



Съвет на  
Европейския съюз

Брюксел, 13 юли 2026 г.  
(OR. en)

11876/26

AVIATION 117

### ПРИДРУЖИТЕЛНО ПИСМО

|                     |                                                                                                                                                                                                                                      |
|---------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| От:                 | Генералния секретар на Европейската комисия, подписано от<br>г-жа Martine DEPREZ, директор                                                                                                                                           |
| Дата на получаване: | 13 юли 2026 г.                                                                                                                                                                                                                       |
| До:                 | Г-жа Thérèse BLANCHET, генерален секретар на Съвета на<br>Европейския съюз                                                                                                                                                           |
| № док. Ком.:        | COM(2026) 361 final                                                                                                                                                                                                                  |
| Относно:            | ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И<br>СЪВЕТА<br>ГОДИШЕН ДОКЛАД ЗА 2025 ГОДИНА ОТНОСНО ИЗПЪЛНЕНИЕТО<br>НА РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 300/2008 ОТНОСНО ОБЩИТЕ ПРАВИЛА В<br>ОБЛАСТТА НА СИГУРНОСТТА НА ГРАЖДАНСКОТО<br>ВЪЗДУХОПЛАВАНЕ |

Приложено се изпраща на делегациите документ COM(2026) 361 final.

Приложение: COM(2026) 361 final



ЕВРОПЕЙСКА  
КОМИСИЯ

Брюксел, 13.7.2026 г.  
COM(2026) 361 final

**ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА**

**ГОДИШЕН ДОКЛАД ЗА 2025 ГОДИНА ОТНОСНО ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА  
РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 300/2008 ОТНОСНО ОБЩИТЕ ПРАВИЛА В ОБЛАСТТА  
НА СИГУРНОСТТА НА ГРАЖДАНСКОТО ВЪЗДУХОПЛАВАНЕ**

## **1. ВЪВЕДЕНИЕ**

Съгласно член 16 от Регламент (ЕО) № 300/2008 на Европейския парламент и на Съвета<sup>1</sup> 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 2025 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“ (SWD (2023) 37 final), с акцент върху новаторството, технологиите и новата базова линия в областта на сигурността на въздухоплаването.

## **2. ЗАПЛАХИ — СЪБИТИЯ И ПРОГНОЗИ**

Комисията, със съответните агенции, положи постоянни усилия за наблюдение и справяне със заплахите за сигурността на сектора на въздухоплаването, включително тези с хибриден характер, заедно с държавите членки и други заинтересовани страни. Целта на това начинание беше да се гарантира ефективното управление на риска. За тази цел през 2025 г. Комисията изготви законодателно изменение за създаване на по-ефективен механизъм за обмен на информация за събития, свързани със сигурността на въздухоплаването.

### **2.1 Тероризъм и хибридни заплахи**

Терористичната заплаха за Европейския съюз и неговите държави членки продължава да се променя и става все по-сложна, като се характеризира с децентрализация, идеологическа диверсификация и силна зависимост от цифровите екосистеми. Джихадистките мрежи остават най-пагубната заплаха, като развитието им е силно повлияно от продължаващите конфликти в Близкия изток. Същевременно дестабилизиращи вътрешни и външни събития предизвикаха засилена радикализация, повишено напрежение и социална поляризация, което би могло да доведе до тероризъм и насилнически екстремизъм в Съюза. Цифровите платформи играят ключова роля, като дават възможност за радикализация и вербуване, както и за разпространение на пропаганда. В среда, която е по-децентрализирана и нестабилна, неорганизирани привърженици на тероризма и насилническия екстремизъм се свързват и вдъхновяват взаимно отвъд идеологията или груповата принадлежност.

---

<sup>1</sup> 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).

Влиянието на конфликтите в Близкия изток се разрасна до хибридни заплахи с използването на послания за конфликти в кампании за дезинформация и усилия за онлайн поляризация.

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 заплахи 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 заплахи и насилническият екстремизъм в ЕС, но доведе до повишена хибридна заплаха 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.

## **2.2 Киберсигурност**

### *2.2.1 Общи положения*

През 2025 г. бяха докладвани около 9200 киберинцидента, които засегнаха всички категории заинтересовани страни в областта на въздухоплаването в световен мащаб<sup>2</sup>. Естеството на тези инциденти включваше инциденти със софтуер за изнудване, нарушения на сигурността на данните, компрометиране на веригата на доставките, дейности, предизвикани от хакерски атаки, и разкрития за изтичане на данни, насочени към авиокомпаниите, както и летища и доставчици на аеронавигационно обслужване. През 2025 г. станахме свидетели на няколко инцидента със значително въздействие върху веригата на доставките във въздухоплаването, по-специално атаката срещу системата MUSE на Collins Aerospace, която засегна множество големи летища<sup>3</sup> в Европа.

Въпреки че киберпрестъпността продължава да бъде основната заплаха, геополитическото измерение на киберзаплахите става все по-видимо. Продължаващите конфликти в Украйна и Близкия изток продължиха да стимулират дейността на хактивисти, като атаките тип „отказ от обслужване“

---

<sup>2</sup> Доклад на Евроконтрол/EATM-CERT за 2026 г. относно киберпространството във въздухоплаването.

<sup>3</sup> Вследствие на това тези летища е трябвало да прибегнат до ръчна обработка, което е довело до дълги опашки, закъснения и отмяна на полети. Инцидентът показва как критичните информационни системи в областта на въздухоплаването могат да претърпят мащабни прекъсвания с бърз верижен ефект в цялата европейска въздухоплавателна мрежа.

(DDoS) бяха непропорционално насочени срещу летищата поради обществената им значимост. Използването на изкуствен интелект от участниците в киберзаплахи също става все по-видимо.

За да се подкрепи съгласуваното и хармонизирано прилагане на рамката на ЕС за киберсигурност в целия сектор на въздухоплаването, усилията през 2025 г. бяха съсредоточени върху максималната съгласуваност между хоризонталните и секторните правила. Целта е да се повиши ефективността, да се избегне дублирането и да се намали тежестта за операторите и администрациите.

Подгрупата за авиационна киберсигурност, създадена през февруари 2024 г., изготви през 2025 г. необвързващ референтен документ, одобрен от групата за сътрудничество за МИС, в подкрепа на съгласуваното и хармонизирано прилагане на рамката на ЕС за киберсигурност в целия сектор на въздухоплаването.

#### *2.2.2 Оценка на риска по отношение на оборудването за откриване*

В сътрудничество с органите за сигурност на въздухоплаването и митническите органи на държавите членки Комисията извърши оценка на риска по отношение на оборудването за откриване, включително оборудването за проверка във въздухоплаването, съгласно член 22 от Директивата МИС 2. Оценката на риска се прилага за оборудване за откриване, което използва софтуер и/или е свързано със системи на ИКТ, внедрени от митнически органи, гранични органи, летища, пристанища и гранични контролни пунктове.

Констатациите сочат нееднородни национални практики, силна зависимост от доставчици извън ЕС и сериозни уязвимости, свързани с техническо обслужване от разстояние и липса на хармонизирани протоколи за сигурност. В оценката се определят 13 сценария за риска, като основните рискове са следните: прекомерна зависимост от отделни или ограничен брой производители (зависимост от конкретен доставчик, високорискови доставчици); разрешен/неразрешен достъп по време на техническото обслужване или монтажа (включително дистанционно); зловреден софтуер, компрометиращ оборудването, целостта на данните и свързаните системи. Рисковете се увеличават във взаимосвързаната среда (летища, пристанища, център за митнически данни на ЕС).

### **2.3 Безпилотни летателни апарати**

Безпилотните летателни апарати променят бъдещето на икономиката и обществото на ЕС, което има сериозни последици за транспорта, търговията и услугите. Тъй като броят им се увеличава, а техните технологични способности напредват, включително подобрения в скоростта, гъвкавостта, обхвата, полезния товар и прецизността на датчиците, както и интегрирането на изкуствения интелект, от съществено значение е да се признае потенциалът, свързан със

злоупотреби с тях. Поради това, за да се извлекат ползите от безпилотните летателни апарати и тяхното законно и правомерно използване, от решаващо значение е да се преодолеят заплахите, които те представляват по отношение на незаконни, неправомерни или злонамерени действия, и да се смекчат тези рискове.

Възникването на инциденти с безпилотни летателни апарати с неизвестен произход в близост до инфраструктура, включително летища, представлява особено предизвикателство за готовността и способността на ЕС да предотвратява бъдещи инциденти<sup>4</sup>. Наличието на безпилотни летателни апарати в близост до чувствителни зони поражда опасения и за шпионаж, като така се повишава нивото на напрежение по отношение на сигурността. В отговор на това през 2025 г. Комисията разработи план за действие за сигурност при дроновете и за противодействие на дронове, насочен към укрепване на подхода за предотвратяване и откриване с цел намаляване на заплахите, породени от безпилотните летателни апарати, и повишаване на готовността на Съюза да реагира на инциденти.

### **3. ОЦЕНКИ НА РИСКА**

#### **3.1 Зони на конфликт**

Системата на ЕС за сигнализиране за зони на конфликт продължи да извършва редовно на всеки три месеца оценки на риска, ръководена от интегрираната група на ЕС за оценка на риска за сигурността на въздухоплаването, която включва държавите — членки на ЕС, Центъра на ЕС за анализ на информация (INTCEN) и ЕААБ. Целта на системата е да улесни своевременното споделяне на оценки на риска по отношение на зони на конфликт, засягащ гражданското въздухоплаване на ЕС, което ще даде възможност за ефективно намаляване на риска. При необходимост се свикват ad hoc срещи за разглеждане на неотложни въпроси.

Групата проведе четири срещи на всеки три месеца през 2025 г. и пет спешни ad hoc срещи. Бяха проведени четири подготвителни срещи с авиокомпаниите и асоциации на авиокомпаниите от ЕС. Това доведе до издаването на два нови информационни бюлетина на ЕААБ за зоните на конфликт (CZIB), оттеглянето на четири CZIB на ЕААБ и актуализирането на останалите<sup>5</sup>.

Интегрираният процес на оценка на риска за сигурността на въздухоплаването в ЕС също така осигурява капацитет за оценка на риска и подпомага процеса на

---

<sup>4</sup> През 2025 г. например в Копенхаген, Мюнхен, Берлин и Брюксел беше докладвано временно спиране на полетите поради поява на безпилотни летателни апарати.

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

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 2025 г. Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/1998 беше изменен с Регламент за изпълнение (ЕС) 2025/920<sup>6</sup>. С последния бяха въведени изменения, с които се засилват подробните мерки за прилагането на общите основни стандарти в областта на сигурността на въздушните товари и поща, така че да се повиши устойчивостта и да се гарантира адекватно смекчаване на новите заплахи. Целта беше да се повиши предотвратяването и откриването на IED (самоделни взривни устройства) и IID (самоделни запалителни устройства) чрез прилагане на мерки за повишаване на видимостта на информацията и данните, свързани с въздушните товари и поща, изпращани по въздух, укрепване на компетентностите и уменията на служителите по сигурността, както и гарантиране на отделянето на определени стоки по време на приемането им, преди да бъдат натоварени на борда на въздухоплавателното средство.

Бяха въведени и изменения в мерките за сигурност на въздухоплаването в областта на обучението, сертифицирането и пресертифицирането на служителите по сигурността, както и в рутинното изпитване на оборудването за сигурност. Някои летища<sup>7</sup> бяха заличени от списъците на третите държави, които са признати за прилагащи стандарти за сигурност, равностойни на общите основни стандарти за сигурност във въздухоплаването.

### **4.2 База данни на Съюза относно сигурността на веригата на доставките**

Базата данни на Съюза<sup>8</sup> относно сигурността на веригата на доставките е единственият правен инструмент за справки при приемане на пратки от друг

---

<sup>6</sup> За подробности вж. приложение 2.

<sup>7</sup> Летище Kangerlussuaq в Гренландия, Гърнзи, остров Ман и Джърси в Обединеното кралство и летище Ben Gurion в Израел.

<sup>8</sup> <https://ksda.ec.europa.eu/>.

пълноправен контролор 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 2025 г. базата данни съдържаше почти 40 000 записа на пълноправни контролори, познати изпращачи, познати доставчици на стоки, предназначени за летището, независими валидатори, въздушни превозвачи със статут АССЗ, пълноправни доставчици, пълноправни контролори и познати изпращачи от трети държави, оборудване за сигурност, летища и ползватели. Степента на достъпност на базата данни беше 99,95 %, което означава, че през 2025 г. тя не е била достъпна в продължение на общо малко повече от 4 часа.

#### **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 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 входящите доставки в ЕС, преди пратката да бъде натоварена на борда на въздухоплавателно средство, изпълняващо полет към ЕС.

През 2025 г. бяха подадени около 146 милиона заявления по PLACI. Те доведоха до издаването на около 990 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/ЕИП<sup>9</sup>.

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 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

---

<sup>9</sup> 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.

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 Комисията<sup>10</sup> се определят процедурите за провеждане на проверки от Комисията в областта на сигурността на въздухоплаването. Той включва, наред с другото, разпоредби за квалификацията и правомощията на инспекторите на Комисията<sup>11</sup>.

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 седем инспектори по сигурността на въздухоплаването на пълно работно време, подкрепени от група от около 70 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

---

<sup>10</sup> 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).

<sup>11</sup> Вж. членове 4 и 5.

разпространяването на методики и най-добри практики в държавите членки и асоциираните държави<sup>12</sup>.

С цел предоставяне на държавите членки на обратна информация от проверките, насърчаване на прозрачността и хармонизиране на методиките за мониторинг на съответствието, през октомври 2025 г. Комисията организира годишна среща и обучение на националните одитори.

#### *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 седмия цикъл от проверки на компетентните органи през 2025 г. Комисията извърши проверки на 7 държави членки.

Проверените през 2025 г. държави членки са съгласували своите национални програми за сигурност на въздухоплаването със законодателните промени. Беше установено също така, че повечето национални програми за контрол на качеството са изцяло приведени в съответствие с Регламент (ЕС) № 18/2010 на Комисията. Във всички държави членки беше отбелязано, че летищата, въздушните превозвачи и субектите с отговорности в областта на сигурността са изправени пред определени предизвикателства при актуализирането и поддържането на програмите за сигурност в съответствие със законодателството на Съюза и с националните програми за сигурност на въздухоплаването, както и при тяхното наблюдение.

Изискванията за набиране, обучение, одобрение и/или сертифициране, квалификация на инструкторите и независимите валидатори, когато е приложимо, в повечето случаи са транспонирани в националните програми за обучение на инспектираните държави членки. Все още обаче има какво да се желае по отношение на стандартизацията на сертифицирането и пресертифицирането на операторите на рентгеново оборудване.

В някои държави членки установената честота и обхват на мониторинга на летищата, въздушните превозвачи и някои субекти с отговорности в областта на сигурността не винаги са били спазвани от компетентния орган. Освен това в някои случаи не са извършени достатъчно изпитвания във всички изисквани области. Освен това Комисията също така установи необходимост от подобряване на прилагането на методологията, необходима за проверките, в области като докладването по националния мониторинг на съответствието,

---

<sup>12</sup> Вж. приложение 1 за обобщение на всички дейности на Комисията и на Надзорния орган на ЕАСТ, осъществени през 2025 г. във връзка с мониторинга на съответствието.

хармонизирането на докладването на резултатите от изпитванията, пряко свързаните мерки за сигурност<sup>13</sup>, обхванати по време на проверките, и класификацията на съответствието.

Всички държави членки предоставиха на своите компетентни органи необходимите изпълнителни правомощия за мониторинг и прилагане на всички изисквания на Регламент (ЕО) № 300/2008 и актовете за неговото изпълнение и повечето от тях гарантираха наличието на достатъчен брой одитори за извършване на дейности по мониторинг на съответствието. На последно място, 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 2025 г. Комисията извърши 12 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 16-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 продължават да се прилагат правилно. При проверките обаче бяха открити области, в които може да се постигне повече. Те включват контрол на достъпа, проверки, киберсигурност, претърсване за сигурност на въздухоплавателните средства, контрол на сигурността за стоките, както и прилагане на процеси, свързани със сертифицирането.

#### *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 2025 г. не бяха извършени последващи проверки.

---

<sup>13</sup> Две или повече изисквания, които са толкова тясно интегрирани, че ефективността на едното не може да бъде оценена по подходящ начин, без да се вземат предвид другите.

## **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 2025 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 2025 г. бяха извършени три оценки — съответно в САЩ, Фарьорските острови и Обединеното кралство.

## **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 третираят 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 2025 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 2025 г. не е започнато такова производство.

## **6. МЕЖДУНАРОДЕН ДИАЛОГ**

### **6.1 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 като работеше в тясно сътрудничество с държавите членки за гарантиране на координираните позиции на ЕС. Бяха проведени разговори и с ключови единомислещи партньори като Обединеното кралство, САЩ, Канада, Австралия и Сингапур.

### **6.2 Международни органи**

ЕС взе активно участие като наблюдател в годишната среща на експертната група на ИКАО по сигурността на въздухоплаването (AVSECP/36), която се проведе от 7 до 11 април 2025 г., както и в четвъртото заседание на експертната група на ИКАО по киберсигурност (CYSECP/4), което се проведе от 2 до 6 юни 2025 г.

Резултатите от 42-рото събрание на ИКАО (23 септември — 3 октомври 2025 г.) по въпросите на сигурността, киберпространството и зоните на конфликт отразяваха заявените от ЕС цели. Те включваха нова резолюция на събранието относно зоните на конфликт; преразгледана резолюция за сигурност на въздухоплаването, в която се посочват променящите се заплахи, включително от страна на опитни участници, и призив за повече усилия за обезопасяване на системата за въздушни товари и поща; преразгледана резолюция относно киберсигурността, в която се разглеждат киберзаплахите и се подчертава необходимостта от цялостно справяне с кибернетичните рискове; и одобрение от събранието на предложението на Европейската група за организиране на конференция на високо равнище по въпросите на сигурността на въздухоплаването.

### **6.3 Трети държави**

В изпълнение на член 435 от Споразумението за търговия и сътрудничество между ЕС и Обединеното кралство сътрудничеството в областта на сигурността

на въздухоплаването включва обмен на информация, обсъждане и споделяне на най-добри практики и разработване на договорености за сътрудничество между технически експерти. Шестата среща по линия на сътрудничеството в областта на сигурността на въздухоплаването между ЕС и Обединеното кралство се проведе на 1 април, а седмата — на 17 октомври 2025 г.

Групата за сътрудничество в областта на сигурността на транспорта (ГССТ) между ЕС и САЩ има за цел да насърчава 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 сигурност на въздушни товари и поща. През 2025 г. не беше организирана среща на ГССТ, но техническото сътрудничество продължи през цялата година.

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 ЕС<sup>14</sup>. През 2025 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 2025 г. Дейностите, извършвани от експерти по сигурността на въздухоплаването, включваха семинари, уебинари и двустранни дейности в рамките на отделни държави<sup>15</sup>. Общата цел на CASE II беше 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 въздухоплаването<sup>16</sup>.

---

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

<sup>15</sup> От 1 януари до 30 ноември 2025 г. (крайна дата) по проекта CASE II бяха осъществени 56 дейности (включително 34 двустранни дейности за обучение, осем дейности за наставничество, шест многостранни дейности, пет регионални семинара, два междурегионални семинара и един уебинар), от които се възползваха 950 участници, което показва висока степен на изпълнение до края на проекта. От началото на проекта са осъществени общо 264 дейности в държавите и от разстояние в полза на 89 държави партньори и държави — членки на ЕКГА/ЕС. Повече информация за CASE II: <https://www.ecac-ceac.org/activities/security/eu-ecac-case-ii-project>.

<sup>16</sup> Методиката, използвана за подбор на държавите партньори, се основава на кумулативни критерии и предоставя възможности за подобрение, за да се гарантира, че се вземат предвид съответните фактори, като например нивото на заплахата, нивото на мерките за сигурност във всяка държава партньор и дали тези държави партньори имат директни полети до държава — членка на ЕС. Този подход беше съчетан с редовна координация с държавите членки или други изпълнителни агенции, за да се избегне дублирането на инициативи за изграждане на капацитет и да се увеличи полезното взаимодействие.

## **7. ЗАКЛЮЧЕНИЯ**

За да се развива търговското въздухоплаване, от съществено значение е да се гарантира сигурността на операциите — както във въздуха, така и на земята. През 2025 г. Европейската комисия, в сътрудничество с държавите членки, предприе значителни действия, за да гарантира, че съществуващото законодателство за прилагане в областта на сигурността на въздухоплаването е адаптирано към променящите се заплахи и рискове. Бяха приети мерки за укрепване на веригата на доставките на въздушните товари и бяха направени предложения за създаване на система на ЕС за докладване на събития, свързани със сигурността на въздухоплаването, и за навременен обмен на информация за сигурността с цел смекчаване на възникващите заплахи.

През 2025 г. продължи и работата по нова базова линия в областта на сигурността на въздухоплаването, която ще използва в пълна степен настоящия и бъдещия технологичен потенциал по начин, с който се постига най-високо равнище на сигурност, като същевременно се подобрява във възможно най-голяма степен качеството на обслужване на пътниците.