici.

## **5.3 Postopki in metodologija za inšpekcijske preglede**

Uredba Komisije (EU) št. 72/2010<sup>10</sup> določa postopke za izvajanje inšpekcijskih pregledov Komisije na področju varovanja v letalstvu. Med drugim vključuje določbe o usposobljenosti in pooblastilih inšpektorjev Komisije<sup>11</sup>.

Metodologija, uporabljena za izvajanje inšpekcijskih pregledov, je bila razvita v tesnem sodelovanju z organi držav članic za varovanje v letalstvu in temelji na preverjanju učinkovitega izvajanja ukrepov varovanja.

---

<sup>10</sup> Uredba Komisije (EU) št. 72/2010 z dne 26. januarja 2010 o določitvi postopkov za izvajanje inšpekcijskih pregledov Komisije na področju varovanja letalstva (UL L 23, 27.1.2010, str. 1).

<sup>11</sup> Glej člena 4 in 5.

## 5.4 Inšpekcijski pregledi, ki jih izvaja Komisija

Komisija je imela dejavno ekipo osmih inšpektorjev za varovanje v letalstvu s polnim delovnim časom, tej pa je pomagala ekipa približno 80 nacionalnih revizorjev, ki so jih imenovala države članice in ki izpolnjujejo pogoje za sodelovanje pri inšpekcijskih pregledih Komisije.

Vključevanje nacionalnih revizorjev v inšpekcijske preglede Komisije prispeva tudi k sistemu strokovnih pregledov ter omogoča širjenje metodologij in dobrih praks med državami članicami in pridruženimi državami<sup>12</sup>.

### 5.4.1 Inšpekcijski pregledi pristojnih nacionalnih organov

Cilj inšpekcijskih pregledov pristojnih organov je preveriti, ali imajo države članice potrebna orodja – vključno z nacionalnim programom za nadzor kakovosti, pravno podlago in ustreznimi sredstvi – za ustrezno izvajanje zakonodaje EU na področju varovanja v letalstvu.

Komisija je v okviru šestega kroga inšpekcijskih pregledov pristojnih organov v letu 2024 izvedla pet inšpekcijskih pregledov. Države članice, v katerih so bili inšpekcijski pregledi izvedeni v letu 2024, so svoje nacionalne programe varovanja v letalstvu uskladile z zakonodajo EU, zagotovile svojim pristojnim organom potrebna izvršilna pooblastila za spremljanje in izvrševanje vseh zahtev iz Uredbe in njenih izvedbenih aktov, zagotovile, da je bilo na voljo dovolj revizorjev za izvajanje dejavnosti spremljanja skladnosti, in izpolnile večino zahtev v zvezi z usposabljanjem na področju varovanja.

Vendar so inšpekcijski pregledi pokazali, da so potrebna dodatna prizadevanja na naslednjih področjih: posodabljanje nacionalnih programov varovanja v civilnem letalstvu v skladu z zakonodajnimi spremembami in jasna opredelitev odgovornosti za izvajanje skupnih osnovnih standardov; zagotavljanje popolne skladnosti varnostnih programov letališč, operaterjev in subjektov z zakonodajo Unije in nacionalnimi programi varovanja v civilnem letalstvu ter njihovega spremljanja; standardizacija certificiranja in ponovnega certificiranja operaterjev rentgenskih naprav na nacionalni ravni; celovit razvoj usposabljanja v zvezi s kibernetiko varnostjo; popolno izvajanje metodologije, potrebne za inšpekcijske preglede, in elementov, ki jih je treba vključiti v poročanje o nacionalnem spremljanju skladnosti, ter izpolnjevanje zahtev v zvezi s postopkom poročanja (npr. pravočasna predložitev poročil in dopisov o zaključkih itd.). Poleg tega v nekaterih državah članicah zaradi neustrezne porazdelitve nalog dolžnosti niso bile v celoti izpolnjene. Med njimi je bilo spremljanje letališč, letalskih prevoznikov in nekaterih subjektov z odgovornostmi na področju varovanja ter njihovih programov varovanja. Poleg tega organi pri izvajanju inšpekcijskih pregledov niso sistematično zajeli celotnega nabora neposredno povezanih ukrepov varovanja ali pa

---

<sup>12</sup> Glej Prilogo 1 za povzetek vseh dejavnosti Komisije in Nadzornega organa Efte na področju spremljanja skladnosti, izvedenih v letu 2024.

niso izvedli preskusov na vseh zahtevanih področjih. Preverjanja na kraju samem na letališčih so pokazala, da bi bilo mogoče v vseh državah članicah, v katerih so bili izvedeni inšpekcijski pregledi, učinkovitost nacionalnih dejavnosti spremljanja še dodatno izboljšati.

#### *5.4.2 Začetni inšpekcijski pregledi na letališčih*

Komisija je leta 2024 izvedla 17 začetnih inšpekcijskih pregledov letališč, katerih cilj je bil preveriti, ali pristojni organ ustrezno spremlja učinkovito izvajanje ukrepov varovanja v letalstvu ter ali je sposoben hitro odkriti in odpraviti morebitne pomanjkljivosti. Vsako pomanjkljivost, ki jo ugotovijo inšpektorji Komisije, je treba odpraviti v določenem roku. Poročila o inšpekcijskih pregledih se posredujejo vsem državam članicam.

Po 15. letu izvajanja Uredbe (ES) št. 300/2008 se v rezultatih inšpekcijskih pregledov kažejo prizadevanja pristojnih organov in industrije. Večina zahtev glede varovanja je bila pravilno izpolnjena. Vendar je bilo z inšpekcijskimi pregledu ugotovljeno, da je učinkovito izvajanje nekaterih ukrepov mogoče izboljšati, primer pri pregledih in nadzoru dostopa do varnostnih območij omejenega gibanja, pri varnostnem nadzoru zalog ter na področju kibernetске varnosti.

#### *5.4.3 Nadaljnji inšpekcijski pregledi*

V skladu s členom 13 Uredbe Komisije (EU) št. 72/2010 Komisija redno izvaja omejeno število nadaljnjih inšpekcijskih pregledov. Taki inšpekcijski pregledi se načrtujejo, kadar se pri začetnem inšpekcijskem pregledu ugotovi več večjih pomanjkljivosti, lahko pa so tudi naključni, da se preveri, ali imajo pristojni organi potrebna pooblastila, da zahtevajo odpravo pomanjkljivosti v določenih rokih. Leta 2024 so bili izvedeni štirje nadaljnji inšpekcijski pregledi.

### **5.5 Ocene letnih poročil držav članic glede nadzora kakovosti**

V točki 18 Priloge k Uredbi (ES) št. 300/2008 se od držav članic zahteva, da vsako leto Komisiji pošljejo poročilo o ukrepih, ki so jih sprejele za izpolnitev svojih obveznosti, in o razmerah na področju varovanja v letalstvu na letališčih na njihovem ozemlju.

Ocenjevanje teh poročil je poleg rednih inšpekcijskih pregledov orodje, s katerim lahko Komisija natančno spremlja izvajanje nacionalnih ukrepov za nadzor kakovosti. To pa omogoča hitro odkrivanje in odpravljanje pomanjkljivosti v vsaki državi članici.

Ocenjevanje vključuje analizo rednega spremljanja letališč, letalskih prevoznikov in drugih subjektov, odgovornih za varovanje v letalstvu, ter časa, ki ga revizorji porabijo na terenu, obsega in pogostosti ustrezne kombinacije dejavnosti spremljanja skladnosti, nacionalnih ravni skladnosti, nadaljnjih dejavnosti in izvajanja izvršilnih pooblastil.

Kakovost letnih poročil in informacij, ki jih predložijo države članice, ostaja nespremenjena, prav tako je bila v letu 2024 dosežena nadaljnja uskladitev.

Državam članicam je bila poslana uradna izčrpna ocena, v kateri so bili po potrebi predstavljeni predlogi, kako izboljšati ali bolje prilagoditi nacionalna prizadevanja.

## **5.6 Ocenjevanje letališč tretjih držav**

Komisija izvaja ocenjevanje v okviru sistema enkratnih varnostnih pregledov med EU in tretjimi državami. Cilj je potrditi, da je standard izvajanja nekaterih ukrepov za varovanje še naprej enakovreden standardu izvajanja zakonodaje EU na področju varovanja v letalstvu. Leta 2024 so bila izvedena tri ocenjevanja, in sicer v Združenih državah, Črni gori in Singapurju.

## **5.7 Primeri iz člena 15 in pravni postopki**

Če so ugotovljene pomanjkljivosti pri izvajanju varnostnih ukrepov na letališču dovolj resne, da lahko pomembno vplivajo na splošno raven varovanja v civilnem letalstvu v Uniji, Komisija uporabi člen 15 Uredbe (EU) št. 72/2010. To pomeni, da so ustrezni organi vseh držav članic opozorjeni na razmere in da se leti, ki prihajajo z letališča, za katerega se uporabi člen 15, obravnavajo kot leti, ki prihajajo iz tretje države, zaradi česar morajo sprejemna letališča izvajati izravnalne varnostne ukrepe v zvezi s prispelimi transfernimi potniki in njihovo prtljago ter zrakoplovom, s katerim so prispeli. V letu 2024 ni bilo takega primera.

Komisija ima tudi možnost, da začne postopek za ugotavljanje kršitev v skladu s členom 258 Pogodbe o delovanju Evropske unije, zlasti v primerih daljše neodprave pomanjkljivosti ali ponavljajočih se pomanjkljivosti. V letu 2024 ni bil uveden noben tak postopek.

## **6. SREČANJA IN DOGODKI**

Komisija je 2. maja 2024 organizirala drugo konferenco o kibernetiski varnosti v prometu, ki je zajemala vse vrste prometa. Udeleženci so pregledali dosežke od prve konference o kibernetiski varnosti v prometu, ki je potekala leta 2019, cilj pa je bil opredeliti preostale vrzeli, spodbuditi izmenjavo praks in zamisli med različnimi skupnostmi ter obravnavati spreminjajoče se kibernetiske grožnje, s katerimi se spopada prometni sektor.

Komisija je februarja 2024 ustanovila podskupino za kibernetisko varnost v letalstvu ter začela strukturiran niz plenarnih sestankov in namenskih sej projektne skupine, pri čemer je izhajala iz mandata, ki ga je določila delovna skupina za kibernetisko varnost v letalstvu. Cilj je bil spodbujati sodelovanje med organi, pristojnimi za varnost v letalstvu, varovanje v letalstvu in kibernetisko varnost, da bi se olajšala usklajevanje in zagotavljanje skladnosti med direktivo NIS 2<sup>13</sup> in pravili, ki veljajo za letalstvo. Poleg

---

<sup>13</sup> Direktiva (EU) 2022/2555 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. decembra 2022 o ukrepih za visoko skupno raven kibernetiske varnosti v Uniji, spremembi Uredbe (EU) št. 910/2014 in Direktive (EU) 2018/1972 ter razveljavitvi Direktive (EU) 2016/1148 (direktiva NIS 2).

tega si je prizadevala preprečiti morebitne vrzeli ali podvajanja obveznosti glede kibernetske varnosti ter čim bolj zmanjšati nepotrebna upravna in operativna bremena.

Komisija in uprava ZDA za varnost prometa (TSA) sta novembra 2024 v Dublinu na Irskem organizirali drugi vrh med ZDA in EU o varnosti zračnega tovora. Dogodek je bil priložnost za opredelitev groženj in tveganj za letalski tovor ter skupno izvajanje strategij za njihovo zmanjšanje.

Komisija je oktobra 2024 organizirala letno srečanje in usposabljanje nacionalnih inšpektorjev AVSEC, da bi državam članicam zagotovila povratne informacije o inšpekcijskih nadzorih, spodbujala preglednost in uskladila metodologije spremljanja skladnosti.

## **7. MEDNARODNI DIALOG**

### **7.1 Splošno**

Komisija je še naprej prispevala k varovanju v letalstvu po vsem svetu, in sicer s sodelovanjem z mednarodnimi organi, kot sta Mednarodna organizacija civilnega letalstva (ICAO) in Evropska konferenca civilnega letalstva (ECAC), in ključnimi trgovinskimi partnerji, pri tem pa je tesno sodelovala z državami članicami, da bi zagotovila usklajena stališča EU. Dialogi so potekali tudi z nekaterimi tretjimi državami, kot so ZDA, Kanada, Avstralija, Singapur in Združeno kraljestvo.

### **7.2 Mednarodni organi**

EU je kot opazovalka dejavno sodelovala na letnem srečanju Odbora za varovanje v letalstvu organizacije ICAO (AVSECP/35), ki je potekalo od 22. do 26. aprila 2024, in na tretjem srečanju Odbora za kibernetsko varnost organizacije ICAO (CYSECP/3), ki je potekalo od 3. do 7. junija 2024.

### **7.3 Tretje države**

V okviru odnosov z Združenimi državami na področju varovanja v letalstvu je cilj skupine EU-ZDA za sodelovanje na področju varovanja v prometu (TSCG) spodbujanje sodelovanja na več področjih skupnega interesa. Skupina zagotavlja neprekinjeno delovanje sistema enkratnih varnostnih pregledov ter vzajemnega priznavanja ureditev EU in ZDA na področju zračnega tovora in pošte. 33. srečanje skupine EU-ZDA za sodelovanje na področju varovanja v prometu (TSCG) je potekalo 10. in 11. septembra 2024.

V skladu s členom 435 sporazuma o trgovini in sodelovanju med EU in Združenim kraljestvom sodelovanje EU in Združenega kraljestva na področju varovanja v letalstvu zagotavlja sodelovanje na področju varovanja v letalstvu, izmenjavo informacij, razpravo in izmenjavo dobrih praks ter razvoj dogovorov o sodelovanju med tehničnimi

strokovnjaki. Četrto srečanje o sodelovanju med EU in Združenim kraljestvom na področju varovanja v letalstvu je potekalo 15. maja, peto srečanje pa 31. oktobra 2024.

Komisija je v skladu z zakonodajo EU sklenila dogovore o sistemu enkratnih varnostnih pregledov, s katerimi so standardi s področja varovanja, ki se uporabljajo v nekaterih tretjih državah ali na letališčih tretjih držav, priznani kot enakovredni standardom EU<sup>14</sup>. Razprave o enkratnih varnostnih pregledih z Japonsko so se nadaljevale, vendar razlike med veljavnimi ureditvami še ne omogočajo napredka pri sistemu enkratnih varnostnih pregledov. Novi dogovori o sistemu enkratnih varnostnih pregledov v letu 2024 niso bili sklenjeni.

V zvezi s krepitvijo zmogljivosti se je leta 2024 nadaljeval projekt Varovanje v civilnem letalstvu v Afriki, Aziji in na Bližnjem vzhodu (CASE II) s proračunom v višini 8 milijonov EUR, ki ga financira Evropska komisija, izvaja pa ga Evropska konferenca civilnega letalstva (ECAC). Med dejavnostmi, ki so jih izvedli strokovnjaki za varovanje v letalstvu, so bili delavnice, seminarji in dvostranske dejavnosti znotraj države<sup>15</sup>. Splošni cilj projekta CASE II je preprečiti grožnjo terorizma za civilno letalstvo s sklepanjem partnerstev z državami v vseh treh regijah, da bi okrepili njihove sisteme varovanja v letalstvu.<sup>16</sup>

## 8. SKLEPNE UGOTOVITVE

Incidenti v letalskem tovornem prometu julija 2024 so poudarili resna tveganja za letalstvo. Prevozniki so lahko tako cilji kot tudi orodje za zlonamerne akterje. Z obstoječimi pravnimi instrumenti EU je bilo varovanje v letalstvu okrepljeno, vendar visoke stopnje ogroženosti zahtevajo mehanizme za hitro izmenjavo informacij in odzivanje, kadar je to potrebno.

---

<sup>14</sup> EU ima dogovore o sistemu enkratnih varnostnih pregledov z ZDA, Kanado, Singapurjem, Črno goro, Srbijo in Združenim kraljestvom.

<sup>15</sup> Dejavnosti, ki se izvajajo od začetka projekta, so bile leta 2024 najboljše in najbolj raznolike, saj je bilo v partnerskih državah izvedenih skupno 77 dejavnosti v korist 1 117 udeležencev. To glede na skupno število dejavnosti, izvedenih leta 2023, pomeni medletno povečanje za 15 % in več kot dvakrat toliko dejavnosti kot leta 2022 (35 dejavnosti). Dejavnosti so obsegale 48 dvostranskih dejavnosti usposabljanja, 17 večstranskih dejavnosti usposabljanja, šest mentorskih dejavnosti, dve regionalni delavnici, eno medregionalno delavnico in financiranje treh pregledov odličnosti letališča na področju varovanja (APEX). Od začetka projekta je bilo izvedenih skupaj 208 dejavnosti znotraj države in na daljavo. Od tega je bilo 177 dejavnosti izvedenih znotraj države v korist 83 partnerskih držav in držav članic ECAC/EU. Kar zadeva mobilizacijo strokovnega znanja, je bilo iz 14 držav članic ECAC/EU napotenih 30 strokovnjakov, ki so prispevali k 19 dejavnostim (24 %), iz 16 organov za civilno letalstvo v partnerskih državah pa 32 strokovnjakov, ki so prispevali k dejavnostim usposabljanja in delavnicam. Projektna skupina je sprejela tudi dva napotena strokovnjaka (enega iz Maroka in enega iz Kameruna).

<sup>16</sup> Partnerske države so izbrane na podlagi objektivnih meril, kot sta zavezanost/zmožnost določene države, da v celoti izkoristi dejavnosti za krepitev zmogljivosti, vključene v projekt, ali neobstoj možnosti podvajanja z drugimi pobudami za krepitev zmogljivosti, bodisi dvostranskimi bodisi večstranskimi.

Komisija sodeluje z državami članicami, da bi spremenila obstoječo izvedbeno zakonodajo na področju varovanja v letalstvu za izmenjavo tajnih podatkov o dogodkih na področju varovanja v letalstvu. Stalna prizadevanja za krepitev standardov na področju varovanja v letalstvu bodo vključevala tudi okrepitev zakonodaje o varovanju v letalstvu, da bi se omogočili takojšnji ukrepi za odzivanje, hkrati pa ohranila območja enkratnega varnostnega pregleda na letališčih EU.

Zagotavljanje varnih letalskih operacij v zraku in na tleh je temeljni pogoj za uspešnost komercialnega letalstva. Optimalni regulativni sistem za varovanje v letalstvu združuje inovacije s stabilnostjo in vedno ohranja najvišjo raven varovanja. Komisija je v letu 2024 nadaljevala delo za zagotovitev takega sistema varovanja v letalstvu, pri tem pa se je odzivala na sedanje in prihodnje izzive ter tesno sodelovala z regulatorji in deležniki.