EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 18.12.2024.
COM(2024) 579 final

# IZVJEŠĆE KOMISIJE EUROPSKOM PARLAMENTU I VIJEĆU

# GODIŠNJE IZVJEŠĆE ZA 2023. O PROVEDBI UREDBE (EZ) BR. 300/2008 O ZAJEDNIČKIM PRAVILIMA U PODRUČJU ZAŠTITE CIVILNOG ZRAČNOG PROMETA

## 1. UVOD

U skladu s člankom 16. Uredbe (EZ) br. 300/2008[1] Komisija svake godine Europskom parlamentu, Vijeću i državama članicama podnosi izvješće kojim ih obavješćuje o primjeni te uredbe i o njezinu učinku na poboljšanje zaštite zračnog prometa.

Službe Komisije su 2020. pokrenule pregled stanja o mogućim sljedećim koracima za sustav zaštite zračnog prometa EU-a[2]. Na temelju toga su u veljači 2023. objavile radni dokument službi Komisije „Rad na poboljšanoj i otpornijoj politici zaštite zračnog prometa: pregled stanja", u kojem su potvrđena postignuća sustava EU-a za zaštitu zračnog prometa (AVSEC), istaknuti neki aktualni problemi i njihovi temeljni uzroci, kao i utvrđena moguća rješenja zajedno, kada je to moguće, s njihovim vjerojatnim rezultatima. U radnom dokumentu službi Komisije predložena je nova, ambicioznija osnova za jednokratni zaštitni pregled putnika i prtljage (OSS) usklađena unutar EU-a, poboljšan regulatorni postupak te potaknuti razvoj i primjena inovacija.

Komisija je 2023. nastavila jačati sustav zaštite zračnog prometa i njezine su službe poduzele nekoliko mjera koje su utvrđene kao ključne u radnom dokumentu službi Komisije. Privremenim mjerama usmjerenima na zaštitarsko osoblje odgovorila je na problem nedostatka kapaciteta u zračnim lukama EU-a u ljetnoj sezoni 2023., kada se zračni prijevoz povećao nakon pandemije bolesti COVID-19 dok se zrakoplovni sektor suočavao s manjkom radne snage.

Upravljačka skupina za strategiju zaštite zračnog prometa surađivala je u okviru savjetovanja tijekom 2023. kako bi odgovorila na prijedloge utvrđene u radnom dokumentu službi Komisije.

## 2. SLUČAJEVI POJAVE PRIJETNJE I IZGLEDI ZA BUDUĆNOST

Komisija je zajedno s relevantnim agencijama održavala stalan dijalog, uz redovito praćenje, o novim sigurnosnim prijetnjama zračnom prometu, uključujući prijetnje hibridne prirode, s državama članicama i drugim dionicima radi izgradnje znanja i kapaciteta za reagiranje na te prijetnje i djelotvorno upravljanje rizikom. U prvom tromjesečju 2023. dovršena je sveobuhvatna analiza rizika u suradnji s državama članicama kako bi se procijenila razina prijetnje i rizika za civilno zrakoplovstvo. Taj je postupak proveden u okviru rada na boljoj i otpornijoj politici zaštite zračnog prometa, kako je navedeno u radnom dokumentu službi Komisije.

---

[1] Uredba (EZ) br. 300/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. ožujka 2008. o zajedničkim pravilima u području zaštite civilnog zračnog prometa i stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 2320/2002 (SL L 97, 9.4.2008., str. 72.).

[2] Veći broj članova Savjetodavne skupine dionika za zaštitu zračnog prometa (SAGAS), osnovane u skladu s člankom 17. Uredbe (EZ) br. 300/2008, dobrovoljno je sudjelovao u postupku savjetovanja.

## 2.1 Terorizam i hibridne prijetnje

Globalna situacija u pogledu terorizma nije se promijenila tijekom 2023. Teroristi su aktivni preko granica i koriste nove tehnologije i načine djelovanja. Širenje propagande na internetu i njezin potencijal za radikalizaciju i dalje su ključni problem uzrokovan društvenom izolacijom i nedostatkom čvrstog sustava potpore što teroristima olakšava novačenje sljedbenika. U decentraliziranom i nestabilnom okruženju raspršeni teroristički i nasilni ekstremistički akteri međusobno se povezuju i nadahnjuju jedni drugima bez obzira na ideologije ili pripadnosti.

Očekuju se daljnji rast prijetnji i izazova u području zaštite zračnog prometa koji je atraktivna meta te sve veća raznolikost vrsti napada. Posebna pozornost i dalje se pridaje unutarnjim prijetnjama i domaćem terorizmu. Zone sukoba i dalje teroristima pružaju priliku da nabave sofisticiraniju vojnu opremu.

## 2.2 Kibernetička sigurnost

Budući da se zračni promet sve više oslanja na informacijske tehnologije i digitalne operativne sustave, kibernetička sigurnost postaje sve važnija. Kibernetički napadi usmjereni na prometni sektor mogli bi imati pogubne posljedice i dovesti do znatnih gospodarskih poremećaja. Tijekom 2023. prijavljeno je više od 6000 kibernetičkih napada koji su imali utjecaja na razne dionike u zrakoplovstvu. Preferirane metode za izvođenje kibernetičkih napada bile su lažne internetske stranice, *phishing* i zlonamjerni softver (uključujući ucjenjivački softver), a glavne mete bili su korisnici zračnog prostora, zračne luke i pružatelji usluga u zračnoj plovidbi te njihov lanac opskrbe[3]. Postojeći okvir za zaštitu zračnog prometa ažuriran je 2023. na temelju Direktive NIS 2[4]. Održani su sastanci s nacionalnim tijelima kako bi se osigurala maksimalna primjena i dosljednost provedbe horizontalnih i sektorskih pravila o kibernetičkoj sigurnosti kako bi prometni sektor i povezana infrastruktura postali otporniji, uključujući sredstva za suzbijanje kibernetičkih prijetnji. U području kibernetičke sigurnosti ukazuje se na brojne konkretne probleme, uključujući mnoštvo aktera i motivacija (osim terorističkih skupina).

---

[3] Izvješće Eurocontrola/EATM-CERT-a za 2024. o kibernetičkoj sigurnosti u zrakoplovstvu.

[4] Direktiva (EU) 2022/2555 Europskog parlamenta i Vijeća od 14. prosinca 2022. o mjerama za visoku zajedničku razinu kibersigurnosti širom Unije, izmjeni Uredbe (EU) br. 910/2014 i Direktive (EU) 2018/1972 i stavljanju izvan snage Direktive (EU) 2016/1148 (SL L 333, 27.12.2022., str. 80.).

## 3. PROCJENE RIZIKA

### 3.1 Bespilotne letjelice (dronovi)

Nezakonita upotreba sustava bespilotnih zrakoplova (UAS), poznatijih kao dronovi, može omesti operacije zračnih luka te ugroziti zrakoplove i osobe u njima[5]. U tom pogledu i na temelju nedavno donesene strategije Komisije za suzbijanje potencijalnih prijetnji koje predstavljaju bespilotne letjelice[6], službe Komisije provele su procjenu rizika za zaštitu zračnog prometa u pogledu bespilotnih letjelica kako bi utvrdile moguće dodatne ranjivosti zračnih luka za koje bi mogla biti potrebna regulatorna rješenja. Procjena rizika pokrenuta je u posljednjem tromjesečju 2023., a dovršena u prvom tromjesečju 2024.

### 3.2 Zone sukoba

U okviru sustava upozoravanja na zone sukoba EU-a zajedničke procjene rizika nastavile su se provoditi svaka tri mjeseca 2023. pod vodstvom integrirane skupine EU-a za procjenu rizika u području zaštite zračnog prometa, uključujući države članice EU-a, Obavještajni i situacijski centar EU-a (EU INTCEN) Europske službe za vanjsko djelovanje (ESVD) i Agenciju Europske unije za sigurnost zračnog prometa (EASA). Cilj je tog postupka pravodobna razmjena informacija o procjeni rizika za civilni zračni promet EU-a povezanih sa zonama sukoba kako bi se pridonijelo njihovu ublažavanju. U hitnim slučajevima organiziraju se izvanredni sastanci. Skupina je održala četiri tromjesečna sastanka 2023. i tri *ad hoc* hitna sastanka, posebno u pogledu sukoba između Hamasa i Izraela i njegova učinka na civilno zrakoplovstvo EU-a. To je dovelo do objave novog informativnog biltena o zonama sukoba (CZIB), povlačenja dvaju CZIB-ova te proširenja 11 postojećih CZIB-ova.[7]

Integriranim postupkom procjene rizika u području zaštite zračnog prometa EU-a osigurava se sposobnost procjene rizika i podupire postupak donošenja odluka (ublažavanje rizika) u području standarda sigurnosti zračnog tereta i zaštite zračnog prometa.

## 4. ZAKONODAVNI OKVIR I DOPUNSKI ALATI

### 4.1 Zakonodavni okvir

Civilno zrakoplovstvo i dalje je popularna meta neprijateljskih aktera, pa je za suzbijanje te prijetnje nužno provoditi proporcionalne mjere zaštite utemeljene na riziku. Komisija i države članice stoga moraju neprestano prilagođavati mjere

---

5 Prema Godišnjem izvješću o sigurnosti EASA-e za 2022. stopa pojave bespilotnih letjelica smanjila se 2021. (najnoviji dostupni podaci).

6 Komunikacija Komisije Europskom parlamentu i Vijeću o suzbijanju mogućih prijetnji koje predstavljaju dronovi, COM(2023) 659 final.

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

ublažavanja rizika kako bi ostvarile najvišu razinu sigurnosti i istovremeno umanjile negativne učinke tih mjera na operacije.

Provedbena uredba (EU) 2015/1998 izmijenjena je u ožujku 2023. Provedbenom uredbom (EU) 2023/566[8]. Njome su uvedene izmjene u skladu s razvojem stanja prijetnji i rizika te novijim kretanjima u tehnologiji. Te se izmjene odnose na softver za automatizirano otkrivanje zabranjenih predmeta (APID), sustave za otkrivanje eksploziva (EDS) u ručnoj prtljazi, opremu za otkrivanje tragova eksploziva (ETD), zaštitne skenere, otkrivanje određenih kemijskih prijetnji te opremu za otkrivanje eksplozivnih para i relevantne izmjene u postupku zaštitnog pregleda.

## 4.2 Baza podataka Unije o sigurnosti lanca opskrbe

Baza podataka Unije[9] o sigurnosti lanca opskrbe jedini je zakonski alat koji se koristi pri prihvaćanju pošiljki od drugog reguliranog agenta ili poznatog pošiljatelja. Ista baza podataka uključuje i popis odobrene zaštitne opreme u civilnom zračnom prometu s oznakom „pečat EU-a”.

Krajem 2023. baza podataka sadržavala je 40 000 zapisa o reguliranim agentima, poznatim pošiljateljima, poznatim dobavljačima zaliha za opskrbu zračnih luka, neovisnim ocjenjivačima, zračnim prijevoznicima ACC3, reguliranim dobavljačima te reguliranim agentima, poznatim pošiljateljima, zaštitnoj opremi, zračnim lukama i korisnicima iz trećih zemalja. Stopa dostupnosti iznosila je 99,98 %, što znači da je tijekom 2023. bila nedostupna manje od dva sata.

## 4.3 Prethodna dostava ranih informacija o teretu (PLACI)

Gospodarski subjekti odgovorni za zračni unos pošiljaka na carinsko područje Unije (kao odredište ili za provoz) iz trećih zemalja moraju carinskim tijelima EU-a elektroničkim putem dostaviti prethodne informacije o teretu. Te podatke za potrebe zaštite civilnog zračnog prometa analiziraju carinska tijela prve točke ulaska u EU pomoću novog carinskog sustava kontrole uvoza (ICS2).

Ishod analize rizika PLACI-ja može zahtijevati provedbu posebnih mjera zaštite zračnog prometa kojima se ublažava, uključujući mogućnost zabrane utovara naredbom “Do Not Load” (DNL). Njih moraju primijeniti gospodarski subjekti koji sudjeluju u lancu opskrbe EU-a iz trećih zemalja prije utovara pošiljke na let za EU.

Druga faza sustava ICS2 kojom su ti zahtjevi prošireni na sav zračni teret provedena je 1. ožujka 2023. Tijekom 2023. podneseno je 202 539 068 prijava PLACI-ja i nije izdana nijedna naredba DNL.

---

[8] Više informacija dostupno je u Prilogu 2.

[9] https://ksda.ec.europa.eu/

# 5. INSPEKCIJSKI NADZORI I DRUGE AKTIVNOSTI PRAĆENJA USKLAĐENOSTI

## 5.1 Općenito

Uredbom (EZ) br. 300/2008 nastoje se spriječiti djela nezakonitog ometanja civilnog zrakoplovstva radi zaštite osoba i robe. Iako se tom uredbom od država članica zahtijeva da redovito prate usklađenost provedbe zajedničkih osnovnih standarda zaštite zračnog prometa u zračnim lukama, kod zračnih prijevoznika i drugih subjekata te da osiguraju brzo otkrivanje i ispravljanje propusta, uloga koju je zakonodavac dodijelio Komisiji je praćenje djelotvorne provedbe tog pravnog zahtjeva u državama članicama EU-a/EGP-a[10].

Člankom 15. Uredbe (EZ) br. 300/2008 od Komisije se zahtijeva da obavlja inspekcijski nadzor te da, prema potrebi, daje preporuke za poboljšanje zaštite zračnog prometa. Kako bi se ispunio taj cilj praćenja, Komisijin sustav nadzora obuhvaća aktivnosti država članica koje se odnose na uspostavu, održavanje i primjenu djelotvornog nacionalnog programa zaštite civilnog zračnog prometa i djelotvornog nacionalnog programa kontrole kvalitete u području zaštite civilnog zračnog prometa.

U tu je svrhu Komisija uspostavila dvoslojni sustav praćenja usklađenosti, tj. svoje inspekcijske nadzore upotpunjene ocjenjivanjem godišnjih izvješća država članica o nacionalnim aktivnostima praćenja.

Stopa usklađenosti utvrđena za vrijeme inspekcijskih nadzora Komisije od 2010. ostala je stabilna na oko 80 %. Međutim, ta relativno stabilna stopa ne znači da države članice nisu pojačale svoje aktivnosti jer su se tijekom godina znatno pooštrili i zahtjevi za zaštitu zračnog prometa, osobito u područjima kao što su zaštita zračnog tereta, zaštitni pregled tekućina, raspršivača i gelova ili u uvođenju i upotrebi sofisticiranije i učinkovitije tehnologije.

## 5.2 Učestalost i opseg inspekcijskih nadzora

Komisija provodi inspekcijske nadzore uprava za zaštitu zračnog prometa država članica („nadležna tijela” kako su definirana u članku 9. Uredbe (EZ) br. 300/2008) te inspekcijske nadzore zračnih luka, operatora i subjekata koji primjenjuju standarde zaštite zračnog prometa.

Broj, učestalost i opseg tih inspekcijskih nadzora utvrđeni su strategijom Glavne uprave za mobilnost i promet (GU MOVE) za praćenje provedbe standarda zaštite zračnog prometa EU-a. Njome se uzimaju u obzir opseg zračnog prometa u svakoj državi članici, reprezentativni uzorak vrste operacija zračne luke, njihova razina provedbe

---

[10] Europski gospodarski prostor: 27 država članica EU-a, Norveška, Island i Švicarska Nadzorno tijelo EFTA-e (ESA) odgovorno je za obavljanje inspekcijskih nadzora zaštite zračnog prometa u Norveškoj i Islandu. Komisija provodi inspekcijski nadzor zaštite zračnog prometa u Švicarskoj na temelju bilateralnog sporazuma.

propisa o zaštiti zračnog prometa, rezultati prethodnih inspekcijskih nadzora Komisije, ocjene godišnjih izvješća država članica o kontroli kvalitete, sigurnosni incidenti (djela nezakonitog ometanja), razine prijetnje te drugi čimbenici i procjene.

Kako bi Komisija dobila odgovarajuća jamstva o razini usklađenosti država članica, primjenjuje se višegodišnji pristup praćenju. Stoga se dokazi o primjeni Uredbe (EZ) br. 300/2008 i njezinih provedbenih propisa od svake države članice pribavljaju svake dvije godine, inspekcijskim nadzorom nad nadležnim tijelom ili barem jednom zračnom lukom predmetne države članice.

Osim toga, dokazi o primjeni zajedničkih osnovnih standarda o zaštiti zračnog prometa pribavljaju se svakih pet godina odabirom barem 15 % svih zračnih luka u EU-u obuhvaćenih Uredbom (EZ) br. 300/2008, uključujući najveću zračnu luku po broju putnika u svakoj državi članici. Inspekcijski nadzori koje Komisija provodi u odabranim zračnim lukama snažan su pokazatelj ukupne razine usklađenosti u svakoj državi članici.

## 5.3 Postupci i metodologija za inspekcijske nadzore

Uredbom Komisije (EU) br. 72/2010[11] utvrđuju se postupci za provođenje inspekcijskih nadzora Komisije u području zaštite zračnog prometa. Uredba među ostalim sadržava odredbe o stručnoj osposobljenosti i ovlastima inspektora Komisije[12].

Metodologija za provođenje tih inspekcijskih nadzora razvijena je u bliskoj suradnji s tijelima za zaštitu zračnog prometa država članica i temelji se na provjeri djelotvorne provedbe mjera zaštite.

## 5.4 Inspekcijski nadzori koje provodi Komisija

Komisija je do kolovoza 2023. raspolagala aktivnim timom od sedam inspektora za zaštitu zračnog prometa zaposlenih u punom radnom vremenu, a od rujna 2023. ima ih osam, kojima potporu pruža osamdesetak nacionalnih revizora koje su imenovale države članice i koji su kvalificirani za sudjelovanje u inspekcijskim nadzorima Komisije.

Uključivanjem nacionalnih revizora u inspekcijske nadzore Komisije pridonosi se i sustavu stručnog pregleda te omogućuje širenje metodologija i najboljih praksi među državama članicama i pridruženim zemljama[13].

---

11 Uredba Komisije (EU) br. 72/2010 od 26. siječnja 2010. o utvrđivanju postupaka za provođenje inspekcija Komisije u području zaštite zračnog prometa (SL L 23, 27.1.2010., str. 1.).

12 Vidjeti članak 4. i članak 5.

13 U Prilogu 1. vidjeti sažetak svih aktivnosti praćenja usklađenosti koje su Komisija i ESA provele 2023.

### *5.4.1 Inspekcijski nadzori nad nacionalnim nadležnim tijelima*

Cilj je inspekcijskih nadzora nad nadležnim tijelima provjeriti imaju li države članice potrebne alate, među ostalim nacionalni program kontrole kvalitete, pravne ovlasti i prikladna sredstva, za primjerenu provedbu zakonodavstva EU-a u području zaštite zračnog prometa.

U okviru sedmog ciklusa inspekcijskih nadzora nad nadležnim tijelima Komisija je 2023. provela četiri inspekcijska nadzora. Države članice u kojima je 2023. proveden inspekcijski nadzor uskladile su nacionalne programe zaštite zračnog prometa sa zakonodavstvom EU-a, dodijelile svojim nadležnim tijelima potrebne provedbene ovlasti za praćenje i provedbu svih zahtjeva iz Uredbe i njezinih provedbenih akata, stavile na raspolaganje dostatan broj revizora za obavljanje aktivnosti praćenja usklađenosti i provele većinu zahtjeva povezanih s osposobljavanjem u području zaštite.

Međutim, inspekcijski nadzori pokazali su potrebu za dodatnim radom u sljedećim područjima: osiguravanje potpune usklađenosti programa zaštite zračnih luka, operatora i subjekata s propisima; uključivanje metodologije potrebne za inspekcijske nadzore i ispunjavanje zahtjeva koji se odnose na postupak izvješćivanja (npr. vrijeme podnošenja, plan korektivnih mjera, službeno zatvaranje inspekcijskog dosjea itd.); ispunjavanje minimalne učestalosti sigurnosnih revizija, inspekcijskih nadzora i ispitivanja; i, ako je potrebno ili primjenjivo, provedba pravilne procjene rizika kako bi se utvrdile mjere zaštite ili određena izuzeća. Osim toga, utvrđeni su problemi u pogledu učestalosti i opsega redovitog praćenja nacionalnih i/ili stranih zračnih prijevoznika i nekih subjekata odgovornih za zaštitu zračnog prometa.

### *5.4.2 Početni inspekcijski nadzori nad zračnim lukama*

Komisija je 2023. provela 14 početnih inspekcijskih nadzora nad zračnim lukama radi provjere prati li nadležno tijelo na odgovarajući način djelotvornu provedbu mjera zaštite zračnog prometa i je li sposobno brzo otkriti i otkloniti potencijalne nedostatke. Svaki nedostatak koji utvrde inspektori Komisije mora se otkloniti u utvrđenom roku. Izvješća o inspekcijskim nadzorima razmjenjuju se među svim državama članicama.

Nakon četrnaeste godine provedbe Uredbe (EZ) br. 300/2008 rezultati inspekcijskog nadzora odražavaju trud nadležnih tijela i industrije. Većina zahtjeva za zaštitu provedena je pravilno. Međutim, u inspekcijskim pregledima ukazalo se na poteškoće u djelotvornoj provedbi nekih mjera, primjerice kontrole pristupa i zaštitnog pregleda ručne prtljage, kao i u području kibernetičke sigurnosti.

### *5.4.3 Naknadni inspekcijski nadzori*

U skladu s člankom 13. Uredbe (EU) br. 72/2010 Komisija rutinski provodi ograničeni broj naknadnih inspekcijskih nadzora. Takvi se inspekcijski nadzori zakazuju ako je za vrijeme početnog inspekcijskog nadzora utvrđeno više ozbiljnih nedostataka, ali i na temelju slučajnog uzorka kako bi se provjerilo imaju li nadležna tijela potrebne ovlasti

da zahtijevaju otklanjanje utvrđenih nedostataka u određenom roku. Tijekom 2023. proveden je jedan naknadni inspekcijski pregled.

## 5.5 Ocjenjivanje godišnjih izvješća država članica o kontroli kvalitete

U točki 18. Priloga Uredbi (EZ) br. 300/2008 od država članica zahtijeva se da jedanput godišnje podnesu izvješće Komisiji o mjerama koje su poduzele za ispunjavanje svojih obveza i o stanju u području zaštite zračnog prometa u svojim zračnim lukama.

Uz redovite inspekcijske nadzore ocjenjivanje tih izvješća alat je koji Komisiji omogućuje pomno praćenje provedbe nacionalnih mjera kontrole kvalitete. Time se omogućuje i brzo otkrivanje i ispravljanje nedostataka u svim državama članicama.

Ocjenjivanje obuhvaća analizu redovitog praćenja zračnih luka, zračnih prijevoznika i drugih subjekata odgovornih za zaštitu zračnog prometa te vremena koje su revizori proveli na terenu, opsega i učestalosti prikladne kombinacije aktivnosti praćenja usklađenosti, nacionalne razine usklađenosti, naknadnih aktivnosti i primjene provedbenih ovlasti.

Kvaliteta godišnjih izvješća i informacija koje dostavljaju države članice nepromijenjena je, a tijekom 2023. postignuto je daljnje usklađivanje.

Državama članicama poslana je službena sveobuhvatna evaluacija u kojoj su, prema potrebi, navedeni prijedlozi kako poboljšati ili bolje prilagoditi nacionalne mjere.

## 5.6 Procjene zračnih luka trećih zemalja

Komisija provodi procjene sustava jednokratnog zaštitnog pregleda (OSS) uspostavljenih između EU-a i trećih zemalja. Njihova je svrha potvrditi da su standardi provedbe određenih mjera zaštite i dalje jednakovrijedni onima koji se primjenjuju u okviru zakonodavstva EU-a u području zaštite zračnog prometa. U 2023. provedene su procjene u Norveškoj[14], Kanadi i Ujedinjenoj Kraljevini..

## 5.7 Predmeti iz članka 15. i sudski postupak

Ako su nedostaci utvrđeni u provedbi mjera zaštite u zračnoj luci toliko ozbiljni da znatno utječu na ukupnu razinu zaštite civilnog zračnog prometa u Uniji, Komisija će aktivirati članak 15. Uredbe Komisije (EU) br. 72/2010. To znači da su nadležna tijela svih država članica obaviještena o situaciji i da se letovi koji dolaze iz zračne luke na koju se primjenjuje članak 15. smatraju dolaskom iz treće zemlje, što stvara obvezu za zračne luke primateljice da provedu kompenzacijske mjere zaštite u pogledu pristiglih putnika u transferu i njihove prtljage, kao i zrakoplova kojim su stigli. Nijedan takav predmet nije pokrenut 2023.

---

14 U Svalbardu, norveškom teritoriju bez pravne osobnosti.

Komisija također ima mogućnost pokrenuti postupak zbog povrede u skladu s člankom 258. Ugovora o funkcioniranju Europske unije, posebno u slučajevima dugotrajnog neispravljanja ili ponavljanja nedostataka. Nijedan takav postupak nije pokrenut 2023.

## 6. ISPITIVANJA I SASTANCI

### 6.1 Ispitivanja

„Ispitivanje" u smislu zakonodavstva za zaštitu zračnog prometa EU-a provodi se kad se država članica dogovori s Komisijom da će na ograničeno razdoblje koristiti određena sredstva ili metode koje nisu predviđene zakonodavstvom umjesto jedne od predviđenih zaštitnih kontrola, pod uvjetom da navedeno ispitivanje ne utječe negativno na ukupnu razinu zaštite. Tijekom 2022. u Nizozemskoj i Njemačkoj pokrenuta su dva ispitivanja koja se odnose na provedbu automatiziranog otkrivanja zabranjenih predmeta (APID) u kombinaciji sa sustavima za otkrivanje eksploziva u ručnoj prtljazi (EDSCB)[15].

### 6.2 Sastanci

Komisija i Uprava za sigurnost prometa SAD-a (TSA) organizirale su u veljači 2023. prvi sastanak na vrhu o zaštiti zračnog tereta između SAD-a i EU-a u Madridu (Španjolska). Događanje je pružilo priliku za utvrđivanje prijetnji zračnom teretu i za zajedničku provedbu strategija ublažavanja.

Komisija je u studenom 2023. organizirala četvrti sastanak radne skupine za kibernetičku sigurnost u zračnom prometu na kojem su se okupila tijela država članica nadležna za zaštitu zračnog prometa i provedbu Direktive NIS[16]. Cilj sastanka bio je potaknuti suradnju među tijelima kako bi se olakšalo usklađivanje i usklađenost NIS2 i pravila u zračnom prometu. Osim toga, nastojalo se izbjeći moguće nedostatke ili udvostručavanje obveza u pogledu kibernetičke sigurnosti i smanjiti nepotrebno administrativno i operativno opterećenje.

Kako bi državama članicama dala povratne informacije o inspekcijskim nadzorima, promicala transparentnost i uskladila metodologije praćenja usklađenosti, Komisija je u listopadu 2023. organizirala godišnji sastanak i osposobljavanje nacionalnih inspektora za zaštitu zračnog prometa (AVSEC).

---

15 Konačno izvješće o ispitivanju u Nizozemskoj zaprimljeno je u lipnju 2023. Ispitivanje u Njemačkoj još je u tijeku.

16 Direktiva (EU) 2016/1148 Europskog parlamenta i Vijeća od 6. srpnja 2016. o mjerama za visoku zajedničku razinu sigurnosti mrežnih i informacijskih sustava širom Unije (SL L 194, 19.7.2016., str. 1.);

# 7. MEĐUNARODNI DIJALOG

## 7.1 Općenito

Komisija je nastavila pridonositi sigurnosti zračnog prometa u cijelom svijetu. To je činila suradnjom s međunarodnim tijelima, kao što je Međunarodna organizacija civilnog zrakoplovstva (ICAO), Europskom konferencijom civilnog zrakoplovstva (ECAC) i ključnim trgovinskim partnerima te bliskom suradnjom s državama članicama kako bi uskladila stajališta EU-a. Vodila je i dijaloge s određenim trećim zemljama, među ostalim sa SAD-om, Kanadom, Australijom, Singapurom i Ujedinjenom Kraljevinom.

## 7.2 Međunarodna tijela

EU je aktivno sudjelovao kao promatrač na godišnjem sastanku Odbora za zaštitu zračnog prometa ICAO-a (AVSECP/34), koji je održan od 29. svibnja do 2. lipnja 2023., i na drugom sastanku Odbora ICAO-a za kibernetičku sigurnost (CYSECP/2), održanom od 5. do 9. lipnja 2023.

## 7.3 Treće zemlje

U kontekstu odnosa sa Sjedinjenim Američkim Državama Skupina za suradnju u području zaštite prijevoza (TSCG) EU-a i SAD-a nastoji poticati suradnju u nekoliko područja od zajedničkog interesa. Skupina osigurava kontinuirano funkcioniranje sustava jednokratnog zaštitnog pregleda (OSS) i uzajamno priznavanje odgovarajućih sustava za zračni teret i poštu EU-a i SAD-a. Trideset drugi sastanak TSCG-a održan je 15. i 16. studenog 2023.

U skladu s člankom 435. Sporazuma o trgovinskoj suradnji između EU-a i Ujedinjene Kraljevine, suradnjom u području zaštite zračnog prometa između EU-a i Ujedinjene Kraljevine osigurava se suradnja u pitanjima zaštite zračnog prometa, razmjena informacija, rasprava i razmjena najboljih praksi te razvoj dogovora o suradnji među tehničkim stručnjacima. Treći sastanak o suradnji u području zaštite zračnog prometa između EU-a i Ujedinjene Kraljevine održan je 16. listopada 2023.

U skladu s pravom Unije Komisija je sklopila sustave OSS-a kojima se standardi zaštite koji se primjenjuju u nekim trećim zemljama ili zračnim lukama trećih zemalja priznaju kao jednakovrijedni standardima EU-a[17]. U 2023. nisu uspostavljeni novi sustavi OSS-a. Rasprave o OSS-u s Japanom bile su u tijeku.

Kad je riječ o izgradnji kapaciteta, projekt „Zaštita civilnog zračnog prometa u Africi, Aziji i na Bliskom istoku” (CASE II), koji financira Europska komisija s proračunom od 8 milijuna EUR, a provodi ECAC, nastavio se 2023. Aktivnosti stručnjaka za zaštitu

---

[17] EU ima uspostavljen sustav OSS-a sa SAD-om, Kanadom, Singapurom, Crnom Gorom, Srbijom, Ujedinjenom Kraljevinom i Izraelom (samo za predanu prtljagu).

zračnog prometa uključivale su radionice, internetske seminare i bilateralne aktivnosti unutar zemlje[18]. Opći je cilj projekta CASE II suzbijanje prijetnji terorizma civilnom zračnom prometu putem partnerstava s državama iz triju regija kako bi se ojačali njihovi sustavi zaštite zračnog prometa[19].

## 8. ZAKLJUČCI

Osiguravanje sigurnih zrakoplovnih operacija u zraku i na tlu temeljni je uvjet za razvoj komercijalnog zrakoplovstva. U optimalnom regulatornom sustavu zaštite zračnog prometa inovacije se kombiniraju sa stabilnošću i uvijek se održava najviša razina zaštite. Komisija je 2023. nastavila raditi na osiguravanju takvog sustava zaštite zračnog prometa odgovarajući istovremeno na sadašnje i buduće izazove te u bliskoj suradnji s regulatornim tijelima i dionicima. Taj će se rad nastaviti 2024.

---

[18] Tijekom 2023. provedeno je 68 aktivnosti, što je 94 % više u odnosu na 35 aktivnosti provedenih 2022. Domaćin tih aktivnosti unutar zemlje bilo je 39 partnerskih država, a 66 partnerskih država sudjelovalo je u njima s ukupno 1119 sudionika. Aktivnosti su se sastojale od 44 bilateralne aktivnosti obuke, deset multilateralnih aktivnosti obuke, pet mentorskih aktivnosti, pet radionica (dvije regionalne i tri međuregionalne), tri APEX-a u okviru sigurnosnih pregleda i jednog internetskog seminara. Od početka projekta provedena je ukupno 131 aktivnost unutar zemlje i na daljinu. Kad je riječ o mobilizaciji stručnog znanja, raspoređeno je 30 stručnjaka iz 11 država članica, a 39 stručnjaka iz 22 partnerskih tijela za civilno zrakoplovstvo doprinijelo je provedbi 25 aktivnosti u tom razdoblju. Deset stručnjaka iz osam partnerskih državnih tijela za civilno zrakoplovstvo pridonijelo je provedbi 20 aktivnosti u zemlji zajedno sa stručnjacima za projekt CASE II. 31 stručnjak iz 19 partnerskih državnih nadležnih tijela za civilno zrakoplovstvo sudjelovao je u održavanju dviju regionalnih i triju međuregionalnih radionica, odnosno 41 % svih govornika.

[19] Partnerske države odabiru se na temelju objektivnih kriterija, kao što su obveza/sposobnost određene države da u potpunosti iskoristi aktivnosti izgradnje kapaciteta koje se provode u okviru projekta ili nemogućnost preklapanja s drugim bilateralnim ili multilateralnim inicijativama za izgradnju kapaciteta.