

Брюксел, 19 юни 2026 г.
(OR. en)

10901/26

AVIATION 106

ПРИДРУЖИТЕЛНО ПИСМО

От: Генералния секретар на Европейската комисия, подписано от г-жа Martine DEPREZ, директор

До: Г-жа Thérèse BLANCHET, генерален секретар на Съвета на Европейския съюз

№ док. Ком.: COM(2026) 229 final

Относно: ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА
ГОДИШЕН ДОКЛАД ЗА 2024 ГОДИНА ЗА ПРИЛАГАНЕТО НА РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 300/2008 ОТНОСНО ОБЩИТЕ ПРАВИЛА В ОБЛАСТТА НА СИГУРНОСТТА НА ГРАЖДАНСКОТО ВЪЗДУХОПЛАВАНЕ

Приложено се изпраща на делегациите документ COM(2026) 229 final.

Приложение: COM(2026) 229 final



Брюксел, 18.5.2026 г.
COM(2026) 229 final

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

**ГОДИШЕН ДОКЛАД ЗА 2024 ГОДИНА ЗА ПРИЛАГАНЕТО НА РЕГЛАМЕНТ
(ЕО) № 300/2008 ОТНОСНО ОБЩИТЕ ПРАВИЛА В ОБЛАСТТА НА
СИГУРНОСТТА НА ГРАЖДАНСКОТО ВЪЗДУХОПЛАВАНЕ**

1. ВЪВЕДЕНИЕ

Съгласно член 16 от Регламент (ЕО) № 300/2008¹ всяка година Комисията представя доклад на Европейския парламент, на Съвета и на държавите членки, с който ги информира за прилагането на този регламент и за неговото влияние върху подобряването на сигурността на въздухоплаването.

През 2024 г. службите на Комисията продължиха изпълнението на действията, обявени в работния им документ „Усилия за постигане на усъвършенствана и устойчива политика в областта на сигурността на въздухоплаването“. Етапът на изпълнение, заедно с държавите членки, на 14-те водещи действия, набелязани в посочения документ, обхвана цялата 2024 г. Работата беше съсредоточена върху новата базова линия в областта на сигурността на въздухоплаването и върху насърчаването на разработването на иновации в съответствие със стратегията на ЕС за сигурност на въздухоплаването.

2. ЗАПЛАХИ — СЪБИТИЯ И ПРОГНОЗИ

Комисията, заедно със съответните агенции, осъществяваше постоянен диалог и редовно наблюдение с държавите членки и другите заинтересовани страни относно възникващите заплахи за сигурността на въздухоплаването, включително тези с хибриден характер, с цел да се натрупат знания и капацитет за реагиране на такива заплахи и да се управлява ефективно рискът.

2.1 Тероризъм и хибридни заплахи

Тероризмът и насилническият екстремизъм продължават да са сериозна заплаха за Европейския съюз и неговите държави членки, произхождаща по-конкретно от глобални джихадистки мрежи, а общото равнище на заплаха продължава да е значително. Дестабилизиращи вътрешни и външни събития предизвикаха интензификация на радикализацията, повишено напрежение и социална поляризация, което би могло да доведе до тероризъм и насилнически екстремизъм в Съюза. Тероризмът е трансгранична дейност, при която се използват нови технологии и начини на действие. Основен проблем продължават да са разпространението на невярна информация и на дезинформация онлайн и потенциалът им за радикализация. В среда, която е по-децентрализирана и нестабилна, неорганизираните привърженици на тероризма и насилническият екстремизъм се свързват и вдъхновяват взаимно отвъд идеологията или груповата принадлежност.

¹ Регламент (ЕО) № 300/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2008 г. относно общите правила в областта на сигурността на гражданското въздухоплаване и за отмяна на Регламент (ЕО) № 2320/2002 (ОВ L 97, 9.4.2008 г., стр. 72).

Конфликтите в региона на Близкия изток повишиха заплахата за вътрешната сигурност на ЕС и имат значителен потенциал за мобилизация и радикализация, които биха могли да задействат редица нови вектори на заплахата в цяла Европа. В резултат на конфликта силно се увеличи обемът на екстремисткото съдържание онлайн, включително терористичната пропаганда, антисемитското и антимиоюлманското съдържание и поляризиращите наративи.

Гражданското въздухоплаване продължава да представлява цел с висока стойност и се очаква заплахите и предизвикателствата да се развиват, като е вероятно да се увеличи разнообразието от начини на действие на атаките. Вътрешните заплахы и вътрешният тероризъм остават област, на която следва да се обръща особено внимание. Зоните на конфликт ще продължат да осигуряват на терористите среда, която предлага възможност за придобиване на по-усъвършенствано оборудване от военен клас.

Агресивната война на Руската федерация срещу Украйна засега има ограничено въздействие върху терористичните заплахы и насилническият екстремизъм в ЕС, но доведе до повишена хибридна заплахата за вътрешната сигурност на ЕС, изразяваща се в повишаване на дезинформацията, на кибератаките, на опитите за инструментализиране на миграцията, както и на саботажните действия срещу критична инфраструктура, включително сигурността на въздушния превоз на товари.

2.2 Инциденти, свързани със сигурността на въздушния превоз на товари

От юли 2024 г. насам сигурната верига на доставки на (въздушни) товари и поща в Европа беше обект на редица актове на незаконна намеса, които включваха използването на самоделни запалителни устройства. Тези инциденти накараха правителствата и сектора да обединят усилията си на равнището на ЕС и на международно равнище, за да преценят уязвимите места и да потърсят решения за засилена устойчивост. Комисията, съвместно с държавите членки и със заинтересованите страни от сектора, разработи набор от превантивни мерки, които допринасят за ограничаване на използваните начини на действие и за укрепване на веригата за доставки на въздушни товари.

2.3 Киберсигурност

Тъй като гражданското въздухоплаване се характеризира с все по-голяма взаимосвързаност и цифровизация, киберзаплахите представляват нарастващи рискове за неговата сигурност, безопасност и ефикасност. Кибератаките, насочени към транспортния сектор, потенциално биха могли да имат катастрофални последици и да доведат до значителни икономически сътресения. През 2024 г. бяха докладвани над 8 500 кибератаки, засягащи различни заинтересовани страни в областта на въздухоплаването по цял свят.

Предпочитаните методи за провеждане на кибератаки бяха измамни уебсайтове, фишинг, зловреден софтуер и разпределена атака тип „отказ от обслужване“ (DDoS). Основните цели бяха ползвателите на въздушното пространство, летищата, доставчиците на аеронавигационно обслужване и тяхната верига на доставки².

Мотивите за кибератаките са разнообразни. Най-често срещаната причина е финансовата облага, но в някои случаи мотивите са свързани с идеология или с действия от името на враждебни държавни субекти.

В тази сложна среда усилията бяха насочени към бързото и ефективно изпълнение на съществуващите регулаторни инициативи, за да се гарантира, че те са изцяло приведени в действие и се прилагат съгласувано.

3. ОЦЕНКИ НА РИСКА

3.1 Дронове

Както беше предвидено в „Стратегия 2.0 за безпилотни летателни апарати“³, Комисията пое ангажимент да обмисли дали е необходимо правилата за сигурност на въздухоплаването да бъдат изменени, за да се гарантира, че органите в областта на въздухоплаването и летищата повишават устойчивостта си, когато са изправени пред рисковете, породени от безпилотни летателни апарати, които не оказват съдействие и нямат разрешение.

Службите на Комисията извършиха специална оценка на риска, която приключи през първото тримесечие на 2024 г., по отношение на риска, породен за гражданското въздухоплаване и летищните съоръжения от безпилотни летателни апарати, които не оказват съдействие и нямат разрешение. Обхватът на тази оценка на риска включваше преди всичко заплахата, породена от използването на безпилотни летателни апарати за терористични цели. Хибридни сценарии с участието на държавни субекти не бяха разгледани.

Окончателният резултат показва, че към дадения момент изложеността на гражданското въздухоплаване и летищните съоръжения на риск от преднамерени атаки, извършвани от терористи посредством безпилотни летателни апарати, беше незначителна. Поради това остатъчният риск не наложи да са направи преглед на съществуващите правила за сигурност на въздухоплаването.

² Доклад на Евроконтрол/ЕАТМ-СЕРТ за 2025 г. относно киберпространството във въздухоплаването.

³ Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите „Стратегия 2.0 за безпилотни летателни апарати за интелигентна и устойчива екосистема на безпилотните въздухоплавателни средства в Европа“ (СОМ(2022) 652 final, 29 ноември 2022 г.).

3.2 Зони на конфликт

В рамките на системата на ЕС за сигнализиране за зони на конфликт, през 2024 г. на всеки три месеца продължиха да се извършват общи оценки на риска под ръководството на интегрираната група за оценка на риска за сигурността на въздухоплаването в ЕС, включваща държавите — членки на ЕС, Центъра на ЕС за анализ на информация (INTCEN) на Европейската служба за външна дейност (ЕСВД) и Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз (ЕААБ). Целта на тази дейност е своевременно да се обменя информация относно оценката на рисковете за гражданското въздухоплаване на ЕС, произтичащи от зони на конфликт, за да се подпомогне намаляването на риска. В неотложни случаи се организират извънредни срещи.

През 2024 г. групата проведе четири тримесечни срещи и седем спешни *ad hoc* срещи, по-специално във връзка с конфликта в Близкия изток и неговото въздействие върху гражданското въздухоплаване на ЕС. Това доведе до публикуването на три информационни бюлетина за зоните на конфликт (ИБЗК), оттеглянето на един ИБЗК, както и разширяването на 11 съществуващи ИБЗК⁴.

Интегрираният процес на оценка на риска за сигурността на въздухоплаването в ЕС също така осигурява капацитет за оценка на риска и подпомага процеса на вземане на решения (намаляване на риска) в областта на сигурността на въздушния превоз на товари и стандартите за сигурност на въздухоплаването.

4. ЗАКОНОДАТЕЛНА УРЕДБА И ДОПЪЛНИТЕЛНИ ИНСТРУМЕНТИ

4.1 Законодателна уредба

Гражданското въздухоплаване продължава да е примамлива мишена за враждебни субекти и за да се противодейства на тази заплаха, е необходимо прилагането на пропорционални и основани на риска предпазни мерки. Поради това Комисията и държавите членки непрекъснато адаптират мерките за намаляване на риска, за да се постигне най-високо равнище на сигурност, като същевременно се сведат до минимум неблагоприятните въздействия върху операциите.

През май 2024 г. Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/1998 беше изменен с Регламент за изпълнение (ЕС) 2024/1255⁵. С последния бяха въведени изменения, чрез които да се реагира на променящия се облик на заплахите и рисковете, както и на последните развития в областта на технологиите. С тези изменения беше въведен режим за одобряване и надзор над превозвачите, които в много случаи

⁴ <https://www.easa.europa.eu/en/domains/air-operations/czibs>.

⁵ За подробности вж. приложение 2.

осигуряват наземен превоз на въздушни товари и поща, отговарящи на условията за сигурност, от името на пълноправни контрольори и познати изпращачи. Освен това в списъка на третите държави, които са признати за прилагащи стандарти за сигурност, равностойни на общите основни стандарти за сигурност във въздухоплаването, беше добавено едно летище⁶. През юли 2024 г. беше прието второ изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/1998 — Регламент за изпълнение (ЕС) 2024/2108⁷, с който отново беше временно въведен по-малък максимален обем за проверка на течности, аерозоли и гелове (ТАГ) посредством оборудване със системи за откриване на взривни вещества в ръчния багаж (EDSCB), отговарящо на стандарт С3, и беше отправен призив за усъвършенстване на алгоритмите за откриване, използвани при тази технология.

4.2 База данни на Съюза относно сигурността на веригата на доставки

Базата данни на Съюза⁸ относно сигурността на веригата на доставки е единственият правен инструмент за справки при приемане на пратки от друг пълноправен контрольор или от познат изпращач. Същата база данни включва и списък на одобреното оборудване за сигурност на гражданското въздухоплаване с маркировка „печат на ЕС“.

В края на 2024 г. базата данни съдържаше около 37 000 записа на пълноправни контрольори, познати изпращачи, познати доставчици на стоки, предназначени за летището, независими валидатори, въздушни превозвачи със статут АССЗ, пълноправни доставчици, пълноправни контрольори и познати изпращачи от трети държави, оборудване за сигурност, летища и ползватели. Степента на достъпност на базата данни беше 99,99 %, което означава, че през 2024 г. тя не е била достъпна в продължение на общо по-малко от 30 минути.

4.3 Предварителна информация за товарите преди натоварването (PLACI)

Стопанските субекти, отговарящи за въвеждането на пратки на митническата територия на Съюза (като местоназначение или като място на транзит) от трети държави по въздух, трябва да подават по електронен път предварителна информация за товарите до митниците на ЕС. Тези данни се анализират за целите на сигурността на гражданското въздухоплаване от митническите органи на първия входен пункт в ЕС, като се използва новата митническа система за контрол на вноса (СКВ2).

Резултатът от анализа на риска, свързан с предварителната информация за товарите преди натоварването (PLACI), може да изисква прилагането на

⁶ Летище Свалбард в Кралство Норвегия.

⁷ За подробности вж. приложение 2.

⁸ <https://ksda.ec.europa.eu/>

специфични смекчаващи мерки за сигурност на въздухоплаването, включително възможността за инструкция или насока „Да не се товари/Do Not Load“ (DNL). Те трябва да се прилагат от стопанските субекти, участващи във веригата на входящи доставки в ЕС, преди пратката да бъде натоварена на борда на въздухоплавателно средство, изпълняващо полет към ЕС.

През 2024 г. бяха подадени около 141 милиона заявления по PLACI. Те доведоха до издаването на около 1 400 искания за проверка (RFS), но нямаше искания да не се товарят стоки (DNL). По-голямата част от тях се отнасяха за експресни пратки, а след тях се нареждат пощенските пратки и общите въздушни товари.

5. ПРОВЕРКИ И ДРУГИ ДЕЙНОСТИ ВЪВ ВРЪЗКА С МОНИТОРИНГА НА СЪОТВЕТСТВИЕТО

5.1 Общи положения

С Регламент (ЕО) № 300/2008 се цели да бъде предотвратена незаконната намеса по отношение на гражданското въздухоплаване, за да се защитят лицата и стоките. Въпреки че този регламент изисква от държавите членки да наблюдават редовно съответствието на изпълнението на общите основни стандарти за сигурност на въздухоплаването от страна на летищата, въздушните превозвачи и други образувания и да гарантират бързото откриване и коригиране на пропуските, ролята, която законодателят възлага на Комисията, е да наблюдава ефективното прилагане на това правно изискване от страна на държавите — членки на ЕС/ЕИП⁹.

Член 15 от Регламент (ЕО) № 300/2008 изисква от Комисията да провежда проверки и, ако е необходимо, да прави препоръки за подобряване на сигурността на въздухоплаването. За изпълнение на тази цел за мониторинг, системата за надзор на Комисията обхваща дейностите на държавите членки по създаването, поддържането и прилагането на ефективна национална програма за сигурност на гражданското въздухоплаване и ефективна национална програма за контрол на качеството на гражданското въздухоплаване.

С оглед на горепосоченото Комисията използва двустепенна система за мониторинг на съответствието, т.е. свои собствени проверки, допълвани от оценката на годишните доклади на държавите членки относно националните дейности по мониторинг.

От 2010 г. насам процентът на съответствие, установен по време на проверките на Комисията, остава стабилен, възлизайки на около 80 %. За ефективното

⁹ Европейско икономическо пространство: 27-те държави — членки на ЕС, Норвегия, Исландия и Швейцария. Надзорният орган на ЕАСТ отговаря за провеждането на проверки на сигурността на въздухоплаването в Норвегия и Исландия. Комисията извършва проверки на сигурността на въздухоплаването в Швейцария въз основа на двустранно споразумение.

изпълнение на някои мерки обаче има още какво да се желае и са необходими постоянни усилия от заинтересованите страни от сектора, компетентните органи и Комисията.

5.2 Честота и обхват на проверките

Комисията провежда проверки на администрациите по сигурността на въздухоплаването на държавите членки („компетентните органи“ съгласно определението от член 9 от Регламент (ЕО) № 300/2008), както и проверки на летища, оператори и образувания, които прилагат стандартите за сигурност на въздухоплаването.

Броят, честотата и обхватът на тези проверки са определени в изготвена от ГД „Мобилност и транспорт“ стратегия за мониторинг на прилагането на стандартите за сигурност на въздухоплаването на ЕС. В нея се взема предвид равнището на въздухоплавателната дейност във всяка държава членка, представителна извадка на вида летищни операции, нивото на спазване на изискванията при прилагане на правилата за сигурност на въздухоплаването, резултатите от предходни проверки на Комисията, оценките на националните годишни доклади относно контрола на качеството, инцидентите, свързани със сигурността (актове на незаконна намеса), равнищата на заплахата и други фактори и оценки.

Комисията използва подход на многогодишен мониторинг с цел получаване на достатъчни гаранции относно равнището на съответствие на държавите членки. По този начин в рамките на цикъл от две години се получават доказателства за това как всяка държава членка прилага Регламент (ЕО) № 300/2008 и свързаните с него актове за изпълнение, като се прави проверка на нейния компетентен орган или проверка на поне едно от нейните летища.

Освен това в рамките на цикъл от пет години се получават доказателства за прилагането на общите основни стандарти за сигурност на въздухоплаването, като се избират най-малко 15 % от всички летища в ЕС, попадащи в приложното поле на Регламент (ЕО) № 300/2008, в това число най-големите летища от гледна точка на пътничопотока във всяка държава членка. Проверките, провеждани от Комисията на избраните летища, представляват надежден показател за общата степен на съответствие във всяка държава членка.

5.3 Процедури и методика за провеждане на проверките

С Регламент (ЕС) № 72/2010 на Комисията¹⁰ се определят процедурите за провеждане на проверки от Комисията в областта на сигурността на

¹⁰ Регламент (ЕС) № 72/2010 на Комисията от 26 януари 2010 г. за определяне на процедурите за провеждане на проверки от Комисията в областта на сигурността на въздухоплаването (ОВ L 23, 27.1.2010 г., стр. 1).

въздухоплаването. Той включва, наред с другото, разпоредби за квалификацията и правомощията на инспекторите на Комисията¹¹.

Методиката, използвана за провеждане на проверките, е разработена в тясно сътрудничество с органите за сигурност на въздухоплаването на държавите членки и се основава на проверка на ефективното прилагане на мерките за сигурност.

5.4 Проверки, извършени от Комисията

Комисията имаше работен екип от осем инспектори по сигурността на въздухоплаването на пълно работно време, подкрепени от група от около 80 национални одитори, които са номинирани от държавите членки и отговарят на условията за участие в проверките на Комисията.

Ангажирането на национални одитори, които да участват в проверките на Комисията, осигурява провеждането на партньорски оценки и прави възможно разпространяването на методики и най-добри практики в държавите членки и асоциираните държави¹².

5.4.1 Проверки на националните компетентни органи

Проверките на компетентните органи имат за цел да потвърдят дали държавите членки разполагат с необходимите инструменти, включително национална програма за контрол на качеството, юридическите правомощия и достатъчно ресурси, за да могат адекватно да прилагат законодателството на ЕС в областта на сигурността на въздухоплаването.

Като част от шестия цикъл от проверки на компетентните органи, през 2024 г. Комисията извърши пет проверки. Проверените през 2024 г. държави членки са привели своите национални програми за сигурност на въздухоплаването в съответствие със законодателството на ЕС; предоставили са на своите компетентни органи правомощията за правоприлагане, необходими за мониторинг и осигуряване на спазването на всички изисквания на регламента и свързаните с него актове за изпълнение; гарантирали са, че е налице достатъчен брой одитори за извършване на дейности по мониторинг на съответствието и са изпълнили повечето от изискванията, свързани с обучението по сигурност.

Проверките обаче подчертаха необходимостта от допълнителни усилия в следните области: поддържане на националните програми за сигурност на гражданското въздухоплаване в актуализиран вид в съответствие със законодателните промени и ясно определяне на отговорностите за прилагането на общите основни стандарти; осигуряване на пълно провеждане на програмите

¹¹ Вж. членове 4 и 5.

¹² Вж. приложение 1 за обобщение на всички дейности на Комисията и на Надзорния орган на ЕАСТ, осъществени през 2024 г. във връзка с мониторинга на съответствието.

за сигурност на летищата, операторите и образуванията в съответствие със законодателството на Съюза и с националните програми за сигурност на гражданското въздухоплаване, както и на техния мониторинг; стандартизация на сертифицирането и повторното сертифициране на операторите на рентгеново оборудване на национално равнище; разработване на цялостно обучение, свързано с киберсигурността; пълно прилагане на методиката, изисквана за проверките, и на елементите, които трябва да бъдат включени в докладването за мониторинга на съответствието на национално равнище, и изпълнение на изискванията, свързани с процеса на докладване (напр. своевременно подаване на докладите и на писмата за приключване и т.н.). Освен това в някои държави членки някои задължения не бяха изпълнени изцяло поради неадекватно разпределение на задачите. Те включваха мониторинга на летищата, въздушните превозвачи и някои образувания с отговорности в областта на сигурността, както и съответните им програми за сигурност. Освен това при провеждането на проверките органите не обхванаха систематично пълния набор от мерки, пряко свързани със сигурността, или не извършиха изпитвания във всички изисквани области. Проверките на място на летищата показаха, че във всички проверени държави членки ефективността на националните дейности по мониторинг може да бъде подобрена.

5.4.2 Първоначални проверки на летищата

През 2024 г. Комисията извърши 17 първоначални проверки на летищата, които имаха за цел да потвърдят дали компетентният орган следи адекватно за ефективното изпълнение на мерките за сигурност на въздухоплаването и дали е в състояние бързо да открие и да отстрани евентуални недостатъци. Всички недостатъци, констатирани от инспекторите на Комисията, трябва да бъдат отстранени в рамките на даден срок. Докладите от проверките се предоставят на всички държави членки.

След 15-ата година на прилагане на Регламент (ЕО) № 300/2008 резултатите от проверките отразяват усилията, положени от компетентните органи и сектора. По-голямата част от изискванията за сигурност се прилагат правилно. Проверките обаче откритоа области, в които е необходимо ефективното прилагане на някои мерки да се подобри; такива са например проверката и контрола на достъпа до зоните с ограничен достъп, контрола по сигурността за стоките, както и киберсигурността.

5.4.3 Последващи проверки

В съответствие с член 13 от Регламент (ЕС) № 72/2010 Комисията редовно извършва ограничен брой последващи проверки. Такива проверки се планират, когато по време на първоначалната проверка са констатирани няколко сериозни недостатъка, но също и на случаен принцип, за да се провери дали компетентните органи разполагат с необходимите правомощия да изискват отстраняване на

недостатъците в определените срокове. През 2024 г. бяха извършени четири последващи проверки.

5.5 Оценки на годишните доклади на държавите членки относно контрола на качеството

В точка 18 от приложението към Регламент (ЕО) № 300/2008 от държавите членки се изисква ежегодно да представят на Комисията доклад относно предприетите мерки за изпълнение на техните задължения и за състоянието на сигурността на въздухоплаването на техните летища.

Оценката на тези доклади, в допълнение към собствените редовни проверки на Комисията, предоставя инструмент, с помощта на който тя следи отблизо изпълнението на националните мерки за контрол на качеството. Това от своя страна дава възможност за бързо откриване и коригиране на недостатъци във всяка държава членка.

Оценката включва анализ на редовния мониторинг на летищата, въздушните превозвачи и други образувания, които имат отговорности във връзка със сигурността на въздухоплаването, както и на времето, прекарано от одиторите на терен, обхвата и честотата на подходящо съчетани мерки за мониторинг на съответствието, националните равнища на съответствие, последващите действия и използването на правомощията за правоприлагане.

Качеството на годишните доклади и на информацията, предоставяна от държавите членки, остава постоянно и през 2024 г. беше постигната допълнителна хармонизация.

На държавите членки беше изпратена официална цялостна оценка, в която, когато това беше необходимо, бяха отправени предложения за подобряване или по-добро адаптиране на националните усилия.

5.6 Оценки на летища в трети държави

Комисията извършва оценки в контекста на договореностите за едноетапна проверка за сигурност между ЕС и трети държави. Целта е да се потвърди, че прилагането на някои мерки за сигурност продължава да бъде с равностоеен стандарт на прилагането на законодателството на ЕС в областта на сигурността на въздухоплаването. През 2024 г. бяха извършени три оценки — съответно в САЩ, Черна гора и Сингапур.

5.7 Случаи по член 15 и съдебни производства

Ако недостатъците, констатирани при изпълнението на мерките за сигурност на дадено летище, са достатъчно сериозни, така че да представляват значителна заплаха за цялостното равнище на сигурност на гражданското въздухоплаване в Съюза, Комисията ще задейства член 15 от Регламент (ЕС) № 72/2010. Това

означава, че компетентните органи на всички държави членки биват предупредени за ситуацията и че полетите, пристигащи от летището, за което се прилага член 15, се третират като пристигащи от трета държава, което води до задължение за приемащите летища да прилагат компенсаторни мерки за сигурност по отношение на пристигащите трансферни пътници и техния багаж, както и въздухоплавателните средства, с които са пристигнали. През 2024 г. не е започнато такова производство.

Комисията също така има възможност да открие производство за установяване на нарушение по член 258 от Договора за функционирането на Европейския съюз, по-специално когато недостатъците не се отстраняват дълго време или се повтарят. През 2024 г. не е започнато такова производство.

6. ЗАСЕДАНИЯ И ПРОЯВИ

На 2 май 2024 г. Комисията организира втората Конференция за киберсигурността в транспорта, която обхваща всички видове транспорт. По време на проявата беше направена равностметка на развоя, настъпил след проведената през 2019 г. първа Конференция за киберсигурността в транспорта, за да се установят оставащите пропуски, да се насърчи обменът на практики и идеи между различните общности и за да се обсъдят променящите се заплахи за киберсигурността, пред които е изправен секторът на транспорта.

През февруари 2024 г. Комисията създаде Подгрупата за авиационна киберсигурност, като постави началото на структурирана поредица от пленарни срещи и специални заседания на оперативната група, изхождайки от мандата, определен от Работната група за авиационна киберсигурност. Целта беше да се насърчи сътрудничеството между органите за авиационна безопасност, авиационна сигурност и киберсигурност, за да се улесни хармонизирането и съответствието между Директивата МИС 2¹³ и правилата, специфични за въздухоплаването. Освен това тя имаше за цел да се избегнат потенциални пропуски или дублиране на задълженията по отношение на киберсигурността и да се сведе до минимум ненужната административна и оперативна тежест.

През ноември 2024 г. Комисията и Администрацията по сигурността на транспорта на САЩ организираха в Дъблин (Ирландия) втората среща на високо равнище между САЩ и ЕС по въпросите на сигурността на въздушния превоз на товари. Проявата предостави възможност за идентифициране на заплахите и рисковете за въздушния превоз на товари и за колективно прилагане на стратегии за тяхното намаляване.

¹³ Директива (ЕС) 2022/2555 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2022 г. относно мерки за високо общо ниво на киберсигурност в Съюза, за изменение на Регламент (ЕС) № 910/2014 и Директива (ЕС) 2018/1972 и за отмяна на Директива (ЕС) 2016/1148 (Директива МИС 2).

С цел предоставяне на държавите членки на обратна информация от проверките, насърчаване на прозрачността и хармонизиране на методиките за мониторинг на съответствието, през октомври 2024 г. Комисията организира годишна среща и обучение на националните инспектори, отговарящи за сигурността на въздухоплаването.

7. МЕЖДУНАРОДЕН ДИАЛОГ

7.1 Общи положения

Комисията продължи да допринася за сигурността на световното въздухоплаване, като си сътрудничесе с международни органи, например Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО) и Европейската конференция за гражданска авиация (ЕКГА), и с ключови търговски партньори, и като работеше в тясно сътрудничество с държавите членки за гарантиране на координираните позиции на ЕС. Беше проведен диалог с някои трети държави, например САЩ, Канада, Австралия, Сингапур и Обединеното кралство.

7.2 Международни органи

ЕС взе активно участие като наблюдател в годишната среща на експертната група на ИКАО по сигурността на въздухоплаването (AVSECP/35), която се проведе от 22 до 26 април 2024 г., както и в третото заседание на експертната група на ИКАО по киберсигурност (CYSECP/3), което се проведе от 3 до 7 юни 2024 г.

7.3 Трети държави

В контекста на отношенията със Съединените щати в областта на сигурността на въздухоплаването Групата за сътрудничество в областта на сигурността на транспорта (ГССТ) между ЕС и САЩ има за цел да насърчи сътрудничеството в няколко области от взаимен интерес. Тя гарантира непрекъснатото функциониране на договореностите за едноетапна проверка за сигурност и на взаимното признаване на съответните режими на ЕС и САЩ за въздушни товари и поща. На 10 и 11 септември 2024 г. се проведе 33-тото заседание на ГССТ.

В изпълнение на член 435 от Споразумението за търговия и сътрудничество между ЕС и Обединеното кралство сътрудничеството между ЕС и Обединеното кралство в областта на сигурността на въздухоплаването включва сътрудничество по въпроси, свързани със сигурността на въздухоплаването, обмен на информация, обсъждане и споделяне на най-добри практики и разработване на договорености за сътрудничество между технически експерти. На 15 май 2024 г. и на 31 октомври 2024 г. се проведеха съответно 4-тата и 5-ата среща по линия на сътрудничеството в областта на сигурността на въздухоплаването между ЕС и Обединеното кралство.

В съответствие с правото на ЕС Комисията е сключила договорености за едноетапна проверка за сигурност, с които стандартите за сигурност, прилагани в някои трети държави или на летища на трети държави, се признават за равностойни на стандартите на ЕС¹⁴. Разговорите с Япония относно едноетапната проверка за сигурност продължиха, но засега различията между прилаганите режими не позволиха да се напредне в това отношение. През 2024 г. не бяха сключени нови договорености за едноетапна проверка за сигурност.

Що се отнася до изграждането на капацитет, проектът „Сигурност на гражданското въздухоплаване в Африка, Азия и Близкия изток“ (CASE II), финансиран от Европейската комисия с бюджет от 8 млн. евро и изпълняван от ЕКГА, продължи и през 2024 г. Дейностите, извършвани от експерти по сигурността на въздухоплаването, включваха семинари, уебинари и двустранни дейности в рамките на отделни държави¹⁵. Общата цел на CASE II е да се противодейства на заплахата от тероризъм за гражданското въздухоплаване, като с държавите от трите региона се партнира за укрепване на техните режими за сигурност на въздухоплаването¹⁶.

8. ЗАКЛЮЧЕНИЯ

Случилите се през юли 2024 г. инциденти с въздушни товари откритоха сериозните рискове за въздухоплаването. Транспортните оператори могат да бъдат както цели, така и инструменти за злонамерени участници. Съществуващите правни инструменти на ЕС повишиха сигурността на въздухоплаването, но високите равнища на заплахата изискват средства за бърз обмен на информация и съответно бързо реагиране.

¹⁴ ЕС има договорености за едноетапна проверка за сигурност със САЩ, Канада, Сингапур, Черна гора, Сърбия и Обединеното кралство.

¹⁵ През 2024 г. бяха отбелязани най-големият обем и най-широкото разнообразие на осъществяваните дейности от началото на проекта: за държавите партньори бяха осъществени общо 77 дейности в полза на 1 117 участници. При сравнение на общия брой на осъществените дейности това представлява увеличение с 15 % спрямо 2023 г. и над двойно увеличение спрямо 2022 г. (когато бяха осъществени 35 дейности). Тези дейности включват 48 двустранни обучения, 17 многостранни обучения, шест дейности по наставничество, два регионални семинара, един междурегионален семинар и финансиране на три прегледа „APEX in Security“ [„Летища с отлични резултати в областта на сигурността“]. От началото на проекта са осъществени общо 208 дейности в отделни държави и дистанционни дейности. От тях 177 са осъществени в отделни държави, в полза на 83 държави партньори и държави — членки на ЕКГА/ЕС. Що се отнася до мобилизирането на експертен опит, 30 експерти от 14 държави — членки на ЕКГА/ЕС, допринесоха за 19 дейности (24 %) и 32 експерти от гражданските въздухоплавателни администрации на 16 държави партньори допринесоха за обученията и семинарите. Към екипа на проекта се присъединиха и двама командировани служители (един от Мароко и един от Камерун).

¹⁶ Държавите партньори се избират въз основа на обективни критерии, като например ангажимента/способността на дадена държава да се възползва изцяло от дейностите за изграждане на капацитет, осъществени по проекта, или липсата на евентуално дублиране с други двустранни или многостранни инициативи за изграждане на капацитет.

Комисията си сътрудничи с държавите членки, за да бъдат изменени съществуващите актове за изпълнение в областта на сигурността на въздухоплаването с цел обмен на класифицирана информация за събития, свързани със сигурността на въздухоплаването. Постоянните усилия за укрепване на стандартите за сигурност на въздухоплаването ще включва и укрепване на законодателството в областта на сигурността на въздухоплаването, за да се даде възможност за незабавни ответни мерки, като същевременно се запази пространството на едноетапна проверка за сигурност на летищата в ЕС.

Гарантирането на сигурни авиационни дейности във въздуха и на земята е основно условие за процъфтяването на търговското въздухоплаване. Оптималната регулаторна система за сигурност на въздухоплаването съчетава иновации със стабилност и поддържа постоянно най-високо равнище на сигурност. През 2024 г. Комисията продължи да работи за укрепването на такава система за сигурност на въздухоплаването, като същевременно в тясно сътрудничество с регулаторните органи и със заинтересованите страни отговоря на настоящите и бъдещите предизвикателства.