ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 18.12.2024 г.
COM(2024) 579 final

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

ГОДИШЕН ДОКЛАД ЗА 2023 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) № 300/2008[1] 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 2020 г. службите на Комисията започнаха преглед относно възможните следващи стъпки по отношение на системата за сигурност на въздухоплаването в ЕС[2]. В резултат на това през февруари 2023 г. службите на Комисията публикуваха своя работен документ „Усилия за постигане на усъвършенствана и по-устойчива политика в областта на сигурността на въздухоплаването“, в който бяха потвърдени постиженията на системата EU AVSEC, бяха отбелязани някои нерешени въпроси и техните първопричини, както и бяха набелязани потенциални варианти за корективни мерки, заедно с вероятното им въздействие, когато е целесъобразно. В работния документ на службите на Комисията се предлагаше нова, по-амбициозна базова линия за проверка на пътниците и багажа, съвместима с едноетапната проверка за сигурност в рамките на ЕС, подобрен регулаторен процес и засилено разработване и внедряване на новаторски решения.

През 2023 г. Комисията продължи да укрепва системата за сигурност на въздухоплаването, а нейните служби предприеха няколко действия, които бяха определени като ключови в работния документ на службите на Комисията. Чрез временни мерки, насочени към служителите по сигурността, Комисията предприе действия за справяне с недостига на капацитет на летищата в ЕС през летния сезон на 2023 г., когато пътуването по въздух се увеличи след пандемията от COVID, а секторът на въздухоплаването беше изправен пред недостиг на работна ръка.

През цялата 2023 г. ръководната група за стратегията за сигурност на въздухоплаването, с подкрепа по работни направления за консултации, разгледаше предложенията, съдържащи се в работния документ на службите на Комисията.

---

[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).

[2] Редица членове на консултативната група на заинтересованите лица в областта на сигурността на въздухоплаването (SAGAS), създадена съгласно член 17 от Регламент (ЕО) № 300/2008, изразиха желание да участват в процеса на консултации.

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. През първото тримесечие на 2023 г. с държавите членки беше завършено цялостно картографиране на риска с цел оценка на нивото на заплаха и риск за гражданското въздухоплаване. Тази дейност се проведе като част от усилията за засилена и по-устойчива политика за сигурност на въздухоплаването, както е посочено в работния документ на службите на Комисията.

2.1 Тероризъм и хибридни заплахи

Глобалната картина на тероризма остана непроменена през 2023 г. Тероризмът е трансгранична дейност, при която се използват нови технологии и начини на действие. Разпространението на пропаганда онлайн и нейният потенциал за радикализация продължават да бъдат основен проблем, в чиято основа са социалната изолация и липсата на стабилна система в подкрепа на набирането на нови последователи. В среда, която е по-децентрализирана и нестабилна, неорганизирани привърженици на тероризма и насилствения екстремизъм се свързват и вдъхновяват взаимно отвъд идеологията или груповата принадлежност.

Очаква се заплахите и предизвикателствата пред гражданското въздухоплаване, което представлява цел с висока стойност, да продължат да се развиват, както и 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 военно оборудване.

2.2 Киберсигурност

В контекста на нарастващата зависимост на въздухоплаването от информационните технологии и цифровите оперативни системи киберсигурността придобива все по-голяма значимост. Кибератаките, насочени към транспортния отрасъл, потенциално биха могли да имат катастрофални последици и да доведат до значителни икономически сътресения. През 2023 г. бяха докладвани над 6 000 кибератаки, засягащи различни заинтересовани страни в областта на въздухоплаването. Предпочитаните методи за провеждане на кибератаките бяха измамни уебсайтове, фишинг и зловреден софтуер (включително софтуер за изнудване), докато основните цели бяха ползвателите на въздушното пространство, летищата и доставчиците на аеронавигационно

обслужване и тяхната верига на доставки[3]. Съществуващата рамка за сигурност на въздухоплаването беше актуализирана през 2023 г. в допълнение към Директивата за МИС 2[4]. Бяха проведени срещи с националните органи с цел да се гарантира максимална съгласуваност на прилагането и изпълнението между хоризонталните и секторните правила за киберпространството, за да се повиши устойчивостта на транспортния отрасъл и свързаната с него инфраструктура, включително средствата за справяне с киберзаплахите. По отношение на киберпространството съществуват редица специфични предизвикателства, в т.ч. разнообразни участници и мотиви (извън терористичните групи).

3. ОЦЕНКИ НА РИСКА

3.1 Дронове

Незаконното използване на безпилотни летателни системи, по-известни като дронове, може да наруши летищните операции и да застраши въздухоплавателните средства и техните пътници[5]. В това отношение и въз основа на наскоро приетата стратегия на Комисията за противодействие на потенциалните заплахи от безпилотни летателни апарати[6], службите на Комисията предприеха оценка на риска за сигурността на въздухоплаването по отношение на безпилотните летателни апарати с цел да се идентифицират потенциалните допълнителни уязвимости на летищата, които биха могли да изискват регулаторни решения. Оценката на риска започна през последното тримесечие на 2023 г. и ще приключи през първото тримесечие на 2024 г.

3.2 Зони на конфликт

В рамките на системата на ЕС за сигнализиране за зони на конфликт през 2023 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

---

3 Доклад на Евроконтрол/EATM-CERT за 2024 г. относно киберпространството във въздухоплаването.

4 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 (ОВ L 333, 27.12.2022 г., стр. 80).

5 Според годишния преглед на безопасността на ЕААБ за 2022 г. честотата на поява на безпилотни летателни апарати е намаляла през 2021 г. (последни налични данни).

6 Съобщение на Комисията до Съвета и Европейския парламент относно противодействието на потенциални заплахи от безпилотни летателни апарати (COM(2023) 659 final).

зони на конфликт, за да се подпомогне намаляването на риска. В неотложни случаи се организират извънредни срещи. Групата проведе четири срещи на всеки три месеца през 2023 г. и три спешни *ad hoc* срещи, по-специално във връзка с конфликта между Хамас и Израел и неговото въздействие върху гражданското въздухоплаване на ЕС. Това доведе до публикуването на нов информационен бюлетин за зоните на конфликт (ИБЗК), оттеглянето на два ИБЗК, както и разширяването на 11 съществуващи ИБЗК[7].

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 РАМКА 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 март 2023 г. Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/1998 беше изменен с Регламент за изпълнение (ЕС) 2023/566[8]. С последния бяха въведени изменения, които станаха необходими в контекста на промените в облика на заплахите и рисковете, както и последните развития в областта на технологиите. Тези изменения се отнасят до софтуер за автоматизирано откриване на забранени изделия (APID), системи за откриване на взривни вещества (EDS) в ръчния багаж, оборудване за откриване на следи от взривни вещества (ETD), скенери за сигурност, откриване на определени химически заплахи, както и оборудване за откриване на изпарения от взривни вещества (EVD) и свързаните с това изменения в процеса на проверка.

4.2 База данни на Съюза относно сигурността на веригата на доставки

Базата данни на Съюза[9] 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

---

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

8 За подробности вж. приложение 2.

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

списък на одобреното оборудване за сигурност на гражданското въздухоплаване с маркировка „печат на ЕС“.

В края на 2023 г. базата данни съдържаше около 40 000 записа на пълноправни контрольори, познати изпращачи, познати доставчици на стоки, предназначени за летището, независими валидатори, въздушни превозвачи със статут ACC3, пълноправни доставчици, пълноправни контрольори и познати изпращачи от трети държави, оборудване за сигурност, летища и ползватели. Степента на достъпност на базата данни е била 99,98 %, което означава, че през 2023 г. достъпът до нея е бил ограничен в продължение на по-малко от 2 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 доставки в ЕС, преди пратката да бъде натоварена на борда на въздухоплавателно средство, изпълняващо полет към ЕС.

Вторият етап на СКВ2, при който обхватът на тези изисквания се разширява, за да обхване всички въздушни товари, започна на 1 март 2023 г. През 2023 г. са подадени 202 539 068 заявления по PLACI и не е издадена нито една насока DNL.

5. ИНСПЕКЦИИ 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 субекти 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[10].

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 наблюдение, 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. нейни 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 %. Тази относително стабилна стойност обаче не означава, че държавите членки не са увеличили усилията си, тъй като с годините се завишиха значително и изискванията в областта на сигурността на въздухоплаването, по-специално в области като сигурността на въздушния превоз на товари, проверката на течности, аерозоли и гелове или внедряването и използването на по-сложни и функционални технологии.

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 за контрол на качеството, инцидентите, свързани със

[10] Европейско икономическо пространство: 27 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 заплаха 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 се получават доказателства за прилагането на Регламент (ЕО) № 300/2008 и законодателството за неговото прилагане от всяка държава членка в рамките на цикъл от две години, чрез проверка на нейния компетентен орган или чрез проверка на поне едно от нейните летища.

Освен това доказателствата за прилагането на общите основни стандарти за сигурност на въздухоплаването се получават в рамките на цикъл от пет години чрез избор на 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 пътникопотока 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[11] 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[12].

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

До месец август 2023 г. Комисията разполагаше с работен екип от седем инспектори по сигурността на въздухоплаването на пълно работно време, чийто брой от септември 2023 г. беше увеличен на осем и който беше подкрепен от група от около 80 национални одитори, номинирани от държавите членки, които 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

---

11 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).

12 Вж. членове 4 и 5.

разпространяването на методики и най-добри практики в държавите членки и асоциираните държави[13].

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 2023 г. Комисията извърши четири проверки. Проверените през 2023 г. държави членки са привели своите национални програми за сигурност на въздухоплаването в съответствие със законодателството на ЕС; предоставили са на компетентните органи необходимите правомощия за прилагане на законодателството за наблюдение и изпълнение на всички изисквания на регламента и актовете за неговото 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: осигуряване на пълно привеждане на програмите за сигурност на летищата, операторите и субектите в съответствие с разпоредбите; включване на методологията, необходима за проверките и изпълнението на изискванията, свързани с процеса на докладване (напр. време за подаване, план за корективни действия, официално приключване на досието за проверката и др.); спазване на минималната честота на одитите, проверките и изпитванията за сигурност; и когато е необходимо или приложимо, извършване на подходящи оценки на риска с цел определяне на мерки за сигурност или някои изключения. Освен това бяха открити проблеми, свързани с честотата и обхвата при извършването на редовния мониторинг на националните и/или чуждестранните въздушни превозвачи и на някои субекти с отговорности в областта на сигурността.

5.4.2 Първоначални проверки на летищата

През 2023 г. Комисията извърши 14 първоначални проверки на летищата, които имаха за цел да потвърдят дали компетентният орган адекватно следи за ефективното изпълнение на мерките за сигурност на въздухоплаването и дали е в състояние бързо да установи и отстрани евентуални недостатъци. Всички недостатъци, установени от инспекторите на Комисията, трябва да бъдат

---

[13] Вж. приложение 1 за обобщение на всички дейности на Комисията и на Надзорния орган на ЕАСТ, осъществени през 2023 г. във връзка с мониторинга на съответствието.

отстранени в рамките на даден срок. Докладите от проверките се предоставят на всички държави членки.

След 14-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 откроиха трудности при ефективното прилагане на някои мерки, например по отношение на контрола на достъпа и проверката на ръчния багаж, както и в областта на 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 установени 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 2023 г. е извършена една последваща проверка.

5.5 Оценки на годишните доклади за контрол на качеството на държавите членки

В точка 18 от приложението към Регламент (ЕО) № 300/2008 от държавите членки се изисква ежегодно да предават 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, отделено от проверяващите на терен, обхвата и честотата на подходящо съчетани мерки за мониторинг на съответствието, националните равнища на съответствие, последващите действия и използването на правомощия за принудително изпълнение.

Качеството на годишните доклади и на информацията, предоставяна от държавите членки, остава постоянно и през 2023 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 равностоен стандарт на прилагането на законодателството на ЕС в областта на сигурността на въздухоплаването. През 2023 г. бяха извършени три оценки, съответно в Норвегия[14], Канада и Обединеното кралство.

5.7 Случаи по член 15 и съдебни производства

Ако констатираните недостатъци 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 са 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 2023 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 2023 г. не е започнато такова производство.

6. ИЗПИТВАНИЯ И ЗАСЕДАНИЯ

6.1 Изпитвания

„Изпитване“ по смисъла на законодателството на ЕС в областта на сигурността на въздухоплаването се извършва, когато дадена държава членка постигне договореност с Комисията, че ще използва определено средство или метод, които не са признати от законодателството, за да замени един от признатите начини за контрол на сигурността за ограничен период от време, при условие че такова изпитване не оказва отрицателно влияние върху цялостното равнище на

[14] В Свалбард — територия под самоуправление в Норвегия.

сигурността. През 2022 г. в Нидерландия и Германия[15] бяха започнати две изпитвания във връзка с въвеждането на автоматизирано откриване на забранени изделия (APID) в комбинация със системи за откриване на взривни вещества в ръчния багаж (EDSCB).

6.2 Заседания

През февруари 2023 г. Комисията и Администрацията по сигурността на транспорта на САЩ организираха първата среща на високо равнище между САЩ и ЕС по въпросите на сигурността на въздушния превоз на товари в Мадрид, Испания. Събитието предостави възможност за идентифициране на заплахите за въздушния превоз на товари и за колективно прилагане на стратегии за смекчаване на последиците.

През ноември 2023 г. Комисията организира четвърто заседание на Работната група за авиационна киберсигурност, на което се събраха органите на държавите членки, отговарящи за сигурността на въздухоплаването и прилагането на Директивата за МИС[16]. Целта на заседанието беше да се насърчи сътрудничеството между органите, за да се улесни хармонизирането и съответствието между МИС 2 и правилата в областта на 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.

С цел предоставяне на държавите членки на обратна информация от проверките, насърчаване на прозрачността и хармонизиране на методиките за мониторинг на съответствието, през октомври 2023 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 въздухоплаването в световен мащаб. Тя осъществи това, като си сътрудничеше с международни органи като Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО), 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. С някои трети

---

15 Окончателният доклад за изпитването в Нидерландия беше получен през юни 2023 г. Изпитването в Германия все още не е приключило.

16 Директива (ЕС) 2016/1148 на Европейския парламент и на Съвета от 6 юли 2016 г. относно мерки за високо общо ниво на сигурност на мрежите и информационните системи в Съюза (ОВ L 194, 19.7.2016 г., стр. 1).

държави, например САЩ, Канада, Австралия, Сингапур и Обединеното кралство, беше проведен диалог.

7.2 Международни органи

ЕС взе активно участие като наблюдател в годишната среща на експертната група на ИКАО по сигурността на въздухоплаването (AVSECP/34), която се проведе от 29 май до 2 юни 2023 г., както и във второто заседание на експертната група на ИКАО по киберсигурност (CYSECP/2), което се проведе от 5 до 9 юни 2023 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. 32-рото заседание на ГССТ се проведе от 15 до 16 ноември 2023 г.

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 16 октомври 2023 г. се проведе 3-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 ЕС[17]. През 2023 г. не бяха сключени нови договорености за едноетапна проверка за сигурност. Разговорите с Япония относно едноетапната проверка за сигурност продължават.

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 2023 г. Дейностите, извършвани от експерти по сигурността на въздухоплаването, включваха семинари, уебинари и двустранни

[17] ЕС има договорености за едноетапна проверка за сигурност със САЩ, Канада, Сингапур, Черна гора, Сърбия, Обединеното кралство и Израел (само за регистрирания багаж).

дейности в рамките на държавата[18]. Общата цел на CASE II е да се противодейства на заплахата от тероризъм за гражданското въздухоплаване чрез партньорство с държавите от трите региона за укрепване на техните режими за сигурност на въздухоплаването[19].

8. ЗАКЛЮЧЕНИЯ

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 2023 г. Комисията продължи работата си по осигуряване на такава система за сигурност на въздухоплаването, като същевременно отговори на настоящите и бъдещите предизвикателства и в тясно сътрудничество както с регулаторните органи, така и със заинтересованите страни. Тази работа ще продължи и през 2024 г.

---

[18] През 2023 г. бяха осъществени 68 дейности, което представлява увеличение с 94 % в сравнение с 35 дейности през 2022 г. 39 държави партньори бяха домакини на тези дейности в страната, а 66 държави партньори участваха в тях в полза на 1 119 участници. Тези дейности се състояха от 44 двустранни обучения, десет многостранни обучения, пет дейности по наставничество, пет семинара (два регионални и три междурегионални), три APEX за прегледи на сигурността и един уебинар. От началото на проекта са осъществени общо 131 вътрешни и дистанционни дейности. Що се отнася до мобилизирането на експертен опит, 30 експерти от 11 държави членки и 39 експерти от гражданските въздухоплавателни администрации на 22 държави партньори допринесоха за изпълнението на 25 дейности през този период. Десет експерти от гражданските въздухоплавателни администрации на осем държави партньори допринесоха за изпълнението на 20-те вътрешни дейности заедно с експертите по проекта CASE II. 31 експерти от гражданските въздухоплавателни администрации на 19 държави партньори, представляващи 41 % от всички лектори, допринесоха за провеждането на два регионални и три междурегионални семинара.

[19] 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 инициативи за изграждане на капацитет, двустранни или многостранни.