

BG

BG

BG



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, xxx
СОМ (2009) ууу окончателен

**ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО СЪВЕТА, ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ,
ЕВРОПЕЙСКИЯ ИКОНОМИЧЕСКИ И СОЦИАЛЕН КОМИТЕТ И КОМИТЕТА
НА РЕГИОНИТЕ**

**ЧЕТВЪРТИ ДОКЛАД ОТНОСНО ПРИЛАГАНЕТО НА РЕГЛАМЕНТ (ЕО)
№ 2320/2002 ОТНОСНО СЪЗДАВАНЕ НА ОБЩИ ПРАВИЛА ЗА СИГУРНОСТТА
НА ГРАЖДАНСКОТО ВЪЗДУХОПЛАВАНЕ**

**ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО СЪВЕТА, ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ,
ЕВРОПЕЙСКИЯ ИКОНОМИЧЕСКИ И СОЦИАЛЕН КОМИТЕТ И КОМИТЕТА
НА РЕГИОНИТЕ**

**ЧЕТВЪРТИ ДОКЛАД ОТНОСНО ПРИЛАГАНЕТО НА РЕГЛАМЕНТ (ЕО)
№ 2320/2002 ОТНОСНО СЪЗДАВАНЕ НА ОБЩИ ПРАВИЛА ЗА СИГУРНОСТТА
НА ГРАЖДАНСКОТО ВЪЗДУХОПЛАВАНЕ¹**

Този доклад обхваща периода 1 януари — 31 декември 2008 г.

1. ВЪВЕДЕНИЕ

През 2008 г. беше отбелязан важен етап в изграждането на ефективен режим на сигурност на въздухоплаването в Европейската общност. Това беше година на извлечени поуки, време за основна преоценка, основаващи се на петгодишния опит в прилагането и проверката на режима, приет през 2002 г. след терористичните атаки на 11 септември. Това също така беше година на засилено международно сътрудничество и по-нататъшно технологично развитие.

В процеса на преоценка бяха установени много положителни резултати. Основните изисквания на законодателството бяха ясно разбрани и като цяло бяха приложени добре на европейските летища. Равнищата на съответствие продължиха — макар и бавно — да се придвижват нагоре и някои държави-членки увеличиха своите ресурси за мониторинг на съответствието. Също така беше установено обаче, че някои разпоредби трябва да се коригират, за да се постигне единно разбиране, да се потърси решение за повтарящи се недостатъци или да бъдат взети под внимание други посоки на развитие. От своя страна, режимите на инспекция също се нуждаеха от прецизно регулиране.

По подобен начин беше подложен на изпитание отговорът на Общността на нови и нововъзникващи заплахи след значителните тревоги, причинени от предупреждението за течни експлозиви през 2006 г. Това доведе до повишени усилия за сътрудничество с производители и международни партньори при разработването на процедури за проверка за сигурност. Беше даден допълнителен тласък на стремежа за постигане на споразумение с трети държави относно процедурите на признаване. Като цяло Европейският съюз показва своето желание и способност ефективно да допринесе за улесняване на движението на пътниците и за намиране на глобални решения.

Накрая, беше призната необходимостта от по-голяма прозрачност, което е от основно значение за цялостния процес. Ограниченията върху достъпа до голяма част от законодателството по прилагането бяха оценени като прекомерни, тъй като гражданите нямат възможност да се запознаят с факти, необходими за вземане на информирано решение. В отговор беше извършено незабавно реструктуриране на първоначалните разпоредби и бе поет ангажимент за гарантиране на подходяща степен на достъп за в бъдеще.

Като цяло 2008 г. беше година на значителни постижения в посока към изграждане на стабилна среда на сигурност на въздухоплаването. Държавите-членки, авиационният отрасъл и производителите показаха висока степен на ангажираност в съвместните усилия, целящи намирането на решения за сигурност и свеждане до минимум на

¹ ОВ L 355, 30.12.2002 г., стр. 1.

неудобствата за пътниците. Въпреки това в края на 12-месечния период не остава никакво съмнение, че все още предстои да бъде извършена значителна работа.

ПЪРВА ЧАСТ

ИНСПЕКЦИИ

1. Общи положения

Съгласно Регламент (ЕО) № 2320/2002 Комисията е задължена да провежда инспекции за установяване на равнището на съответствие на държавите-членки със законовите разпоредби в областта на сигурността на въздухоплаването. Швейцария също е включена в програмата, докато инспекциите в Норвегия и Исландия се извършват въз основа на идентични разпоредби от Надзорния орган на ЕАСТ.

Има три вида инспекции:

- на компетентни национални органи;
- на летища; и
- последващи инспекции за оценка на дейностите за отстраняване на недостатъци.

Инспекциите се извършват от екип на Комисията от 11 инспектори по сигурност на въздухоплаването, работещи съвместно с национални инспектори, определени от държавите-членки. В приложение 1 е представена таблица, в която са обобщени всички инспекции на Комисията до този момент, отделно от проведените през 2008 г.

2. Инспекции на компетентните национални органи

От всяка държава-членка се изисква да определи компетентен орган, който е отговорен за координирането и мониторинга на съответната национална програма за сигурност на гражданското въздухоплаване. През 2008 г. Комисията инспектира 9 компетентни органа. Тези инспекции включваха оценка на националната програма за сигурност на гражданското въздухоплаване, националната програма за контрол на качеството за сигурност на гражданското въздухоплаване и нейното прилагане, националната програма за обучение и програмите за сигурност на летищата и на авиокомпаниите.

Седем от девет органа са били обект на предходни инспекции на Комисията. Извършените инспекции през 2008 г. показаха високи стандарти в 5 и приемливи стандарти в 2 държави, но останалите 2 доклада бяха незадоволителни. Националните програми за сигурност на гражданското въздухоплаване като цяло съответстват в достатъчна степен на законовите изисквания, независимо от наличието на няколко пропуски и остарели препратки. Разпоредбите за малките летища, за които бяха отправени искания за освобождаване съгласно условията на регламента, доста често не са включени в националните програми за сигурност на гражданското въздухоплаване, наред с някои изисквания относно въздушния превоз на товари. Често в националните програми за контрол на качеството не е предвидена честотата на извършване на дейности по мониторинг и разпоредби за одити по сигурността, по смисъла на определението на ЕС на това понятие. В някои национални програми за обучение по сигурност липсват съответстващи разпоредби за общата информираност и опреснителното обучение.

Най много недостатъци обаче бяха констатирани по отношение на възможностите за бързо откриване и отстраняване на дефекти. Всеобща слабост, дори в някои от държавите-членки с най-добри резултати, е липсата на одити по сигурността, малкият брой проверки и незадоволителните последващи мерки. Много по-сериозен, но също

така и по-рядко срещан проблем беше, че инспекторите установиха, че има летища, които изобщо не са посещавани в течение на продължителни периоди, набързо и нередовно провеждани инспекции или значителни закъснения при мерките за отстраняване на недостатъците.

Почти всички програми за сигурност на летищата са актуализирани и подложени на мониторинг от държавите-членки. Мониторингът на програмите за сигурност на авиокомпаниите изглежда по-малко стриктен, особено по отношение на авиокомпаниите, регистрирани извън ЕС. Проверките разкриха, че често тези програми не включват всички изисквания, дори когато са утвърдени от компетентния орган.

3. Първоначални инспекции на летищата

През 2008 г. бяха осъществени 10 първоначални инспекции на летищата и направените констатации до голяма степен съответстваха на констатациите от предишни инспекции. Въпреки това резултатите в четирите области, считани по правило за най-важни за поддържане на сигурността на гражданското въздухоплаване (сигурност на летищата, сигурност на въздухоплавателното средство, на пътниците, ръчния багаж и багажа в багажното помещение) са показателни за известно подобрене, дори и това да не се основава изцяло на емпирични данни. (Всяка година ще се избира различна група от летища, така че не може да се прави пряко сравнение.) В по-дългосрочна перспектива всяка година се наблюдава подобрене в тези ключови области, като равнищата на съответствие са се повишили от 50 % през 2004 г. до 78 % през 2008 г.

При десетте летища, инспектирани през 2008 г., най-големите слабости се отнасяха до областите на контрола на достъпа и проверката на персонала. Като цяло стандартите за съответствие на въздушните превозвачи бяха по-малко строги от тези на летищата, въпреки че между 2007 г. и 2008 г. се наблюдава по-голямо цялостно подобрене. Областите, които изискват най-много допълнителни усилия, са претърсването и проверката на въздухоплавателните средства и защитата на въздухоплавателните средства.

Съответствието с разпоредбите по отношение на пътниците и ръчния багаж в повечето случаи е високо, макар че на някои от инспектираните летища бяха отчетени сериозни недостатъци, дължащи се на човешкия фактор. Съответствието в областта на проверката на багажа в багажните отделения е изключително високо, като не са констатирани никакви недостатъци по отношение на значителна част от разпоредбите.

4. Последващи инспекции

Като част от мониторинга на Комисията върху прилагането на стандартите и отстраняването на недостатъците — и на практика винаги по отношение на летища, на които са установявани някои сериозни недостатъци — Комисията ще провежда последваща инспекция. През 2008 г. бяха проведени 8 такива инспекции на летища в ЕС.

Констатациите показаха, че към момента на последващата инспекция са отстранени по-голям брой недостатъци в сравнение с предходни години. Някои съществени недостатъци обаче (около 13 % от констатираните) не са отстранени по задоволителен начин преди повторното посещение на инспекторите на Комисията. По принцип е подходено много ефективно към недостатъци, които могат да се коригират чрез структурни промени, докато тези, свързани с човешкия фактор, се оказват особено неподатливи.

5. Неприклучени досиета, случаи по член 15 и съдебни производства

При всяка инспекция се открива досие, което остава отворено докато Комисията бъде удовлетворена по отношение на предприемането на подходящи мерки за отстраняване на недостатъците. Обикновено досието се приключва въз основа на доклади за напредъка и гаранции, получени от компетентния орган, освен когато е счетено, че е необходима последваща инспекция. С 36 успешно приключени случая, 2008 г. беше особено успешна по отношение на приключването на досиета. В края на годината останаха незакрити досиета за общо 15 инспекции на компетентни органи и 16 инспекции на летища.

Член 15 от Регламент (ЕО) № 1486/2003² се прилага, когато липсата на съответствие е счетена за достатъчно съществена, за да представлява сериозна заплаха за цялостното равнище на сигурност на гражданското въздухоплаване в Общността. В тези случаи се известяват всички останали компетентни органи. Една процедура, открита по член 15 през октомври 2007 г., остана неприключена до юли 2008 г., но не възникнаха нови случаи.

През 2008 г. Комисията приключи 2 процедури за нарушения, открити през 2007 г., и откри нови 4, основно поради недостатъчни дейности по мониторинг и липса на национални одитори. Една от тези процедури за нарушения беше приключена в рамките на месеци, но останалите 3 не бяха приключени до края на годината.

6. Собствени оценки на държавите-членки

Съгласно член 6 от Регламент (ЕО) № 1217/2003³ на Комисията държавите-членки са задължени до края на месец февруари всяка година да предават на Комисията годишен доклад, включващ резултатите от техния мониторинг за съответствие през периода януари—декември на предходната година. В някои от националните доклади за 2008 г. е посочен малък брой човекодни в съответната област, неспазване на всички изисквания, липса на одити по сигурността и недостатъчни последващи действия. Както в предходни години, докладите показаха по-високо равнище на съответствие в сравнение с констатираното при инспекциите на Комисията, но в общ план установиха повтаряне на модела на недостатъците. За пръв път всички предадени доклади бяха изготвени съгласно образаца на Комисията.

ВТОРА ЧАСТ

ЗАКОНОДАТЕЛСТВО

1. Общи положения

След приемането на Регламент (ЕО) № 2320/2002 Комисията продължи да работи постоянно с държавите-членки и с бранша за развитието и, при необходимост, за преразглеждането на законовите разпоредби, регулиращи сигурността на въздухоплаването. През 2008 г. беше осъществена особено интензивна дейност, в резултат на която бяха добавени уточнения или бяха направени изменения и допълнения към съществуващите разпоредби, като текстовете също така бяха преработени в подходящите правни форми, на фона на основно преразглеждане на целия законодателен пакет въз основа на натрупания опит от последните пет години.

² Регламент (ЕО) № 1486/2003 на Комисията относно постановяване на процедури за извършване на инспекции от Комисията в областта на сигурността на гражданското въздухоплаване, ОВ L 213 от 23.8.2003 г., стр. 3.

³ Регламент (ЕО) № 1217/2003 на Комисията за определяне на общи спецификации за национални програми за контрол на качеството на сигурността на гражданското въздухоплаване, ОВ L 169 от 8.7.2003 г., стр. 44.

2. Предложено и прието законодателство

Промените в законодателството през 2008 г. включват:

- приемането на Регламент (ЕО) № 23/2008⁴ относно използването на метода Threat Image Projection (TIP);
- приемането на Регламент (ЕО) № 358/2008⁵ за премахване на ограничението относно размера на ръчния багаж;
- приемането на Регламент (ЕО) № 820/2008⁶ и Решение (ЕО) № 4333/2008⁷, заменящи и отменящи Регламент (ЕО) № 622/2003⁸;
- приемането на Регламент (ЕО) № 300/2008⁹ — новият рамков регламент, който ще замени Регламент (ЕО) № 2320/2002, когато същият бъде отменен през април 2010 г.;
- изменението на Регламент (ЕО) № 820/2008 за допускане на освобождаване от допълнителни проверки при безмитна продажба на течности, закупувани на 6 летища в Хърватия;
- приключването на работата по новите текстове, които ще заменят Регламент (ЕО) № 1217/2003 (контрол на качеството на национално равнище) и Регламент (ЕО) № 1486/2003 (инспекции от Комисията на държавите-членки);
- приключването на работата по новото „второ ниво“ на законодателството, което ще осигури връзката между Регламент (ЕО) № 300/2008 и планираното ново законодателство по прилагането¹⁰; и
- преди всичко, интензивната работа по подготовката на новите подробни регламент и решение за прилагане, които ще заменят Регламент (ЕО) № 820/2008 на Комисията и Решение (ЕО) № 4333/2008 от април 2010 г.

Текстовете бяха разработени по време на 8 заседания на Регулаторния комитет по сигурност на въздухоплаването, в който са представени всички държави-членки плюс Норвегия, Исландия и Швейцария, на 8 заседания на Консултативната група на заинтересованите страни по сигурността на въздухоплаването (SAGAS), която обединява органи от бранша, представляващи летищата, авиокомпаниите, товарните въздушни превозвачи и пилотите, както и на няколко целеви заседания на работни

⁴ Регламент (ЕО) № 23/2008 на Комисията от 11 януари 2008 година за изменение на Регламент (ЕО) № 622/2003 за определяне на мерки за прилагане на общи основни стандарти относно сигурността на въздухоплаването, ОВ L 9 от 12.1.2008 г., стр. 12.

⁵ Регламент (ЕО) № 358/2008 на Комисията от 22 април 2008 година за изменение на Регламент (ЕО) № 622/2003 за определяне на мерки за прилагане на общи основни стандарти относно сигурността на въздухоплаването, ОВ L 111 от 23.4.2008 г., стр. 5.

⁶ Регламент (ЕО) № 820/2008 на Комисията от 8 август 2008 г. за определяне мерки за прилагане на общи основни стандарти относно сигурността на въздухоплаването, ОВ L 221, 19.8.2008 г., стр. 8.

⁷ Непубликувано в ОВ.

⁸ Регламент (ЕО) № 622/2003 на Комисията за определяне мерки за прилагане на общи основни стандарти относно сигурността на въздухоплаването, ОВ L 89, 5.4.2003 г., стр. 9.

⁹ Регламент (ЕО) № 300/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2008 г., ОВ L 97, 9.4.2008 г., стр. 72.

¹⁰ Понастоящем Регламент (ЕО) № 272/2009 на Комисията от 2 април 2009 г. за допълване на общите основни стандарти за сигурност на гражданското въздухоплаване, предвидени в приложението към Регламент (ЕО) № 300/2008 на Европейския парламент и на Съвета, ОВ L 91, 3.4.2009 г., стр. 7.

групи, в които участваха представители на отрасъла и на държавите-членки. Освен това имаше отделни специални заседания по въпроса за течните експлозиви.

3. Добавяне на уточнения и изменения

По отношение на конкретните постижения добавянето на нови уточнения към съществуващите разпоредби съставлява сравнително малка част от законодателната програма през 2008 г. В началото на годината беше публикуван само един нов регламент — Регламент (ЕО) № 23/2008 относно Threat Image Projection (ТИР), като работата по него беше ефективно приключена през 2007 г. (ТИР е система, която генерира виртуални образи на опасни предмети в багажа, за да се улесни обучението на служителите и устойчивата концентрация).

През периода, обхванат в настоящия доклад, законодателството в областта на сигурността на въздухоплаването беше коригирано с две мерки за изменение, едната за отмяна на планирана разпоредба, а другата за предоставяне на ново изключение. Отмяната засяга Регламент (ЕО) № 358/2008 и се отнася за планираното ограничение по отношение на размера на ръчния багаж, договорено след предупреждението за течни експлозиви от август 2006 г., което ограничение по-късно беше сметено за ненужно ограничително, докато новото изключение разрешава безмитната продажба на течни продукти, закупувани на 6 летища в Хърватия, които да бъдат приети в трансферните пунктове на ЕС чрез вписването им в приложението към Регламент (ЕО) № 820/2008.

4. Промяна на правния инструмент

Слез завеждането на иск пред Съда¹¹ във връзка с достъпа до информация Комисията преразгледа елементите на законодателството в областта на сигурността на въздухоплаването, които до този момент не бяха обществено достъпни.

За да улесни обществения достъп, по-конкретно до уточненията относно забранените предмети, Комисията взе решение да публикува нов регламент, достъпен чрез Официален вестник.

5. Нов пакет от рамково законодателство и законодателство по прилагането

По отношение на законодателното развитие, тук са вложени най-голям дял от времето и усилията от страна на държавите-членки, отрасъла и Комисията. Новият рамков регламент — Регламент (ЕО) № 300/2008, който ще отмени и замени Регламент (ЕО) № 2320/2002 през април 2010 г., беше публикуван през март 2008 г. Работата по второто и третото ниво от правилата за прилагане и новите текстове относно инспекциите към края на годината навлезе в напреднала фаза.

Второто ниво¹² доразработва рамковото законодателство чрез, *inter alia*, вписване на техниките на проверка, които могат да се прилагат за пътниците, багажа и товара, категориите забранени предмети и критериите за сключване на споразумения с трети държави. Въз основа на положителните резултати от изпитанията (вж. част 3) Комисията първоначално предложи да бъдат включени разпоредби, които да разрешат използването на оборудване за проверка на хора в рамките на параметри, които тепърва ще бъдат определени. Европейският парламент обаче прецени, че преди предложението да бъде прието трябва да бъдат разгледани редица въпроси в областта на човешките права, здравето и защитата на данните. Съответно, Комисията измени законодателния проект, като премахна тази възможност до провеждането на допълнително проучване.

¹¹ Дело на Съда на Европейските общности номер C-345/06, така нареченото дело Heinrich.

¹² Вж. бележка под линия 10.

Третото ниво ще предвижда подробни изисквания за прилагане и ще разглежда въпросите относно твърде утежнените разпоредби в някои области на текущото законодателство и пропуските по отношение на сигурността в други. Сред обсъжданите въпроси бяха възможните промени на изискванията за претърсване и проверка на въздухоплавателните средства, премахването на изискването всички авиокомпаниии да представят програми за сигурност за одобрение от държавите-членки, предоставянето на актуализиран и съгласуван на международно равнище списък на забранените предмети, разработване на по-подробни правила за доставки за кетъринг и почистване и изготвяне на политики за набиране и обучение на персонал.

ТРЕТА ЧАСТ

ИЗПИТАНИЯ, ПРОУЧВАНИЯ, ПИЛОТНИ ПРОЕКТИ

1. Изпитания

Държавите-членки могат да провеждат изпитания на ново оборудване и методологии по всяко време, ако същите се използват във връзка със съществуващите законодателни изисквания. Когато изпитанията изискват заменянето на тези изисквания с нови технически методи или процедури, най-напред трябва да се поиска одобрението на Комисията и изпитанието трябва да бъде ограничено до максимум 30 месеца.

През 2008 г. бяха проведени ограничен брой изпитания. Те включваха използването на скенери с милиметров диапазон и обратно отразено разсейване (backscatter) за проверка на персонала и пътниците, и кучета за проверка на багажа и товара. Проведени бяха също и проучвания относно ефективността на проверката на преносими компютри в ръчния багаж, за разлика от настоящото изискване те да се показват.

Резултатите от изпитанията с кучета доведоха Комисията и държавите-членки до съгласие, че следва да бъде разработено законодателство относно условията за тяхното използване. Изпитанията по отношение на преносимите компютри бяха временно преустановени, тъй като резултатите не бяха убедителни.

2. Проучвания

През този период бяха приключени две проучвания, проведени от името на Комисията, респективно относно използването на кучета за проверка на пътниците и товара, и относно човешките фактори, оказващи влияние върху ефективността на проверките за сигурност. Препоръките от тези проучвания доведоха до добавянето на редица разпоредби към глава „Обучение“ на новия законодателен проект и бяха включени при разискванията на работните групи във връзка с бъдещите разпоредби, уреждащи използването на кучета.

3. Пилотни проекти

В допълнение Комисията приключи работата по своето пилотно проучване на базата данни относно въздушен превоз на товари, предназначена да подпомогне безопасното движение на въздушни товари. Проучването беше оценено като успешно и беше стартиран проект за изграждане на база данни за задължително ползване, която да бъде поддържана и администрирана от Комисията.

ЧЕТВЪРТА ЧАСТ

ДИАЛОГ С МЕЖДУНАРОДНИ ОРГАНИ И ТРЕТИ ДЪРЖАВИ

1. Общи положения

Комисията редовно участва в обсъждания с международни органи и с трети държави в областта на сигурността на въздухоплаването на двустранна и многостранна основа. Това предоставя възможности за споделяне на най-добри практики, за създаване на фонд от експертни познания и за намиране на глобални решения на проблеми в областта на сигурността.

2. Международни органи

Комисията редовно участва в заседанията на групата AvSec (сигурност на въздухоплаването) на Международната организация за гражданска авиация (ИКАО), като представя документи и работи в тясно сътрудничество с други членове по изготвянето на стратегии, чийто акцент понастоящем е поставен предимно върху проблема с течностите. Комисията работи също с някои трети държави — основно със САЩ, Канада и Австралия — за постигане на обща позиция или за представянето на общи документи пред ИКАО. На двустранна основа Комисията постигна споразумение с ИКАО за Меморандум за сътрудничество по отношение на инспекциите, с оглед намаляване на инспекциите на ИКАО в Европа, които вече попадат в обхвата на националните програми и програмите на Комисията за инспекции.

Сътрудничеството с Европейската конференция за гражданска авиация (ЕКГА) също е на добро ниво, като Комисията участва в заседанията на техническата работна група и работната група по обучение на ЕКГА. След допълнително обсъждане в регулаторния комитет заключенията, до които са стигнали тези групи, бяха включени в проекта за законодателство по прилагането и в пътната карта относно течностите.

3. Трети държави

Останалите двустранни усилия с трети държави се разделят основно на две категории: работа за бъдещи споразумения за еднократна проверка и подготовка на изключения по отношение на течностите. По отношение на елемента „еднократна проверка“ най-голям напредък е постигнат при работата със САЩ, където сходните стандарти за сигурност са толкова високи, колкото в ЕС. През 2008 г. беше създадена група за сътрудничество между САЩ и ЕС в областта на транспорта, в която да се обсъждат съответните въпроси и да се извършва подробно съпоставяне на мерките, прилагани от двете страни на Атлантика. Съществените различия са малко и държавите-членки демонстрираха значителен интерес към постигането на споразумение. Вече влезе в сила протокол за извършване на взаимни инспекции на летища: 12 национални одитори от държави-членки на ЕС бяха обучени от Администрацията по сигурност на транспорта (TSA) да действат като наблюдатели при нейните инспекции, а инспектори на TSA взеха участие при същите условия в инспекциите на Комисията.

Комисията продължи да отбелязва напредък по споразуменията за безмитни течности и имаше готовност да препоръча посоченото по-горе изключение за безмитни стоки, закупувани на летищата в Хърватия. Предприети бяха някои стъпки с други трети държави, но сред тях нямаше такива, които своевременно да отговарят на всички изисквания, за да се насрочи посещение за инспекция преди края на 2008 г.

ПЕТА ЧАСТ

ФИНАНСИРАНЕ НА СИГУРНОСТТА НА ВЪЗДУХОПЛАВАНЕТО

Въпросът за финансирането на сигурността на въздухоплаването беше повдиган редовно при обсъжданията на мерките за авиационна сигурност. Като цяло държавите-членки считат, че отрасълът следва да поема разходите, като има право да ги прехвърля върху пътниците, докато отрасълът и някои членове на Европейския парламент се застъпват за по-голям принос от страна на държавата. В контекста на приемането на

новия рамков Регламент (ЕО) № 300/2008 Комисията пое ангажимент да изготви доклад¹³ по този въпрос. Целта е да бъдат определени принципите, които биха създали основата за бъдеща законодателна инициатива.

ШЕСТА ЧАСТ

БЪДЕЩА РАБОТА

Работната програма на Комисията за 2009 г. ще включва:

- финализиране на новото законодателство по прилагането;
- намиране на по-подходящи начини за решаване на проблема със заплахата от течни експлозиви;
- напредък по споразуменията за еднократна проверка за сигурност с трети държави;
- продължаване на програмата по инспектиране (включително участие в ролята на наблюдател в някои инспекции в САЩ);
- подпомагане на държавите-членки за подобряване и хармонизиране на националните програми за контрол на качеството;
- анализ на резултатите от проучванията; както и
- разглеждане на най-подходящ подход за финансиране на сигурността на въздухоплаването.

ЗАКЛЮЧЕНИЯ

Въпреки че през 2008 г. беше постигнато значително развитие в законодателството, налице са малко законодателни промени. Това предостави на държавите-членки възможността да затвърдят постигнатия напредък през предходните години, особено по отношение на по-новите разпоредби, като тези, свързани с въздушния превоз на товари. Същевременно последователността при резултатите от инспекциите позволи на Комисията да установи слабостите и да анализира причините за тях. Това ѝ даде възможност да предложи необходимото ново законодателство или да определи области за бъдещи проучвания или научни изследвания. Същевременно вследствие на съдебните искове беше поставен много по-силен акцент върху прозрачността, комуникацията с обществеността и предоставянето на възможности за дебат. За щастие, планове не бяха нарушени от значителни нови терористични атаки, насочени срещу европейски летища, или от откриването на нови терористични техники, които биха могли да представляват заплахата за гражданското въздухоплаване.

Същевременно работата по справяне с потенциалната заплахата от течни експлозиви укрепи международното сътрудничество и връзките с производителите. Това следва да проправи пътя към една по-гладко функционираща среда на сигурност на въздухоплаването за пасажерите, пътуващи между континентите, като същевременно се повиши осведомеността на законодателите относно бъдещите технологични възможности.

Като цяло 2008 г. беше година на много усилена работа и значителен напредък. Това беше годината, през която бяха положени основите на режима на сигурност на въздухоплаването през новото десетилетие.

¹³ COM(2009) 30 окончателен от 2. 2. 2009 г.

ПРИЛОЖЕНИЕ**Инспекции на Комисията по държави-членки към 31.12.2008 г.**

Държава-членка	Брой инспекции януари 2008— декември 2008 г. (вкл. последващи)	Общ брой инспекции 2004—2008 г. (вкл. последващи)
Австрия	0	6
Белгия	2	6
България	1	2
Кипър	0	4
Република Чехия	1	4
Дания	1	6
Естония	0	3
Финландия	2	6
Франция	1	8
Германия	2	10
Гърция	1	9
Унгария	1	3
Ирландия	0	5
Италия	2	9
Латвия	0	3
Литва	0	3
Люксембург	0	4
Малта	0	2
Нидерландия	2	6
Полша	1	6
Португалия	2	5
Румъния	1	2
Словакия	0	3
Словения	1	7

Испания	1	4
Швеция	1	6
Обединено кралство	3	10
Швейцария ¹⁴	1	2
ОБЩО	27	144

Инспекции от Надзорния орган на ЕАСТ към 31.12.2008 г.

Държава от ЕИП/ЕАСТ	Брой инспекции януари 2008— декември 2008 г. (вкл. последващи)	Общ брой инспекции 2004—2008 г. (вкл. последващи)
Исландия	1	5
Норвегия	4	23
ОБЩО	5	28

¹⁴ Комисията има правомощия да провежда инспекции в Швейцария по силата на двустранно споразумение между Швейцария и ЕС.