



ЕВРОПЕЙСКА КОМИСИЯ

Брюксел, 19.10.2011
COM(2011) 649 окончателен

**ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ, СЪВЕТА И
ДЪРЖАВИТЕ-ЧЛЕНКИ**

**ГОДИШЕН ДОКЛАД ЗА 2010 ГОДИНА ОТНОСНО ПРИЛАГАНЕТО НА
РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 300/2008 ОТНОСНО ОБЩИТЕ ПРАВИЛА В ОБЛАСТТА
НА СИГУРНОСТТА НА ГРАЖДАНСКОТО ВЪЗДУХОПЛАВАНЕ**

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

ГОДИШЕН ДОКЛАД ЗА 2010 ГОДИНА ОТНОСНО ПРИЛАГАНЕТО НА РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 300/2008 ОТНОСНО ОБЩИТЕ ПРАВИЛА В ОБЛАСТТА НА СИГУРНОСТТА НА ГРАЖДАНСКОТО ВЪЗДУХОПЛАВАНЕ

Настоящият доклад обхваща периода от 1 януари до 31 декември 2010 г.

ВЪВЕДЕНИЕ

На 29 април 2010 г. влезе в сила Регламент (ЕО) № 300/2008 и разпоредбите за неговото прилагане. Тази нова регулаторна рамка консолидира и с оглед на по-голямата яснота отмени европейски правни актове, приети съгласно предишната рамка на Регламент (ЕО) № 2320/2002. Наред с това в нея са взети предвид техническото развитие и процедурните промени и са включени повече подробности в това отношение в отговор на неотдавнашните противозаконни действия в областта на сигурността на гражданското въздухоплаване. В резултат на това стандартите за определени видове оборудване за проверка и процедури за проверка бяха подобрени и бяха приети нови методи на проверка, базирани на общи основни стандарти. Освен това бяха допълнени правилата и условията за внасяне на течности от страна на пътниците във въздухоплавателното средство.

През цялата година Комисията работи усилено с държавите-членки и отрасъла с цел да хармонизира плавното и еднообразно прилагане на горепосочената нова правна рамка. Научната общност и производителите се съсредоточиха върху разработването на технологии, които биха позволили на пътниците да внасят течности във въздухоплавателните средства. Първите изпитвания на такова оборудване започнаха на европейски летища. Допълнителни изпитвания бяха направени по отношение на използването на скенери за целите на сигурността. В по-широк план се провеждаха редовни разисквания с международни организации за намиране на глобални решения на общите проблеми.

След инцидента с йменския товарен самолет и инцидентите с пощенски пратки в ЕС в края на октомври 2010 г. вниманието отново беше принудително насочено към нова заплаха. Това беше още едно напомняне — по-малко от година след инцидента с полет 253 на Northwest Airlines от летище Schiphol в Амстердам до Детройт на Коледа през 2009 г. — че екстремистки групи продължават да гледат на гражданското въздухоплаване като на привлекателна цел и продължават да търсят начини как да избегнат откриване при настоящите техники за проверка. Този случай подчерта голямата важност на работата, която Комисията и нейните партньори вършат, за защитата на пътниците и на европейския отрасъл за въздухоплаване като цяло и ускори процеса на изготвяне на доклад и план за действие за повишаване на сигурността на въздушните товари, които бяха одобрени от Съвета по транспорт и Съвета по правосъдие и вътрешни работи през декември 2010 г. Тъй като вътрешната и външната сигурност са неделими, справянето със заплахите, дори далеч от нашия континент, е съществено важно за защитата на Европа и на нейните граждани. В тази връзка Комисията работи в тясно сътрудничество с новосъздадените Европейски служби за външна дейност (ЕСВД).

ЧАСТ ПЪРВА

ИНСПЕКЦИИ

1. ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

Съгласно условията на Регламент (ЕО) № 300/2008 Комисията е задължена да провежда инспекции на администрациите в областта на сигурността на въздухоплаването в държавите-членки („компетентните органи“) и на летищата на ЕС. Швейцария също е включена в програмата на Съюза, а в Норвегия и Исландия (и Лихтенщайн) Надзорният орган на ЕАСТ (ЕНО) провежда инспекции по аналогични разпоредби. За изпълнение на свързаната с инспекциите работа Комисията разполага с екип от 11 инспектора по сигурност на въздухоплаването. Тази свързана с инспекциите работа се подпомага от група от национални инспектори, назначени от държавите-членки, Исландия, Норвегия и Швейцария, чиито свидетелства бяха подновени през 2010 г. от Комисията съгласно новата правна рамка. В инспекциите през 2010 г. взеха участие 46 от тези национални инспектори. Приложението към настоящия документ съдържа диаграма, в която е обобщена цялата дейност на Комисията и на ЕНО по мониторинг за съответствие до момента.

2. ИНСПЕКЦИИ НА НАЦИОНАЛНИТЕ КОМПЕТЕНТНИ ОРГАНИ

През 2010 г. Комисията извърши мониторинг на 5 компетентни органа, като всички те са били обект на предходна инспекция от страна на Комисията. Най-често откриваните недостатъци през 2010 г. се дължаха на все още незавършилото хармонизиране на националните програми за сигурност на въздухоплаването и националните програми за контрол на качеството с новата правна рамка на Регламент (ЕО) № 300/2008.

По отношение на изпълнението на мерките в някои държави-членки все още имаше данни за недостиг на капацитет за бързо откриване и отстраняване на недостатъците. Някои държави-членки не са следили всички аспекти на законодателството, а някои летища дълго време не са били инспектирани. Последващите действия понякога са били несъответстващи или не са извършвани, като често са констатирани значителни закъснения в отстраняването на недостатъците. Всички държави-членки разполагаха с възможности за санкции, но те невинаги бяха достатъчно строги или невинаги бяха използвани по начин, който да има възпиращ ефект.

3. ПЪРВОНАЧАЛНИ ИНСПЕКЦИИ НА ЛЕТИЩАТА

През 2010 г. бяха извършени деветнадесет (19) първоначални инспекции на летища — същия брой като извършените през 2009 г. Обхванати бяха всички глави (макар и не при всяка инспекция). Общият процент на основните мерки, за които през 2010 г. е било установено, че съответстват, беше почти 80 %.

Като цяло констатираните недостатъци в областта на традиционните мерки¹ произтичаха от проблеми, свързани с човешкия фактор. Несъответствията в областта на традиционните мерки на инспектираните през 2010 г. летища бяха свързани главно с качеството на проверките на персонала и на пътниците, както и с изискванията за

¹ Мерките се определят като „традиционни“, ако вече са били приложими съгласно правната рамка на Регламент (ЕО) № 2320/2002

сигурност на товарите. По-специално ръчното претърсване на персонала и пътниците не винаги отговаряше на общите основни стандарти, които за по-голяма яснота подробно са описани в новата регулаторна рамка. Повечето несъответствия по отношение на товарите бяха свързани с избора на най-подходящите методи за проверка, предвид характера на пратката, както и на стандартите за тяхното прилагане. Тези проблеми, свързани с човешкия фактор, следва да бъдат решени чрез подобро обучение и надзор.

Наред с това на летищата, инспектирани през периода юни — декември 2010 г., все още не са били напълно приложени определени допълнителни мерки, въведени от новата регулаторна рамка. Бяха открити несъответствия във връзка с методите и стандартите за проверка на стоките, предназначени за полета, и на стоките, предназначени за летищата (където все още не е била изцяло гарантирана сигурността на веригата за доставки), процедурите за акредитация на персонала, който следва да бъде освободен от проверка, както и липса на оценка на риска за честотата на патрулирането на летищата. Компетентните органи на държавите-членки следва активно да работят за прилагането на тези нови разпоредби.

Накрая, на летищата, инспектирани през 2010 г., бяха констатирани известни проблеми в областта на контрола на достъпа до зоните с ограничен достъп, обработката на регистрирания багаж, методите на проверка за непридружен багаж и стандартите за оборудването за проверки за сигурност.

4. ПОСЛЕДВАЩИ ПРОВЕРКИ

В съответствие с член 13 от Регламент (ЕС) № 72/2010 Комисията редовно извършва ограничен брой последващи проверки. Когато се констатира няколко сериозни недостатъка при първоначалната инспекция на дадено летище, със сигурност ще бъде планирано ново посещение. През 2010 г. беше преценено, че са необходими две такива проверки, а заключението при двата случая беше, че повечето, но не всички, от докладваните недостатъци са били отстранени.

5. НЕПРИКЛЮЧЕНИ ДОСИЕТА, СЛУЧАИ ПО ЧЛЕН 15 И СЪДЕБНИ ПРОИЗВОДСТВА

Досиетата за инспекциите остават отворени, докато Комисията бъде удовлетворена по отношение на предприемането на подходящи мерки за отстраняване на недостатъците. През 2010 г. бяха приключени 27 досиета (21 за летища и 6 за компетентни органи). В края на годината останаха отворени досиета за инспекции общо за 11 на компетентни органа и 17 летища.

Ако констатираните на дадено летище недостатъци са счетени за толкова сериозни, че да представляват значителна заплаха за общото равнище на сигурност на гражданското въздухоплаване в Съюза, Комисията прилага член 15 от Регламент (ЕС) № 72/2010². Това означава, че всички останали компетентни органи се известяват за ситуацията и е необходимо да бъдат разгледани допълнителни мерки по отношение на полетите от въпросното летище. В средата на юли 2010 г. беше стартиран един случай по член 15, който отново беше приключен 4 месеца по-късно, когато недостатъците бяха отстранени в задоволителна степен.

²

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 L23 от 27.1.2010 г., стр.1.

Другата възможна санкция в най-сериозните случаи или в случаи на продължително неотстраняване или повторно констатиране на недостатъци е да се открие съответно производство за нарушение или процедура по „EU-Pilot“ срещу държавите-членки, които са нотифицирали службите на Комисията, че участват в тази процедура. През 2010 г. бяха открити две производства за нарушение и една процедура по „EU-Pilot“ в резултат на инспекции на националните администрации. В единия случай въпросната държава-членка не поддържаше своята национална програма за сигурност на въздухоплаването. Вторият случай беше свързан с прилагането на разпоредбите на ЕС за малки летища. Третият случай се отнасяше до липса на човешки ресурси за мониторинг за съответствие. През годината бяха приключени два случая на нарушение и една процедура по „EU-Pilot“ след отстраняване на констатираните недостатъци. Към края на 2010 г. останаха неприключени общо пет случая на нарушение.

6. СОБСТВЕНИ ОЦЕНКИ НА ДЪРЖАВИТЕ-ЧЛЕНКИ

Съгласно член 6 от Регламент (ЕО) № 1217/2003 на Комисията³ държавите-членки са задължени всяка година до края на месец февруари да представят на Комисията годишен доклад, включващ резултатите от техния национален мониторинг за съответствие за периода януари — декември на предходната година. Всички доклади на държавите-членки за отчетния период януари — декември 2009 г. бяха представени навреме и в съответствие с образеца на Комисията. Констатираните недостатъци бяха свързани предимно с ниския брой човекодни в съответната област, неспазване на всички изисквания, недостатъчни последващи действия и неизползване на наличните мерки за прилагане на законодателството.

Хармонизирането на тези режими за мониторинг за съответствие в ЕС в действителност се оказа трудно още от самото начало на програмата през 2003 г. Причината за това бе, че различните държави-членки разбираха по различен начин сроковете, разработването на методики и изискванията за докладване. Ситуацията значително се подобри с времето, но би могла да бъде още по-добра. Известен брой разминавания между резултатите от националния мониторинг за съответствие и констатациите от инспекциите от страна на Комисията произтичат от липсата на хармонизиране в методиката на инспекциите, като Комисията често посочва по-ниско равнище на съответствие в сравнение с представеното в националните доклади.

ЧАСТ ВТОРА

Законодателство и допълнителни инструменти

1. ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

Основната цел на новите законодателни актове в областта на сигурността във въздухоплаването, публикувани през 2010 г., беше да допълнят и подобрят новата

³ Регламент (ЕО) № 1217/2003 на Комисията от 4 юли 2003 година за определяне на общи спецификации за национални програми за контрол на качеството на сигурността на гражданското въздухоплаване, ОВ L169 от 8.7.2003 г., стр. 44. След това отменен и заменен от Регламент (ЕС) № 18/2010 на Комисията от 8 януари 2010 г. за изменение на Регламент (ЕО) № 300/2008, ОВ L7 от 12.1.2010 г., стр. 3.

правна рамка съгласно Регламент (ЕО) № 300/2008, считано от 29 април 2010 г. Освен това бяха определени общи основни стандарти за два нови метода на проверка в сигурността на въздухоплаването:

- кучета за откриване на експлозиви в рамките на първична проверка на регистрирания багаж, както и на товари и поща (и като допълнителен метод на проверка по други глави), както и
- детектори за метал за първична проверка на определени специализирани видове товари и поща.

Накрая беше въведено правното основание за прилагането на режима на едноетапна проверка със Съединените американски щати.

2. ПРИЕТО ДОПЪЛВАЩО ЗАКОНОДАТЕЛСТВО

Новите законодателни текстове, приети през 2010 г., бяха:

- Регламент (ЕС) № 18/2010⁴ по отношение на спецификациите за национални програми за контрол на качеството в областта на сигурността на гражданското въздухоплаване,
- Регламент (ЕС) № 72/2010⁵ за определяне на процедурите за провеждане на проверки от Комисията в областта на сигурността на въздухоплаването,
- Регламент (ЕС) № 185/2010⁶ за установяване на подробни мерки за прилагането на общите основни стандарти за сигурност във въздухоплаването,
- Регламент (ЕС) № 357/2010⁷ за установяване на подробни мерки за прилагането на общите основни стандарти за сигурност във въздухоплаването (специални пликосе за безопасно пренасяне, позволяващи проверка на целостта);
- Регламент (ЕС) № 358/2010⁸ за установяване на подробни мерки за прилагането на общите основни стандарти за сигурност във въздухоплаването (течности, аерозоли и гелове; изключения от извършването на проверка за течности, аерозоли и гелове, придобити в определени летища в трети държави),
- Регламент (ЕС) № 573/2010⁹ за установяване на подробни мерки за прилагането на общите основни стандарти за сигурност във въздухоплаването (кучета за откриване на експлозиви),
- Регламент (ЕС) № 983/2010¹⁰ за установяване на подробни мерки за прилагането на общите основни стандарти за сигурност във въздухоплаването

⁴ Регламент (ЕС) № 18/2010 на Комисията от 8 януари 2010 г. за изменение на Регламент (ЕО) № 300/2008, ОВ L 7, 12.1.2010 г., стр. 3.

⁵ Регламент (ЕС) № 72/2010 на Комисията от 26 януари 2010 г., ОВ L 23 от 27.1.2010 г., стр. 1.

⁶ Регламент (ЕС) № 185/2010 на Комисията от 4 март 2010 г., ОВ L 55 от 5.3.2010 г., стр. 1.

⁷ Регламент (ЕС) № 357/2010 на Комисията от 23 април 2010 г. за изменение на Регламент (ЕС) № 185/2010, ОВ L 105 от 27.4.2010 г., стр. 10.

⁸ Регламент (ЕС) № 358/2010 на Комисията от 23 април 2010 г. за изменение на Регламент (ЕС) № 185/2010, ОВ L 105 от 27.4.2010 г., стр. 12.

⁹ Регламент (ЕС) № 573/2010 на Комисията от 30 юни 2010 г. за изменение на Регламент (ЕС) № 185/2010, ОВ L 166 от 1.7.2010 г., стр. 1.

¹⁰ Регламент (ЕС) № 983/2010 на Комисията от 3 ноември 2010 г. за изменение на Регламент (ЕО) № 185/2010, ОВ L 286, 4.11.2010 г., стр. 1.

(едноетапна проверка за въздухоплавателното средство, пътниците и техния ръчен багаж и регистриран багаж, пристигащи от Съединените американски щати),

- Решение С(2010)774¹¹ за установяване на подробни мерки за прилагането на общите основни стандарти за сигурност във въздухоплаването (решение за прилагане),
- Решение С(2010) 2604¹² за установяване на подробни мерки за прилагането на общите основни стандарти за сигурност във въздухоплаването (стоки),
- Решение С(2010)3572¹³ за установяване на подробни мерки за прилагането на общите основни стандарти за сигурност във въздухоплаването (кучета за откриване на експлозиви),
- Решение С(2010)9139¹⁴ за установяване на подробни мерки за прилагането на общите основни стандарти за сигурност във въздухоплаването (оборудване за откриване на метали).

Тези текстове бяха изготвени на 6 редовни заседания и на 2 специални заседания на Регулаторния комитет по сигурност на въздухоплаването, на 6 заседания на Консултативната група на заинтересованите страни по сигурността на въздухоплаването и на няколко целеви заседания на работни групи, в които участваха представители на държавите-членки и на отрасъла.

3. БАЗА ДАННИ НА ПЪЛНОПРАВНИТЕ КОНТРОЛЬОРИ И ПОЗНАТИТЕ ИЗПРАЩАЧИ

С цел да се засили сигурността на веригата за доставки във въздушните товари и въздушната поща, както и да се улесни нейното еднообразно прилагане в ЕС, беше разработена база данни на пълноправните контрольори и познатите изпращачи (РАКС), която беше разработена и се поддържа от момента на пълното ѝ прилагане на 1 юни 2010 г. по рамков договор с Комисията. Към края на 2010 г. базата данни РАКС съдържа около 7 500 записа на пълноправни контрольори и (независимо валидирани) познати изпращачи. Тя е единственият правен първичен инструмент, който следва да се използва от пълноправните контрольори за справка, когато приемат пратки от други пълноправни контрольори или (независимо валидиран) познат изпращач. От началната дата на нейната експлоатация насам непрекъснато се поддържа предвидената в договора норма на готовност от 99,5 %.

4. ИНСПЕКЦИИ НА ЛЕТИЩА В ЕС — НАРЪЧНИЦИ

Според регламенти (ЕО) № 300/2008 и (ЕС) № 72/2010 мониторингът за съответствие на изискванията за сигурност в гражданското въздухоплаване от страна на службите на Комисията следва да бъде обективен и да използва стандартна методика.

¹¹ Решение С(2010)774 окончателен, предоставено на всички държави-членки на 13.4.2010 г.; не е публикувано в ОВ (ограничен и поверителен материал).

¹² Решение С(2010)2604 окончателен, предоставено на всички държави-членки на 23.4.2010 г.; не е публикувано в ОВ (ограничен и поверителен материал).

¹³ Решение С(2010)3572 окончателен, предоставено на всички държави-членки на 30.6.2010 г.; не е публикувано в ОВ (ограничен и поверителен материал).

¹⁴ Решение С(2010)9139 окончателен, предоставено на всички държави-членки на 20.12.2010 г.; не е публикувано в ОВ (ограничен и поверителен материал).

За тази цел Комисията създаде и поддържа два обширни наръчника с подробни съвети и насоки за работата на място на инспекторите на ЕС. Единият наръчник е изготвен за всички глави с изключение на въздушните товари и въздушната поща, а другият — само за въздушните товари и въздушната поща, поради сложността на мониторинга за съответствие в последните две области.

ЧАСТ ТРЕТА

Доклади, изпитвания и проучвания

1. Доклади

В отговор на инцидентите с въздушни товари в края на октомври 2010 г. (йеменските бомби в тонер-касети и възпламеними устройства, изпратени чрез куриерски фирми от ЕС) и след специално заседание на Регулаторния комитет по сигурност на въздухоплаването на 5 ноември 2010 г., заседанието на Съвета на 8 ноември 2010 г. поиска от Председателството на ЕС, представляващо Съвета на ЕС и Комисията, да сформира работна група на високо равнище (РГВР), която да потърси начини за повишаване на сигурността на въздушните товари. РГВР представи своя доклад и план за действие на Съвета по транспорт и Съвета по правосъдие и вътрешни работи на 2 декември 2010 г., които одобриха доклада и плана за действие.

В исторически план трансферните товари и поща са били свързани с ниска степен на риск при прехвърлянето им на летища на ЕС, защото въздушните товари и поща вече трябва да са били подложени на мерки за сигурност на летището на заминаване в съответствие с принципа на ИКАО¹⁵ за отговорността на приемащата страна по отношение на сигурността.

Този принцип беше отразен също така в настоящия вариант на новата правна рамка, според която трансферните товари и поща, пристигащи по въздух са освободени от проверка (при условие че са защитени от неразрешена намеса от момента на пристигане до момента на заминаване на въздухоплавателното средство, на което ще бъдат превозвани).

С оглед на горепосочените йеменски инциденти докладът препоръча да се ускори приемането на мерки за повишаване на сигурността във въздухоплаването за въздушни товари и поща с произход извън ЕС, като се предпочита основан на риска подход и се отчита сигурността на веригата за доставки, регламентирана в законодателството на ЕС, и като общ принцип съгласно правилата на ИКАО.

В отговор на горепосочените инциденти с възпламеними устройства, изпратени по куриерски служби на ЕС, докладът освен това препоръча съществуващият режим на ЕС за сигурност на товарите и пощата да се усъвършенства и допълнително да се хармонизира.

Последните две предложени действия следва да бъдат допълнени от а) проучване на начини за разширяване на схемата на ЕС за пълноправни контролори и познати изпращачи, като се включи възможността да се одобряват или независимо да се валидират такива, намиращи се в трети държави, от б) допълнителен анализ и, при необходимост, подобряване на методите и технологиите за проверка, от в) използване

¹⁵

Международна организация за гражданско въздухоплаване.

на информация и сътрудничеството в областта на правоприлагането, което следва да доведе до обща за ЕС оценка на заплахата за сигурността във въздухоплаването и от г) подобряване на световните стандарти за правните рамки и изграждане на капацитет.

2. Изпитвания

„Изпитване“ по смисъла на законодателството на ЕС относно сигурността на въздухоплаването се извършва, когато дадена държава-членка постигне договореност с Комисията, че ще използва дадено специално средство или метод, непризнати съгласно условията на законодателството, които да заменят един от признатите начини за контрол на сигурността за определен период от време, при условие че не намаляват общите равнища на сигурност. Понятието не се прилага в юридическия му смисъл, когато държава-членка или организация извършва оценка на нов метод за контрол на сигурността, прилаган в допълнение към един или повече от методите, които вече са включени в законодателството.

През 2010 г. бяха проведени редица изпитвания и в двата горепосочени смисъла в Германия, Испания, Франция, Италия, Нидерландия, Швеция, Обединеното кралство, Швейцария и в Норвегия. Те бяха свързани с използването на скенери за целите на сигурността за проверка на пътниците и персонала (включително оборудване с вълни в милиметровия диапазон), използването на системи за откриване на течни експлозиви за проверка на ръчния багаж и използването на откриване на следи от експлозиви за проверка на шапките, носени от пътниците.

3. Проучвания

В края на 2010 г. беше представен доклад от проучване на правната ситуация по отношение на сигурността на полетите от трети държави към ЕС. В него бяха предложени редица препоръки за подобряване на способността на ЕС да наблюдава и прилага стандартите за сигурност по отношение на полетите от трети държави.

Освен това в края на 2010 г. Комисията стартира две проучвания относно а) използването на базата данни на ЕС за пълноправните контрольори и познатите изпращачи и б) технологията „Threat Image Projection“ (използване на виртуални образи на опасни предмети), използвана при проверката на ръчния багаж и регистрирания багаж.

ЧАСТ ЧЕТВЪРТА

ДИАЛОГ С МЕЖДУНАРОДНИ ОРГАНИ И ТРЕТИ ДЪРЖАВИ

1. Общи положения

Комисията е изцяло ангажирана с международни органи и трети държави, които са важни партньори, и е представлявана редовно на международни срещи, като обикновено координира позицията на ЕС и често изготвя презентации или представя документи за разглеждане. При необходимост се поставя началото на диалог и с отделни трети държави по въпроси от местно значение или от общ интерес, като

например случаите на освобождаване от обичайните изисквания, които уреждат пренасянето на течности, закупени в безмитни магазини. Подобни договори дават възможност на ЕС да е в крак с добрите практики и да ги разпространява, както и да оказва влияния при вземането на решения в световен мащаб. Необходимо е да се гарантира връзката и съгласуваността между вътрешната и външната сигурност. Според новата правна рамка, установена от Договора от Лисабон, ще се правят пълни консултации с ЕСВД при обвързването с международни органи и трети държави, за да се гарантира така също съгласуваността и допълването със специфичните политически диалози, стартирани от ЕСВД.

2. МЕЖДУНАРОДНИ ОРГАНИ

Комисията участва в годишната експертна група на ИКАО по сигурност във въздухоплаването и през 2010 г. представи доклади относно проверката на течности и сигурността на въздушните товари. Те бяха приети добре.

Комисията също така редовно участва в заседанията на техническата работна група и на работната група по обучение към Европейската конференция за гражданска авиация (ЕКГА). Заключенията, направени от всяка от тези групи, впоследствие сформираха основата за разискванията на заседанията на Регулаторния комитет и свързаните с него работни групи.

3. ТРЕТИ ДЪРЖАВИ

На редица форуми Комисията продължи да води активен диалог със САЩ по въпросите на сигурността на въздухоплаването, по-специално в рамките на групата за сътрудничество между ЕС и САЩ в областта на сигурността на транспорта, която продължи работата по въпросите на едноетапната проверка за сигурност¹⁶. Освен това Комисията се намеси в няколко случая, когато държави-членки изразиха сериозна загриженост относно допълнителните изисквания на САЩ по отношение на сигурността, при които изглеждаше, че не се зачита в достатъчна степен вече съществуващата стабилна система на ЕС. Понякога това беше свързано с продължаващата практика на САЩ да издава без предварителна консултация извънредни изисквания към авиокомпаниите, които изпълняват полети от ЕС, което понякога предизвиква значителни затруднения за заинтересованите страни от ЕС.

Комисията участва в една инспекция на летище в Съединените американски щати за оценка на възможността за бъдещо споразумение за едноетапна проверка.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Въпреки че в ЕС като цяло продължава да се гарантира високо равнище на сигурност, инспекциите от страна на Комисията констатираха някои недостатъци. При традиционните мерки констатираните недостатъци в области като проверка на персонала и пътниците, както и обработката на товари и изисквания за проверка като цяло произтичат от проблеми, свързани с човешкия фактор. В допълнителните мерки, приложени съгласно новата правна рамка на Регламент (ЕО) № 300/2008, бяха открити

¹⁶ Приложима от 1.4.2011 г. за въздухоплавателни средства, пътници и техния ръчен багаж и регистриран багаж, пристигащи от САЩ — Регламент (ЕС) № 983/2010 на Комисията от 3 ноември 2010 г. за изменение на Регламент (ЕС) № 185/2010, ОВ L286 от 4.11.2010 г., стр. 1.

други несъответствия, свързани с патрулирането на летищата, оценката на риска и проверката на стоките, предназначени за полета, и на стоките, предназначени за летището. Като цяло препоръките на Комисията за коригиращи мерки бяха изпълнени в задоволителна степен, но констатациите на инспекторите потвърждават значението на един стабилен режим на инспектиране в ЕС и на подходяща система за гарантиране на качеството на равнището на държавите-членки. Комисията ще продължи усилията си, за да гарантира, че всички законови изисквания се изпълняват цялостно и правилно, като при необходимост ще открива официални процедури за нарушения.

В законодателен план през 2010 г. бяха приети допълнителни подробни правила за прилагане, за да се гарантира хармонизираното прилагане на новия основен Регламент (ЕО) № 300/2008. Инцидентът с товарите от Йемен и инцидентите с пощенски пратки в ЕС в края на октомври 2010 г. напомниха, че гражданското въздухоплаване продължава, по нови и иновативни начини, да е цел за терористи — обстоятелство, което трябва да се промени посредством подходящи и базирани на риска мерки за защита. Както е предвидено в плана за действие за сигурност на въздушните товари, Комисията е разширила своите действия в тази област.

Приложение

Инспекции от страна на Комисията към 31.12.2010 г.

Държава	Брой инспекции януари 2010 г. — декември 2010 г. (вкл. последващи)	Общ брой инспекции 2004—2010 г. (вкл. последващи)
Австрия	1	9
Белгия	2	9
България	2	5
Кипър	0	5
Чешка република	0	5
Дания	1	7
Естония	0	4
Финландия	0	7
Франция	2	12
Германия	2	14
Гърция	1	12
Унгария	1	5
Ирландия	2	8
Италия	1	12
Латвия	0	4
Литва	1	4
Люксембург	0	5
Малта	0	3
Нидерландия	1	7
Полша	1	7
Португалия	1	8
Румъния	1	3
Словакия	0	4
Словения	0	4
Испания	2	12
Швеция	2	9
Обединено кралство	2	13
Швейцария	0	4
ОБЩО	26	202

Инспекции от страна на Надзорния орган на ЕАСТ към 31.12.2010 г.

Държава	Брой инспекции януари 2010 г. — декември 2010 г. (вкл. последващи)	Общ брой инспекции 2004—2010 г. (вкл. последващи)
Исландия	1	7
Норвегия	3	31
ОБЩО	4	38