

Bruselj, 13. julij 2026
(OR. en)

11876/26

AVIATION 117

SPREMNI DOPIS

Pošiljatelj:	za generalno sekretarko Evropske komisije: direktorica Martine DEPREZ
Datum prejema:	13. julij 2026
Prejemnik:	Thérèse BLANCHET, generalna sekretarka Sveta Evropske unije
Št. dok. Kom.:	COM(2026) 361 final
Zadeva:	POROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU LETNO POROČILO ZA LETO 2025 O IZVAJANJU UREDBE (ES) ŠT. 300/2008 O SKUPNIH PRAVILIH NA PODROČJU VAROVANJA CIVILNEGA LETALSTVA

Delegacije prejmejo priloženi dokument COM(2026) 361 final.

Priloga: COM(2026) 361 final



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 13.7.2026
COM(2026) 361 final

POROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU

**LETNO POROČILO ZA LETO 2025 O IZVAJANJU UREDBE (ES) ŠT. 300/2008 O
SKUPNIH PRAVILIH NA PODROČJU VAROVANJA CIVILNEGA LETALSTVA**

1. UVOD

Komisija v skladu s členom 16 Uredbe (ES) št. 300/2008 Evropskega parlamenta in Sveta¹ Evropskemu parlamentu, Svetu in državam članicam vsako leto predloži poročilo, v katerem jih obvešča o uporabi navedene uredbe in njenem vplivu na izboljšanje varovanja v letalstvu.

Službe Komisije so leta 2025 nadaljevale izvajanje ukrepov, napovedanih v delovnem dokumentu služb Komisije Prizadevanja za okrepljeno in odpornejšo politiko na področju varovanja v letalstvu: pregled stanja (SWD(2023) 37 final), pri čemer so se osredotočale na inovacije, tehnologijo in novo izhodišče za varovanje v letalstvu.

2. DOGODKI IN NAPOVEDI, POVEZANI Z GROŽNJAMI

Komisija si je skupaj z ustreznimi agencijami, državami članicami in drugimi deležniki stalno prizadevala spremljati in obravnavati varnostne grožnje za letalstvo, vključno s hibridnimi grožnjami. Cilj tega prizadevanja je bilo učinkovito obvladovanje tveganja. Zato je leta 2025 pripravila zakonodajno spremembo, da bi vzpostavila učinkovitejši mehanizem za izmenjavo informacij o dogodkih na področju varovanja v letalstvu.

2.1 Terorizem in hibridne grožnje

Teroristična grožnja Evropski uniji in njenim državam članicam je še vedno stalno prisotna, se razvija in postaja vse kompleksnejša, zanjo pa so značilni decentralizacija, ideološka raznolikost in močna odvisnost od digitalnih ekosistemov. Džihadistične mreže ostajajo najbolj smrtonosna grožnja, njihov razvoj pa tesno zaznamujejo trenutni konflikti na Bližnjem vzhodu. Hkrati so destabilizacijski notranji in zunanji dogodki prispevali k stopnjevanju radikalizacije, povečanju napetosti in družbeni polarizaciji, kar bi lahko privedlo do terorizma in nasilnega ekstremizma po vsej Uniji. Digitalne platforme imajo ključno vlogo, saj omogočajo radikalizacijo in novačenje ter širjenje propagande. V bolj decentraliziranem in nestanovitnem okolju se razpršeni teroristični in nasilni ekstremistični akterji povezujejo ter drug drugega navdihujejo, ne glede na ideologijo ali pripadnost skupini.

Vpliv konfliktov na Bližnjem vzhodu se je razširil tudi na področje hibridnih groženj z izkoriščanjem konfliktnega diskurza v dezinformacijskih kampanjah in prizadevanjih za polarizacijo na spletu.

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

¹ 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).

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 večjega števila dezinformacij, kibernetских napadov, poskusov instrumentalizacije migracij in sabotaž proti kritični infrastrukturi pomeni večjo hibridno grožnjo za notranjo varnost EU.

2.2 Kibernetška varnost

2.2.1 Splošno

Leta 2025 je bilo prijavljenih približno 9 200 kibernetских incidentov, ki so prizadeli vse kategorije deležnikov v letalstvu po vsem svetu². Zajemali so incidente z izsiljevalskim programjem, kršitve varnosti podatkov, vdore v dobavne verige, hektivistične dejavnosti in razkritja uhajanja podatkov, usmerjene proti letalskim prevoznikom, letališčem in izvajalcem navigacijskih služb zračnega prometa. Leto 2025 je zaznamovalo več incidentov, ki so znatno vplivali na dobavno verigo v letalstvu, zlasti napad na sistem MUSE družbe Collins Aerospace, ki je prizadel več večjih letališč³ v Evropi.

Čeprav kibernetška kriminaliteta ostaja glavna grožnja, postaja geopolitična razsežnost kibernetских groženj vse izrazitejša. Sedanji konflikti v Ukrajini in na Bližnjem vzhodu so še naprej spodbujali hektivistične dejavnosti, pri čemer so bila letališča zaradi simbolne prepoznavnosti nesorazmerno pogosto tarča porazdeljenih napadov za zavrnitev storitve. Vse očitnejše je postalo tudi, da akterji kibernetских groženj uporabljajo umetno inteligenco.

Za podpiranje doslednega in usklajenega izvajanja okvira EU za kibernetško varnost na področju letalstva so bila prizadevanja v letu 2025 osredotočena na čim večjo skladnost med horizontalnimi in sektorskimi pravili. Tako naj bi se povečala učinkovitost, preprečilo podvajanje in zmanjšalo breme za operaterje in uprave.

Podskupina za kibernetško varnost v letalstvu, ustanovljena februarja 2024, je leta 2025 dokončala nezavezujoč referenčni dokument, ki ga je potrdila Skupina za sodelovanje na področju varnosti omrežnih in informacijskih sistemov, da bi se podprlo dosledno in usklajeno izvajanje okvira EU za kibernetško varnost na področju letalstva.

² Poročilo EUROCONTROL/EATM-CERT iz leta 2026 o kibernetški varnosti v letalstvu.

³ Zato so se morala ta letališča zanesti na ročno obdelavo, zaradi česar so nastale dolge vrste, zamude in odpovedi. Ta incident kaže, kako lahko kritični informacijski sistemi v letalstvu utrpijo obsežne izpade, ki imajo hitre posredne učinke po vsej evropski mreži letov.

2.2.2 Ocena tveganja v zvezi z opremo za odkrivanje

Komisija je v sodelovanju z organi držav članic za varovanje v letalstvu in carinskimi organi v skladu s členom 22 revidirane direktive o varnosti omrežij in informacijskih sistemov izvedla oceno tveganja za opremo za odkrivanje, vključno z opremo za pregledovanje v letalstvu. Nanašala se je na opremo za odkrivanje, ki uporablja programsko opremo in/ali je povezana s sistemi IKT ter je nameščena pri carinskih in mejnih organih, na letališčih, v pristaniščih in na mejnih kontrolnih točkah.

Iz ugotovitev so razvidne razdrobljene nacionalne prakse, velika odvisnost od dobaviteljev zunaj EU ter velika ranljivost, povezana z vzdrževanjem na daljavo in pomanjkanjem usklajenih varnostnih protokolov. V oceni je opredeljenih 13 scenarijev tveganja, največja tveganja pa so: prevelika odvisnost od enega ali omejenega števila proizvajalcev (vezanost na ponudnika, dobavitelji z visokim tveganjem), pooblaščen/nepooblaščen dostop med vzdrževanjem ali namestitvijo (tudi na daljavo) ter zlonamerna programska oprema, ki ogroža opremo, celovitost podatkov in povezane sisteme. Tveganja se povečujejo v medsebojno povezanih okoljih (letališča, pristanišča, vozlišče Evropske unije za carinske podatke).

2.3 Droni

Z droni se preoblikuje prihodnost gospodarstva in družbe EU, kar bo imelo daljnosežne posledice za promet, trgovino in storitve. Ker se njihovo število povečuje, njihove tehnološke zmogljivosti pa izboljšujejo, vključno z večjo hitrostjo, okretnostjo, dosegom, nosilnostjo in natančnostjo senzorjev, ter se vključuje umetna inteligenca, je bistveno prepoznati možnosti njihove zlorabe. Da bi se izkoristile njihove prednosti ter legitimna in zakonita uporaba, je zato bistveno obravnavati grožnje, ki jih pomenijo v smislu nezakonitih, nepravilnih ali zlonamernih dejavnosti, in ta tveganja zmanjšati.

Pojav incidentov, v katere so vključeni droni neznanega izvora v bližini infrastrukture, vključno z letališči, pomeni poseben izziv za pripravljenost EU in njeno zmožnost preprečevanja prihodnjih incidentov⁴. Njihova prisotnost v bližini občutljivih območij vzbuja zaskrbljenost tudi zaradi vohunjenja, kar povečuje raven varnostne napetosti. Komisija je leta 2025 v odziv na to oblikovala Akcijski načrt za varnost dronov in protidronsko obrambo, katerega cilj je okrepiti pristop preprečevanje – odkrivanje – odzivanje, da bi se zmanjšale grožnje, ki jih pomenijo droni, in povečala pripravljenost Unije za odzivanje na incidente.

⁴ Na primer: leta 2025 so poročali o začasnih prekinitvah letalskih operacij zaradi dronov v Københavnu, Münchnu, Berlinu in Bruslju.

3. OCENE TVEGANJA

3.1 Konfliktna območja

V okviru sistema EU za opozarjanje o konfliktnih območjih so se še naprej izvajale redne četrtletne ocene tveganja pod vodstvom integrirane skupine EU za oceno tveganja za varovanje v letalstvu, ki vključuje države članice EU, Obveščevalni in situacijski center EU (EU INT Cen) in Agencijo Evropske unije za varnost v letalstvu (EASA). Cilj sistema je omogočiti pravočasno izmenjavo ocen tveganja, ki so povezane s konfliktnimi območji in vplivajo na civilno letalstvo EU, kar omogoča učinkovito zmanjševanje tveganja. Po potrebi se skličejo *ad hoc* sestanki za obravnavo nujnih zadev.

Skupina se je leta 2025 sestala na štirih četrtletnih sestankih in petih nujnih *ad hoc* sestankih. Potekali so štirje pripravljalni sestanki z letalskimi prevozniki in združenji letalskih prevoznikov EU. Na podlagi tega sta bila objavljena dva nova informativna biltena EASA o konfliktnih območjih, štirje bilteni so bili umaknjeni, preostali pa posodobljeni⁵.

Celovit postopek EU za oceno tveganja za varovanje v letalstvu je zagotavljal tudi sposobnost za oceno tveganja in podpiral postopek odločanja (zmanjševanje tveganja) za varovanje zračnega tovora in standarde s področja varovanja v letalstvu.

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 Komisije (EU) 2015/1998 je bila maja 2025 spremenjena z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2025/920⁶. S slednjo so bile uvedene spremembe, s katerimi so bili okrepljeni podrobni ukrepi za izvajanje skupnih osnovnih standardov na področju varovanja zračnega tovora in pošte, da bi se povečala odpornost ter zagotovilo ustrezno obvladovanje novih groženj. Cilj je bil povečati preprečevanje in odkrivanje improviziranih eksplozivnih naprav in improviziranih zažigalnih naprav z izvajanjem ukrepov za večjo preglednost informacij in podatkov o zračnem tovoru in pošti, ki se prevažata po zraku, okrepitvijo kompetenc in spretnosti varnostnega osebja

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

⁶ Za podrobnosti glej Prilogo 2.

ter zagotavljanjem ločevanja določenih vrst blaga ob sprejemu, preden se naložijo na zrakoplov.

Spremembe so bile uvedene tudi v ukrepe varovanja v letalstvu na področju usposabljanja, certificiranja in ponovnega certificiranja varnostnega osebja ter rutinskega preskušanja opreme za varovanje. Nekatera letališča⁷ so bila črtana s seznamov tretjih držav, za katere se priznava, da uporabljajo varnostne standarde, enakovredne skupnim osnovnim standardom na področju varovanja v letalstvu.

4.2 Baza podatkov Unije o varnosti dobavne verige

Baza podatkov Unije⁸ 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 2025 vsebovala skoraj 40 000 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, opreme za varovanje, letališč in uporabnikov. Njena razpoložljivost je znašala 99,95 %, kar pomeni, da je bila v letu 2025 nerazpoložljiva skupaj malo več kot štiri ure.

4.3 Predhodne informacije o tovoru pred natovarjanjem (PLACI)

Gospodarski subjekti, odgovorni za vnos pošiljk na carinsko območje Unije (kot namembni ali 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 varovanja v letalstvu, vključno z možnostjo navodila ali zahteve 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 2025 je bilo v sistem PLACI vloženih približno 146 milijonov vlog. Na podlagi vlog je bilo izdanih približno 990 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.

⁷ Letališče Kangerlussuaq na Grenlandiji, letališča na Guernseyju, Otoku Man in Jerseyju v Združenem kraljestvu ter letališče Ben Gurion v Izraelu.

⁸ <https://ksda.ec.europa.eu/>.

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/EGP⁹ izvajajo te pravne zahteve.

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.

Od leta 2010 ostaja raven skladnosti, ugotovljena z inšpekcijskimi pregledi Komisije, nespremenjena in znaša približno 80 %. Vendar je učinkovito izvajanje nekaterih ukrepov mogoče še izboljšati, za kar so potrebna 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 predpisov na področju varovanja v letalstvu, rezultati preteklih inšpekcijskih pregledov Komisije, ocene nacionalnih

⁹ 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.

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 ustreznega 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 dober pokazatelj splošne ravni skladnosti v vsaki državi članici.

5.3 Postopki in metodologija za inšpekcijske preglede

Uredba Komisije (EU) št. 72/2010¹⁰ določa postopke za izvajanje inšpekcijskih pregledov Komisije na področju varovanja v letalstvu. Med drugim vključuje določbe o usposobljenosti in pooblastilih inšpektorjev Komisije¹¹.

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.

5.4 Inšpekcijski pregledi, ki jih izvaja Komisija

Komisija je imela dejavno ekipo sedmih inšpektorjev za varovanje v letalstvu s polnim delovnim časom, tej pa je pomagala skupina približno 70 nacionalnih revizorjev, ki so jih imenovalе države članice in ki izpolnjujejo pogoje za sodelovanje pri inšpekcijskih pregledih Komisije.

Vključevanje nacionalnih revizorjev v inšpekcijske preglede Komisije prispeva tudi k sistemu medsebojnih strokovnih pregledov ter omogoča širjenje metodologij in dobrih praks med državami članicami in pridruženimi državami¹².

Komisija je oktobra 2025 organizirala letno srečanje in usposabljanje nacionalnih revizorjev, da bi državam članicam zagotovila povratne informacije o inšpekcijskih nadzorih, spodbujala preglednost in uskladila metodologije spremljanja skladnosti.

¹⁰ 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).

¹¹ Glej člena 4 in 5.

¹² Glej Prilogo 1 za povzetek vseh dejavnosti Komisije in Nadzornega organa Efte na področju spremljanja skladnosti, izvedenih v letu 2025.

5.4.1 Inšpekcijski pregledi ustreznih nacionalnih organov

Cilj inšpekcijskih pregledov ustreznih 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 sedmega kroga inšpekcijskih pregledov ustreznih organov v letu 2025 izvedla inšpekcijske preglede v sedmih državah članicah.

Države članice, v katerih so bili inšpekcijski pregledi izvedeni v letu 2025, so nacionalne programe varovanja v letalstvu uskladile z zakonodajnimi spremembami. Ugotovljeno je bilo tudi, da je bila večina nacionalnih programov za nadzor kakovosti v celoti usklajena z Uredbo Komisije (EU) št. 18/2010. V vseh državah članicah je bilo ugotovljeno, da so se letališča, letalski prevozniki in subjekti, odgovorni za varovanje, srečevali z določenimi izzivi pri posodabljanju in vzdrževanju programov varovanja v skladu z zakonodajo Unije in nacionalnimi programi varovanja v letalstvu ter tudi pri njihovem spremljanju.

Zahteve glede zaposlovanja, usposabljanja, odobritve in/ali certificiranja, kvalifikacij inštruktorjev in, kadar je primerno, neodvisnih potrjevalcev so bile večinoma prenesene v nacionalne programe usposabljanja držav članic, v katerih so bili izvedeni inšpekcijski pregledi. Pri standardizaciji certificiranja in ponovnega certificiranja operaterjev rentgenskih naprav pa so še vedno možne izboljšave.

V nekaterih državah članicah ustrezni organi niso vedno upoštevali določenih pogostosti in obsega spremljanja letališč, letalskih prevoznikov in nekaterih subjektov, odgovornih za varovanje. Poleg tega v nekaterih primerih na vseh zahtevanih področjih ni bilo izvedenih dovolj preskusov. Komisija je nadalje ugotovila tudi, da je treba izboljšati izvajanje metodologije, potrebne za inšpekcijske preglede, na področjih, kot so poročanje o nacionalnem spremljanju skladnosti, usklajevanje poročanja o rezultatih preskusov, neposredno povezani ukrepi varovanja¹³, zajeti v inšpekcijske preglede, in razvrstitev skladnosti.

Vse države članice so svojim ustreznim organom zagotovile potrebna izvršilna pooblastila za spremljanje in izvrševanje vseh zahtev iz Uredbe (ES) št. 300/2008 in njenih izvedbenih aktov, večina pa jih je zagotovila, da je bilo za izvajanje dejavnosti spremljanja skladnosti na voljo dovolj revizorjev. Nazadnje so preverjanja na kraju samem na letališčih pokazala, da učinkovitost nacionalnih dejavnosti spremljanja v vseh državah članicah, v katerih so bili izvedeni inšpekcijski pregledi, ostaja področje, ki ga je treba še izboljšati.

5.4.2 Začetni inšpekcijski pregledi na letališčih

Komisija je leta 2025 izvedla 12 začetnih inšpekcijskih pregledov letališč, katerih cilj je bil preveriti, ali ustrezni organ ustrezno spremlja učinkovito izvajanje ukrepov

¹³ Dve ali več zahtev, ki so tako tesno povezane, da učinkovitosti ene ni mogoče ustrezno oceniti brez upoštevanja drugih.

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 16. letu izvajanja Uredbe (ES) št. 300/2008 so iz rezultatov inšpekcijskih pregledov razvidna prizadevanja ustreznih organov in industrije. Večina zahtev glede varovanja se še naprej pravilno izvaja. Z inšpekcijskimi pregledi pa je bilo ugotovljeno, da bi bilo nekatera področja mogoče še dodatno izboljšati. Ta področja zajemajo nadzor dostopa, varnostne preglede, kibernetiko varnost, varnostne preiskave zrakoplova, varnostni nadzor zalog ter izvajanje postopkov, povezanih s certificiranjem.

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 ustrezni organi potrebna pooblastila, da zahtevajo odpravo pomanjkljivosti v določenih rokih. Leta 2025 nadaljnji inšpekcijski pregledi niso bili izvedeni.

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 Komisiji vsako leto 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, poleg tega je bila v letu 2025 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 2025 so bila izvedena tri ocenjevanja, in sicer v Združenih državah, na Ferskih otokih in v Združenem kraljestvu.

5.7 Primeri iz člena 15 in pravni postopki

Če so ugotovljene pomanjkljivosti pri izvajanju ukrepov varovanja 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 ukrepe varovanja v zvezi s prispelimi transfernimi potniki in njihovo prtljago ter zrakoplovom, s katerim so prispeli. V letu 2025 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, ko pomanjkljivosti dlje časa niso odpravljene ali se ponavljajo. V letu 2025 ni bil uveden noben tak postopek.

6. MEDNARODNI DIALOG

6.1 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), pri tem pa je tesno sodelovala z državami članicami, da bi zagotovila usklajena stališča EU. Potekali so tudi dialogi s ključnimi podobno mislečimi partnerji, kot so Združeno kraljestvo, ZDA, Kanada, Avstralija in Singapur.

6.2 Mednarodne organizacije

EU je kot opazovalka dejavno sodelovala na letnem srečanju Odbora ICAO za varovanje v letalstvu (AVSECP/36), ki je potekalo od 7. do 11. aprila 2025, in na četrtem srečanju Odbora ICAO za kibernetsko varnost (CYSECP/4), ki je potekalo od 2. do 6. junija 2025.

Rezultati 42. Skupščine ICAO (od 23. septembra do 3. oktobra 2025) na področju varovanja, kibernetske varnosti in konfliktnih območij so izražali cilje, ki si jih je zastavila EU. Ti so zajemali novo resolucijo Skupščine o konfliktnih območjih, revidirano resolucijo o varovanju v letalstvu, ki se nanaša na spreminjajoče se grožnje, vključno z grožnjami naprednih akterjev, in poziv k okrepitvi prizadevanj za varovanje sistema zračnega tovara in pošte, revidirano resolucijo o kibernetski varnosti, v kateri se obravnavajo kibernetske grožnje in se poudarja potreba po celovitem obravnavanju kibernetskih tveganj, ter podporo Skupščine, namenjeno predlogu evropske skupine, da bi se organizirala konferenca na visoki ravni o varovanju v letalstvu.

6.3 Tretje države

V skladu s členom 435 sporazuma o trgovini in sodelovanju med EU in Združenim kraljestvom sodelovanje na področju varovanja v letalstvu zajema izmenjavo informacij, razpravo in izmenjavo dobrih praks ter razvoj dogovorov o sodelovanju med tehničnimi strokovnjaki. Šesto srečanje o sodelovanju med EU in Združenim kraljestvom na področju varovanja v letalstvu je potekalo 1. aprila, sedmo pa 17. oktobra 2025.

Skupina EU-ZDA za sodelovanje na področju varovanja v prometu (TSCG) je namenjena spodbujanju sodelovanja na več področjih skupnega interesa. Skupina zagotavlja neprekinjeno delovanje sistema enkratnih varnostnih pregledov ter vzajemnega priznavanja ureditev EU in ZDA na področju sistemov varovanja zračnega tovora in pošte. Leta 2025 ni bilo organizirano nobeno srečanje te skupine, vendar se je tehnično sodelovanje nadaljevalo skozi vse leto.

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 EU¹⁴. Novi dogovori o sistemu enkratnih varnostnih pregledov v letu 2025 niso bili sklenjeni.

V zvezi s krepitvijo zmogljivosti se je leta 2025 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. Med dejavnostmi, ki so jih izvedli strokovnjaki za varovanje v letalstvu, so bili delavnice, spletni seminarji in dvostranske dejavnosti znotraj države¹⁵. Splošni cilj projekta CASE II je bil preprečiti grožnjo terorizma za civilno letalstvo s sklepanjem partnerstev z državami v vseh treh regijah, da bi okrepili njihove sisteme varovanja v letalstvu¹⁶.

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

¹⁵ Od 1. januarja do 30. novembra 2025 (datum zaključka) je bilo v okviru projekta CASE II izvedenih 56 dejavnosti (vključno s 34 dvostranskimi dejavnostmi usposabljanja, osmimi mentorskimi dejavnostmi, šestimi večstranskimi dejavnostmi, petimi regionalnimi delavnicami, dvema medregionalnima delavnicama in enim spletnim seminarjem) v korist 950 udeležencev, kar kaže na visoko stopnjo izvajanja do konca projekta. Skupno je bilo od začetka projekta izvedenih 264 dejavnosti v posameznih državah in na daljavo v korist 89 partnerskih držav in držav članic ECAC/EU. Več informacij o projektu CASE II je na voljo na: <https://www.ecac-ceac.org/activities/security/eu-ecac-case-ii-project>.

¹⁶ Metodologija, uporabljena za izbor partnerskih držav, temelji na kumulativnih merilih in ponuja možnosti za izboljšave, da bi se upoštevali ustrezni dejavniki, kot so stopnja ogroženosti, raven ukrepov varovanja v posamezni partnerski državi in morebitni neposredni leti iz teh partnerskih držav v državo članico EU. Ta pristop je bil združen z rednim usklajevanjem z državami članicami ali drugimi izvajalskimi agencijami, da bi se preprečilo podvajanje pobud za krepitev zmogljivosti in povečale sinergije.

7. SKLEPNE UGOTOVITVE

Da bi se komercialno letalstvo uspešno razvijalo, je bistveno zagotoviti varovanje operacij tako v zraku kot na tleh. Evropska komisija je leta 2025 v sodelovanju z državami članicami sprejela pomembne ukrepe, da bi se veljavna izvedbena zakonodaja na področju varovanja v letalstvu prilagodila spreminjajočemu se okolju groženj in tveganj. Sprejeti so bili ukrepi za okrepitev dobavne verige zračnega tovora ter pripravljeni predlogi za vzpostavitev sistema EU za poročanje o dogodkih na področju varovanja v letalstvu in pravočasno izmenjavo informacij v zvezi z varovanjem, da bi se ublažile nove grožnje.

V letu 2025 se je nadaljevalo tudi delo v zvezi z novim izhodiščem za varovanje v letalstvu, pri katerem bi se v celoti izkoristil sedanji in prihodnji tehnološki potencial tako, da bi se dosegla najvišja raven varovanja in hkrati čim bolj izboljšala izkušnja potnikov.