

Bruxelles, 13. srpnja 2026.
(OR. en)

11876/26

AVIATION 117

POP RATNA BILJEŠKA

Od:	Glavna tajnica Europske komisije, potpisala direktorica Martine DEPREZ
Datum primitka:	13. srpnja 2026.
Za:	Thérèse BLANCHET, glavna tajnica Vijeća Europske unije
Br. dok. Kom.:	COM(2026) 361 final
Predmet:	IZVJEŠĆE KOMISIJE EUROPSKOM PARLAMENTU I VIJEĆU GODIŠNJE IZVJEŠĆE ZA 2025. 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) 361 final.

Priloženo: COM(2026) 361 final



EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 13.7.2026.
COM(2026) 361 final

IZVJEŠĆE KOMISIJE EUROPSKOM PARLAMENTU I VIJEĆU

**GODIŠNJE IZVJEŠĆE ZA 2025. 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. 300/2008 Europskog parlamenta i Vijeća¹ 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 2025. nastavila provedbu mjera najavljenih u radnom dokumentu službi Komisije „Rad na poboljšanoj i otpornijoj politici zaštite zračnog prometa: pregled stanja” (SWD (2023) 37 final), pri čemu je posebnu pozornost posvetila inovacijama, tehnologiji i novoj osnovnoj razini zaštite zračnog prometa.

2. PRIJETNJE I PREDVIĐANJA

Komisija i relevantne agencije, zajedno s državama članicama i drugim dionicima, kontinuirano su radile na praćenju i uklanjanju sigurnosnih prijetnji zrakoplovnom sektoru, uključujući prijetnje hibridne prirode. Cilj tog djelovanja je bio osigurati učinkovito upravljanje rizicima. U tu je svrhu Komisija 2025. pripremila zakonodavnu izmjenu kako bi uspostavila učinkovitiji mehanizam za razmjenu informacija o događajima povezanim sa zaštitom zračnog prometa.

2.1. Terorizam i hibridne prijetnje

Europska unija i njezine države članice kontinuirano su izložene terorističkim prijetnjama koje se mijenjaju i postaju sve složenije, a karakteriziraju ih decentraliziranost, ideološka diversificiranost i to što se u velikoj mjeri oslanjaju na digitalne ekosustave. Džihadističke mreže i dalje predstavljaju najopasniju prijetnju, a na njihov razvoj u velikoj mjeri utječu aktualni sukobi na Bliskom istoku. Destabilizirajući unutarnji i vanjski događaji ujedno su doprinijeli intenzivnijoj radikalizaciji, većoj napetosti i društvenoj polarizaciji, a to može rezultirati terorizmom i nasilnim ekstremizmom bilo gdje u Uniji. Digitalne platforme imaju ključnu ulogu jer omogućuju radikalizaciju i novačenje te širenje propagande. U decentraliziranom i nestabilnom okruženju raspršeni teroristički i nasilni ekstremistički akteri međusobno se povezuju i nadahnjuju bez obzira na ideologije ili pripadnosti.

Utjecaj sukoba na Bliskom istoku proširio se na prostor hibridnih prijetnji tako što se diskurs o sukobima koristi u kampanjama dezinformiranja i poticanju polarizacije na internetu.

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.

2.2.Kibernetička sigurnost

2.2.1. Opće odredbe

U 2025. prijavljeno je oko 9200 kibernetičkih incidenata koji su utjecali na sve kategorije dionika u zrakoplovstvu u cijelom svijetu². Među ostalim, to su bili incidenti s ucjenjivačkim softverom, povrede podataka, ugrožavanje lanaca opskrbe, haktivističke aktivnosti i objavljivanje povjerljivih podataka zrakoplovnih prijevoznika, zračnih luka i pružatelja usluga u zračnoj plovidbi. U 2025. zabilježeno je nekoliko incidenata sa znatnim učinkom na lanac opskrbe u zrakoplovstvu, posebno napad na sustav MUSE društva Collins Aerospace, koji je pogodio više velikih zračnih luka³ u Europi.

Iako je kibernetički kriminal i dalje glavna prijetnja, geopolitička dimenzija kibernetičkih prijetnji postaje sve važnija. Aktualni sukobi u Ukrajini i na Bliskom istoku i dalje potiču hakerske aktivnosti, a distribuirani napadi uskraćivanjem usluga prvenstveno su usmjereni na zračne luke zbog njihove simbolične vidljivosti. Sve je očitiije i da akteri kibernetičkih prijetnji koriste umjetnu inteligenciju.

Kako bi se poduprla dosljedna i usklađena provedba okvira EU-a za kibernetičku sigurnost u cijelom području zrakoplovstva, Komisija je 2025. radila na postizanju što veće dosljednosti između horizontalnih i sektorskih pravila. To je potrebno kako bi se povećala učinkovitost, izbjeglo udvostručavanje i smanjilo opterećenje za gospodarske subjekte i uprave.

Podskupina za kibernetičku sigurnost zračnog prometa osnovana u veljači 2024. izradila je 2025. neobvezujući referentni dokument, koji je potvrdila Skupina za suradnju u području sigurnosti mrežnih i informacijskih sustava, kako bi poduprla dosljednu i usklađenu provedbu okvira EU-a za kibernetičku sigurnost u svim područjima zrakoplovstva.

² Izvješće Eurocontrola/EATM-CERT-a za 2026. o kibernetičkoj sigurnosti u zrakoplovstvu.

³ Zbog toga su te zračne luke morale ručno obrađivati podatke, što je dovelo do dugih redova, kašnjenja i otkazivanja letova. Incident pokazuje kako prekidi rada ključnih zrakoplovnih informacijskih sustava velikih razmjera mogu dovesti do brzih lančanih učinaka na europsku mrežu linija.

2.2.2. Procjena rizika opreme za otkrivanje

Komisija je u suradnji s tijelima za zaštitu zračnog prometa i carinskim tijelima država članica provela procjenu rizika opreme za otkrivanje, uključujući opremu za zaštitni pregled u zračnom prometu, u skladu s člankom 22. Direktive NIS 2. Procjena rizika provodi se na opremi za otkrivanje koja upotrebljava softver i/ili je povezana sa sustavima IKT-a, a upotrebljava se u carinskim tijelima, graničnim tijelima, zračnim lukama, lukama i na graničnim kontrolnim točkama.

Nalazi upućuju na fragmentirane nacionalne prakse, veliku ovisnost o dobavljačima izvan EU-a i značajne ranjivosti povezane s održavanjem na daljinu i nepostojanjem usklađenih sigurnosnih protokola. Procjenom je utvrđeno 13 scenarija rizika, pri čemu su glavni rizici sljedeći: prekomjerna ovisnost o pojedinačnim ili ograničenim proizvođačima (ovisnost o određenom dobavljaču, visokorizični dobavljači), ovlašteni/neovlašteni pristup tijekom održavanja ili ugradnje (uključujući pristup na daljinu), oprema za kompromitiranje informacijskih sustava zlonamjernim softverom, cjelovitost podataka i povezani sustavi. Rizici se povećavaju u međusobno povezanim okruženjima (zračne luke, luke, Centar EU-a za carinske podatke).

2.3.Dronovi

Dronovi mijenjaju budućnost gospodarstva i društva EU-a, što ima dalekosežne posljedice za promet, trgovinu i usluge. Budući da dronova ima sve više, a njihove tehnološke sposobnosti napreduju, uključujući poboljšanja brzine, agilnosti, dometa, kapaciteta korisnog tereta i preciznosti senzora te integraciju umjetne inteligencije, iznimno je važno prepoznati mogućnosti njihove zlouporabe. Kako bi se iskoristile prednosti dronova i njihova legitimna i zakonita upotreba, ključno je ukloniti prijetnje koje predstavljaju u smislu nezakonitih, nepravilnih ili zlonamjernih aktivnosti te ublažiti te rizike.

Pojava incidenata koji uključuju dronove nepoznatog podrijetla u blizini infrastrukture, uključujući zračne luke, poseban je izazov za spremnost i sposobnost EU-a da spriječi buduće incidente⁴. Prisutnost dronova u blizini osjetljivih područja također izaziva zabrinutost zbog mogućnosti špijunaže, što povećava razinu sigurnosne napetosti. Kao odgovor na to Komisija 2025. radi na donošenju akcijskog plana za sigurnost dronova i borbu protiv njih, čiji je cilj jačanje pristupa sprečavanja, otkrivanja i odgovora kako bi se ublažile prijetnje koje predstavljaju dronovi i povećala pripravnost Unije za odgovor na incidente.

⁴ U 2025. prijavljene su obustave letačkih operacija zbog dronova, primjerice u Kopenhagenu, Münchenu, Berlinu i Bruxellesu.

3. PROCJENE RIZIKA

3.1. Zone sukoba

U okviru sustava upozoravanja na zone sukoba EU-a nastavile su se provoditi redovite procjene rizika svaka tri mjeseca pod vodstvom integrirane skupine EU-a za procjenu rizika u području zaštite zračnog prometa, koja se sastoji od država članica EU-a, Obavještajnog i situacijskog centra EU-a (EU INTCEN) i Agencije Europske unije za sigurnost zračnog prometa (EASA). Cilj je tog sustava olakšati pravodobnu razmjenu informacija o procjeni rizika povezanih sa zonama sukoba koje utječu na civilno zrakoplovstvo EU-a, čime se omogućuje učinkovito ublažavanje rizika. *Ad hoc* sastanci sazivaju se prema potrebi kako bi se riješila hitna pitanja.

Skupina je 2025. održala četiri tromjesečna sastanka i pet *ad hoc* hitnih sastanaka. Održana su četiri pripremna sastanka sa zračnim prijevoznicima iz EU-a i njihovim udrugama. Objavljena su dva nova, povučena četiri i ažurirani preostali informativni bilteni EASA-e o zonama sukoba (CZIB-ovi)⁵.

Integriranim postupkom procjene rizika u području zaštite zračnog prometa EU-a također je predviđena mogućnost procjene rizika i poduprt postupak donošenja odluka (ublažavanje rizika) u području standarda sigurnosti zračnog tereta i zaštite zračnog prometa.

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 kontinuirano prilagođavaju mjere ublažavanja rizika kako bi ostvarile najvišu razinu sigurnosti uz minimalne negativne učinke tih mjera na operacije.

Provedbena uredba (EU) 2015/1998 izmijenjena je u svibnju 2025. Provedbenom uredbom (EU) 2025/920⁶. Njome su uvedene izmjene kojima se jačaju detaljne mjere za provedbu zajedničkih osnovnih standarda u području zaštite zračnog tereta i pošte radi veće otpornosti i odgovarajućeg ublažavanja novih prijetnji. Cilj je bio povećati sprečavanje i otkrivanje improviziranih eksplozivnih naprava (IEN) i improviziranih zapaljivih naprava provedbom mjera koje povećavaju vidljivost informacija i podataka o zračnom teretu i pošti koji se dostavljaju zrakom, jačaju kompetencije i vještine zaštitarskog osoblja te osigurava odvajanje određene robe tijekom prihvata prije utovara u zrakoplov.

⁵ <https://www.easa.europa.eu/en/domains/air-operations/czibs>

⁶ Za više informacija vidjeti Prilog 2.

Uvedene su i izmjene mjera zaštite zračnog prometa u području osposobljavanja, certifikacije i ponovne certifikacije zaštitarskog osoblja te rutinskog ispitivanja zaštitne opreme. Neke zračne luke⁷ uklonjene su s popisa trećih zemalja za koje se priznaje da primjenjuju standarde zaštite jednakovrijedne zajedničkim osnovnim standardima zaštite zračnog prometa.

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 2025. baza podataka sadržavala je gotovo 40 000 zapisa o reguliranim agentima, poznatim pošiljateljima, poznatim dobavljačima zaliha za opskrbu zračne luke, neovisnim ocjenjivačima, zračnim prijevoznicima ACC3, reguliranim dobavljačima, reguliranim agentima iz trećih zemalja i poznatim pošiljateljima, zaštitnoj opremi, zračnim lukama i korisnicima. Stopa dostupnosti iznosila je 99,95 %, što znači da tijekom 2025. nije bila dostupna ukupno nešto više od četiri sata.

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 2025. podneseno je oko 146 milijuna prijava PLACI-ja. To je dovelo do izdavanja oko 990 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.

⁷ Zračna luka Kangerlussuaq na Grenlandu, zračne luke otoka Guernsey, Man i Jersey u Ujedinjenoj Kraljevini i zračna luka Ben Gurion u Izraelu.

⁸ <https://ksda.ec.europa.eu/>

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 propisuje da države članice 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.

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 u strategiji 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.

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.

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.

5.4. Inspekcijski nadzori koje provodi Komisija

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

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

Kako bi državama članicama dala povratne informacije o inspekcijskim nadzorima, promicala transparentnost i uskladila metodologije praćenja usklađenosti, Komisija je u listopadu 2025. organizirala godišnji sastanak i osposobljavanje nacionalnih revizora.

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

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 članke 4. i 5.

¹² U Prilogu 1. vidjeti sažetak svih aktivnosti praćenja usklađenosti koje su Komisija i ESA provele 2025.

prikladna sredstva, za primjerenu provedbu zakonodavstva EU-a u području zaštite zračnog prometa. U okviru sedmog ciklusa inspekcijskih nadzora nad nadležnim tijelima Komisija je 2025. provela inspekcijski nadzor u sedam država članica.

Države članice u kojima je 2025. proveden inspekcijski nadzor zadržale su svoje nacionalne programe zaštite zračnog prometa u skladu sa zakonodavnim promjenama. Utvrđeno je i da je većina nacionalnih programa kontrole kvalitete u potpunosti usklađena s Uredbom Komisije (EU) br. 18/2010. U svim državama članicama primijećeno je da su zračne luke, zračni prijevoznici i subjekti nadležni za zaštitu imali određene poteškoće pri ažuriranju i održavanju programa zaštite u skladu sa zakonodavstvom Unije i nacionalnim programima zaštite zračnog prometa kao i pri njihovu praćenju.

Zahtjevi za zapošljavanje, osposobljavanje, odobravanje i/ili certifikaciju, kvalifikacije instruktora i neovisnih ocjenjivača, ako su primjenjivi, uglavnom su preneseni u nacionalne programe osposobljavanja država članica u kojima je provedena inspekcija. Međutim, i dalje ima prostora za poboljšanje standardizacije certifikacije i ponovne certifikacije operatera rendgenske opreme.

U nekim državama članicama nadležno tijelo nije uvijek poštovalo utvrđenu učestalost i opseg nadzora zračnih luka, zračnih prijevoznika i nekih subjekata odgovornih za zaštitu. Nadalje, u nekim slučajevima nije provedeno dovoljno ispitivanja u svim potrebnim područjima. Komisija je utvrdila i da treba poboljšati provedbu metodologije potrebne za inspekcijske preglede u područjima kao što su izvješćivanje o nacionalnom praćenju usklađenosti, usklađivanje izvješćivanja o rezultatima ispitivanja, izravno povezane sigurnosne mjere¹³ obuhvaćene inspekcijskim pregledima i klasifikacija usklađenosti.

Sve su države članice svojim nadležnim tijelima dale potrebne provedbene ovlasti za praćenje i provedbu svih zahtjeva iz Uredbe (EZ) br. 300/2008 i njezinih provedbenih akata i većina njih osigurala je dovoljan broj revizora za provedbu aktivnosti praćenja usklađenosti. Naposljetku, provjere na licu mjesta u zračnim lukama pokazale su da još uvijek ima prostora za poboljšanje djelotvornosti nacionalnih aktivnosti praćenja u svim državama članicama u kojima je provedena inspekcija.

5.4.2. Početni inspekcijski nadzori nad zračnim lukama

Komisija je 2025. provela 12 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.

¹³ Dva ili više zahtjeva koji su toliko usko integrirani da se učinkovitost jednog ne može primjereno procijeniti bez razmatranja drugog ili drugih.

Nakon šesnaeste godine provedbe Uredbe (EZ) br. 300/2008 rezultati inspekcijskog nadzora odražavaju trud nadležnih tijela i industrije. Većina sigurnosnih zahtjeva i dalje se pravilno provodi. Međutim, u inspekcijskim nadzorima utvrđena su područja u kojima se još mogu postići daljnja poboljšanja. Neka od tih područja su kontrola pristupa, zaštitni pregled, kibernetička sigurnost, zaštitni pregledi zrakoplova, zaštitni pregledi zaliha te provedba postupaka povezanih s certifikacijom.

5.4.3. Naknadne inspekcije

U skladu s člankom 13. Uredbe (EU) br. 72/2010 Komisija rutinski provodi ograničen 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 2025. nisu provedeni naknadni inspekcijski nadzori.

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 2025. 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. Tri procjene provedene su 2025. u Sjedinjenim Američkim Državama, Farskim Otocima i Ujedinjenoj Kraljevini.

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 2025.

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 2025.

6. MEĐUNARODNI DIJALOG

6.1. Opće odredbe

Komisija je nastavila doprinositi globalnoj zaštiti zračnog prometa suradnjom s međunarodnim tijelima, kao što su Međunarodna organizacija civilnog zrakoplovstva (ICAO) i Europska konferencija civilnog zrakoplovstva (ECAC), u bliskoj suradnji s državama članicama kako bi se uskladila stajališta EU-a. Održani su i dijalozi s ključnim partnerima istomišljenicima, kao što su Ujedinjena Kraljevina, SAD, Kanada, Australija i Singapur.

6.2. Međunarodna tijela

EU je aktivno sudjelovao kao promatrač na godišnjem sastanku Odbora za zaštitu zračnog prometa ICAO-a (AVSECP/36), koji je održan od 7. do 11. travnja 2025., kao i na četvrtom sastanku Odbora ICAO-a za kibernetičku sigurnost (CYSECP/4), održanom od 2. do 6. lipnja 2025.

Ishodi 42. skupštine ICAO-a (23. rujna – 3. listopada 2025.) o pitanjima sigurnosti, kibernetičke sigurnosti i zona sukoba podudarali su se s ciljevima koje je utvrdio EU. To je uključivalo novu rezoluciju Skupštine o područjima sukoba; revidiranu rezoluciju o zaštiti zračnog prometa koja se odnosi na sve veći broj prijetnji, uključujući prijetnje sofisticiranih aktera, te poziv na intenziviranje mjera za osiguravanje sustava zračnog tereta i pošte; revidiranu Rezoluciju o kibernetičkoj sigurnosti kojom se odgovara na kibernetičke prijetnje i naglašava potreba za cjelovitim rješavanjem kibernetičkih rizika i potvrdu Skupštine o prijedlogu Europske skupine za organizaciju konferencije na visokoj razini o zaštiti zračnog prometa.

6.3. Treće zemlje

U skladu s člankom 435. Sporazuma o trgovini i suradnji između EU-a i Ujedinjene Kraljevine suradnja u pitanjima zaštite zračnog prometa obuhvaća razmjenu informacija, raspravu i razmjenu najboljih primjera iz prakse te razvoj dogovora o suradnji među tehničkim stručnjacima. Šesti sastanak o suradnji u području zaštite zračnog prometa između EU-a i Ujedinjene Kraljevine održan je 1. travnja, a sedmi sastanak o suradnji u području zaštite zračnog prometa između EU-a i Ujedinjene Kraljevine 17. listopada 2025.

Skupina za suradnju u području zaštite prijevoza između EU-a i SAD-a (TSCG) 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. U 2025. nije organiziran sastanak TSCG-a, ali tehnička suradnja nastavila se tijekom cijele godine.

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. U 2025. 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 2025. Aktivnosti stručnjaka za zaštitu zračnog prometa uključivale su radionice, internetske seminare i bilateralne aktivnosti unutar zemlje¹⁵. Opći je cilj projekta CASE II bio suzbijanje prijetnji terorizma civilnom zračnom prometu putem partnerstava s državama iz te tri regije kako bi se ojačali njihovi sustavi zaštite zračnog prometa¹⁶.

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

¹⁵ Od 1. siječnja do 30. studenoga 2025. (datum završetka) u okviru projekta CASE II provedeno je 56 aktivnosti (uključujući 34 bilateralne aktivnosti osposobljavanja, osam mentorskih aktivnosti, šest multilateralnih aktivnosti, pet regionalnih radionica, dvije međuregionalne radionice i jedan internetski seminar) u kojima je sudjelovalo 950 osoba, što pokazuje visoku stopu provedbe do kraja projekta. Od početka projekta provedene su ukupno 264 aktivnosti unutar zemlje i na daljinu u kojima je sudjelovalo 89 partnerskih država i država članica ECAC-a/EU-a. Više informacija o projektu CASE II: <https://www.ecac-ceac.org/activities/security/eu-ecac-case-ii-project>

¹⁶ Metodologija koja se koristi za odabir partnerskih država temelji se na kumulativnim kriterijima i može se dodatno poboljšati kako bi se osiguralo da se u obzir uzmu relevantni čimbenici, kao što su razina prijetnje, razina sigurnosnih mjera u svakoj partnerskoj državi i imaju li te partnerske države izravne letove u državu članicu EU-a. Taj se pristup kombinira s redovitom koordinacijom s državama članicama ili drugim provedbenim agencijama kako bi se izbjeglo udvostručavanje inicijativa za izgradnju kapaciteta i povećala sinergija.

7. ZAKLJUČCI

Da bi komercijalno zrakoplovstvo napredovalo, važno je zaštititi sigurnost operacija u zraku i na tlu. Europska komisija je 2025. u suradnji s državama članicama poduzela važne mjere kako bi osigurala da se postojeće provedbeno zakonodavstvo u području zaštite zračnog prometa prilagodi novim prijetnjama i rizicima. Donesene su mjere za jačanje lanca opskrbe zračnim teretom te su izneseni prijedlozi za uspostavu sustava EU-a za izvješćivanje o događajima povezanim sa zaštitom zračnog prometa i pravodobnu razmjenu informacija o zaštiti kako bi se ublažile nove prijetnje.

U 2025. se nastavilo raditi na uspostavi nove osnovne razine zaštite zračnog prometa u okviru koje bi se trebao u potpunosti iskoristiti sadašnji i budući tehnološki potencijal na način kojim se postiže najviša razina zaštite i istodobno u najvećoj mogućoj mjeri poboljšava zadovoljstvo putnika.