EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 18.12.2024
COM(2024) 579 final

POROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU

LETNO POROČILO ZA LETO 2023 O IZVAJANJU UREDBE (ES) ŠT. 300/2008 O SKUPNIH PRAVILIH NA PODROČJU VAROVANJA CIVILNEGA LETALSTVA

1. UVOD

V skladu s členom 16 Uredbe (ES) št. 300/2008[1] Komisija Evropskemu parlamentu, Svetu in državam članicam vsako leto predloži poročilo, s katerim jih obvešča o uporabi te uredbe in o njenem učinku na izboljšanje varovanja v letalstvu.

Službe Komisije so leta 2020 začele pregled stanja o možnih nadaljnjih korakih za sistem varovanja v letalstvu EU[2]. Zato so službe Komisije februarja 2023 objavile delovni dokument služb Komisije Prizadevanja za okrepljeno in odpornejšo politiko na področju varovanja v letalstvu: pregled stanja, v katerem so bili potrjeni dosežki sistema EU AVSEC, poudarjena nekatera nerešena vprašanja in njihovi temeljni vzroki ter opredeljene morebitne možnosti za odpravo, po možnosti skupaj z njihovim verjetnim učinkom. V delovnem dokumentu služb Komisije je predlagano novo, ambicioznejše izhodišče za pregled potnikov in prtljage, skladno s sistemom enkratnih varnostnih pregledov znotraj EU, izboljšan regulativni postopek ter okrepljena razvoj in uporaba inovacij.

Komisija je leta 2023 še naprej krepila sistem varovanja v letalstvu, njene službe pa so sprejele več ukrepov, ki so bili v delovnem dokumentu služb Komisije opredeljeni kot ključni. Z začasnimi ukrepi, namenjenimi varnostnemu osebju, je sprejela ukrepe za odpravo pomanjkanja zmogljivosti na letališčih EU v poletni sezoni 2023, ko so je število letalskih potovanj po pandemiji COVID-19 povečalo, letalski sektor pa se je soočal s pomanjkanjem delovne sile.

Usmerjevalna skupina za strategijo varovanja v letalstvu je v letu 2023 ob podpori posvetovalnih delovnih sektorjev sodelovala pri obravnavi predlogov iz delovnega dokumenta služb Komisije.

2. DOGODKI IN NAPOVEDI, POVEZANI Z GROŽNJAMI

Komisija je skupaj z ustreznimi agencijami vzdrževala stalen dialog o nastajajočih varnostnih grožnjah za letalstvo, vključno s tistimi hibridne narave, z državami članicami in drugimi deležniki ter jih redno spremljala, da bi zbrala znanje in okrepila zmogljivosti za odzivanje na navedene grožnje ter učinkovito obvladovala tveganja. V prvem četrtletju leta 2023 je z državami članicami zaključila celovito evidentiranje tveganj, da bi ocenila stopnjo ogroženosti in tveganj za civilno letalstvo. To evidentiranje je potekalo v okviru prizadevanj za okrepljeno in odpornejšo politiko varovanja v letalstvu, kot je navedeno v delovnem dokumentu služb Komisije.

---

[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).

[2] V postopku posvetovanja je prostovoljno sodelovalo več članov Svetovalne interesne skupine za varovanje v letalstvu (SAGAS), ustanovljene v skladu s členom 17 Uredbe (ES) št. 300/2008.

2.1 Terorizem in hibridne grožnje

Svetovna slika terorizma je v letu 2023 ostala nespremenjena. Teroristi delujejo čezmejno ter izkoriščajo nove tehnologije in načine delovanja. Ključni težavi ostajata širjenje propagande na spletu, pri kateri se za novačenje novih privržencev uporabljata družbena izolacija in pomanjkanje trdnega podpornega sistema, in njen potencial za radikalizacijo. V okolju, ki je bolj decentralizirano in nestanovitno, se razpršeni teroristični in nasilni ekstremistični akterji povezujejo in navdihujejo drug drugega zunaj ideologije ali pripadnosti skupini.

Pričakuje se, da se bodo grožnje in izzivi na področju civilnega letalstva kot odmevne tarče še naprej razvijali in povečevali glede na raznolikost načinov delovanja napadov. Še naprej je treba pozorno spremljati notranje grožnje in domači terorizem. Konfliktna območja bodo teroristom še naprej zagotavljala okolje, v katerem bodo lahko pridobili bolj dovršeno opremo za vojaške namene.

2.2 Kibernetska varnost

Zaradi vse večje odvisnosti letalstva od informacijske tehnologije in digitalnih operativnih sistemov postaja kibernetska varnost vse pomembnejša. Kibernetski napadi na prometni sektor bi lahko imeli katastrofalne posledice in povzročili znatne gospodarske motnje. Leta 2023 je bilo sporočenih več kot 6 000 kibernetskih napadov, ki so prizadeli različne deležnike v letalstvu. Prednostne metode za izvajanje kibernetskih napadov so bile goljufiva spletna mesta, ribarjenje podatkov in zlonamerna programska oprema (vključno z izsiljevalskim programjem), glavni cilji pa so bili uporabniki zračnega prostora, letališča in izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa ter njihova dobavna veriga[3]. Obstoječi okvir za varovanje v letalstvu je bil leta 2023 posodobljen na podlagi direktive NIS 2[4]. Organizirana so bila srečanja z nacionalnimi organi, da bi se zagotovila čim večja skladnost pri uporabi in izvrševanju horizontalnih in sektorskih kibernetskih pravil, da bi prometni sektor in z njim povezana infrastruktura postala odpornejša, vključno s sredstvi za boj proti kibernetskim grožnjam. Kibernetsko področje predstavlja več posebnih izzivov, ki vključujejo vrsto akterjev in motivov (poleg terorističnih skupin).

---

[3] Poročilo EUROCONTROL/EATM-CERT iz leta 2024 o kibernetski varnosti v letalstvu.

[4] Direktiva (EU) 2022/2555 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. decembra 2022 o ukrepih za visoko skupno raven kibernetske varnosti v Uniji, spremembi Uredbe (EU) št. 910/2014 in Direktive (EU) 2018/1972 ter razveljavitvi Direktive (EU) 2016/1148 (UL L 333, 27.12.2022, str. 80).

3. OCENE TVEGANJA

3.1 Brezpilotni zrakoplovi

Nezakonita uporaba sistemov brezpilotnih zrakoplovov, bolj znanih kot droni, lahko povzroči motnje v letaliških dejavnostih ter ogrozi zrakoplove in njihove potnike[5]. V zvezi s tem in na podlagi nedavno sprejete strategije Komisije za preprečevanje morebitnih groženj zaradi dronov[6] so službe Komisije izvedle oceno tveganja, ki ga droni predstavljajo za varovanje v letalstvu, da bi se ugotovile morebitne dodatne ranljivosti letališč, zaradi katerih bi lahko bile potrebne regulativne rešitve. Ocena tveganja se je začela izvajati v zadnjem četrtletju leta 2023, dokončana pa naj bi bila v prvem četrtletju leta 2024.

3.2 Konfliktna območja

V okviru sistema za opozarjanje o konfliktnih območjih so se v letu 2023 še naprej redno četrtletno izvajale skupne ocene tveganja pod vodstvom integrirane skupine za oceno tveganja za varovanje v letalstvu EU, ki vključuje države članice EU, Obveščevalni in situacijski center EU (EU INTCEN) Evropske službe za zunanje delovanje (ESZD) in Agencijo Evropske unije za varnost v letalstvu (EASA). Cilj tega izvajanja je pravočasna izmenjava informacij o oceni tveganj za civilno letalstvo EU, ki izhajajo s konfliktnih območij, da bi se podprlo zmanjševanje tveganj. V nujnih primerih se organizirajo izredna srečanja. Skupina se je v letu 2023 sestala na štirih četrtletnih sestankih in treh ad hoc nujnih sestankih, zlasti v zvezi s konfliktom med Hamasom in Izraelom ter njegovim vplivom na civilno letalstvo EU. To je privedlo do objave novega informativnega biltena o konfliktnih območjih, umika dveh in razširitve 11 obstoječih informativnih biltenov o konfliktnih območjih[7].

Celovit postopek EU za oceno tveganja za varovanje v letalstvu zagotavlja tudi sposobnost ocene tveganja in podpira proces 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, na oceni tveganja utemeljene zaščitne ukrepe. Komisija in države članice zato stalno prilagajajo ukrepe za zmanjšanje tveganj, da bi

---

5 Glede na letno poročilo EASA o varnosti za leto 2022 se je stopnja pojavljanja brezpilotnih zrakoplovov v letu 2021 zmanjšala (najnovejši razpoložljivi podatki).

6 Sporočilo Komisije Svetu in Evropskemu parlamentu o preprečevanju morebitnih groženj zaradi dronov (COM(2023) 659 final).

7 https://www.easa.europa.eu/en/domains/air-operations/czibs.

se zagotovila najvišja raven varovanja in hkrati čim bolj zmanjšali škodljivi učinki na dejavnosti.

Izvedbena uredba (EU) 2015/1998 je bila marca 2023 spremenjena z Izvedbeno uredbo (EU) 2023/566[8]. S slednjo so bile uvedene spremembe, ki so potrebne zaradi razvoja stanja groženj in tveganj ter nedavnega razvoja dogodkov na področju tehnologije. Te spremembe se nanašajo na programsko opremo za avtomatizirano odkrivanje prepovedanih predmetov (APID), sisteme za odkrivanje eksplozivov v ročni prtljagi, naprave za zaznavanje sledi eksplozivov, varnostne skenerje, odkrivanje nekaterih kemičnih groženj ter detektorje eksplozivnih hlapov in s tem povezane spremembe v postopku pregleda.

4.2 Baza podatkov Unije o varnosti dobavne verige

Baza podatkov Unije[9] 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 2023 vsebovala približno 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, varnostne opreme, letališč in uporabnikov. Njena razpoložljivost je znašala 99,98 %, kar pomeni, da je bila v letu 2023 nerazpoložljiva manj kot dve uri.

4.3 Predhodne informacije o tovoru pred natovarjanjem (PLACI)

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

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

Druga faza sistema nadzora uvoza CZU 2, s katero so bile te zahteve razširjene na ves letalski tovor, je bila izvedena 1. marca 2023. Leta 2023 je bilo v sistem PLACI vloženih 202 539 068 vlog, izdan pa ni bil noben zahtevek za opustitev natovarjanja.

---

[8] Za podrobnejše podatke glej Prilogo 2.

[9] https://ksda.ec.europa.eu/public/screen/home.

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 s to uredbo od držav članic zahteva, da redno spremljajo, ali letališča, letalski prevozniki in drugi subjekti izvajajo skupne osnovne standarde varovanja v letalstvu, ter zagotovijo takojšnje odkrivanje in odpravo nepravilnosti, je zakonodajalec Komisiji dodelil vlogo spremljanja učinkovitega izvajanja te pravne zahteve s strani držav članic EU/EGP[10].

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 se je raven skladnosti, ugotovljena z inšpekcijskimi pregledi Komisije, ustalila pri približno 80 %. Vendar ta razmeroma stabilna številka ne pomeni, da države članice niso povečale svojih prizadevanj, saj so se z leti znatno okrepile tudi zahteve na področju varovanja v letalstvu, zlasti na področjih, kot so varovanje letalskega tovora, varnostni pregledi tekočin, aerosolov in gelov, oziroma pri uvajanju in uporabi naprednejše in zmogljivejše tehnologije.

5.2 Pogostost in obseg inšpekcijskih pregledov

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

Število, pogostost in obseg inšpekcijskih pregledov so določeni v strategiji Generalnega direktorata za mobilnost in promet (GD MOVE) za spremljanje izvajanja standardov EU na področju varovanja v letalstvu. Pri tej strategiji se upoštevajo obseg letalske dejavnosti v posamezni državi članici, reprezentativni vzorec vrste letaliških dejavnosti, raven skladnosti držav članic pri izvajanju varnostnih predpisov v letalstvu,

---

[10] 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.

rezultati preteklih inšpekcijskih pregledov Komisije, ocene nacionalnih letnih poročil o nadzoru kakovosti, varnostni incidenti (dejanja nezakonitega vmešavanja), stopnje ogroženosti ter drugi dejavniki in ocene.

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

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

5.3 Postopki in metodologija za inšpekcijske preglede

Uredba Komisije (EU) št. 72/2010[11] določa postopke za izvajanje inšpekcijskih pregledov Komisije na področju varovanja letalstva. Med drugim vključuje določbe o usposobljenosti in pooblastilih inšpektorjev Komisije[12].

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 Komisije

Komisija je imela do avgusta 2023 dejavno ekipo sedmih inšpektorjev za varovanje v letalstvu s polnim delovnim časom, ki se je septembra 2023 povečala na osem, pomagala pa ji je ekipa približno 80 nacionalnih revizorjev, ki so jih imenovale države članice in ki izpolnjujejo pogoje za sodelovanje pri inšpekcijskih pregledih Komisije.

Vključevanje nacionalnih revizorjev v inšpekcijske preglede Komisije prispeva tudi k sistemu strokovnih pregledov ter omogoča širjenje metodologij in dobrih praks med državami članicami in pridruženimi državami[13].

5.4.1 Inšpekcijski pregledi pristojnih nacionalnih organov

Cilj inšpekcijskih pregledov pristojnih organov je preveriti, ali imajo države članice potrebna orodja – vključno z nacionalnim programom za nadzor kakovosti, pravno

---

11 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).

12 Glej člena 4 in 5.

13 Glej Prilogo 1 za povzetek vseh dejavnosti Komisije in Nadzornega organa Efte za spremljanje skladnosti, izvedenih v letu 2023.

podlago in ustreznimi sredstvi – za ustrezno izvajanje zakonodaje EU na področju varovanja v letalstvu.

Komisija je v okviru sedmega kroga inšpekcijskih pregledov pristojnih organov v letu 2023 izvedla štiri inšpekcijske preglede. Države članice, v katerih so bili inšpekcijski pregledi izvedeni v letu 2023, so svoje nacionalne programe varovanja v letalstvu uskladile z zakonodajo EU, zagotovile svojim pristojnim organom potrebna izvršilna pooblastila za spremljanje in izvrševanje vseh zahtev iz Uredbe in njenih izvedbenih aktov, zagotovile, da je bilo na voljo dovolj revizorjev za izvajanje dejavnosti spremljanja skladnosti, in izpolnile večino zahtev v zvezi z usposabljanjem na področju varovanja.

Vendar so inšpekcijski pregledi pokazali, da so potrebna dodatna prizadevanja na naslednjih področjih: zagotavljanje popolne skladnosti varnostnih programov letališč, operaterjev in subjektov s predpisi, vključno z metodologijo, potrebno za inšpekcijske preglede, in izpolnjevanjem zahtev v zvezi s postopkom poročanja (npr. čas za predložitev, načrt popravnih ukrepov, uradni zaključek dokumentacije inšpekcijskega pregleda itd.), izpolnjevanje minimalne pogostosti revizij, inšpekcijskih pregledov in preskusov na področju varovanja ter, kadar se to zahteva ali je ustrezno, izvedba ustrezne ocene tveganja za opredelitev ukrepov varovanja ali nekaterih izjem. Poleg tega so bile ugotovljene težave, povezane s pogostostjo in obsegom, pri rednem spremljanju nacionalnih in/ali tujih letalskih prevoznikov in nekaterih subjektov, odgovornih za varovanje.

5.4.2 Začetni inšpekcijski pregledi na letališčih

Komisija je leta 2023 izvedla 14 začetnih inšpekcijskih pregledov letališč, katerih cilj je preveriti, ali pristojni organ ustrezno spremlja učinkovito izvajanje ukrepov varovanja v letalstvu ter ali je sposoben hitro odkriti in odpraviti morebitne pomanjkljivosti. Vsako pomanjkljivost, ki jo ugotovijo inšpektorji Komisije, je treba odpraviti v določenem roku. Poročila o inšpekcijskih pregledih se posredujejo vsem državam članicam.

Po 14. letu izvajanja Uredbe (ES) št. 300/2008 se v rezultatih inšpekcijskih pregledov kažejo prizadevanja pristojnih organov in industrije. Večina zahtev glede varovanja je bila pravilno izpolnjena. Vendar so inšpekcijski pregledi pokazali na težave pri učinkovitem izvajanju nekaterih ukrepov, na primer pri nadzoru dostopa in varnostnem pregledu ročne prtljage ter na področju kibernetske varnosti.

5.4.3 Nadaljnji inšpekcijski pregledi

V skladu s členom 13 Uredbe Komisije (EU) št. 72/2010 Komisija redno izvaja omejeno število nadaljnjih inšpekcijskih pregledov. Taki inšpekcijski pregledi se načrtujejo, kadar se pri začetnem inšpekcijskem pregledu ugotovi več večjih pomanjkljivosti, lahko pa so tudi naključni, da se preveri, ali imajo pristojni organi

potrebna pooblastila, da zahtevajo odpravo pomanjkljivosti v določenih rokih. Leta 2023 je bil izveden en nadaljnji inšpekcijski pregled.

5.5 Ocene letnih poročil držav članic glede nadzora kakovosti

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

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

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

Kakovost letnih poročil in informacij, ki jih predložijo države članice, ostaja nespremenjena, prav tako je bila v letu 2023 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 2023 so bila izvedena tri ocenjevanja, in sicer na Norveškem[14], v Kanadi in Združenem kraljestvu.

5.7 Primeri iz člena 15 in pravni postopki

Če so ugotovljene pomanjkljivosti pri izvajanju varnostnih ukrepov na letališču dovolj resne, da lahko pomembno vplivajo na splošno raven varovanja v civilnem letalstvu v Uniji, Komisija uporabi člen 15 Uredbe (EU) št. 72/2010. To pomeni, da so ustrezni organi vseh držav članic opozorjeni na razmere in da se leti, ki prihajajo z letališča, za katerega se uporabi člen 15, obravnavajo kot leti, ki prihajajo iz tretje države, zaradi česar morajo sprejemna letališča izvajati izravnalne varnostne ukrepe v zvezi s prispelimi transfernimi potniki in njihovo prtljago ter zrakoplovom, s katerim so prispeli. V letu 2023 ni bilo takega primera.

Komisija ima tudi možnost, da začne postopek za ugotavljanje kršitev v skladu s členom 258 Pogodbe o delovanju Evropske unije, zlasti v primerih daljše neodprave

[14] Na Svalbardu, nekorporativnem območju Norveške.

pomanjkljivosti ali ponavljajočih se pomanjkljivosti. V letu 2023 ni bil uveden noben tak postopek.

6. PREIZKUSI IN SREČANJA

6.1 Preizkusi

„Preizkus“ v smislu zakonodaje EU na področju varovanja v letalstvu se izvede, ko se država članica s Komisijo dogovori o uporabi posebnega sredstva ali metode, ki ni priznana v skladu z zakonodajo, da bi za omejeno obdobje nadomestila eno od priznanih metod varnostnega nadzora, pod pogojem, da tak preizkus ne vpliva negativno na splošno raven varovanja. Leta 2022 sta se začela izvajati dva preizkusa v zvezi z uvedbo avtomatiziranega odkrivanja prepovedanih predmetov (APID) v kombinaciji s sistemi za odkrivanje eksplozivov v ročni prtljagi (EDSCB), in sicer na Nizozemskem in v Nemčiji[15].

6.2 Srečanja

Komisija in uprava ZDA za varnost prometa (TSA) sta februarja 2023 v Madridu v Španiji organizirali prvi vrh med ZDA in EU o varnosti zračnega tovora. Dogodek je bil priložnost za opredelitev groženj letalskemu tovoru in skupno izvajanje strategij za njihovo zmanjšanje.

Komisija je novembra 2023 organizirala četrto virtualno srečanje delovne skupine za kibernetsko varnost v letalstvu, ki so se ga udeležili organi držav članic, odgovorni za varovanje v letalstvu ter izvajanje direktive o varnosti omrežij in informacijskih sistemov[16]. Cilj sestanka je bil spodbuditi sodelovanje med organi, da bi olajšali usklajevanje in skladnost med direktivo NIS 2 in pravili v letalstvu. Poleg tega si je prizadevala preprečiti morebitne vrzeli ali podvajanja obveznosti glede kibernetske varnosti ter čim bolj zmanjšati nepotrebna upravna in operativna bremena.

Komisija je oktobra 2023 organizirala letno srečanje in usposabljanje nacionalnih inšpektorjev AVSEC, da bi državam članicam zagotovila povratne informacije o inšpekcijskih nadzorih, spodbujala preglednost in uskladila metodologije spremljanja skladnosti.

---

15 Končno poročilo o preizkusu na Nizozemskem je bilo prejeto junija 2023. Preizkus v Nemčiji še poteka.

16 Direktiva (EU) 2016/1148 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 6. julija 2016 o ukrepih za visoko skupno raven varnosti omrežij in informacijskih sistemov v Uniji (UL L 194, 19.7.2016, str. 1).

7. MEDNARODNI DIALOG

7.1 Splošno

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

7.2 Mednarodni organi

EU je kot opazovalka dejavno sodelovala na letni seji Odbora za varovanje v letalstvu organizacije ICAO (AVSECP/34), ki je potekala od 29. maja do 2. junija 2023, in na drugi seji Odbora za kibernetsko varnost organizacije ICAO (CYSECP/2), ki je potekala od 5. do 9. junija 2023.

7.3 Tretje države

V okviru odnosov z Združenimi državami na področju varovanja v letalstvu je cilj skupine EU-ZDA za sodelovanje na področju varovanja v prometu (TSCG) spodbujanje sodelovanja na več področjih skupnega interesa. Skupina zagotavlja neprekinjeno delovanje sistema enkratnih varnostnih pregledov ter vzajemnega priznavanja ureditev EU in ZDA na področju zračnega tovora in pošte. 32. srečanje skupine EU-ZDA za sodelovanje na področju varovanja v prometu (TSCG) je potekalo 15. in 16. novembra 2023.

V skladu s členom 435 sporazuma o trgovini in sodelovanju med EU in Združenim kraljestvom sodelovanje EU in Združenega kraljestva na področju varovanja v letalstvu zagotavlja sodelovanje na področju varovanja v letalstvu, izmenjavo informacij, razpravo in izmenjavo dobrih praks ter razvoj dogovorov o sodelovanju med tehničnimi strokovnjaki. Tretje srečanje o sodelovanju med EU in Združenim kraljestvom na področju varovanja v letalstvu je potekalo 16. oktobra 2023.

Komisija je v skladu z zakonodajo EU sklenila dogovore o sistemu enkratnih varnostnih pregledov, s katerimi so standardi s področja varovanja, ki se uporabljajo v nekaterih tretjih državah ali na letališčih tretjih držav, priznani kot enakovredni standardom EU[17]. Novi dogovori o sistemu enkratnih varnostnih pregledov v letu 2023 niso bili sklenjeni. Razprave o enkratnih varnostnih pregledih z Japonsko so še potekale.

V zvezi s krepitvijo zmogljivosti se je leta 2023 nadaljeval projekt Varovanje v civilnem letalstvu v Afriki, Aziji in na Bližnjem vzhodu (CASE II) s proračunom v

---

[17] EU ima dogovore o sistemu enkratnih varnostnih pregledov z ZDA, Kanado, Singapurjem, Črno goro, Srbijo, Združenim kraljestvom in Izraelom (samo za ročno prtljago).

višini 8 milijonov EUR, ki ga financira Evropska komisija, izvaja pa ga Evropska konferenca civilnega letalstva (ECAC). Med dejavnostmi, ki so jih izvedli strokovnjaki za varovanje v letalstvu, so bili delavnice, seminarji in dvostranske dejavnosti znotraj države[18]. Splošni cilj projekta CASE II je preprečiti grožnjo terorizma za civilno letalstvo s sklepanjem partnerstev z državami v vseh treh regijah, da bi okrepili njihove sisteme varovanja v letalstvu[19].

8. SKLEPNE UGOTOVITVE

Zagotavljanje varnih letalskih operacij v zraku in na tleh je temeljni pogoj za uspešnost komercialnega letalstva. Optimalni regulativni sistem za varovanje v letalstvu združuje inovacije s stabilnostjo in vedno ohranja najvišjo raven varovanja. Komisija je v letu 2023 nadaljevala delo za zagotovitev takega sistema varovanja v letalstvu, pri tem pa se je odzivala na sedanje in prihodnje izzive ter tesno sodelovala z regulatorji in deležniki. To delo se bo nadaljevalo v letu 2024.

---

[18] V letu 2023 je bilo izvedenih 68 dejavnosti, kar v primerjavi s 35 dejavnostmi, izvedenimi leta 2022, pomeni 94-odstotno povečanje izložkov. Te dejavnosti znotraj države je gostilo 39 partnerskih držav, v njih pa je sodelovalo 66 partnerskih držav, kar je koristilo 1119 udeležencem. Te dejavnosti so vključevale 44 dvostranskih dejavnosti usposabljanja, deset večstranskih dejavnosti usposabljanja, pet mentorskih dejavnosti, pet delavnic (dve regionalni in tri medregionalne), tri preglede odličnosti letališča na področju varovanja (APEX) in en spletni seminar. Od začetka projekta je bilo izvedenih skupaj 131 dejavnosti znotraj države in na daljavo. Kar zadeva mobilizacijo strokovnega znanja, je bilo iz 11 držav članic napotenih 30 strokovnjakov, 39 strokovnjakov iz 22 organov za civilno letalstvo v partnerskih državah pa je prispevalo k izvedbi 25 dejavnosti v tem obdobju. K izvedbi 20 dejavnosti v državi je poleg strokovnjakov za projekt CASE II prispevalo deset strokovnjakov iz osmih organov za civilno letalstvo v partnerskih državah. 31 strokovnjakov iz 19 organov za civilno letalstvo v partnerskih državah je prispevalo k izvedbi dveh regionalnih in treh medregionalnih delavnic, kar je 41 % vseh govornikov.

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