

Bruksela, 13 lipca 2026 r.
(OR. en)

11876/26

AVIATION 117

PISMO PRZEWODNIE

Od:	Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)
Data otrzymania:	13 lipca 2026 r.
Do:	Thérèse BLANCHET, sekretarz generalna Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	COM(2026) 361 final
Dotyczy:	SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY SPRAWOZDANIE ROCZNE ZA ROK 2025 NA TEMAT WDRAŻANIA ROZPORZĄDZENIA (WE) NR 300/2008 W SPRAWIE WSPÓLNYCH ZASAD W DZIEDZINIE OCHRONY LOTNICTWA CYWILNEGO

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2026) 361 final.

Zał.: COM(2026) 361 final



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 13.7.2026 r.
COM(2026) 361 final

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

**SPRAWOZDANIE ROCZNE ZA ROK 2025 NA TEMAT WDRAŻANIA
ROZPORZĄDZENIA (WE) NR 300/2008 W SPRAWIE WSPÓLNYCH ZASAD W
DZIEDZINIE OCHRONY LOTNICTWA CYWILNEGO**

1. WPROWADZENIE

Zgodnie z art. 16 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (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 2025 r. służby Komisji kontynuowały realizację działań zapowiedzianych w dokumencie roboczym służb Komisji pt. „Praca na rzecz wzmocnionej i bardziej odpornej polityki ochrony lotnictwa: podsumowanie” (SWD(2023) 37 final), ze szczególnym uwzględnieniem innowacji, technologii i nowych podstaw ochrony lotnictwa.

2. WYDARZENIA STANOWIĄCE ZAGROŻENIE I PERSPEKTYWY DOTYCZĄCE ZAGROŻEŃ

Komisja, wraz z właściwymi agencjami, podejmowała stałe wysiłki na rzecz monitorowania zagrożeń bezpieczeństwa w sektorze lotnictwa, w tym zagrożeń o charakterze hybrydowym, oraz przeciwdziałania tym zagrożeniom, wspólnie z państwami członkowskimi i innymi zainteresowanymi stronami. Celem tych dążeń było zapewnienie skutecznego zarządzania ryzykiem. W tym celu w 2025 r. Komisja przygotowała zmianę legislacyjną, aby ustanowić skuteczniejszy mechanizm wymiany informacji na temat zdarzeń związanych z ochroną lotnictwa.

2.1 Terroryzm i zagrożenia hybrydowe

Zagrożenie terrorystyczne dla Unii Europejskiej i jej państw członkowskich utrzymuje się, ewoluuje i staje się coraz bardziej złożone. Charakteryzuje się decentralizacją, dywersyfikacją ideologiczną i silną zależnością od ekosystemów cyfrowych. Najbardziej śmiertelnym zagrożeniem pozostają sieci dżihadystów, a na ich rozwój duży wpływ mają trwające konflikty na Bliskim Wschodzie. Jednocześnie 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. Kluczową rolę odgrywają w tym przypadku platformy cyfrowe, które umożliwiają radykalizację postaw i werbowanie terrorystów, a także rozpowszechnianie propagandy. Rozproszeni w bardziej niż dawniej zdecentralizowanym i niestabilnym środowisku, terroryści i brutalni ekstremiści kontaktują się i inspirują wzajemnie ponad ideologiami czy przynależnością do danej grupy.

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).

Wpływ konfliktów na Bliskim Wschodzie rozszerzył się na sferę zagrożeń hybrydowych, gdzie narracje o konfliktach są wykorzystywane w kampaniach dezinformacyjnych i działaniach na rzecz polaryzacji w internecie.

Lotnictwo cywilne pozostaje ważnym celem ataków terrorystycznych i należy się spodziewać, że zagrożenia będą nadal ewoluować, oraz, że zwiększy się różnorodność sposobów działania terrorystów. 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, doprowadziła do zwiększonego zagrożenia hybrydowego dla bezpieczeństwa wewnętrznego UE poprzez nasilenie dezinformacji, cybernetyków, prób instrumentalizacji migracji i działań sabotażowych przeciwko infrastrukturze krytycznej.

2.2 Cyberbezpieczeństwo

2.2.1 Uwagi ogólne

W 2025 r. zgłoszono około 9 200 incydentów cyberbezpieczeństwa, które dotknęły wszystkie kategorie zainteresowanych stron z sektora lotnictwa na całym świecie². Zdarzenia te obejmowały incydenty związane z oprogramowaniem szantażującym, naruszenia ochrony danych, zakłócenia łańcuchów dostaw, działania inspirowane przez hakywistów oraz ujawnianie wycieków danych wymierzone w linie lotnicze, a także w porty lotnicze i instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej. W 2025 r. odnotowano szereg incydentów mających znaczący wpływ na łańcuch dostaw w lotnictwie, w szczególności atak na system MUSE Collins Aerospace, którego skutki odczuło wiele głównych portów lotniczych³ w Europie.

Chociaż cyberprzestępczość pozostaje głównym zagrożeniem, coraz bardziej widoczny staje się geopolityczny wymiar cyberzagrożeń. Toczące się obecnie konflikty w Ukrainie i na Bliskim Wschodzie nadal stanowią zachętę dla działalności hakywistów, a celem ataków typu DDoS niewspółmiernie często są porty lotnicze ze względu na ich symboliczną widoczność. Coraz częściej obserwuje się również wykorzystywanie sztucznej inteligencji przez sprawców cyberzagrożeń.

² Sprawozdanie Eurocontrol/EATM-CERT 2026 na temat cyberbezpieczeństwa w lotnictwie.

³ W rezultacie te porty lotnicze musiały uciec się do obsługi ręcznej, co skutkowało długimi kolejkami, opóźnieniami i odwołaniami lotów. Incydent obrazuje, w jaki sposób krytyczne systemy informatyczne w lotnictwie mogą ucierpieć w wyniku przestojów na dużą skalę, co może mieć błyskawiczny efekt domina w całej europejskiej sieci połączeń lotniczych.

Aby wspierać spójne i zharmonizowane wdrażanie unijnych ram cyberbezpieczeństwa w dziedzinie lotnictwa, w 2025 r. wysiłki skoncentrowano na maksymalnej spójności między przepisami horyzontalnymi a sektorowymi. Ma to na celu zwiększenie skuteczności, uniknięcie powielania działań i zmniejszenie obciążeń dla podmiotów gospodarczych i administracji.

Podgrupa ds. cyberbezpieczeństwa w lotnictwie powołana w lutym 2024 r. zakończyła w 2025 r. prace nad niewiążącym dokumentem referencyjnym, zatwierdzonym przez grupę współpracy NIS, aby wspierać spójne i zharmonizowane wdrażanie unijnych ram cyberbezpieczeństwa w dziedzinie lotnictwa.

2.2.2 Oszacowanie ryzyka w odniesieniu do urządzeń do wykrywania

We współpracy z organami ochrony lotnictwa i organami celnymi państw członkowskich Komisja przeprowadziła oszacowanie ryzyka dotyczące urządzeń do wykrywania, w tym urządzeń do kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie, na podstawie art. 22 dyrektywy NIS 2. Oszacowanie ryzyka dotyczyło urządzeń do wykrywania, które wykorzystują oprogramowanie lub są podłączone do systemów ICT i które są rozmieszczone w placówkach organów celnych, służb granicznych, w portach lotniczych, portach i punktach kontroli granicznej.

Ustalenia wskazują na fragmentaryczne praktyki krajowe, dużą zależność od dostawców spoza UE oraz poważne słabości związane z obsługą zdalną i brakiem zharmonizowanych protokołów bezpieczeństwa. W oszacowaniu określono 13 scenariuszy ryzyka, przy czym główne jego rodzaje ryzyka: nadmierna zależność od jednego producenta lub ograniczonej liczby producentów (uzależnienie od jednego dostawcy, dostawcy wysokiego ryzyka); uprawniony/nieuprawniony dostęp podczas konserwacji lub instalacji (w tym zdalny); złośliwe oprogramowanie stanowiące zagrożenie dla urządzeń, integralności danych i systemów połączonych. Ryzyko jest większe we wzajemnie połączonych środowiskach (porty lotnicze, porty, unijne centrum danych celnych).

2.3 Drony

Drony na nowo kształtują przyszłość gospodarki i społeczeństwa UE, a ich wykorzystanie ma daleko idące konsekwencje dla transportu, handlu i usług. W miarę wzrostu ich liczby oraz rozwoju ich możliwości technologicznych, w tym poprawy prędkości, zwrotności, zasięgu, ładowności i precyzji czujników, a także integracji sztucznej inteligencji, konieczne jest dostrzeżenie potencjału związanego z ich niewłaściwym wykorzystaniem. Aby móc czerpać korzyści z dronów oraz ich legalnego i zgodnego z prawem wykorzystania, kluczowe znaczenie ma zatem zajęcie się zagrożeniami, jakie stwarzają nielegalne, nieuregulowane lub szkodliwe działania z ich użyciem, oraz ograniczenie tych zagrożeń.

Incydenty z udziałem dronów nieznanego pochodzenia w pobliżu infrastruktury, w tym portów lotniczych, stanowią szczególne wyzwanie dla gotowości i zdolności UE do

zapobiegania takim incydentom w przyszłości⁴. Obecność dronów w pobliżu obszarów wrażliwych budzi również obawy dotyczące szpiegostwa, a tym samym zwiększa poziom napięć związanych z bezpieczeństwem. W odpowiedzi Komisja opracowała w 2025 r. Plan działania w zakresie bezpieczeństwa dronów i zabezpieczeń antydronowych, którego celem jest poprawa skuteczności podejścia opartego na zapobieganiu, wykrywaniu i reagowaniu, tak by ograniczyć zagrożenia stwarzane przez drony i zwiększyć gotowość Unii do reagowania na incydenty.

3. OCENA RYZYKA

3.1 Strefy konfliktu

W ramach unijnego systemu ostrzegania o strefach konfliktu nadal regularnie co kwartał 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) i Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA). Celem systemu jest ułatwienie terminowej wymiany ocen ryzyka związanych ze strefami konfliktu mającymi wpływ na lotnictwo cywilne w UE, co umożliwi skuteczne ograniczanie ryzyka. W razie potrzeby zwoływane są posiedzenia *ad hoc* w celu zajęcia się pilnymi kwestiami.

W 2025 r. grupa odbyła cztery posiedzenia kwartalne i pięć pilnych posiedzeń *ad hoc*. Odbyły się cztery spotkania przygotowawcze z unijnymi liniami lotniczymi i stowarzyszeniami linii lotniczych. Ich wynikiem było wydanie dwóch nowych biuletynów informacyjnych EASA na temat stref konfliktu (CZIB), wycofanie czterech CZIB EASA i aktualizacja pozostałych⁵.

Zintegrowany proces przeprowadzania oceny ryzyka w zakresie ochrony lotnictwa w UE zapewnił również możliwość oceny ryzyka i stanowił 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

⁴ W 2025 r. odnotowano zawieszenia operacji lotniczych z powodu dronów, na przykład w Kopenhadze, Monachium, Berlinie i Brukseli.

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

poziom ochrony przy jednoczesnym zminimalizowaniu negatywnego wpływu na działalność sektora lotnictwa.

Rozporządzenie wykonawcze (UE) 2015/1998 zmieniono w maju 2025 r. rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2025/920⁶. Tym drugim rozporządzeniem wprowadzono zmiany, które wzmacniają szczegółowe środki służące wdrożeniu wspólnych podstawowych norm w dziedzinie ochrony ładunków lotniczych i poczty lotniczej, aby zwiększyć odporność i zapewnić odpowiednie łagodzenie nowych zagrożeń. Celem zmian było usprawnienie zapobiegania stosowaniu IED (improwowanych urządzeń wybuchowych) i IID (improwowanych urządzeń zapalających) oraz ich wykrywania poprzez wdrożenie środków zwiększających widoczność informacji i danych dotyczących ładunku lotniczego i poczty lotniczej wysyłanych drogą powietrzną, zwiększenie kompetencji i umiejętności pracowników ochrony, a także zapewnienie wyodrębnienia niektórych towarów podczas ich przyjmowania przed załadunkiem na pokład statku powietrznego.

Wprowadzono również zmiany do środków ochrony lotnictwa w zakresie szkolenia, certyfikacji i ponownej certyfikacji personelu ochrony, a także w zakresie rutynowych testów sprzętu służącego do ochrony. Z wykazu państw trzecich uznanych za stosujące normy ochrony równoważne ze wspólnymi podstawowymi normami ochrony lotnictwa usunięto kilka portów lotniczych⁷.

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 2025 r. w bazie tej figurowało niemal 40 000 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 99,95 %, co oznacza, że przez cały 2025 r. baza była niedostępna łącznie przez niewiele ponad 4 godziny.

4.3 Dane ładunku przekazywane przed załadunkiem (PLACI)

Przedsiębiorcy odpowiedzialni za wprowadzanie drogą lotniczą przesyłek na obszar celny Unii (jako miejsce przeznaczenia lub miejsce tranzytu) z państw trzecich muszą

⁶ Szczegółowe informacje znajdują się w załączniku 2.

⁷ Port lotniczy Kangerlussuaq w Grenlandii, porty lotnicze na Guernsey, Wyspie Man i Jersey w Zjednoczonym Królestwie oraz port lotniczy Ben Gurion w Izraelu.

⁸ <https://ksda.ec.europa.eu/>.

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 2025 r. odnotowano ok. 146 mln zgłoszeń PLACI. Doprowadziło to do wydania około 990 wniosków o przeprowadzenie kontroli bezpieczeństwa (RFS), ale nie spowodowało żadnych wniosków o wydanie w odniesieniu do towarów polecenia „nie ładować” (DNL). Większość z nich dotyczyła przesyłek ekspresowych, a pozostałe pocztowego i drobnicowego ładunku lotniczego.

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.

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.

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 jednak udoskonalenia i ciągłych starań 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 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 siedmiu inspektorów ochrony lotnictwa zatrudnionych w pełnym wymiarze czasu pracy, wspieranych przy prowadzeniu inspekcji przez grupę ok. 70 krajowych audytorów mianowanych przez państwa członkowskie, którzy uzyskali kwalifikacje do udziału w inspekcjach Komisji.

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.

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 2025 r. doroczne posiedzenie i szkolenie inspektorów krajowych audytorów.

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 2025 r. w ramach siódmego cyklu inspekcji właściwych organów Komisja przeprowadziła inspekcje w siedmiu państwach członkowskich.

Państwa członkowskie poddane inspekcji w 2025 r. utrzymały zgodność swoich krajowych programów ochrony lotnictwa cywilnego ze zmianami legislacyjnymi. Stwierdzono również, że większość krajowych programów kontroli jakości jest w pełni zgodna z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 18/2010. Odnotowano również, że we

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.

¹² W załączniku 1 przedstawiono podsumowanie wszystkich kontroli zgodności przeprowadzonych przez Komisję oraz ESA w 2025 r.

wszystkich państwach członkowskich porty lotnicze, przewoźnicy lotniczy i podmioty odpowiedzialne za ochronę napotykają pewne wyzwania związane z aktualizacją i utrzymaniem programów ochrony zgodnie z prawodawstwem Unii i krajowymi programami ochrony lotnictwa cywilnego, a także z ich monitorowaniem.

Wymogi dotyczące rekrutacji, szkolenia, zatwierdzania lub certyfikacji, kwalifikacji instruktorów i niezależnych podmiotów zatwierdzających, w stosownych przypadkach, zostały w większości transponowane do krajowych programów szkoleniowych państw członkowskich poddanych inspekcji. Nadal istnieje jednak pole do poprawy w zakresie standaryzacji certyfikacji i ponownej certyfikacji operatorów urządzeń rentgenowskich.

W niektórych państwach członkowskich właściwy organ nie zawsze przestrzegał ustalonych częstotliwości i zakresów monitorowania portów lotniczych, przewoźników lotniczych i niektórych podmiotów odpowiedzialnych za ochronę. Co więcej, w niektórych przypadkach nie przeprowadzono wystarczającej liczby testów we wszystkich wymaganych obszarach. Ponadto Komisja stwierdziła również, że potrzebna jest poprawa wdrażania metodyki wymaganej na potrzeby inspekcji w obszarach takich jak sprawozdawczość w zakresie krajowego monitorowania zgodności, harmonizacja sprawozdawczości w zakresie wyników testów, bezpośrednio powiązane środki ochrony¹³ objęte inspekcjami oraz klasyfikacja zgodności.

Wszystkie państwa członkowskie przyznały swoim właściwym organom uprawnienia wykonawcze niezbędne do monitorowania i egzekwowania wszystkich wymogów rozporządzenia (WE) nr 300/2008 i jego aktów wykonawczych, a większość z nich zapewniła dostępność audytorów w liczbie wystarczającej do prowadzenia działań w zakresie monitorowania zgodności. Ponadto weryfikacje na miejscu w portach lotniczych wykazały, że we wszystkich skontrolowanych państwach członkowskich skuteczność krajowych działań monitorujących nadal jest obszarem wymagającym poprawy.

5.4.2 Inspekcje początkowe w portach lotniczych

W 2025 r. Komisja przeprowadziła w portach lotniczych 12 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 szesnastu latach wdrażania rozporządzenia (WE) nr 300/2008 są odzwierciedleniem wysiłków podjętych przez właściwe organy

¹³ Co najmniej dwa wymogi, które są tak ściśle ze sobą powiązane, że skuteczności jednego z nich nie można odpowiednio ocenić bez uwzględnienia pozostałych.

i branżę. Większość wymogów w zakresie ochrony nadal jest wdrażana prawidłowo. Podczas inspekcji zwrócono jednak uwagę na obszary, w których ciągle można osiągnąć dalszą poprawę. Wśród nich jest kontrola dostępu, kontrola bezpieczeństwa, cyberbezpieczeństwo, przeszukania statków powietrznych, kontrole bezpieczeństwa dostaw, a także wdrażanie procesów związanych z certyfikacją.

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 2025 r. nie przeprowadzono kolejnych inspekcji.

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 przedsięwziętych 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 2025 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 2025 r. przeprowadzono trzy oceny, odpowiednio w Stanach Zjednoczonych, na Wyspach Owczych i w Zjednoczonym Królestwie.

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 2025 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 2025 r. nie wszczęto żadnego takiego postępowania.

6. DIALOG MIĘDZYNARODOWY

6.1 Informacje ogólne

Komisja kontynuowała starania służące ochronie lotnictwa na całym świecie przez współpracę z organami międzynarodowymi, takimi jak Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) oraz Europejska Konferencja Lotnictwa Cywilnego (ECAC), a także ścisłą współpracę z państwami członkowskimi, by wypracować skoordynowane stanowiska UE. Prowadzono również dialogi z kluczowymi partnerami o zbieżnych poglądach, takimi jak Zjednoczone Królestwo, USA, Kanada, Australia i Singapur.

6.2 Organy międzynarodowe

Jako obserwator UE wzięła aktywny udział w corocznym posiedzeniu Panelu ds. Ochrony Lotnictwa ICAO (AVSECP/36), które odbyło się w dniach 7–11 kwietnia 2025 r., a także w czwartym posiedzeniu panelu ds. cyberbezpieczeństwa ICAO (CYSECP/4), które odbyło się w dniach 2–6 czerwca 2025 r.

Rezultaty 42. Zgromadzenia ICAO (23 września–3 października 2025 r.) w kwestiach ochrony, cyberbezpieczeństwa i stref konfliktu były odzwierciedleniem celów określonych przez UE. Zgromadzenie między innymi przyjęło rezolucję w sprawie stref konfliktu, zmienioną rezolucję w sprawie ochrony lotnictwa, odnoszącą się do zmieniających się zagrożeń, w tym ze strony zaawansowanych podmiotów, apel o wzmoczenie wysiłków na rzecz zabezpieczenia ładunku lotniczego i systemu poczty lotniczej, zmienioną rezolucja w sprawie cyberbezpieczeństwa, odnoszącą się do cyberzagrożeń i podkreślającą potrzebę całościowego przeciwdziałania cyberzagrożeniom, a także zatwierdziło propozycję grupy europejskiej dotyczącą zorganizowania konferencji wysokiego szczebla w sprawie ochrony lotnictwa.

6.3 Państwa trzecie

Zgodnie z art. 435 umowy o współpracy handlowej UE–UK współpraca w kwestiach ochrony lotnictwa obejmuje wymianę informacji, dyskusje i wymianę najlepszych praktyk oraz opracowywanie przez ekspertów technicznych umów o współpracy. 1 kwietnia odbyło się 6. posiedzenie poświęcone współpracy UE–UK w zakresie ochrony lotnictwa, a 17 października 2025 r. – 7. posiedzenie.

Grupa ds. Współpracy UE–USA w dziedzinie Ochrony Transportu (TSCG) ma na celu wspieranie współpracy w kilku obszarach będących przedmiotem wspólnego zainteresowania. Zapewnia ona dalsze funkcjonowanie ustaleń dotyczących jednolitego obszaru ochrony i wzajemnego uznawania odpowiednio systemów ochrony UE i Stanów Zjednoczonych odnoszących się do ładunku lotniczego i poczty lotniczej. W 2025 r. nie zorganizowano żadnego posiedzenia TSCG, ale przez cały rok kontynuowano współpracę techniczną.

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. W 2025 r. nie przyjęto żadnych nowych ustaleń dotyczących jednolitego obszaru ochrony.

Jeżeli chodzi o budowanie zdolności, w 2025 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 było

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

¹⁵ Od 1 stycznia do 30 listopada 2025 r. (data zakończenia) w ramach projektu CASE II zrealizowano 56 działań (w tym 34 dwustronne działania szkoleniowe, osiem działań w zakresie mentoringu, sześć działań wielostronnych, pięć warsztatów regionalnych, dwa warsztaty międzyregionalne i jedno webinarium) z korzyścią dla 950 uczestników, co wskazuje na wysoki wskaźnik realizacji do końca projektu. Od czasu rozpoczęcia projektu przeprowadzono łącznie 264 działania krajowe i zdalne na rzecz 89 państw partnerskich

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

7. WNIOSKI

Aby lotnictwo komercyjne mogło prosperować, konieczne jest zapewnienie bezpieczeństwa operacji zarówno w powietrzu, jak i na ziemi. W 2025 r. Komisja Europejska we współpracy z państwami członkowskimi podjęła istotne działania w celu zapewnienia, aby obowiązujące przepisy wykonawcze w dziedzinie ochrony lotnictwa były dostosowane do zmian środowiska zagrożeń i ryzyka. Przyjęto środki mające na celu wzmocnienie łańcucha dostaw ładunków lotniczych i przedstawiono wnioski dotyczące ustanowienia unijnego systemu zgłaszania zdarzeń związanych z ochroną lotnictwa oraz terminowej wymiany informacji dotyczących ochrony w celu ograniczania pojawiających się zagrożeń.

W 2025 r. kontynuowano również prace nad nowymi podstawami ochrony lotnictwa, które w pełni wykorzystałyby obecny i przyszły potencjał technologiczny w sposób zapewniający najwyższy poziom ochrony, a jednocześnie w jak największym stopniu poprawiłyby doświadczenia pasażerów.

i państw członkowskich ECAC/UE. Więcej informacji na temat CASE II: <https://www.ecac-ceac.org/activities/security/eu-ecac-case-ii-project>.

¹⁶ Metodyka stosowana przy wyborze państw partnerskich opiera się na kryteriach łącznych i istnieją możliwości jej poprawy, aby zapewnić uwzględnienie istotnych czynników, takich jak poziom zagrożenia, poziom środków ochrony w każdym państwie partnerskim oraz to, czy te państwa partnerskie wykonują jakiegokolwiek bezpośrednie loty do państwa członkowskiego UE. Podejście to połączono z regularną koordynacją z państwami członkowskimi lub innymi agencjami wykonawczymi, aby uniknąć powielania inicjatyw na rzecz budowania zdolności i zwiększyć synergię.