



ВЪЗДУШЕН ТРАНСПОРТ: СИГУРНОСТ НА ГРАЖДАНСКОТО ВЪЗДУХОПЛАВАНЕ

Сигурността на въздухоплаването (която не следва да се бърка с безопасността на въздухоплаването^[1]) има за цел предотвратяването на злонамерени действия срещу въздухоплавателни средства и техните пътници и екипаж. След ужасните нападения от 2001 г. ЕС прие набор от правила за сигурност за защита на гражданското въздухоплаване. Тези правила се актуализират редовно в отговор на променящите се рискове. Държавите членки си запазват правото да прилагат по-строги мерки.

ПРАВНО ОСНОВАНИЕ

Член 100, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз.

ЦЕЛИ

Сигурността на въздухоплаването има за цел предотвратяването на актове на незаконна намеса, основно чрез недопускането до въздухоплавателните средства на опасни предмети като оръжия и експлозиви. В продължение на десетилетия тя беше сред приоритетите на дневния ред, като след терористичните нападения от септември 2001 г. се превърна в сериозна причина за загриженост. Оттогава в световен мащаб регулаторната рамка в тази област се разшири значително както на национално равнище, така и посредством международно сътрудничество/международни споразумения, или чрез Международната организация за гражданско въздухоплаване^[2] (ИКАО) и приложение 17 към Чикагската конвенция и свързаната с нея Световна програма за одит на сигурността^[3] (USAP). От своя страна Европейският съюз е разработил подходяща политика, която се актуализира редовно, за да съответства на променящите се рискове и заплахи, както и на технологичните промени.

[1]Безопасността на въздухоплаването е свързана с проектирането, производството, поддръжката и експлоатацията на въздухоплавателни средства (3.4.9).

[2]Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО) е специализирана агенция на Организацията на обединените нации, създадена с Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване (известна също като Чикагската конвенция), подписана на 7 декември 1944 г., към която понастоящем договарящи страни са 191 държави. ИКАО по-специално определя „стандартите и препоръчителните практики“, които трябва да се прилагат от договарящите се държави, но не съществува задължителен механизъм, чрез който да се гарантира правилното им прилагане.

[3]Приложение 17 към Чикагската конвенция предвижда стандартите и препоръчителните практики за защитата на сигурността на международния въздушен транспорт. Началото на Световната програма за одит на сигурността (USAP) беше поставено през 2002 г., като тя има за цел да наблюдава спазването на посочените стандарти от страна на договарящите се държави от ИКАО.



РЕЗУЛТАТИ

Регламент (ЕО) № 2320/2002^[4] беше приет вследствие на терористичните нападения от септември 2001 г., с цел да се защити гражданското въздухоплаване и да се осигури основата за общо тълкуване от страна на държавите членки на приложение 17 към Чикагската конвенция. През март 2008 г. той беше заменен с Регламент (ЕО) № 300/2008^[5].

Този регламент беше приет от Парламента и Съвета с цел да се определят общите правила и основните стандарти за сигурност на въздухоплаването, както и механизмите за контрол на спазването им. Той се допълва от набор от разпоредби, приети от Комисията чрез процедурата на комитет (обща мерки, допълващи общите основни стандарти, или подробни мерки, необходими за прилагането на тези стандарти^[6]). Заслужава да се отбележи, че правилата за прилагане, които „съдържат поверителна информация за сигурността“, не се публикуват. Регулаторната рамка на ЕС се основава на задължителни общи стандарти и на следните основни принципи:

- Всяка държава членка носи отговорност за сигурността на полетите, заминаващи от нейната територия („отговорност на държавата на излитане“ съгласно определението на ИКАО).
- Всички пътници, персонал и багажи трябва да се проверяват преди качване на борда. Товарите, пощата и продоволствията за полета също трябва да се проверяват преди да бъдат натоварени, освен ако не са били подложени на подходящ контрол по сигурността.
- Държавите членки си запазват правото да прилагат по-строги мерки за сигурност, ако считат, че е необходимо.

Регулаторната рамка на ЕС обхваща всички елементи на веригата на въздушния транспорт, които могат да повлияят на сигурността на въздухоплавателното средство и/или на инфраструктурата. Тя включва: летища, въздухоплавателни средства, пътници, багажи, товари, стоки, предназначени за летищата, продоволствия за полета, служители по сигурността и оборудване. Правилата на ЕС се прилагат към всички летища в Съюза, отворени за гражданско въздухоплаване, към всички оператори, предоставящи услуги в тези летища, включително въздушните превозвачи, както и към всички други оператори, „прилагащи стандарти за сигурност на въздухоплаването“, които предоставят стоки или услуги във или посредством летищата^[7]. При все това прилаганите стандарти за сигурност могат да бъдат адаптирани спрямо съответното въздухоплавателно средство, дейност или трафик.

[4]ОВ L 355, 30.12.2002 г., стр. 1

[5]ОВ L 97, 9.4.2008 г., стр. 72

[6]Подробните мерки за прилагането на общите основни стандарти са консолидирани в Регламент (ЕС) 2015/1998.

[7]Правилата на ЕС за сигурността на въздухоплаването се прилагат и към Норвегия, Исландия, Лихтенщайн и Швейцария.



В този контекст всяка държава членка определя един-единствен орган, който да е отговорен за координацията и мониторинга на изпълнението на законодателството в областта на сигурността на въздухоплаването, и също така изготвя и изпълнява „национална програма за сигурност на гражданското въздухоплаване“ (която определя ролите и задълженията на всички заинтересовани оператори). Държавите членки също така създават и изпълняват „национална програма за контрол на качеството“ (с цел да се определи нивото на спазване от страна на операторите и да се предвидят мерки за отстраняване на пропуските), налагат санкции в случай на нарушения и си сътрудничат с Комисията, когато тя извършва проверки с цел контрол на спазването на правилата на ЕС за сигурност на въздухоплаването. Съответните оператори трябва да изготвят и прилагат „програма за сигурност“ в изпълнение на законодателството на ЕС и на националната програма за сигурност на гражданското въздухоплаване на държавата членка, в която са разположени. Комисията от своя страна извършва внезапни проверки на летищата и на операторите, в сътрудничество с националните органи, отговорни за сигурността на въздухоплаването (тези органи също подлежат на проверка), с цел контрол на прилагането на правото на ЕС.

От юли 2014г. въздушните превозвачи, които възнамеряват да изпълняват полети с цел превоз на товари към ЕС от летища извън ЕС, трябва да изпълняват изискванията на „програмата АССЗ“, за да се гарантира, че товарите преминават физическа проверка съгласно стандартите на ЕС. В това отношение проверките на място на летища в трети държави се извършват от компетентните органи на съответните държави членки, когато това е целесъобразно.

За да се улесни въздушният транспорт, Комисията може да признае равностойността на стандартите за сигурност на въздухоплаването на трети държави, какъвто е случаят понастоящем със САЩ, Канада и няколко европейски държави извън ЕС. Освен това от юни 2012 г. насам ЕС и САЩ признават взаимно своите режими за сигурност на въздушния превоз на товари, независимо дали товарът се пренася на изцяло товарни полети или на пътнически полети. Следователно не е необходимо въздушните превозвачи, които транспортират товари между ЕС и САЩ, да прилагат допълнително изискване на ЕС или на САЩ.

Действащата законодателна рамка позволява на държавите членки да определят начина, по който се покриват разходите за сигурността на въздухоплаването. През 2009 г. Комисията предложи директива, с която да се гарантира прилагането на ключови принципи, например обвързаност на таксите с разходите и недискриминация между превозвачите или пътниците^[8]. Това предложение, обаче, не посочва дали да се отдава предпочитание на основния въпрос за публичното финансиране пред принципа „потребителят плаща“, а предвижда въпросът за финансирането на сигурността да бъде уреден в съответствие с принципа на субсидиарност. Тъй като липсва одобрение от страна на законодателя, през 2015г. Комисията оттегли това предложение.

[8] [COM\(2009\)0217](#)



РОЛЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

Европейският парламент винаги е поддържал становището, че сигурността на гражданското въздухоплаване е един от основните въпроси, бъдещи загрижеността на ЕС, и е подкрепял създаването на строга и ефективна система с цел предотвратяване и недопускане на евентуални терористични нападения. С тези свои действия Парламентът също така подчертава значението на основните права на гражданите и необходимостта да се постигне баланс на мерките за подобряване на сигурността на въздухоплаването с категорични и адекватни предпазни мерки, насочени към защитата на неприкосновеността на личния живот, на личното достойнство, както и на здравето на гражданите.

Например със своята резолюция от 23 октомври 2008г. Парламентът принуди Комисията да оттегли и промени предложението за скенери за проверка на хора, а в своя доклад от 1 юни 2011г. настоятелно призова всеки вид технология, който използва йонизиращо лъчение, да бъде изключен от употреба при проверки за сигурност и препоръча да се използват единствено символични изображения, а съответните данни да не се съхраняват или запазват. Законодателството относно скенери за проверка на хора, прието през ноември 2011 г.,^[9] съответства на тези критерии.

Като цяло Парламентът счита, че процедурата на комитет не е подходяща в сектора на сигурността на въздухоплаването, поне що се отнася до мерките, които имат въздействие върху правата на гражданите. Поради това в неговия доклад от юни 2011 г. се призовава за пълното участие на Парламента чрез процедурата за съвместно вземане на решение (това до момента все още не е постигнато).

Що се отнася до финансирането на мерките за сигурност, Парламентът счита, че таксите за сигурност следва да покриват само разходите, свързани със сигурността, и че държавите членки, които прилагат по-строги мерки, следва да поемат произтичащите от тях допълнителни разходи.

Други решения на Европейския парламент в тази област:

- Резолюция от 23 октомври 2008г. относно въздействието на мерките за безопасност на въздухоплаването и на скенерите за проверка на хора върху правата на човека, правото на личен живот, личното достойнство и защитата на личните данни^[10];
- Законодателна резолюция от 5 май 2010г. относно предложението за директива на Европейския парламент и Съвета относно такси за сигурността на въздухоплаването^[11];
- Резолюция от 6 юли 2011г. относно сигурността на въздухоплаването, по-специално във връзка с използването на скенери за целите на сигурността^[12].

[9] Регламент (ЕС) № 1141/2011 на Комисията (ОВ L 293, 11.11.2011 г.) и Регламент за изпълнение (ЕС) № 1147/2011 на Комисията (ОВ L 294, 12.11.2011 г.)

[10] ОВ С 15 Е, 21.1.2010 г., стр. 71

[11] ОВ С 81 Е, 15.3.2011 г., стр. 164

[12] ОВ С 33 Е, 5.2.2013 г., стр. 125



Esteban Coito
05/2019

