Prezentul raport acoperă perioada 1 ianuarie – 31 decembrie 2017

**INTRODUCERE**

În 2017 au apărut noi motive de îngrijorare legate de amenințarea globală pe care o reprezintă dispozitivele explozive improvizate (IED) ascunse ingenios în dispozitive electronice modificate în mod neautorizat. Autoritățile din SUA și din Regatul Unit au interzis introducerea oricărui dispozitiv electronic personal mai mare decât un telefon mobil în cabinele aeronavelor care pleacă din aeroporturi situate în unele țări din Orientul Mijlociu și din Africa de Nord. Cooperarea strânsă de lungă durată dintre Uniunea Europeană și SUA, bazată pe recunoașterea reciprocă a măsurilor de securitate a aviației, a permis abordarea acestor probleme de securitate prin măsuri specifice care nu au necesitat extinderea interzicerii acestor dispozitive la nivel global, inclusiv la bordul aeronavelor care decolează din Europa.

Comisia a depus în continuare eforturi în direcția consolidării securității aviației la nivel mondial, prin cooperarea de lungă durată cu ICAO și prin proiectul său de consolidare a capacităților CASE din Africa și Orientul Mijlociu.

Securitatea cibernetică și protecția zonelor publice ale aeroporturilor au rămas o prioritate.

La fel ca în anii precedenți, Comisia a continuat clarificarea, armonizarea și simplificarea legislației din domeniul securității aviației, în conformitate cu obiectivele UE privind o mai bună legiferare.

Activitățile pregătitoare pentru încheierea unui nou acord privind sistemul de control de securitate unic cu Singapore, atât în beneficiul pasagerilor, cât și al industriei aviatice, au fost finalizate, ceea ce a permis adoptarea oficială la începutul anului 2018.

PARTEA I

Inspecțiile

1. CONSIDERAȚII GENERALE

Regulamentul (CE) nr. 300/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 martie 2008 privind norme comune în domeniul securității aviației are ca scop prevenirea actelor de intervenție ilicită îndreptate împotriva aeronavelor civile, în vederea protejării persoanelor și a bunurilor.

La nivelul Uniunii, punerea în aplicare a normelor de securitate aeronautică se bazează pe un sistem pe două niveluri de monitorizare a conformării, și anume inspecții efectuate de Comisie împreună cu evaluarea rapoartelor anuale ale statelor membre având ca obiect activitățile naționale de monitorizare (audituri, inspecții și teste de securitate) efectuate de fiecare stat membru.

Articolul 15 din Regulamentul (CE) nr. 300/2008 impune Comisiei să efectueze inspecții, inclusiv inspecții ale aeroporturilor, operatorilor și entităților care aplică standardele de securitate aeronautică, pentru a monitoriza aplicarea regulamentului de către statele membre și, dacă este cazul, a face recomandări pentru îmbunătățirea securității aeronautice. În programul Uniunii este inclusă și Elveția, în timp ce Norvegia și Islanda sunt inspectate, în baza unor dispoziții paralele, de Autoritatea AELS de Supraveghere (ESA).

Pentru a-și putea desfășura activitatea de inspecție în 2017, Comisia a dispus de o echipă de șapte inspectori de securitate a aviației cu normă întreagă. Activitatea de inspecție este sprijinită de un grup de aproximativ 100 de auditori naționali numiți de statele membre, de Islanda, de Norvegia și de Elveția, care s-au calificat pentru participarea la inspecțiile Comisiei prin intermediul unor cursuri de pregătire asigurate de Comisie; începând cu 2016[[1]](#footnote-1), inspectorii Autorității AELS de Supraveghere (ESA) și ai Conferinței europene a aviației civile (CEAC) participă și ei în calitate de inspectori cu drepturi depline în acest proces. Numărul semnificativ de auditori naționali care participă la inspecțiile Comisiei asigură un sistem de evaluare *inter pares* și permite popularizarea metodologiei și a bunelor practici între statele membre. În anexa 1 figurează un tabel care sintetizează întreaga activitate de monitorizare a conformării desfășurată în 2017 de Comisie și de ESA.

Regulamentul (UE) nr. 72/2010 al Comisiei, astfel cum a fost modificat, stabilește procedurile de desfășurare a inspecțiilor efectuate de către Comisie în domeniul securității aviației. Acesta include, printre altele, dispoziții privind calificarea și competențele inspectorilor Comisiei și efectuarea inspecțiilor subsecvente.

Metodologia utilizată pentru efectuarea acestor inspecții a fost elaborată în strânsă cooperare cu autoritățile de securitate a aviației din statele membre și se bazează pe examinarea punerii efective în aplicare a măsurilor de securitate. Pentru a interpreta cerințele și procedurile necesare pentru a efectua inspecțiile în mod armonizat, unitatea responsabilă cu securitatea din cadrul DG MOVE elaborează și păstrează manuale pentru inspecții ale aeroporturilor și ale mărfurilor. Aceste manuale conțin, de asemenea, indicații și orientări detaliate cu privire la toate măsurile de securitate a aviației impuse de legislația UE. În plus, acestea conțin, de asemenea, detalii cu privire la toate aspectele organizatorice și practice ale inspecțiilor efectuate de Comisie. Manualele constituie informații UE clasificate și sunt puse doar la dispoziția inspectorilor Comisiei și a autorității competente din fiecare stat membru.

Comisia efectuează inspecții ale administrațiilor statelor membre responsabile cu securitatea aviației („autoritățile competente”) și inspecții ale unui număr limitat de aeroporturi, operatori și entități care aplică standardele de securitate aeronautică. Inspecțiile autorităților competente urmăresc să verifice dacă statele membre dispun de instrumentele necesare – inclusiv un program național de control al calității, competențele necesare și resursele adecvate – pentru a putea pune în aplicare în mod corespunzător legislația Uniunii Europene privind securitatea aviației. Inspecțiile la aeroporturi urmăresc să verifice dacă autoritatea competentă monitorizează în mod adecvat punerea în aplicare efectivă a măsurilor de securitate a aviației și dacă este în măsură să detecteze și să remedieze cu rapiditate potențialele deficiențe. În ambele cazuri, orice deficiențe identificate de inspectorii Comisiei trebuie să fie remediate în termenul stabilit; rapoartele de inspecție se comunică tuturor statelor membre.

În vreme ce majoritatea inspecțiilor au avut loc conform planificării inițiale, patru inspecții au fost reprogramate din diverse motive justificate în mod corespunzător.

Cu scopul de a furniza statelor membre informațiile obținute în urma acestor inspecții, de a promova transparența și de a armoniza metodologiile de monitorizare a conformării, Comisia a organizat în luna martie un grup de lucru privind inspecțiile împreună cu șefii departamentelor de control al calității în domeniul siguranței aviației civile din statele membre.

**1.1 Monitorizarea multianuală a conformării de către Comisie**

Pentru a furniza Comisiei garanții adecvate privind nivelul de conformare al statelor membre, se utilizează o abordare multianuală a monitorizării. Astfel, dovezile privind aplicarea Regulamentului (CE) nr. 300/2008 și a normelor de punere în aplicare ale acestuia de către fiecare stat membru sunt obținute într-un ciclu de doi ani, fie prin intermediul unei inspecții a autorității competente din respectivul stat membru, fie printr-o inspecție la cel puțin unul dintre aeroporturile acestuia. În plus, dovezile cu privire la punerea în aplicare a standardelor de bază comune privind securitatea aviației sunt obținute într-un ciclu de cinci ani printr-o selecție imprevizibilă a cel puțin 15 % din toate aeroporturile din UE care intră sub incidența Regulamentului (UE) nr. 300/2008, incluzând și cel mai mare aeroport ca număr de pasageri din fiecare stat membru.

În conformitate cu dispozițiile din regulamentul-cadru, statele membre au responsabilitatea principală pentru monitorizarea conformării punerii în aplicare a standardelor de bază comune de către aeroporturi, transportatorii aerieni și entitățile responsabile cu securitatea. Inspecțiile efectuate de Comisie în aeroporturi selectate constituie un indicator solid al nivelului general de conformare în fiecare stat membru.

Frecvențele și domeniul de aplicare ale inspecțiilor Comisiei sunt stabilite în cadrul strategiei DG MOVE pentru monitorizarea punerii în aplicare a standardelor UE în materie de securitate a aviației. Aceasta ia în considerare dimensiunea sectorului aviației din fiecare stat membru, un eșantion reprezentativ al tipului de operațiuni aeroportuare, standardul de punere în aplicare a reglementărilor de securitate aeronautică, rezultatele inspecțiilor desfășurate anterior de către Comisie, evaluările rapoartelor naționale anuale de control al calității, incidentele de securitate (acte de intervenție ilicită), nivelurile de amenințare, precum și alți factori și evaluări care afectează frecvența monitorizării.

Începând cu anul 2010, nivelul de conformare[[2]](#footnote-2) identificat în cursul inspecțiilor Comisiei este de aproximativ 80 % (2010: 80 %; 2011: 80 %; 2012: 83 %, 2013: 80 %; 2014: 81 %, 2015: 80 %, 2016: 79 %, 2017: 81 %); cu toate acestea, cifra relativ stabilă nu înseamnă că statele membre nu și-au sporit eforturile; dimpotrivă, eforturile statelor membre în domeniul securității aeronautice au crescut în mod semnificativ, întrucât de-a lungul timpului și cerințele au devenit mai numeroase, în special în domenii cum ar fi securitatea mărfurilor, controlul de securitate al lichidelor și al gelurilor sau utilizarea echipamentelor de detectare a urmelor de explozibili.

2. Inspecții ale autorităților naționale competente

Comisia a continuat cel de-al cincilea ciclu de inspecții ale autorităților competente în 2017. În total, în cursul anului au fost inspectate nouă autorități competente. Pentru majoritatea statelor membre, inspecțiile au evidențiat îmbunătățiri semnificative față de situația constatată în urma inspecțiilor precedente.

Cele mai des întâlnite deficiențe în 2017 au fost legate de lacunele constatate în punerea în aplicare a programelor naționale de control al calității. Au fost constatate dificultăți legate de asigurarea faptului că aeroporturile, transportatorii aerieni și entitățile reglementate cu responsabilități în domeniul securității actualizează și mențin în vigoare programe de securitate în conformitate cu regulamentele și cu deciziile de punere în aplicare ale Comisiei. În plus, unele state membre nu au monitorizat cu regularitatea preconizată transportatorii aerieni străini și nu au aplicat în întregime unele dintre metodologiile de monitorizare a conformării cerute de regulament. Acest lucru s-a întâmplat din cauza resurselor limitate și a unui număr mare de entități vizate. Majoritatea statelor membre care au fost inspectate și-au aliniat totuși programele naționale de securitate a aviației la legislația UE, au pus în aplicare în principal cerințele referitoare la pregătirea în materie de securitate, au respectat frecvența minimă de inspectare a măsurilor de securitate în aeroporturi și s-au asigurat că deficiențele identificate au fost remediate în termenele prevăzute.

3. Inspecții inițiale la aeroporturi

În cursul anului 2017 au fost realizate 18 inspecții inițiale la aeroporturi. Au fost acoperite toate capitolele, în conformitate cu domeniile de securitate aplicabile din fiecare aeroport. În 2017, procentul general al măsurilor esențiale considerate ca fiind conforme a fost de 81 %, adică aproape același ca în anii anteriori[[3]](#footnote-3).

După cel de al optulea an de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 300/2008, rezultatele inspecțiilor reflectă eforturile depuse de autoritățile competente și de industria de profil. Majoritatea cerințelor de securitate care decurg din această legislație ambițioasă au fost puse în aplicare în mod corect; nivelul de conformare pentru cele mai importante domenii ale securității aeronautice a rămas stabil, la aproximativ 80 %. Cu toate acestea, eficacitatea punerii în aplicare a unora dintre măsuri încă lasă loc de îmbunătățiri.

Majoritatea deficiențelor constatate sunt generate în continuare de aspecte legate de factorii umani. Acestea au fost constatate în principal în punerea în aplicare practică a anumitor domenii în care dispozițiile juridice sunt noi sau au fost modificate recent în mod semnificativ. În special, unele dispoziții referitoare la controlul accesului, la controlul de securitate al personalului și al bagajelor de mână necesită continuarea eforturilor depuse de autoritățile competente, părțile interesate din industria de profil și Comisie. Un alt domeniu în care sunt necesare eforturi suplimentare a fost inspecția de securitate a aeronavelor. Aceste aspecte ar trebui abordate prin sporirea activităților naționale de control al calității în domeniile respective.

După rezultatele deja destul de bune din 2015 și 2016, anul 2017 a arătat din nou niveluri de conformare ridicate în ceea ce privește controlul de securitate al bagajelor de cală, al proviziilor de bord, pregătirea și echipamentele de securitate datorită sporirii continue a gradului de conștientizare și a experienței practice în ceea ce privește legislația de punere în aplicare revizuită, care a îmbunătățit claritatea și consecvența măsurilor.

4. Inspecții subsecvente

În conformitate cu articolul 13 din Regulamentul (UE) nr. 72/2010 al Comisiei, astfel cum a fost modificat, Comisia efectuează în mod regulat un număr limitat de inspecții subsecvente. În cazurile în care au fost identificate mai multe deficiențe grave pe parcursul inspecției inițiale, dar și în mod aleatoriu, se va programa o astfel de inspecție pentru a verifica dacă autoritățile competente au abilitarea necesară pentru a solicita remedierea oricăror deficiențe identificate în termenele stabilite. În cursul anului 2017, au fost desfășurate patru astfel de activități și s-a confirmat remedierea adecvată a majorității deficiențelor identificate.

5. Evaluări ale RAPOARTELOR ANUALE PRIVIND CONTROLUL CALITĂȚII ale statelor membre

Regulamentul (UE) nr. 18/2010 al Comisiei din 8 ianuarie 2010 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 300/2008 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește specificațiile pentru programele naționale de control al calității în domeniul securității aviației civile impune statelor membre, în conformitate cu punctul 18, să transmită anual un raport Comisiei cu privire la măsurile luate pentru a-și îndeplini obligațiile care le revin în temeiul respectivului regulament, precum și la situația din domeniul securității aeronautice pe aeroporturile situate pe teritoriul lor. Conținutul raportului trebuie să fie conform apendicelui III și să utilizeze un model pus la dispoziție de Comisie.

Evaluarea acestor rapoarte, în plus față de inspecțiile periodice ale Comisiei, reprezintă un instrument care permite Comisiei să urmărească îndeaproape punerea în aplicare a unor măsuri naționale de control al calității robuste care permit detectarea și remedierea rapidă a deficiențelor în fiecare stat membru.

Evaluarea include analiza monitorizării periodice a aeroporturilor, a transportatorilor aerieni și a altor entități cu responsabilități în domeniul securității aeronautice, a nivelurilor de monitorizare a zilelor-om petrecute pe teren, a sferei de aplicare și frecvenței unei combinații adecvate de activități de monitorizare a conformării, a nivelurilor de conformare naționale, a activităților subsecvente și a utilizării competențelor de asigurare a respectării legislației.

Rezultatele evaluării rapoartelor anuale din 2017 au arătat îmbunătățiri semnificative în comparație cu 2016, în domenii precum monitorizarea periodică, nivelurile de monitorizare a zilelor-om petrecute pe teren și frecvența minimă. În domenii precum sfera de aplicare a activităților de monitorizare și măsurile de punere în aplicare utilizate pentru a asigura că deficiențele identificate sunt remediate și nu sunt recurente, implementarea pare a fi solidă, dat fiind că îmbunătățirile verificate în anii anteriori au fost susținute în majoritatea statelor membre. Cu toate acestea, rapoartele au arătat că statele membre întâmpină în continuare dificultăți în ceea ce privește efectuarea testării unora dintre domeniile de securitate care trebuie acoperite în temeiul regulamentului.

Comisia a trimis o evaluare globală formală adresată fiecărui stat membru în parte, în care a evidențiat deficiențele sau punctele slabe și a solicitat ca statul membru să prezinte măsuri de remediere corespunzătoare. Punerea în aplicare a acestor planuri de acțiune va fi monitorizată îndeaproape de Comisie și, în cazul în care un stat membru confirmă existența deficiențelor sau punctelor slabe evidențiate și nu propune măsuri de remediere corespunzătoare, se vor lua măsuri formale.

6. Evaluări ale aeroporturilor din țări terțe

În decursul anului a fost efectuată o evaluare a unui aeroport din SUA (aeroportul Charlotte-Douglas International), în cadrul acordului de lucru încheiat cu Administrația pentru Securitatea Transporturilor din SUA, instituit în temeiul acordului privind transportul aerian UE-SUA[[4]](#footnote-4). Acest tip de evaluare se desfășoară în mod regulat în contextul sistemului de control de securitate unic, iar această evaluare a confirmat faptul că punerea în aplicare a măsurilor de securitate ale SUA continuă să fie la un standard echivalent cu implementarea legislației UE în materie de securitate a aviației.

În conformitate cu principiile cuprinse în Strategia în domeniul aviației pentru Europa din 2015, Direcția Generală Mobilitate și Transporturi (DG MOVE) a lucrat intens împreună cu Ministerul Transporturilor din Singapore (MOT) în vederea instituirii unui sistem de control de securitate unic între UE și Singapore. În contextul verificării echivalenței între măsurile de securitate a aviației adoptate de Republica Singapore și cele impuse de legislația UE, echipa de inspecție a UE a efectuat o vizită de evaluare la aeroportul Changi din Singapore (octombrie 2017). Oficializarea controlului de securitate unic ar trebui să aibă loc la începutul anului 2018.

7. Dosare deschise, cazuri menționate la articolul 15 și proceduri judiciare

Dosarele de inspecție rămân deschise până când Comisia se declară mulțumită de aplicarea măsurilor de remediere corespunzătoare. Durata unui dosar depinde, prin urmare, de buna cooperare a statului membru în cauză. Treizeci și două de dosare de inspecție (douăzeci de dosare privind inspecțiile la aeroporturi și douăsprezece privind inspecțiile autorităților competente) au putut fi închise. În total, la sfârșitul anului rămăseseră deschise 10 dosare de inspecție referitoare la autorități competente și 17 dosare de inspecție referitoare la aeroporturi.

Dacă deficiențele constatate în legătură cu punerea în aplicare a măsurilor de securitate într-un aeroport sunt considerate suficient de grave încât să aibă un impact semnificativ asupra nivelului general de securitate a aviației civile din Uniune, Comisia aplică articolul 15 din Regulamentul (UE) nr. 72/2010 al Comisiei. Aceasta înseamnă că toate celelalte autorități competente sunt informate în legătură cu situația respectivă și că trebuie să se ia în considerare aplicarea unor măsuri compensatorii în legătură cu zborurile de la aeroportul în cauză. În anul 2017 nu a fost necesară deschiderea niciunei proceduri în temeiul articolului 15.

Indiferent dacă se aplică sau nu articolul 15, o altă măsură posibilă, în special în cazul necorectării deficiențelor pe o perioadă lungă de timp sau în cazul reapariției acestora, este inițierea de către Comisie a unor acțiuni în constatarea neîndeplinirii obligațiilor. În 2017 au fost inițiate acțiuni în constatarea neîndeplinirii obligațiilor împotriva a două state membre, acestea fiind acuzate că programele lor naționale de control al calității nu au fost puse în aplicare satisfăcător și că nu au fost adoptate în mod oficial versiuni revizuite ale programelor în materie de securitate națională și de control al calității la nivel național.

PARTEA II

Legislația și instrumentele suplimentare

1. Legislația

Aviația civilă continuă să fie o țintă preferată a grupărilor teroriste. Pentru contracararea acestei amenințări, este necesară punerea în aplicare a unor măsuri de protecție adecvate bazate pe risc. Prin urmare, Comisia și statele membre adaptează în mod constant măsurile de reducere a riscurilor, pentru a atinge cel mai înalt nivel de securitate, reducând în același timp la minimum efectele adverse asupra operațiunilor.

În mai 2017, Comisia a adoptat Regulamentul (UE) 2017/815 din 12 mai 2017 de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2015/1998 al Comisiei în ceea ce privește clarificarea, armonizarea și simplificarea anumitor măsuri specifice de securitate a aviației. Au fost introduse dispoziții privind securitatea bazate pe principiul necesității de a cunoaște și fără caracter public prin adoptarea Deciziei de punere în aplicare C(2017) 3030 a Comisiei din 15 mai 2017 de modificare a Deciziei C(2015) 8005 în ceea ce privește clarificarea, armonizarea și simplificarea anumitor măsuri specifice de securitate a aviației.

De asemenea, Comisia a adoptat Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/837 al Comisiei din 17 mai 2017 de rectificare a versiunilor lingvistice în limbile polonă și suedeză ale Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2015/1998 de stabilire a măsurilor detaliate de implementare a standardelor de bază comune în domeniul securității aviației.

2. Baza de date a Uniunii privind securitatea lanțului de aprovizionare (UDSCS)

De la 1 iunie 2010, baza de date europeană a agenților abilitați și a expeditorilor cunoscuți[[5]](#footnote-5) este singurul instrument juridic primar care trebuie consultat de agenții abilitați atunci când acceptă transporturi de la un alt agent abilitat sau de la un expeditor cunoscut. De la 1 februarie 2012, aceasta a fost extinsă pentru a include lista transportatorilor aerieni autorizați să transporte mărfuri și poștă înspre UE dinspre aeroporturi ale unor țări terțe (ACC3). În 2013, această bază de date a fost extinsă legal pentru a include și lista validatorilor UE de securitate a aviației aprobați de statele membre. De asemenea, ea a fost redenumită „baza de date a Uniunii privind securitatea lanțului de aprovizionare”[[6]](#footnote-6), pentru a reflecta mai bine utilizarea sa extinsă. La sfârșitul anului 2017, baza de date conținea 14 000 de înregistrări de agenți abilitați, expeditori cunoscuți, validatori independenți, linii aeriene ACC3, furnizori abilitați, precum și agenți abilitați și expeditori cunoscuți din țări terțe. Rata sa țintă de disponibilitate de 99,5 % a fost respectată în mod constant și în anul 2017.

PARTEA III

Testări, studii și noi inițiative

1. Testări

O „testare” în sensul legislației UE în domeniul securității aviației se efectuează atunci când un stat membru hotărăște, de comun acord cu Comisia, că va utiliza o anumită metodă sau un anumit mijloc nerecunoscut(ă) în temeiul legislației pentru a înlocui, pentru o perioadă de timp limitată, unul dintre controalele de securitate recunoscute, cu condiția ca testarea să nu aibă un efect negativ asupra nivelurilor generale de securitate. Din punct de vedere juridic, termenul nu se aplică atunci când un stat membru sau o entitate desfășoară o evaluare a unui nou control de securitate implementat în plus față de cel sau cele deja prevăzute de lege.

Pe parcursul anului 2017 au fost finalizate două testări desfășurate în Țările de Jos și în Franța. Acestea au vizat utilizarea de echipamente de nouă generație pentru controlul de securitate al bagajelor de mână care nu necesită scoaterea laptopurilor înainte de efectuarea controlului de securitate, precum și utilizarea de echipamente de examinare a încălțămintei care detectează atât metale, cât și materiale explozive în combinație cu porți de detectare a metalelor și scanere de securitate. Ambele testări au avut rezultate pozitive, iar, în cazul celei referitoare la echipamentele de examinare a încălțămintei, se are în vedere includerea într-o modificare a legislației în 2018. În cursul anului 2017 nu au mai fost realizate sau demarate alte testări.

2. Studii și rapoarte

În octombrie 2017, Comisia a primit un studiu[[7]](#footnote-7) referitor la protecția zonelor publice ale aeroporturilor din UE. Studiul a analizat măsurile adoptate pe 11 aeroporturi europene în vederea protejării zonelor publice, a evaluat eficacitatea lor și a formulat recomandări, în special în ceea ce privește orientările, evaluările riscurilor și schimbul de informații.

La sfârșitul anului 2017, DG MOVE a comandat un studiu privind beneficiile economice (și de altă natură) ale sistemului de control de securitate unic (OSS) pentru a analiza beneficiile economice și de altă natură în domeniul acordurilor OSS existente între UE și Statele Unite ale Americii, UE și Canada și UE și Muntenegru. În cazul în care studiul confirmă importanța beneficiilor economice (și/sau de altă natură) ale OSS, acesta ar putea fi un stimulent suplimentar pentru continuarea eforturilor în vederea asigurării unei sustenabilități globale a securității aviației și a inițierii discuțiilor cu principalii noștri parteneri pe tema sistemului de control de securitate unic. Studiul va fi finalizat în septembrie 2018.

3. Noi inițiative

S-au înregistrat noi progrese privind foaia de parcurs pentru dezvoltarea tehnologiilor în domeniul securității aviației. Foaia de parcurs stabilește diverse activități care acoperă toate aspectele tehnologiei și metodelor în materie de securitate și servește drept referință pentru toate părțile interesate de la nivel european care sunt implicate în cercetarea în domeniul securității aviației.

În ceea ce privește mărfurile, Comisia a continuat să colaboreze îndeaproape cu statele membre pentru a pregăti punerea în aplicare a unui regim de analiză a informațiilor prealabile privind mărfurile înainte de încărcare (PLACI). În această conjunctură, cooperarea cu autoritățile vamale a continuat în contextul exercițiului internațional aflat în desfășurare, efectuat în cadrul grupului de lucru OACI/OMV privind informațiile prealabile privind mărfurile, în care Comisia are un rol activ, prin participarea DG MOVE și DG TAXUD. Împreună cu statele membre și cu părțile interesate, acest exercițiu vizează conturarea unor principii convenite de comun acord și a unor posibile standarde și practici recomandate care ar trebui adoptate și implementate în cazul în care un stat sau o regiune decide să aplice un astfel de concept într-unul sau în toate modelele de afaceri din domeniul transportului aerian de mărfuri și de poștă.

**PARTEA IV**

**Dialogul cu organismele internaționale și cu țările terțe**

**1.** **CONSIDERAȚII GENERALE**

Comisia colaborează cu organisme internaționale și cu parteneri comerciali importanți, iar participarea la reuniunile internaționale conexe, cum ar fi reuniunea anuală a Grupului pentru securitatea aviației din cadrul OACI, asigură coordonarea pozițiilor UE. Cu anumite țări terțe, cum ar fi Statele Unite ale Americii, Canada, Australia, Singapore etc., se desfășoară dialoguri bilaterale ce permit Comisiei să creeze o bună înțelegere și un nivel ridicat de încredere în raport cu țări care împărtășesc aceleași opinii în materie de securitate a aviației.

**2.** **Organisme internaționale**

Comisia a participat la reuniunea anuală a Grupului pentru securitatea aviației din cadrul OACI (AVSECP/28), care a avut loc la Montreal în perioada 29 mai-2 iunie 2017 și în cadrul căreia a fost prezentat și aprobat spre a fi înaintat Consiliului OACI Planul mondial de securitate a aviației (GASeP), un obiectiv de referință al politicilor AVSEC.

În urma Rezoluției A39-19 a Adunării OACI din 2016 privind securitatea cibernetică, Comisia a participat la summitul și expoziția OACI pe tema securității cibernetice, un eveniment comun în domeniul siguranței și securității cu titlul „Înțelegerea domeniului cibernetic” (Dubai, Emiratele Arabe Unite, aprilie 2017). DG MOVE a prezentat abordarea holistică a UE de a crea o strategie cibernetică printr-o abordare multidisciplinară în vederea abordării și combaterii amenințărilor cibernetice din domeniul aviației. OACI a fost invitată să accepte provocarea și să abordeze tema securității cibernetice în domeniul aviației la nivel mondial.

**3.** **Țări terțe**

La 21 martie 2017, SUA au emis măsuri de întărire a securității aviației sub forma unei modificări de urgență/directive de securitate (*Emergency Amendment/Security Directive*, EA/SD) conform căreia transportatorilor aerieni care operează zboruri din anumite țări către SUA li s-a ordonat să nu transporte dispozitive electronice mai mari decât un telefon mobil/smartphone în bagajele de mână. Regatul Unit a pus în aplicare norme similare pentru zborurile către Regatul Unit dinspre un număr limitat de țări.

La 29 martie 2017, statele membre și serviciile competente ale Comisiei Europene și ale SEAE (inclusiv Centrul de situații și de analiză a informațiilor) s-au reunit pentru a discuta situația de risc în lumina restricțiilor introduse de autoritățile din Regatul Unit și SUA. Comisia a avut contacte directe cu autoritățile americane, urmate de o serie de reuniuni tehnice pentru a discuta despre amenințare, vulnerabilitate și riscuri. Părțile au convenit asupra necesității de a coopera pentru a întări securitatea aeronautică și a lupta împreună împotriva amenințării pe termen mediu/lung.

Pe baza regimului solid de securitate instituit în UE, o serie de măsuri EA/SD ulterioare au fost absorbite de măsurile existente ale UE, astfel încât modificarea de urgență a avut un impact redus în UE. Consultările și lucrările comune ale UE și SUA sunt în curs de desfășurare în această privință, iar întreaga chestiune referitoare la dispozitivele electronice portabile a reprezentat o ocazie utilă de a consolida în continuare dialogul și angajamentul părților de a coopera.

La nivelul OACI, a fost creat un grup operativ pentru a aborda problema transportului dispozitivelor electronice portabile la bordul aeronavelor, cu sprijinul puternic al statelor membre și al Comisiei. Grupul operativ s-a reunit în luna iulie la Paris și a formulat o serie de recomandări cu privire la modalitățile de atenuare a amenințării pe care o reprezintă explozivii ascunși fără a fi nevoie să se interzică articole precum dispozitivele electronice portabile. În plus, OACI a instituit un grup multidisciplinar pentru siguranța mărfurilor, cu misiunea de a analiza aspectele combinate legate de siguranță, securitate și facilitare în acest domeniu.

La fel ca în anii anteriori, în cadrul mai multor foruri, în special în cadrul Grupului de cooperare UE-SUA privind securitatea transporturilor, Comisia s-a angajat în mod activ în discuții cu Statele Unite ale Americii referitor la aspecte legate de securitatea aviației. Grupul de cooperare UE-SUA privind securitatea transporturilor vizează promovarea cooperării într-o serie de domenii de interes comun și asigurarea funcționării continue a sistemelor de control de securitate unic și a recunoașterii reciproce a regimurilor pentru transportul aerian de mărfuri și de poștă din UE și din SUA. Ambele inițiative duc la reducerea timpului, a costurilor și a complexității operaționale pentru operatorii de transport aerian.

În ceea ce privește consolidarea capacităților, proiectul CASE[[8]](#footnote-8) a fost adaptat prin oferirea de noi activități cu scopul de a răspunde mai bine nevoilor exprimate de statele partenere și evoluției amenințărilor. În plus, o serie de activități naționale – în cadrul componentei de pregătire – au fost lansate la nivel subregional. Principalele probleme au vizat utilizarea echipamentelor de securitate, pregătirea auditorilor naționali și un atelier pe tema evaluării vulnerabilității.

Cu ocazia Dialogului cu Singapore în materie de transporturi (iunie 2017), a fost semnat un acord administrativ pentru a demonstra angajamentul continuu de a face toate demersurile pentru concretizarea sistemului de control de securitate unic între UE și Singapore. În urma unui proces amănunțit cuprinzând analiza legislației în domeniul securității aviației din Singapore printr-un exercițiu de simulare pe calculator și o vizită de evaluare pozitivă a aeroportului Changi din Singapore (octombrie 2017), a fost elaborat un proiect de propunere legislativă, care a fost supus consultării cu statele membre în cadrul Comitetului de reglementare a securității aviației și transmis Colegiului comisarilor (decembrie 2017)[[9]](#footnote-9).

1. Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/472 al Comisiei din 31 martie 2016, JO L 85, p. 28. [↑](#footnote-ref-1)
2. Pentru a asigura comparabilitatea și a permite o evaluare a nivelurilor de conformare de-a lungul timpului, Comisia utilizează o metodă de calcul pentru indicatorul său de conformare în cadrul căreia sunt incluse doar principalele cerințe de securitate care sunt inspectate cel mai frecvent. Este vorba de cerințele în materie de securitate aeroportuară, securitatea aeronavelor, securitatea pasagerilor și a bagajelor de mână și securitatea bagajelor de cală. Măsurile de securitate sunt grupate în seturi de cerințe în materie de securitate legate în mod direct și evaluate în ansamblu. Apoi, un factor de ponderare fix care reflectă nivelul de punere în aplicare pentru fiecare grup se aplică după cum urmează:

un set de cerințe legate în mod direct clasificate ca „se conformează deplin” este ponderat la 100 %;

un set de cerințe legate în mod direct clasificate ca „se conformează, însă sunt de dorit îmbunătățiri” este ponderat la 75 %;

un set de cerințe legate în mod direct clasificate ca „nu se conformează” este ponderat la 50 %;

un set de cerințe legate în mod direct clasificate ca „nu se conformează, cu deficiențe majore” este ponderat la 25 %.

Indicatorul general de conformare pentru un anumit an este, prin urmare, suma factorilor ponderați împărțită la numărul de seturi de cerințe legate în mod direct incluse în clasificare. [↑](#footnote-ref-2)
3. A se vedea capitolul 1.1. [↑](#footnote-ref-3)
4. JO L134, 25.5.2007, p. 4. [↑](#footnote-ref-4)
5. Comisia a creat această bază de date, a cărei utilizare este obligatorie pentru actorii din lanțul de aprovizionare, prin Regulamentul (UE) nr. 185/2010 și prin Decizia C(2010) 774. [↑](#footnote-ref-5)
6. Regulamentul (UE) nr. 1116/2013 al Comisiei din 6 noiembrie 2013 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 185/2010, JO L 299, 9.11.2013, p. 1. [↑](#footnote-ref-6)
7. Acest studiu a fost realizat de consultantul o&i. [↑](#footnote-ref-7)
8. Proiectul referitor la securitatea aviației civile în Africa și în Peninsula Arabică (CASE), finanțat de UE și implementat de CEAC, a fost lansat la începutul anului 2016, pentru o perioadă de patru ani. Scopul său este de a sprijini eforturile depuse de statele partenere din Africa și din Peninsula Arabică pentru a atenua amenințările la adresa aviației civile și a îmbunătăți nivelurile de respectare a cerințelor internaționale, cu un accent puternic pe măsurile de control al calității. [↑](#footnote-ref-8)
9. Actul final adoptat este următorul: JO L 10/5, 13.1.2018; Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/55 al Comisiei din 9 ianuarie 2018 de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2015/1998 în ceea ce privește adăugarea Republicii Singapore pe lista țărilor terțe recunoscute că aplică standarde de securitate echivalente cu standardele de bază comune din domeniul securității aviației civile (Text cu relevanță pentru SEE. ) [↑](#footnote-ref-9)