



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 3.8.2007
COM(2007) 475 окончателен

2005/0191 (COD)

СТАНОВИЩЕ НА КОМИСИЯТА
в съответствие с член 251, параграф 2, алинея трета, буква в) от Договора за ЕО,
за измененията на Европейския парламент на общата позиция на Съвета по
отношение на предложението за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА
за общите правила в областта на сигурността на гражданското въздухоплаване

СТАНОВИЩЕ НА КОМИСИЯТА
в съответствие с член 251, параграф 2, алинея трета, буква в) от Договора за ЕО,
за измененията на Европейския парламент на общата позиция на Съвета по
отношение на предложението за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА
за общите правила в областта на сигурността на гражданското въздухоплаване

за изменение на предложението на Комисията в съответствие с член 250, параграф
2 от Договора за ЕО

1. Въведение

Член 251, параграф 2, алинея трета, буква в) от Договора за ЕО изисква от Комисията да представи становище за измененията, предложени от Европейския парламент на второ четене. Комисията излага по-долу становището си за предложените от Парламента изменения.

2. Хронология

Дата на предаване на предложението на ЕП и на Съвета
(документ COM(2005) 0429 окончателен – C6-0290/2005 - 22.9.2005 г.
2005/0191(COD):

Дата на становището на Европейския икономически и социален 20.4.2006 г.
комитет:

Дата на становището на Европейския парламент, първо четене: 15.6.2006 г.

Дата на приемане на общата позиция: 11.12.2006 г.

Дата на становището на Европейския парламент, второ четене: 25.4.2007 г.

3. Цели на предложението на Комисията

Регламент (ЕО) № 2320/2002 на Европейския парламент и на Съвета относно създаване на общи правила за сигурността на гражданското въздухоплаване е в сила от януари 2003 г. Опитът, придобит при проверките от страна на Комисията и при непосредственото прилагане на регламента от страна на държавите-членки, показва, че бързото включване в законодателството на Общността на незадължителните препоръки, изготвени от държавите-членки, създаде трудности за по-устойчивото прилагане на регламента поради неговото бързо създаване и приемане в отговор на събитията от 11 септември 2001 г.

Поради предходното Комисията предложи преразглеждане на този регламент с оглед внасяне на яснота, опростяване и последващо уеднаквяване със законовите изисквания, за да бъде увеличена общата сигурност в гражданското въздухоплаване. Новият рамков

регламент следва да установи единствено основните принципи с оглед на това, което трябва да се направи, за да бъде защитено гражданското въздухоплаване от актове на незаконна намеса, докато актовете по прилагането следва да определят техническите и процедурни ред и условия за успешното изпълнение на тези принципи.

4. Становище на Комисията за измененията, приети от Парламента

Комисията може да приеме напълно, частично или по принцип повечето от измененията, възприети от Европейския парламент на второ четене. Измененията, които Комисията може да приеме, потвърждават първоначалното ѝ предложение, внасят малки промени във формулировката без съществено изменение на предложението, налагат допълнителни изисквания по отношение на докладите и въвеждат подходяща разпоредба относно сътрудничеството с Международната организация за гражданска авиация (ICAO).

Комисията може да приеме изцяло (ако е необходимо след нова формулировка) изменения 1, 4, 5, 9, 11, 14, 16, 18, 19, 24, 27, 28, 30, 35, 40, 41, 42, 43, 45, 48, 50, 52, 53, 55, 58, 59, 61, 64, 65, 69, 71, 76, 80, 83, 91 и 93. Тя може да приеме по принцип изменения 12, 17, 20, 23, 25, 26, 38, 46, 49, 56, 68, 92, 94 и 96, и частично — изменения 6, 7, 13, 15, 29, 34, 51, 54, 70 и 72. Оставащите изменения 2, 3, 8, 10, 21, 22, 31, 32, 33, 36, 37, 39, 44, 47, 57, 60, 62, 63, 66, 67, 73, 74, 75, 77, 78, 79, 81, 82, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 95 и 97 следва да бъдат отхвърлени.

Изменения, които са приети по принцип:

Изменение 12 относно създаването на механизъм за солидарност, чрез който да се предоставя помощ вследствие на терористични действия, е нова концепция, която се посочва само в преамбюла. Комисията признава значимостта на въпроса, като счита, че последиците се разпростират извън сферата на транспорта.

Изменение 17, което включва определение на „летище“, не е напълно необходимо в този регламент, но може да бъде прието по принцип от Комисията.

Изменение 20, което изменя определението на „демаркирана зона“, не е необходимо, тъй като всички зони за излитане и кацане на летищата са недостъпни за широката публика. С оглед внасяне на яснота би било по-добре да се добавят думите „за излитане и кацане“ след „зона“.

Изменение 23, което променя определението на „поща“, е приемливо, но следва да бъде внесена яснота, че „пощата на въздушните превозвачи“ е изключена.

Изменения 25 и 26, които променят определението на „познат изпращач“ и „регистриран изпращач“, са в съответствие с първоначалното предложение на Комисията. Би било обаче полезно да се добави „за своя собствена сметка“, тъй като по този начин текстът ще стане по-ясен. Освен това в изменение 26 би било целесъобразно да се използва „или пощата до пощенски въздухоплавателни средства“, тъй като е съвместимо в по-голяма степен с останалата част на регламента.

Според **изменение 38** относно прозрачността при товаренето разходите по сигурността се посочват на пътника. Тъй като това не е напълно относимо към регламента, може да

се разглежда от гледна точка на осигуряване в по-голяма степен на прозрачност за гражданите.

Изменение 46 относно сътрудничеството с Международната организация за гражданска авиация (ИКАО) е целесъобразно, но следва да бъде включено в отделен член, тъй като член 6 се отнася единствено за трети държави, а ИКАО не отговаря на този критерий.

Изменение 49 относно програмите за сигурност, дори и излишно, може да бъде прието.

Изменение 56 относно признаването на програмите за сигурност на даден въздушен превозвач на Общността е приемливо, но следва да бъде преформулирано, за да бъдат включени местни изисквания.

Изменение 68 относно датата на прилагане ще зависи от това кога ще бъде приет регламентът.

Изменение 92 относно принципа, че оръжия в товарното отделение са безопасни, е приемливо, но формулировката му би могла да е по-добра.

Изменение 94 относно ясното определяне на отговорностите в случай на акт на незаконна намеса може да бъде прието.

Изменение 96 относно оборудването по сигурността е приемливо, единствено ако думата „одобрените“ бъде заменена с „определените“, тъй като не съществува система за одобрение в рамките на целия ЕС.

Изменения, които са приети частично:

Изменение 6, което включва незначителни промени във формулировката, може да бъде прието, но не и замяната на „настоящия регламент“ с „новия акт“.

Изменение 7 е приемливо, но не и замяната на „настоящия регламент“ с „новия акт“.

Изменение 13 ограничава версията на приложение 17 до съществуващата такава. Въпреки че бе в първоначалното предложение на Комисията, последната прие аргумента на Съвета, за да запази тази компетенция в случай на нови версии. Същият аргумент се прилага и за **изменение 15** по отношение на позоваването на Конвенцията от Чикаго.

Изменение 29 относно „служител по сигурността на полета“ следва да включва служители както на държави-членки, така и на трети държави, поради което следва да бъде заличена думата „членка“.

Изменения 34 и 51, които премахват възможността да се използва процедурата за критични ситуации за приемането на мерки по прилагането чрез процедурата на комитология, не могат да бъдат приети.

Изменение 54 относно програмите за сигурност на въздушен превозвач следва да се позовава както на правните задължения на ЕС, така и на изискванията на националните програми за сигурност на гражданското въздухоплаване, а не само на последните.

Също така първоначалното предложение налага сходни задължения за превозвачите, летищата и други субекти, което би се променило при приемане на това изменение.

Изменение 70, което заменя „лицата“ с „всички служители“, трябва да бъде отхвърлено, тъй като не следва да е възможно да бъде издадена карта за самоличност, разрешаваща влизане без придружител в зоните с ограничен достъп, на лице, което не е служител и без съответното лице да е преминало успешно цялостна проверка.

Изменение 72, което заличава думата „поща“, води до непоследователност с останалата част от текста във връзка с товарите и пощата.

Изменения, отхвърлени от Комисията:

Изменение 2, което заменя „настоящият регламент“ с „новият акт“ не е приемливо, тъй като след няколко години този акт вече няма да може да се счита за нов.

Изменения 3, 31, 39 и 44 относно финансирането на мерки, свързани със сигурността, които целят да задължат държавите-членки да заплащат някои от разходите по сигурността на въздухоплаването — мерките, изисквани от държавите-членки в допълнение на тези от регламента на ЕС („по-строги мерки“, така както е разрешено от член 5 от регламента). Дори и Комисията да не се противопостави на този въпрос, тя счита, че той не следва да бъде разглеждан в регламент относно техническите стандарти.

Изменения 8 и 60 относно Европейската агенция за безопасност на въздухоплаването (ЕАБВ) изискват последната да извършва проверки на сигурността. Не е целесъобразно да се внасят значителни изменения в обхвата на ЕАБВ чрез подобно изменение, което ѝ предоставя отговорности по отношение на сигурността.

Изменения 10, 67, 77, 78, 79 и 81 относно споразуменията с трети държави, за да се осигури напредък с оглед на целта „сигурност на едно гише“ за полети между Общността и трети държави. Дори и намерението при тази изменения да е добро, те водят до създаване на трудности по пътя към достигането на тази цел вместо да внесат улеснения. Тъй като правилата относно прехвърлянето на багаж и прекачването на пътници следва да се прилагат на летищата на Общността и като такива не съществуват извънтериториални елементи, поради които да са необходими споразумения. Следва да бъде възможно признаването на стандартите за безопасност в трети държави по реда на процедурата на комитология.

Изменения 21 и 32 относно цялостната проверка има за цел да уеднакви правилата, регламентиращи тези проверки на служителите на летищата и на екипажите на полетите. Тази цел излиза извън обхвата на този законодателен акт, тъй като работата на националните тайни служби би била включена (субсидиарност).

Изменение 22 относно транзитните пътници не е приемливо, тъй като пътници, които заминават със същото въздухоплавателно средство, с което са пристигнали, при промяна на номера на полета биха останали извън обхвата на регламента.

Изменение 33 въвежда „клауза за изчакване“, която изисква всички актове по прилагането да бъдат преразгледани и приети отново след 6 месеца. Това би породило

правна несигурност, тъй като не би бил налице никакъв устойчив характер на мерките, които се прилагат, от което отрасълът би пострадал най-много.

Изменение 36 въвежда оценка на риска, оценка на въздействието и оценка на разходите: тъй като определянето на стандартите и общата политика ще подлежи на оценка на риска и на въздействието, не би било целесъобразно тези оценки да се правят за отделни мерки и процедури. Освен това заинтересованата група (изменение 65, което е приемливо за Комисията) ще бъде в състояние да предостави форум за подробна оценка на мерките и процедурите по прилагането.

Изменение 37 въвежда възможност за дерогация за държавите-членки, считащи тези мерки за несъразмерни. Това би внесло смущения в цялата концепция за уеднаквени базови нива на сигурност за въздухоплаването на равнището на Общността, като се направи крачка назад към предходното положение, когато се прилагаха несъгласувани между държавите-членки мерки по сигурността.

Изменение 47, което изиска от Комисията да се консултира с третата държава преди да изготви подходящ отговор до съответната трета държава, е нецелесъобразно за един регламент на ЕО.

Изменение 57, което намалява обхвата на лицензираните контролйори, е неприемливо, тъй като правилото следва да се прилага не само за лицензирани контролйори.

Изменение 62, което предвижда всяко европейско летище, попадащо в обхвата на този регламент, да бъде инспектирано най-малко един път в рамките на 4 години от влизането в сила на този регламент, е нереалистично. Това би означавало Комисията да извършва 200 проверки на година или, обратно, да задължи държавите-членки да извършват проверки на четири години, което често не е достатъчно.

Изменение 63 цели намаляване на броя на посочените разпоредби. Същевременно за мерки и процедури, които съдържат чувствителна по отношение на сигурността информация, следва да бъде възможно да бъдат разглеждани като „класифицирана информация на ЕС“.

Изменение 66 повтаря изменение 64, което вече бе прието от Комисията.

Изменения 73, 75, 86 и 90 съставляват подробности в различна степен, които следва да бъдат оставени за актовете по прилагането.

Изменение 74 повтаря правилата, тъй като въпросът бе вече обхванат от параграф 4.1.3б) от приложението. **Изменение 82** относно определянето на регистрирания багаж като „придружен“ или „непридружен“ се връща към първоначалното предложение на Комисията, но следва да бъде изменено, тъй като съществуваше несъвместимост с приложение 17 на ICAO (насоки).

Изменения 84, 85, 87, 88 и 89, които заличават думата „поща“, внасят непоследователност с тази част от текста, която е свързана с товара и пощата. Освен това, по отношение на изменение 85 предложеният от Съвета текст е по-точен.

Изменение 95 относно обучението се прилага единствено по отношение на служители с летищна карта за самоличност или карта за самоличност на член на екипажа, като

нито един от двата вида карти не би могъл да бъде издаден на временни служители или на посетители.

Изменение 97 относно проверката на личното досие преди да бъде издадено свидетелство за правоспособност на пилот излиза извън обхвата на този регламент.

5. Заключение

В съответствие с член 250, параграф 2 от Договора за ЕО, Комисията изменя предложението си, както е описано по-горе.