

Брюксел, 23.7.2015 г.
COM(2015) 360 final

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

**ГОДИШЕН ДОКЛАД ЗА 2014 ГОДИНА ОТНОСНО ИЗПЪЛНЕНИЕТО 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 2014 ГОДИНА ОТНОСНО ИЗПЪЛНЕНИЕТО 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 2014 г.

ВЪВЕДЕНИЕ

2014 г. беше белязана от влизането в сила на първия етап от технологично базиран контрол на течности, гелове и аерозоли (ТАГ), пренасяни от пътниците в ръчния им багаж, както и от края на преходния етап за изпълнението на изискванията на ЕС относно входящите товари и поща. Влизането в сила на разпоредбите и по двата въпроса беше предшествано от множество дебати и от интензивен подготвителен етап, който позволи тяхното безпрепятствено и навременно въвеждане.

В продължение на процеса на консолидация, започнат през 2013 г., Комисията прие през юни 2014 г. допълнителен законодателен пакет, с който се цели изясняване, хармонизиране и опростяване на съществуващите мерки за сигурност на въздухоплаването. Държавите членки и заинтересованите страни приветстваха промените, с които се внесе по-голяма правна яснота, така че да се избегнат различни тълкувания на законодателството и допълнително да се гарантира прилагането по най-добрия начин на общите основни стандарти за сигурност във въздухоплаването. Пакетът включва също привеждане в съответствие на митническата програма за одобрени икономически оператори и режима за пълноправните контролори и познатите изпращачи във връзка със сигурността на въздухоплаването. Това привеждане в съответствие позволява взаимното признаване на някои дейности, извършвани от съответните органи, и улесняване на засегнатите промишлени предприятия и държавни органи, като в същото време се запазят съществуващите нива на сигурност.

Въз основа на резултатите от оценяването в ЕС на рисковете, съсредоточено върху рисковете, свързани с пътниците, през цялата 2014 г. се работеше интензивно за по-нататъшно увеличаване на способностите за откриване на експлозиви. Тази работа доведе до законодателство, определящо използването на оборудване за откриване на следи от експлозиви (ETD) за проверка на пътници, багаж и товари. Използването на оборудване за откриване на следи от експлозиви в процеса на проверка на пътниците и на ръчния багаж ще стане задължително от септември 2015 г. Успоредно с това бяха извършени още два кръга от оценяването на риска за въздушните товари.

На международната сцена Комисията участваше ефективно във всички прояви и форуми, свързани с Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО), където продължи да играе важна роля при координирането на позицията и стратегията на ЕС по отношение на политиката в областта на сигурността на въздухоплаването в международен план. Комисията осъществява пълноценно сътрудничество с ключови партньори от трети държави и регионални организации, като през 2014 г. организира и участва в няколко двустранни и многостранни срещи. Особено внимание беше обърнато на дейности за повишаване на осведомеността в африканския регион, за да се улесни безпрепятственото прилагане на изискванията относно входящите товари и поща.

Мониторингът на изпълнението на мерките за сигурност на въздухоплаването от страна на държавите членки и съответните оператори посредством инспекции на ЕС е друга област, в която през годината се осъществяваше тясно сътрудничество между държавите членки и

Комисията. През 2014 г. съответствието се задържа на стабилни равнища и не се е налагало спиране на системата на ЕС за едноетапна проверка.

ЧАСТ ПЪРВА

ИНСПЕКЦИИ

1. ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

Съгласно условията на Регламент (ЕО) № 300/2008 Комисията е задължена да извършва инспекции на администрациите на държавите членки по сигурността на въздухоплаването („компетентните органи“) и на летищата на ЕС. Швейцария също е включена в програмата на Съюза, а в Норвегия и Исландия Надзорният орган на ЕАСТ (ESA) извършва инспекции по аналогични разпоредби. За извършването на инспекциите Комисията разполага с екип от девет инспектори по сигурността на въздухоплаването, които са на пълно работно време. Работата по инспекциите се подпомага от група от около 100 национални одитори, назначени от държавите членки, Исландия, Норвегия и Швейцария, които са получили квалификация за участие в инспекциите, провеждани от Комисията, посредством обучение, осигурено от Комисията. В приложение I се съдържа таблица, в която са обобщени всички дейности до момента на Комисията и на ESA за мониторинга на съответствието.

2. ИНСПЕКЦИИ НА НАЦИОНАЛНИ КОМПЕТЕНТНИ ОРГАНИ

През 2014 г. Комисията завърши третия цикъл от инспекции на компетентни органи и започна четвъртия цикъл. Настоящият доклад обхваща резултатите от всички инспекции, извършени в хода на 2014 г. в рамките на двата цикъла. През 2014 г. бяха извършени общо девет инспекции на компетентни органи. В повечето държави членки тези инспекции показаха значителни подобрения спрямо предходните инспекции.

Най-често констатираните недостатъци през 2014 г. бяха сходни с установените през третия цикъл и бяха свързани главно с малки недостатъци в пълното привеждане в съответствие на националните програми за сигурност на въздухоплаването и с ограничения в изпълнението на националните програми за контрол на качеството. Що се отнася до второто, някои държави членки не са извършвали достатъчен мониторинг на познати доставчици на доставки за летищата и за полетите главно поради недостиг на ресурси, произтичащ от натиска върху публичните бюджети и от големия брой на съответните предприятия. В няколко от инспектираните държави членки е необходимо подобрение и на редовния мониторинг на чуждестранни въздушни превозвачи. И накрая, малък брой държави членки не са осигурили пълното спазване на минималната честота на инспекциите на мерките за сигурност на летищата.

От друга страна положителното е, че за повечето от инспектираните през 2014 г. държави членки е бил налице адекватен процес на коригиране на установените недостатъци и всички държави членки са разполагали с мерки за принудително изпълнение.

3. ПЪРВОНАЧАЛНИ ИНСПЕКЦИИ НА ЛЕТИЩАТА

През 2014 г. бяха извършени двадесет и пет първоначални инспекции на летища, т.е. приблизително колкото извършените през 2013 г. Бяха обхванати всички глави (макар и не при всяка инспекция). Общият процент на основните мерки, за които през 2014 г. е установено, че са в съответствие, е 81 %; приблизително същият като в предходните години.

Повечето от откритите недостатъци все още се дължат, както и в миналото, на човешкия фактор. Те са главно в областта на проверките и сигурността на въздухоплавателните средства, както и при изпълнението на някои изисквания за сигурността на товарите. Тези проблеми, свързани с човешкия фактор, следва да бъдат решавани чрез повече обучение и надзор.

От друга страна, през 2014 г. беше отбелязано подобро, в сравнение с предходните години, съответствие с изискванията, отнасящи се до проверките за сигурност на доставките за летищата и за полетите. Това подобрене може да се обясни с нарастването на осведомеността след информационните кампании от страна на Комисията, както и с преработването на съответното законодателство за по-голяма яснота и съгласуваност на мерките.

4. ПОСЛЕДВАЩИ ИНСПЕКЦИИ

В съответствие с член 13 от Регламент (ЕС) № 72/2010 на Комисията¹, Комисията редовно извършва ограничен брой последващи инспекции. Когато при първоначалната инспекция са констатирани няколко сериозни недостатъка, както и на случаен принцип, се планира допълнително посещение, за да се провери точността на националните дейности по мониторинг и докладване на съответствието. През 2014 г. бяха извършени четири такива дейности, които потвърдиха правилното коригиране на повечето установени недостатъци. Все пак две последващи инспекции поставиха изискването за внимателно наблюдение на процеса на коригиране за ограничен брой продължаващи недостатъци, което потвърждава значението на такива последващи действия.

5. ОЦЕНКИ

В хода на годината, беше направена оценка на едно летище в САЩ в рамките на работна договореност с Администрацията за транспортна сигурност на САЩ, установена съгласно Споразумението за въздушен транспорт между ЕС и САЩ².

Освен това докладите за оценките, извършени на територията на Гърнзи, Джърси и остров Ман бяха разгледани от регулаторния комитет за авиационна сигурност, което доведе до включването на летищата, намиращи се на тези територии, в системата на ЕС за едноетапна проверка³.

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

Досиетата за инспекциите остават отворени, докато Комисията бъде удовлетворена от изпълнението на подходящи коригиращи мерки. През 2014 г. бяха приключени тридесет и пет досиета (двадесет и шест за летища и девет за компетентни органи). Това означава, че съществуващото досие за всяка нова инспекция, извършена през годината, е било приключено, така че през 2014 г. не е натрупана недовършена работа. Общо в края на

¹ 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.

² ОВ L 134, 25.5.2007 г., стр. 4.

³ Регламент за изпълнение (ЕС) № 687/2014 на Комисията от 20 юни 2014 г. за изменение на Регламент (ЕС) № 185/2010 по отношение на изясняване, хармонизиране и опростяване на мерките за сигурност на въздухоплаването, равностойността на стандартите за сигурност и мерките за сигурност на товарите и пощата.

годината останаха отворени досиетата за инспекциите на девет компетентни органа и шестнадесет летища.

Ако установените недостатъци в изпълнението на мерките за сигурност на дадено летище, бъдат сметнати за толкова сериозни, че да представляват значителна заплаха за цялостното равнище на сигурността на гражданското въздухоплаване в Съюза, Комисията ще задейства член 15 от Регламент (ЕС) № 72/2010. Това означава, че всички други компетентни органи са предупредени и следва да се предвидят компенсаторни мерки за полетите от въпросното летище. През 2014 г. член 15 не е бил задействан.

Независимо от това дали се прилага член 15, друга възможна мярка, особено в случаи на продължително неотстраняване или повторно констатиране на недостатъци, е да се открие процедура за нарушение. През 2014 г. беше стартирана една процедура за нарушение в резултат на инспекция на национална администрация. По мнение на Комисията, засегнатата държава членка не е осигурила редовен мониторинг за съответствие по отношение на някои конкретни мерки за сигурност в редица летища на своята територия. В началото на 2015 г. този случай все още не беше приключен. Освен това една процедура за нарушение, започната през 2013 г. за липса на национални дейности по мониторинг по отношение на въздушните превозвачи, които действат в съответната държава членка, може да бъде приключена в хода на 2014 г. след проверки, че държавата членка е увеличила значително броя на своите инспекции.

7. СОБСТВЕНИ ОЦЕНКИ НА ДЪРЖАВИТЕ ЧЛЕНКИ

Съгласно точка 18.1 от приложение II към Регламент (ЕО) № 300/2008, изменен с Регламент (ЕС) № 18/2010 на Комисията⁴, държавите членки са задължени всяка година до края на март да представят на Комисията годишен доклад, обхващащ резултатите от техните дейности за национален мониторинг на съответствието през периода януари—декември на предходната година. Всички доклади на държавите членки за отчетния период януари — декември 2013 г. бяха представени навреме и при всички тях беше следван образецът на Комисията. Основните проблеми, установени при анализа на тези доклади, са сходни с тези от предходните години и са свързани с факта, че някои държави членки изглежда имат трудности да инспектират всички мерки за сигурност, да извършват скрито изпитване във всички изисквани области и да гарантират подходящи последващи действия. Поради това Комисията продължи да обръща особено внимание на тези проблеми по време на своите инспекции на компетентни органи.

ЧАСТ ВТОРА

ЗАКОНОДАТЕЛСТВО И ДОПЪЛНИТЕЛНИ ИНСТРУМЕНТИ

1. ЗАКОНОДАТЕЛСТВО

Гражданското въздухоплаване продължава да бъде мишена на терористични групи и за противодействие на тази заплаха е необходимо да се осигури прилагането на подходящи и основани на риска мерки за защита. 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

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.

въздействия върху дейностите. С новите законодателни актове за изпълнение в областта на сигурността на въздухоплаването, приети през 2014 г., допълнително се уточнява правната рамка съгласно Регламент (ЕО) № 300/2008 и правилата за неговото прилагане.

Една от основните промени, приети през 2014 г., се отнася до използването на специализирани средства за откриване на експлозиви, скрити в пътниците⁵. Това ще бъде постигнато чрез задължително изискване да се използва оборудване за ETD в процеса на проверка на летищата на ЕС с цел повишаване на способността за откриване на експлозиви. Като алтернатива, за постигане на същата цел летищата могат да използват скенери за сигурност или кучета за откриване на експлозиви. Задължителното използване на оборудване за ETD при проверката на пътници трябва да започне не по-късно от 1 септември 2015 г. С тези промени също така беше изяснено използването на ETD за различни приложения, като проверката на пътници, багаж и товари, за да се гарантира неговата ефективност.

През юни 2014 г. Комисията прие и нови правила за изпълнение, които допълнително изясняват, хармонизират и опростяват някои мерки и правила за сигурност на въздухоплаването⁶. Опитът по прилагането на правилата на ЕС за сигурност във въздухоплаването показва необходимостта да се осигури по-голяма правна яснота, да се уеднакви тълкуването на законодателството и допълнително да се гарантира ефективното изпълнение на общите основни стандарти. Промените се отнасят главно за мерки, свързани със сигурността на въздухоплавателните средства, товарите, пощата, доставките за летищата и полетите, и оборудването за целите на сигурността. Същевременно Комисията включи летищата на Гърнзи, остров Ман и Джърси в системата на ЕС за едноетапна проверка, тъй като беше потвърдено, че прилаганите от тях стандарти за сигурност са равностойни на общите основни стандарти на ЕС. Друг важен елемент на това изменение беше привеждането в съответствие на изискванията за одобрени пълноправни контролори и познати изпращачи, както и на митническите изисквания за одобрените икономически оператори. Това привеждане в съответствие ще даде възможност за взаимно признаване, което да улесни засегнатите предприятия и държавни органи.

Списък на цялото прието законодателство се дава в приложение 2. Тези актове бяха доуточнени на пет редовни заседания на Регулаторния комитет по сигурност на гражданското въздухоплаване, на пет заседания на Консултативната група на заинтересованите страни по сигурността на въздухоплаването и на редица целеви заседания на работни групи, в които участваха представители на държавите членки и на сектора. Промените, отнасящи се за въздушния превоз на товари до територията на ЕС, също са въз основа на два нови кръга оценяване на риска във връзка с тези товари.

2. БАЗА ДАННИ НА СЪЮЗА ОТНОСНО СИГУРНОСТТА НА ВЕРИГАТА НА ДОСТАВКИ (UDSCS)

Базата данни относно пълноправните контролори и познатите изпращачи⁷ беше единственият първичен правен инструмент, който пълноправните контролори можеха да

⁵ Регламент за изпълнение (ЕС) № 278/2014 на Комисията от 19 март 2014 г. за изменение на Регламент (ЕС) № 185/2010 с оглед на изясняване, хармонизация и опростяване на използването на техниките за откриване на следи от експлозив, ОВ L 82, 30.3.2014 г.

⁶ Регламент за изпълнение (ЕС) № 687/2014 на Комисията от 20 юни 2014 г. за изменение на Регламент (ЕС) № 185/2010 по отношение на изясняване, хармонизиране и опростяване на мерките за сигурност на въздухоплаването, равностойността на стандартите за сигурност и мерките за сигурност на товарите и пощата.

⁷ Комисията създаде тази база данни, чието използване е задължително за участниците във веригата на доставки по силата на Регламент (ЕС) № 185/2010 и Решение С(2010) 774.

използват от 1 юни 2010 г. насам за справка, когато приемат пратки от друг пълноправен контролор или от познат изпращач. От 1 февруари 2012 г. тя беше допълнително разширена, за да включи списъка на въздушните превозвачи със статут АССЗ, т.е. на които е разрешено да превозват товари и поща от летища на трети държави до територията на ЕС. През 2013 г. тази база данни официално беше разширена, за да съдържа също така списъка на валидаторите на ЕС по сигурността на въздухоплаването, одобрени от държавите членки. Освен това тя беше преименувана на „База данни на Съюза относно сигурността на веригата на доставки“⁸, за да се отрази по-добре разширеният обхват на нейното използване. В края на 2014 г. базата данни съдържаеше приблизително 14 000 записа на пълноправни контролори, познати изпращачи, независими валидатори и субекти със статут АССЗ. През 2014 г. за нея също така непрекъснато е спазвана целевата степен на достъпност от 99,5 %.

3. ИНСПЕКЦИИ НА ЛЕТИЩА НА ЕС — НАРЪЧНИЦИ

Съгласно Регламент (ЕО) № 300/2008 и Регламент (ЕС) № 72/2010 на Комисията инспекциите, извършвани от службите на Комисията, относно спазването на изискванията за сигурност на гражданското въздухоплаване трябва да бъдат обективни и за тях да се използва стандартна методика.

За тази цел Комисията създаде и поддържа два изчерпателни наръчника с подробни съвети и насоки за работата на място на инспекторите на ЕС. Единият наръчник обхваща проверките в областта на сигурността на въздушните товари, докато другият се занимава с инспекциите на летищата. През ноември 2014 г. и двата наръчника бяха преработени, за да се вземат под внимание последните въведени промени в правилата за изпълнение и да се добавят допълнителни съвети и насоки за инспекторите. С цел държавите членки да бъдат подпомогнати в изпълнението на общите основни стандарти, тези наръчници бяха предоставени и на националните одитори.

ТРЕТА ЧАСТ

ИЗПИТАНИЯ, ПРОУЧВАНИЯ И НОВИ ИНИЦИАТИВИ

1. ИЗПИТАНИЯ

„Изпитание“ 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 една от признатите проверки по сигурността за ограничен период от време, при условие че такова изпитание не оказва отрицателно влияние върху цялостното равнище на сигурността. Понятието няма правно приложение, когато държава членка или образувание извършват оценка на нова проверка по сигурността, въведена в допълнение на една или повече от вече обхванатите от законодателството.

През 2014 г. бяха проведени изпитания и оценки във Франция, Швеция и Нидерландия. Те се отнасяха за използването на метал-детектори за обувки в съчетание с рамкови метал-детектори, използването на оборудване от ново поколение за проверката на ръчен багаж, за което не се изисква изваждането на преносими компютри, големи електрически уреди и течности преди проверката, както и използването на софтуер в оборудването за проверка,

⁸ Регламент за изпълнение (ЕС) № 1116/2013 на Комисията от 6 ноември 2013 г. за изменение на Регламент (ЕС) № 185/2010, ОВ L 299, 9.11.2013 г., стр. 1.

който може автоматично да разпознава багаж, не съдържащ опасни предмети. Резултатите от всички изпитания са положителни и са от значение за бъдещи законодателни изменения.

2. ПРОУЧВАНИЯ И ДОКЛАДИ

През май 2014 г. Комисията получи резултатите от проучване⁹ за оценка на въздействието на първия етап от прилагането на проверката на течности, който започна на 31 януари 2014 г. Считано от посочената дата, пътниците могат да носят течности, закупени от безмитните магазини, течни медикаменти и течности, които са нужни за специални хранителни изисквания, при условие че са преминали проверка със специално оборудване. Анализирани са оперативни данни като брой на проверените пътници и брой на носените от пътниците течности, за да се установи дали са засегнати дейностите. Заключение от проучването е, че този първи етап на премахване на ограниченията за течности не е оказал никакво въздействие върху дейностите и че законодателството е приложено успешно.

В края на ноември 2014 г. Комисията получи резултатите от допълнително проучване за оценка на втория етап на премахване на ограниченията за течности. Това проучването е извършено от консултантското дружество ICF International. Чрез поредица от изпитания в летища е проучена възможността да се позволи на пътниците да носят бутилирана вода и освен това са проверени резултатите от предишното проучване по отношение на въздействието на първия етап върху дейностите. Заключение също и от това проучване е, че първият етап не е оказал отрицателно въздействие върху дейностите на участващите в проучването летища в ЕС дори през летния период на върхово натоварване. Също така се заключава обаче, че е възможно значително въздействие върху пропускателната способност и разходите на летищата в ЕС при по-нататъшно намаляване на ограниченията, като на пътниците се позволи да носят и бутилирана вода. Това се дължи главно на очаквания голям брой бутилки, които ще трябва да бъдат проверени, поради което би се наложило значително увеличаване на оборудването за проверка на течности. Резултатите от това проучване накараха Комисията да отложи, съгласувано с държавите членки, заинтересованите страни и международните партньори, въвеждането на втория етап на премахване на ограниченията за течности.

3. Нови инициативи

Значителен напредък бе постигнат по едно от най-важните и трудни досиета, а именно пътната карта за разработването на технологии в областта на сигурността на въздухоплаването. Пътната карта определя разнообразни дейности, обхващащи всички аспекти на технологиите и методите за сигурност и служи като основен документ за всички европейски участници в изследванията в областта на сигурността на въздухоплаването.

По отношение на товарите, Комисията продължава да работи в тясно сътрудничество с държавите членки, за да договори въвеждането на режим за анализ на предварителната информация за товарите (advance cargo information — ACI). Във връзка с това продължи сътрудничеството с митниците по отношение на предварителната информация за товарите преди натоварването (PLACI), като Комисията играе активна роля в започналото международно проучване в рамките на съвместна работна група на ICAO и Световната митническа организация по ACI. Това проучване, осъществявано заедно с държави и заинтересовани страни, има за цел да се установят общоприети принципи, както и да се приемат и приложат възможни стандарти и препоръчителни практики, ако дадена държава

⁹ Проучването е извършено от консултантското дружество Leigh Fisher.

или регион реши да прилага такава концепция в един или във всички стопански модели за въздушния превоз на товари и поща.

ЧАСТ ЧЕТВЪРТА

ДИАЛОГ С МЕЖДУНАРОДНИ ОРГАНИ И ТРЕТИ ДЪРЖАВИ

1. ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

Комисията осъществява пълноценно сътрудничество с международни органи и ключови партньори от трети държави и редовно участва в международни срещи, като обикновено координира позицията на ЕС и често изнася презентации или представя документи за разглеждане. Освен това по целесъобразност се провеждат диалози с отделни трети държави и регионални организации по въпроси от местно значение или от споделен интерес. Такива контакти дават възможност на ЕС да не изостава по отношение на добрите практики и да ги разпространява, както и да оказва влияние при вземането на решения в световен мащаб.

2. МЕЖДУНАРОДНИ ОРГАНИ

Комисията участва в годишната среща на експертната група на ICAO за сигурност на въздухоплаването, която се проведе в Монреал на 17—21 март 2014 г. Във връзка с докладването относно развитието в областта на сигурността на въздухоплаването Комисията представи три документа, в които очертава вижданията на ЕС (два документа се отнасят за мерките за сигурност, свързани с течностите, а в третия документ се разглеждат мерките за сигурност, свързани с въздушния превоз на товари). Те бяха приети добре и получиха широка подкрепа.

Комисията също така положи големи усилия за предоставяне на информация относно валидирането в Европейския съюз на сигурността на въздухоплаването в областта на товарите и пощата, превозвани до територията на ЕС. Това беше постигнато посредством активното участие в няколко международни форума, включително под егидата на ICAO и други международни и регионални организации. По-конкретно беше организиран съвместен семинар с Африканската комисия за гражданско въздухоплаване (AFCAC) относно сигурността на въздушните товари и въздушната поща през март 2014 г. в Дакар, Сенегал. Тази проява даде възможност на Комисията да обясни и изясни на администрациите и операторите от африканските държави всички аспекти, свързани с правилата на ЕС относно пристигащите товари и поща (ACC3). В допълнение срещата спомогна за диалога и сътрудничеството между двата региона, както и за важна инициатива от страна на Комисията за изграждане на капацитет и за оказване на помощ в областта на сигурността на гражданското въздухоплаване в Африка и Близкия изток, която да бъде осъществена в периода 2015—2018 г.

Освен това Комисията редовно участва в заседанията на форума по сигурността към Европейската конференция за гражданската авиация (ЕКГА) и неговите съответни работни групи. Заключениета, изготвени от всяка от тези групи, впоследствие послужиха за основа на разискванията по време на заседанията на Регулаторния комитет за сигурност на гражданското въздухоплаване и свързаните с него работни групи. В рамките на подписаното през 2012 г. споразумение за сътрудничество бяха засилени съвместните дейности на ЕКГА и Комисията в областта на сигурността на въздухоплаването.

В края на 2013 г. беше подписан меморандум за разбирателство между Комисията и Надзорния орган на ЕАСТ (ESA), извършващ мониторинг на съответствието в областта на сигурността на въздухоплаването в Исландия, Лихтенщайн и Норвегия; ESA и Комисията продължиха обмена на своите съответни доклади относно инспекциите.

Накрая, беше създаден интерфейс между информационната платформа на Евроконтрол и „Базата данни на Съюза относно сигурността на веригата на доставки“. Този интерфейс позволява въвеждането на система за предупреждение, която своевременно да информира държавите членки за въздухоплавателни средства, пристигащи от намиращи се в трети държави летища, в случай че съответният въздушен превозвач не е със статут АССЗ.

3. ТРЕТИ ДЪРЖАВИ

На редица форуми Комисията активно продължи диалога със САЩ по въпроси на сигурността на въздухоплаването, и по-специално в Групата за сътрудничество в областта на сигурността на транспорта ЕС—САЩ (TSCG). TSCG има за цел да насърчава сътрудничеството в редица области от взаимен интерес и да осигурява непрекъснато функциониране на договореностите за едноетапна проверка¹⁰ и взаимното признаване на съответните режими на въздушните превози на товари и поща на ЕС и САЩ.

Освен това Комисията се намеси в редица случаи, в които държави членки изразиха особена загриженост относно искания, отправени към техни въздушни превозвачи да прилагат допълнителни мерки за сигурност за полети до някои трети държави. Комисията и държавите членки работиха заедно, за да осигурят, че при изпълнението на тези мерки се вземат под внимание съществуващите мерки на ЕС за сигурност на въздухоплаването, за да се намали въздействието върху дейностите. Примерите за това включват допълнителни мерки за сигурност, предприети от САЩ и Канада по отношение на заплахите за гражданското въздухоплаване, свързани със самоделни взривни устройства, скрити под формата на електронни изделия; въздушните превозвачи са длъжни да приложат тези мерки в кратки срокове и без предварителни консултации, като по този начин често се причиняват значителни затруднения за дейностите.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В ЕС продължава осигуряването на високо равнище на сигурност на въздухоплаването, за да се защити гражданското въздухоплаване срещу актове на незаконна намеса.

Инспекциите на Комисията потвърдиха стабилното равнище на съответствие с изискванията на ЕС за сигурност на въздухоплаването. Установените недостатъци се дължат до голяма степен на човешкия фактор. Като цяло препоръките на Комисията за коригиращи действия са изпълнени в удовлетворителна степен, но констатациите от инспекциите потвърждават значението на стабилния режим на ЕС за инспекции и на адекватния контрол на качеството на равнище държави членки. Комисията ще продължи усилията си, за да осигури пълното и правилно изпълнение на всички правни изисквания, като при необходимост ще открива процедури за нарушение.

По отношение на законодателството, приемането и прилагането на законодателни актове за изпълнение, включително тези, целящи още по-голяма яснота и съгласуваност на изискванията на ЕС, засилени мерки за откриване на експлозиви и улесняване на носенето на

¹⁰ Приложими 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 L 286, 4.11.2010 г., стр. 1.

определени категории течности, се оказа полезно както за гарантиране, че мерките за сигурност на ЕС продължават да осигуряват най-високо равнище на сигурност в контекста на променящите се заплахи за гражданското въздухоплаване, така и за обезпечаване на удобството на пътниците, и свеждане до минимум на неблагоприятните въздействия върху дейностите на летищата и въздушните превозвачи.