

Брюксел, 16.4.2019 г.
COM(2019) 183 final

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

**ГОДИШЕН ДОКЛАД ЗА 2017 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 2017 г.

ВЪВЕДЕНИЕ

През 2017 г. отново възникнаха опасения, свързани със самоделните взривни устройства, умело скрити в манипулирана електронна техника. Правителствата на САЩ и Обединеното кралство забраниха внасянето в самолетния салон на всякакви преносими електронни устройства, по-големи от мобилен телефон, при полетите от летищата в някои близоизточни и северноафрикански държави. Дългогодишното тясно сътрудничество между Европейския съюз и САЩ, основано на взаимно признаване на съответните мерки за сигурност на въздухоплаването, направи възможно към тези опасения във връзка със сигурността да се приложат целенасочени мерки, без да се налага забраната на подобни устройства да се разпростира в глобален план, включително и на борда на въздухоплавателни средства, заминаващи от Европа.

Комисията продължи да полага усилия за повишаване на сигурността на въздухоплаването в световен мащаб чрез дългогодишното си сътрудничество с ИКАО и чрез проекта си за изграждане на капацитет за Африка и Близкия изток — CASE.

Киберсигурността и защитата на обществените зони на летищата остават приоритет.

Както и в предходните години, Комисията продължи да разяснява, хармонизира и опростява законодателството в областта на сигурността на въздухоплаването в съответствие с целите на ЕС за по-добро регулиране.

Приключи подготвителната работа, довела до ново споразумение със Сингапур за едноетапна проверка за сигурност в полза както на пътниците, така и на въздухоплавателния сектор, и така стана възможно официалното му приемане в началото на 2018 г.

ПЪРВА ЧАСТ

ПРОВЕРКИ

1. ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

С 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 се цели да бъде предотвратена незаконната намеса по отношение на граждански въздухоплавателни средства, за да се защитят лицата и стоките.

Прилагането на правилата в областта на сигурността на въздухоплаването в Европейския съюз се основава на двустепенна система на мониторинг за съответствие, т.е. проверки на Комисията, допълвани от оценка на годишните доклади на държавите членки относно националните дейности за мониторинг (одити на сигурността, проверки и изпитвания), осъществявани от всяка държава членка.

По силата на член 15 от Регламент (ЕО) № 300/2008 от Комисията се изисква да провежда проверки, включително проверки на летищата, операторите и образуванията, които прилагат стандартите за сигурност на въздухоплаването, за да наблюдава прилагането на регламента от държавите членки и ако е необходимо, да отправя препоръки за подобряване на сигурността на въздухоплаването. Швейцария също е включена в програмата на Съюза, а в Норвегия и Исландия Надзорният орган на ЕАСТ извършва проверки въз основа на аналогични разпоредби.

За провеждането на проверките през 2017 г. Комисията разполагаше с екип от седем инспектори по сигурността на въздухоплаването на пълно работно време. Работата по проверките се подпомага от

група от около 100 национални одитори, назначени от държавите членки, Исландия, Норвегия и Швейцария, които са получили квалификация за участие в проверките на Комисията посредством обучение, осигурено от нея. Считано от 2016 г.¹, инспектори от Надзорния орган на ЕАСТ и Европейската конференция за гражданска авиация (ЕКГА) също участват като пълноправни инспектори в този процес. Значителният брой национални одитори, участващи в проверките на Комисията, осигурява извършването на партньорски оценки и прави възможно разпространяването на методологии и най-добри практики в държавите членки. В приложение I се съдържа таблица, в която са обобщени всички дейности на Комисията и на Надзорния орган на ЕАСТ, осъществени през 2017 г. във връзка с мониторинга за съответствие.

С Регламент (ЕС) № 72/2010 на Комисията, със съответните изменения, 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 и провеждането на последващи проверки.

Методологията, използвана за провеждането на тези проверки, е разработена в тясно сътрудничество с органите по сигурността на въздухоплаването на държавите членки и се основава на преглед на ефективното изпълнение на мерките за сигурност. С цел хармонизирано тълкуване на изискванията и процедурите за провеждане на проверките отделът за сигурност на ГД „Мобилност и транспорт“ изготвя и поддържа наръчници за проверки на летищата и товарите. Тези наръчници съдържат също така подробни съвети и насоки относно всички мерки за сигурност на въздухоплаването, които се изискват от законодателството на ЕС. Освен това в тях има и подробности за всички организационни и практически аспекти на проверките на Комисията. Наръчниците са класифицирана информация на ЕС и се предоставят само на инспекторите на Комисията и на компетентния орган на всяка държава членка.

Комисията провежда проверки на администрациите по сигурността на въздухоплаването на държавите членки („компетентните органи“) и проверки на ограничен брой летища, оператори и образувания, които прилагат стандартите за сигурност на въздухоплаването. Проверките на компетентните органи имат за цел да потвърдят дали държавите членки разполагат с необходимите инструменти, включително национална програма за контрол на качеството, необходимите правомощия и достатъчно ресурси, за да могат адекватно да прилагат законодателството на Европейския съюз в областта на сигурността на въздухоплаването. Проверките на летищата имат 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. И в двата случая всички недостатъци, установени от инспекторите на Комисията, трябва да бъдат отстранени в рамките на даден срок, като докладите от проверките се предоставят на всички държави членки.

Докато по-голямата част от проверките бе извършена в съответствие с предвидения първоначално план за проверки, графикът за провеждането на четири проверки бе променен по различни надлежно обосновани причини.

С цел да предостави на държавите членки обратна информация от проверките, да насърчи прозрачността и да хармонизира методологиите за мониторинг за съответствие през март Комисията организира работна група за проверки, съставена от ръководителите на отделите за контрол на качеството в областта на сигурността на гражданското въздухоплаване на държавите членки.

1.1 Многогодишен мониторинг за съответствие на Комисията

¹ Регламент за изпълнение (ЕС) 2016/472 на Комисията от 31 март 2016 г. (ОВ L 85, 1.4.2016 г., стр. 28).

За да получи достатъчна увереност относно равнището на съответствие на държавите членки, Комисията използва подход на многогодишен мониторинг. Така доказателствата за прилагането на Регламент (ЕО) № 300/2008 и законодателството за неговото изпълнение от всяка държава членка се получават в цикъл от две години чрез проверка на компетентния орган на държавата членка или на поне едно от летищата в нея. Освен това доказателствата за прилагането на общите основни стандарти за сигурност на въздухоплаването се получават в цикъл от 5 години чрез непредсказуем избор на най-малко 15 % от всички летища в ЕС, попадащи в приложното поле на Регламент (ЕС) № 300/2008, в това число най-големите летища от гледна точка на пътническия поток във всяка държава членка.

Съгласно изискванията на рамковия регламент държавите членки носят основната отговорност за осъществяването на мониторинг за съответствие по отношение на прилагането на общите основни стандарти на летищата и от страна на въздушните превозвачи и образуванията, отговорни за сигурността. Проверките, провеждани от Комисията на избраните летища, представляват надежден показател за общата степен на съответствие във всяка държава членка.

Честотата и обхватът на проверките на Комисията се установяват 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 обемът на въздушния трафик във всяка държава членка, представителна извадка на вида летищни операции, стандартът на 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 сигурността (актове на незаконна намеса), равнищата на заплахата и други фактори и оценки, които засягат честотата на мониторинга.

От 2010 г. насам процентът на съответствие², установен по време на проверките на Комисията, е около 80 % (2010 г.: 80%, 2011 г.: 80%, 2012 г.: 83 %, 2013 г.: 80 %, 2014 г.: 81 %, 2015 г.: 80 %, 2016 г.: 79 %, 2017 г.: 81 %). Относително постоянните числа обаче не означават, че държавите членки не са увеличили усилията си. Напротив, усилията на държавите членки в областта на сигурността на въздухоплаването се увеличиха значително, тъй като с годините се повишиха и изискванията, по-специално в области като сигурността на товарите, проверката за течности и гелове или използването на средства за откриване на следи от експлозиви.

² С цел съпоставимост и за да бъде възможно да се оценяват равнищата на съответствие във времето, Комисията използва метод за изчисляване на своя показател за съответствие, при който в изчислението се включват само основните изисквания за сигурност, които се проверяват най-често. Те обхващат изискванията, свързани със сигурността на летищата, въздухоплавателните средства, пътниците, ръчния и регистрирания багаж. Мерките за сигурност са групирани в набори от пряко свързани изисквания за сигурност и биват оценявани като цяло. След това се прилага определен тегловен коефициент, отразяващ равнището на изпълнение за всяка група, както следва:

- на набор от пряко свързани изисквания, класифицирани като „пълно съответствие“, се приписва тежест от 100 %;
- на набор от пряко свързани изисквания, класифицирани като „има съответствие, но е желателно подобряване“, се приписва тежест от 75 %;
- на набор от пряко свързани изисквания, класифицирани като „несъответствие“, се приписва тежест от 50 %;
- на набор от пряко свързани изисквания, класифицирани като „несъответствие, със сериозни недостатъци“, се приписва тежест от 25 %.

Следователно показателят за общо равнище на съответствие за дадена година е сбор от тегловните коефициенти, разделен на броя на класифицираните набори от пряко свързани изисквания.

2. ПРОВЕРКИ НА НАЦИОНАЛНИТЕ КОМПЕТЕНТНИ ОРГАНИ

През 2017 г. Комисията продължи да провежда петия цикъл от проверки на компетентните органи. През годината бяха проведени общо девет проверки на компетентни органи. В повечето държави членки при тези проверки бяха установени значителни подобрения спрямо предходните проверки.

Най-често констатираните недостатъци през 2017 г. се отнасят до пропуски при изпълнението на националните програми за контрол на качеството. Наблюдават се затруднения във връзка с гарантирането, че летищата, въздушните превозвачи и регламентираните образувания, имащи отговорности в областта на сигурността, поддържат и актуализират програмите за сигурност в съответствие с регламентите за изпълнение и решенията на Комисията. Освен това някои държави членки не контролират с очакваната редовност чуждестранните въздушни превозвачи и не прилагат в пълна степен някои от изискваните от регламента методологии за мониторинг за съответствие. Това се дължи на ограничените ресурси и увеличения брой на съответните образувания. По-голямата част от проверените държави членки обаче са привели националните програми за сигурност на въздухоплаването в съответствие със законодателството на ЕС, до голяма степен са изпълнили повечето от изискванията, свързани с обучението по въпросите на сигурността, спазват изискването във връзка с минималната честота на проверките на мерките за сигурност на летищата и са направили необходимото констатираните недостатъци да бъдат отстранени в рамките на определените срокове.

3. ПЪРВОНАЧАЛНИ ПРОВЕРКИ НА ЛЕТИЩАТА

През 2017 г. бяха проведени осемнадесет първоначални проверки на летища. Обхванати са всички глави в съответствие с приложимите зони за сигурност на всяко летище. Общият процент на основните мерки, за които през 2017 г. е установено, че са в съответствие, е 81 % и е приблизително същият като през предходните години³.

След осмата 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, произтичащи от това амбициозно законодателство, се прилагат правилно; степента на съответствие за най-важните области на сигурност на въздухоплаването остава стабилна — около 80 %. При все това обаче все още има възможност за подобряване на ефективността на изпълнението на някои мерки.

Повечето от констатираните недостатъци продължават да се дължат на проблеми, свързани с човешкия фактор. Такива са налице главно при практическото прилагане в някои области, в които законовите изисквания са нови или наскоро са били значително променени. По-специално някои разпоредби, отнасящи се до контрола на достъпа, проверката на персонала и на ръчния багаж, изискват непрекъснати усилия от страна на компетентните органи, заинтересованите страни от сектора и Комисията. Претърсването за сигурност на въздухоплавателните средства е друга област, в която са необходими допълнителни усилия. Посочените проблеми следва да се преодоляват чрез увеличаване на националните дейности по контрол на качеството в съответните области.

След вече относително добрите резултати през 2015 и 2016 г. в резултат на повишената осведоменост и практическия опит с преразгледаното законодателство за изпълнение, което доведе до подобрение на яснотата и съгласуваността на мерките, през 2017 г. отново се наблюдаваха високи равнища на съответствие по отношение на проверката на регистрирания багаж, стоките, предназначени за полета, обучението и оборудването за сигурност.

³ Вж. глава 1.1.

4. ПОСЛЕДВАЩИ ПРОВЕРКИ

В съответствие с член 13 от изменения Регламент (ЕС) № 72/2010 на Комисията последната редовно извършва ограничен брой последващи проверки. Такава проверка се планира, когато при първоначалната проверка са констатирани някои сериозни недостатъци, но и на случаен принцип, за да се провери дали компетентните органи разполагат с необходимите правомощия да изискват отстраняването на всеки констатиран недостатък в рамките на определените срокове. През 2017 г. бяха извършени четири такива дейности, които потвърдиха отстраняването на повечето от констатираните недостатъци.

5. ОЦЕНКИ НА ГОДИШНИТЕ ДОКЛАДИ ЗА КОНТРОЛ НА КАЧЕСТВОТО НА ДЪРЖАВИТЕ ЧЛЕНКИ

В точка 18 от Регламент (ЕС) № 18/2010 на Комисията от 8 януари 2010 г. за изменение на Регламент (ЕО) № 300/2008 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на спецификациите за национални програми за контрол на качеството в областта на сигурността на гражданското въздухоплаване от държавите членки се изисква да предават ежегодно на Комисията доклад относно предприетите мерки за изпълнение на техните задължения по този регламент и за състоянието на сигурността на въздухоплаването на летищата, разположени на тяхна територия. Съдържанието на доклада е в съответствие с допълнение III, като се използва предоставеният от Комисията модел.

Оценката на тези доклади, в допълнение към редовните проверки на Комисията, представлява инструмент, с помощта на който Комисията следи отблизо изпълнението на надеждни национални мерки за контрол на качеството, което позволява бързото установяване и отстраняване на недостатъците 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, броя човекодни, отделени за мониторинг на терен, обхвата и честотата на подходящо съчетани мерки за мониторинг за съответствие, националните равнища на съответствие, последващите действия и използването на правомощия за принудително изпълнение.

Резултатите от оценката на годишните доклади от 2017 г. показват значително подобрение в сравнение с 2016 г. в областите, свързани с извършването на редовния мониторинг, с количеството човекодни, отделени за мониторинг на терен, както и с минималната му честота. Мерките в области като обхвата на дейностите по мониторинг и мерките за принудително изпълнение, използвани с цел да се гарантира, че констатираните недостатъци са отстранени и не се допускат отново, изглежда се изпълняват ефективно, тъй като подобренията, установени в резултат на проверки през предходните години, остават налице в по-голямата част от държавите членки. От докладите обаче става ясно, че държавите членки все още изпитват трудности при въвеждането на тестване на някои области на сигурност, за които в съответствие с регламента се изисква да бъдат обхванати.

Комисията изпрати на всяка държава членка официална индивидуална всеобхватна оценка, в която се подчертават пропуските или слабостите, и от държавите членки се изисква да представят подходящи мерки за отстраняването им. Комисията ще следи отблизо изпълнението на тези планове за действие и ако дадена държава членка потвърди наличието на посочените пропуски или слабости и не предложи подходящи мерки за отстраняването им, ще бъдат предприети официални действия.

6. ОЦЕНКИ НА ЛЕТИЩА В ТРЕТИ ДЪРЖАВИ

През годината бе направена оценка на едно летище в САЩ (Charlotte-Douglas International airport) в рамките на работната договореност с Администрацията за транспортна сигурност на САЩ,

установена съгласно споразумението за въздушен транспорт между ЕС и САЩ⁴. Подобни оценки се правят редовно в контекста на едноетапната проверка за сигурност и те потвърждават, че в САЩ продължават да се прилагат мерки за сигурност, чийто стандарт е равностоен на прилагането на законодателството на ЕС за сигурност на въздухоплаването.

В съответствие с принципите, формулирани в Стратегията за въздухоплаването в Европа от 2015 г., генерална дирекция „Мобилност и транспорт“ (MOVE) работи активно заедно с министерството на транспорта на Сингапур за въвеждане на едноетапна проверка за сигурност между ЕС и Сингапур. В контекста на процеса по установяване дали мерките за сигурност на въздухоплаването на Република Сингапур са равностойни на изискваните от законодателството на ЕС проверяващият екип на ЕС направи посещение за оценка на летище Чанги в Сингапур (октомври 2017 г.). Регламентирането на едноетапната проверка за сигурност следва да се състои в началото на 2018 г.

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

Досиетата за проверките остават отворени, докато Комисията бъде удовлетворена от изпълнението на подходящи коригиращи мерки. Следователно продължителността на разглеждане на дадено досие зависи от наличието на добро сътрудничество от страна на съответната държава членка. Обстоятелствата позволиха да бъдат приключени тридесет и две досиета за проверки (двадесет досиета относно проверки на летища и дванадесет относно проверки на компетентни органи). Общо в края на годината останаха отворени досиетата за проверките на десет компетентни органа и седемнадесет летища.

Ако констатираните недостатъци при изпълнението на мерките за сигурност на дадено летище бъдат счестени за достатъчно сериозни, в смисъл че представляват значителна заплаха за цялостното равнище на сигурността на гражданското въздухоплаване в Съюза, Комисията ще задейства член 15 от Регламент (ЕС) № 72/2010 на Комисията. Това означава, че всички други компетентни органи са предупредени за ситуацията и следва да се предвидят компенсаторни мерки за полетите от въпросното летище. През 2017 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 Комисията да открие процедура за нарушение. През 2017 г. бяха образувани процедури за нарушение срещу две държави членки, поради факта, че националната програма за контрол на качеството не е изпълнена—в достатъчна степен и че преработените версии на националната програма за сигурност и националната програма за контрол на качеството не са били официално приети.

ВТОРА ЧАСТ

ЗАКОНОДАТЕЛСТВО И ДОПЪЛНИТЕЛНИ ИНСТРУМЕНТИ

1. ЗАКОНОДАТЕЛСТВО

Гражданското въздухоплаване продължава да е примамлива мишена за терористични групи и за да се противодейства на тази заплаха, е необходимо да се осигури прилагането на пропорционални и основани на риска защитни 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.

⁴ ОВ L 134, 25.5.2007 г., стр. 4.

През май 2017 г. Комисията прие Регламент (ЕС) 2017/815 от 12 май 2017 г. за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/1998 на Комисията по отношение на изясняване, хармонизиране и опростяване на някои специфични мерки, свързани със сигурността във въздухоплаването. Чрез приемането на Решение за изпълнение С(2017) 3030 на Комисията от 15 май 2017 г. за изменение на Решение С(2015) 8005 по отношение на изясняване, хармонизиране и опростяване на някои специфични мерки, свързани със сигурността във въздухоплаването, бяха въведени разпоредби относно сигурността на принципа „необходимост да се знае“ и налагащи поверителност.

Комисията също така прие Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/837 на Комисията от 17 май 2017 г. за поправка на текста на полски и шведски език на Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/1998 за установяване на подробни мерки за прилагането на общите основни стандарти за сигурност във въздухоплаването.

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

Базата данни относно пълноправните контрольори и познатите изпращачи⁵ беше единственият първичен правен инструмент, който пълноправните контрольори можеха да използват от 1 юни 2010 г. насам за справка, когато приемат пратки от друг пълноправен контрольор или от познат изпращач. От 1 февруари 2012 г. тя беше разширена, за да включи списъка на въздушните превозвачи със статут ACC3, 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 беше законово 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“⁶, за да се отрази по-добре разширеният обхват на нейното използване. В края на 2017 г. базата данни съдържаше 14 000 записа на пълноправни контрольори, познати изпращачи, независими валидатори, въздушни превозвачи със статут ACC3, пълноправни доставчици, както и пълноправни контрольори и познати изпращачи от трети държави. Спазването на целевата степен на достъпност на базата данни от 99,5 % продължи и през 2017 г.

ТРЕТА ЧАСТ

ИЗПИТВАНИЯ, ПРОУЧВАНИЯ И НОВИ ИНИЦИАТИВИ

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 сигурността. Понятието няма правно приложение, когато държава членка или субект извършват оценка на нов начин за контрол на сигурността, въведен в допълнение на един или повече от вече обхванатите от законодателството.

През 2017 г. приключиха двете изпитвания, провеждани в Нидерландия и Франция. Те се отнасяха до използването на оборудване от ново поколение за проверка на ръчния багаж, което не налага

⁵ 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.

⁶ 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).

изваждането на лаптопи преди проверката, както и до използването на оборудване за анализ на обувките за откриване на метал и експлозиви в съчетание с рамкови метал-детектори и скенери за сигурност. И двете изпитвания дадоха положителни резултати и ще се обсъди включване на оборудването за анализ на обувките в изменение на законодателството през 2018 г. През 2017 г. не бяха проведени или започнати други изпитвания.

2. ПРОУЧВАНИЯ И ДОКЛАДИ

През октомври 2017 г. в Комисията бе получено проучване⁷ относно защитата на зоните с публичен достъп на летищата в ЕС. В проучването се прави анализ на мерките, предприети на 11 европейски летища, за защита на обществените зони, оценява се тяхната ефективност и се правят препоръки, по-специално във връзка с насоките, оценките на риска и обмена на информация.

В края на 2017 г. ГД „Мобилност и транспорт“ възложи провеждането на проучване относно икономическите и други ползи от едноетапната проверка за сигурност с цел анализ на икономическите и други ползи в рамките на съществуващите договорености относно едноетапната проверка за сигурност между ЕС и Съединените американски щати, ЕС и Канада и ЕС и Черна гора. Ако проучването потвърди съществените икономически (и/или други) ползи от едноетапната проверка за сигурност, това би могло да послужи като допълнителен аргумент в полза на продължаването на работата за постигане на устойчив напредък в световен мащаб в областта на сигурността на въздухоплаването и за започване на разговори относно едноетапната проверка за сигурност с нашите основни партньори. Проучването трябва да приключи през септември 2018 г.

3. НОВИ ИНИЦИАТИВИ

Беше отбелязан по-нататъшен напредък по отношение на пътната карта за развитие на технологиите в областта на сигурността на въздухоплаването. В пътната карта са заложени различни дейности, обхващащи всички аспекти на технологиите и методите за сигурност, и тя служи като основен документ за всички европейски заинтересовани страни, участващи в изследванията в областта на сигурността на въздухоплаването.

По отношение на товарите Комисията продължи да работи в тясно сътрудничество с държавите членки, за да подготви въвеждането на режим за анализ на предварителната информация за товарите преди натоварването (PLACI). Във връзка с това продължи сътрудничеството с митническата общност в контекста на провежданото международно проучване относно предварителната информация за товарите, предприето от съвместната работна група на ИКАО и Световната митническа организация, в което Комисията играе активна роля, като участва с ГД „Мобилност и транспорт“ и ГД „Данъчно облагане и митнически съюз“. 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 или регион реши да прилага такава концепция в един или във всички стопански модели за въздушния превоз на товари и поща.

⁷

Проучването бе проведено от консултантското дружество o&i.

ЧЕТВЪРТА ЧАСТ

ДИАЛОГ С МЕЖДУНАРОДНИ ОРГАНИ И ТРЕТИ ДЪРЖАВИ

1. ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

Комисията си сътрудничи с международни органи и с ключови търговски партньори и участва в съответните международни срещи, като например годишната среща на експертната група за сигурност на въздухоплаването на ИКАО, и осигурява възможност за координация на позициите на ЕС. С някои трети държави (например САЩ, Канада, Австралия, Сингапур и др.) се провежда двустранен диалог, който позволява на Комисията да изгради добро разбирателство и високо равнище на доверие с държави със сходен подход към сигурността на въздухоплаването.

2. МЕЖДУНАРОДНИ ОРГАНИ

Комисията участва в годишната среща на експертната група за сигурност на въздухоплаването на ИКАО (AVSECP/28) в Монреал от 29 май до 2 юни 2017 г., по време на която бе представен глобалният план за сигурност на въздухоплаването (GASeP), който е основна част от политиките на експертната група за сигурност на въздухоплаването, като той бе одобрен за представяне пред Съвета на ИКАО.

След приемането от събранието на ИКАО през 2016 г. на Резолюция A39-19 относно киберсигурността Комисията взе участие в срещата на високо равнище и изложението на ИКАО относно киберсигурността – съвместна проява, посветена на безопасността и сигурността, озаглавена „Making sense of cyber“ [Разбиране на понятието „кибер“] (Дубай, Обединени арабски емирства, април 2017 г.). ГД „Мобилност и транспорт“ представи цялостния подход на ЕС за изготвяне на киберстратегия въз основа на мултидисциплинарен подход с цел преодоляване и противодействие на киберзаплахите в областта на въздухоплаването. Към ИКАО бе отправен призив да засили усилията за преодоляване на предизвикателствата пред киберсигурността във въздухоплаването в световен мащаб.

3. ТРЕТИ ДЪРЖАВИ

На 21 март 2017 г. САЩ предприе мерки за засилване на сигурността на въздухоплаването, регламентирани в т. нар. Изменение за извънредните ситуации/Директива за сигурността, с която се забранява на въздушните превозвачи, извършващи полети от някои определени държави към САЩ, да превозват електронни устройства, по-големи от мобилен телефон или смартфон, в ръчния багаж. Обединеното кралство приложи подобни правила за полетите от ограничен брой държави с дестинация Обединеното кралство.

На 29 март 2017 г. държавите членки и съответните служби на Европейската комисия и ЕСВД (включително Центъра на ЕС за анализ на информация) се срещнаха, за да обсъдят рисковата ситуация с оглед на ограниченията, въведени от властите на Обединеното кралство и САЩ. Комисията установи преки контакти с властите на САЩ, последвани от поредица срещи по технически въпроси, за да обсъди заплахите, уязвимостта и риска. Страните постигнаха съгласие по необходимостта от сътрудничество за повишаване на сигурността на въздухоплаването и съвместно търсене на решение за преодоляване на заплахите в средносрочен/дългосрочен план.

Заради стабилния режим на сигурност, действащ в ЕС, редица мерки, произтичащи от Изменението за извънредните ситуации/Директивата за сигурността, се препокриват с мерките, действащи в ЕС, поради което Изменението за извънредните ситуации няма значими последици за Европейския съюз. По тези въпроси текат консултации и съвместна работа на ЕС и САЩ, а темата за преносимите електронни устройства беше добра възможност за засилване на диалога и стремежа към сътрудничество между страните.

На равнището на ИКАО, с подкрепата на държавите членки и на Комисията, беше учредена оперативна група, чиято задача е да разгледа въпроса за допускането на преносими електронни устройства на борда на въздухоплавателните средства. Оперативната група проведе заседание през юли в Париж и внесе редица препоръки за смекчаване на заплахата от скрити експлозиви, без да се налага забраната на предмети като преносимите електронни устройства. Освен това ИКАО създаде мултидисциплинарна група по безопасност на товарите, която да разгледа неразривните страни на въпроса, свързани с безопасността, сигурността и улесняването на процедурите.

Както и в предходните години, Комисията води активен диалог със САЩ на редица форуми по въпросите 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 непрекъснатото функциониране на договореностите за едноетапна проверка за сигурност и взаимното признаване на съответните режими на въздушните превози на товари и поща на ЕС и САЩ. И двете инициативи опростяват работните процедури и спестяват на въздушните превозвачи време и средства.

Що се отнася до изграждането на капацитет, проектът CASE⁸ беше адаптиран чрез нови дейности с цел по-добре да отговаря на нуждите, изразени от партниращите си държави, и променените обстоятелства, свързани със заплахите. Освен това на подрегионално ниво бяха предприети редица дейности на национално равнище в рамките на предвиденото обучение. Основен акцент беше поставен върху използването на оборудване, свързано със сигурността, обучението на национални одитори и провеждането на семинар по оценяване на уязвимостта.

Във връзка с диалога в областта на транспорта, със Сингапур (юни 2017 г.) бе подписана административна договореност, с която да се демонстрира трайният ангажимент за въвеждане на едноетапна проверка за сигурност между ЕС и Сингапур. След цялостен процес, включващ симулационно учение за анализиране на законодателството на Сингапур в областта на сигурността на въздухоплаването и посещение на летище Чанги в Сингапур, при което бе дадена положителна оценка (октомври 2017 г.), бе изготвен проект на законодателно предложение, като с държавите членки бяха проведени консултации в рамките на Регулаторния комитет по сигурност на въздухоплаването, и този проект бе представен на колегиума на членовете на Комисията (декември 2017 г.)⁹.

⁸ Финансираният от ЕС и приложен от ЕКГА Проект за сигурност на гражданското въздухоплаване в Африка и на Арабския полуостров (CASE) е пуснат в ход в началото на 2016 г. за период от четири години. Целта му е да се подкрепят усилията на партньорските държави в Африка и на Арабския полуостров за смекчаване на заплахите пред гражданското въздухоплаване и то в по-голяма степен да отговаря на международните изисквания, като се поставя силен акцент върху мерките за контрол на качеството.

⁹ Окончателният приет акт е следният: ОВ L 10/5, 13.1.2018 г.; Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/55 на Комисията от 9 януари 2018 г. за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/1998 във връзка с добавянето на Република Сингапур към третите държави, признати за прилагащи стандарти за сигурност, равностойни на общите основни стандарти за сигурност на гражданското въздухоплаване (текст от значение за ЕИП).
