



ЕВРОПЕЙСКА  
КОМИСИЯ

Брюксел, 9.7.2013 г.  
COM(2013) 523 final

**ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА**

**ГОДИШЕН ДОКЛАД ЗА 2012 Г. 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

Настоящият доклад обхваща периода от 1 януари до 31 декември 2012 г.

### ВЪВЕДЕНИЕ

През 2012 г. завърши първият преходен период за новите мерки за сигурност на въздухоплаването, въведени с Регламент (ЕО) № 300/2008, и разпоредбите за неговото прилагане. Преходният период се отнасяше до изискването дали да бъде създадена сигурна верига за доставката на стоки, предназначени за полета и за летището, или да се проверяват 100 % от тези доставки при влизане в зоните с ограничен достъп на летищата. Следователно при проверките си през 2012 г. Комисията отдели особено внимание на проверката за спазването на тези нови изисквания.

Освен това допълнителните разпоредби към Регламент (ЕО) № 300/2008 претърпяха значителни изменения. От една страна с измененията се целеше прецизиране или допълнително уточняване на съществуващите процедури по някои мерки за сигурност на въздухоплаването. От друга страна бяха въведени нови комплексни мерки по отношение на превозването на въздушните товари и въздушната поща, внасяни в Съюза („АССЗ“). Накрая, режимът на валидиране на сигурността на въздухоплаването в ЕС беше значително засилен. По-късно бяха включени две промени, които трябва да бъдат въведени до средата на 2014 г., за да се гарантират обезопасена верига за доставки и надеждна система за валидиране на летищата на трети държави, където на борда на въздухоплавателното средство се товарят въздушни товари и въздушна поща с направление към Съюза. Тези мерки бяха в отговор на инцидента с бомбите на йеменския товарен самолет, който се случи през октомври 2010 г.

По отношение на течните експлозиви, една преоценка на настоящата заплаха за сигурността на гражданското въздухоплаване потвърди, че съответният риск все още трябва да се счита за висок и трябва да бъде снижен чрез прилагане на мерки за сигурност на въздухоплаването. През годината обаче стана ясно, че премахването на настоящите ограничения за пренасяне на течности, аерозоли и гелове (ТАГ) като ръчен багаж до крайния срок 29 април 2013 г. не би било осъществимо поради технически трудности с оборудването за проверка, което вероятно ще доведе до значително неудобство за пътниците във въздушния транспорт. Бяха изготвени законодателни проекти за преразглеждане на подхода чрез постепенно въвеждане на проверката, като до 31 януари 2014 г. се започне с ТАГ от безмитните магазини.

Накрая, бяха сключени споразумения между ЕС и Съединените щати (САЩ) за взаимно признаване на съответните режими за сигурност на въздушните товари и въздушната поща. Този факт представлява важно постижение за експорта на ЕС, тъй като се премахва дублирането при прилагане на мерките за сигурност, а по този начин се спестяват съответно разходи и време за операторите на въздушни товари и поща.

## **ЧАСТ ПЪРВА**

### **ПРОВЕРКИ**

#### **1. ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ**

Съгласно условията на Регламент (ЕО) № 300/2008 Комисията е задължена да извършва проверки на администрациите в областта на въздухоплаването на държавите членки („компетентните органи“) и на летищата в ЕС. Швейцария също е включена в програмата на Съюза, а в Норвегия и Исландия Надзорният орган на ЕАСТ (ЕНО), извършва проверки по аналогични разпоредби. За изпълнение на свързаната с проверките работа Комисията разполага с екип от 10 инспектора по сигурност на въздухоплаването, наети на пълно и непълно работно време. Тази свързана с проверките работа се подпомага от група национални инспектори, назначени от държавите членки, Исландия, Норвегия и Швейцария, които са сертифицирани от Комисията съгласно новата правна рамка. В проверките през 2012 г. взеха участие 57 от тези национални инспектори. Приложението към настоящия документ съдържа диаграма, в която са обобщени всички дейности на Комисията и на ЕНО по контрол на съответствието до момента.

#### **2. ПРОВЕРКИ НА НАЦИОНАЛНИТЕ КОМПЕТЕНТНИ ОРГАНИ**

През 2012 г. Комисията извърши мониторинг на единадесет (11) компетентни органа, като всички те са били обект на преходна проверка от страна на Комисията. За няколко държави членки тези проверки показаха значителни подобрения спрямо миналото. Най-често откриваните недостатъци през 2012 г. бяха сходни с установените при проверките през 2011 г. и основно бяха свързани с 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 за сигурност във въздухоплаването в някои държави членки все още имаше данни за недостиг на капацитет за бързо откриване и отстраняване на недостатъците. Някои държави членки не бяха проследили всички аспекти на законодателството, а някои летища дълго време не бяха проверявани от националните органи. Последващите действия понякога са били несъответстващи или не са били извършвани, като често са констатирани значителни закъснения при 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 ефективно възпиращо действие.

Финансовата криза и в резултат от нея — тежестта върху публичните бюджети, повлияха на наличните ресурси за националните дейности по контрол на съответствието в някои държави членки.

### **3. ПЪРВОНАЧАЛНИ ПРОВЕРКИ НА ЛЕТИЩАТА**

През 2012 г. бяха извършени двадесет и три (23) първоначални проверки на летища — с 4 проверки повече в сравнение с 2011 г., главно поради факта, че бяха обхванати няколко от по-малките летища, изискващи по-малко на брой инспектори. С проверките бяха обхванати всички глави (макар и не при всяка проверка). През 2012 г. общият процент на основните мерки, при които беше установено съответствие, нарасна на 83 %.

Като цяло констатираните недостатъци в областта на традиционните мерки<sup>1</sup> произтичаха от проблеми, свързани с човешкия фактор. Тези недостатъци са свързани основно с качеството на проверката на персонала, както и с някои изисквания за сигурност на товарите. Продължава да бъде проблем неподходящото качество, по-специално на ръчното претърсване на персонала. Повечето несъответствия по отношение на товарите са свързани с прилагане на стандартите за проверка. Тези проблеми, свързани с човешкия фактор, следва да бъдат решавани чрез по-добро обучение и надзор.

Наред с това на летищата, проверени през 2012 г., все още не са били напълно приложени определени допълнителни мерки, въведени от новата регулаторна рамка на Регламент (ЕО) № 300/2008. Бяха открити несъответствия във връзка с методите и стандартите за проверка на стоките, предназначени за полета, и по-специално на стоките, предназначени за летищата (където обезопасената верига за доставки все още не е изцяло внедрена), липса на оценка на риска по отношение на честотата на патрулирането на летищата, повторното сертифициране на оборудването за проверка на високорискови товари и поща, използващо рентген или системи за откриване на експлозиви. Компетентните органи на държавите членки следва активно да работят за прилагането на тези по-нови разпоредби.

### **4. ПОСЛЕДВАЩИ ПРОВЕРКИ**

В съответствие с член 13 от Регламент (ЕС) № 72/2010<sup>2</sup> Комисията редовно извършва ограничен брой последващи проверки. Когато при първоначалната проверка са констатирани няколко сериозни недостатъка, но в по-ограничен мащаб също така и на случаен принцип, се планира допълнително посещение за проверка на точността на националните дейности по контрол на съответствието и докладване. През 2012 г. бяха извършени три (3) такива действия, които в по-голямата си част потвърдиха адекватното отстраняване на установените недостатъци.

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

Досиетата за проверките остават отворени, докато Комисията бъде удовлетворена по отношение на предприемането на подходящи мерки за отстраняване на недостатъците. През 2012 г. бяха приключени 24 досиета (14 за летища и 10 за компетентни органи). В края на годината останаха отворени досиета за проверки общо за 14 компетентни органа и 27 летища.

---

<sup>1</sup> Мерките се определят като „традиционни“, ако вече са прилагани съгласно правната рамка на Регламент (ЕО) № 2320/2002.

<sup>2</sup> 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.

Ако констатираните недостатъци на дадено летище са сметени 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) № 72/2010. 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. През май 2012 г. беше стартиран един случай по член 15, който беше приключен месец по-късно, когато недостатъците бяха отстранени в задоволителна степен.

Другата възможна принудителна мярка в най-сериозните случаи или в случаи на продължително неотстраняване или повторно констатиране на недостатъци е да се открие процедура за нарушение. През 2012 г. бе открита една процедура за нарушение в резултат на проверки на националните администрации. Въпросната държава членка не поддържаше своята национална програма за сигурност на въздухоплаването. През годината бяха приключени три (3) случая на нарушение след отстраняване на констатираните недостатъци. Към края на 2012 г. нямаше неприключени случаи на нарушение.

## **6. СОБСТВЕНИ ОЦЕНКИ НА ДЪРЖАВИТЕ ЧЛЕНКИ**

Съгласно точка 18.1 от приложение II към Регламент (ЕС) № 18/2010<sup>3</sup> държавите членки са задължени всяка година до края на март да представят на Комисията годишен доклад, включващ резултатите от техния национален контрол на съответствието за периода януари — декември на предходната година. Всички доклади на държавите членки за отчетния период януари — декември 2011 г. бяха представени навреме и по образца на Комисията. Констатираните основни недостатъци се свързват с факта, че някои държави членки все още не спазват всички мерки за сигурност, не извършват достатъчно скрити изпитвания и биха могли да засилят допълнително своите последващи действия и режим на правоприлагане. Освен това беше установена липсата на национален контрол на качеството по отношение на пълноправните контролори / доставчици и познатите изпращачи / доставчици, освен когато е приложимо за цели на валидирането.

## **ЧАСТ ВТОРА**

### **ЗАКОНОДАТЕЛСТВО И ДОПЪЛНИТЕЛНИ ИНСТРУМЕНТИ**

#### **1. ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ**

Инцидентът с бомбата в бельото на Коледа през 2009 г., бомбеният инцидент с йеменския товарен самолет в края на 2010 г., няколкото заплахи с лазерни показалки в началото на 2012 г. и потенциалните кибер атаки, както и оставащата висока уязвимост, свързана с течните експлозиви, служат като напомняния, че гражданското въздухоплаване продължава да бъде мишена по нови начини, на което следва да се противопоставим с подходящи мерки за защита, основани на риска.

---

<sup>3</sup> 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.

Целта на новите законодателни актове в областта на сигурността във въздухоплаването, приети през 2012 г., на първо място беше допълнителното подобряване на правната рамка по Регламент (ЕО) № 300/2008 и второ, определянето на нови общи основни стандарти за валидиране на сигурността във въздухоплаването в ЕС.

## 2. ПРИЕТО ДОПЪЛВАЩО ЗАКОНОДАТЕЛСТВО

Новите законодателни текстове, приети през 2012 г. бяха:

- Регламент за изпълнение (ЕС) № 173/2012<sup>4</sup> по отношение на изясняване и опростяване на някои специфични мерки, свързани със сигурността във въздухоплаването,
- Регламент за изпълнение (ЕС) № 711/2012<sup>5</sup> по отношение на методите, използвани за проверка на лица, които не са пътници, и на пренасяните вещи,
- Регламент за изпълнение (ЕС) № 1082/2012<sup>6</sup> по отношение на валидирането на сигурността във въздухоплаването в ЕС,
- Решение С(2012)1228<sup>7</sup> по отношение на изясняване и опростяване на някои специфични мерки, свързани със сигурността във въздухоплаването,
- Решение С(2012)5672<sup>8</sup> за установяване на подробни мерки за прилагането на общите основни стандарти за сигурност във въздухоплаването по отношение на въздушните товари и поща,
- Решение С(2012)5880<sup>9</sup> по отношение на методите, използвани за проверка на лица, които не са пътници, и на пренасяните вещи.

Тези текстове бяха изготвени на 6 редовни 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

„Европейската база данни на пълноправните контрольори и познатите изпращачи“ РАКСdb<sup>10</sup> беше единственият правен първичен инструмент, който следва да се използва от пълноправните контрольори за справка, когато приемат пратки от друг

<sup>4</sup> Регламент за изпълнение (ЕС) № 173/2012 на Комисията от 29 февруари 2012 г. за изменение на Регламент (ЕС) № 185/2010, ОВ L 59 от 1.3.2012 г., стр.1.

<sup>5</sup> Регламент за изпълнение (ЕС) № 711/2012 на Комисията от 3 август 2012 г. за изменение на Регламент (ЕС) № 185/2010, ОВ L 209 от 4.8.2012 г., стр.1.

<sup>6</sup> Регламент за изпълнение (ЕС) № 1082/2012 на Комисията от 9 ноември 2012 г. за изменение на Регламент (ЕС) № 185/2010, ОВ L 324 от 22.11.2012 г., стр.25.

<sup>7</sup> Решение С(2012)1228 final, нотифицирано до всички държави-членки на 29.2.2012 г.; непубликувано в *Официален вестник*.

<sup>8</sup> Решение С(2012)5672 final, нотифицирано до всички държави-членки на 10.8.2012 г.; непубликувано в *Официален вестник*.

<sup>9</sup> Решение С(2012)5880 final, нотифицирано до всички държави-членки на 23.8.2012 г.; непубликувано в *Официален вестник*.

<sup>10</sup> Комисията създава тази база данни, чието използване, според Регламент (ЕС) № 185/2010 и Решение (2010) 774, е задължително за участниците по веригата за доставки.

пълноправен контролор или, считано от 1 юни 2010 г., от познат изпращач (валидиран във връзка със сигурността във въздухоплаването в ЕС). От 1 февруари 2012 г. базата данни съдържа списъка на въздушните превозвачи, упълномощени да осъществяват превоз на товари и поща за ЕС от летища на трети държави. Тя функционира по рамков договор на Комисията. Към края на 2012 г., RAKCdb съдържа приблизително 16 000 записа на пълноправни контролори (валидирани във връзка със сигурността във въздухоплаването в ЕС), познати изпращачи и образувания, регистрирани като АССЗ. През 2012 г непрекъснато се поддържаеше също така предвидената в договора степен на достъпност от 99.5 %.

#### **4. ПРОВЕРКИ НА ЛЕТИЩА В ЕС — НАРЪЧНИЦИ**

Според регламенти (ЕО) № 300/2008 и (ЕС) № 72/2010 се изисква контролът на съответствието с изискванията за сигурност в гражданското въздухоплаване, извършван от службите на Комисията, да бъде обективен и да използва стандартна методика.

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 обхваща проверките в областта на сигурността на въздушните товари, докато другият се занимава с проверките на летищата. През април 2012 г. и двата наръчника бяха преразгледани, за да се вземат под внимание последните въведени промени в правилата за изпълнение и се добавят допълнителни съвети и насоки за инспекторите.

### **ТРЕТА ЧАСТ**

#### **ИЗПИТВАНИЯ, ПРОУЧВАНИЯ И НОВИ ИНИЦИАТИВИ**

##### **1. 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 за определен период от време да заменят един от признатите начини за контрол на сигурността, при условие, че съответните изпитвания няма да въздействат отрицателно на общите равнища на сигурност. Понятието не е валидно, в правен смисъл, когато държава членка или дадено образувание, извършва оценка на нов метод за контрол на сигурността, който се прилага в допълнение към един или повече от методите, които вече са включени в законодателството.

През 2012 г. бяха проведени изпитвания и оценки в Люксембург, Испания, Франция, Нидерландия и Обединеното кралство. Те се отнасят до използването на симулационни камери за откриване на следи (за товари и поща), детектори за анализ на метал в обувка, скенери с обратно разсейване за целите на сигурността, различни алгоритми за скенерите за целите на сигурността, разрешена автоматична проверка на ръчен багаж и комбинирано използване на ръчни детектори за метал и откриване на следи от експлозив за проверка на пътници в конкретни случаи.

## 2. ПРОУЧВАНИЯ И ДОКЛАДИ

Окончателният доклад относно технологията за проектиране на изображения на опасни предмети (Threat Image Projection) (TIP) беше представен от консултанта Booz&Co в средата на 2012 г. Технологията се използва широко на летищата в ЕС за проверка на ръчен багаж, пренасяни вещи и регистриран багаж. С доклада основно беше потвърдено, че TIP има потенциала, ако се използва по подходящ начин, да въздейства положително върху резултатите на проверките. Все пак в доклада се заключава също така, че според настоящата законодателна рамка не може да се установи никаква разлика в резултатите при откриването на забранени предмети между летища, на които се използва TIP, и летища без използване на TIP. Ето защо консултантът направи редица препоръки за подобряване на сегашната рамка на приложение.

Освен това същият изпълнител работеше по проучване за оценка на въздействието на проверката на течности, аерозоли и гелове (ТАГ) на летищата с оглед на (предишния) краен срок 29 април 2013 г. за премахване на ограниченията за пренасяни от пътниците ТАГ. Проучването беше допълнено от преоценката на Комисията по отношение на заплахата и риска от течни експлозиви, която доведе до заключението, че рискът, предизвикван от подобни вещества, остава висок и трябва да бъде съответно овладян посредством проверки. Накрая, получените данни от проучванията и консултациите с отрасъла, както и интензивните работни групи с държавите членки, показаха, че, ако трябва да се спази горепосоченият срок при пълното прилагане на проверката на ТАГ, търсенето на системи за откриване на течни експлозиви (LEDS) ще надвиши предлагането им в рамките на много вероятния сценарий на оперативни трудности по европейските летища и значителни неудобства за засегнатите пътници<sup>11</sup>.

Комисията активно обсъди с държавите членки трите основни варианта, включени в независимия доклад на SCENIHR (Научен комитет за нововъзникващи и новооткрити рискове за здравето) относно въздействието на рентгеновите скенери върху здравето<sup>12</sup>, които са: а) няма промени в настоящото законодателство, б) добавяне за целите на сигурността на скенерите с обратно разсейване в списъка на позволените методи за проверка на пътниците и в) изменение на действащото законодателство в смисъл, че вече действащите рентгенови скенери за целите на сигурността, които излъчват лъчение под определен таван, може да се използват до края на техния икономически живот. Докладът представляваше последващ ангажимент от страна на Комисията към законодателно предложение в областта на сигурността на въздухоплаването и беше одобрен на 26 април 2012 г.

## 3. Нови инициативи

Едно от основните текущи досиета за разработване на правила в областта на сигурността във въздухоплаването се отнася до изменението на съществуващото законодателство по отношение на ограниченията за пренасяне на течности, гелове и аерозоли. Премахването на тези ограничения се планира от много години и е било обект на няколко предишни изменения на законодателството. През 2012 г. Комисията заедно с държавите членки, летищата и производителите на оборудване за откриване се ангажира с изпитвания и провеждането на проучване. Тези дейности доведоха до

---

<sup>11</sup> Крайният срок за пълно прилагане на проверката на ТАГ се отлага за 31/01/2014 г.; Регламент за изпълнение (ЕС) № 246/2013 на Комисията от 19 март 2013 г. за изменение на Регламент (ЕС) № 185/2010, ОВ L 77 от 20 март 2013 г., стр. 8.

<sup>12</sup> [http://ec.europa.eu/health/scientific\\_committees/emerging/docs/scenihhr\\_o\\_036.pdf](http://ec.europa.eu/health/scientific_committees/emerging/docs/scenihhr_o_036.pdf).



заклучението, че не е възможно пълната проверка на течностите да започне от месец април 2013 г., тъй като разполагането на необходимото оборудване на летищата в ЕС не е започнало. През юли 2012 г. Комисията предаде доклад на Съвета и Европейския парламент относно тези заключения и предложенията ѝ за по-нататъшното развитие.

През ноември 2012 г. Регулаторният комитет по сигурност на гражданското въздухоплаване на ЕС даде своето положително становище относно предложението на Комисията за изпълнение на първия етап от проверката на течностите най-късно до 31 януари 2014 г. и през март 2013 г. законодателството беше окончателно прието от Комисията.

Както е предвидено в плана за действие за сигурността на въздушния превоз на товари, Комисията разшири своите действия в тази област като създаде регулаторна рамка за товарите и пощата, които влизат в Съюза от трети държави, и стриктно валидиране на сигурността на въздухоплаването в ЕС, което е приложимо също така извън юрисдикцията на Европейския съюз. Първият етап на тази регулаторна рамка влезе в сила на 1 февруари 2012 г. От тази дата въздушните превозвачи, които желаят да осъществяват превоз на товари и поща в Съюза от летища на трети държави, трябва да се регистрират като така наречените „АССЗ“<sup>13</sup> превозвачи. През последното тримесечие на 2012 г. в „Европейската база данни на пълноправните контролори и познати изпращачи (RAKcdb)“ бяха установени нови функции за превозвачите, регистрирани като АССЗ, за да се хармонизира и улесни механизмът на съответната регистрация и консултация в държавите членки, както и за Комисията

С митническите органи се осъществява тясно сътрудничество по отношение на възможно хармонизиране на схемата за ОИО (одобрени икономически оператори) с режимите на валидиране на сигурността във въздухоплаването по отношение на пълноправните контролори и познатите изпращачи на товари и поща. „Целта на тези дейности е да се избегне двойното валидиране за икономическите оператори, когато основната им дейност в голяма степен се припокрива според тези две регулаторни рамки и в същото време да се установят всички възможни пропуски, които могат да отслабят сигурността на въздушните товари, и да се предложат подходящи мерки за премахването им.“

В началото на 2012 г. беше образувана нова тематична подгрупа по технологията за сигурност на въздухоплаването като част от работната програма на Комисията за защита на критичната инфраструктура и в рамките на Референтната мрежа за защита на критичната инфраструктура в ЕС (ERNICIP).

В рамките на „програма за бъдещето“ беше създадена работна група, която включва представители на заинтересовани държави членки и на отрасъла. Групата изготви план за действие, за да анализира възможностите за повишаване ефективността в областта на сигурността във въздухоплаването. През 2012 г. групата започна работа по две конкретни действия: а) оценка на рисковете, свързани с пътниците и б) беше възложено проучване за анализ на различните концепции за диференцирането на пътниците. Може да се очаква, че в бъдеще самият Комитет за сигурност на въздухоплаването (AVSEC) ще ръководи бъдещото изпълнение на даден план за действие чрез включването му като постоянна точка в своя дневен ред.

---

<sup>13</sup> Регламент за изпълнение (ЕС) № 859/2011 на Комисията от 25 август 2011 г. за изменение на Регламент (ЕС) № 185/2010, ОВ L 220 от 26.8.2011 г., стр. 9.

## **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 представявана 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 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 контакти дават възможност на ЕС да е в крак с добрите практики и да ги разпространява, както и да оказва влияние 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 — при обвързване с международни органи и трети държави ще се правят пълни консултации с Европейската служба за външна дейност (ЕСВД), за да се гарантира съгласуваност и допълване със специфичните политически диалози, стартирани от ЕСВД.

#### **2. МЕЖДУНАРОДНИ ОРГАНИ**

Комисията участва в годишната среща на експертната група за сигурност на въздухоплаването на ИКАО и на сесията за 2012 г. (26—30 март 2012 г.) представи четири работни доклада (един за течностите, два за товарите и един относно прозрачността на мерките за сигурност). 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). Заключениета, направени от всяка от тези групи, впоследствие сформират основата за разискванията на заседанията на Регулаторния комитет и свързаните с него работни групи. През втората половина на 2012 г. беше подписан Меморандум за разбирателство между комисията и ЕКГА, за да се избегне припокриване или дублиране на работата.

Освен това в рамките на последващите дейности от семинар относно лазерната заплаха на EUROCONTROL бяха разгледани хармонизираните мерки. Основната цел на тази дейност беше да се съберат заедно групи от заинтересовани страни с пряк интерес към този въпрос, така че да могат да обмислят приемането на колективен подход за намаляване на нарастващата заплаха в авиацията от нерегламентирани смущения от лазерно оборудване.

#### **3. ТРЕТИ ДЪРЖАВИ**

На редица форуми Комисията продължи да води активен диалог със САЩ по въпросите на сигурността на въздухоплаването, по-специално с групата за

сътрудничество между ЕС и САЩ в областта на сигурността на транспорта в рамките на постигнатата едноетапна проверка за сигурност<sup>14</sup>.

Освен това следващият основен момент в трансатлантическото сътрудничество по отношение на сигурността на въздухоплаването настъпи в средата на 2012 г. с взаимното признаване на съответните режими за въздушни товари и въздушна поща на Европейския съюз и Съединените щати.

Освен това Комисията се намеси в няколко случая, когато държави членки бяха изразили сериозна загриженост относно допълнителните изисквания на трети държави по отношение на сигурността, при които изглеждаше, че вече съществуващите силни системи в ЕС не се зачитат в достатъчна степен. Това понякога беше свързано с продължаващата практика на САЩ да издава без предварителна консултация извънредни изисквания към авиокомпаниите, изпълняващи полети от ЕС, което понякога предизвиква значителни затруднения за заинтересованите страни от ЕС.

Комисията взе участие в една проверка на летище в Съединените американски щати, за да следи спазването на някои конкретни мерки за сигурност в рамките на гореспоменатото споразумение за едноетапна проверка.

Комисията също така започна преговори с Канада и Израел с цел постигане на споразумение с тези две страни по отношение на едноетапната проверка.

## **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

ЕС продължава да гарантира високо ниво на сигурност. Проверките на Комисията показаха леко повишаване на нивото на съответствие с основните нормативни разпоредби. Установените недостатъци при традиционните мерки в областта на изискванията към персонала и проверката на товари като цяло произтичат от проблеми, свързани с човешкия фактор. Следващи несъответствия, установени в допълнителните мерки, предприети според новата правна рамка на Регламент (ЕО) № 300/2008, бяха свързани с контрола на сигурността на стоките, предназначени за летищата (където обезопасената верига за доставки все още не е изцяло внедрена), патрулирането по летищата, повторното сертифициране на проверяващите, които работят с дадено оборудване за сигурност и високо рискови товари и поща. Като цяло препоръките на Комисията за коригиращи действия са изпълнени задоволително, но констатациите на инспекторите потвърждават значението на един стабилен режим на проверка в ЕС и осигуряването на адекватно качество на ниво държава членка. 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 2012 г. бяха приети допълнителни подробни правила за прилагане, за да се гарантира хармонизираното прилагане на новия основен Регламент (ЕО) № 300/2008, да се преодоляват новите заплахи или по-успешно да се смекчат съществуващите такива.

---

<sup>14</sup> 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

## Приложение

### Проверки от страна на Комисията към 31.12.2012 г.

Държава	Брой проверки 01/2012— 12/2012 г. (вкл. последващите)	Общ брой проверки 2004—2012 г. (вкл. последващите)
Австрия	0	9
Белгия	1	11
България	1	7
Кипър	1	7
Чешка република	1	8
Дания	1	10
Естония	1	6
Финландия	2	10
Франция	2	17
Германия	2	19
Гърция	1	14
Унгария	1	8
Ирландия	1	9
Италия	2	17
Латвия	2	7
Литва	1	5
Люксембург	1	7
Малта	0	3
Нидерландия	3	10
Полша	1	10
Португалия	2	10
Румъния	3	6
Словакия	1	5
Словения	1	5
Испания	1	15
Швеция	1	12
Обединено кралство	3	20
Държави, които не са членки на ЕС		
Швейцария	0	5
<b>ОБЩО</b>	<b>37</b>	<b>272</b>

**Проверки от страна на надзорния орган на ЕАСТ към 31.12.2012 г.**

<b>Държава</b>	<b>Брой проверки 01/2012— 12/2012 г. (вкл. последващите)</b>	<b>Общ брой проверки 2004—2012 г. (вкл. последващите)</b>
Исландия	0	9
Норвегия	5	40
<b>ОБЩО</b>	<b>5</b>	<b>49</b>