

**ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО**

**НА РАЗШИРЯВАНЕТО НА ОБХВАТА НА ОСНОВНИЯ РЕГЛАМЕНТ НА ЕААБ  
ПО ОТНОШЕНИЕ НА РЕГУЛИРАНЕТО НА БЕЗОПАСНОСТТА И  
ОПЕРАТИВНАТА СЪВМЕСТИМОСТ НА ЛЕТИЩАТА**

## СЪДЪРЖАНИЕ

<b>СПИСЪК НА СЪКРАЩЕНИЯТА .....</b>	<b>5</b>
<b>ОБОБЩЕНИЕ .....</b>	<b>7</b>
<b>1. ВЪВЕДЕНИЕ И ОБХВАТ.....</b>	<b>11</b>
1.1 Развитие на законодателството на ЕС за авиационна безопасност .....	11
1.2 Обхват на настоящата оценка на въздействието на регулирането .....	14
1.3 Повтарящият се процес на оценка на въздействието .....	14
1.3.1 „По-добро законотворчество“ .....	14
1.3.2 Идентифициране на проблема .....	14
1.3.3 Предварителната оценка на въздействието .....	15
1.3.4 Определяне на административните разходи .....	16
1.3.5 Настоящата оценка на въздействието .....	18
1.3.6 Окончателната оценка на въздействието .....	18
<b>2. ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО НА РЕГУЛИРАНЕТО .....</b>	<b>19</b>
2.1 Подход към оценката на въздействието .....	19
2.1.1 Качествена и количествена оценка .....	19
2.1.2 Методология на оценката .....	19
2.2 ОРГАНИЗАЦИЯ НА ПРОЦЕСА .....	20
2.2.1 Съвместна управляваща група .....	20
2.2.2 Консултации със заинтересованите страни .....	21
2.3 АНАЛИЗ НА ПРОБЛЕМА .....	25
2.3.1 Равнище на безопасността на летищата в ЕС .....	25
2.3.1.1 Определения .....	25
2.3.1.2 Обхват на проучването .....	26
2.3.1.3 Фази на полета .....	27
2.3.1.4 Категории събития .....	27
2.3.1.5 Произшествия с фатален изход на летища .....	30
2.3.1.6 Водещи събития .....	32
2.3.1.7 Типове събития при паркиране и рулиране .....	33
2.3.1.8 Събития, свързани с пистите .....	36
2.3.1.9 Самолети и хеликоптери под 2250 Kg .....	37
2.3.1.10 Обобщение на анализа на летищната безопасност .....	37
2.3.2 Регулаторната рамка .....	38
2.3.2.1 Глобалната регулаторната рамка: ИКАО .....	38
2.3.2.2 Определяне на правилата и стандартите в Европа .....	39
2.3.2.3 Разпокъсаната регулаторна рамка .....	41
2.3.3 Организации и процеси на национално ниво .....	42
2.3.3.1 Отделяне на надзора по безопасността .....	42
2.3.3.2 Оперативни функции, изпълнявани от публични администрации .....	44
2.3.3.3 Настоящи усилия за надзор на летищната безопасност .....	46
2.3.4 Изводи и обосновка за интервенцията на ЕС .....	47
2.4 Цели и индикатори .....	48
2.4.1 Цели .....	48

2.4.2 Общи цели.....	48
2.4.3 Специфични цели.....	49
2.4.4 Оперативни цели.....	50
2.4.5 Индикатори.....	50
2.5 ВЪЗМОЖНИ ВАРИАНТИ.....	54
2.5.1 Варианти за предварителната оценка на въздействието.....	54
2.5.2 Възможни варианти, разглеждани в настоящата ОВР.....	55
2.6 АНАЛИЗ НА ВЪЗДЕЙСТВИЯТА НА ОБХВАТА НА ОБЩИТЕ ПРАВИЛА НА ЕС.....	58
2.6.1 Алтернативни варианти.....	58
2.6.2 Целева група и брой засегнати организации.....	58
2.6.2.1 Летища.....	58
2.6.2.2 Летищни оператори.....	64
2.6.2.3 Доставчици на наземно обслужване на летищата.....	64
2.6.2.4 Компетентни администрации.....	66
2.6.2.5 Обобщение на засегнатите организации.....	67
2.6.3 Въздействие върху безопасността.....	67
2.6.4 Икономическо въздействие.....	70
2.6.4.1 Стандартизационни инспекции, извършвани от Агенцията.....	70
2.6.4.2 Сертифициране на летищата.....	72
2.6.4.3 Системи за управление на безопасността и качеството.....	75
2.6.4.4 Стойност на щетите при рулиране и престой.....	79
2.6.4.5 Общи правила.....	79
2.6.4.6 Схеми за компетентност на персонала на летищата.....	80
2.6.4.7 Технически предписания в спецификациите на Общността (СО).....	81
2.6.4.8 Обобщение на икономическото въздействие.....	81
2.6.5 Въздействие върху околната среда.....	82
2.6.6 Социално въздействие.....	82
2.6.7 Въздействие върху други авиационни изисквания, извън настоящия обхват на ЕААБ.....	85
2.6.8 Многокритериален анализ (МКА) и препоръчан вариант.....	85
2.7 АНАЛИЗ НА ВЪЗДЕЙСТВИЯТА НА ПРАВИЛАТА И СРЕДСТВАТА ЗА ПРИЛАГАНЕ ПО ОТНОШЕНИЕ НА ЛЕТИЩНОТО ОБОРУДВАНЕ.....	87
2.7.1 Алтернативни варианти.....	87
2.7.2 Целева група и брой засегнати организации.....	87
2.7.2.1 Компетентни администрации.....	87
2.7.2.2 Летища.....	87
2.7.2.3 Летищни оператори.....	88
2.7.2.4 Доставчици на наземно обслужване на летищата.....	90
2.7.2.5 Проектантски и производствени организации за летищно оборудване.....	91
2.7.2.6 Организации за техническо обслужване на летищно оборудване.....	92
2.7.2.7 Обобщение на засегнатите организации.....	92
2.7.3 Въздействие върху безопасността.....	93
2.7.4 Икономическо въздействие.....	94
2.7.5 Въздействие върху околната среда.....	96
2.7.6 Социално въздействие.....	97
2.7.7 Въздействие върху други авиационни изисквания, извън настоящия обхват на ЕААБ.....	97
2.7.8 Многокритериален анализ (МКА) и препоръчан вариант.....	97
2.8 АНАЛИЗ НА ВЪЗДЕЙСТВИЯТА НА СЕРТИФИКАЦИОННИЯ ПРОЦЕС.....	98

2.8.1	Алтернативни варианти .....	98
2.8.2	Целева група и брой засегнати организации .....	98
2.8.2.1	Летищни оператори.....	98
2.8.2.2	Компетентни администрации.....	99
2.8.2.3	Обобщение на засегнатите организации.....	100
2.8.3	Въздействие върху безопасността .....	100
2.8.4	Икономическо въздействие .....	100
2.8.4.1	Летищни оператори.....	100
2.8.4.2	Компетентни администрации.....	101
2.8.4.3	Обобщение на икономическото въздействие .....	102
2.8.5	Въздействие върху околната среда.....	103
2.8.6	Социално въздействие .....	103
2.8.7	Въздействие върху други авиационни изисквания, извън настоящия обхват на ЕААБ .....	103
2.8.8	Многокритериален анализ (МКА) и препоръчан вариант .....	103
2.9	АНАЛИЗ НА ВЪЗДЕЙСТВИЯТА ПРИ УПЪЛНОМОЩАВАНЕ НА ОЦЕНЯВАЩИТЕ ОРГАНИ ....	104
2.9.1	Алтернативни варианти .....	104
2.9.2	Целева група и брой засегнати организации .....	105
2.9.2.1	Летища, оператори и доставчици на наземно обслужване .....	105
2.9.2.2	Компетентни администрации.....	105
2.9.2.3	Оценяващи органи.....	106
2.9.2.4	Обобщение на засегнатите организации.....	107
2.9.3	Въздействие върху безопасността .....	107
2.9.4	Икономическо въздействие .....	108
2.9.4.1	Акредитация на оценяващите органи.....	108
2.9.4.2	Сертифициране на летища .....	110
2.9.4.3	Обобщение на икономическото въздействие .....	111
2.9.5	Въздействие върху околната среда.....	112
2.9.6	Социално въздействие .....	112
2.9.7	Въздействие върху други авиационни изисквания, извън настоящия обхват на ЕААБ .....	114
2.9.8	Многокритериален анализ (МКА) и препоръчан вариант .....	114
2.10	АНАЛИЗ НА ВЪЗДЕЙСТВИЯТА ЗА ПЕРСОНАЛА НА АВАРИЙНО-СПАСИТЕЛНОТО И ПРОТИВОПОЖАРНО ОБСЛУЖВАНЕ .....	115
2.10.1	Алтернативни варианти .....	115
2.10.2	Целева група и брой засегнати организации .....	115
2.10.3	Въздействие върху безопасността .....	115
2.10.4	Икономическо въздействие .....	116
2.10.5	Въздействие върху околната среда.....	117
2.10.6	Социално въздействие .....	117
2.10.7	Въздействие върху други авиационни изисквания, извън настоящия обхват на ЕААБ .....	117
2.10.8	Многокритериален анализ (МКА) и препоръчан вариант .....	117
<b>3.</b>	<b>ЗАКЛЮЧЕНИЯ.....</b>	<b>119</b>

## Списък на съкращенията

АЕА (AEA)	Асоциация на европейските авиокомпании
ОРАП (AIB)	Орган за разследване на авиационните произшествия
АИП (AIP)	Сборник за аеронавигационна информация и публикация
АИО (AIS)	Аеронавигационно информационно обслужване
ПСС (AMC)	Приемливи средства за съответствие
АНО (ANS)	Аеронавигационно обслужване
ДАНО (ANSP)	Доставчик на аеронавигационно обслужване
УВД (ATM)	Управление на въздушното движение
ОВД (ATS)	Обслужване на въздушното движение
СФИТ	Управляем полет към терен
ДОК (CRD)	Документ „Отговор на коментарите“
СС (CS)	Сертификационна спецификация
ОПО (DOA)	Одобрение на проектантска организация
ЕААБ (EASA)	Европейска агенция за авиационна безопасност
ЕК (EC)	Европейска комисия
ЕКГА (ECAC)	Европейска конференция по гражданска авиация
СИ (ERs)	Съществени изисквания
ESARR (ESARR)	Регулативни изисквания за безопасност на ЕВРОКОНТРОЛ
ЕОС (ESO)	Европейски организации по стандартизация
ЕТС (ETSO)	Европейски технически стандарт
ЕС (EU)	Европейски съюз
ФУГА (FAA)	Федералното управление за гражданска авиация на САЩ
ФБП (FSF)	Фондация за безопасност на полетите
ЕПЗ (FTE)	Еквивалент на пълна заетост
ПНП (GAP)	Програма за предотвратяване на наземни произшествия
ГРЛБ (GASR)	Група на регулаторите по летищна безопасност
ИАТА (IATA)	Международна асоциация за въздушен транспорт
ИКАО (ICAO)	Международната организация за гражданско въздухоплаване
ОКП (ICB)	Орган за консултации с промишлеността
ППП (IFR)	Правила за полети по прибори
СПП (ILS)	Система за приземяване по прибори
ПП (IRs)	Правила за прилагане

IS-SG	Съвместна управляваща група между службите на Комисията
OAB (JAA)	Обединени авиационни власти
OAI (JAR)	Общи авиационни изисквания
ДЧ (MS)	Държава-членка
MTOM	Максимална маса на излитане
НВА (NAA)	Национална въздухоплавателна администрация
СПИ (NPA)	Съобщение за предложено изменение
ННС (NPV)	Нетна настояща стойност
OPS	Експлоатация / Операции
ОПО (POA)	Одобрение на производствена организация
СУК (QMS)	Система за управление на качеството
АСППО (RFFS)	Аварийно-спасително и противопожарно осигуряване
ОВР (RIA)	Оценка на въздействието на регулирането
SAFA	Безопасност на чуждите въздухоплавателни средства
SARPs	Стандарти и препоръчителни практики
ЕЕН (SES)	Единно европейско небе
SESAR	Проучване за УВД на Единното европейско небе
СУБ (SMS)	Система за управление на безопасността

## Обобщение

Целта на настоящата Оценка на въздействие на регулирането е да оцени, от европейска перспектива, възможните последици от разширяване на Основния регламент на ЕААБ 1592/2002 по отношение на безопасността и оперативната съвместимост на летищата.

Настоящата ОВР надгражда предварителната оценка на въздействието, извършена през 2005 г. по инициатива на службите на Комисията и оценката на административните разходи, проведена от службите на Комисията през 2006 г. Настоящата ОВР бе извършена от Агенцията в съответствие с методологията, одобрена от изпълнителния директор на Агенцията, въз основа на точки 3.4 и 5.3 от процедурата за определяне на правилата на Агенцията, одобрена от нейния Управителен съвет.

Настоящата ОВР определя само съществените (неадминистративни) разходи. Освен това в нея е представена в много съкратен вид информацията за позициите на заинтересованите страни, тъй като последните бяха представени в ДОК 06/2006, публикуван от Агенцията на 5 май 2007 г.

Оценката на въздействието подкрепя становището на Агенцията по въпроса, което, от своя страна, разглежда идентифицираните проблеми:

- Стойността на свързаните с авиационната безопасност произшествия или инциденти на територията на летището или в неговата околност и дължащи се на свързани с летищата фактори в страните от ЕС 27 + 4 се оценява приблизително на 1 164 милиона EUR на година (2006 г.);
- През последните години ЕКГА регистрира близо 400 произшествия годишно по време на фазите на излитане или кацане при въздухоплавателни средства под 2250 кг, използващи обикновено второстепенни летища, открити за обществено ползване;
- Глобалната регулаторна рамка на ИКАО не е достатъчна, за да осигури на европейските граждани очакваното от тях равнище на защита;
- Европейската регулаторна рамка за авиационна безопасност е разпокъсана;
- Отделянето на регулаторните функции от експлоатацията на летищата не е 100% ясно във всички държави на ЕС 27 + 4 ;
- Определянето на правила, извършвано успоредно 27 + 4 пъти, не води до рационално използване на ресурсите.

Бяха определени общи, специфични и оперативни цели, за да се вместят идентифицираните проблеми в контекста на общите европейски политики. В настоящата ОВР са използвани индикатори за резултат, съотнесени към специфичните цели.

Във връзка с въпросите, включени в СПИ 06/2006, бяха определени и подробно оценени пет серии, всяка съставена от три алтернативни варианта:

- За въпрос 2 относно персонала на АСППО: вариант 2А (без специално регулиране за персонала на АСППО, работещ във въздухоплаването), вариант 2Б (схема за оценка на компетентността и медицински изисквания, отговорност за които носи летищният оператор) и вариант 2В (персоналът на АСППО лицензиран от компетентна администрация);
- За въпрос 3 относно обхвата на бъдещото законодателство на ЕС: вариант 3А (само за летища, предлагащи търговско въздушно обслужване), вариант 3Б

(всички летища, открити за обществено ползване) и вариант 3В (всички летища, дори и ако не са открити за обществени ползване)

- За въпроси 4 и 9 относно летищното оборудване: вариант 4А (без специфична регулиране на летищното оборудване на нивото на ЕС), вариант 4Б (обща правила на ЕС за „нестандартното“ оборудване и неговото проектиране и производство, плюс декларация за проверка, подписана от летищния оператор) и вариант 4В (обща правила на ЕС за „нестандартното“ оборудване и неговото проектиране и производство, но проверката на инсталираното оборудване е неотделима част от сертификационния процес на летището);
- За въпрос 7 относно сертификационния процес: вариант 7А (сертификационен процес както за летището, така и за управлението му на всяка площадка), вариант 7Б (задължителен сертификат на оператор за „единично“ летище, за всички организации, експлоатиращи повече от едно летище) и вариант 7В (сертификат за единично летище на оператор, при поискване);
- За въпрос 8 относно ролята на оценяващите органи: вариант 8А (акредитирани оценяващи органи, упълномощени да сертифицират по-прости летища или оператори, при поискване), вариант 8Б (акредитирани оценяващи органи, упълномощени да сертифицират всяко летище или оператор, при поискване, дори за летища, обслужващи редовно търговско въздушно движение съгласно ППП) и вариант 8В (акредитирани оценяващи органи, а не компетентни администрации, упълномощени да сертифицират по-простите летища и оператори)

Трите възможни варианта във всяка серия бяха оценени от гледна точка на тяхното въздействие по отношение на безопасност, икономически ефекти, околна среда, социални аспекти и отношение с други регулаторни уредби. Впоследствие те бяха сравнени с помощта на безразмерни „претеглени точки“ посредством многокритериален анализ.

След като оцени въздействието на всеки от разглежданите варианти спрямо специфичните цели на предлаганата политика, в своето становище Агенцията предлага следните избрани варианти:

- Вариант 3В за обхвата на законодателството на ЕС относно безопасността и оперативната съвместимост на летищата (т.е. всички летища, открити за обществено ползване, да бъдат предмет на обща правила на ЕС), тъй като той набра два пъти повече точки от алтернативните варианти по отношение на безопасността; тъй като е най-евтиният и може да създаде значителен брой нови квалифицирани работни места в частния сектор, сред летищните оператори и доставчиците на наземно обслужване
- Вариант 4В за регулиране на летищното оборудване (т.е. специфични правила и/или Европейски технически стандарти (ЕТС), при необходимост, заради безопасността; разпоредби за съответните проектантски и производствени организации; декларация за съответствие на произведеното оборудване, подписана от производителя; инсталиране, експлоатиране или използване и техническо обслужване, за които носи отговорност летищният оператор, проверени по време на сертификационния процес на летището: т.е. без отделна декларация за проверка на място), защото получи много по-добър резултат от гледна точка на безопасността от алтернативния вариант 4А; защото избраният вариант 4В би могъл да постави основите на по-добро управление на околната



среда на летищата и тъй като това би могло да подобри качеството и броя на работните места в проектантските и производствени организации за летищно оборудване, като същевременно е по-евтин от вариант 4Б, ;

- Вариант 7В за сертификационния процес на летищните оператори (например възможност за получаване, при изразено желание, на сертификат за оператор на „единично“ летище на ниво компания за оператори, управляващи няколко летища и имащи установени централни функции за управление на безопасността, управление на качеството и вътрешен одит), защото набра два пъти повече точки от алтернативния вариант 7В, по-специално в социално отношение, тъй като нито изисква съкращаване на работни места, нито принуждава летищните оператори да реорганизируют компаниите си. Освен това вариант 7В ще има и положително икономическо въздействие (т.е. води до известни икономии);
- Вариант 8А за ролята на оценяващите органи (т.е. упълномощаващ оценяващите органи, акредитирани от Агенцията, да сертифицират най-малко сложните летища и техните оператори, но оставящ на кандидатите, в такива случаи, свободата да изпращат своите молби или до компетентната въздухоплавателна администрация или до оценяващ орган), тъй като набра поне два пъти повече точки от другите алтернативни варианти, и защото по-специално вариант 8А изпревари по точки алтернативния вариант 8В по отношение на безопасност и социално въздействие, като същевременно ще доведе до макар и минимални икономии на разходи;
- Вариант 2Б за състава на АСППО (т.е. установяване на специфични авиационни изисквания за професионалната им компетентност и медицинска годност, които следва да се демонстрират под отговорността на летищния оператор), тъй като той, в допълнение към положително набраните точки по отношение на безопасността, като цяло получи около три пъти повече точки от алтернативния вариант 2Б. По-специално, вариант 2Б получи повече точки от 2В в социално отношение и по отношение на глобалната хармонизация.

Горните предложения също така са съобразени с позициите, изразени от много власти/администрации и от промишлеността, проявени в процеса на широките консултации и по-специално от 3010-те коментара на СПИ 06/2006 и 103-те отзива на свързания с него ДОК.

Накратко, нито един от избраните пет варианта няма въздействие в ущърб на безопасността. Напротив, четири от тях (т.е. 3Б, 4В, 8А и 2Б) получиха най-добрите резултати по отношение на безопасността в сравнение със съответните алтернативи. Единственото изключение е вариант 7В („единичен“ сертификат), тъй като в този случай беше прието, че всички разглеждани варианти имат неутрален ефект върху безопасността.

Разходите, свързани с разширяването на правомощията на Агенцията по отношение на регулирането на безопасността и оперативната съвместимост на летищата, бяха определени от предварителната оценка на въздействието през 2005 г. приблизително на 4,4 до 6,5 млн. EUR (2005 г.) на година (само разходи за труд и режийни разноски в рамките на Агенцията). В настоящата ОВР Агенцията определи за това преки допълнителни разходи от 3,150 милиона EUR на година, което е приблизително 50% от предварителната оценка, посочена по-горе. Съвсем логично, тъй като последната включва също и УВД/АНО. Службите на Комисията направиха преоценка на тези разходи през 2006 г. до около 7,5 млн. EUR на година (не само за преки разходи на Агенцията, но и за всички заинтересовани страни, допускатки, че от законодателството

на ЕС ще бъдат обхванати 1500 летища). В настоящата ОВР общата сума се оценява на приблизително 21 милиона EUR на година (т.е. 3 милиона EUR за допълнителни годишни разходи на Агенцията + остатък за другите заинтересовани лица), което все пак потвърждава, че дълбочината на анализа е съизмерима. Би следвало обаче да се припомни, че стойността на авиационните произшествия и инциденти, дължащи се на летищни фактори (инфраструктура, оборудване, експлоатация) в страните от ЕС 27 + 4 се оценява на обща сума около 1 164 милиона EUR (2006 г.)/година: т.е. 125 пъти повече. Ето защо, дори и предложението на Агенцията да достигне едва 2% количествени ползи за безопасността (т.е. 23, 280 милиона EUR/година), това би било от същия порядък на очакваните общи разходи за предлаганата политика.

В допълнение предлаганата политика ще постави основите на възможни благоприятни ефекти за опазване на околната среда в бъдеще.

В социално отношение предлаганата политика, освен че ще допринесе за развитието на вътрешния пазар и мобилността на работната сила, може да създаде около 530 допълнителни работни места в ЕС 27 + 4, от които 21 в Агенцията, 67 в органите, а останалите – в частния сектор.

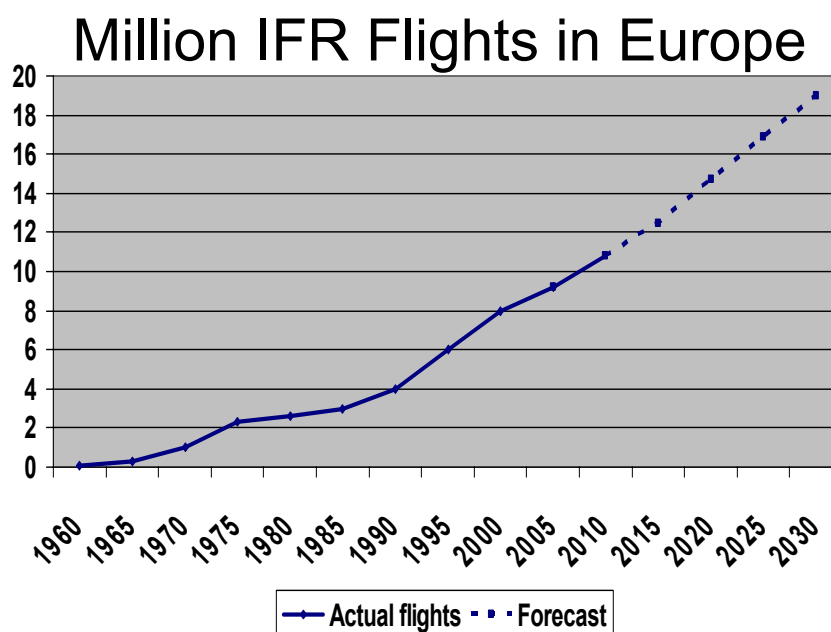
И накрая, предлаганата политика би могла да допринесе регулирането на безопасността и оперативната съвместимост на летищата да бъде по-добре съобразена не само с Основния регламент 1592/2002 на ЕААБ, но и с „новия подход“ и с „Единното европейско небе“.

Въз основа на настоящата оценка на въздействието на регулирането, бе възприето мнението, че разширяването на компетенциите на ЕААБ по отношение на безопасността и оперативната съвместимост на летищата е обосновано по-специално от гледна точка на ползите, свързани с безопасността, социалните и икономически ефекти. По тази причина се препоръчва да бъдат предприети необходимите действия с цел до 2008 г. Комисията да представи законодателно предложение за съвместно решение.

# 1. Въведение и обхват

## 1.1 Развитие на законодателството на ЕС за авиационна безопасност

От 1987 г. до 1992 г. в европейското законодателство са приети 3 последователни „законодателни пакета“ за либерализация на обслужването на въздушния транспорт в рамките на вътрешния пазар. Това доведе до изключително увеличение на полетите, от около 3 милиона на година в средата на осемдесетте до около 10 милиона днес. Според дългосрочната прогноза на ЕВРОКОНТРОЛ (сценарий В, т.е. устойчив икономически растеж, но и по-строги правила за опазване на околната среда) в следващите десетилетия се очаква въздушното движение да продължи да расте, както е видно от Фигура 1:



Source: EUROCONTROL Long Term Forecast 2006-2025

Million IFR Flights in Europe

ППП полети в Европа (в милиони)

Actual flights

Извършени полети

Forecast

Прогноза

Source: EUROCONTROL Long term forecast

Източник: Дългосрочна прогноза на ЕВРОКОНТРОЛ

### Фигура 1: Развитие на въздушното движение в Европа

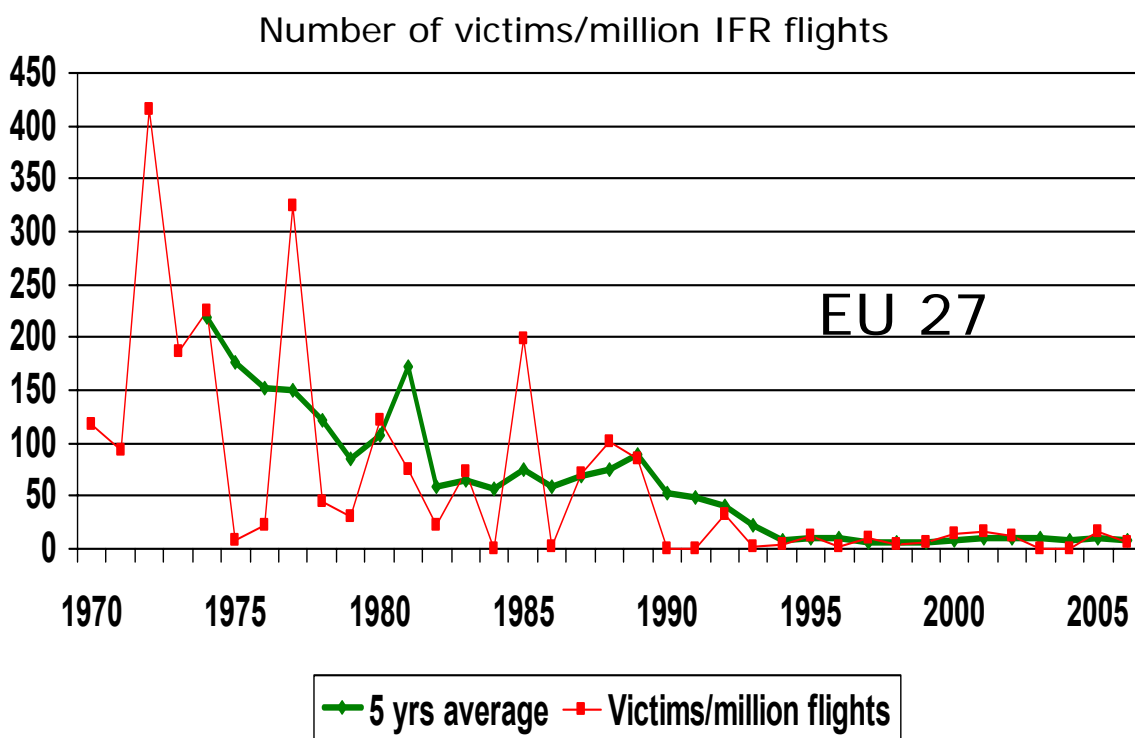
Този процес на либерализация предложи на гражданите по-преки маршрути, по-чести полети и по-ниски цени. Въпреки това, ако „де-регулирането“ бъде разширено до свързаните с безопасността аспекти, то би било в ущърб на закрилата на живота на самите граждани. По тази причина законодателят, успоредно с либерализацията на

пазара, укрепи регулаторната уредба на авиационната безопасност на равнището на Общността.

Важните моменти по този път са:

- Директива 91/670/ЕИО относно взаимното приемане на лицензите в авиацията;
- Регламент 91/3922/ЕИО относно хармонизирането на изискванията и за въздухоплаването;
- Директива 94/56/ЕО за създаване на „независими“ органи за разследване на авиационни произшествия (ОРАП)
- Основният регламент на ЕААБ 1592/2002;
- Директива 2003/42/ЕО за докладване на събития, свързани с безопасността;
- Директива 2004/36 за безопасността на чужди въздухоплавателни средства (SAFA);
- „Пакетът“ от 4 регламента (т.е. 549, 550, 551 и 552) за „Единното европейско небе“ през 2004 г., с които бе въведен принципът на разделяне между доставчици и регулатори на безопасността дори в областите на управление на въздушното движение (УВД) и аеронавигационно обслужване (АНО);
- Регламент (ЕО) № 2111/2005 за „черния списък“;
- Регламент (ЕО) №1899/2006 за търговския въздушен транспорт (така наречени EU-OPS).

Двата процеса на либерализация на пазара и на по-строго регулиране на безопасността са като две успоредни релси. Статистическите данни показват, че средно съотношението на смъртните случаи на един милион полети по ППП в Европа е намаляло от около 100 жертви на един милион полета в началото на 80-те години до около 10 понастоящем, т.е. 20 години по-късно, както е посочено на фигура 2:



Number of victims/million IFR flights

Брой жертви на милион полети по ППП

## Фигура 2: Намаление на броя на жертвите на един милион полета

Въпреки че е трудно да се демонстрира с абсолютна увереност тясно съответствие между намалението на дела на жертвите и по-доброто регулиране на безопасността, все пак следва да се отбележи, че двата успоредни процеса донесоха на гражданите като цяло значителни ползи както по отношение на наличните на пазара оферти, така и на равнищата на безопасност.

След това би следвало да се изясни кои области на въздухоплаването са вече в обхвата на общи правила на ЕС или в обхвата на Агенцията, с цел да се определят потенциални празноти. В Таблица 1 са изброени посочените области:

Област	В обхвата на правила на ЕС	В обхвата на ЕААБ	
		Действие на Основния регламент	1-во разширение на Основния регламент <sup>1</sup>
Летателна годност	X	X	
Търговски въздушни операции	X		X
Нетърговски въздушни операции			X
Лицензиране на полетния екипаж			X
Безопасност на чуждите въздухоплавателни средства (SAFA)	X		
Безопасност на чужди оператори			X
Черен списък	X		
<b>Летища</b>	<b>П Н П</b>		
УВД функции (т.е. Управление на потока и управление на въздушното пространство)	X		
Обслужване на въздушното движение (ОВД)	X		
Либерализирано аеронавигационно обслужване (COM, NAV, SUR, AIS)	X		
Събиране и анализ на данни за безопасността	X		X
Независими разследвания на произшествията	X		

**Таблица 1: Области на авиационната безопасност в обхвата на общите правила на ЕО**

<sup>1</sup> Както е предложено от законодателно предложение на ЕО COM 579 от 16 ноември 2005 г., понастоящем в процес на съвместно решение.

От горната таблица следва да се отбележи, че единствената област от въздухоплаването, в която днес няма установени общи правила за безопасност на равнище на ЕС, е сферата на летищата.

Би могло да се отбележи също така, че в рамките на силно намаления брой фатални произшествия, настъпили в търговското въздухоплаване в ЕС през последното десетилетие, наистина някои от тях с катастрофален изход, са настъпили на летищата (например Линате, 8 октомври 2001 г.).

## **1.2 Обхват на настоящата оценка на въздействието на регулирането**

Обхват на настоящия документ следователно е анализът на въздействието на възможни действия от страна на Общността за регулиране на безопасността и оперативната съвместимост на летищата. По-специално:

- За оценката на икономическото въздействие се разглеждат само съществените разходи, тъй като административните разходи са били оценени от службите на Комисията;
- Позициите/отговорите на заинтересованите страни тук не са напълно анализирани в подробности, тъй като са обобщени в Документа „Отговор на коментарите“ (ДОК 06/2006), публикуван на интернет страницата на Агенцията на 5 май 2007. Ето защо в настоящата оценка на въздействието са представени, ако е уместно, само някои обобщени данни, изведени от консултациите с заинтересованите страни.

## **1.3 Повтарящият се процес на оценка на въздействието**

### *1.3.1 „По-добро законотворчество“*

В съответствие с принципа за „по-добро законотворчество“ ЕААБ извършва съответна оценка на въздействието на регулирането винаги когато издава становище. Същият принцип задължава самата Комисията да представя оценка на въздействието, когато подава предложение пред законодателя.

След като бе идентифициран проблемът, както е отразено в алинея 1.3.2 по-долу, работата бе организирана така, че да се намали дублирането на усилия. Ето защо Комисията направи предварителна оценка на въздействието и оценка на административните разходи, докато Агенцията изработи настоящия документ.

Следващите алинеи в настоящата Глава 1 представят обобщена информация, за по-лесна справка, за вече свършената работа, както и за следващите стъпки в процеса на оценяване на въздействието.

### *1.3.2 Идентифициране на проблема*

Безопасността в търговската авиация в Европа се подобри изключително от началото на седемдесетте години на миналия век (близо 200 жертви на един милион полета по ППП) до към 1995 г. (т.е. до около 10 жертви на един милион полети по ППП), както е изтъкнато по-горе. Оттогава обаче, въпреки значителното усъвършенстване на технологиите, посоченото печално съотношение остава почти постоянно. За да продължи да намалява това съотношение, следователно е необходимо да се работи не

само върху технологиите, но и върху други аспекти на „веригата на безопасността“. По-специално в сферата на летищата следва да се работи върху следните основни проблеми:

- Неуеднаквено прилагане на стандартите на ИКАО в рамките на държавите-членки (за всякаква разлика може да се изпраша уведомление; правните текстове винаги се различават и влизат в сила на различни дати);
- Неуеднаквено прилагане на препоръките на ИКАО (незадължително);
- Неуеднаквено и несинхронизирано изпълнение на мерките за подобрене, приети от европейските междуправителствени авиационни органи (например ЕВРОКОНТРОЛ);
- Необходимост да се повишават непрекъснато нивата на безопасност пред лицето на продължаващия ръст на въздушното движение, прогнозиран за следващите десетилетия (т.е. приблизително с +3% на година);
- Необходимост от „тотален системен подход“, обхващащ въздушния и наземен сегменти (т.е. разглеждащ маршрутите на долитане и отлитане, по отношение на местни препятствия, като неразделна част от безопасността на летищата на равнището на съществените изисквания и престоят като неразделна част от цикъла на авиационните операции експлоатация), както и хора и организации и техните респективни организационни взаимовръзки, специално свързани с безопасността на летищата, където различни агенти (например летищни оператори и доставчици на наземно обслужване) извършват различни оперативни задачи.
- Разпокъсаност при определяне на правилата в областта на авиационната безопасност на европейско равнище (държави-членки, Група на регулаторните органи по летищна безопасност – ГРЛБ и др.), която по-специално води до загуба на ресурси в 27 паралелни процеса на законова транспозиция за определяне на правилата, докато начините и средствата за консултации със заинтересованите страни са разнородни.

### *1.3.3 Предварителната оценка на въздействието*

През 2005 г. бе извършена предварителна оценка на въздействието от консултант, нает по договор от Комисията. Пълният доклад може да бъде намерен за справка на: [http://ec.europa.eu/transport/air\\_portal/traffic\\_management/studies/doc/finalized/2005\\_09\\_15\\_atm\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/air_portal/traffic_management/studies/doc/finalized/2005_09_15_atm_en.pdf). Проучването стигна до заключението, че разширяването на компетенциите на ЕААБ наистина е най-логичният, ефикасен и ефективен вариант. По-специално, съгласно становището на консултантската компания, разширяването на ЕААБ би донесло сериозни ползи за безопасността, особено в сравнение с варианта „да не се прави нищо“.

Освен това разходите за разширяване на компетенциите на ЕААБ по отношение на безопасността на летищата, управлението на въздушното движение (УВД) и аеронавигационното обслужване (АНО) бяха оценени от споменатия консултант приблизително на:

- 4,4 до 6,5 милиона EUR на година (EUR 2005 г.) при разширяване на мандата на Агенцията и количествено определяне само на разходите на Агенцията (т.е. за останалите заинтересовани страни консултантът е представил само количествени съображения).
- 4,6 до 6,9 милиона EUR на година в случай на разширяване на задачите на ЕВРОКОНТРОЛ, който е бил един от оценяваните алтернативни варианти;

- 7,5 до 8,6 милиона EUR на година в случай на създаване на изцяло нова агенция на Общността за регулаторни задачи в разглежданите области.

Заслужава да се отбележи, че въпросната предварителна оценка си служи най-общо с термина „летище“, както в Съобщение 578 на ЕК от 15 ноември 2005 г., като дори не прави опит да определи количествено броя на засегнатите единици. Такъв подход е подходящ в рамките на една предварителна оценка. Впоследствие Агенцията, след като отчита, че „летище“ обикновено включва и пътническият терминал<sup>2</sup>, докато в Приложение 14 на ИКАО и от Законодателната група за летищна безопасност (GASR) се използва термина „летателна площадка“, за да ограничи обхвата му до авиационна безопасност, след публикуването на СПИ 14/2006 предпочита всъщност да използва термина „летателна площадка“. Този избор се подкрепя от заинтересованите страни.

### 1.3.4 Определяне на административните разходи

Административните разходи, познати също като режимни или непреки разходи, са такива, които се извършват за общи цели и не могат да бъдат определени лесно и специално за отделен финансиран проект. Съгласно насоките, публикувани от Генералния секретариат на Комисията, административните разходи следва да се оценяват на базата на средните разходи за необходимата дейност (Цена), умножени по общия брой на дейностите, изпълнявани за година (Количество). Средните разходи за дейност ще се определят като се умножи определена ставка (среден размер на разходите за труд на час, включително пропорционално разпределените режимни разходи) и времето, необходимо за една дейност. Количеството ще се изчисли като честотата на дейностите бъде умножена по броя участващи организации.

#### Основно уравнение на разходния модел

$$\Sigma P \times Q$$

където P (за Цена) = Ставка x Време

и Q (за Количество) = Брой организации x Честота

През 2006 г. Службите на Комисията (ГД „Енергетика и транспорт“ съгласувано с изградената по въпроса Съвместна управляваща група между службите) направиха някои разчети на разходите, следвайки поэтапната процедура „Оценяване на административни разходи, наложени от законодателството“, включена в Приложение 10 на актуализираните насоки за оценка на въздействието<sup>[3]</sup> на Европейската комисия. В споменатите разчети обаче бяха включени не само административните разходи, но и преките или съществени разходи (например за определяне на правилата, което следва да се извърши от Агенцията и сертификационните разходи за летищата), произтичащи от възможното законодателно предложение. Избраният вариант (т.е. разширяване на компетенциите на ЕААБ по отношение на безопасността на летищата) бе сравнена от Комисията със „статуквото“ (т.е. „Да не се прави нищо“). За тази цел Комисията възприе опростен подход към събирането на данни, обосновано от характера на инициативата (сертифицирането на летищата е вече задължение, изисквано от ИКАО, което се изпълнява в голям мащаб от държавите) и от общите очаквани разходи от порядъка на 10

<sup>2</sup> Член 2 от Директива 96/67/ЕО на Съвета от 15 октомври 1996 г. относно достъп до пазара на наземни услуги в летищата на Общността (*Официален вестник L 272, 25.10.1996 г., стр. 0036-0045*).

<sup>[3]</sup> Европейска комисия, Насоки за оценка на въздействието, 15 юни 2005 г., актуализирани на 15 март 2006 г., Брюксел, SEC (2005)791.



млн. EUR на година за цялото общество в ЕС. По-сложен механизъм за набиране на данни би бил непропорционален.

Бяха използвани налични статистически данни или от ЕВРОСТАТ, или от ЕВРОКОНТРОЛ, както и информация от интернет (например уеб страницата на OAG, компания за пътническа информация, която обслужва и въздушни превозвачи от световен мащаб при разработването на маршрутите им), работния проект (от август 2006 г.) за Аеронавигационен план на ИКАО Европа, том I, допълнение към Част III и базата данни AIS на ЕВРОКОНТРОЛ, съдържаща списък на летищата за обществено ползване (към 31 август 2006 г.).

Допълнителна информация бе предоставена и от членовете на Групата на регулаторите по летищна безопасност (GASR). В заключение службите на Комисията оцениха общите (административни и съществени) разходи при разширяване на компетенциите на ЕААБ по отношение на безопасността и оперативната съвместимост на летищата, за самата Агенция и за другите заинтересовани страни, представени в следната обобщаваща таблица 2, в EUR (за 2006 г.):

в EUR за година (2006 г.)

<b>НАЙ-ЛОШ СЛУЧАЙ (т.е. 1500 летища; 2 ЕПЗ на държава за определяне на правилата)</b>	<b>„Да не се прави нищо“</b>	<b>Да се разшири задачата на ЕААБ с регулиране на безопасността на летищата</b>
<i>Материални разходи</i>	8 335 043,20	6 539 997,60
<i>Административни разходи</i>	1 081 908,00	925 843,20
<b>ОБЩО РАЗХОДИ</b>	<b>9 416 951,20</b>	<b>7 465 840,80</b>
<b>Разлика</b>		<b>- 1 951 110</b>

**Таблица 2: Разходи при разширяване на компетенциите на ЕААБ, според службите на Комисията**

С други думи, централизирането на регулаторната отговорност в областта на безопасността на ЕААБ ще доведе, по мнение на службите на Комисията, до леки икономически ползи за европейските граждани, благодарение на икономии от мащаба и рационализиране на работата, от порядъка на близо 2 милиона EUR годишно (за 2006 г.).

В заключение службите на Комисията направиха и анализ на чувствителността с цел да посочат икономическата приложимост на двата основни параметъра, определящи общите разходи, т.е.:

- броят еквиваленти на пълна заетост (ЕПЗ; 1 ЕПЗ = 1 човекогодина);
- броят на летищата, попадащи в обхвата на предлаганото законодателство на ЕС.

Службите на Комисията като заявяват, че тяхната оценка може да бъде преработена, когато се получи допълнителна информация от ЕААБ, в този момент приеха, че в ЕААБ ще са нужни 12 ЕПЗ, специално заети за определяне на правилата и стандартизация, като същевременно приеха, че средно 2, 4 или 6 ЕПЗ ще продължат да бъдат заети за определяне на правилата на национално ниво при сценарий „Да не се прави нищо“. За броя на летищата, при анализа на чувствителността бяха приети стойности от 500, 1000 или 1500. Резултатите са показани в следващата таблица 3, от която се вижда, че според службите на Комисията дори в най-скъпия от разглежданите случаи (т.е. 1500 летища, обхванати от законодателството на ЕС и само по 2 ЕПЗ на държава, използвани

понастоящем за определяне на правилата), разширяването на компетенциите на ЕААБ би било по-евтино отколкото запазване на настоящото състояние:

<i>Брой летища, обхванати от законодателството</i>	<i>Вариант</i>	<i>в милиони EUR/година</i>		
		<i>Среден брой ЕПЗ на държава за определяне на правилата</i>		
		<i>2</i>	<i>4</i>	<i>6</i>
<b>500</b>	ДА НЕ СЕ ПРАВИ НИЩО	5,159	8,010	11,101
	РАЗШИРЯВАНЕ НА ЕААБ	3,372		
<b>1000</b>	ДА НЕ СЕ ПРАВИ НИЩО	7,288	10,139	13,230
	РАЗШИРЯВАНЕ НА ЕААБ	5,524		
<b>1500</b>	ДА НЕ СЕ ПРАВИ НИЩО	<b>9,416</b>	<b>12,268</b>	<b>15,300</b>
	РАЗШИРЯВАНЕ НА ЕААБ	<b>7,465</b>		

**Таблица 3: Анализ на чувствителността, извършен от службите на Комисията**

Оценката на административните (и същински) разходи, проведена от службите на Комисията, всъщност се основава на определен брой предположения. Затова проучването прави заключение, че някои от тези изходни условия ще имат нужда от уточняване, след като Комисията получи становището на Агенцията по този въпрос. Поради това е възможно службите на Комисията да поискат да преразгледат своите разчети, преди да внесат законодателно предложение.

#### *1.3.5 Настоящата оценка на въздействието*

Настоящата оценка на въздействието на регулирането (ОВР), разработена въз основа на двете изследвания, обобщени в т. 1.3.3 и т. 1.3.4 по-горе, е представена подробно в следващата Глава 2. За всякакви по-нататъшни предположения или съображения, съдържащи се в тази глава, отговорност носи Агенцията. По-специално, след като броят на „летателните площадки“ е по-голям от броя на „летищата“ (обслужващи търговските въздушни превози), особено внимание се отделя за оценяване на потенциалното въздействие от обхвата на бъдещото законодателство.

Тази оценка бе проведена в съответствие с методологията, одобрена от изпълнителния директор на Агенцията, въз основа на точки 3.4 и 5.3 от Процедурата на Агенцията за определяне на правилата, приета от нейния Управителен съвет.

Още веднъж е необходимо да се напомни, че за разлика от проучването на Комисията, представено по-горе в т. 1.3.4, в настоящата ОВР се разглеждат единствено съществените разходи, а не чисто административните разходи (например работни станции за служителите, копиране, попълване на формуляри, пощенски разходи и др.).

#### *1.3.6 Окончателната оценка на въздействието*

Службите на Комисията носят отговорност за обобщаване на предварителната оценка, посочена в т. 1.3.3 по-горе, на своята оценка на административните разходи и на настоящата ОВР, когато предлагат за приемане законодателното предложение по въпроса.

## 2. Оценка на въздействието на регулирането

### 2.1 Подход към оценката на въздействието

#### 2.1.1 Качествена и количествена оценка

Оценката на въздействието на регулирането (ОВР) представлява оценяване на доводите за и против планирано правило или изменение на законодателство, като се вземат предвид различни възможни варианти за постигане на очакваната социална цел (т.е. по-ефективно и ефикасно регулиране на безопасността на летищата), като същевременно изразява количествено, доколкото е приложимо, тяхното въздействие върху всички категории засегнати лица.

Тя би следвало да бъде съизмерима с вероятното въздействие на предложението. Тези въздействия се анализират от различна различни страни (позиции). Следователно настоящата ОВР, засягаща въздухоплавателния сектор и по-специално летищата, разглежда следните позиции за оценка на въздействието:

- безопасност;
- икономически ефект;
- околна среда;
- социални ефекти;
- и въздействие върху други авиационни изисквания, извън обхвата на ЕААБ.

По-специално гореизброените въздействия бяха оценени качествено и количествено, както са представени в таблица 4:

Оценка	ВЪЗДЕЙСТВИЕ					
	Безопасност		Икономически ефект	Околна среда	Социален ефект	Въздействие върху други авиационни изисквания
	Мин ало	Бъдещо въздействие				
Количествена	X					
Груба количествена		X	X		X	
Качествена		X	X	X	X	

Таблица 4: Качествена и количествена оценка на въздействието

Всяка от тези 5 позиции за оценка на въздействието ще бъде прегледана поотделно в параграфи от 2.6 до 2.10 по-долу.

#### 2.1.2 Методология на оценката

Прилаганата методология за оценка на въздействието е структурирана в 6 стъпки:

- Анализ на проблема, описан в следващия параграф 2.3;
- Определяне на целите (обща, специфична и оперативна) и индикаторите, представени в параграф 2.4 по-долу;
- Идентифициране на алтернативните варианти на основните проблеми, изведени от консултациите (т.е. обхват на законодателството на Общността; регулиране на

летищното оборудване; сертификационен процес; роля на оценяващите органи и регулиране на персонала на АСППО), в параграф 2.5;

- Идентифициране и определяне на размера на целевата група;
- Идентифициране и оценка на въздействията на всеки възможен вариант за всички 6 позиции, изброени в 2.1.1 по-горе, с цел да се определят най-значимите от тях;
- Заключителен многокритериален анализ (МКА).

Възможните въздействия са в силна взаимна зависимост с общата и специфични цели, определени в т. 2.4.2 и 2.4.3 по-долу. Тяхното измерване е основано на наблюдаваните индикатори (индикатори за въздействие и за резултат), представени в параграф 2.4.5 по-долу. Колкото и да са свързани с общите цели, индикаторите биха могли да бъдат повлияни в много голяма степен от други политики. По тази причина не е уместно да се вземат под внимание, когато се оценява въздействието на предлаганото разширяване на компетенциите на ЕААБ по отношение на летищата.

Така че общите цели се използват главно за да подкрепят определянето на специфичните цели за предлаганата политика. Индикаторите за резултат, съотнесени с тях, ще бъдат използвани в настоящата ОВР при необходимост, като същевременно те могат да бъдат използвани в бъдеще за средносрочни прегледи. И накрая, оперативните индикатори в параграф 2.4.5 по-долу не са използвани в настоящата ОВР. Въпреки това те биха могли да бъдат използвани от Комисията за непрекъснато сравнение с най-добрите практики на напредъка на предлаганата инициатива.

След като бяха определени всички въздействия за всеки основен проблем и всеки съответен вариант на политика, във връзка със споменатите специфични цели, резултатите са представени обобщено в матрица на въздействията в заключителните алинеи от т. 2.6 до 2.10 по-долу. Процедурата за разработване на такава матрица е многокритериалният анализ (МКА), преминал през следните подробни стъпки:

- Определяне на специфичните цели, които са приложими за всички предложени алтернативни варианти;
- Съотнасяне на всеки вариант към потенциалните позиции на въздействие, които са уместни, с цел да се направи сравнение на вариантите;
- Установяване на критерии за измерване (чрез индикаторите за резултат) - поне в качествено отношение и, където е възможно, в количествено отношение (като в последния случай се взема предвид размера на целевата група);
- Измерване колко добре всеки вариант отговаря на критериите, изразяващи всяко въздействие, независимо дали е измерено количествено или оценено качествено, в безразмерно класиране („резултат по точки“) т.е. -3 за силно отрицателно въздействие, -2 за средно отрицателно, -1 за слабо отрицателно въздействие, 0 за неутрално въздействие и до +3 за положителни въздействия;
- Присъждане на „тежести“ на всяко въздействие, които отразяват неговата относителна важност; на въздействията върху безопасността и околната среда е присъдена тежест 3; 2 – на икономическото и социално въздействие и 1 – за въздействие върху други авиационни изисквания;
- И накрая сравняване на вариантите чрез комбиниране на техните съответни претеглени резултати.

## **2.2 Организация на процеса**

### *2.2.1 Съвместна управляваща група*

Докладът относно предварителната оценка на въздействието, посочен в параграф 1.3.3 по-горе, бе завършен от консултанта през септември 2005 г. След това Комисията обяви своето намерение постепенно да пристъпи към разширяване на системата на ЕААБ<sup>4</sup>.

Поради това през януари 2006 г. отдел F3 към ГД „Енергетика и транспорт“ (Авиационна безопасност и околна среда) сформира Съвместна управляваща група между службите на Комисията (IS-SG) за ex-ante оценка/окончателна оценка на въздействието на разширяването на компетенциите на Европейската агенция за авиационна безопасност (ЕААБ) по отношение на аеронавигационното обслужване (АНО), управлението на въздушното движение (УВД) и летищата, със следните задачи:

- Да направи преглед на предварителната оценка, извършена от подизпълнител и да излезе с мнение дали по-нататък би следвало да се разглеждат по-подробни варианти по предлаганата посока;
- Да улесни достъпа до информация с цел завършване на проучването;
- Да оказва подкрепа на лицето, натоварено за оценката, особено за оценката на риска и разчета на разходите, след като стане известно подробното становище на ЕААБ;
- Да наблюдава работата и да утвърждава резултатите;
- Да участва в срещите;
- Да вземе участие в качествената характеристика на оценката;
- Да осигури разпространението на заключенията и препоръките.

Освен други отдели на ГД „Енергетика и транспорт“ и Агенцията, в споменатата група IS-SG участват и други служби на Комисията, като: Генерален секретариат, Правна служба, ГД „Предприятия и промишленост“, ГД „Околна среда“ и ГД „Бюджет“.

Началната среща се състоя на 20 март 2006 г., последвана от редовни срещи, шестата от които се състоя на 21 март 2007 г. Седмата среща ще бъде насрочена да представи настоящата ОВР от ЕААБ пред членовете на Групата IS-SG.

Досега членовете на Групата IS-SG осигуриха основна техническа и ценова информация главно за разработване на оценката на административните разходи, провеждана от ГД „Енергетика и транспорт“, в която те взеха пълно участие не само чрез срещите, но и чрез прегледи на документи по пощата.

От Групата IS-SG се очаква не само да коментира настоящата ОВР и впоследствие да подкрепи окончателната оценка на въздействието, съставена от ГД „Енергетика и транспорт“, но да продължи своята дейност, за да приключи оценката на въздействието на разширяване на ЕААБ по отношение на УВД и АНО.

### *2.2.2 Консултации със заинтересованите страни*

Досега бяха проведени структурирани и повтарящи се консултации със заинтересованите страни (освен писмата и неофициалната кореспонденция) с помощта на тринадесет механизма, обобщени в таблица 5 по-долу:

---

<sup>4</sup> COM (2005) 578 окончателен от 15 ноември 2005 г.

№	Отговорен орган	Период на консултации	Целева група	Механизъм	Резултати
1	ECORYS	Средата на 2005 г.	Повече от 70 избрани заинтересовани страни	Въпросници	56 получени. Обобщение на отговорите в доклада на ECORYS
2	ECORYS	Средата на 2005 г.	25 заинтересовани страни	Интервюта	Обобщение на отговорите в доклада на ECORYS
3	ЕААБ	Дек. 2005 г.	Съветателна група от национални администрации (СГНА)	Консултации относно годишния план на ЕААБ за определяне на правилата	Одобрена задача BR 002
4	ЕААБ	Дек. 2005 г.	Консултативен комитет по стандарти за безопасност (ККСБ)		Одобрена задача BR 002
5	ЕААБ	Дек. 2005 г.	СГНА	Консултации относно техническото задание за задача BR 002	Публикувани технически задания
6	ЕААБ	Дек. 2005 г.	ККСБ		Публикувани технически задания
7	ЕААБ	От май до окт. 2006 г.	Обществеността чрез консултации по интернет	СПИ 06/2006	3010 коментара, получени от 1850 отговорили. Публикуван ДОК
8	ЕААБ	От май до юли 2007 г.	Обществеността чрез консултации по интернет	ДОК 06/2006	Получени 103 отзива от 15 заинтересовани страни. Взети под внимание за становището.
9	ЕААБ	От началото на 2006 г.	Авиационни администрации	Представяния пред работната група на ГРЛБ	Постоянно присъствие и разискване на срещи
10	ЕААБ	Декември 2006 г.	Заинтересовани страни за летищата	Представяне пред АСИ Еугоре „Обмен на летища“	Изнесено представяне
11	ЕААБ	Юни 2007 г.	Заинтересовани страни за летища в Обединеното кралство	Представяне пред АОА Орс и Конференция по безопасността	Изнесено представяне
12	ЕААБ	Юни 2007 г.	Заинтересовани страни за	Представяне пред Комитета	Изнесено представяне

			летища в Австрия, Германия и Швейцария	по инфраструктура и технологии на ADV	
13	ЕААБ	Септември 2007 г.	Заинтересован и страни за летищата	Представяне пред Техническия комитет на АСИ	Изнесено представяне

**Таблица 5: Консултации със заинтересованите страни**

По-специално резултатите както от интервютата, така и от въпросниците, с които бяха натоварен консултантът (т.е. ECORYS), нает от Комисията, бяха използвани за разработване и доказване на анализа, направен на различни теми в процеса на предварителната оценка на въздействието, като проблемен анализ, оценка на въздействията и сравнение на възможните варианти.

Във всяка от основните глави на проучването възгледите на заинтересованите страни са представени в отделен раздел. Нещо повече, в Приложение Б на въпросния документ е представен подробен анализ на резултатите от въпросника. Заинтересованите страни бяха идентифицирани чрез членството им в Управителния съвет на ЕААБ или като важни заинтересовани страни в ICB (Консултативния орган от представители на промишлеността), представители на съответните международни организации. Освен това бяха проведени консултации и с представителна извадка от доставчици на аеронавигационно обслужване (ДАНО) и летищни оператори.

Последователно Агенцията, упълномощена по силата на процедурата за определяне на правилата, се консултира на два пъти със Съвещателната група от национални администрации (СГНА) и Консултативния комитет по стандартите за безопасност (ККСБ) съответно относно включването на задача BR 002 в плана за определяне на правилата и след това относно подробното техническо задание за напредъка му. От 2005 г. ЕААБ не пести усилия за осъществяване на връзки не само с компетентните администрации, но и с всички заинтересовани страни на летищата и на първо място с представящите ги асоциации. Тези непрекъснати усилия допринесоха за количеството и качеството на получените коментари в отговор на СПИ 06/2006. Освен това 3010 коментари по интернет бяха отправени не само от повече от 1750 отделни лица, но и от 91 свързани с въпроса заинтересовани страни от авиацията, представени в таблица 6:

Администрации	Летища	Потребители на въздушното пространство	ДАНО	Промишленост
Австрия (Кристиан Марек)	Абърдийн	АЕА	DFS	Еърбъс
Белгия	АСИ Europe	АОРА Италия	Офис на Bundeswehr ATS	Консултативен съвет на хеликоптерните компании в Обединеното кралство
Дания	ADV (Асоциация на германските	АОРА Норвегия	ЕВРОКОНТ РОЛ	ЕАП

	летища)			
Чешка република	Avinor	АОРА UK		Музей на хеликоптерите
Естония	BAA Central Airside Operations	АРАU		IFATCA
Финландия	Летища на Бикертон	Въздушна лига		Международен център за противопожарно обучение
Франция	Бирмингам	Сдружение „Аеротуризм“		Хеликоптери Squirrel
Гърция	Британски АОА	Сдружение MosAiles		
Германия	Дъблин	Белгийска федерация по безмоторно летене		
Министерство на икономиката, транспорта и развитието на Хесен	Нидерландска асоциация на летищата	Британска асоциация по безмоторно летене		
Исландия	Екзетър и Девън	Британска асоциация по делта- и парапланеризъм		
Ирландия	Finavia	British International		
Италия	Fraport AG	Европейски център ULM		
Процедурна група на JAA Ops	Глазгоу	Клуб Aero ULM Berch		
Нидерландия	Глостършайър	Клуб ULM		
Норвегия	Гернзей	Датска асоциация за ултралеко летене		
Румъния	Хийтроу	Deutscher Ultralightflugverband		
Словашка република	Хъмбърсайд	ECOGAS (BBGA)		
Словения	Лутън	EGU		
Испания	Лион	Europe Airsports		
Швеция	Манчестър	Федерация FSSLA		
Швейцария	Нотингъм Е.М.	GAAC		
Обединеното кралство	Прага	KLM		
САЩ (ФУГА)	Шипхол	Клуб Helicopter GB		
	Schweizer Flugplatzverein	IAOPA		
	Тойге	Асоциация за популярно летене		
	UAF	Мрежа за въздушни спортове		
		Швейцарски Аероклуб		
		Британска асоциация на фермерите пилоти		
		Британска асоциация на офшорните оператори		



<b>ОБЩО</b>	<b>24</b>	<b>27</b>	<b>30</b>	<b>3</b>	<b>7</b>
<b>ОБЩ СБОР</b>					<b>91</b>

**Таблица 6: Обществени и частни организации, отговорили на СПИ 06/2006**

Всички споменати 3010 коментара бяха анализирани, както е описано в ДОК 06/2006, публикуван на 05 май 2007 г. Накрая и самият ДОК получи 103 отзива, които отново бяха анализирани и обобщени, както е уместно, в становището относно разширяването на системата на ЕААБ по отношение на безопасността и оперативната съвместимост на летищата.

В заключение и очевидно в рамките на наличните ресурси, на всички заинтересовани страни бяха предоставени многобройни възможности за взаимодействие с Агенцията по отношение на духа, много често и повече, но никога по-малко от буквата на приложимата процедура за определяне на правилата.

По-специално анализът на отзивите на ДОК позволи да се направи заключението, че едва по-малко от 5% от първоначалните 91 колективни заинтересовани страни, отговорили на СПИ 06/2006, са не напълно убедени в правилността на процеса, както се вижда от долната таблица 7:

<b>Организации, отговорили на СПИ 06/2006</b>							
<b>Компетентни администрации</b>		<b>Летищни оператори</b>			<b>ОБЩО</b>		
Изразяващи съмнения относно правилността на процедурата	Общо оригинални респонденти	Изразяващи съмнения	Общо оригинални респонденти	и	Изразяващ и съмнения	Общо оригинални респонденти	
BMBVS	3	24	ADV	1	27	4	91
DGAC-FR							
ENAC							
<b>%</b>	<b>12,5</b>		<b>3,7</b>		<b>4,4</b>		

**Таблица 7: Правилност на процеса**

## **2.3 Анализ на проблема**

### *2.3.1 Равнище на безопасността на летищата в ЕС*

#### *2.3.1.1 Определения*

По искане на Дирекцията за определяне на правилата на ЕААБ през юли 2007 г. бе проведено кратко проучване на авиационните произшествия, настъпили на територията на летищата или в тяхната околност от Отдела по анализ и изследване на безопасността към същата Агенция. Бяха използвани определенията за авиационни произшествия и инциденти от Приложение 13 на ИКАО, обобщени в таблица 18:

<b>Извлечение от определенията в приложение 13 на ИКАО, 9-то издание – 2001 г. включващо изменение 11, приложимо от 23 ноември 2006 г.</b>	
<b>Произшествие</b>	Събитие, свързано с експлоатацията на въздухоплавателно средство, което настъпва в промеждутъка от времето, когато лице се качи на борда на

(Анекс 13 включва и някои изключения, които не са копирани в настоящата таблица)	<p>въздухоплавателното средство с намерение да лети и времето, когато всички такива лица са напуснали борда на въздухоплавателното средство, при което:</p> <p>а) има смъртоносно или тежко ранено лице вследствие на:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• това, че се е намирало във въздухоплавателното средство, или</li> <li>• пряк контакт с произволна част на въздухоплавателното средство, включително части, включително отделили се от въздухоплавателното средство части, или</li> <li>• пряко излагане на силната въздушна струя от реактивните двигатели.</li> </ul> <p>б) въздухоплавателното средство претърпи повреда или конструктивна неизправност, които:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• оказват неблагоприятно въздействие върху здравината на конструкцията, експлоатационните или летателни характеристики на въздухоплавателното средство, и</li> <li>• обичайно биха изисквали сериозен ремонт или замяна на повредения компонент.</li> </ul> <p>в) въздухоплавателното средство е изчезнало или достъпът до него е напълно невъзможен.</p>
<b>Инцидент</b>	Събитие, различно от произшествие, което е свързано с експлоатацията на въздухоплавателно средство, и което засяга или би могло да засегне безопасността на експлоатацията.

**Таблица 8: Извлечение от определенията в Приложение 13 на ИКАО**

Проучването бе основано на данни, получени от базата данни за безопасност на ЕААБ, която включва данни за произшествия и сериозни инциденти в световен мащаб, получени от ИКАО, както и информация за свързани с безопасността събития от източници от промишления сектор и медиите. Всички данни, съдържащи се в параграф 2.3.1 бяха извлечени от споменатата база данни и събрани от Отдела по анализ и изследване на безопасността на Агенцията, освен ако в текста не е посочено друго.

#### 2.3.1.2 Обхват на проучването

Обхватът на настоящото проучване на безопасността включва:

- Произшествия, настъпили на въздухоплавателни средства с максимална сертифицирана маса на излитане над 2250 кг, тъй като данни за по-малки самолетни конструкции не се събират от ИКАО;
- от всяка категория (т.е. фиксирано крило на вертолет), използвани или за търговски въздушен транспорт, или за общо въздухоплаване.

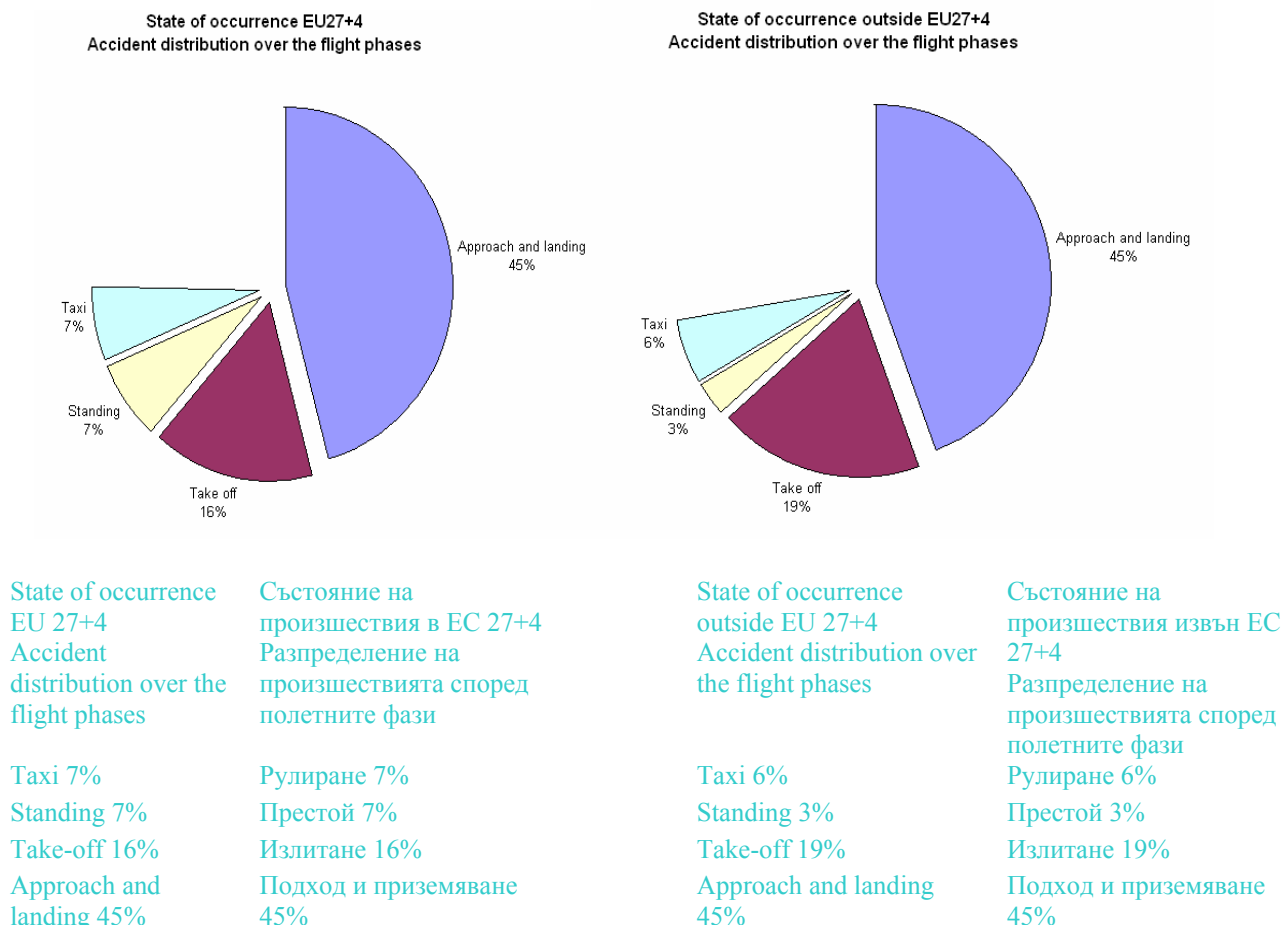
Анализът обхваща десет години: т.е. от 1996 до 2005 г. Така че например неотдавнашното произшествие на 17 юли 2007 г. на летище Конгонхас (Бразилия), в което беше отнет живота на 187 лица на борда, както и на 12 души от градския район, заобикалящ споменатото летище, не бе включено в изследването, тъй като липсва официална информация за причинните фактори за излизане на самолета от мократа писта.

Бе направено сравнение и между районите, в които възниква произшествието: т.е. Европа<sup>5</sup> в сравнение с останалия свят. За някои графики, поради непълнотата на наличните данни, обхватът все пак е коригиран.

<sup>5</sup> За този преглед на безопасността, „Европа“ следва да се разглежда като 27-те държави-членки на Европейския съюз плюс Исландия, Лихтенщайн, Норвегия и Швейцария (ЕС 27+4), тъй като последните

### 2.3.1.3 Фази на полета

Както е показано на графиките на фигура 3 по-долу, около 75% от всички произшествия през разглеждания период, възникват на територията или в околността на летището. Не се проявяват значителни различия между Европа и останалата част на света (не в абсолютни цифри, а по отношение на процентното разпределение на произшествията):



**Фигура 3: 75% авиационни произшествия на територията на летище или в неговата околност**

### 2.3.1.4 Категории събития

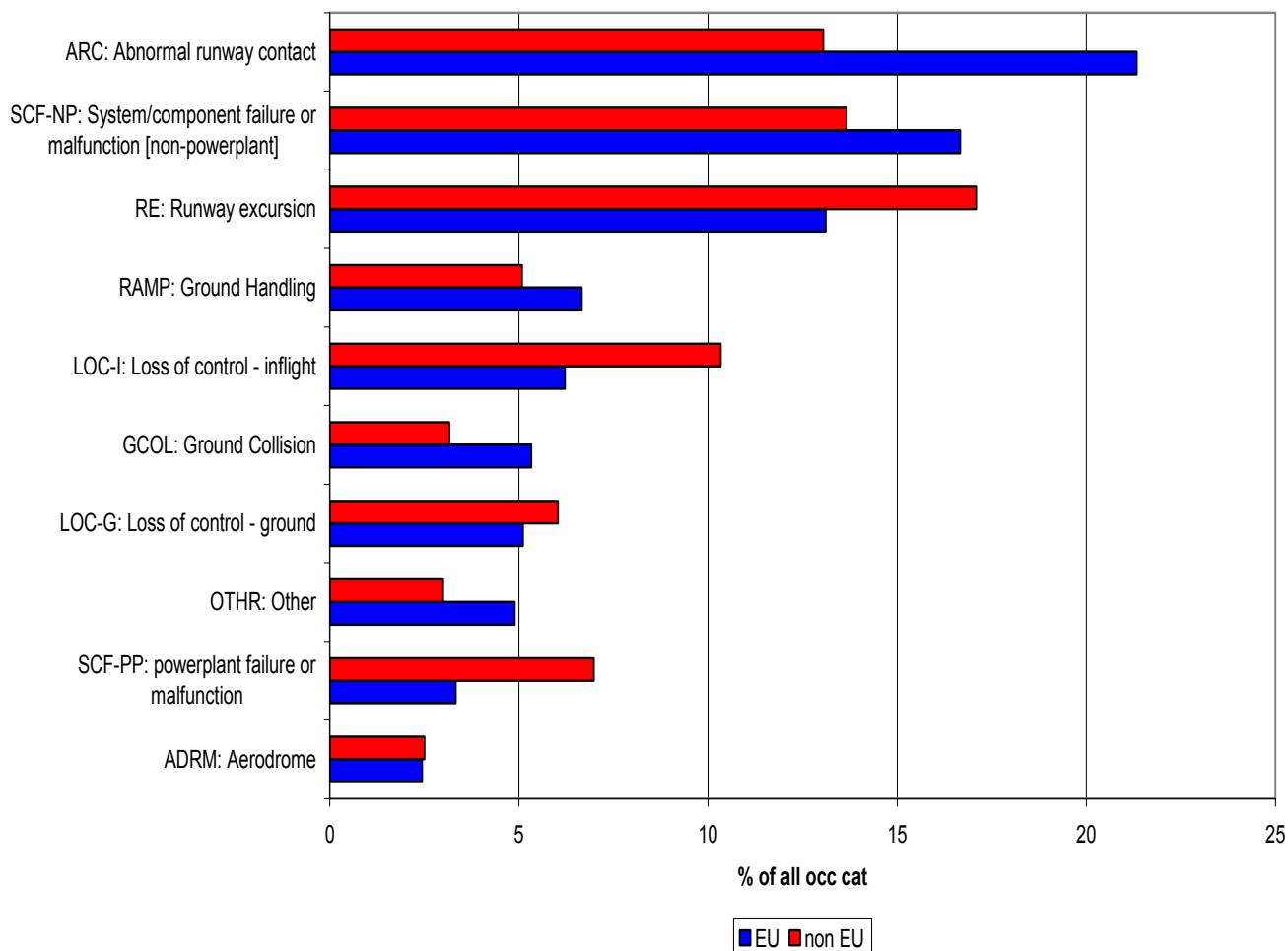
Категориите на събитията предоставят първото – най-високо – равнище на анализ за произшествия и инциденти. Дадено събитие може да се отнесе към повече от една категория. Категориите на събитията описват какво се е случило в най-общ смисъл.

Графиката на фигура 4 по-долу показва категориите събития на произшествията, които настъпват във фазите на излитане, кацане, престой и рулиране:

---

четири страни участват в „системата на ЕААБ“. ЕКГА, от друга страна, обхваща по-широк регион, включвайки 42 държави: т.е. цялата географски регион Европа, с изключение на Беларус, Лихтенщайн, Руската федерация с FIR Калининград, Сан Марино и Мисията на ООН в Косово.

**Top 10 Occurrence Categories**  
**Accidents - take off, landing, standing, taxi phase**



Top 10 Occurrence Categories Accidents – take off, landing, standing, taxi phase	Първите 10 категории авиационни събития Произшествия – фази на излитане, приземяване, престой, рулиране
ARC: Abnormal runway contact	ARC: Необичаен контакт с пистата
SCF-NP: System/component failure or malfunction (non-powerplant)	SCF-NP: Отказ на система/компонент или неизправност (без силова установка)
RE: Runway excursion	RE: Излизане извън пистата
RAMP: Ground Handling	RAMP: Наземно обслужване
LOC-I: Loss of control – inflight	LOC-I: Загуба на управление – в полет
GCOL: Ground Collision	GCOL: Сблъскване на земята
LOC-G: Loss of control – ground	LOC-G: Загуба на управление – на земята
OTHR: Other	OTHR: Други
SCF-PP: powerplant failure or malfunction	SCF-PP: отказ или неизправност на силова установка
ADRM: Aerodrome	ADRM: Летище
% of all occ cat	% от всички категории ав. събития
EU non EU	ЕС извън ЕС

**Фигура 4: Първите 10 категории, свързани с летищата**

От фигура 4 по-горе се вижда, че 3 от 5-те най-често срещани категории в Европа са свързани с летищата (т.е. ARC, RE, RAMP). Класификацията на споменатите категории е по-добре описана в следващата таблица 9:

Съкращение	Определение
ARC	Необичаен контакт с пистата: твърдо, дълго, бързо приземяване. Включва също кацане с удар на опашката на самолета в полосата и кацане с прибран колесник. Причините за това могат да бъдат, или да бъдат частично, свързани дори с летището (например неподходяща маркировка на пистата).
SCF-PP	Отказ на система/компонент – без двигател: За да означава, че е се е получил отказ / неизправност на една от системите на въздухоплавателното средство, различна от двигателя. В много малко случаи условията на повърхността или наклоните могат да повредят шасито. В изключително редки случаи (например произшествието с Конкорд на 25 юли 2000 г.) последователността на събитията може да бъде иницирана от чужди обекти (FOD) върху пистата и да доведе до катастрофа.
RE	Излизане извън пистата: въздухоплавателното средство напуска пистата странично или подминава края на пистата. В много случаи това може да се свърже с летището: (например аквапланиране или заявени разстояния, не съответстващи на стандартите за безопасност, за да се привлече повече трафик с търговска цел).
RAMP	<b>Наземно обслужване: включва въздухоплавателни средства, повредени от наземно оборудване, транспортни средства, но също включва грешки при товарене. Включено е в определенията за авиационни произшествия или инциденти в Приложение 13.</b>
LOC-I	Загуба на управление в полет: въздухоплавателното средство се отклонява от разчетната траектория на полета. Тази категория се използва само в случаи, в които въздухоплавателното средство е управляемо. Изключват се случаи на технически откази, които правят въздухоплавателното средство неуправляемо.
GCOL	Сблъскване на въздухоплавателното средство с предмети / препятствия, докато се придвижва на летището, с изключение на пробегата при излитане и изтъркулване при приземяване. Това следователно изключва сблъскване, дължащо се на навлизания в зоната на пистата. Тъй като последното не е в горния списък с първите 10 категории по отношение на честота на произшествията (честотата на инциденти при навлизане в зоната на пистата е посочена по-долу; тежестта на последиците не е свързана с честотата).
LOC-G	Загуба на управление на земята: Тя може да се дължи на отказ на част на шасито, но може и да се дължи на свързани с летището причини: например подхлъзване по лед, хидропланиране или понасяне по вятъра на въздухоплавателното средство.
OTHER	Всеки друг тип произшествие, което по отношение на събития на територията на летищата/ в близост до тях включва най-вече удар с птици, например сблъсък на въздухоплавателни средства с птици.
SCF-PP	Откази на двигателя на въздухоплавателното средство. В малко случаи те могат да се дължат на поемане на чужди обекти в двигателя.
ADRM	<b>Събития, свързани с разположението или функционирането на едно</b>

	летище. Това може да включва произшествия, свързани с лошо отводняване на пистата, лошо поддържане на пистата, лошо обозначаване със сигнали, водещи до достъп, например към погрешна писта, неправилно управление на транспортни средства, отстраняване на сняг и др.
<b>Забележка:</b> Само две от показаните по-горе категории, т.е. „ADRM“ и „RAMP“, дадени в почернен шрифт, са пряко и еднозначно свързани с летището и неговата експлоатация. Всички останали обикновено са по-пряко свързани с експлоатацията на въздухоплавателните средства на територията на летището, но единствено анализът на конкретното авиационно произшествие или инцидент може да покаже дали за това са допринесли фактори, свързани с летището. Единствено LOC-I, чийто ред е в маркиран в сиво, никога не е свързан с летището.	

### Таблица 9: Класификация за категориите събития

Относително големият брой необичайни контакти с пистата/излизания извън пистата в Европа (около 50% по-чести, отколкото в останалата частна света) заслужава по-подробни проучвания. Едно от възможните обяснения би било, че докладването на такива събития е по-развито в Европа, отколкото в останалите части на света. Във всеки случай, за да се предотвратят катастрофални последици след излизане извън пистата, е важно около пистите да бъдат установени и поддържан определени зони (като например безопасни полоси или зони в края на пистите).

#### 2.3.1.5 Произшествия с фатален изход на летища

За периода 1996 – 2005 г. общо 9 произшествия с фатален изход в света бяха категоризирани като авиационни събития от категория „Летище“ (ADRM) . 2 от тях са настъпили в Европа, както е посочено в долната таблица 10:

ЕС 27+4					
Година	Клас	общо жертви	жертви на борда на въздухоплавателното средство	брой произшествия	
2000	Произшествие	113	109	1	
2001	Произшествие	118	114	1	

**Таблица 10: Фатални произшествия в Европа, за които имат значителен принос причини, свързани с летищата**

По-долу е представено кратко обобщение на посочените фактори, свързани с летищата:

25/07/2000 – Франция (Гонес, Лийо пат д’Оа) - Конкорд

Фактори, свързани с летището: **останки на пистата**, непочистена от останки писта.

08/10/2001 – Италия (Милано – летище Линате) - MD87 и Чесна Ситейшън

Фактори, свързани с летището: Стандартът на летището не е бил приведен в съответствие с приложение 14 на ИКАО; изискваните **маркировки, светлини и знаци**

или са липсвали, или са били неосветени и трудно разпознаваеми при условия на ниска видимост. Други маркировки са били неизвестни за операторите. На летището също така не е имало функционираща Система за управление на безопасността.

Останалите 7 фатални произшествия, поне отчасти свързани с причини, имащи отношение към летищата, които са възникнали извън Европа в разглеждания период от време, са изброени в таблица 11 по-долу:

<b>В останалата част на света</b>				
<b>Година</b>	<b>Клас</b>	<b>общ брой човешки жертви</b>	<b>човешки жертви на въздухоплавателното средство</b>	<b>брой произшествия</b>
1999	Произшествие	18	16	1
2000	Произшествие	86	86	2
2001	Произшествие	1	0	1
2004	Произшествие	2	2	1
2005	Произшествие	152	152	2

**Таблица 11: Произшествия с човешки жертви извън Европа, за които имат принос причини, свързани с летището**

По-долу е представено кратко обобщение на споменатите фактори, свързани с летището:

21/12/1999 – Гватемала (Гватемала сити) – DC10-30

Фактор, свързан с летището: жилищни сгради в близост до пистата (т.е. **недостатъчна безопасна зона в края на пистата**).

25/03/2000 – Ангола (Хуамбо) – Антонов 32

Фактор, свързан с летището: **лошо състояние на повърхността на пистата**.

31/10/2000 – Тайван (летище Чианг Кай-Шек) – Боинг 747-400

Фактори, свързани с летището: **несъответствие на знаците с международните стандарти, липса или нефункциониране на някои критични светлини на пътеката за рулиране и на пистата за излитане и кацане**, липса на бариери или маркировки в началото на затворената писта, липса на наземен радар за да определи КВД местоположението на въздухоплавателното средство.

05/01/2001 – Ангола (Дундо) – Боинг 727-100

Фактори, свързани с летището: **плъзгане по пистата над височината на релефа; лица, намиращи се в зона в съседство на пистата; вероятно липса на ограда около летището; дължината на пистата предизвиква специфично експлоатационно поведение на пилота (да се приземи веднага щом е възможно след прага)**.

29/06/2004 – Мозамбик (летище Виланкулос) – Бийч 200 Кинг Еър

Фактори, свързани с летището: **Въздухоплавателното средство не е могло да набере достатъчна скорост поради меката почва на пистата**.

23/08/2005 – Перу – Боинг 737-200

Фактори, свързани с летището: **не са били налични светлини на ПИК**.

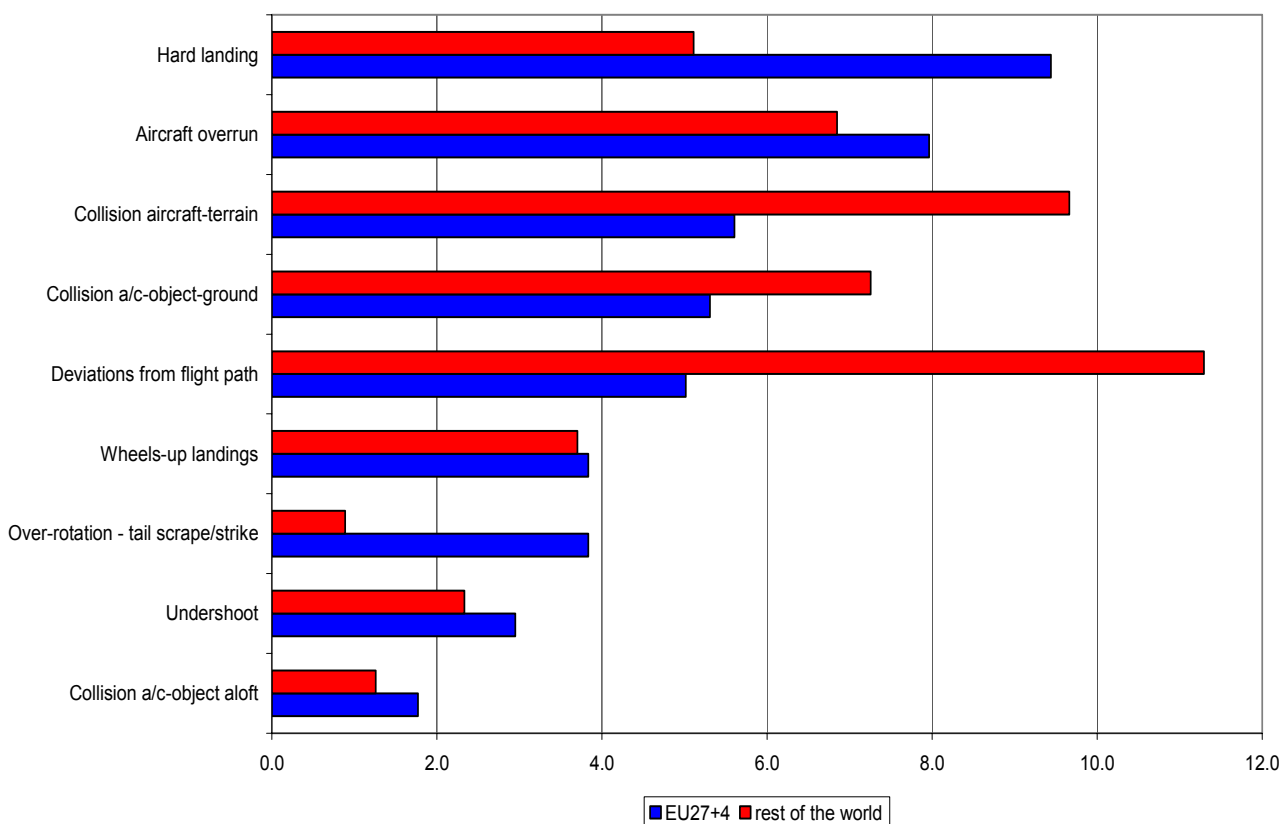
10/12/2005 – Нигерия - DC-9-30

Цитираните фактори включват: фактът, че **летищните светлини не са били включени**, може би също е попречил на пилота да забележи пистата. Друг допринасящ фактор е бил фактът, че въздухоплавателното средство се е ударило в откритата бетонова дренажна тръба, което е довело до разпадането му и последващото избухване на пожар.

### 2.3.1.6 Водещи събития

Сценарият на едно произшествие се описва чрез последователността от събития, които водят до крайния резултат. Описаният брой стъпки зависи от дълбочината на разследване и характера на произшествието. За целите на анализа от значение е първото или водещото събитие, което е дало начало на последицата произшествия. Графиката на фигура 5 представя информация за най-важните водещи събития при произшествия, свързани с фазите на подход/кацане и излитане.

**Top 9 lead event types during Approach, Landing and Take-off - Accidents**



Top 9 lead event types during Approach, Landing and Take off Accidents

Hard landing  
Aircraft overrun  
Collision aircraft – terrain  
Collision a/c - object – ground  
Deviations from flight path  
Wheels-up landing  
Over-rotation – tail scrape/strike  
Undershoot  
Collision a/c - object – aloft  
EU 27+4 rest of the world

Първите 9 водещи типа събития по време на произшествия, свързани с подход, кацане и излитане

Твърдо приземяване  
Подминаване отвъд пистата на самолета  
Сблъсък ВС - терен  
Сблъсък ВС – обект - терен  
Отклонения от полетния план  
Приземяване с вдигнати колела  
Завъртане - издраскване/откъсване на опашката  
Недостигане точката на кацане  
Сблъсък ВС – обект – във височина  
ЕС 27+4 останалата част на света



## **Фигура 5: Първите 9 водещи събития на територията на летищата или в близост до тях**

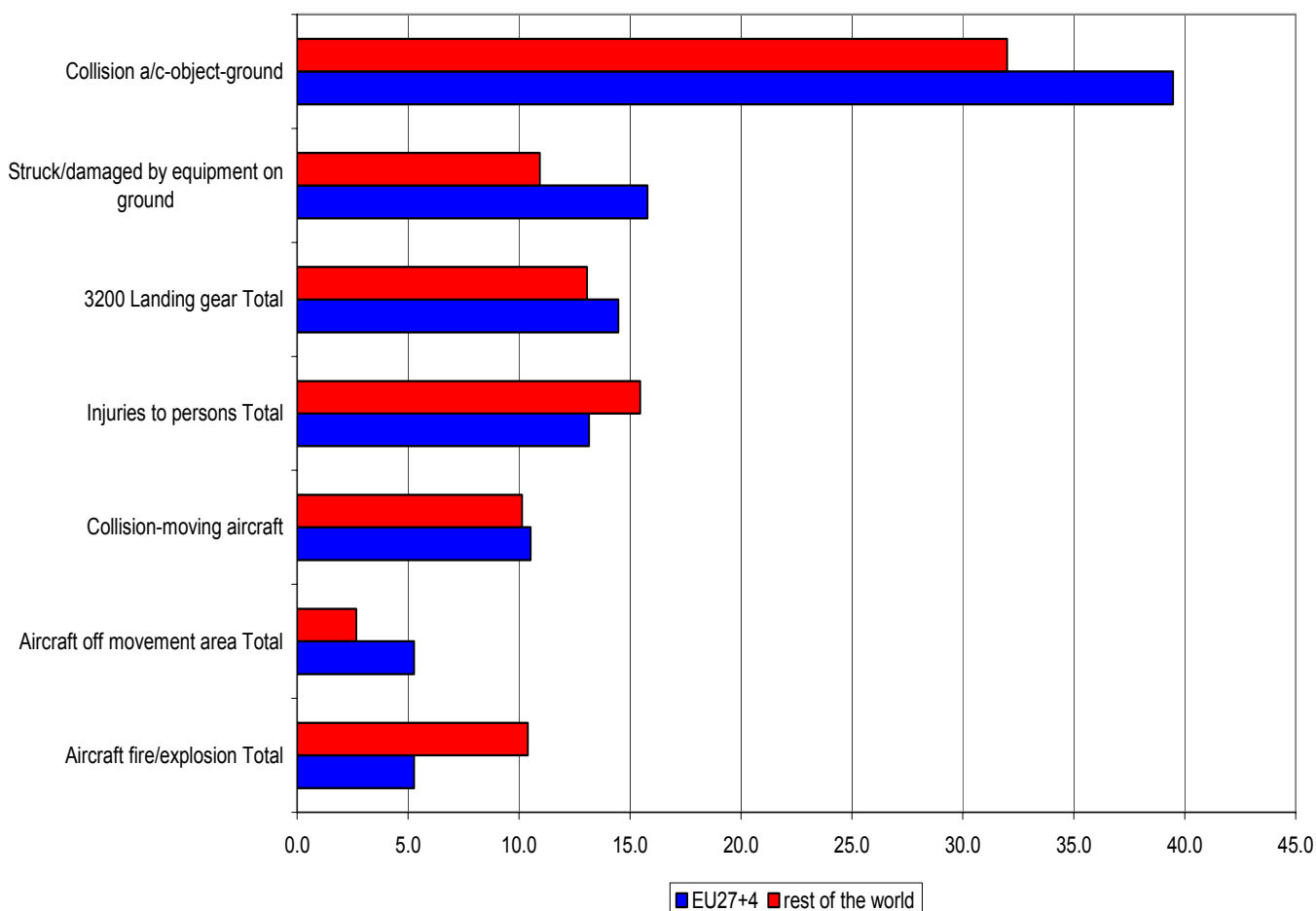
Данните показват, че в Европа има по-висок процент произшествия, които включват твърдо кацане, подминаване края на пистата, и превишаване на ротации/кацане с удар на опашката на самолета. Това съответства на картината, която вече бе получена като се използват категориите авиационни събития.

Същевременно данните показват, че в Европа има много по-нисък дял на произшествията, включващи загуба на управление в полет и сблъсъци с терена/препятствия, за въздухоплавателни средства с над 2250 кг сертифицирана максимална излетна маса (МТОМ). Въпреки това Годишният доклад по безопасността за 2005 г., публикуван от ЕВРОКОНТРОЛ, насочен към управлението на въздушното движение (УВД) и аеронавигационното обслужване (АНО), не разграничава събития според масата на въздухоплавателното средство (която наистина няма отношение към обслужването на въздушното движение). В него ЕВРОКОНТРОЛ твърди, че броят управляеми полети към терен (CFIT) в ЕКГА, се стабилизира около 30 на година. Този тип произшествие, в много редки случаи, се случва при големи въздухоплавателни средства, които се приземяват на писти, екипирани с прибори за прецизно направляване по радиото (например ILS система за приземяване по уреди) в хоризонтални и вертикални равнини. Следователно трябва да се отбележи, че рискът от CFIT все още присъства в значителна степен при писти и малки въздухоплавателни средства, при които технологията ILS за приземяване по уреди остава извънредно скъпа и просто неприемлива за изпълнение.

### 2.3.1.7 Типове събития при паркиране и рулиране

На фигура 5 по-долу е представен преглед на най-често настъпващите събития по време на фазата на престой/на стоянка и рулиране:

### Top 7 event types during Taxi and Standing - Accidents



#### Top 7 event type during Taxing and Standing - Accidents

Collision a/c - object – ground  
 Struck/damaged by equipment on ground  
 3200 Landing gear Total  
 Injuries to persons Total  
 Collision moving aircraft  
 Aircraft off movement area  
 Aircraft fire/explosion Total  
 EU 27+4 rest of the world

#### Първите 7 типа събития при произшествия по време на рулиране и престой

Сблъсък ВС – обект - терен  
 Ударен/Повреден от оборудване на терен  
 3200 колесника Общо  
 Наранявания на лица Общо  
 Сблъсък при преместване на ВС  
 ВС извън работната площ  
 Пожар/експлозия на ВС Общо  
 ЕС 27+4 останалата част на света

**Фигура 6: Първите 7 събития по време на рулиране или престой**

Може да се забележи, че в страните от ЕС 27+4 най-честите събития, свързани с безопасността по време на рулиране или паркиране, са сблъсъци с неподвижни предмети или с наземно оборудване.

Такива събития на летищата обикновено са свързани и със значителни разходи. Разчетите, предоставени от Отдела за анализ и изследване на безопасността на Агенцията, не включват всички тези разходи, тъй като не всички събития, включващи щети, са отчетени поради ограничения в изискванията на ИКАО за докладване. Разходите, свързани с щетите на засегнатото въздухоплавателно средство, също са

значителни, но не биха могли да бъдат пряко определени от ЕААБ, тъй като такава информация не присъства в докладите за произшествия.

Все пак, освен данните, съдържащи се в базите данни на ИКАО и ЕААБ, данни за авиационната безопасност могат да се намерят и в публични интернет страници. Измежду тях Фондацията за безопасност на полетите<sup>6</sup> (ФБП: независима международна нестопанска организация) започна през 2003 г. Програмата за предотвратяване на наземните произшествия (ПНП), поради значението, което придобиха произшествията и инцидентите на перона или пътеката за рулиране. На 31 юли 2007 г. на тяхната уеб страница бе представена обобщена информация, събрана съвместно с ИАТА. Според нея, ФБП изчислява на около 27 000 на година събитията в цял свят, свързани с безопасността (произшествия или инциденти), по време на рулиране или престой. Това се равнява почти на 1 събитие на 1 000 излитания. Тъй като в ЕКГА има около 10 000 повече отлитания на година (т.е. 10 милиона), в тази област може да бъде изчислено, че около 10.000 произшествия или инциденти настъпват всяка година на перона или по време на рулиране, което е повече или по-малко 1/3 от общия брой в света.

ФБП също така оцени свързаните с щетите разходи (дори в резултат на малък инцидент може да се стигне до скъпоструващ ремонт на въздухоплавателното средство и дори до по-скъпоструващо прекъсване на разписанието и време на земята за ремонт на въздухоплавателното средство) от порядъка на 10 000 милиона щатски долара годишно в световен мащаб, което означава средна стойност от 370 000 щ. долара на произшествие или инцидент. Ако приемем, че 1EUR = 1,35 US \$ (през 2006 г.), средните разходи за едно от тези събития, може да възлязат приблизително на 270 000 EUR.

Следователно общата годишна стойност в рамките на ЕКГА, въз основа на цифрите, предоставени от ФБП, може да бъде оценена от порядъка на:

$$\begin{aligned} & 10.000 \text{ произшествия или инциденти на перона или по време на рулиране} \times 270\,000 \text{ EUR} \\ & = \\ & = 2\,700\,000\,000 \text{ EUR} = 2\,700 \text{ млн. EUR (2006 г.)} \end{aligned}$$

Все пак данните, предоставени от ФБП, не са официални. Би било разумно да предположим, че те могат дори да бъдат надценени. ЕААБ следователно ще разглежда общо годишни разходи, намалени с 30% по следния начин: т.е.  $2700 - 30\% = 1890$  млн. EUR на година (2006 г.).

От това считаме, че в рамките на ЕКГА около 75% от полетите се извършват в ЕС 27 + 4; така че само 75% от общите разходи би трябвало да се отнесат към тази географска зона: т.е.  $1890 \times 75\% = 1417,5$  млн. EUR /година (2006 г.).

Поне 80% от горната цифра може да бъде свързана с летищни фактори (инфраструктура, оборудване или друга операция, включително наземното обслужване), тъй като разглежданите събития настъпват само по време на излитане или престой. В заключение можем да се направи преценка, че стойността на щетите, дължащи се на авиационни произшествия и инциденти по време на рулиране и престой в ЕС 27 + 4 е от порядъка на 80% от  $1417,5 = 1\,134$  млн. EUR/година (2006 г.).

---

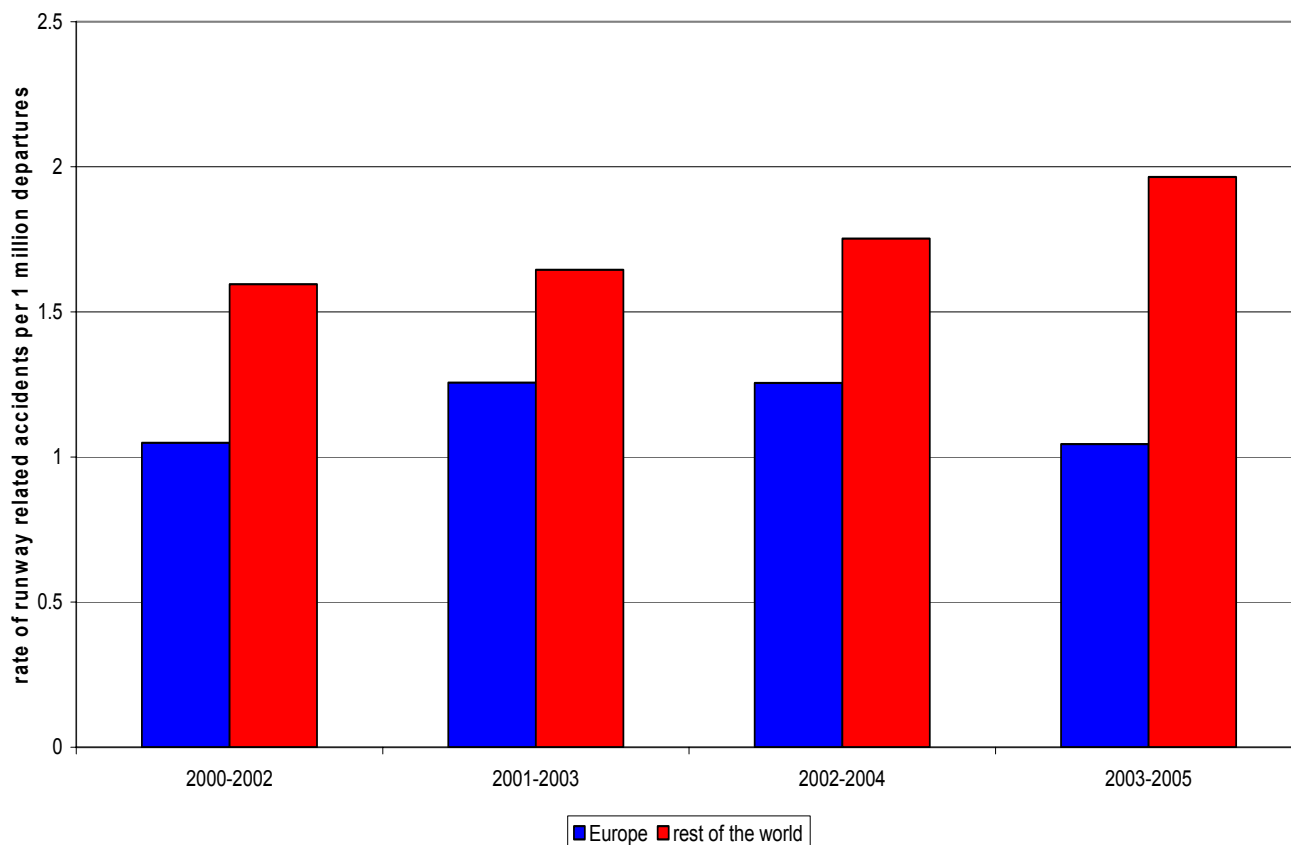
<sup>6</sup> [http://www.flightsafety.org/gap\\_home](http://www.flightsafety.org/gap_home)

### 2.3.1.8 Събития, свързани с пистите

На фигура 7 по-долу е показано отношението (към милион отлитания) на свързаните с пистата произшествия, по време на фазите на излитане и кацане. Свързаните с пистата произшествия включват например навлизане в зоната на пистата, излизане извън пистата и сблъскване с препятствия на земята. На тази фигура, честотата на произшествията за търговски операции както по разписание, така и без разписание, възникнали в географските граници на Европа (които включват и Руската федерация между други страни) се сравняват с останалата част на света за периода от 2000 до 2005 година. Този период бе избран поради наличието на данни за експозиция.

Тригодишните променящи се средни стойности за Европа показват различна тенденция в сравнение с останалия свят: честотата на произшествията в световен мащаб се увеличава, докато за Европа честотата сякаш показва слаба тенденция към намаление. Възможно е това да се дължи на по-доброто осъзнаване на проблема след печалното произшествие на Линате (8 октомври 2001 г.) и последвалият го План за действие за предотвратяване на навлизания в пистата, но няма потвърдени данни, които в действителност да подкрепят това схващане. Трябва обаче да се отбележи, че тъй като в Европа (като изключим Русия, но като включим 42-те държави от ЕКГА) има почти 10 милиона полета по ППП годишно, честота на произшествията от 1 на милион отлитания, означава почти 10 свързани с пистата произшествия (не непременно с фатален край) на година, на свой ред повече или по-малко от едно на месец: следователно има широко поле за подобрене, също и пред очаквания непрекъснат ръст на движението.

**Runway related accidents rate**  
3-year moving average



Runway related accidents rate  
3 year moving average  
rate of runway related accidents per 1 million departures.  
EU 27+4 rest of the world

Произшествия, свързани с пистата  
3-годишни средни стойности  
произшествия, свързани с пистата, на 1 млн. отлитания  
ЕС 27+4 останалата част на света

## Фигура 7: честота на произшествията, свързани с пистата

### 2.3.1.9 Самолети и хеликоптери под 2250 Kg

Няма налични данни от хранилището на ИКАО за данни за безопасността на самолети и вертолети с максимална маса на излитане (МТОМ), не по-голяма от 2 250 кг. Въпреки това ЕКГА събира и трупа данни за тези леки въздухоплавателни средства, както и за безмоторните самолети. За тригодишния период от 2004 до 2006 г. въпросните данни на ЕКГА показват, че в около 34 държави са настъпили 2034 произшествия (т.е. около 680 на година), свързани с «малки» моторни самолети или вертолети като тези, които обикновено се използват в общото въздухоплаване на малки летища, открити за обществено ползване. От тези 2034 произшествия 138 са настъпили при неподвижно състояние на въздухоплавателното средство, 387 по време на излитане и 793 при приземяване. При такива произшествия общо са загинали 494 души (по около 167 на година). Трябва да се отбележи, че този брой смъртни случаи средно е дори по-голям от годишния брой смъртни случаи, дължащи се на търговски въздушни операции в ЕС, дори и ако предходните са по-малко видими за широката публика, тъй като произшествията с малки въздухоплавателни средства не предизвикват голямо внимание сред медиите. В бъдеще, с появата на много леките реактивни самолети се очаква дори на малките летища, открити за обществено ползване, да се изпълняват относително сложни и бързи операции. Тези операции, ако включват въздушни таксиметрови услуги, принадлежат към търговското въздушно транспортно обслужване. В заключение, предвид на горните цифри, не може да се пренебрегва безопасността на леката авиация, която използва по-малките летища.

### 2.3.1.10 Обобщение на анализа на летищната безопасност

В периода от 1 януари 1996 г. до 31 декември 2005 г. в Европа са настъпили **413 произшествия** с въздухоплавателни средства със сертифицирана маса над 2250 кг при излитане **на територията на летищата или в тяхната околност**. Само за три години, от 2004 до 2006 г., при по-леките въздухоплавателни средства броят на произшествията на или в близост до летищата възлиза на 1318. Те са предизвикали около **743 смъртни случая** (т.е. около 75 за година), 125 сериозни наранявания, както и 242 по-незначителни наранявания при по-тежките въздухоплавателни средства. По-голяма част от близо 167 смъртни случаи годишно, причинени от по-леки въздухоплавателни средства, също са станали на или в близост до летищата. Събития, включващи само незначителни наранявания, не представляват произшествия за докладване и не са включени. Броят на незначителните наранявания, посочени по-горе, се отнася единствено до незначителни наранявания, потвърдени в подлежащите на докладване произшествия.

По разчети на Отдела за анализ и изследване на безопасността към Агенцията само общите **разходи, свързани със смъртните случаи/наранявания** за периода 1996-2005 г., е от порядъка на 1500 млн. EUR за 10 години = **150 млн. EUR за година**.

При около 75% от всички авиационни произшествия, настъпващи на територията на летището или в неговата околност, посланието е ясно. Регулаторната уредба би следвало да включва не само въпроси, свързани с експлоатацията на

въздухоплавателните средства, но и всички останали въпроси на промишлеността, включително управлението на въздушното движение и на летищата.

В икономическо отношение обаче не всички загуби от човешките жертви/наранявания могат да се отдадат на фактори, свързани с летищата, тъй като за тях допринасят също и въздушните операции, управлението на въздушното движение или технически причини, свързани с въздухоплавателното средство. Ще е необходим много по-задълбочен анализ, за да се прецени какъв процент от споменатите разходи може да се отдаде на причини, свързани с летищата, което може да се окаже и непропорционално в контекста на настоящата ОВР. Поради тази причина предпазливо предполагаме, че само 20% от общата сума се дължи на **причини, свързани с летището: т.е. 30 млн. EUR за година (2006 г.)**.

Тази цифра следва да се **прибави към 1 134 млн. EUR на година**, дължащи се на щети, нанесени по време на рулиране или престой, изчислени в параграф 2.3.1.7 по-горе.

**В заключение можем да определим, че стойността на авиационните произшествия и инциденти, дължащи се на летищни фактори (инфраструктура, оборудване, експлоатация) в ЕС 27 + 4, при въздухоплавателни средства с МТОМ, равна на или по-голяма от 2250 кг, се оценява на обща сума около 1 164 млн. EUR/година в EUR за 2006 г. Освен това, не трябва да се подценява броят на жертвите, причинени от „малки“ машини и с оглед на нарастването на експлоатацията на много леки реактивни самолети.**

### *2.3.2 Регулаторната рамка*

#### *2.3.2.1 Глобалната регулаторната рамка: ИКАО*

Глобалната регулаторна рамка по отношение на авиационната безопасност е установена от ИКАО, въз основа на конвенцията, подписана в Чикаго през 1944 г. Всички 27 страни на ЕС са подписали споразумението на ИКАО, както и Исландия, Норвегия и Швейцария. Наборът от правила, стандарти и препоръчителни практики (SARPs на ИКАО) се съдържат в Приложенията към споменатата конвенция, чийто член 44 постановява, че не се въвеждат авиационни правила и системи, ако не са стандартизирани от ИКАО. Макар че този принцип понякога е нарушаван, той все пак е основният фундамент за изграждане на глобална оперативна съвместимост. Би следвало обаче да се отбележи, че той поставя ударение върху техническата и експлоатационна оперативна съвместимост, а не върху регулирането на организациите, което в европейското законодателство за авиационна безопасност постепенно придобива първостепенно значение.

Освен това ИКАО не може да се разглежда като истински „регулатор на безопасността“ в системата на въздухоплаването. В действителност, в основното законодателство на ЕААБ регулирането на безопасността включва три основни задачи: това са определяне на правилата, сертифициране/надзор/привеждане в изпълнение и стандартизация. Докато основната задача на ИКАО е ограничена до определяне на правила. Останалите две посочени задачи, въпреки глобалната одитна програма (т.е. USOAP), остават в голяма степен като не координирани национални отговорности в рамките на ИКАО.

Действителното прилагане на SARPs на ИКАО в такъв случай е оставено на решенията на отделните държави: една държава може да въведе даден стандарт в правния си ред, но може и да „уведоми“ ИКАО за различие, ако желае. При отклонения от препоръчаните практики дори не се изисква уведомяване. Всички регулаторни материали, осигурени от ИКАО, в действителност не налагат истински правни задължения за държавите, нито се тълкуват или прилагат еднообразно, нито са непосредствено приложими спрямо юридическите и физически лица.

В рамките на страните от ЕС 27 + 4 това води не само до нееднаква защита на гражданите по въпросите на авиационната безопасност, но и до неравномерно игрално поле за вътрешния пазар.

С други думи, въпреки че Приложенията на ИКАО, включително Приложение 14 за летищата, често съдържат обосновани експлоатационни и технически разпоредби, които дадоха възможност на гражданското въздухоплаване да се развие в световен мащаб през последните 6 десетилетия, рамката на ИКАО показва следните главни недостатъци:

- Нито едно от правилата не е действително законообвързващо;
- Правилата често определят единствено „какво“, но не и „от кого“ (т.е. коя организация), нито „как“ (например сертифициране или надзор от компетентните администрации);
- Във всяка от подписалите държави са необходими успоредни процеси на правна транспозиция, със свойствената им нееднородност, разлика в сроковете и дублиране на работата.

#### 2.3.2.2 Определяне на правилата и стандартите в Европа

Европейските държави, освен присъединяването си към ИКАО, са индивидуални членове и на други организации във въздухоплаването, като ЕКГА, ОАВ, ЕВРОКОНТРОЛ и ГРЛБ.

Европейската конференция по гражданска авиация понастоящем се състои от 42 държави-членки, като обхваща всички членове на ЕС. Нейната цел е да съдейства за непрекъснатото развитие на безопасна, ефикасна и устойчива европейска система за въздушен транспорт. ЕКГА издава *резолюции, препоръки и становища по политики*, които следва да бъдат реализирани от членуващите в нея държави. За разлика от ИКАО, тя дори не е организация, определяща правилата за безопасност.

ОАВ бяха асоцииран орган на ЕКГА. Те бяха натоварени със задачи по определяне на правилата и наистина разработиха Общите авиационни изисквания (JARs) в областта на проектирането и производството на въздухоплавателните средства, на експлоатацията и техническото обслужване на въздухоплавателните средства и на лицензирането на екипажите. Но JARs, както и SARPs на ИКАО нямаха правна сила преди да бъдат транспонирани от държавите в съответните им правни уредби. В момента прехвърлянето на функции, изпълнявани преди от ОАВ, към Агенцията, е в напреднал стадий.

ЕВРОКОНТРОЛ (включващ днес 38 държави, включително Черна гора) понастоящем основно се занимава с предоставяне на услуги, изпълнение на централни функции, обучение, изследователска дейност, както и планиране и управление на общи програми за развитие. Преди 2004 г. обаче тя играеше и роля в определянето на правилата (именно тя прие и публикува Регулаторните изисквания за безопасност на ЕВРОКОНТРОЛ = ESARR), със същите характерни особености като на ИКАО и ОАВ. С други думи, докато

официалната функция по определяне на правилата, т.е. вземането на решения, които би следвало да са задължителни за членуващите в ЕВРОКОНТРОЛ държави, е запазена територия на Постоянната комисия на ЕВРОКОНТРОЛ, не съществуват механизми за действителното им привеждане в действие, поради междуправителствения характер на такава организация.

След приемането на законодателния пакет за „Единното европейско небе“ (ЕЕН) от законодателния орган на ЕС, ЕВРОКОНТРОЛ пое отговорността да подкрепя Европейската комисия при разработването на правила за прилагане в областта на АНО и УВД, на базата на „пълномощия“, издадени от самата Комисия.

В допълнение ЕВРОКОНТРОЛ никога не е имала пълномощията да сертифицира системи или да одобрява организации (включително по-специално техните системи за управление на безопасността).

През 1996 г. няколко европейски държави учредиха Групата на регулаторните органи за летищна безопасност (ГРОЛП), доброволна организация, която, без да е официално институционализирана, има за цел да работи за хармонизиране на регулаторната уредба на летищната безопасност чрез взаимно сътрудничество, като обхваща както инфраструктурата, така и експлоатацията на летищата. Целите, правното състояние и работата, свършена от ГРОЛП, в която понастоящем членуват общо 28 държави, са подобни на тези на ИКАО, ОАВ и ЕВРОКОНТРОЛ в областта на регулиране на безопасността.

В заключение, всяко правило, стандарт или изискване, прието и публикувано от някоя от посочените по-горе междуправителствени организации, не е пряко приложимо, освен ако не е правно транспонирано на национално равнище.

В допълнение никоя от тях никога не е имала правомощия да издава сертификати или одобрения, нито правомощия за привеждане в изпълнение на решения, последващи стандартизационни инспекции.

Обратно, ЕААБ има три главни задачи, произтичащи от Основния регламент 1592/2002:

- а) Определяне на правила, включително изработване на „Становища“, адресирани до Комисията, което да доведе до правила за прилагане, непосредствено приложими и правно задължителни на територията на ЕС 27 + 4, без да е необходимо да бъдат транспонирани на национално ниво;
- б) Издаване на сертификати и одобрения пряко (за случаите, определени от Основния регламент) или чрез компетентни авиационни администрации, посочени на национално ниво;
- в) и качество и стандартизация, чрез инспекции на компетентните администрации и докладване пред Комисията, като имат правомощията за привеждане в действие на последната.

Агенцията пое отговорност, през 2003 г., за летателната годност и екологична съвместимост на авиационните продукти. В момента предложението<sup>7</sup> за разширяване на нейните компетенции по отношение на въздушните операции, летателните екипажи и безопасността на оператори от трети страни, е в процедура на съвместно решение.

Ако предположим, че този процес ще приключи положително, в страните от ЕС 27+4:

---

<sup>7</sup> COM (2005) 579 окончателен от 16 ноември 2005 г., приет от Европейската комисия.



- регулирането на безопасността в голям брой области на въздухоплаването ще стане част от правната уредба на ЕС (т.е. без да е необходимо национално транспониране на регламентите; изпълнителните задачи ще се разпределят на централно, национално и местно ниво, както е уместно);
- регулирането на УВД и АНО ще остане чрез ЕЕН, чиито характеристики обаче не съответстват напълно на Основния регламент на ЕААБ;
- но правното регулиране на летищната безопасност ще остане национална задача, макар и въз основа на международни стандарти и изисквания, разработени от различни организации (например ИКАО, ГРЛП).

### 2.3.2.3 Разпокъсаната регулаторна рамка

Мнозинството от заинтересованите страни, консултирани от ECORYS в процеса на предварителната оценка на въздействието, по принцип са съгласни напълно или частично с проблемите, посочени в т. 2.3.2.1 и 2.3.2.2 по-горе. Въпреки че не всички страни са били съгласни, че правилата на ИКАО не биха били задължителни във всички случаи, те са се съгласили, че има значително място за различия в тълкуването и бавно прилагане в националното право.

Свързан с това въпрос е, че някои правила на ИКАО (особено в сферата на летищата) са били оценени като по-скоро остарели от известен брой заинтересовани страни, тъй като фокусът в тях е главно върху хардуера (светлини, полоси на пистата и др.), докато тези правила не успяват да се справят с „по-меки“ проблеми като експлоатацията, процедурите и процесите на надзор, които стават все по-важни.

Схващанията на заинтересованите страни, по наблюдения на ECORYS през 2005 г., са били споделени от проекта SESAR, който, в т. 5.2.4.1 на своя „Резултат 3“ (DLM-0612-001-01-00), издаден през юли 2007 г., заявява, че европейското законодателство относно гражданското въздухоплаване изисква паневропейска регулаторна рамка по безопасността, за да се измени управлението, което установява стабилни процедури и процеси на участие. За да бъде подкрепено разработването на тази рамка и за да се гарантира успешно прилагане на измененията, проектът SESAR определи три главни препоръки:

- Европейският съюз и държавите-членки на ЕС би следвало да посочат регулаторен орган по безопасността на европейско ниво, действащ също и като регулаторен интерфейс за управление на промяната и взаимодействие със SESAR JU, който следва да бъде установен най-късно до края на определителната фаза на SESAR;
- Определеният европейски регулаторен орган по безопасността би следвало да разработи процедура (на преглед) за управление на промяната и, където е необходимо, да предложи изменения на европейското законодателство за гражданското въздухоплаване и съществуващите регулаторни изисквания и условия за безопасност;
- Агенцията на ЕВРОКОНТРОЛ би следвало да разработи консултативен материал, който да подкрепи по хармонизиран начин ефективното управление на промяната. Това би следвало да бъде в съответствие със съществуващото

европейско законодателство в областта на гражданското въздухоплаване и регулаторните изисквания за безопасност, което гарантира сходство.

Агенцията следователно отбелязва, че от горните препоръки, изготвени от SESAR, съществуването на регулаторна разпокъсаност е призната. В допълнение е ясно, че предложеният регулаторен орган следва да бъде единствен, докато за ЕВРОКОНТРОЛ не е предвидена регулаторна роля.

В същата посока Групата на високо равнище (ГВР), създадена от Комисаря по транспорта, господин Жак Баро, в края на 2006 г., в Препоръка 1, съдържаща се в нейния окончателен доклад, предаден през юли 2007 г., изказва предположението, че разпокъсаността е главното тясно място за подобряване на резултатите от дейността на европейската авиационна система. Тъй като това може да бъде решено единствено на европейско ниво, ГВР препоръчва засилване на ролята на Европейската общност и метода на Общността като единствен двигател за определяне на програмата за регулиране на европейската авиация. Това би следвало също да премахне припокриването между регулаторните процеси на ЕС и на други страни, като се гарантират независими структури за осигуряване на регулиране и обслужване, и гарантиране на провеждането на регулаторни дейности по безопасността независимо от други форми на регулиране (например икономически или финансови).

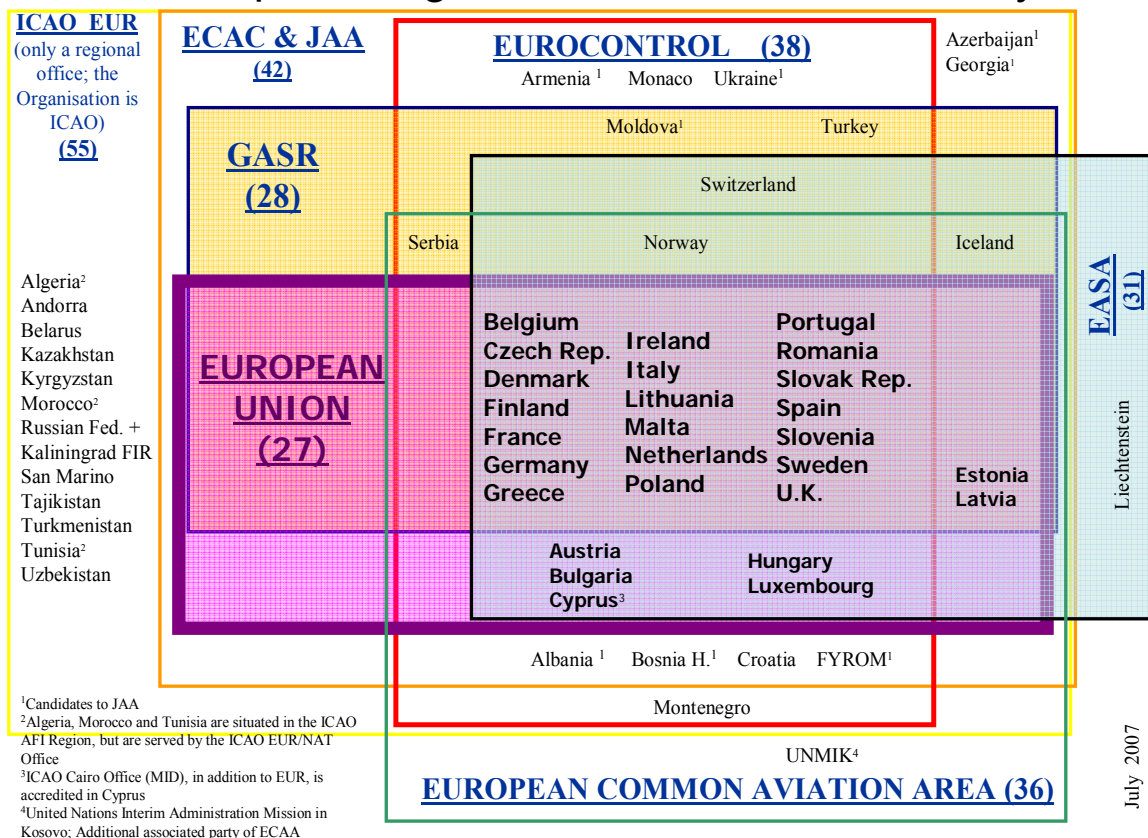
Дори по-категорично, в своята Препоръка 6 ГВР предлага ЕВРОКОНТРОЛ да се фокусира върху необходимите паневропейски функции, проектиране на мрежата за УВД и подкрепа на регулаторната уредба, както се изисква от Европейската комисия и държавите-членки, като същевременно прехвърли отговорността за регулаторни действия по безопасността на ЕААБ. И накрая, в своята Препоръка 8, ГВР поиска от Комисията да даде правомощия на ЕААБ като единствен инструмент на ЕС за регулиране на безопасността в авиацията, включително летищата и УВД. **В заключение, проблемите, произтичащи от настоящата фрагментирана регулаторна рамка на безопасността и правните недостатъци на междуправителствения подход, са идентифицирани не само от Агенцията, но и от заинтересованите страни, от проекта SESAR и от ГВР.**

### *2.3.3 Организации и процеси на национално ниво*

#### *2.3.3.1 Отделяне на надзора по безопасността*

Днес към Групата на регулаторите по летищната безопасност принадлежат 28 държави, както е обозначено на фигура 8, дадена по-долу:

# European Organisations for aviation safety



European Organisations for aviation safety	Европейски организации за авиационна безопасност
<p><b>ICAO EUR (55)</b> (only regional office; the Organisation is ICAO)</p> <p>Algeria<sup>2</sup>                      Andorra                      Belarus                      Kazakhstan                      Kyrgyzstan                      Morocco<sup>2</sup>                      Russian Fed.+Kaliningrad FIR                      San Marino                      Tajikistan                      Turkmenistan                      Tunisia<sup>2</sup>                      Uzbekistan</p> <p><sup>1</sup>Candidates to JAA  <sup>2</sup>Algeria, Morocco and Tunisia are situated in the ICAO AFI Region, but are served by the ICAO EUR/NAT Office  <sup>3</sup>ICAO Cairo Office (MID), in addition to EUR, is accredited in Cyprus  <sup>4</sup>United Nations Interim Administration Mission is Kosovo; Additional associated party of ECAA</p>	<p><b>ИКАО ЕВРОПА (55)</b> (само регионален офис; организацията е ИКАО)</p> <p>Алжир<sup>2</sup>                      Андора                      Беларус                      Казахстан                      Киргизстан                      Мароко<sup>2</sup>                      Руска фед.+Калининград FIR                      Сан Марино                      Таджикистан                      Туркменистан                      Тунис<sup>2</sup>                      Узбекистан</p> <p><sup>1</sup>Кандидати за ОАВ (JAA)  <sup>2</sup>Алжир, Мароко и Тунис са разположени в региона на ИКАО АFI, но се обслужват от офиса на ИКАО EUR/NAT  <sup>3</sup>Офисът на ИКАО в Кайро (MID), освен EUR, е акредитиран в Кипър                      Временна гражданска администрация на Мисията на ООН в Косово; Допълнително асоциирана страна към Общоевропейското авиационно пространство (ECAA)</p>
<p><b>ECAC &amp; JAA (42)</b></p> <p><b>GASR (28)</b></p> <p><b>EUROPEAN UNION (27)</b></p>	<p><b>ЕКГА &amp; ОАВ (42)</b></p> <p><b>ГРЛБ (28)</b></p> <p><b>ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ (27)</b></p>
<p><b>EUROCONTROL (38)</b></p> <p>Armenia<sup>1</sup> Monaco Ukraine<sup>1</sup></p> <p>Azerbaijan<sup>1</sup>                      Georgia<sup>1</sup></p>	<p><b>ЕВРОКОНТРОЛ (38)</b></p> <p>Армения<sup>1</sup> Монако Украйна<sup>1</sup></p> <p>Азербайджан<sup>1</sup>                      Грузия<sup>1</sup></p>

Moldova	Turkey			Молдова	Турция			
Switzerland				Швейцария				
Serbia	Norway	Iceland		Сърбия	Норвегия	Исландия		
Belgium	Ireland Italy Lithuania Malta Netherlands Poland	Portugal	Estonia Latvia	Белгия	Ирландия Италия Литва Малта Нидерландия Полша	Португалия	Естония Латвия	
Czech Rep.		Romania		Чешка реп.		Румъния		
Denmark		Slovak Rep.		Дания		Словашка република		
Finland		Spain		Финландия		Испания		
France		Slovenia		Франция		Словения		
Germany		Sweden		Германия		Швеция		
Greece		U.K.		Гърция		Обединеното кралство		
Austria		Hungary		Австрия		Унгария		
Bulgaria		Luxemburg		България		Люксембург		
Cyprus <sup>3</sup>				Кипър				
Albania	Bosnia H. <sup>1</sup>	Croatia	FYROM	Албания	Босна и Х. <sup>1</sup>	Хърватска	БЮРМ	
Montenegro				Черна гора				
UNMIK <sup>4</sup>				ЮНМИК <sup>4</sup>				
<u>EUROPEAN COMMON AVIATION AREA (36)</u>				<u>ЕВРОПЕЙСКО ОБЩО АВИАЦИОННО ПРОСТРАНСТВО (36)</u>				
EASA (31) July 2007 Liechtenstein				ЕААБ(31) юли 2007 г. Лихтенщайн				

### Фигура 8: Членство в ГРЛБ в сравнение с други организации в Европа

25 от държавите, членувачи в ГРЛБ, принадлежат също и към страните от ЕС 27 + 4, така наречената „система на ЕААБ“. Последната обаче се състои от 31 държави. Измежду 6-те държави<sup>8</sup>, принадлежащи към системата на ЕААБ, но не и към ГРЛБ, в един случай (Кипър) Министерството на транспорта е отговорно също и за експлоатацията и управлението на летищата. Не бяха намерени доказателства, когато бе съставяна настоящата ОВР, че в тази държава съществува отделна функция за надзор на летищната безопасност. Свързаното с това възможно въздействие на предлаганата политика е анализирано в параграф 2.8, даден по-долу.

#### 2.3.3.2 Оперативни функции, изпълнявани от публични администрации

През 2007 г. ГРЛБ проведе проучване сред 28-те си члена, за да събере информация за начина, по който е организиран летищният сектор на континента. От резултатите стана ясно по-специално, че в много случаи публични власти (министерство на транспорта, местни управи, областни администрации), органи с обществен интерес (например търговски палати) или държавни предприятия отговарят за експлоатацията и управлението на летищата, докато в други - администрации отговарят за изпълнение на специфични дейности, свързани също с предлаганите съществени изисквания за летищна безопасност.

Най-значимите данни от гореспоменатото проучване, някои от които е наложително да бъдат включени в настоящата оценка, са обобщени в таблица 12, дадена по-долу:

<sup>8</sup> Австрия, България, Кипър, Унгария, Лихтенщайн и Люксембург.

Коя организация отговаря за изпълнение на някои от дейностите на летищата				
Категория	Основни констатации на ГРЛБ	Съответствия (СИ)	Заслужаващи анализ на въздействието	
			Да/Не	Бележки
Летищни операции	Изпълнявани от различни организации в различни случаи, като например: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Областна управа</li> <li>• Местна управа</li> <li>• Търговска палата</li> <li>• Държавно промишлено предприятие</li> <li>• Дружество с държавна собственост</li> <li>• Частно дружество</li> </ul>	Глава Б	Не	СИ не зависят от правната форма на летищния оператор
	Пряка държавна отговорност: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Естония (някои)</li> <li>• Италия (няколко незначителни случая)</li> <li>• Норвегия (някои)</li> <li>• Швеция (някои)</li> <li>• Гърция (не всички)</li> </ul>	Глава Б	Да	Само ако функцията за надзор на безопасността не е отделена (параграф 2.8) Някоя от държавите, членуващи в ГРЛБ не е засегната. Само една (т.е. Кипър) вероятно ще е засегната от ЕС 27 + 4.
Аварийен план на летището	Очевидно в не много случаи този план е включен в аварийния план на местно ниво; като например в Дания, Естония, Франция (префект.), Литва	Б.1.е	Не	Във всички случаи летищният оператор винаги участва и той трябва да има готови процедури за справяне с извънредни положения
	В малко случаи отговорност на администрация, не на оператор (например Италия)			
Аварийен план на местно ниво	Изискван вече в голямото мнозинство от държави	В.3	Не	Изпълнени вече в повечето случаи
АСППО на летището	В мнозинството от случаите на големите летища е осигурявано от летищния оператор. Изключения правят Гърция и Италия	Б.1.ж	Не	Формулировката на СИ упълномощава оператора да „демонстрира“.

**Таблица 12: Обобщение на проучването на ГРЛБ (2007 г.)**

В заключение, единствено необходимостта да се установи отделна (поне на функционално ниво) отговорност за надзор на безопасността ще заслужи внимание в настоящата ОВР.

### 2.3.3.3 Настоящи усилия за надзор на летищната безопасност

През 2006 г. службите на Комисията, посредством колегите в Групата на регулаторите по летищна безопасност (ГРЛБ), събраха някои данни за общите усилия, необходими за изпълнение на пълния обхват регулаторни дейности за безопасност на летищата. Информацията, потвърдена от колегите от ГРЛБ до службите на Комисията, е представена в следващата таблица 13:

№	Държава	Сертифицирани (или планирани за сертифициране) летища	Еквиваленти на пълна заетост (ЕПЗ)		
			Политика и определяне на правилата	Сертифициране и надзор	Общо професионален състав
1	Белгия	6	1	4	5
2	Чешка република	9	0,5	1,5	2
3	Дания	36	1	5	6
4	Естония	11	2	2	4
5	Финландия	28	1	3	4
6	Франция	70	7	122	129
7	Ирландия	28	1	2	3
8	Италия	50	10	25	35
9	Латвия	8	0,5	1,5	2
10	Нидерландия	14	10	6	16
11	Португалия	50	1	5	6
12	Румъния	33	5	8	13
13	Словашка република	8	1	2 + 1	4
14	Словения	67	0,5	2	2,5
15	Испания	42	3	7	10
16	Швеция	99	4	8	12
17	Обединеното кралство	142	6	14	20
ОБЩО		701	54,5	219	273,5

**Таблица 13: ЕПЗ, заети към момента с регулиране на безопасността на летищата**

Данните в горната таблица 13 са приблизителни и частични. Въпреки това те включват набор от различни ситуации, като „малки“ и „големи“ държави, и различни културни традиции. Така че най-общо се приема, че **такива данни представляват достатъчна извадка за оценка на броя ЕПЗ за регулиране на летищната безопасност според действащото в момента законодателство на ниво ЕС 27 + 4**, което е необходимо и достатъчно в настоящия документ за ОВР, в съответствие с принципа на пропорционалния анализ.

Към момента например в Обединеното кралство за определяне на политиките и правилата за безопасност на летищата са заети 6 ЕПЗ. Подобен брой се използва във Франция. На другата крайност, в Латвийската ГВА има само 2 професионалисти за

регулиране на летищната безопасност (т.е. определяне на правилата + сертифициране + поддържане на надзора). По тази причина се смята, че в „малка“ държава годишно могат да бъдат изразходвани само около 0,5 „еквиваленти на пълна заетост“ (ЕПЗ) за определяне на правилата на летищата. През 2006 г. за определяне на правилата за безопасност на летищата, са били наети средно около 54,5 ЕПЗ от 17 държави = 3,2 ЕПЗ/държава. Ако във всяка от страните от ЕС 27 + 4, бъдат наети средно по 3,2 ЕПЗ, това ще доведе **общо до 99 ЕПЗ за определяне на правилата по отношение на безопасността на равнището на континента.**

Около 219 ЕПЗ бяха използвани за сертифициране и надзор на 701 летища в 17 държави. Следователно ( $701/219 = 3.2$ ) по 1 единствена ФТЕ в компетентната администрация е необходима средно за сертифициране и надзор на малко повече от 3 летища, по действащото законодателство. тази стойност от **3,2 летища на инспектор може да се разглежда като настоящ „фактор на производителността“** в следващите раздели на настоящата ОВР.

Една много груба екстраполация на тези данни за целия ЕС 27+4 може да се направи като се допусне, че около 41 летища (с предстоящо сертифициране) на държава (т.е. 701/17) и следователно 1271 общо за посочената територия. Като разделим този брой на 3,2, полученото число за необходимите ЕПЗ е приблизително 400.

**Следователно в настоящата ОВР ще бъдат използвани следните разчетни стойности като „база“ (т.е. сегашното състояние), спрямо която следва да се оценява въздействието на възможни бъдещи варианти:**

- **99 ЕПЗ, необходими за определяне на правилата според настоящото законодателство (т.е. паралелна транспозиция на международни изисквания в правото на отделните държави);**
- **1 ЕПЗ, необходимо за сертифициране и надзор на 3,2 летища според настоящите правила (т.е. експлоатация и управление, проверявани на всяко отделно летище), което означава 400 ЕПЗ в ЕС 27 + 4.**

#### *2.3.4 Изводи и обосновка за интервенцията на ЕС*

В заключение идентифицираните и анализирани проблеми оправдават намеса на равнището на ЕС с цел да се:

- Подобри безопасността на територията на летището и в неговия район, където през последното десетилетие са се случили около 75% от авиационните произшествия, и които, само в Европа, са отнели 743 човешки живота;
- Подобри безопасността на летищата, открити за обществено ползване от авиацията с общо предназначение, при която броят на смъртните случаи за година е сравним, ако не и по-голям от този при търговските въздушни превози, извършвани с големи самолети;
- Намалят загубите, произтичащи от авиационните произшествия и инциденти, причинени поне частично от фактори, свързани с летището (инфраструктура, оборудване, експлоатация) в рамките на ЕС 27 + 4, което може да се оцени от порядъка на 1164 млн. EUR (2006 г.) годишно;
- Направи напредък към последователна и не разпокъсана регулаторна рамка за безопасността в ЕС 27 + 4, ясно разграничена от доставка на услуги и от независимо разследване на произшествия, както от други форми или регулации или публична намеса (например финансиране от фондове или финансиране);

- Постави регулаторната рамка на правна основа, която е по-солидна, последователна и еднаква от правилата или стандартите, приети и публикувани от междуправителствените организации;
- Подкрепи паневропейския проект SESAR от началото, като му предлага единствен регулатор на безопасността, с който да си взаимодейства;
- Постигне икономия от мащаба в определяне на правилата за безопасност и оперативна съвместимост на летищата, което днес изисква 99 ЕПЗ в един цялостен контекст на рационализиране на разходите за регулиране на безопасността.

## **2.4 Цели и индикатори**

### *2.4.1 Цели*

Планираното разширяване на системата на ЕААБ цели решаването на проблемите, които са свързани, по отношение на летищата, с настоящата организация на определянето на правилата за безопасност и липса на стандартизация в надзора на безопасността от компетентните администрации.

Идентифицираните цели могат да се подредят в съответствие с трите нива, използвани обикновено от службите на Комисията за оценка на въздействието, като:

- **Общите цели**, които представляват целите на общата широка политика;
- **Специфичните цели**, които са по-непосредствените цели на планираната законодателна инициатива, допринасящи за постигане на общите цели. Както общите, така и специфичните цели биват повлияни от фактори извън прекия контрол на Комисията или на Агенцията и поради това понякога са трудни за измерване;
- **Оперативните цели**, които са свързани с точните резултати от предложението и които след това могат да бъдат оценени или дори измерени с подходящи индикатори.

Целите и индикаторите за разширяване компетенциите на ЕААБ по отношение на регулирането на безопасността и оперативната съвместимост на летищата са представени в следващите параграфи от 2.4.2 до 2.4.5.

### *2.4.2 Общи цели*

Общите обществени цели на Европейската комисия, както са описани в работната програма и Годишната политическа стратегия на Комисията<sup>9</sup>, на свой ред в голяма степен основаващи се на Лисабонската стратегия, са:

- Да тръгне Европа по пътя на *просперитета*, който, освен изграждането на вътрешен пазар (обхващащ улесняване на мобилността на работната ръка), основан на честната конкуренция, съдържа и по-голяма ефикасност и ефективност на транспортната система, да се осигури подкрепа за SESAR, както и намаляване на разходите за авиационни произшествия и инциденти и намаляване на разходите, свързани с регулиране на безопасността (икономията от мащаб при определяне на правилата ще бъде приблизително съразмерна с броя на летищата в обхвата на законодателството на ЕС);

<sup>9</sup> Вж. [http://europa.eu.int/comm/atwork/programmes/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/atwork/programmes/index_en.htm)



- Да се подкрепи ангажираността на Европа със *солидарността*, което включва предлагане на гражданите едно и също ниво на закрила по цялата територия на страните от EU 27 + 4, включително всички пилоти, действащи на летища „открити за обществено ползване“;
- Да се засили *защитата* на гражданите по отношение на *сигурността*, а също и безопасността на транспорта;
- Да се планират и популяризират тези цели извън границите на ЕС чрез *по-силен глас в света* или, както е в случая със системата на ЕААБ (т.е. страните от ЕС 27 + 4, но отворена за присъединяване на повече страни), чрез разширяване на въвеждането на законодателството на ЕС в съседни държави.

### 2.4.3 Специфични цели

Специфичните цели са свързани със специфични за въздушния транспорт цели, които също са подкрепени от други инициативи, като критерия за Единното европейско небе. По-подробно тези специфични цели могат да бъдат определени от Бялата книга за европейската транспортна политика, публикувана през 2001 г. и нейния краткосрочен преглед<sup>10</sup>, публикуван през 2006 г. В действителност разширяването на системата на ЕААБ е тясно свързано с някои от тези специфични цели, като по-долу са обобщени тези от тях, които са приложими:

- Наличие на осъществими и висококачествени транспортни решения, които да спомогнат за свободния поток на хора, стоки и услуги, въз основа на общи правила, еднакво прилагани и обхващащи всички области на въздухоплаването;
- Високо ниво на мобилност, предложена и на бизнеса, което означава еднакви и равни условия на вътрешния пазар, където да няма препятствия за установяване или разширяване на търговски предприятия, в която и да е страна от ЕС 27 + 4;
- Да се насърчават минимални уеднаквени стандарти за труд, включително по-добра квалификация;
- Да защити безопасността и сигурността на пътниците и гражданите, като първите наистина са първостепенната цел на предлаганата инициатива, включително намаляване на разходите, свързани с произшествията и инцидентите по време на рулиране и паркиране;
- Да се повиши ефикасността и устойчивостта на транспортната система, което включва икономии от мащаба и от разходите на свързания с това обществен сектор (т.е. контрол върху общия брой на ЕПЗ, необходими в обществения сектор; придвижване на технически предписания до нивото на спецификации на Общността (СО); оценяващи органи за по-малките предприятия; др.);
- Да се въведат иновации (т.е. сателитна навигация), което би повишило защитата на гражданите навсякъде, като същевременно се намаляват свързаните разходи за въвеждането им (т.е. намалено наземно оборудване);
- Да се улесни развитието на технологиите като се ограничават ненужните, ограничаващи задължителни правила;
- ЕС да се нареди сред световните лидери като участва в международни организации и като разширява областта на прилагане на специфичното законодателство на ЕС.

<sup>10</sup> COM (2006) 314 окончателен от 22 юни 2006 г. – “Нека Европа продължи да се движи: устойчива мобилност за нашия континент“, публикувано на [http://ec.europa.eu/transport/transport\\_policy\\_review/doc/2006\\_3167\\_brochure\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/transport_policy_review/doc/2006_3167_brochure_en.pdf)

#### 2.4.4 Оперативни цели

Очевидно очакваните цели от разширяването на системата на ЕААБ са тясно свързани с проблема, анализиран в предходния параграф 2.3. В действителност избраната политика е насочена към решаване или смекчаване на съществуващите проблеми и към постигане на подобрение. Като такава за тях има и силна връзка с въздействията, описващи очакваните ефекти от интервенцията, които след това могат да бъдат наблюдавани и оценени ex-post (т.е. като се отговори на въпроса: „В резултат на интервенцията реализираха ли се определените в началото цели?“).

Оперативните цели следователно се отнасят към конкретните действия, свързани с предлаганата интервенция на ЕС. Като такива техният резултат от тях е видим или дори измерим и може да бъде пряко отнесен към извършваните дейности. На първо място тези видими/измерими оперативни цели са:

- изменения на Основния регламент на ЕААБ 1592/2002 г. от европейския законодател;
- публикуване на общи правила за прилагане за летищата и за летищните оператори, както и публикуване на спецификации на Общността (СО);
- установяване на работеща организация;
- непрекъснато наблюдение на безопасността на летищата;
- въвеждане на близки връзки със SESAR;
- поява на пазара на летищни оператори, притежаващи единичен сертификат, но управляващи повече от едно летище;
- установяване и провеждане на стандартизационни инспекции в сферата на летищата.

#### 2.4.5 Индикатори

Могат да бъдат определени респективно три различни нива на индикатори:

- Индикатори за *въздействие*: изразени като крайното желано въздействие върху обществото. Те обикновено се измерват с глобални индикатори и могат да бъдат повлияни от много други индикатори или политики (например авиационна безопасност); в някои случаи ще бъде трудно, ако не и невъзможно, да се съотнесат тези резултати с разширяването на компетенциите на ЕААБ по отношение на летищата;
- Индикатори за *резултат*: т.е. на непосредствените цели от предлаганата политика, които е необходимо да бъдат изпълнени, за да се постигне общата цел. Те се изразяват в преки и краткосрочни ефекти на мерките, предприети според възможните варианти на политиката и също могат да бъдат повлияни от други политики (например политиката за ЕЕН, чиято цел също е подобряването на авиационната безопасност);
- Индикатори за *продукт* т.е. точните дейности или преки ефекти, които се очаква да произведе политиката, предлагана в становището на Агенцията по въпроса. Постигането им е под прекия контрол на Комисията и може лесно да се провери.

Индикаторите позволяват наблюдение дали и в каква степен са постигнати целите. Важно е те да бъдат определени предварително, тъй като това позволява оценката на ефектите, произведени от интервенцията на предлаганата политика. Индикаторите на нивото на специфичните и общи цели са тясно свързани с проблемите и очакваните

въздействия, докато в резултат на оперативните цели се получават индикатори, които са по-прости, наблюдават се по-лесно и са свързани с изпълнението на дейностите. Индикаторите за крайния резултат, свързани с общите цели и предложени от Агенцията, са представени на таблица 14:

Идентифицирани проблеми	Общи цели	Индикатори за въздействие
Необходимост от подобряване на авиационната безопасност на територията на летището или в неговата околност.	<i>Защита</i> на гражданите: безопасност на транспорта и въздухоплаването.	Безопасност на всички летища, открити за обществено ползване.
Намаляване на загубите от авиационни произшествия, причинени поне частично от фактори, свързани с летищата.	<i>Просперитет</i> : Намаляване на загубите от произшествия, причинени поне частично от фактори, свързани с летищата.	Стойност на щетите, причинени от произшествия и инциденти по време на рулиране и престой.
Необходимост да се обедини разпокъсаната регулаторна рамка за безопасност.	<i>По-силен глас в света</i> ;	Влияние върху прегледа на Приложение 14 на ICAO.
	<i>Разширяване на системата на ЕААБ извън ЕС 27+ 4.</i>	Присъединяване на нови държави към ЕААБ.
Необходимост регулаторната рамка да се постави на солидна правна основа.	<i>Просперитет</i> : изграждане на вътрешния пазар и насърчаване на мобилността на работната ръка.	Поява на оператори на повече от едно летище.
		Установяване на общи схеми за компетентност на летищния персонал, изпълняващ задачи, свързани с авиационната безопасност.
	<i>Солидарност</i> : да се предложи на гражданите еднакво равнище на защита по цялата територия на ЕС 27.	Стандартизирано прилагане на общи правила в страните на ЕС 27+4 до максимално допустимия брой летища.
Необходимост да се подкрепи проекта SESAR от началото, от гледна точка на регулиране на безопасността.	<i>Просперитет</i> : подкрепа за проекта SESAR като му се предложи ясен регулаторен интерфейс за безопасност.	Установяване на формален интерфейс от SESAR към Агенцията, като се съблюдава разделението на ролите.
Необходимост да се рационализират усилията за регулиране на летищната безопасност.	<i>Просперитет</i> : намаление на разходите, свързани с регулиране на летищната безопасност.	Прилагане на механизма на ЕААБ за регулиране на безопасността на летищата като се използват по-малко от 90 ЕПЗ. Намаляване до минимум на необходимостта от определяне на правила на национално равнище.

**Таблица 14: Идентифицирани проблеми, общи цели и индикатори за краен резултат**

Специфичните цели също могат да бъдат свързани с проблемите, анализирани в параграф 2.3 по-горе. Тези цели, както и индикаторите за наблюдение на тяхното постигане, са представени в долната таблица 15:

Идентифицирани проблеми	Специфични цели	Индикатори за резултат:
Необходимост от подобряване на авиационната безопасност на територията на летището или в неговата околност.	Стандартизирано прилагане на общи правила.	Разширение на стандартизационните инспекции по отношение на летищата.
	Транспортни решения с високо качество.	Въвеждане на системи за управление от всички по-големи летищни оператори.
	Защита на безопасността на пътниците, пилотите и гражданите.	Индикатори за безопасност на летищата.
Загуби от произшествия и инциденти, дължащи се на фактори, свързани с летищата.	Намаление на разходите, свързани с произшествия и инциденти по време на рулиране и престой.	Стойност на щетите, причинени от произшествия и инциденти по време на рулиране и престой.
Необходимост да се обедини разпокъсаната регулаторна рамка за безопасност.	Обхват на законодателството на ЕС, включващо всички области на въздухоплаването.	Изменение на Основния регламент с цел да бъдат включени летищата.
	Общи правила на ЕС за безопасност и оперативна съвместимост на летищата.	Приемане на правила за прилагане за летищата и летищните оператори.
	Глобална оперативна съвместимост	Влияние върху по-нататъшното развитие на Приложение 14 на ICAO.
	Участие в международни организации.	Постоянно участие в дейностите на ГРЛБ.
	Разширяване на областта на приложение на специфичното законодателство на ЕС.	Присъединяване на нови държави към ЕААБ.
	По-добро стандартизиране на проектирането и производството на летищното оборудване.	Въвеждане на правила за летищното оборудване и свързаното с тях проектиране и производство.
Необходимост регулаторната рамка да се постави на солидна правна основа.	Мобилност, предложена и на бизнеса.	Въвеждане и експлоатация на сертификат за оператор на единично летище.
	Стандарти на ЕС за по-добра квалификация на персонала	Установяване на общи схеми за компетентност на летищния персонал, изпълняващ операции, свързани с летищната безопасност.
Необходимост да се подкрепи проекта SESAR от началото, от гледна точка на регулиране на безопасността.	Да се въведат нови оперативни концепции и технологични иновации (например сателитна навигация).	Формализиране на регулаторния интерфейс.
		Изясняване на рамката за сертифициране на сателитната навигация.
Необходимост да се направят по-	Икономия от мащаба и рационализиране на разходите на	Много по-малко от 90 ЕПЗ от персонала на агенцията за

рационални усилията за регулиране на летищната безопасност.	свързания с това публичен сектор.	определяне на правилата, стандартизиране и анализ на безопасността на летищата.
		Наличен персонал в компетентните администрации.
	Да се включат технически предписания в спецификациите на Общността (СО) и се улесни развитието на технологиите като се ограничават ненужните ограничаващи задължителни правила;	Включване на технически предписания в СО.
	Упълномощаване на оценяващите органи да сертифицират по-малките летища или предприятия.	Изменение на Основния регламент за упълномощаване на оценяващите органи.

**Таблица 15: Идентифицирани проблеми, специфични цели и индикатори за резултат**

И последно, оперативните цели могат да бъдат свързани с множество подробни, проверяеми или измерими индикатори за продукт, представени в таблица 16:

<b>Оперативни цели</b>	<b>Индикатори за продукт</b>
Изменение на Основния регламент с цел включване на летищата.	Представено пред Комисията становище на Агенцията.
	Прието от Комисията законодателно предложение.
	Първо четене в Европейския парламент.
	Позиция на Съвета.
	Второ четене в Европейския парламент.
	Приемане на изменения.
Публикуване на общи правила за прилагане за летищата и за летищните оператори, както и публикуване на Приемливи средства за съответствие (ПСС);	Публикуване на 1-во СПИ относно правилата за прилагане за летищата.
	Публикуване на 1-во СПИ относно правилата за прилагане, засягащи летищните оператори.
	Публикуване на 1 <sup>-ви</sup> ДОК относно правилата за прилагане за летищата.
	Публикуване на 1 <sup>-ви</sup> ДОК относно правилата за прилагане, засягащи летищните оператори.
	Представяне на 1 <sup>-во</sup> становище относно правилата за прилагане за летищата.
	Представяне на 1 <sup>-во</sup> становище относно правилата за прилагане, засягащи летищните оператори.
	Публикуване на 1-ва серия от Спецификации на Общността (СО).
Установяване на работеща организация;	Набиране на персонал за достигане на 5 единици за УВД/определяне на летищни правила до 2008 г.
	Набиране на персонал за анализ на безопасността на летищните събития.
	Набиране на персонал за стандартизационни инспекции в сферата на летищата до 2009 г.
	Да се посочат външни одитори, способни на участват в

	стандартизационни инспекции в сферата на летищата.
	Включване на летищната общност в (ККСБ).
	Установяване на група с външни експерти за разработване на проект на правила за прилагане.
	Акредитация на първия оценяващ орган.
Непрекъснат мониторинг на безопасността на летищата.	Включване на анализа на безопасността на летищата в годишния преглед на безопасността от 2008 г.
Отношение със SESAR	Оценка на резултатите от SESAR по отношение на безопасността.
Сертификат на оператор за единично летище	Поява на пазара на летищни оператори, притежаващи единичен сертификат, но управляващи повече от едно летище
Установяване и провеждане на стандартизационни инспекции в сферата на летищата.	Установяване на процедури за стандартизация в сферата на летищата.
	Планиране на първите серии стандартизационни инспекции, включващи също и сферата на летищата.
	Извършване на първата инспекция, включваща сферата на летищата.

**Таблица 16: Идентифицирани проблеми, оперативни цели и индикатори за продукт**

## **2.5 Възможни варианти**

### *2.5.1 Варианти за предварителната оценка на въздействието*

В предварителната оценка на въздействието, посочена в параграф 1.3.3 по-горе, извършена (посредством консултантска компания: ECORYS) през 2005 г. от службите на Комисията, бяха разгледани 5 общи алтернативни варианта:

- А) „да не се прави нищо“ (т.е. да не се променя очакваното положение след първото разширение на функциите на ЕААБ: ЕААБ отговаря за летателната годност, лицензирането на летателния екипаж и въздушните операции; компетентните администрации, посочени на национално ниво, отговарят за АНО, включително паневропейските доставчици и летищата);
- Б) **Прогресивно да се разширява системата на ЕААБ в определянето на правилата, сертифицирането и стандартизационните инспекции по отношение на УВД, АНО и летищата;**
- В) Да се разшири механизма от пълномощия за ЕЕН на ЕВРОКОНТРОЛ по отношение на регулиране на летищната безопасност и също да се поставят на ЕВРОКОНТРОЛ задачи в областта на сертифицирането и стандартизационните инспекции;
- Г) Установяване на изцяло нова европейска агенция за подкрепа на Комисията по отношение на регулиране на безопасността на УВД, АНО и летищата;

- Д) Придаване на „разширената“ ЕААБ (съгласно вариант Б) също и отговорността за извършване на специфични оперативни функции по отношение на УВД (например Управление на потока на въздушното движение).

Това проучване стигна до заключение, че предпочитан е вариант Б, основано на анализа на консултанта на очакваните въздействия и подкрепено също така от мненията на консултираните заинтересовани страни.

### *2.5.2 Възможни варианти, разглеждани в настоящата ОВР*

Следователно не е необходимо в настоящата ОВР да бъдат оценявани отново изброените по-горе варианти А, В, Г и Д. От друга страна, за да бъде действително реализиран вариант Б, други важни проблеми подлежат на оценка.

И наистина в СПИ 06/2006 бяха поставени 9 въпроса в това отношение, като бе прието също, че крайната цел е да се приложи вече обоснованият и избран (от Комисията<sup>11</sup>) вариант Б от 2.5.1 по-горе.

Измежду споменатите 9 въпроса обаче във въпрос 2 в действителност се съдържаха два отделни проблема: съответствие в най-общ смисъл на предложените съществени изисквания, но също и алтернативи за изисквания, насочени към аварийно-спасителното и противопожарно осигуряване (АСППО). В публикувания ДОК всъщност анализът на тези два различни проблема вече бе разделен. Поради това трябва да се приеме, че общият брой въпроси, съдържащ се в съобщението за предложено изменение (СПИ), е 10. От тези 10 проблема, по мнение на Агенцията, 4 не се нуждаят от по-нататъшен анализ по отношение на оценката на въздействието.

Те са изброени в следващата таблица 17, включително и причината, поради която е решено, че по-нататъшна оценка на въздействието не е необходима:

---

<sup>11</sup> COM (2005) 578 окончателен от 15 ноември 2005 г.

Въпроси в СПИ 06/2006		Причина да не се разглеждат алтернативни варианти
№	Текст	
1	Агенцията е заинтересувана да разбере дали заинтересованите страни са съгласни, че установяването на високо ниво на специални съществени изисквания на равнището на Общността е най-доброто средство да се поставят целите за безопасност при регулиране на безопасността на летищата.	Вече оценен от ЕО чрез ECORYS (т.е. сравнение на вариант Б с вариант А = „да не се прави нищо“). Не е необходима по-нататъшна оценка.
2 за СИ	Агенцията иска да разбере дали приложените съществени изисквания действително отговарят на разработените по-горе критерии и дали те представляват добра основа за регулиране на безопасността и оперативната съвместимост на летищата, като се вземе под внимание предвиденият обхват.	Качествена преценка на съществените изисквания (СИ). Не са идентифицирани съответни алтернативни варианти.
5	Агенцията би искала да узнае възгледите на заинтересованите страни относно: <b>а)</b> Необходимостта от подробни правила за прилагане, които да улесняват демонстрирането на съответствие със съществените изисквания, свързани с физическите характеристики и инфраструктура на малките летища. <b>б)</b> Необходимостта от подробни правила за прилагане, които да улесняват демонстрирането на съответствие със съществените изисквания, свързани с експлоатацията и управлението на малките летища. <b>в)</b> Уместно ли е в този контекст предложеното вече в съществените изисквания разделение между големи и малки летища?	Възможност, отхвърлена от преобладаващото мнозинство заинтересовани страни. Единствен възможен вариант: съизмерими съществени изисквания за всички летища (големи и малки). Не е нужно да се анализират алтернативи. Подходяща ОВР ще придружава всички предложени в бъдеще правила за прилагане.
6	Агенцията би искала да узнае възгледите на заинтересованите страни относно: <b>а)</b> Необходимостта да се изисква сертифициране за проверката на съответствието със изискванията, свързани с физическите характеристики и инфраструктурата на малките летища. <b>б)</b> Необходимостта да се изисква сертифициране за проверката на съответствието със изискванията, свързани с експлоатацията и управлението на малките летища. <b>в)</b> Уместно ли е в този контекст предложеното вече в съществените изисквания разделение между големи и малки летища?	Възможност, отхвърлена от преобладаващото мнозинство заинтересовани страни. Изискване за сертифициране на всички летища. Не е необходимо да се анализират алтернативни варианти за малките летища.

**Таблица 17: Проблеми, поставени в СПИ 06/2006, чието въздействие не се нуждае от подробен анализ**



За оставащите 6 проблема, напротив, биха могли да се предвидят алтернативни решения. Такива алтернативни варианти са изброени в таблица 18 по-долу и поради това тяхното въздействие ще бъде подробно анализирано в параграфи от 2.6 до 2.10, следващи по-долу.

Въпрос в СПИ 06/2006		Тема	Алтернативни варианти		Анализирани в ОВР, параграф
№	Проблем		Също	Описание	
2 относно АСППО	Изисквания към аварийно-спасителното и противопожарно осигуряване (вкл. компетентност на личния състав)	Личен състав на АСППО	2А	Личният състав на АСППО подлежи на регулиране изобщо, а не специално за авиацията.	2.10
			2Б	Схеми за специфична авиационна компетентност и медицински изисквания към личния състав на АСППО.	
			2В	Съставът на АСППО подлежи на регулиране и чрез общите авиационни правила, администрирани от компетентните администрации, по-специално за медицинска годност.	
3	Летищата, закрити за обществено ползване, са предмет на общи правила	Обхват на общите правила	3А	Само търговските летища са предмет на общи правила на ЕС.	2.6
			3Б	Всички летища, открити за обществено ползване, са предмет на общи правила на ЕС.	
			3В	Всички летища (дори ако не са открити за обществено ползване или са частни) са предмет на общи правила на ЕС.	
4 + 9	Регулиране на летищното оборудване	Летищно оборудване	4А	Летищното оборудване не се регулира на равнището на ЕС.	2.7
			4Б	Общи правила на ЕС (т.е. ETC) за „нестандартно“ оборудване, пуснато в действие чрез декларация за съответствие от производител и декларация за проверка от летищен оператор.	
			4В	Както в 4Б, но без да се изисква декларация за проверка, при положение че е част от сертификационния процес на летището.	
7	Единичен сертификат ADOC	Сертификационен процес	7А	Изискване за сертификационен процес (обхващащ инфраструктурата и управлението) на всяко летище.	2.8
			7Б	Отделен сертификат за инфраструктура и оборудване за всяко едно летище, плюс сертификат на организацията на ниво компания за всички компании, експлоатиращи повече от едно летище.	
			7В	Както в 7Б, но само когато от оператора се изисква „единичен“ сертификат.	
8	Роля на оценяващите органи		8А	Акредитирани оценяващи органи, освен компетентните администрации, упълномощени да сертифицират и надзирават специфични, по-малко сложни летища. Кандидатите решават към коя	2.9

			сертифицираща организация да подадат заявленията си.
		8Б	Акредитирани оценяващи органи, освен компетентните администрации, упълномощени да сертифицират и надзирават всички летища. Кандидатите решават към коя сертифицираща организация да подадат заявленията си.
		8В	Само акредитирани оценяващи органи, упълномощени да сертифицират и надзирават специфични, по-малко сложни летища.
9	Проверка на съответствието на летищното оборудване	Летищно оборудване	Виж ред 4 + 9 по-горе

**Таблица 18: Проблеми в СПИ 06/2006, открити за алтернативни варианти**

## **2.6 Анализ на въздействията на обхвата на общите правила на ЕС**

### *2.6.1 Алтернативни варианти*

В параграф 2.5.2 по-горе бяха идентифицирани следните алтернативни варианти за обхвата на общите правила на ЕС за безопасност на летищата:

- 3А): Само търговски летища (т.е. летища, обслужващи търговски въздушен трафик), предмет на общи правила на ЕС;
- 3Б): Всички летища, открити за обществено ползване, предмет на общи правила на ЕС.
- 3В): Всички летища (дори частни или закрити за обществено ползване), предмет на общи правила на ЕС.

### *2.6.2 Целева група и брой засегнати организации*

#### 2.6.2.1 Летища

Настоящото издание (изменение № 9 от 15/06/06) от **приложение 14 на ИКАО** определя „летището“ като:

*„Определена част от земната или водната повърхност (включително всички здания, съоръжения и оборудване), предназначена изцяло или частично за долитане, отлитане и движение по тази повърхност на въздухоплавателни средства“.*

Определението на ИКАО би могло да се разглежда като твърде широко, в зависимост от тълкуването на думата „предназначена“. Ако „предназначена“ означава „предимно

предназначена“, тогава то включва само обикновено известните летища. Но, ако „предназначена“ означава „имаща законно разрешение“, тогава също много други водни или земни площи (например езерата във Финландия; снежни площи в Алпите, на които е разрешено слизване на скиори от хеликоптери; тревни площи в планина, от където излитат безмоторни самолети и др.) могат да се разглеждат като „летища“.

Поради тази причина горното определение бе изменено в законодателството на ЕС<sup>12</sup>, като бе въведено понятието „специално приспособена“, което ограничава броя на площадките, обхванати от определението за летища.

В броя на тези „специално приспособени“ места за кацане например понастоящем в Словения („малка“ държава-членка) има около 60 летища, включително тревни площи, използвани само от развлекателната авиация. В Италия („голяма“ държава-членка) общият брой е от порядъка на 400. Средно се приема, че има около 200 „специално приспособени“ летища на държава (включително тези с най-малки и опростени писти), което означава около 6000 в рамките на ЕС 27 + 4. От друга страна може да се отбележи, че във Франция, Германия и Швеция почти всички летища са вписани в официалното Аеронавигационно информационно издание (AIP): съответно 441, 394 и 154. В Италия в AIP са включени само около 100, но реално има още 300 „авиоповърхности“. В Полша, голяма държава-членка от Източна Европа, в AIP присъстват 77 летища. Така общо в тези пет държави могат да бъдат изброени около 1466 летища. Според статистическия справочник<sup>13</sup> за 2006 г. на ГД „Енергетика и транспорт“, населението в тези пет държави възлиза на 249,439 милиона души: следователно на милион човека се падат приблизително 5,88 летища. Според същия справочник общото население на ЕС 27+4 за 2006 г. възлиза на 503,500 милиона души. Като се приложи същото съотношение 5,88 на милион може да се пресметне по този алтернативен начин, че общият брой летища е от порядъка на 3000. По този въпрос няма публикувани точни сумарни официални данни. **За целите на настоящата оценка на въздействие се приема числото 4500 летища общо** (т.е. средната стойност между 6000 и 3000).

На другата крайност, според статистиката на ЕВРОКОНТРОЛ<sup>14</sup>, 42 търговски летища, разположени в страните от ЕС 27+4, са регистрирали повече от 50 000 полета през 2006 г., изброени в долната таблица 19:

№	Летище	Брой полети през 2006 г.
1	Париж/Шарл де Гол	270 753
2	Франкфурт	244 467
3	Лондон Хийтроу	238 361
4	Мадрид/Барахас	217 635
5	Амстердам	217 561
6	Мюнхен	203 785
7	Барселона	163 857
8	Рим/Фиумичино	157 906
9	Лондон/Гетуик	131 914
10	Копенхаген/Каструп	129 137
11	Виена	128 773

<sup>12</sup> Член 2 от Директива на Съвета 96/67/ЕО от 15 октомври 1996 г. относно достъп до пазара на наземно обслужване на летищата на Общността. (Официален вестник L 272, 25.10.1996 г., стр. 0036-0045).

<sup>13</sup> [http://ec.europa.eu/dgs/energy\\_transport/figures/pocketbook/2006](http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/figures/pocketbook/2006)

<sup>14</sup> Годишник eCODA 2006 г. на ЕВРОКОНТРОЛ.

12	Милано/Малпенса	125 712
13	Цюрих	124 189
14	Брюксел	123 736
15	Париж/Орли	116 833
16	Стокхолм/Арланда	113 364
17	Манчестър	112 645
18	Осло/Гардермоен	108 034
19	Дюселдорф	107 090
20	Лондон/Станстед	102 509
21	Дъблин	95 554
22	Палма де Майорка	94 995
23	Атина	92 520
24	Хелзинки - Вантаа	86 160
25	Прага/Ружине	80 164
26	Женева	79 235
27	Хамбург	78 679
28	Кьолн/Бон	75 197
29	Щутгарт	75 106
30	Варшава/Окечие	72 259
31	Берлин - Тегел	68 714
32	Лисабон	68 211
33	Ница	68 198
34	Милано/Линате	64 891
35	Лион/Сартолас	64 334
36	Единбург	62 448
37	Будапеща/Ферихеги	62 360
38	Малага	62 089
39	Бирмингам	57 665
40	Лас Палмас	57 001
41	Лондон/Лутън	55 038
42	Глазгоу	52 332

**Таблица 19: Търговски летища с повече от 50 000 полета през 2006 г.**

Тъй като се очаква въздушното движение да се увеличава почти стабилно в бъдеще, общият брой на такива „големи“ търговски летища, с повече от 50 000 полета годишно, може да се определи приблизително на 50.

Но всички летища, открити за редовно търговско въздушно движение (което в Европа е винаги международно поради въвеждането на „седмата свобода“), трябва да бъдат сертифицирани според разпоредбите на ИКАО, включително някои търговски летища (невключени в предходната таблица) обслужващи столиците на някои държавите-членки на ЕС, като балтийските страни, или България, или Румъния).

Освен това от гледна точка на безопасността, едно единствено произшествие на едно съвременно голямо въздухоплавателно средство може да причини около 100 жертви, ето защо общите правила и регулаторната рамка би следвало да целят свеждането до минимум на такива печални събития, независимо от типа и обема на търговския трафик (т.е. чести чартърни полети или редовни).

Броят на летищата, присъединили се към европейския клон на Международния съвет на летищата (МСЛ), пресметнати при справка с базата данни на тази организация на 2 август 2006 г., е около 350 в държавите от ЕС 27 + 4.

408 летища имат обозначение на ИКАО, според работния проект (август 2006 г.) на Аеронавигационния план на ИКАО ЕВРОПА.

И накрая, при прилагане на член 4.1 от Директива на Съвета 96/67ЕО от 15 октомври 1996 г. относно достъпа до пазара на наземни услуги в летищата на Общността, всяка година Комисията публикува в Официален вестник списъка на летищата, открити за търговски въздушен транспорт. Най-актуалният списък, обхващащ страните от ЕС 27, бе публикуван на 17 ноември 2006 г. на страница 13 на Официален вестник С 279. От този източник могат да се извлекат данните в таблица 20:

<b>Търговски летища</b>	<b>Чийто годишен трафик: &gt; 2 милиона пътници; или &gt; 50 000 тона товари</b>	<b>1 до 2 милиона пътници; или 25 000 до 50 000 тона товари</b>	<b>Открити за търговски въздушен транспорт</b>	<b>ОБЩО</b>
ЕС 27 (данни от Официален вестник)	95	49	464	608
Разчети за Исландия, Лихтенщайн, Норвегия и Швейцария	5	11	76	92
<b>ОБЩО</b>	<b>100</b>	<b>60</b>	<b>540</b>	<b>700</b>

**Таблица 20: Брой търговски летища, открити за търговски въздушен транспорт**

**По този начин за целите на настоящата ОВР приемаме, че има приблизително 700 летища, предлагащи търговски въздушен транспорт с големи самолети.**

Освен това е необходимо да се определи броя на останалите летища, „открити за обществено ползване“: т.е. също и за обща авиация, въздушни таксите или специални превози, при отсъствието на търговски въздушен транспорт, извършвани от големи самолети. Терминът „открити за обществено ползване“ се използва широко, но не е определен от ИКАО. Въпреки това на 2 август 2007 г. в базата данни AIS на ЕВРОКОНТРОЛ имаше включени 2145 летища, изброени в долната таблица 21:

Държава	Л Е Т И Щ А					
	Обществени	Частни	Военни	Общи граждански / военни	Аероклубове	ОБЩО
Австрия	32	21	3	0	0	56
Белгия	7	13	17	1	0	38
България	5	0	0	0	0	5
Кипър	3	0	1	0	0	4
Чешка реп.	67	13	0	2	5	87
Дания	29	12	1	3	0	45
Естония	9	2	0	0	0	11
Финландия	38	44	3	0	0	85
Франция	345	51	29	3	13	441
Германия	212	176	0	4	2	394
Гърция	38	1	17	2	0	58
Унгария	9	0	0	0	0	9
Исландия	60	3	0	0	0	63
Ирландия	18	9	0	0	0	27
Италия	49	29	12	9	0	99
Латвия	3	1	0	0	0	4
Литва	7	0	0	1	19	27
Люксембург	1	1	0	0	0	2
Малта	1	0	0	0	0	1
Нидерландия	15	0	9	1	0	25
Норвегия	45	1	7	4	0	57
Полша	8	14	23	0	32	77
Португалия	28	2	7	0	0	37
Румъния	18	0	0	0	0	18
Словакия	8	0	1	0	7	16
Словения	12	1	0	0	0	13
Испания	87	3	3	9	0	102
Швеция	29	83	41	1	0	154
Швейцария	11	30	0	1	0	42
Обединеното кралство	72	71	5	0	0	148
<b>ОБЩО</b>	<b>1266</b>	<b>581</b>	<b>179</b>	<b>41</b>	<b>78</b>	<b>2145</b>

**Таблица 21: Летища в базата данни AIS на ЕВРОКОНТРОЛ**

Цифрите, съдържащи се в горната таблица, не винаги съответстват на събраните при неофициалните консултации с членовете на ГРЛБ, които бяха представени в параграф 2.3.3.3 по-горе. По-специално се оказва, че във Франция има планове да се сертифицират само 70 граждански летища от 441 летища, присъстващи в сборника за аеронавигационна информация и публикации (АИП), докато Чешката република изглежда има за цел да сертифицира 9 летища от 87, известни на ЕВРОКОНТРОЛ. Обратно, Словения заяви своите намерения да сертифицира 67 летища, докато на AIS са известни само 13. Освен това е възможно горните данни нито да са пълни (например България има 5 летища в AIS, докато Австрия, страна със сравними размери, има 56), нито да са основани на едно и също определение (например известно е, че в Италия,

освен 99-те летища в АИП, има стотици „авио-повърхности“, както са определени в административната им система<sup>15</sup>).

Въпреки това горните числа предлагат възможност да се определи броят летища, открити за обществено ползване<sup>16</sup>, като се използва определението, предложено от Агенцията. В случай че Комисията или законодателят промени дефиницията, въпросното число, разбира се, може да се променя.

В такъв случай за целта на настоящата ОВР приемаме, че

- Всички 1266 граждански обществени летища, съдържащи се в АИП (т.е. 1266) ще бъдат включени в общото определение „открити за обществено ползване“;
- Всички 581 частни летища, вече публикувани в АИП ще решат да бъдат включени в броя на летищата, „открити за обществено ползване“, с цел да привлекат повече трафик (други частни летища, непубликувани в АИП е възможно да изберат да не бъдат открити за обществено ползване);
- 179 военни летища ще останат извън обхвата на законодателството на ЕС, но ще бъдат обхванати 41 летища за общо гражданско/военно ползване;
- Всички 78 летища, експлоатирани от аероклубове, ще изберат да бъдат открити за обществено ползване и тогава ще попаднат в обхвата на общите правила на ЕС (с други думи това означава да се избере най-лошият случай за настоящата ОВР по отношение на организации, попаднали под въздействието им).

В такъв случай броят на летищата, „открити за обществено ползване“, включени в АИП:  $1266 + 581 + 41 + 78 = 1966$ . Тъй като, обаче, значителен брой летища, открити за авиацията с общо предназначение, не са включени в АИП, **броят на летищата, „открити за обществено ползване“, които могат да станат предмет на предложените общи правила, са оценява на (АИП + 50%) около 3000 летища.**

По отношение на 3-те възможни варианта, идентифицирани в т. 2.6.1 по-горе, окончателният брой на летищата, за които се очаква да попаднат в обхвата на общите правила на ЕС, е представен в Таблица 22:

---

<sup>15</sup> Както е публикуван на интернет страницата на ENAC на 2 август 2007 г.: [http://www.enac-italia.it/avioeli/avio\\_00.asp](http://www.enac-italia.it/avioeli/avio_00.asp)

<sup>16</sup> „открито за обществено ползване“ означава, че ползването на площта и съоръженията на летището може да бъде планирано от всеки командир на въздухоплавателно средство на Общото въздушно движение (GAT), тъй като или часовете на отваряне и наличното обслужване са оповестени на широката публика, или е публикувана контактна точка, от която да се получи предварително разрешение, в допълнение към наличната за широката публика информация за летището, при условие че въздухоплавателното средство и квалификацията на пилота са в съответствие с условията, изисквани за гарантиране на безопасността на операциите.

Вариант		Очакван брой летища
Id.	Описание	
3А	Само търговски летища (т.е. летища, предлагащи редовни търговски въздушни услуги), са предмет на общи правила на ЕС	700
3Б	Всички летища, открити за обществено ползване, са предмет на общи правила на ЕС	3000
3В	Всички летища (дори частни и затворени за обществено ползване), са предмет на общи правила на ЕС	4500

**Таблица 22: Летища, попадащи в обхвата на общите правила на ЕС**

#### 2.6.2.2 Летищни оператори

Проблемът на операторите, които управляват повече от едно летище, е разгледан в параграф 2.8 по-долу.

За целите на настоящия параграф 2.6 следователно е прието, че за всяко летище има по един оператор. В най-простите случаи, съдържащи се в общия брой от 4500 летища в страните от ЕС 27 + 4, този оператор може да бъде дори отделно физическо лице. В най-сложните случаи това може да бъде дружество с персонал от няколко хиляди души.

Трябва обаче да се отбележи, че в становището на Агенцията се предлага да се наложи задължението за формална Система за управление (т.е. основно Управление на безопасността и качеството) единствено спрямо операторите на летища, осигуряващи редовно търговско въздушно обслужване. Въздействието на потенциалната регулаторна уредба на ЕС върху останалите оператори ще бъде минимално, тъй като ще е ограничено до съхраняване в правото на ЕО на най-добрите практики, вече прилагани широко днес.

След това приемаме, че **броят на летищните оператори, върху които законодателното предложение оказва значително въздействие, ще бъде от порядъка на 700**, т.е. равен на броя на търговските летища, обслужващи съвременно (ППП) търговско въздушно движение с големи самолети. Приемаме също, че този брой не се променя и в трите идентифицирани варианта.

#### 2.6.2.3 Доставкащи на наземно обслужване на летищата

На всяко търговско летище, открито за редовно търговско въздушно обслужване, могат да оперират определен брой компании за наземно обслужване (или самите въздушни превозвачи, или компании, специализирани в наземно обслужване), въз основа на споменатата Директива на Съвета 96/67/ЕО<sup>17</sup>. Обратно, в отсъствието на търговски въздушен транспорт, за наземното обслужване обикновено отговаря летищният оператор и няма закон, който да промени това. По тази причина следното се отнася единствено до

<sup>17</sup> Директива на Съвета 96/67/ЕО от 15 октомври 1996 г. относно достъпа до пазара на наземно обслужване в летищата на Общността (*Официален вестник L 272*, 25/10/1996 стр. 0036 – 0045).



вариант 3А (т.е. 700-те летища, открити за редовно търговско въздушно обслужване), където:

- На „големи“ търговски летища с повече от 2 милиона пътници годишно (или повече от 50 000 тона товари годишно), за наземното обслужване се допускат свободният пазар и конкуренцията;
- На „средните“ търговски летища, с над 1 милион пътници (но по-малко от 2 милиона) или над 25 000 тона товари, наземно обслужване следва да предлагат поне две различни компании ;
- „самообслужване“ от въздушните превозвачи следва да бъде разрешено на всяко „малко“ летище, открито за търговски въздушен транспорт.

Следователно е възможно да се приемат разчетните данни в долната таблица 23, отнасяща се до вариант 3А:

Брой търговски летища	„Големи“	„Средни“	„Малки“	ОБЩО
	100*	60**	540	700
Среден брой доставчици на наземно обслужване на едно летище	3,4	2	1 („само-обслужващи се“)	неприложимо
<b>ОБЩО</b>	<b>340</b>	<b>120</b>	<b>540</b>	<b>1 000</b>

\* 95 преброени в СОМ (2006) 821 окончателен от 24 януари 2007 г. – Доклад на Комисията относно прилагането на Директива на Съвета 96/67/ЕО от 15 октомври 1996 г.

\*\* 49 преброени пак там

**Таблица 23: Очакван брой доставчици на наземно обслужване за вариант 3А**

Определеният по този начин брой е много близък до броя, публикуван от Комисията в Приложение Д на споменатия СОМ (2006) 821 от 24 януари 2007 г., обобщен в таблица долната 24:

Брой обслужващи компании в ЕС на 15-те						
Източник: SH&E limited, октомври 2002 г., възпроизведени в Приложение Д на СОМ (2006) 821						
Категория	Обслужващи трети страни		Самообслужващи се		ОБЩО	
	Преди Директива 96/67	След Директивата	Преди	След	Преди	След
Обслужване на пътници	89	172	156	145	245	317
Обслужване на багаж	64	102	55	47	119	149
Обслужване на товари и пощенски пратки	116	155	80	83	196	238
Обслужване на товарен перон	73	113	62	60	135	173
Обслужване с гориво и масла	78	80	3	10	81	90
<b>ОБЩО ЗА ЕС 15</b>	<b>420</b>	<b>622</b>	<b>356</b>	<b>345</b>	<b>776</b>	<b>967</b>

**Таблица 24: Доставчици на наземно обслужване в СОМ (2006) 821 от Комисията**

Би следвало обаче да се отбележи, че данните в горната таблица 24 са събирани през 2002 г. и се отнасят само за страните от ЕС 15 (т.е. преди 2004 г.), а не за страните от ЕС 27 + 4, разглеждани в настоящата ОВР. От тази перспектива, а и 5 години по-късно, те може да се считат подценени. Но, от друга страна, преброяването на данните бе извършено летище по летище, докато доставчиците на наземно обслужване на трети страни или самообслужващите се може да оперират на повече от една площадка. От тази гледна точка те трябва да се считат за надценени. С други думи приемаме, че двата ефекта се уравниряват повече или по-малко един друг и по този начин крайният цифров резултат от 1 000 се счита за достатъчно валиден.

**Следователно общият брой засегнати компании за наземно обслужване, приложими към вариант 3А, се оценява на 1 000.** Други доставчици на наземно обслужване, различни от летищния оператор, няма да кандидатстват за варианти 3Б и 3В.

#### 2.6.2.4 Компетентни администрации

Компетентните авиационни администрации, назначени от националните правителства, днес изпълняват две основни задачи по отношение на безопасността на летищата.

- определяне на правилата (т.е. транспозиция на разпоредбите на ИКАО в националния правен ред и интегрирането им);
- сертифициране и надзор (включително одити и инспекции) на летищата.

Прехвърлянето на по-голямата част от задачите по определяне на правилата на ЕААБ е в обхвата на законодателното предложение. Обратно, вторият тип задачи ще останат отговорност на споменатите администрации на местно ниво поради близостта. Не се очаква ЕААБ да бъде включена в сертифицирането и надзора на летищата.

ЕААБ обаче, освен определянето на правила, ще провежда стандартизационни инспекции (или одити) на компетентните администрации. Както Агенцията, така и местните компетентни администрации ще бъдат засегнати от предлаганото законодателство.

В него нищо не пречи на държавите или да установят общи компетентни администрации, или да делегират задачите по сертифицирането и надзора на администрация, установена от съседна държава. Понастоящем обаче няма доказателства, че това ще се случи. По същия начин държавите могат да решат да назначат компетентни администрации на регионално ниво. Такъв вече е случаят с германските Länder. В Германия следователно се приема, че ще има 16 компетентни администрации вместо една. **Предвид този факт, в настоящата ОВР се приема, че общият брой администрации, компетентни да извършват надзор на летищната безопасност на местно ниво в рамките на територията на страните от ЕС 27 + 4, няма да бъде около 30, а по-скоро около 46 (31 – Германия + 16 Länder) плюс Агенцията.**

### 2.6.2.5 Обобщение на засегнатите организации

В заключение, на базата на информацията, представена в горните алинеи 2.6.2.1, 2.6.2.2, 2.6.2.3 и 2.6.2.4, броят на засегнатите организации е определен в долната таблица 25:

ВАРИАНТ		Очакван брой			
Id.	Описание	Летища	Летищни оператори с формална СУ	Доставчици на наземно обслужване:	Администрации
3А	Само търговски летища (т.е. летища, обслужващи търговски въздушен трафик), са предмет на общи правила на ЕС;	<b>700</b>	<b>700</b>	<b>1000</b>	<b>46</b> + <b>Агенцията</b>
3Б	Всички летища, открити за обществено ползване, са предмет на общи правила на ЕС	<b>3000</b>			
3В	Всички летища (дори частни и закрити за обществено ползване), са предмет на общи правила на ЕС	<b>4500</b>			

**Таблица 25: Летища в обхвата на общите правила на ЕС**

#### *2.6.3 Въздействие върху безопасността*

По-добра регулаторна рамка, използваща също наличните ресурси по по-рационален начин, определено ще допринесе за подобряване на безопасността на летищата, попадащи в обхвата на законодателството на ЕС. Въпреки това не съществуват инструменти за количествено определяне с достатъчна сигурност в бъдещите години на действието на този ефект върху индикаторите за летищна безопасност (например тези, посочени в параграф 2.3.1 по-горе). Въпреки всичко, в количествено отношение се оценява, че разширяването на Основния регламент на ЕААБ по отношение на летищата ще доведе и до следните значителни въздействия върху безопасността:

- значително усъвършенстване на качеството на задачите за сертифициране и надзор, изпълнявани от компетентните администрации, посредством стандартизационните инспекции, извършвани от Агенцията; това се отнася и до трите варианта;
- укрепване на официалното управление на качеството и безопасността за по-големите летища на цялата територия на ЕС 27 + 4, което означава малко

подобрене от вариант 3А (тъй като повечето летища, обхванати от този вариант, вече имат такива инструменти за управление);

- летищата, включени във варианти 3Б и 3В, въпреки че нямат задължението да прилагат напълно разгърната и официална система за управление на безопасността, ще бъдат задължени независимо от това да прилагат мерките за управление и експлоатация, съдържащи се в глава Б1 от задължителните изисквания. В такъв случай варианти 3Б и 3В ще окажат силно положително въздействие по отношение на безопасността. Вариант 3Б обаче включва летища, „открити за обществено ползване“, и съответно е с обем на трафик по-голям от останалите, включени във вариант 3В (обхващащ също и частните летища, които не са открити за обществено ползване). Следователно, по количествени показатели за вероятност от възникване на произшествия и инциденти вариант 3Б се счита дори за по-добър от 3В;
- по-добра правна сигурност за прилагането на тези правила и по-добро определяне на свързаните с това отговорности и процеси за проверка на съответствието; също така качество на правилата, подобрене от системните консултации със заинтересованите страни (както и промишлеността, и операторите, в допълнение към администрациите), което е ключова характеристика на системата на ЕААБ. Това ще се отнася по-специално за варианти 3Б и 3В, тъй като летищата в 3А обикновено вече са предмет на достатъчен надзор; както е отбелязано обаче в точката по-горе, допълнителните летища във вариант 3В обслужват пренебрежим допълнителен брой пътници;
- известно обединяване на разпокъсаната регулаторна рамка, тъй като предложените съществени изисквания налагат на всички актьори, въввлечени в осигуряване на безопасността на летищата, да установят формални и контролирани взаимовръзки помежду си. Това ще има голямо значение за варианти 3А и 3Б (където съществуват такива взаимовръзки), но ще остане неутрално за вариант 3В, тъй като на тези по-малки площадки за кацане няма нито управление на въздушното движение, нито фирми доставчици на наземно обслужване. Въпреки това би следвало също така да се отчете, че понастоящем около 1260 летища са вече сертифицирани (или се планира да бъдат сертифицирани в страните от ЕС 27 + 4): ограничаването на този брой само до 70 (в правния ред на ЕС държавите не могат да налагат допълнителни изисквания, тъй като това би изкривило конкуренцията) би представлявало отстъпление по отношение на безопасността, свързана с вариант 3А, който тогава трябва да се разглежда като силно отрицателен в това отношение;
- ЕААБ би могла да издигне присъствието и влиянието на държавите от ЕС 27 + 4 в ИКАО и ГРЛБ, което от своя страна би довело до страничен ефект по отношение на подобряване на резултатите им; това ще се случи главно поради централизиране на определянето на правилата и анализа на безопасността, което е неизменно и в трите възможни алтернативни варианта;
- Присъединяването на нови държави към системата на ЕААБ ще допринесе за осигуряване на по-добра сигурност за гражданите, дори когато летят от настоящите страни на ЕС 27 + 4; все пак това вероятно разширяване ще бъде определено в общ смисъл от привличането, упражнявано от системата на Общността и, по-специално за ЕААБ от ефикасността и ефективността на нейната система; с други думи разширяването на компетенциите на ЕААБ по отношение на летищата ще има неутрално въздействие в това отношение, и за трите идентифицирани варианта;

- На най-сложните летища днес се упражнява достатъчен надзор от страна на администрациите, който включва и надзор на схемата за компетентност на част от персонала; в становището на Агенцията обаче се предлага да се въведат схеми на компетентност за целия персонал, изпълняващ задачи, свързани с безопасността на въздухоплаването на територията на летището или в неговата околност (например да се включат всички лица, имащи право на достъп без придружител до работната площ), което ще доведе до слабо подобрене за основните летища (вариант 3А), където такава практика вече широко се прилага (напр. доброволно от сектора на въздушния транспорт). Много по-значим ще бъде ефектът за вариант 3Б, като се отчете, че непрекъснатото увеличаване на трафика води до по-интензивно използване на някои от някога „малките“ летища, а появата на много леки реактивни самолети (VLJ) на пазара може да доведе до по-голямо използване на търговските въздушни таксита; последните наистина често са обслужвани от летища, обхванати във вариант 3Б; по причини на съизмеримост е малко вероятно да бъдат наложени сложните схеми за компетентност на по-малките летища; така че дори ефектът върху вариант 3В има само слабо значение;
- И накрая предлаганото централизиране на определянето на правилата ще доведе до освобождаване на някои от разчетените 99 ЕПЗ, заети в момента с тази задача в страните на ЕС 27 + 4; приема се, че около 30 ЕПЗ все пак ще бъдат необходими за определяне на правилата в държавите (за да бъдат обхванат летищата извън обхвата на законодателството на ЕС и да дадат своя принос за разработването на общи правила); това означава, че около 70 (т.е. + 17% от 400-те налични днес) ЕПЗ могат да бъдат отклонени на национално ниво от определянето на правила към сертифицирането и надзора. Днес всички държави съсредоточават усилията си към големите летища, така че ефектът за вариант 3А ще бъде неутрален; обратно, той ще бъде значителен за вариант 3Б, където биха могли да се насочат освободените ресурси. Количеството такива ресурси и социалното значение за по-малките летателни площадки го прави неутрален за вариант 3В.

В заключение, като прилагаме методологията, представена в параграф 2.1.2 по-горе (включително тегловен коефициент 3 за въздействията върху безопасността) и като се изберат приложимите индикатори за резултат, свързани със специфичните цели от параграф 2.4.5, могат да се присъдят точки за въздействието върху безопасността на трите варианта, свързани със степента на обхвата на изменението на Основния регламент, както е представено в следващата таблица 26:

Индикатори за резултат, приложими към въздействието върху безопасността на обхвата на законодателството на ЕС	Брой точки за вариантите		
	3А	3В	3С
<b>Брой на обхванатите летища</b>	<b>700</b>	<b>3000</b>	<b>4500</b>
Разширяване на стандартизационните инспекции	+ 2	+ 2	+ 2
Система за управление от по-големите летищни оператори.	+ 1	+ 3	+ 2
Индикатори за безопасност на летищата	+ 1	+ 1	+ 1
Летища в основния регламент	- 3	+ 3	0
Приемане на общи правила за прилагане	+ 2	+ 3	+ 2
Развитие на приложение 14 на ИКАО	+ 1	+ 1	+ 1
Участие в дейностите на ГРЛБ	+ 1	+ 1	+ 1
Присъединяване на нови държави към ЕААБ	0	0	0
Схеми за компетентност на персонала на летищата	+ 1	+ 3	+ 1

Персонал в компетентните администрации за сертифициране и надзор	0	+ 2	0
<b>ОБЩО</b>	<b>+ 6</b>	<b>+ 19</b>	<b>+ 10</b>
<b>ПРЕТЕГЛЕН ОБЩ РЕЗУЛТАТ (Точките x 3 за безопасност)</b>	<b>+ 18</b>	<b>+ 57</b>	<b>+ 30</b>

**Таблица 26: Брой точки на въздействието върху безопасността на разширения обхват на законодателството на ЕС**

#### 2.6.4 Икономическо въздействие

##### 2.6.4.1 Стандартизационни инспекции, извършвани от Агенцията

Разширяването на стандартизационните инспекции от страна на ЕААБ по отношение на компетентните администрации (вече установени за летателната годност) в сферата на летищата, ще се осъществи посредством следния общ план за периодични одити, базиран на 1 посещение на всеки 2 години (честота =  $1 : 2 = 0.5$  посещения годишно). Освен това обаче при специални обстоятелства могат да се извършват ad hoc проверки. Така че се приема, че честотата е с 10% по-висока: 0.55.

Такива посещения обикновено траят 5 дни и се извършват от екип от 3-ма одитори, специализирани в сферата на летищата<sup>18</sup>. В най-скъпоструващия случай и 3-та одитори ще бъдат от ЕААБ. В настоящата ОВР се разглежда този най-лош случай. Средните усилия за едно инспекционно посещение в такъв случай са 5 дни x 8 часа x 3 лица = 120 човекочаса.

Тъй като честотата на посещенията за година е оценена на 0,55, това означава (120 x 0,55), че средно **около 66 човекочаса часа годишно са необходими за извършване на едно стандартизационно посещение от Агенцията в една компетентна администрация, по време на двугодишния планов период.**

Въпреки това, според споменатия Регламент 736/2006, летищните одитори на Агенцията ще трябва също да съдействат за разработване и изменение на одитните протоколи и одитните въпросници. Освен това те ще трябва да подпомогнат подготовката на плановете, координирането на посещенията и подготовката им, отчитането на резултатите и проследяване на някакъв план за възможни корективни действия. Броят на необходимите човекочасове на година, които Агенцията трябва да изразходва, за да стандартизира една компетентна администрация, следователно се определя, че е средно поне 3,5 пъти по-висок (т.е. една седмица за посещението плюс 2,5 седмици свързана с това писмена работа) от посочените по-горе 66 часа.

Следователно **66 x 3,5= 231 часа средно на година са необходими на ЕААБ за стандартизиране на една компетентна администрация в областта на летищата, състоящи се от действителното посещение и свързаната с него писмена работа преди и след посещението.**

<sup>18</sup> Съгласно член 6.1 от Регламент (ЕО) 736/2006 на Комисията от 16 май 2006 г. относно работните методи на ЕААБ за провеждане на стандартизационни инспекции, одитният екип на Агенцията следва да бъде съставен от не по-малко от 3 члена. 1 или 2 члена биха могли да бъдат подпомогнати от държавите-членки.

В бюджета (дял 1 и 2) на Агенцията за 2008 година общите разходи за персонал (възнаграждения + администрация, но без пътни) се равняват приблизително на 43,8 милиона EUR средно за 338 души. Следователно 1 ЕПЗ в ЕААБ струва приблизително 130 хиляди EUR годишно, като се имат предвид също така срочно наетите служители от категория Б, договорно наетите служители и помощния персонал. Персоналът, обаче, за който се отнася настоящата ОВР, се състои основно от срочно наети служители от категория А. За тях се предвиждат с 15% по-високи разходи (т.е. 150 хиляди EUR годишно). В една година (от 365 дни) има 52 съботи и още толкова недели. Освен това трябва да се предвидят и около 30 дни отпуск, както и 16 официални празници. В такъв случай остатъкът от използвани дни става:  $365 - 104 - 30 - 16 = 215$  дни. Като се предвидят 5 дни за болнични и други отсъствия, оставащият чист брой дни в годината е 210. При 7,5 работни часа на ден това представлява 1575 работни часа в годината. Приема се, че около 20% от работното време преминава в изпълнение на текущи задачи, планиране, отчет и други административни задължения, така че броят на часовете „подлежащи на заплащане“ е приблизително 1260. Така стойността на един час, подлежащ на заплащане (150 000 за 1260), е от порядъка на 120 EUR за персонала на Агенцията (без режимните разходи, които са единствено приложими за дейностите по сертифициране, които не са включени в настоящата ОВР). Предвижда се около 25 EUR на час да бъдат пътните разходи, тъй като инспекциите по стандартизация трябва да обхващат целия континент, включително най-отдалечените му краища. Така се приема, че общата стойност на един подлежащ на заплащане час за персонала на Агенцията е от порядъка на 145 EUR (включително пътните разходи).

В заключение в този параграф и в цялата настояща ОВР се приема, че **1 ЕПЗ** за Агенцията **представлява**:

- средна стойност на разходите 150 000 EUR годишно;
- **210 работни дни** и 1260 часа, подлежащи на заплащане, на стойност 120 EUR + 25 EUR за пътни на час).

В параграф 2.6.2.4 по-горе броят на включените администрации е определен на 46, следователно годишната тежест на Агенцията за стандартизационни инспекции ще възлиза на:

- 231 часа x 46 администрации = около 10 626 часа, подлежащи на заплащане годишно.
- това, разделено на 1260, представлява **около 9 ЕПЗ в Дирекцията за одобрения и стандартизация** (постоянно състояние след прехода);
- За този брой инспектори ще са необходими **допълнително 1 секционен управител и 1 асистент; така броят ЕПЗ ще стане 11**, което води (по 150 000 EUR) общо до приблизителни разходи за Агенцията от около 1 650 000 EUR годишно.

Стандартизационните инспекции обаче изискват усилие също и от инспектираните администрации. Приемаме, че средно на тях ще е необходим 1 координатор за всеки от 5-те дни на посещението (= 37,5 човекочаса). Като умножим 37,5 по честота от 0,55, това прави 21 човекочаса на година, които трябва да се поддържат от всяка администрация. Дори администрациите обаче ще трябва да попълват въпросници и да представят информация. Затова приемаме, че средно те ще трябва да изразходват два пъти повече

време = 42 човекочаса на година, за да бъдат одитирани от ЕААБ в сферата на летищата. Общо за 46-те обхванати администрации това представлява:

- 42 часа x 46 администрации = около 1932 човекочаса годишно;
- т.е. около 1,5 ЕПЗ за всички страни от ЕС 27 + 4;
- или, ако приемем, че за тях средният разход за труд е около 110 EUR на човекочас (2006 г.) (0 пътни разходи, тъй като администрациите се инспектират на място) за всички страни от ЕС 27 + 4 (включително новоприсъединилите се държави), стойността на 1 ЕПЗ възлиза на 138 600 EUR = около 207 900 EUR годишно за всички 46 включени администрации.

Горното пресмятане на разходи за около 110 EUR на час за администрациите се основава на факта, че данните за сертифицирането, с които Агенцията разполага, сочат средна стойност на разходите за експертите от въпросните органи с около 9% по-ниска от тази за персонала на Агенцията. И действително 120 EUR (разходите, приети за Агенцията) - 9% прави приблизително 110 EUR на час.

**В заключение, разходите за разширяване на стандартизационните инспекции на Агенцията** по отношение на летищата, като се взема предвид, че летищните оператори не са пряко включени в тази дейност, с изключение на много редки случаи, могат да бъдат оценени както е представено в долната таблица 27:

Параметър	За Агенцията	Общо за 46-те компетентни администрации	За летищните оператори	ОБЩО
ЕПЗ	11	1,5	0	<b>12,5</b>
хил. EUR	1650	208	0	<b>1858</b>

**Таблица 27: Очаквани разходи за стандартизационни инспекции в сферата на летищата**

Приемаме, че тези разходи остават неизменни, тъй като във варианти 3А, 3Б и 3В броят на администрациите не се променя.

#### 2.6.4.2 Сертифициране на летищата

За да се оцени икономическото въздействие на разширяването на Основният регламент на ЕААБ по отношение на сертифицирането на летищата, първо трябва да се отбележи, че днешните летища (и тяхната експлоатация) вече са предмет на два пласта правила:

- разпоредбите на ИКАО, съдържащи се в приложенията на Конвенцията за ИКАО (основно приложение 14) и свързаните с тях документи или технически наръчници;
- националното законодателство за осигуряване безопасността на летищата, обикновено изградено около транспозицията на горните разпоредби на ИКАО.

Приложимият стандарт на ИКАО (т.е. параграф 1.4.1 от том I на приложение 14, приложим от 27 ноември 2003 г.) обаче изисква да бъдат сертифицирани единствено летищата, открити за международен въздушен трафик (общото разбиране е, че това е търговският въздушен транспорт, осъществяван с големи самолети); Освен това тази организация препоръчва (параграф 1.4.2 от същия) да се сертифицират всички летища,



открити за обществено ползване. В рамките на ЕС, въз основа на Регламент 2408/1992 относно достъпа до пазара на търговския въздушен транспорт, всички летища, открити за търговски въздушен транспорт, са също така открити за международен трафик. В допълнение свободното движение на лица в рамките на ЕС означава, че всички летища, открити за обществено ползване, са също така открити за международната обща авиация. Разграничението между „международно“ и „открито за обществено ползване“, която се прави от споменатите разпоредби на ИКАО, може следователно да не е приложима в рамките на ЕС, въз основа на вече установеното законодателство.

С други думи разпоредбите на ИКАО (стандарт + препоръчителна практика) вече налагат задължението да се сертифицират летищата (и свързаните с тях услуги). Въпреки това, тъй като нито „открито за обществено ползване“ има определение от ИКАО, нито приложението на препоръката е задължително, като същевременно не съществува и право на ЕС по въпроса, за да се определят разходите за предложенията, направени от Агенцията, е необходимо да се оцени предварително доколко стандартът и препоръчителните практики на ИКАО се изпълняват понастоящем в държавите от ЕС 27 + 4: т.е. да се оцени колко летища са вече сертифицирани (или планират да се сертифицират в скоро време).

Въз основа на принципа на пропорционалния анализ използваме информацията, събрана чрез ГРЛБ. По-специално броят на сертифицираните летища (или които ще се сертифицират скоро), както е представен в параграф 2.3.3.3 по-горе, е копиран в най-дясната колона на таблица 28 по-долу: Останалите колони съдържат някои от данните от предходната таблица 21 в предходния параграф 2.6.2.1:

Държава	Л Е Т И Щ А					
	Обществени	Частни	Общи граждански/военни	Аероклубове	ОБЩО	Обявени като сертифицирани*
Белгия	7	13	1	0	38	6
Чешка реп.	67	13	2	5	87	9
Дания	29	12	3	0	45	36
Естония	9	2	0	0	11	11
Финландия	38	44	0	0	85	28
Франция	345	51	3	13	441	70
Ирландия	18	9	0	0	27	28
Италия	49	29	9	0	99	50
Латвия	3	1	0	0	4	8
Нидерландия	15	0	1	0	25	14
Португалия	28	2	0	0	37	50
Румъния	18	0	0	0	18	33
Словакия	8	0	0	7	16	8
Словения	12	1	0	0	13	67
Испания	87	3	9	0	102	42
Швеция	29	83	1	0	154	99
Обединеното кралство	72	71	0	0	148	142
<b>ОБЩО</b>	<b>834</b>	<b>334</b>	<b>29</b>	<b>25</b>	<b>1350</b>	<b>701</b>

\* или предстоящи да бъдат сертифицирани в скоро време, от членове на работната група ГРЛБ.

## Таблица 28: Сравнение на сертифицираните летища спрямо общия брой

От горната таблица 28 може първо да се види, че 17 държави вече са сертифицирали (или планират да го направят в кратки срокове) 701 летища. Като се имат предвид оставащите държави от ЕС 27 + 4, за които няма данни, тъй като  $31 = 17 + 80\%$ , определяме, че понастоящем около  $701 + 80\% = 1260$  летища вече са сертифицирани (или планират да бъдат сертифицирани скоро) в страните от ЕС 27 + 4.

Като цифра 1260 е много по-голяма от 700-те летища, разглеждани от вариант 3А. Следователно трябва да приемем, че споменатият вариант няма да наложи на никого никакви допълнителни разходи за сертифициране на летищата.

И обратно, тъй като 3000 летища в горния параграф 2.6.2.1 бяха определени като попадащи под въздействието на вариант 3Б, при него би следвало да бъдат сертифицирани около 1 740 допълнителни (т.е.  $3000 - 1260$  вече сертифицирани) летища. Тези 1740 летища обаче са най-простите от всичките 3000. Усилията, които те изискват за сертифициране (и последващите периодични годишни надзори) могат да се пресметнат средно като 2 инспектори от компетентна администрация, одитиращи площадката за 2 дни (= 4 работни дни = 30 човекочаса). Този брой може да се умножи по 4, като се вземе предвид цялата подготовка и последващите дейности, преди и след посещението, подобно на писмената работа, оценена като необходима за подготовка и последващо отчитане на посещенията за стандартизиране от ЕААБ. Следователно за сертифицирането на едно летище компетентната администрация би следвало да изразходва средно  $30 \times 4 = 120$  човекочаса. За общия брой от 1740 летища това означава  $208\,800$  човекочаса = (разделено на 1260) около 165 ЕПЗ. Социалните аспекти на този брой заетост се разглеждат по-долу в параграф 2.6.7. От икономическа гледна точка приемаме, че стойността на един ЕПЗ средно за всички страни от ЕС 27 + 4 (включително новоприсъединилите се държави) е 138 600 EUR. **Общите очаквани разходи за администрациите за допълнителните изисквания при сертифициране на летищата, произтичащи от вариант 3Б, се определят на  $165 \times 138\,600 = 22\,869\,000$  EUR.**

За летищния оператор работата се изчислява на 1 човек x 2 дни по време на одитно посещение (т.е. 2 работни дни = 15 часа), плюс 3 дни за събиране и предоставяне на данни на администрацията: общо 5 дни = 37,5 часа. Това, умножено по 1740 летища, води общо до 65 250 човекочаса, т.е. приблизително 52 ЕПЗ. Във финансово отношение, ако приемем, че имаме същите разходи както за администрациите от 138 600 EUR/ЕПЗ, **разходите за летищните оператори на година, в случай на вариант 3Б, възлиза на 7 207 200 EUR.**

При вариант 3В сложността на включените летища (т.е. допълнителните 1500 във връзка с вариант 3Б) е дори по-малка. Поради това приемаме, че работата за единично допълнително летище би могла да бъде приблизително 3/4 от тази, изчислена за вариант 3Б, което води до:

- 90 човекочаса на летище за компетентната администрация;
- 28 часа за летищния оператор.

Тогава за администрациите, в случай на вариант 3В: 135 000 човекочаса в допълнение към 208 800, предвидени за опция 3Б, т.е. общо 343 800, така че около 273 ЕПЗ, представляващи очаквани разходи от 37 674 000 EUR на година.

За летищните оператори очакваната допълнителна работа ще бъде  $28 \times 1500 = 42\,0000$  човекочаса, които следва да се прибавят към 65 250, предвидени за вариант 3Б, което прави общо 107 250 часа, т.е. около 85 ЕПЗ, и 11 730 000 EUR.

**В заключение допълнителните разходи за сертифициране на летищата, произтичащи от разширяването на обхвата на Агенцията в сферата на летищата, като имаме предвид, че самата Агенция няма пряко да извършва тази дейност, могат да бъдат определени както е представено в долната таблица 29:**

Параметър	За Агенцията	Общо за 46-те компетентни администрации	За летищните оператори	ОБЩО
<b>Вариант 3А = 700 летища</b>				
ЕПЗ	0	0	0	<b>0</b>
хил. EUR 2006 г.	0	0	0	<b>0</b>
<b>Вариант 3Б = 3000 летища</b>				
ЕПЗ	0	165	52	<b>217</b>
хил. EUR 2006 г.	0	22 869	7207	<b>30 076</b>
<b>Вариант 3В = 4500 летища</b>				
ЕПЗ	0	273	85	<b>358</b>
хил. EUR 2006	0	37 674	11 730	<b>49 404</b>

**Таблица 29: Очаквани допълнителни разходи за сертифициране на летищата**

#### 2.6.4.3 Системи за управление на безопасността и качеството

Въз основа на предлаганото законодателство операторите на „големи“ летища не само ще бъдат предмет на сертификационния процес, но ще бъдат задължени и да въведат система за управление (на качеството и безопасността) (СУК+Б), обхващаща всички вътрешни процедури на дружеството на летищния оператор, както са описани в свързания с това Наръчник за летището и имащи за цел непрекъснато усъвършенстване, основано на непрекъснато събиране и анализиране на данни за безопасността.

Отново трябва да се отбележи, че параграф 1.5.3 от приложение 14 на ИКАО (изменение 8, приложимо от 23 ноември 2006 г.) изисква сертифицираните летищни оператори да въведат Система за управление на безопасността (СУБ), която, като минимум:

- а) Идентифицира заплахите за безопасността;
- б) Гарантира, че се изпълняват коригиращи действия, необходими за поддържане на приемливо ниво на безопасност;
- в) Предвижда непрекъснато наблюдение и редовна оценка на постигнатото ниво на безопасност; и
- г) Има за цел непрекъснатото усъвършенстване на общото равнище на безопасност.

Становището на ЕААБ по този въпрос не само включва горните предписания на ИКАО в част Б на предлаганите съществени изисквания, но и изрично изисква от летищния оператор да създаде условия и ред с други организации, за да гарантира поддържане на съответствие със съществените изисквания за летищата. Тези организации включват, но не се ограничават до авиационни оператори, доставчици на аеронавигационни услуги, доставчици на наземно обслужване и други организации, чиито дейности могат да окажат влияние върху безопасността на въздухоплавателни средства.

С други думи, предлаганото законодателство на ЕС ще разшири малко отговорностите по СУБ от страна на сертифициран оператор на „голямо“ летище (т.е. 700-те, разглеждани във вариант 3А), като включи взаимовръзките с други дружества, чиито дейности могат да повлияят на авиационната безопасност на територията на летището или в неговата околност. От тези други дружества летищните оператори и доставчиците на аеронавигационни услуги вече са задължени от други части на законодателството да имат внедрени такива системи за управление: следователно за тях предложението на Агенцията няма да доведе до допълнителна тежест. Обратно, то ще засегне 1000-та доставчици на наземно обслужване, чийто брой бе определен в параграф 2.6.2.3 по-горе.

Въпреки това в насоките на Комисията за предварителна оценка на разходите се посочва, че когато дадено задължение е вече наложено на международно равнище, се вземат предвид само разходите по допълнителните изисквания, наложени от предлаганото европейско законодателство. В този случай „произходът“ на изискването за СУБ тогава може да се отнесе 95% към ИКАО и само за оставащите 5% (т.е. контролираните интерфейси) към предлаганото законодателство на ЕС. В такъв случай приемаме, че за 700-те търговски летища от вариант 3А това ще представлява около 5% повече допълнителни разходи в сравнение с настоящите им разходи за управление на безопасността и качеството. Ако приемем, че средно 3 ЕПЗ ще бъдат наети за СУК+Б на оператор на летище, тази допълнителна работа представлява, за всяко летище, 0,15 ЕПЗ, т.е. около 190 човекочаса и 20 790 EUR /година . **За 700-те летища това представлява около 105 ЕПЗ, и в такъв случай приблизително 14 553 000 EUR за година.**

Приемаме, че 1000-та доставчици на наземно обслужване ще трябва да изразходват подобна работа (т.е. около 100 ЕПЗ), за да изпълнят същите изисквания. За тях приемаме, че разходите за труд са с 10% по-малки от операторите на летища (т.е. 124 740 EUR за ЕПЗ), което означава общи разходи от **12 474 000 EUR** за година. Не се предвиждат допълнителни разходи в тази област нито за компетентните администрации, нито за Агенцията.

Но съществените изисквания, приложени към становището на ЕААБ по този въпрос, също предлагат да се облекчат тези изисквания за СУК+Б за летищата, които не обслужват редовни търговски въздушни полети. Тези критерии за разделение бяха също така широко подкрепени от заинтересованите страни, както е обобщено в долната таблица 30:

Разделителен параметър	Отзиви на заинтересованите страни	Позиция на Агенцията
Необходими повече от 5 души за експлоатация на летището	Не се подкрепя	Не се предлага
Отворени в ПМУ (IMC) или работещи през нощта	Много от заинтересованите страни бяха съгласни, че експлоатацията по ППП (IFR) е по-сложна отколкото по ПВП (VFR)	Предложен като разделящ параметър в становището, тъй като редовният трафик функционира ППП (IFR) .
Повече от 50 000 полети за година	Заинтересованите страни отбелязаха, че тъй като броят на произшествията е много нисък, а само едно произшествие с голям пътнически самолет може да причини около 100 жертви, размерът на въздухоплавателното средство е дори по-важен от честотата.	В такъв случай Агенцията предлага като критерий за разделяне да се използва наличието на редовно търговско въздушно обслужване (което включва често чартърен трафик). Това изключва въздушните таксите, които могат да работят като използват малки въздухоплавателни средства.
МТОМ > 10 t или сертифицирана конфигурация на седалките за 19 и повече пътници.		Все още не е необходим критерий. Той може да се използва в бъдеще, възможно е до 5,7 т МТОМ <sup>19</sup> .

**Таблица 30: Критерии за разделяне**

Това означава, че допълнителните 2300 (т.е. 3000 – 700 във вариант 3А) летища във вариант 3Б, по мнение на Агенцията, ще избягнат разходите за официална СУК + Б и свързания с това Наръчник. В 2.6.4.2 по-горе бе приета оценката, че в страните от ЕС 27 + 4 около 1260 вече са сертифицирани (или се сертифицират в момента) според изискванията на ИКАО. Така че днес те са задължени да имат въведена пълна СУБ. Тъй като предложението на Агенцията ограничава това задължение само до 700 търговски летища (т.е. заедно със стандарта на ИКАО, но без да предлагат незадължителните препоръчителни практики), трябва да се отбележи, че тежестта за 560 (т.е. 1260 – 700) летища във вариант 3Б ще бъде облекчена. За такива средни/малки по размери летища,

<sup>19</sup> Прагът, определен в глава 1 от приложение VI на ИКАО и използван в глава 4, част II и в заглавието на част III от приложение 8, както и в Стандарт 2.6.2 от приложение 14. Същият е публикуван от Агенцията в нейните „Определения на спецификациите на Общността“ и приложен за разделяне на големи и малки самолети за целите на летателната годност.

спестените усилия за СУК+Б се оценяват само на 0,5 ЕПЗ, което означава 630 човекочаса/година и 69 300 EUR/година.

Следователно вариант 3Б, освобождаващ 560 оператори на летища от тези разходи, ще позволи да се спестят 280 ЕПЗ, т.е. 38 808 000 EUR/година. За същия вариант приемаме, че няма да има значимо участие на доставчици на наземно обслужване, след като тези летища приемат по-малко от 1 милион пътници годишно. Тази полза обаче ще бъде намалена от 105-те ЕПЗ за операторите на летища и вече изчислените 14 553 хиляди EUR годишно, тъй като вариант 3Б обхваща 700-те, включени в 3А. В заключение **чистата полза от вариант 3Б за операторите на летища ще бъде:**

- $+105 - 208 = -175$  ЕПЗ;
- $14\,553 - 38\,808 = -24\,255$  хиляди EUR годишно.

За наземните оператори въздействието ще се запази такова, каквото е вече предвидено за опция 3А.

За вариант В въпросът е неутрален поради допълнителните 1500 летища, тъй като СУК+Б нито е въведена понастоящем на тези малки летателни площадки, нито е реалистично да се предвижда такова въвеждане. Така че чистият резултат ще остане такъв, какъвто е вече предвиден за 3Б.

**В заключение допълнителните (или намалени) разходи за формално управление на безопасността и качеството на летищата, произтичащо от съществените изисквания, предлагани от Агенцията, могат да бъдат оценени както са представени в долната таблица 31:**

Параметър	За Агенцията и администрациите	За летищните оператори	За доставчиците на наземно обслужване:	ОБЩО
<b>Вариант 3А = 700 летища</b>				
ЕПЗ	0	105	100	<b>205</b>
хил. EUR 2006	0	14 553	12 474	<b>27 027</b>
<b>Вариант 3Б = 3000 летища</b>				
ЕПЗ	0	- 175	100	<b>- 75</b>
хил. EUR 2006	0	- 24 255	12 474	<b>- 11 781</b>
<b>Вариант 3В = 4500 летища</b>				
ЕПЗ	0	- 175	100	<b>- 75</b>
хил. EUR 2006	0	- 24 255	12 474	<b>- 11 781</b>

**Таблица 31: Очаквани допълнителни (или намалени) разходи за СУК+Б**

#### 2.6.4.4 Стойност на щетите при рулиране и престой

Не съществуват днес надеждни инструменти, с които да се оценят с точност количествените ефекти върху безопасността на новите законодателни мерки. В такъв случай е много трудно да се разработят прецизни икономически разчети.

Въпреки това в горния параграф 2.6.3 бе направено заключението, че и трите варианта имат положително въздействие върху безопасността, като въздействието на 3В е почти два пъти по-добро от 3А, а на 3Б три пъти по-добро от 3А. В допълнение в параграф 2.3.1.9 бе направено заключението, че стойността на авиационните произшествия и инциденти, дължащи се на летищни фактори (инфраструктура, оборудване, експлоатация) в страните от ЕС 27 + 4 се оценява на обща сума около 1 164 млн. EUR на година за 2006 г.

В такъв случай приемаме, че тъй като вариант, 3А е благоприятен за безопасността, неговото икономическо въздействие не може да се оцени като нулево. От друга страна, е направена една много предпазлива оценка само от 1%, което означава полза от гледна точка на избегнати щети в размер на 11,640 милиона EUR на година (2006 г.).

Тъй като вариант 3В бе оценен като най-малко два пъти по-добър по отношение на въздействието върху безопасността, за него приемаме ползи от 2%, което означава, макар и да е все още изключително предпазлива оценка, 23, 280 милиона EUR на година (2006 г.) от избегнати разходи.

Накрая за вариант 3Б, три пъти по-добър от 3А, ползата се предвижда да бъде  $11\,640 \times 3 = 34\,920$  хиляди EUR за година.

#### 2.6.4.5 Общи правила

Предлаганото ново законодателство може да се разглежда като гарантиращо правната основа за обща транспозиция на разпоредбите на ИКАО в страните от ЕС 27 + 4, заместващи националното законодателство в този сектор. Това ще бъде основно изпълнено чрез приемане на общи правила за прилагане и където е подходящо общностни спецификации.

Като се има предвид, че броят на ЕПЗ за стандартизиране вече бе определен в параграф 2.6.4.1 по-горе, приемаме в такъв случай, че за дейности по определяне на правилата в сферата на летищата, нужният на ЕААБ брой ЕПЗ е 6 (1 управител + 4 администратори + 1 асистент). 2 ЕПЗ в повече са необходими за подпомагане на определянето на правила с достатъчен анализ на безопасността на летищата и с проучвания на безопасността.

**Общите допълнителни усилия в Агенцията** (в допълнение към това, което е оценено за стандартизация в параграф 2.6.4.1 по-горе) **би следвало да приемем като равни на 8 ЕПЗ = 1 200 000 EUR за година.**

Въпреки това в параграф 2.3.3.3 по-горе бе пресметнато, че днес 99 ЕПЗ са заети за определяне на правилата във всички страни от ЕС 27 + 4. Централизираното определяне на правилата ще освободи, по мнение на Агенцията:

- Около 30% от споменатите ресурси в случай на вариант 3А, тъй като в този случай много летища ще останат на подчинение на националните правила. Такава икономия представлява приблизително 30 ЕПЗ и съответно 4 158 000 EUR годишно;

- Около 60% от ресурсите в случай на вариант 3Б, който обхваща всички летища, открити за обществено ползване: т.е. икономия на 60 ЕПЗ или 8 316 000 EUR за година; близо 40 ЕПЗ все още ще бъдат необходими в държавите да разработят правилата за безопасност на летищата извън обхвата на законодателството на ЕС или да създадат мерки за прилагане на национално ниво по отношение на районите около летищата. Известни усилия може също да бъдат посветени за принос към определяне на правилата в системата на ЕААБ, към която спадат и те;
- Накрая при вариант 3В може да бъде спестена 70% от работата (т.е. 70 ЕПЗ = 9 702 000 EUR годишно). Фактически дори и в този случай се приема, че ще е необходим почти 1 ЕПЗ на държава като принос в разработването на общите правила.

Не се предвиждат допълнителни разходи за летищните оператори, макар че и за тях може да се получи малка икономическа полза, чието количествено изражение е пропуснато тук, от централизираното определяне на правилата (т.е. като участват в процеса чрез асоциации на континентално ниво и имат връзка само с една организация за определяне на правилата и само един набор от правила). Същите малки ползи (т.е. един набор правила за всички летища, открити за обществено ползване в страните на ЕС 31 + 4) може да се явят и за въздушните оператори.

**В заключение централизираното определяне на правилата ще доведе до спестяване на 4 158 (вариант 3А), 8 316 (3Б) или 9,702 милиона EUR (3В) на национално ниво в сравнение с 1, 200 милиона EUR допълнителни разходи за Агенцията. Във всеки случай ще има полза за общността.**

#### 2.6.4.6 Схеми за компетентност на персонала на летищата

Ползите от безопасността, оценени по-горе, ще се получат още от по-добри и по-добре прилагани схеми за компетентност на персонала, чиято дейност може да се отрази на авиационната безопасност на територията на летището и в неговата околност.

В случай на **вариант 3А** приемаме, че средният брой такъв персонал е от порядъка на 70 души за всяко от 700-те включени търговски летища (включително наземното обслужване). Всъщност в този кръг от 700 търговски летища само 160 имат регистрирани повече от 1 милион пътници на година, както бе посочено в 2.6.2.3 по-горе. За тях могат да бъдат ангажирани стотици служители. Например Aéroport de Paris управлява 14 летища с около 10 000 души персонал (т.е. близо 700 души на летище, но включително наземния персонал и обслужване, което не засяга непосредствено авиационната безопасност). Но за останалите 540 летища в такъв случай приемаме, че персоналят, свързан с безопасността, не надвишава 50 единици. В такъв случай приемаме, че допълнителната работа за тяхното обучение ще бъде средно около 1 ден в година за лице =  $70 \times 700 \times 1 = 49\,000$  дни на година = 367 500 човекочаса (290 ЕПЗ). Така общите разходи за тях ще бъдат приблизително  $124\,740 \text{ EUR} \times 290 \text{ ЕПЗ} = \mathbf{36,175 \text{ милиона EUR за година (2006 г.)}$ .

За **вариант 3Б** средният размер на допълнителните летищни организации е дори много по-малък, така че приемаме 10 за среден брой на участващия персонал от допълнително летище. В резултат получаваме, че за 2300 (т.е. 3000 – 700 вече предвидени в 3А) летища, следвайки същата логика като по-горе, 10 човека  $\times$  2300 летища  $\times$  1 ден имаме 23 000 дни общо, което означава 172 500 часа годишно (т.е. 137 ЕПЗ) за преминато



обучение, което представлява разход от 17, 089 милиона EUR за година. Тези разходи са допълнителни към тези, предвидени за вариант 3А, затова за вариант 3Б разходите се изчисляват на  $36\,175 + 17\,089 = 53\,264$  хиляди EUR годишно.

По същата логика във **вариант 3В** са включени много малките летателни площадки, при което приемаме само по 3 души на допълнително летище (за всички 1500), така че имаме 4 500 души персонал, 33 750 часа годишно (около 27 ЕПЗ) за преминалото обучение и 3368 хиляди EUR на година допълнително към вариант 3Б. В заключение  $53\,264 + 3368 = 56,632$  милиона EUR общо годишни разходи.

#### 2.6.4.7 Технически предписания в спецификациите на Общността (СО)

Ако поставим по-голямата част от подробните технически предписания на нивото на спецификациите на Общността (СО), това ще доведе до икономически ползи, като например:

- Опростена (и следователно по-евтина) процедура за тяхното приемане и управление;
- Възможност за делегиране към доброволни промишлени стандарти, което означава по-малко разходи за данъкоплатците;
- По-бързо изменение, следвайки развитието на технологията и, по този начин, по-малки препятствия за пазарен достъп на нови продукти;
- По-голяма гъвкавост по време на сертификационния процес и по този начин, намаление на броя човечески часове, изразходвани в преговори между регулатора и регулираната единица.

Въпреки това горните ползи могат много трудно да се предадат в количествен вид по прост начин. Използването на иконометрични модели, от друга страна, се разглежда като несъизмеримо. Следователно в настоящата ОВР тези икономически ефекти не са измерени количествено.

#### 2.6.4.8 Обобщение на икономическото въздействие

Въз основа на заключенията, достигнати в предходните алинеи от 2.6.4.1 до 2.6.4.7, стана възможно съставянето на следната обобщаваща таблица 32 с цел да се сравни икономическото въздействие на трите варианта, касаещи обхвата на законодателството на ЕС:

Очаквани разходи за обхвата на законодателството на ЕС	В хиляди EUR (2006 г.) / година		
	3А	3Б	3В
<b>Брой летища</b>	<b>700</b>	<b>3000</b>	<b>4500</b>
Разширяване на стандартизационните инспекции	1 858	1 858	1 858
Летища по основния регламент (т.е. сертифициране)	0	30 076	49 404
Система за управление от по-големите летищни оператори.	27 027	-11 781	- 11 781
Стойност на щети при рулиране и престой	- 11,640	- 34 920	- 23 280
Приемане на общи правила за прилагане	- 4 158	- 8316	- 9702
Схеми за компетентност на персонала на летищата	36 175	53 264	56 632
Персонал на Агенцията за определяне на правилата и анализ на безопасността	Вече пресметнат по-горе		

Персонал в компетентните администрации за сертифициране и надзор			
Технически предписания в спецификациите на Общността (СО)	Не са изразени количествено		
<b>ОБЩО</b>	<b>49 262</b>	<b>30 181</b>	<b>63 131</b>

**Таблица 32: Обобщение на икономическото въздействие на обхвата на законодателството на ЕС**

От нея може да се види, че вариант 3В ще бъде най-скъп, докато 3Б е най-евтин. Монетарните понятия в горната таблица 32 са преведени в резултат по точки в следната таблица 33:

Индикатори за резултат, приложими към въздействието върху безопасността на обхвата на законодателството на ЕС	Брой точки за вариантите		
	3А	3Б	3В
<b>Брой летища</b>	<b>700</b>	<b>3000</b>	<b>4500</b>
Разширяване на стандартизационните инспекции	- 3	- 3	- 3
Летища по основния регламент (т.е. сертифициране)	0	- 2	- 3
Система за управление от по-големите летищни оператори.	- 2	2	2
Стойност на щети при рулиране и престой	1	3	2
Приемане на общи правила за прилагане	1	2	3
Схеми за компетентност на персонала на летищата	- 1	- 2	- 3
Персонал на Агенцията за определяне на правила, стандартизация и анализ на безопасността	0	0	0
Персонал в компетентните администрации за сертифициране и надзор	0	0	0
Технически предписания в спецификациите на Общността (СО)	0	0	0
<b>ОБЩО</b>	<b>- 5</b>	<b>0</b>	<b>- 2</b>
<b>ПРЕТЕГЛЕН ОБЩ РЕЗУЛТАТ (Резултат x 2 за икономическо въздействие)</b>	<b>- 10</b>	<b>0</b>	<b>- 4</b>

**Таблица 33: Резултат в точки за икономическото въздействие на обхвата на законодателството на ЕС**

#### 2.6.5 Въздействие върху околната среда

Нищо във въпросното законодателно предложение няма за цел да се увеличи трафика, да се изгради нова инфраструктура или да се отпуснат екологичните правила. В такъв случай трябва да се счита, че ефектът на който и да от разглежданите варианти е неутрален по отношение на екологичните аспекти.

#### 2.6.6 Социално въздействие

Могат да се предвидят три основни въздействия след като бъде прието предложението за разширяване на компетенциите на ЕААБ по отношение на летищата.

- Системните консултации със заинтересованите страни, неотделима част от системата на ЕААБ, незабавно ще бъде разширено и до сферата на летищата, като се започне с включването на представителни органи в Консултативния комитет

по стандартите за безопасност (ККСБ) и продължи не само с експертни групи, но и с 9 публични консултации посредством СПИ. В най-общ смисъл това ще съдейства не само за разработване на по-добри правила, но и за увеличаване на солидарността между участващите граждани и ще предложи солидна основа за защита на европейските позиции на световно ниво.

- Увеличаване на компетентността на персонала, изпълняващ задачи, които могат да се отразят на авиационната безопасност на територията на летището или в неговата околност, като се има предвид че по-голямата част от общите разходи, оценени в 2.6.4.8 по-горе за всеки от трите варианта наистина са посветени на повишаване на професионалната компетентност на персонала. За вариант 3Б, икономическата стойност на увеличеното обучение и квалификация е дори по-голяма от общата стойност (поради икономии другаде); така че в социален смисъл предложението ще увеличи качеството на заетите лица в страните от ЕС 27 + 4, както и конкурентоспособността на системата на ЕС.
- И накрая, предлаганото централизиране на определянето на правила ще доведе до освобождаване на известен брой ЕПЗ, наети за изпълнение на тази задача в страните от ЕС 27 + 4; но това е единствената концепция, в която ще е необходим по-малко персонал; обратно, в различни параграфи на предходната икономическа оценка, бяха предложени разчети също и във вид на допълнителни ЕПЗ. Това е обобщено в таблица 34 по-долу:

ЕПЗ	Агенция	Администрации	Летищни оператори	Доставчици на наземно обслужване:	ОБЩО
<b>Вариант 3А = 700 летища</b>					
Стандартизация	11	2	0	0	<b>13</b>
Сертифициране	0	0	0	0	<b>0</b>
Система за управление на безопасността и качеството	0	0	105	100	<b>205</b>
Общи правила	8	- 30	0	0	<b>- 22</b>
Компетентност на персонала	0	0	145	145	<b>290</b>
<b>ОБЩО</b>	<b>19</b>	<b>- 28</b>	<b>250</b>	<b>245</b>	<b>486</b>
<b>Вариант 3Б = 3000 летища</b>					
Стандартизация	11	2	0	0	<b>13</b>
Сертифициране	0	165	52	0	<b>217</b>
Система за управление на безопасността и качеството	0	0	- 175	100	<b>- 75</b>
Общи правила	8	- 60	0	0	<b>- 52</b>
Компетентност на персонала	0	0	282	145	<b>427</b>
<b>ОБЩО</b>	<b>19</b>	<b>107</b>	<b>159</b>	<b>245</b>	<b>530</b>
<b>Вариант 3В = 4500 летища</b>					
Стандартизация	11	2	0	0	<b>13</b>
Сертифициране	0	273	85	0	<b>358</b>
Система за управление на безопасността и качеството	0	0	- 175	100	<b>- 75</b>
Общи правила	8	- 70	0	0	<b>- 62</b>
Компетентност на персонала	0	0	309	145	<b>354</b>
<b>ОБЩО</b>	<b>19</b>	<b>205</b>	<b>219</b>	<b>245</b>	<b>688</b>

**Таблица 34: Създадени нови работни места (ЕПЗ)**

От горната таблица 34 може да се види, че вариант 3В би могъл да създаде повече около 700 работни места във висококвалифицираната област на авиационната безопасност. Вариант 3А би могъл да създаде около 480 работни места, но около 30 души от персонала в администрациите ще трябва да бъде разпределен по други задачи. И накрая вариант 3Б ще създаде само малко повече от 500 нови работни места, но ще бъде отбелязано увеличение на необходимата работна ръка във всички сегменти на засегнатите организации, макар и 4 пъти повече в частния, отколкото в обществения сектор. При всяка една опция увеличението на персонала на Агенцията ще бъде с по-малко от 20 човека.

Горните съображение след това са преобразувани в точки за приложимите индикатори за резултат в следващата таблица 35:

Индикатори за резултат, приложими към социалното въздействие на обхвата на законодателството на ЕС	Брой точки за вариантите		
	3А	3Б	3В
Разширяване на стандартизационните инспекции	1	1	1
Система за управление от по-големите летищни оператори.	2	- 1	- 1
Летища по основния регламент (т.е. сертифициране)	0	2	2
Приемане на правила за прилагане	- 1	- 2	- 2
Схеми за компетентност на персонала на летищата	1	3	2
<b>ОБЩО</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>2</b>
<b>ПРЕТЕГЛЕН ОБЩ РЕЗУЛТАТ (Резултат x 2 за социално въздействие)</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>4</b>

**Таблица 35: Резултат на социалното въздействие, приложимо към обхвата на предложението**

*2.6.7 Въздействие върху други авиационни изисквания, извън настоящия обхват на ЕААБ*

Становището на Агенцията относно регулирането на безопасността и оперативната съвместимост на летищата се съобразява изцяло с така наречените „EU-OPS“, първото разширение на отговорностите на ЕААБ (т.е. по отношение на въздушните операции, лицензирането на летателните екипажи и безопасността на оператори от трети страни) и съществуващото законодателство относно „Единното европейско небе“ (ЕЕН). Не се предлагат съществени изисквания, които влизат в конфликт с тях.

В допълнение Агенцията вече заяви, че ще избягва дублирането на правила за прилагане и/или процеси за определяне на правилата по отношение на тези, които вероятно ще произлязат от контекста на ЕЕН, за радио комуникациите, метеорологичните, навигационните системи или системите за наблюдение

Всеки от трите възможни варианта следователно е неутрален в това отношение.

*2.6.8 Многокритериален анализ (МКА) и препоръчан вариант*

Съгласно методологията, описана в параграф 2.1.2 и присъдените точки в параграфи от 2.6.3 до 2.6.7, може да бъде представена следната матрица за МКА:

Претеглен резултат на вариантите за обхвата на законодателството на ЕС		3А	3Б	3В
Брой на обхванатите летища		700	3000	4500
Вид въздействие	Тегло			
Безопасност	3	18	57	30
Икономическо въздействие	2	- 10	0	- 4
Околна среда	3	0	0	0
Социално въздействие	2	6	6	4
Върху други авиационни регулаторни уредби	1	0	0	0
<b>ПРЕТЕГЛЕН РЕЗУЛТАТ</b>		<b>14</b>	<b>63</b>	<b>30</b>

**Таблица 36: Многокритериален анализ за обхвата на предложението**

От нея може да се види, че вариант 3Б има два пъти по-добър резултат от вариант 3В, и дори повече в сравнение с 3А. По-специално вариант 3Б:

- Има почти два пъти по-добър резултат по отношение на безопасността от останалите варианти;
- Той е най-евтиният, водещ до обща годишна тежест от около 30 млн. EUR на година (2006 г.) за заинтересованите страни в авиацията от страните на ЕС 27 + 4, от които по-малко от 2 850 млн. EUR за нов (19) персонал вътре в Агенцията;
- Би могъл да създаде общо около 500 нови квалифицирани работни места: около 100 в органите и остатъкът в летищните оператори и доставчици на наземно обслужване.

Поради това Агенцията включи в своето становище такъв вариант 3Б: т.е. всички летища, открити за обществено ползване, подлежат на общи правила на ЕС. Това предложение бе подкрепено също така от 90% от 20-те национални администрации, взели участие в консултациите, както е обобщено в долната таблица 37:

<b>ОБХВАТ НА ЗАКОНОДАТЕЛСТВОТО НА ОБЩНОСТТА</b>			
<b>според отговори на авиационни администрации на въпрос 3 от СПИ</b>			
<b>Летища, ОТКРИТИ за ОБЩЕСТВЕНО ПОЛЗВАНЕ</b>			<b>Само ЛЕТИЩА, открити за редовен ТЪРГОВСКИ трафик</b>
<b>+ всички останали, дори и ако не са открити за обществено ползване</b>	<b>+ специфични случаи (напр. за обучение в летене)</b>	<b>Само</b>	
Белгия	Нидерландия	Австрия	Германия (BMVBS съгласно отзив на ДОК)
		Дания	
Чешка република	Румъния	Франция	
		Гърция	Италия (съгласно отзив на ДОК)
Финландия	Испания	Исландия	
		Ирландия	
Норвегия	Швеция	Словашка република	
		Словения	
	Обединеното кралство	Швейцария	
<b>4</b>	<b>5</b>	<b>9</b>	<b>2</b>
<b>18</b>			

**Таблица 37: Подкрепа от страна на компетентните администрации за летища, открити за обществено ползване, попадащи в обхвата на законодателството на Общността**

## **2.7 Анализ на въздействията на правилата и средствата за прилагане по отношение на летищното оборудване**

### *2.7.1 Алтернативни варианти*

В параграф 2.5.2 по-горе са идентифицирани следните алтернативни варианти за оборудване на летищата:

- 4А): Летищното оборудване не се регулира на ниво на ЕС;
- 4В): Общи правила на ЕС (например ЕТС) за „нестандартно“ оборудване, въведени чрез декларация за съответствие от производител и декларация за проверка от летищен оператор (последната се отнася за интегрирането и уместната употреба на обекта);
- 4С): Както в 4Б, но без да се изисква декларация за проверка, след като е част от сертификационния процес на летището.

### *2.7.2 Целева група и брой засегнати организации*

#### *2.7.2.1 Компетентни администрации*

Всичко 46 компетентни администрации (както бяха пресметнати в параграф 2.6.2.4 по-горе) плюс Агенцията ще бъдат засегнати от варианти 4Б и 4В по-горе. Освен това, тъй като компетентните администрации ще бъдат отговорни дори извън обхвата на законодателството на Общността, те при всички случаи ще останат отговорни за надзираване на безопасността на летищното оборудване дори и в отсъствието на общи правила на ЕС (т.е. вариант 4А).

#### *2.7.2.2 Летища*

Оборудването на летищата, като визуални и аеронавигационни средства, системи за откриване и всяко друго оборудване е посочено в някои приложения на ИКАО<sup>20</sup>, но не би било честно да се изисква от собственика или оператора на летище да бъдат отговорни за технологии, за които нямат специална компетентност. В допълнение, част от това оборудване може вече да се съдържа в рамката на ЕЕН<sup>21</sup> и по-специално в неговия Регламент за оперативна съвместимост<sup>22</sup>. Агенцията отбелязва също така, че част от наземното оборудване за подкрепа на въздушното пространство вече е стандартизирано от Европейските стандартизационни организации (ЕСО)<sup>23</sup>. По тази причина в случай на вариант 4А няма да има специфични допълнителни правила на ЕС за летищно оборудване. Но ще има съществени изисквания и свързани с тях правила за прилагане и СО за летищата. Много е вероятно, тъй като тези общи правила са базирани широко на приложение 14 на ИКАО, както бе поискано фактически от всички заинтересовани страни, те ще включват също и някои аспекти на летищното оборудване (например чупливост; тип и брой на визуалните средства; електрозахранване за светлинните визуални средства; експлоатационни характеристики на противопожарните

---

<sup>20</sup> Например Приложение 3 на Метеорологичното обслужване за международната въздушна авиация; Приложение 10 относно аеронавигационните телекомуникации и Приложение 14 относно летищата.

<sup>21</sup> Регламент (ЕО) № 549/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г., определящ рамката за създаване на Единно европейско небе (*OB L 096 31.03.2004 стр. 1*).

<sup>22</sup> Регламент (ЕО) № 552/2004 на Европейския парламент и Съвета от 10 март 2004 г. относно оперативната съвместимост на Европейската мрежа за управление на въздушното движение (*OB L 96, 31 март 2004г., стр. 26-42*).

<sup>23</sup> По-специално от Европейския комитет по стандартизация (СЕН). Също и CENELEC и ETSI са европейски стандартизиращи организации. По-нататъшна информация може да се намери на [http://ec.europa.eu/enterprise/newapproach/standardization/harmstds/index\\_en.html](http://ec.europa.eu/enterprise/newapproach/standardization/harmstds/index_en.html)

коли; и т.н. ...). Проверката на това оборудване, когато се извършва, ще бъде неразделна част от сертификационния процес на летището.

Следователно, дори в случай на **вариант 4А** (т.е. нито по-нататъшни Европейски технически стандарти (ЕТС), нито други правила за летищно оборудване; нито включване на организациите за проектиране и производство на такова оборудване), **всички летища, попадащи в обхвата на законодателството на ЕС (т.е. 3000 за вариант 3Б, препоръчан в параграф 2.6.9 по-горе) ще трябва да се съобразяват с някои изисквания, свързани с някои аспекти на инсталирано летищно оборудване.** Агенцията тогава изрази мнението, че към летищното оборудване би следвало да се поставят минимални експлоатационни изисквания, необходими за авиационната безопасност, на нивото на правила за прилагане или спецификации на Общността (СО), като се остави на промишлеността отговорността за стандартизация и оценка на съответствието на произведеното летищно оборудване като цяло, както се прави в рамките на така наречения „нов подход“<sup>24</sup>. Това ще означава възможност да се издадат Европейски технически стандарти (ЕТС) като приемливи средства за съответствие (ПСС), когато е необходимо, заради безопасността, какъвто вече е случая с „нестандартните“ части за въздухоплавателни средства, като последните вече са в обхвата на Основния регламент.

**Така че дори в случая на вариант 4Б или 4В, потенциално въздействие ще изпитат всички обхванати 3000 летища.**

#### *2.7.2.3 Летищни оператори*

Всички оператори на тези 3000 летища също ще изпитат въздействие. Въпреки това има случаи на едно дружество, управляващо повече от 1 летище (например като AENA, която експлоатира близо 50 летища).

От информация, която може да се намери в интернет (основно членове на АСИ Европа) в долната таблица 38 са представени някои данни за операторите на повече от едно летища:

---

<sup>24</sup> Около 25 директиви, приети от 1987 г. въз основа на „новия подход“, произтичащ от Решение на Съвета от 7 май 1985 г. относно новия подход към техническата хармонизация и стандарти, Решение на Съвета от 21 декември 1989 г. относно глобалния подход за сертифициране и изпитване, които постановяват водещите принципи на оценка на съответствието и Решение на Съвета 93/465/ЕО, определящо подробните процедури за оценка на съответствието.



Организация	Интернет страница	Място на основната дейност	Брой оперирани летища			
			В собствена страна	В ЕС 27 + 4	Извън ЕС 27 + 4	ОБЩО
Aeroporti di Roma	www.adr.it	Италия	2	0	0	2
Aeroportos de Madeira		Португалия	2	0	0	2
Aeroportos de Portugal	www.ana-aeroportos.pt	Португалия	7	0	0	7
Aéroports de Paris	www.adp.fr	Франция	14	0	0	14
Aeropuertos y Navegación Aérea	www.aena.es	Испания	47	0	0	47
Avinor	www.avinor.no	Норвегия	46	0	0	46
Британска летищна администрация	www.baa.co.uk	Обединеното кралство	7	1	10	18
Летища Копенхаген	www.cph.dk	Дания	2	0	0	2
CSL – Чешка летищна администрация		Чешка република	4	0	0	4
Британска летищна администрация	www.dublinairportauthority.com	Ирландия	3	0	0	3
Finavia	www.finavia.fi	Финландия	25	0	0	25
Fraport	www.fraport.com	Германия	3	2	5	10
Luftfartsverket	www.lfv.se	Швеция	19	0	0	19
Летищна група Манчестър	www.manaiport.co.uk	Обединеното кралство	4	0	0	4
Министерство на транспорта		Кипър	2	0	0	2
Министерство на транспорта и комуникациите		Гърция	38	0	0	38
Министерство на транспорта		Литва	2	0	0	2
Полски летища (PPL)	www.lotnisko-chopina.pl	Полша	3	0	0	3
Регионални летища Лтд.		Обединеното кралство	2	0	0	2
Словашка летищна администрация	www.airportbratislava.sk	Словакия	5	0	0	5
Società Esercizi Aeroportuali	www.sea-aeroportoimilano.it	Италия	2	0	0	2
Svenska Regionala Flygplatser förbundet	www.flygplatser.nu	Швеция	34	0	0	34
TBI plc		Обединеното кралство	3	0	0	3
<b>23</b>	<b>Частичен сбор</b>		<b>276</b>	<b>3</b>	<b>15</b>	<b>294</b>
	<b>ОБЩО</b>		<b>279</b>			

Таблица 38: Оператори на повече от едно летища

Възможно е данните в горната таблица да не са пълни или абсолютно точни; така че приемаме, че в страните от ЕС 27 + 4 има около **25 организации, експлоатиращи повече от едно летище и че общият брой на такива летища е около 275.**

Следователно **броят на засегнатите оператори ще бъде от порядъка на (3000 – 275 + 25) 2750**, които следва да вземат под внимание този факт. Това се отнася и до трите възможни варианта 4А, 4Б и 4В.

#### 2.7.2.4 Доставкащи на наземно обслужване на летищата

В Приложението към Директивата на Съвета относно наземното обслужване се изброяват множество услуги в тази категория. Някои от тези услуги на свой ред изискват оборудване, което се използва на работната площ на летището. В следващата по-долу таблица 39 се предлага обобщение на възможни примери за летищно оборудване, включително дали такова оборудване също би могло да се отнесе към приложение 14 на ИКАО или към съществените изисквания, предложени от Агенцията:

Наземно обслужване <sup>25</sup> , изискващи оборудване на работната площ		Примери на оборудване	Посочено в	
			Прил. 14 на ИКАО	СИ
Пътник		Стълби, автобуси, „ръкави“		A.1.f
Багаж		Товарни и разтоварни устройства		B.1.a
Рампа	Насочване за паркиране	Устройства за присъединяване	ДА	A.3.a
	Паркиране	Блокове		B.1.a
	Стартиране на двигател	Външни захранващи устройства		B.1.a
	Буксиране	Буксирни въжета		B.1.a
Услуги за въздухоплавателно средство	Почистване	Почистване на тоалетни		B.1.a
	Климатизиране и захранване	Външни захранващи устройства		B.1.a
	Отстраняване на обледеняване и противообледеняване	Оборудване за отстраняване на обледеняване	ДА	B.1.a
Зареждане с гориво		Фиксирано или подвижно оборудване за зареждане		B.1.h
Снабдяване с храна		Покрити коли		B.1.a

**Таблица 39: Примери на оборудване, необходимо за наземно обслужване**

От горната таблица 39 може да се забележи, че съществените изисквания (СИ), предложени от Агенцията, по принцип обхващат по-пълно летищното оборудване, използвано за наземно обслужване, отколкото приложение 14 на ИКАО. Това се случва защото, както е обяснено в меморандума, който ги описва, съществените изисквания бяха разработени чрез процес на оценка на риска и смекчаването му („отгоре – надолу“), след това допълнен от проверка „отдолу нагоре“, която взема предвид не само приложение 14, но и друго съществуващо законодателство на ЕС. Това обаче съответства на мненията, изразени от заинтересованите страни, както е представено в

<sup>25</sup> Съгласно Приложението към Директива 96/67/ЕО от 15 октомври 1996 г.

ДОК 06/2006. Заинтересованите страни наистина споменаха примери на оборудване, което подлежи на регулация, като размразяващото оборудване, оборудването за доставки на гориво и стартери, и като цяло повече оборудване за наземно обслужване.

**Приемаме следователно, че от 1000-та дружества за наземно обслужване, само 10% (т.е. 100) ще бъдат засегнати от вариант 4А (т.е. въздействат на оборудването на летището само непряко чрез правилата за прилагане или СО, базирани на разпоредбите на ИКАО за летищата. Обратно, всички те ще изпитат въздействие в случай на варианти 4Б и 4В.**

#### 2.7.2.5 Проектантски и производствени организации за летищно оборудване

Комуникационните системи за радионавигация, наблюдение (например радар) и аеронавигация, макар и инсталирани на летището, биха могли алтернативно да бъдат обхванати, при необходимост, от правилата на „Единното европейско небе“ по отношение на техните експлоатационни характеристики и оценка на съответствието. Коя от правните основи следва да се използва (дали Основният регламент на Агенцията или „Единното небе“) с цел да се избегне дублиране на процесите на определяне на правилата и последващите правила, ще бъде решавана за всеки отделен случай от Комисията. Следователно в настоящата ОВР не е уместно да се разглежда този тип оборудване, тъй като то вече присъства в обхвата на авиационното законодателство на ЕС.

Освен това предложението на Агенцията обхваща друго оборудване, посочено в приложение 14 на ИКАО, както е посочено в таблица 40 по-долу:

Изисквания към летищното оборудване		Примери на оборудване	Посочено в	
			Прил. 14 на ИКАО	СИ
Устройства за измерване на триенето		μ метри	2.9	A.1.a.v
Обслужване на пътници		Стълби, автобуси, „ръкави“		A.1.e
Обработка на багаж		Товарни и разтоварни устройства		B.1.a
Индикатори и устройства за сигнализиране		Индикатори за посока на вятъра	5.1.1	A.3.a
Светлини на писти за излитане и кацане и писти за рулиране		Светлини по осовата линия на пистата за излитане и кацане	5.3.12	A.3.a
Електрозахранващи системи		Доставки за навигационни средства	8.1	A.3.б
Аварийно-спасително оборудване		Линейки; лодки	9.1	B.1.к
Гасителни агенти и транспортни средства на АСППО		Скорост на разреждане	9.2	B.1.к
Отстраняване на негодни въздухоплавателни средства		Кранове	9.3	B.1.a
Чупливост		на CNS антени	9.9	A.1.c.iii
Обслужване на рампата	Насочване за паркиране	Устройства за присъединяване	5.3.24	A.3.a
	Паркиране	Блокове		B.1.a
	Стартиране на двигател	Външни захранващи		B.1.a

		устройства		
	Буксиране	Буксирни въжета		В.1.а
Услуги за въздухоплавателно средство	Почистване	Почистване на тоалетните		В.1.а
	Климатизиране и хранване	Външни хранващи устройства		В.1.а
	Отстраняване на обледеняване и противообледеняване	Оборудване за отстраняване на обледеняване	3.15	В.1.а
Зареждан е с гориво		Фиксирано или подвижно оборудване за зареждане		В.1.з
Снабдяване с храна		Покрити коли		В.1.а

**Таблица 40: Примери за оборудване, попадащо в обхвата на разширения Основен регламент на ЕААБ**

В случая на вариант 4А, за такова оборудване няма да бъдат установени специални правила на ЕС (например ETC). Следователно вариант **4А няма да окаже въздействие върху проектантските и производствени организации.**

За да прецени броят на проектантските и производствени организации, потенциално засегнати от варианти 4Б и 4В, Агенцията отбелязва, че на едно от най-големите събития, организирани от ACI Европа, планирано за края на 2007 г., са били предложени площи на около 60 изложители<sup>26</sup>. Подобен е броят на изложителите на „Airport Exchange“ през декември 2006 г. Така че приемаме, че броят на потенциално засегнатите компании е около 100, що се отнася до проектирането и производството на летищно оборудване, свързано с варианти 4Б и 4В.

#### 2.7.2.6 Организации за техническо обслужване на летищно оборудване

В допълнение приемаме, че отговорност за техническото обслужване на летищното оборудване ще носи организацията, която го използва (т.е. доставчиците на наземно обслужване и летищните оператори). Те ще трябва да демонстрират пред компетентната администрация, че техническото обслужване е правилно организирано и провеждано, независимо дали това става с вътрешни ресурси или чрез трета страна. При отсъствието на доказателства, посочващи наличието на значителни рискове, произтичащи от лошо техническо обслужване на летищното оборудване, считаме, че понастоящем е несъизмеримо да се налагат изисквания към организациите за техническо обслужване на това оборудване. Следователно предвижданата политика няма да окаже въздействие върху тях. Ако в бъдеще възникне такава необходимост за специфични единици от летищното оборудване, в такъв случай ще бъде направена съответната ОВР.

#### 2.7.2.7 Обобщение на засегнатите организации.

В заключение, въз основа на представената информация в под-параграфи от 2.7.2.1 до 2.7.2.6 по-горе, броят на засегнатите организации е определен в долната таблица 41:

<sup>26</sup> <http://www.pps-events.com/apex/sponsors.asp>

ВАРИАНТ		Очакван брой				
Id.	Описание	Летища	Летищни оператори	Доставчици на наземно обслужване	Проектиране** и производство	Администрации
4А	Летищното оборудване не подлежи на регулиране на ниво на ЕС.	3000	2750	100	0	46
4Б	ЕТС за „нестандартно“ оборудване и декларация за проверка.			1000	100*	46 + Агенцията
4В	Като 4Б, но без да се изисква декларация за проверка				100*	

\* действителният брой ще бъде оценен при ОВР за всеки отделен ЕТС. В този случай величината би могла да бъде от порядъка на десетици, не на стотици.

\*\* Понастоящем не се предвижда регулиране на организациите за техническо обслужване на летищното оборудване.

**Таблица 41: Брой организации, засегнати от правилата за летищното оборудване**

### 2.7.3 Въздействие върху безопасността

Както е обяснено в становището, Агенцията е убедена, че летищното оборудване също би следвало да бъде включено в обхвата на изменения Основен регламент, като в замяна това ще предложи солидна основа за спецификации, разработвани от промишлеността. Това оборудване, веднъж произведено, би следвало, разбира се, да бъде подложено на проверка на съответствието с приложимите СИ и правила за прилагане, както и с друго приложимо законодателство (например за електромагнитна интерференция) или съответните спецификации на общността.

При поискване от приложимия ЕТС (ако има издаден такъв) проектът за това оборудване ще бъде сертифициран и произведеното оборудване ще бъде придружено от декларация за съответствие, подписана от производителя с позоваване на европейския технически стандарт (ЕТС) (както при частите за въздухоплавателни средства). В този случай ще трябва да бъдат упълномощени проектантите и производителите.

Всичко по-горе ще се прилага както към вариант 4Б, така и към вариант 4В. Обратно, то няма да се отнася към вариант 4А. Вариант 4Б изисква летищният оператор (в допълнение към сертификационния процес на летището) да подпише също и декларация за проверка за всяко отделно оборудване (когато е предмет на ЕТС), използвано или въведено на неговото летище.

Следователно Агенцията е убедена, че:

- Вариант 4А няма да причини нито подобрене, нито отстъпление по отношение на безопасността (в действителност това е статуквото);
- Както вариант 4Б, така и вариант 4В ще съдействат за безопасността в еднаква степен.

По-специално бе оценено, че както вариант 4Б, така и вариант 4В ще доведат до следните значителни въздействия върху безопасността:

- по-добра правна сигурност относно правилата, които следва да се прилагат към оборудването на летищата и по-добро определяне на свързаните с това отговорности и процеси за проверка на съответствието;
- следователно по-солидна основа за промишлени стандарти;
- задължение, наложено на проектантите и производителите за деклариране на съответствие на техните продукти с правилата за безопасност.
- доказателства за такива декларации, събирани от летищния оператор и използвани по време на сертификационния процес.

В заключение, прилагайки методологията, представена в параграф 2.1.2 по-горе (включително тегловен коефициент 3 за въздействия върху безопасността), и след като сме избрали приложимите индикатори за резултат, свързани със специфични цели от параграф 2.4.5, можем да се присъдим точки за въздействието върху безопасността на трите варианта, свързани с летищното оборудване, както е представено в следващата таблица 42:

Индикатори за резултат, приложими към въздействието върху безопасността на регулирането на летищно оборудване	Брой точки за вариантите		
	4А	4Б	4В
Летищно оборудване	Да не се прави нищо	ЕТС + декларация за проверка	ЕТС + сертифициране на летищата
Индикатори за безопасност на летищата	0	1	1
Приемане на общи правила (т.е. ЕТС)	0	1	1
Разрешения за организации, проектиращи и произвеждащи летищно оборудване.	0	2	2
<b>ОБЩО</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>4</b>
<b>ПРЕТЕГЛЕН ОБЩ РЕЗУЛТАТ (Точките x 3 за безопасност)</b>	<b>0</b>	<b>12</b>	<b>12</b>

**Таблица 42: Резултати за въздействието на безопасността на вариантите за летищно оборудване**

#### 2.7.4 Икономическо въздействие

**Вариант 4А не изисква допълнително правило или ЕТС за летищното оборудване. Неговото икономическо въздействие следователно може да се оцени като неутрално.**

Обратно, предложеният от варианти 4Б и 4 В подход е съвместим, от една страна, с „новия подход“ и следователно е близък до настоящи практики, които вече се прилагат в промишлеността. От друга страна, той е съвместим с вече установени правила на Агенцията за частите на въздухоплавателните средства. Свързани с това правила за прилагане или Европейски технически стандарти (ЕТС) ще определят приложимите изисквания към безопасността и експлоатационните характеристики на „нестандартното“ оборудване, както и разпоредбите за проектантските и производствени организации. Одобрението на проектите за такова оборудване, където

е уместно, ще бъде последвано от оценка на съответствието, подписано от производителя.

Въпреки това точна оценка на въздействието може да бъде извършена, когато бъдат предложени споменатите правила или Европейски технически стандарти (ЕТС).

С други думи в този момент, в отсъствието на каквито и да е Европейски технически стандарти (ЕТС), очакваните разходи са равни на нула. Това се отнася основно до вариант 4В (т.е. само ЕТС и свързаните процеси за проектиране и производство).

Но в допълнение Агенцията, в съответствие с позицията на заинтересованите страни, предлага също да се отчита оценката за правилното инсталиране или използване на специфичното летищно оборудване на място. За тази цел вариант 4В приема, че проверката на това оборудване е неразделна част от сертификационния процес на летището. **Следователно вариант 4В не предполага допълнителни разходи по отношение на разходите за сертифициране на летището, които вече бяха оценени в параграф 2.6.4.2 по-горе.**

Обратно, вариант 4Б налага на летищните оператори допълнителен процес (подобно на този, който понастоящем се съдържа „Единното небе“<sup>27</sup>, насочен към ДАНО) на «деклариране на проверка» за инсталирано или придобито летищно оборудване.

Вариант 4Б в такъв случай няма да означава допълнителни разходи за компетентните администрации или за компаниите за наземно обслужване. За Агенцията и двата варианта 4Б и 4В изискват известно усилие за определяне на правилата, което все пак се счита за вече включено в общата оценка на разходите за определяне на правилата в параграф 2.6.4.5 по-горе.

Вариант 4Б обаче налага един допълнителен процес на летищните оператори, не само да извършват проверка на внедрените системи (вече направено и проверено от сертифицирането на летището), но и да администрират процедурите, както и за събиране и архивиране на декларациите за проверка. Пресмятаме, че за по-големите летища (определени като 700 в 2.6.2.1 по-горе), това може да означава около 0,5 ЕПЗ (т.е. 630 човекочаса = 69 300 EUR на година), за обща икономическа тежест върху тях от 69 хил. EUR (2006 г.) x 700 = 48, 300 милиона EUR/ година.

За оставащите 2300 (т.е. 3000 в обхвата – 700) тежестта се изчислява като много по-малка: 0,2 ЕПЗ за всяко от тях (= 252 часа = 27 720 EUR/година). Което, умножено по 2300, е равно на 63, 756 милиона EUR/година (2006 г.). Така че общите допълнителните разходи на вариант 4Б могат да се определят (за 3000-те летища, попадащи в обхвата) на 48 300 + 63 756 = 112, 056 милиона EUR /година (2006 г.). Очакваните разходи могат тогава да бъдат обобщени в таблица 43:

Очаквани разходи за регулиране на летищното оборудване	В хиляди EUR (2006 г.)/година		
	4А	4Б	4В
Летищно оборудване	Да не се прави нищо	ЕТС + декларация за проверка	ЕТС + сертифициране на летището
Оборудване в обхвата на основния регламент (т.е. декларация за	0	112 056	0

<sup>27</sup> Регламент (ЕО) № 6/552 на Европейския парламент и Съвета от 2004 март 10 г. относно оперативната съвместимост на Европейската мрежа за управление на въздушното движение (ОВ L 96 от 31 март 2004 г., стр. 26-42).

проверка)			
Приемане на общи правила за прилагане (ЕТС)	0*	0*	0*
Проектантски и производствени организации за летищно оборудване	0*	0*	0*
<b>ОБЩО</b>	<b>0</b>	<b>112 056</b>	<b>0</b>

\* разходи = нула при отсъствие на Европейски технически стандарти (ЕТС). Специална ОВР, документираща разходите и ползите ще бъде извършена преди издаването на какъвто и да е ЕТС.

**Таблица 43: Обобщение на разходите при регулиране на летищното оборудване**

Освен разходите, изчислени по-горе, варианти 4Б и 4В могат обаче да породят други икономически въздействия, като:

- взаимно признаване на проектантските и производствени организации за летищно оборудване, на свой ред съдействащо за изграждане на вътрешен пазар;
- повече стандартизация и по-голяма конкуренция за продукти, предлагащи изискваното качество, с положителен ефект върху цените.

Всички горни количествени и качествени преценки на икономическото въздействие сега могат да бъдат изразени чрез точки в следващата таблица 44:

Индикатори за резултат, приложими към икономическото въздействие на регулирането на летищното оборудване	Брой точки за вариантите		
	3А	3Б	3В
<b>Летищно оборудване</b>	<b>Да не се прави нищо</b>	<b>ЕТС + декларация за проверка</b>	<b>ЕТС + сертифициране на летището</b>
Оборудване в обхвата на основния регламент (т.е. декларация за проверка)	0	- 3	0
Приемане на общи правила за прилагане (ЕТС)	0	0	0
Проектантски и производствени организации за летищно оборудване	0	0	0
<b>ОБЩО</b>	<b>0</b>	<b>- 3</b>	<b>0</b>
<b>ПРЕТЕГЛЕН ОБЩ РЕЗУЛТАТ (Резултат x 2 за икономическо въздействие)</b>	<b>0</b>	<b>- 6</b>	<b>0</b>

**Таблица 44: Резултати за икономическото въздействие на вариантите за летищно оборудване**

### 2.7.5 Въздействие върху околната среда

Приложение 14 на ИКАО понастоящем не съдържа разпоредби за въздействието върху околната среда на летищните транспортни средства или други материали, течности или агенти, използвани при експлоатацията на едно летище. Рамката, предлагана във варианти 4Б или 4В, поставяща основите за възможно бъдещо регулиране на оборудването, ще има окаже (т.е. +1) положително въздействие върху околната среда.



Като прилагаме методологията от параграф 2.1.2 по-горе, това слабо въздействие трябва да бъде „претеглено“ с 3.

#### 2.7.6 Социално въздействие

Вариант 4А следва да се разглежда като неутрален в социално отношение. Обратно, както вариант 4Б, така и вариант 4В може да имат слабо (+1) положително социално въздействие по отношение на:

- повече квалифицирани работни места в одобрените проектантски и производствени организации за летищно оборудване
- излизане от пазара на недостатъчно структурирани компании;
- повишаване на качеството на изпълняваната работа и следователно на конкурентноспособността на европейските продукти от гледна точка на съотношението цена/качество.

Това слабо положително въздействие, съгласно методологията в параграф 2.1.2, следва да бъде претеглено с 2.

#### 2.7.7 Въздействие върху други авиационни изисквания, извън настоящия обхват на ЕААБ

Нито Европейските технически стандарти (ЕТС), нито правилата за прилагане ще дублират съществуващи правила, установени в рамката на „Единното небе“. Всеки от трите възможни варианта следователно е неутрален в това отношение.

#### 2.7.8 Многокритериален анализ (МКА) и препоръчан вариант

Съгласно методологията, описана в параграф 2.1.2 и присъдените точки в параграфи от 2.7.3 до 2.7.7, може да бъде представена следната матрица за МКА:

Претеглен резултат на вариантите за обхвата на законодателството на ЕС		4А	4Б	4В
Летищно оборудване		Да не се прави нищо	ЕТС + декларация за проверка	ЕТС + сертифициране на летището
вид въздействие	Тегло			
Безопасност	3	0	12	12
Икономическо въздействие	2	0	- 6	0
Околна среда	3	0	3	3
Социално въздействие	2	0	2	2
Върху други авиационни регулаторни уредби	1	0	0	0
<b>ПРЕТЕГЛЕН СБОР</b>		<b>0</b>	<b>11</b>	<b>15</b>

Таблица 46: Многокритериален анализ за летищното оборудване

От горната таблица може да се види, че вариант 4А изглежда много зле в сравнение с другите два възможни варианта. От тях вариант 4В получава много повече точки от вариант 4Б. По-специално варианти 4Б и 4В:

- Имат много по-добър резултат от гледна точка на безопасността отколкото вариант 4А;

- Биха поставили основите за по-добро управление на околната среда на летищата;
- Биха подобрили качеството и количеството на работните места в проектантските и производствените организации за летищно оборудване.

Вариант 4Б обаче би струвал около 100 млн. EUR на година (2006 г.), докато вариант 4В, не води до допълнителни разходи. Ето защо Агенцията включи в своето становище вариант 4В (т.е. спецификации на Общността, доброволно разработени от промишлеността и подкрепени от ЕТС на Агенцията, винаги когато е необходимо да се постигне съответно ниво на безопасност; регулиране на свързаните с това проектантски и производствени организации и проверка на инсталираното летищно оборудване по време на обикновения процес на сертифициране и надзор на летището).

## **2.8 Анализ на въздействията на сертифициционния процес**

### *2.8.1 Алтернативни варианти*

В параграф 2.5.2 по-горе бяха идентифицирани следните алтернативни варианти за сертифициционния процес:

- 7А): Изискване за сертифициционен процес (обхващащ инфраструктурата и управлението) на всяко летище (което на свой ред бе основната позиция за параграф 2.6 по-горе):
- 7В): Отделен сертификат за инфраструктура и оборудване за всяко едно летище, плюс „единичен“ сертификат на организацията на ниво дружество за всички дружества, експлоатиращи няколко летища.
- 7С): Както в 7Б, но само когато от оператора се изисква „единичен“ сертификат.

### *2.8.2 Целева група и брой засегнати организации*

#### *2.8.2.1 Летищни оператори*

Доставчиците на наземно обслужване и проектантските и производствени организации за летищно оборудване няма да бъдат засегнати от никой от трите възможни алтернативни варианта.

За голямото мнозинство летищни оператори, управляващи едно единично летище, от всяка гледна точка ще има нищожно въздействие дали ще им бъде издаден в края на сертифициционния процес един единствен документ или два отделни документа (т.е. един за инфраструктурата; втори за експлоатацията и управлението). Въздействието на такъв сертифициционен процес вече бе оценено в параграф 2.6 по-горе, така че в случай на вариант 7А нито летищата, нито летищните оператори ще бъдат подложени на допълнителни въздействия.

Обратно, около **25 оператори** на повече от едно летище, посочени в параграф 2.7.2.3, управляващи общо около **275 летища**, ще изпитат въздействието на вариант 7Б, който ги задължава да заявят „единичен“ сертификат за летищен оператор.

В случай на вариант 7В, всеки оператор на повече от едно летище ще реши дали да заяви или не „единичен“ сертификат за управление (основно централизирано управление на безопасността и качеството). Тъй като в момента това не е всеобщо установена практика, приемаме, че може да обхване около 40% от потенциалните заявители: т.е. **10 оператори от всеки 25**. След като споменатите 25 оператори средно управляват приблизително по

11 летища всеки, приемаме в такъв случай, че броят на потенциално засегнатите летища ще бъде от порядъка на 100.

#### 2.8.2.2 Компетентни администрации

В становището на Агенцията се приема, че едно летище може да бъде притежавано или управлявано от публична организация или от частно дружество или по всякакъв друг механизъм (например „корпоративен“ оператор, чиито акции принадлежат преимуществено или изцяло на публичен орган на национално или местно ниво). Но, във всеки от тези случаи приемаме също, че когато операторът е публичен орган, отчетността на експлоатацията и управлението ще бъде независима не само от вътрешната отчетност на безопасността и качеството, но и от публичната функция за сертифициране и надзор.

Този принцип на разделение между надзорните органи и стопанските организации е добре утвърден при летателната годност (дори за проектантски или производствени дружества, които са държавна собственост) и въздушните операции. Той също така категорично е въведен в Единното европейско небе<sup>28</sup>.

Оказва се, че:

- В Гърция и Литва Министерството на транспорта е пряко отговорно (поне в някои случаи) за управлението и експлоатацията на летищата. Въпреки това и двете страни членуват и участват активно в ГРЛБ: така че приемаме, че вече е изградена отделна функция за надзор на безопасността;
- В Кипър също Министерството на транспорта отговаря за експлоатацията и управлението на летищата, но тази страна не е член на ГРЛБ;
- в други държави (например Франция, Италия) публични длъжностни лица, понякога разположени на летището, освен че отговарят за надзора на безопасността, са отговорни и за управлението на някои дейности (например АСППО; местни аварийни планове).

Последният въпрос обаче е неуместен от гледна точка на въздействието, тъй като съществените изисквания, както са предложени от Агенцията, вземат под внимание такива положения. Така че единствено кипърската администрация би могла да бъде засегната от споменатия принцип на разделение.

Агенцията няма да бъде засегната, тъй като понастоящем от нея не се очаква да се включи пряко в сертифицирането и надзора на летищата и летищните оператори.

Следователно в случай на вариант 7А, върху администрациите като цяло няма да има въздействие освен това, което вече бе разгледано в параграф 2.6 по-горе (и с изключение на споменатата кипърска администрация).

Обратно, в случай на вариант 7Б, всичките 17 компетентни администрации за страните, изброени в параграф 2.7.2.3 по-горе, ще бъдат пряко повлияни от процесите на сертифициране и надзор.

И последно, в случай на вариант 7В, броят на пряко засегнатите администрации ще бъде по-голям от броя на заявителите (т.е. 10).

---

<sup>28</sup> Член 4.2 от Регламент (ЕО) № 549/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г., определящ рамката за създаване на Единно европейско небе (*ОВ L .96 от 13 март 2004 г., стр. 1-9*).

### 2.8.2.3 Обобщение на засегнатите организации

В заключение броят на засегнатите организации е оценен в долната таблица 47:

ВАРИАНТ		Летищни оператори	Летища	Компетентни администрации	
Id.	Описание			За които е необходимо да разделят функциите по надзора	Упражняващи надзор
7А	Сертификационен процес (инфраструктура и управление) на всяко летище.	0	0	1	0
7Б	Задължителен единичен сертификат	25	275		17
7В	Доброволен единичен сертификат	10	100		10

**Таблица 47: Брой организации, засегнати от промени в сертификационния процес**

#### 2.8.3 Въздействие върху безопасността

Добре организираната система за управление (основно на безопасността и качеството), независимо дали е тотално разпределена или изградена около централна функция, има положителен ефект върху безопасността. Агенцията обаче счита, че е много трудно да се демонстрира по принцип, че една форма на организация има по-добро въздействие върху безопасността от друга.

По същия начин бе прието, че издаването на един или два документа в края на сертификационния процес не оказва въздействие върху безопасността.

В заключение, и трите разглеждани варианта са неутрални от гледна точка на въздействието върху безопасността.

#### 2.8.4 Икономическо въздействие

##### 2.8.4.1 Летищни оператори

При вариант 7А разходите за сертификационния процес ще останат за летищните оператори такива, каквито бяха изчислени в параграф 2.6.4.2 по-горе. Така че този вариант не предполага нито допълнителни разходи, нито икономии. От само себе си се разбира, че в този случай системата за управление ще остане тотално разпределена, дори за дружества, управляващи повече от едно летище. В такъв случай ще трябва да бъде определен необходимият персонал, тъй като това ще бъде основата, спрямо която ще се оценява въздействието на варианти 7Б и 7В.

Трябва да припомним, че в параграф 2.6.4.3 по-горе пресметнати 3 ЕПЗ, необходими за управление на безопасността на всяко летище, отворено за редовен търговски трафик: а това са всъщност летищата, собственост на разглежданите оператори. За интегрирана система за управление на безопасността и качеството приемаме, че се наемат средно по 5

ЕПЗ за всяко летище в случай на тотално разпределена схема на организация, с 0 ЕПЗ на централно ниво.

За да оценим икономическото въздействие на вариант 7Б приемаме, че трябва да разгледаме 275 летища, експлоатирани от 25 организации. При разпределена организационна схема това ще изисква 5 ЕПЗ x 275 летища = 1375 ЕПЗ общо.

След това приемаме, че на всяко летище биха могли да бъдат спестени около 20% от разпределените ресурси, ако всеки от 25-те засегнати оператора установи централна функция, т.е.:

- 1 спестена ЕПЗ (т.е. 20% от 5) x 275 летища = - 275 ЕПЗ;
- - 275 ЕПЗ x 138 600 EUR = потенциална икономия - 38 115 хиляди EUR годишно.

25-те оператора обаче ще трябва да установят централизирана функция, включваща управление на безопасността, управление на качеството и вътрешен одит (т.е. да инспектират самите местни летища). За тази централизирана функция би изисквала по 5 ЕПЗ за организация. Следователно общо за 25 организации: 125 ЕПЗ = 17,325 хиляди EUR годишно.

**Получените в резултат на това икономии за 25-те летищни оператори при вариант 7Б могат в такъв случай да се изчислят като:**

- - 275 + 125 = - 150 ЕПЗ;
- - 38 115 – 17 325 = - 20, 790 милиона EUR/година.

Разходите за преход обаче в дружества, на които ще се наложи да реструктурират своите организации, може да неутрализира възможните икономии за години напред.

В параграф 2.8.2.1 по-горе бе прието, че в случай на **вариант 7В** (т.е. доброволен единичен сертификат), едва около 40% (т.е. 10) от организациите, управляващи повече от едно летище, ще се възползват от възможността да заявят единичен сертификат. В този случай икономии ще възлизат на 40% от изчислените по-горе резултати. Т.е.:

- - 40 % + 150 = - 60 ЕПЗ;
- - 40 % x 20 790 = - 8, 316 милиона EUR (2006 г.)/година.

#### 2.8.4.2 Компетентни администрации

Би следвало да се напомни, че за компетентните администрации в параграф 2.3.3.3 по-горе бе изчислено, че 1 ЕПЗ би бил достатъчен за надзор на малко повече от 3 летища. Така че в **Кипър 1 ЕПЗ ще е достатъчен за такава функция (= 138, 600 милиона EUR/година).**

Това се отнася и до трите разглеждани варианти. В случай на вариант 7А това представлява общите допълнителни разходи, тъй като няма други засегнати администрации.

В параграф 2.6.4.2 по-горе бе пресметнато, че усилията, необходими на една администрация да сертифицира (и след това да упражнява непрекъснат надзор над) едно летище е от порядъка на 120 човекочаса при среден разход (2006 г.) от 110 EUR + 10 EUR за командировки в страната.

**В случай на вариант 7Б** са засегнати 275 летища, което означава общо 33 000 човекочаса = 26 ЕПЗ = 3, 604 милиона EUR (2006 г.)/година. Ако приемем, че 30% от тези усилия могат да бъдат спестени (системата за управление да не бъде одитирана на

всяко отделно летище), това води до общи икономии, за всички 17 засегнати администрации, от:

- - 30% x 26 + 1 = - 7 ЕПЗ;
- - 30% x 3 604 + 138,6 = - 942,6 хил. EUR/година.

**В случай на вариант 7В могат да бъдат постигнати само 40% от тези икономии: - 3 ЕПЗ, - 377 хил. EUR/година.**

#### 2.8.4.3 Обобщение на икономическото въздействие

**В заключение, допълнителните разходи или икономии, произтичащи от трите разглеждани варианти, могат да бъдат оценени както са представени в таблица 48 по-долу:**

Параметър	За компетентните администрации	За летищните оператори	ОБЩО
<b>Вариант 7А = Сертификационен процес на всяко летище</b>			
ЕПЗ	1	0	<b>1</b>
хил. EUR 2006 г.	138,6	0	<b>138,6</b>
<b>Вариант 7Б = Задължителен единичен сертификат (25 оператора; 275 летища)</b>			
ЕПЗ	- 7	- 150*	<b>- 157</b>
хил. EUR 2006 г.	- 943	- 20 790*	<b>- 21 733</b>
<b>Вариант 7В = Доброволен единичен сертификат (10 оператора; 100 летища)</b>			
ЕПЗ	- 3	- 60	<b>- 63</b>
хил. EUR 2006 г.	- 377	- 8 316	<b>- 8 693</b>

\*Като изключваме разходите за преход при дружества, в които все още не са структурирани централизираните функции за безопасност и качество.

**Таблица 48: Очаквани икономии за сертификационен процес на летищата**

Всички горни количествени и качествени преценки на икономическото въздействие могат да бъдат изразени от точките в следващата таблица 49:

Индикатори за резултат, приложими към икономическото въздействие на сертификационния процес	Брой точки за вариантите		
	7А	7Б	7В
<b>Сертификати</b>	<b>Сертификационен процес на всяко летище</b>	<b>Задължителен единичен сертификат</b>	<b>Доброволен единичен сертификат</b>
Летища в основен регламент (т.е. разделение на надзора на безопасността)	- 1	- 1	- 1
Въвеждане и експлоатация с единичен сертификат (оператори)	- 1	3	2
Персонал за сертифициране и надзор в компетентните администрации	- 1	2	1
<b>ОБЩО</b>	<b>- 3</b>	<b>4</b>	<b>2</b>
<b>ПРЕТЕГЛЕН ОБЩ РЕЗУЛТАТ (Резултат x 2 за икономическо въздействие)</b>	<b>- 6</b>	<b>8</b>	<b>4</b>

## **Таблица 49: Резултат на икономическото въздействие на сертификационния процес на летищата**

### *2.8.5 Въздействие върху околната среда*

И трите варианта ще имат неутрално въздействие по отношение на околната среда, тъй като се отнасят единствено до организацията на някои процеси на управление и надзор.

### *2.8.6 Социално въздействие*

Вариант 7А следва да се разглежда като неутрален по отношение на социалното въздействие: нито една организация не ще е принудена да се реорганизира с изключение на кипърската администрация, което би означавало едно допълнително работно място.

Вариант 7Б би могъл не само да премахне около 160 работни места (т.е. да ограничи значително положителното въздействие по отношение на работните места на вариант 3Б от параграф 2.6.7 по-горе), но и да принуди всички оператори на повече от едно летища да се организират съобразно един и същи модел, спуснат централно, сякаш „един размер би прилегал на всички“. По тази причина той следва да се разглежда като отрицателен (т.е. – 2) в социално отношение, за което в предходния параграф 2.1.2 бе поставено „тегло“ 2.

И последно, възможно е за вариант 7В да са необходими около 63 работни места по-малко, което означава, че в глобален мащаб все още ще има значителен брой допълнителни места, след като малко по-горе за вариант 3Б бяха пресметнати приблизително + 280 ЕПЗ. Освен това този вариант ще остави всяка организация свободна да избира предпочитаната от нея организация на работа и дори да решава дали да се реорганизира и кога да го направи. Ето защо този вариант следва да се разглежда като силно положителен в социално отношение (т.е. 3 x „тегло“ 2 = 6).

### *2.8.7 Въздействие върху други авиационни изисквания, извън настоящия обхват на ЕААБ*

Вариант 7А ще установи принципа на разделение между експлоатация и надзор, подобно на „Единното небе“. По този начин той ще съдейства за хармонизиране на регулаторната уредба между различни области. Неговото въздействие следователно би трябвало да се разглежда като слабо положително (т.е. 1).

Варианти 7Б и 7В, водещи до възможността за централизирана система за управление (на безопасността и качеството) следва да бъдат разглеждани като по-силно положителни (т.е. 2).

### *2.8.8 Многокритериален анализ (МКА) и препоръчан вариант*

Съгласно методологията, описана в параграф 2.1.2 и присъдените точки в параграфи от 2.8.3 до 2.8.7, може да бъде представена следната матрица за МКА:

Претеглен резултат на вариантите за сертификационния процес		7А	7Б	7В
Вид въздействие	Тегло	Сертификационен процес на всяко летище	Задължителен единичен сертификат	Доброволен единичен сертификат
Икономическо въздействие	2	- 6	8	4
Околна среда	3	0	0	0
Социално въздействие	2	0	- 4	6
Върху други авиационни регулаторни уредби	1	1	2	2
<b>ПРЕТЕГЛЕН СБОР</b>		<b>- 5</b>	<b>6</b>	<b>12</b>

**Таблица 50: Многокритериален анализ за летищното оборудване**

**От нея може да се види, че вариант 7А има отрицателно въздействие. Измежду оставащите два вариант 7В получава два пъти повече точки от 7Б.**

По-специално вариант 7В получава повече точки от 7Б в социално отношение, тъй като той не ще доведе до съкращаване на работни места (т.е. без сериозно да неутрализира допълнителните работни места, създадени от вариант 3Б), нито ще принуди някоя организация (с изключение на кипърската администрация) да се реорганизира. Освен това, дори ако са по-малко от вариант 7Б, той въпреки това ще има положително икономическо въздействие.

Ето защо Агенцията включи в своето становище вариант 7В (т.е. единичен сертификат за летищен оператор, само ако е заявен доброволно).

## **2.9 Анализ на въздействията при упълномощаване на оценяващите органи**

### *2.9.1 Алтернативни варианти*

В параграф 2.5.2 по-горе бяха идентифицирани следните алтернативни варианти за ролята на оценяващите органи:

- 8А): Акредитирани оценяващи органи, освен компетентните администрации, упълномощени да сертифицират и упражняват надзор над специфични, по-малко сложни летища. Кандидатите решават към коя сертифицираща организация да подават заявленията си.
- 8В): Акредитирани оценяващи органи, освен компетентните администрации, упълномощени да сертифицират и упражняват надзор над всички летища. Кандидатите решават към коя сертифицираща организация да подават заявленията си.
- 8С): Само акредитирани оценяващи органи, упълномощени да сертифицират и упражняват надзор над специфични, по-малко сложни летища.



## 2.9.2 Целева група и брой засегнати организации

### 2.9.2.1 Летища, оператори и доставчици на наземно обслужване

Варианти 8А и 8В ще ограничат ролята на оценяващите органи до сертифициране на по-прости летища и техните оператори. В горния параграф 2.6.2.1 бе пресметнато, че в страните от ЕС 27 + 4 има около 700 сложни летища, открити за редовен търговски въздушен превоз, от общо 3000 летища, попадащи в обхвата на предлаганото законодателство на ЕС.

Разликата ( $3000 - 700 = 2300$ ) ни дава броя на по-простите летища. Във **вариант 8В** тези 2300 летища, открити за обществено ползване, **винаги ще бъдат сертифицирани от оценяващите органи**. Същото ще се отнася до техните оператори, чийто брой, за такива по-прости случаи, приемаме, че е равен на броя на самите летища. Отново 2300.

Във вариант 8А заявителите ще могат да избират дали да заявят своите сертификати от компетентната за територията администрация, или от оценяващ орган, акредитиран в страните от ЕС 27 + 4. Приемаме, че през първите години на прилагане на новата политика тази възможност ще използват не повече от 30% от потенциално заинтересованите по-прости летища и оператори. В такъв случай пресмятаме, че броят им ще бъде  $30\% \times 2300 = 690$ .

Във вариант 8Б всички летища, дори най-сложните, биха могли да бъдат сертифицирани от оценяващи органи по заявка (да се направи това задължително бе сметнено за толкова нереалистично, че дори не разглеждаме тази теоретична възможност в настоящата ОВР). Ако отново приемем, че около 30% от общо 3000 летища биха могли в началото да се възползват от тази възможност, това означава, че броят на засегнатите летища би бил от порядъка на  $30\% \times 3000 = 900$  (**690 по-прости и 210 по-сложни**).

В параграф 2.7.2.3 по-горе бе пресметнато, че общият брой оператори на 3000-те разглеждани летища в страните от ЕС 27 + 4 е от порядъка на 2750, но само 25 от тях експлоатират повече от едно летище. Така че 30% от 2725 оператори на единично летище биха могли да се възползват от възможността да се обърнат към оценяващ орган = 815. От големите 25 оператора на повече от едно търговско летище смятаме, че не повече от 20% (т.е. 5) ще използват тази възможност поне през първите години. **Следователно може да се пресметне, че броят на засегнатите оператори в случая на вариант 8Б ще бъде от порядъка на  $815 + 5 = 820$ .**

Доставчиците на наземно оборудване няма да бъдат пряко засегнати, тъй като за тях не се предвижда допълнително сертифициране<sup>29</sup>.

### 2.9.2.2 Компетентни администрации

В случая на вариант 8В няма да има търговска конкуренция между компетентните за територията администрации и оценяващите органи. Последните биха могли да бъдат акредитирани от същите тези администрации. В този случай обаче приемаме, че:

---

<sup>29</sup> Член 14 от Директива на Съвета 96/67/ЕО от 15 октомври 1996 г. относно достъпа до пазара за наземно обслужване на летищата на Общността (*Официален вестник L 272*, 25/10/1996 г., стр. 0036 – 0045) вече дава възможност на държавите-членки да поставят дейността по наземно обслужване на доставчик на наземно обслужване и на самообслужващ се ползвател на летище в зависимост от получаването на одобрение от обществен орган, независим от управляващия орган на летището.

- държавите няма да делегират правомощията за акредитиране на оценяващи органи на регионално или местно ниво; следователно максималният брой на засегнатите от акредитацията администрации няма да превиши броя на държавите в ЕС 27 + 4.
- Въпреки това приемаме, че поне в началото, кандидати за оценяващи органи ще има само в около 50% от държавите.

Следователно във **вариант 8В** ще бъдат засегнати само **15 компетентни администрации**. В този случай те ще имат активно участие, тъй като те ще акредитират оценяващите органи. Агенцията няма да участва в този контекст.

Обратно, и за двата варианта 8А и 8Б, оценяващите органи ще бъдат в пряка търговска конкуренция с компетентните по територия администрации. За да се избегне конфликт на интереси, ще бъде необходимо такива органи да бъдат акредитирани на централно ниво от Агенцията. Това няма да създаде конфликт на интереси, тъй като в предлаганата политика Агенцията не сертифицира летища или оператори в рамките на територията на страните от ЕС 27 + 4. Но в такъв случай **и в двата варианта 8А и 8Б Агенцията ще се окаже под прякото въздействие на процеса на акредитация.**

Вследствие на това оценяващите органи, акредитирани от Агенцията ще бъдат de facto в конкуренция с местната администрация навсякъде в Европа. Следователно както за вариант 8А, така и за 8Б всички 46 компетентни администрации ще участват пасивно.

### 2.9.2.3 Оценяващи органи

До средата на август 2007 г. 3 организации бяха „признати“ съгласно Приложение 1 от Регламент 550/2004<sup>30</sup> за „Единното небе“. През същия период съществуваше само един нотифициран орган (Instituto Nacional de Tecnología Aeroespacial) във връзка с директива 552/2004 (Оперативна съвместимост в „Единното небе“)<sup>31</sup>.

Въпреки това в базата данни<sup>32</sup> „NANDO“, управлявана от ГД „Енергетика и транспорт“ на 09 август 2007 г. общо по списък имаше 1945 нотифицирани органи. Така че броят потенциални оценяващи органи за летищата би могъл да бъде дори по-висок от няколкото единици, изброени понастоящем в контекста на „Единното европейско небе“, като се вземе предвид, че потенциалният пазар би могъл да бъде от порядъка на хиляди летища (т.е. по-големи от броя на ДАНО) В спомената база данни NANDO, на същата дата имаше 155 нотифицирани органи, акредитирани за електрооборудване с ниско напрежение<sup>33</sup>. Тези технологии са много подобни на онези, използвани от едно ключовите оборудване на летищата (т.е. летищното осветление).

В този списък обаче около една дузина нотифицирани органи бяха организации с по-широк характер на мисиите си, като например: Asociación Española de Normalización y Certificación, Bureau Veritas, Det Norske Veritas, Istituto Italiano del Marchio di Qualità, Société National de Certification et d'Homologation, TÜV. Други, напротив, бяха специализирани в областта на електротехниката.

<sup>30</sup> [http://ec.europa.eu/transport/air\\_portal/traffic\\_management/nsa/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/air_portal/traffic_management/nsa/index_en.htm)

<sup>31</sup> [http://ec.europa.eu/enterprise/newapproach/nando/index.cfm?fuseaction=directive.notifiedbody&dir\\_id=128961&type\\_dir=NO%20CPD&pro\\_id=99999&prc\\_id=99999&ann\\_id=99999&prc\\_anx=99999](http://ec.europa.eu/enterprise/newapproach/nando/index.cfm?fuseaction=directive.notifiedbody&dir_id=128961&type_dir=NO%20CPD&pro_id=99999&prc_id=99999&ann_id=99999&prc_anx=99999)

<sup>32</sup> <http://ec.europa.eu/enterprise/newapproach/nando/index.cfm?fuseaction=notifiedbody.main>

<sup>33</sup> Посочен в Директива на Съвета 73/23/ЕИО от 19 февруари 1973 г. относно хармонизирането на законите на държавите-членки, отнасящи се до електрооборудването, проектирано за използване в известни граници на напрежението (ОВ L 77, 26 март 1973 г.).

В заключение и като имаме предвид размерите на потенциалния пазар, приемаме, че **около 15 органа биха поискали да бъдат акредитирани за сертифициране на летища, за всеки от трите варианта, които се разглеждат.**

#### 2.9.2.4 Обобщение на засегнатите организации

В заключение, броят на потенциално засегнатите организации за всеки от вариантите е представен в долната таблица 51 по-долу:

ВАРИАНТ		Очакван брой				
Id.	Описание	Летища	Летищни оператори	Доставчици на наземно обслужване	Оценяващи органи	Администрации
8А	По-прости летища; по заявка.	<b>690</b>	<b>690</b>	<b>0</b>	<b>15</b>	<b>46 (пасивно) + Агенцията (активно)</b>
8Б	Всички летища; по заявка	<b>900 (690 + 210)</b>	<b>820</b>			
8В	По-прости летища; винаги.	<b>2300</b>	<b>2300</b>			<b>15 (активно)</b>

**Таблица 51: Брой организации, засегнати от оценяващите органи.**

#### 2.9.3 Въздействие върху безопасността

Някои от органите, посочени в 2.9.2.3 имат признат роля в областта на сертифициране на качеството, изградено с десетки години. Въпреки това нито една от тях няма непосредствен опит в сертифицирането на летища. От друга страна, летищните оператори и техните съответни администрации са натрупали доверие, специфичен опит и взаимно уважение, също така изградени през годините.

Не възможно е да се изрази точно количествено въздействието върху безопасността на въвеждането на концепцията за оценяващи органи. Въпреки това общо е мнението сред мнозинството експерти, че регулаторната рамка, за да поддържа вече постигнатите високи нива на безопасност, трябва да остане относително стабилна и да не се променя тотално от днес за утре. Следователно може да се направи опит поне за качествена оценка на въздействието на въвеждането на оценяващи органи в тази област. В такъв случай приемаме, че въвеждането на оценяващи органи за по-простите летища, които днес често не подлежат на сертифициране, може само да подобри ситуацията, чрез надзор на безопасността, извършван от трета страна. На тях във всеки случай (например аероклубове) обемът трафик, размерите на въздухоплавателните средства и сериозността на авиационните произшествия са по-малко. По-лош може да бъде случаят на упълномощаване на оценяващите органи да сертифицират по-големи летища, тъй като такъв процес е добре установен фактически от всички компетентни авиационни администрации, които също така са имат необходимия експертен опит. Освен това, ако оставим този избор на операторите на по-прости летища, това би позволило плавно развиване на системата, без да се допусне голяма нестабилност.

С други думи вариант 8А (само по-прости летища по заявка) би донесъл малка полза по отношение на безопасността. Правейки задължителен такъв подход навсякъде (т.е. вариант 8В), дори където положението не би било зряло, ще има напротив слабо отрицателен ефект. По-голям отрицателен ефект, дължащ се на недостатъчен опит, който се преувеличава от нотифицирните органи, може да се получи в резултат от вариант 8Б. В никой от случаите няма да бъде засегната системата за управление на безопасността от летищните оператори.

Горните съображения са обобщени в таблица 52 по-долу:

Индикатори за резултат, приложими към въздействието върху безопасността на оценяващите органи	Брой точки за вариантите		
	8А	8Б	8В
<b>Роля на оценяващите органи</b>	<b>По-прости летища; при поискване.</b>	<b>Всички летища; при поискване</b>	<b>По-прости летища; винаги.</b>
Система за управление от по-големите летищни оператори.	0	0	0
Индикатори за резултат на летището (стабилност на регулаторната рамка).	1	-3	-1
<b>ОБЩО</b>	<b>1</b>	<b>- 3</b>	<b>- 1</b>
<b>ПРЕТЕГЛЕН ОБЩ РЕЗУЛТАТ (Точките x 3 за безопасност)</b>	<b>3</b>	<b>- 9</b>	<b>- 3</b>

**Таблица 52: Въздействие на безопасността на оценяващите органи**

От горната таблица 52, макар и само в количествено отношение може да се пресметне, че вариант 8Б, много различен от днешния регулаторен пейзаж, може да причини рискове за безопасността, поради внезапна нестабилност. Дори 8В ще причини нестабилност, но неговото въздействие от гледна точка на общия риск ще бъде по-малък, тъй като ще бъде ограничен до по-простите летища, използвани от малки въздухоплавателни средства и много рядко за експлоатация на търговски въздушни таксита (т.е. с много малко пътници). Обратно, вариант 8А ще окаже слаб положителен ефект върху безопасността.

#### 2.9.4 Икономическо въздействие

##### 2.9.4.1 Акредитация на оценяващите органи

Акредитирането (и последващото наблюдение) на оценяващите органи е процес, подобен на стандартизирането на авиационните администрации. Разчетите за необходимите усилия на последните вече бяха представени в параграф 2.6.4.1 по-горе.

Дори за такъв процес на акредитация приемаме, че съществува общ план за наблюдение на периодични одити на оценяващите органи, основан на 1 посещение на 2 години (честота =  $1 : 2 = 0,5$  посещения на година). Освен това обаче при специални обстоятелства могат да се извършват ad hoc посещения. Така че приемаме, че честотата е с 10% по-висока: 0,55.

Такива посещения нормално траят 5 дни, като се провеждат от екип от 3-ма одитори. Средните усилия за едно инспекционно посещение в такъв случай са 5 дни x 7,5 часа x 3 лица = 112,5 човекочаса.

Тъй като честотата на посещенията за година е определена на 0,55, това означава (112 x 0,55), че средно **около 62 човекочаса годишно са необходими за провеждане на процеса на акредитация (и последващо наблюдение) за един оценяващ орган, в течение на двугодишния планов период.**

Въпреки това ще бъде необходимо да се координират и подготвят посещенията, да се отчитат резултатите и да се проследи всеки план за възможни коригиращи действия.

По тази причина приемаме, че броят човекочасовете, необходими годишно за акредитиране на един оценяващ орган следователно е средно най-малко 3 пъти по-висок (т.е. една седмица за посещението плюс 2 седмици писмена работа) от посочените по-горе 62 часа. Следователно  $62 \times 3 = 186$  часа средно са необходими на година за акредитиране на един оценяващ орган в сферата на летищата, състоящи се от действителното посещение и свързаната с него писмена работа преди и след посещението.

В параграф 2.9.2.3 по-горе броят на участващите оценяващи органи бе пресметнат на 15, следователно годишната тежест за тяхната акредитация ще възлиза на:

- 186 часа x 15 оценяващи органа = около 2 790 човекочаса годишно;
- което представлява **приблизително 2 ЕПЗ.**

Във **вариант 8В** тези 15 оценяващи органа ще бъдат акредитирани и последващо наблюдавани от **авиационните администрации**. Тъй като за тях разходите за труд бяха изчислени на 138 600 EUR /ЕПЗ, за тях общата икономическа тежест ще бъде от порядъка на **277,2 хил. EUR/година.**

Обратно, във **варианти 8А и 8Б** за акредитирането ще отговаря **Агенцията**. За нея разходите за труд са оценени приблизително на 150 000 EUR/ЕПЗ. Следователно в този случай икономическата тежест ще бъде приблизително **300 000 EUR/година.**

Акредитационните посещения обаче изискват работа и от одитираните органи. Приемаме, че средно те ще изискват 1 координатор за всеки от 5-те дни на посещението (= 37,5 работни часа). Като умножим 37,5 по честота от 0,55, това прави 20 човекочаса за година за всеки оценяващ орган. Дори органите, които ще бъдат акредитирани (или подложени на наблюдение/мониторинг след акредитацията) ще трябва обаче да попълват въпросници и да представят информация. По тази причина приемаме, че средно те ще трябва да изразходват два пъти повече време = 40 човекочаса за година, за да придобият и поддържат акредитацията си в сферата на летищата. Общо за 15-те оценяващи органа, попадащи в обхват, това представлява:

- 40 часа x 15 администрации = около 600 човекочаса годишно;
- т.е. около 0,5 ЕПЗ;
- или, ако приемем за органите за оценяване равни на тези на администрацията за всички 15 засегнати органи, общите разходи се предвиждат на около 69 300 EUR/година.

**В заключение, разходите за акредитиране на оценяващите органи в сферата на летищата могат да бъдат пресметнати, както се представени в долната таблица 53:**

Параметър	За Агенцията	Общо за 15-те компетентни администрации	За 15 оценяващи органи	ОБЩО
<b>Варианти 8А или 8Б= Акредитация от Агенцията</b>				
ЕПЗ	2	0	0.5	<b>2.5</b>
хил. EUR 2006 г.	300	0	69	<b>369</b>
<b>Вариант 8В = Акредитация от компетентни администрации</b>				
ЕПЗ	0	2	0.5	<b>2.5</b>
хил. EUR 2006 г.	0	277	69	<b>346</b>

**Таблица 53: Очаквани разходи за акредитация на оценяващи органи**

Разходите за акредитация на оценяващите органи следователно са от порядъка на 350 хил. EUR за година, но вариант 8В (т.е. акредитация от компетентни администрации) би струвал приблизително с 6% по-малко.

#### 2.9.4.2 Сертифициране на летища

Очакваните основни разходи за сертифициране на летищата бяха изчислени в 2.6.4.2 по-горе, по-специално възлизащи, в случай на вариант 3Б (т.е. 3000 летища в обхвата на законодателството на ЕС, но 700-те по-големи летища вече са предмет на сертифициране):

- 165 ЕПЗ и 22, 869 милиона EUR (2006 г.)/година за администрациите;
- 52 ЕПЗ и 7,207 милиона EUR за летищните оператори.

Горните цифри бяха изведени при допускането, че на администрацията са необходими 120 човекочаса, за да сертифицира едно просто летище, едновременно с 38 часа усилия от страна на летищния оператор. Броят на необходимите човекочасове (за сертифициране или за ежегоден надзор) бе умножен по 3 за по-големите летища: т.е. 360 часа за администрацията и 144 – за оператора. Би следвало да се отбележи, че при 360 часа/летище x 700 летища се получават 252 000 часа, което е равно приблизително на 200 ЕПЗ. т.е. не много по-различно от данните, представени в параграф 2.3.3.3 по-горе.

Основата, спрямо която да се изчислява икономическото въздействие при упълномощаване на оценяващите органи, може тогава да бъде представена в таблица 54 по-долу:

Параметър	За администрациите	За летищните оператори	ОБЩО
<b>Вариант 8А = По-прости летища; при поискване</b>			
Човекочасове/по-малко летище	120	38	158
Човекочасове x 690 по-малки летища	82 800	26 220	109 020
ЕПЗ	66	21	87
хил. 2006 г.	<b>9148</b>	<b>2911</b>	<b>12 059</b>
<b>Вариант 8Б = Всички летища; при поискване</b>			
Човекочасове/по-голямо летище	360	114	474
Човекочасове x 210 по-големи летища	75 600	23 940	99 540
ЕПЗ	60	19	79
хил. EUR 2006 г.	8316	2633	10 949

Човекочасове/по-малко летище	120	38	158
Човекочасове x 690 по-малки летища	82 800	26 220	109 020
ЕПЗ	66	21	87
хил. EUR 2006 г.	9148	2911	12 059
<b>ОБЩО</b>	<b>17 464</b>	<b>5544</b>	<b>23 008</b>
<b>Вариант 8В = По-прости летища; винаги</b>			
Човекочасове/по-малко летище	120	38	158
Човекочасове x 2300 по-малки летища	276 000	87 400	363 400
ЕПЗ	219	69	288
хил. EUR 2006 г.	<b>30 353</b>	<b>9563</b>	<b>39 917</b>

**Таблица 54: Основни разходи за сертифициране на летищата**

След това приемаме, че усилията, необходими на летищните оператори няма да се променят, докато за да „отворят нов пазар“ оценяващите органи ще трябва да предложат цени с около 10% по-ниски от таксите за сертифициране, прилагани от компетентните администрации. Следователно оценяващите органи могат да доведат до следните икономии:

- Приблизително 942 хил. EUR/година (т.е. 10% от 9148) в случая на вариант 8А;
- Приблизително 1,750 милиона EUR/година (т.е. 10% от 17 464) в случая на вариант 8Б;
- Приблизително 3,035 милиона EUR/година (т.е. 10% от 30 353) в случая на вариант 8В;

#### 2.9.4.3 Обобщение на икономическото въздействие

Въз основа на заключенията, направени в предишните алинеи от 2.9.4.1 и 2.9.4.2, можем да съставим следващата обобщаваща таблица 55, с която се сравнява икономическото въздействие на трите варианта, касаещи ролята на оценяващите органи:

Очаквани разходи от регулиране на оценяващите органи	В хиляди EUR (2006 г.)/година		
	8А	8Б	8В
Роля на оценяващите органи	По-прости летища; при поискване	Всички летища; при поискване	По-прости летища; винаги.
Акредитиране на оценяващите органи	369	369	346
Система за управление от по-големите летищни оператори.	0	0	0
Упълномощаване на оценяващите органи	- 942	- 1,750	- 3,035
<b>ОБЩО</b>	<b>- 573</b>	<b>- 1,381</b>	<b>- 2689</b>

**Таблица 55: Обобщение на икономическото въздействие от упълномощаване на оценяващите органи**

В такъв случай приемаме, че във всички възможни варианти упълномощаването на оценяващите органи ще доведе до известни икономии. Те обаче се малко в случая на вариант 8А, докато при вариант 8Б са в рамките на 1 – 1,5 млн. EUR /година за вариант 8Б и два пъти повече при вариант 8В.

Горните разчети могат сега да бъдат превърнати в точки, представени в таблица 56 по-долу:

Индикатори за резултат, приложими към икономическото въздействие от упълномощаване на оценяващите органи	Брой точки за вариантите		
	8А	8Б	8В
<b>Роля на оценяващите органи</b>	<b>По-прости летища; при поискване.</b>	<b>Всички летища; при поискване</b>	<b>По-прости летища; винаги.</b>
Акредитиране на оценяващите органи	- 2	- 2	- 1
Система за управление от по-големите летищни оператори.	0	0	0
Упълномощаване на оценяващите органи	1	2	3
<b>ОБЩО</b>	<b>- 1</b>	<b>0</b>	<b>2</b>
<b>ПРЕТЕГЛЕН ОБЩ РЕЗУЛТАТ (Резултат x 2 за икономическо въздействие)</b>	<b>- 2</b>	<b>0</b>	<b>4</b>

**Таблица 56: Резултат в точки на икономическото въздействие от упълномощаване на оценяващите органи**

#### *2.9.5 Въздействие върху околната среда*

Всеки от разглежданите възможни варианти се оценява като неутрален по отношение на въздействието върху околната среда.

#### *2.9.6 Социално въздействие*

От гледна точка на социалното въздействие упълномощаването на оценяващите органи може да създаде нови работни места в самите тях, с които да се заместят работни места в компетентните администрации за сертифициране на летищата и операторите. В параграф 2.9.4.2 по-горе бе преценено, че за да се сертифицират засегнатите летища, администрациите могат да наемат около 37 ЕПЗ за вариант 8А. Ако приемем, че оценяващите органи ще постигнат увеличение на производителността от около 5%, тези места биха били заместени от 3 (т.е. 95% от 37) ЕПЗ във въпросните органи.

По подобен начин за вариант 8Б, 97 (т.е. 60 + 37) работни места в администрациите биха могли да бъдат заменени от (95%) работни места в оценяващите органи: т.е. 92. За вариант 8В, 124 ЕПЗ в администрациите биха могли да бъдат заменени (95%) от 118 работни места в оценяващите органи.

В допълнение бе преценено, че на одиторите са необходими 2 ЕПЗ за да акредитират оценяващите органи. При варианти 8А и 8Б това ще създаде две нови работни места в Агенцията. При вариант 8В това усилие ще бъде разделено между 15 администрации:  $2/15 = 0,13$  допълнителни ЕПЗ във всяка от тях. Това число обаче е толкова малко, че приемаме, че то може да бъде осигурено чрез организационно преразпределение, без да се създава ново работно място.



По същия начин общата сума от 0,5 ЕПЗ, разделена на 15 оценяващи органи (т.е. 0,03 ЕПЗ) е толкова нищожна, че не ще създаде допълнително работно място.

Не се предвижда въздействие върху работните места при летищните оператори за някой от разглежданите варианти.

Броят на засегнатите работни места е обобщен в таблица 57 по-долу:

Работни места	Агенция	Администрации	Оценяващите органи	ОБЩО
<b>Вариант 8А = По-обикновени летища; при поискване</b>				
Акредитиране на оценяващите органи	2	0	0	2
Сертифициране на летищата	0	- 37	35	- 2
<b>ОБЩО</b>	2	- 37	35	<b>0</b>
<b>Вариант 8Б = Всички летища; при поискване</b>				
Акредитиране на оценяващите органи	2	0	0	2
Сертифициране на летищата	0	- 97	92	- 5
<b>ОБЩО</b>	2	- 97	92	<b>- 3</b>
<b>Вариант 8В = По-обикновени летища; винаги</b>				
Акредитиране на оценяващите органи	0	0	0	0
Сертифициране на летищата	0	- 124	118	- 6
<b>ОБЩО</b>	0	- 124	118	<b>- 6</b>

**Таблица 57: Въздействие на оценяващите органи върху заетостта**

При вариант 8А някои работни места биха могли да се преместят, от която и да е компетентна администрация (46 в този случай; пасивна роля) към който и да е оценяващ орган, независимо от националните граници в рамките на ЕС 27 + 4. В такъв случай това ще има слабо положително социално въздействие по отношение на изграждане на вътрешния пазар, без да се създават или съкращават работни места като цяло.

Вариант 8Б също ще допринесе за вътрешния пазар, но броят на засегнатите работници е по-голям от този във вариант 8А. От вариант 8В ще бъдат засегнати дори повече работници, със слабо намаление на работни места.

В заключение, социалното въздействие на всеки от вариантите е обобщено в таблица 58:

Индикатори за резултат, приложими към социалното въздействие при овластяване на оценяващите органи	Брой точки за вариантите		
	8А	8Б	8В
Роля на оценяващите органи	По-прости летища; при поискване.	Всички летища; при поискване	По-прости летища; винаги.
Система за управление от по-големите летищни оператори.	0	0	0

Изграждане на вътрешния пазар (т.е. обединяване)	1	1	1
Персонал на Агенцията за определяне на правила, стандартизация и анализ на безопасността	1	1	0
Персонал в компетентните администрации за сертифициране и надзор	- 1	- 2	- 3
Упълномощаване на оценяващите органи	1	2	3
<b>ОБЩО</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
<b>ПРЕТЕГЛЕН ОБЩ РЕЗУЛТАТ (Резултат x 2 за социално въздействие)</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>2</b>

**Таблица 58: Резултат в точки на икономическото въздействие от упълномощаване на оценяващите органи**

*2.9.7 Въздействие върху други авиационни изисквания, извън настоящия обхват на ЕААБ*

Всеки от разглежданите възможни варианти ще има слабо положително въздействие по отношение на хармонизирането на авиационното законодателство с „новия подход“.

*2.9.8 Многокритериален анализ (МКА) и препоръчан вариант*

Съгласно методологията, описана в параграф 2.1.2 и присъдените точки в параграфи от 2.9.3 до 2.9.8, може да бъде представена следната матрица за МКА:

Претеглен брой точки на вариантите за оценяващи органи		8А	8Б	8В
		Само обикновени летища при поискване	Всички летища при поискване	Само обикновени летища, но винаги
Вид въздействие	Тегло			
Безопасност	3	3	-9	-3
Икономическо въздействие	2	- 2	0	4
Околна среда	3	0	0	0
Социално въздействие	2	4	4	2
Върху други регулации	1	1	1	1
<b>ПРЕТЕГЛЕН СБОР</b>		<b>6</b>	<b>- 4</b>	<b>4</b>

**Таблица 59: Многокритериален анализ за оценяващите органи**

**От нея може да се види, че вариант 8Б изглежда има отрицателно въздействие. От оставащите два, вариант 8А получава повече точки от 8В.**

По-специално вариант 8А получава повече точки от 8В от гледна точка на безопасност и социално въздействие, като същевременно води до по-малко стопански икономии (нищожни за 8А и от порядъка на – 2,5 млн. EUR на година за 8В).

Ето защо Агенцията включи в своето становище такъв вариант 8А (т.е. оценяващи органи, упълномощени да сертифицират по-обикновените летища и летищни оператори, ако бъде поискано от кандидати).

## **2.10 Анализ на въздействията за персонала на аварийно-спасителното и противопожарно обслужване**

### *2.10.1 Алтернативни варианти*

В параграф 2.5.2 по-горе бяха идентифицирани следните алтернативни варианти за обучение, квалификация, професионална компетентност и медицинска годност на състава на АСППО:

- 2А): Персоналът на АСППО подлежи на регулиране изобщо, а не специално за авиацията;
- 2В): Като 2А плюс схеми за специфична авиационна компетентност и медицински изисквания;
- 2С): Персоналът на АСППО е подложен на регулиране и чрез общите авиационни правила, администрирани от компетентните администрации, по-специално за медицинска годност.

### *2.10.2 Целева група и брой засегнати организации*

Всички оператори (т.е. около 1750) на 3000-те летища, попадащи в обхвата на предлаганото законодателство на ЕС, ще бъдат засегнати, както и всички компетентни администрации или оценяващи органи. Не е предвидена роля за Агенцията по отношение на управлението или надзора на човешките ресурси.

Понастоящем обаче няма изисквания, нито от ИКАО, нито от ЕС за броя на състава на АСППО. Поради тази причина не могат да бъдат представени надеждни оценки за техния брой.

### *2.10.3 Въздействие върху безопасността*

Авиационната среда е твърде особена, както за разположението на летището, така и за самото въздухоплавателно средство. Всъщност в аварийни ситуации превозните средства на АСППО би да се придвижват много бързо, безопасно и да намират незабавно правилната посока на територията на летището. След това те се изправят пред пожари, включващи специфични авиационни материали или отварят или проникват в самолетни корпуси. За такива задачи съставът на АСППО би следвало да бъде надлежно (и периодично) обучаван, в допълнение към основното му обучение като членове на противопожарни команди. Вариант 2А не се съобразява със споменатите потребности, докато 2Б и 2В се съобразяват. Освен това вариант 2А представлява също отстъпление, в сравнение с настоящото положение, при което някои държави наистина са публикували изисквания към състава на АСППО, работещ на летища.

Приемането на общи правила за АСППО на нивото на ЕС 27 + 4, за АСППО и свързания с него персонал, както е според варианти 2Б и 2В, ще има също положително въздействие върху безопасността, благодарение на общи правила, като това би допринесло и за развитие на приложение 14 на ИКАО относно конкретния въпрос. Такива ползи биха могли да се постигнат чрез вариант 2А.

Въздействието върху безопасността на трите разглеждани варианта обобщено може да се представи в долната таблица 60:

Индикатори за резултат, приложими към въздействието върху безопасността при регулиране на състава на АСППО	Брой точки за вариантите		
	2А	2Б	2В
	Без авиационни изисквания	Авиационни изисквания	Лицензиране на състава на АСППО от администрациите
Приемане на общи правила за прилагане	0	1	1
Развитие на приложение 14 на ИКАО	0	1	1
Схеми за компетентност на персонала на летищата	- 3	3	3
<b>ОБЩО</b>	<b>- 3</b>	<b>5</b>	<b>5</b>
<b>ПРЕТЕГЛЕН ОБЩ РЕЗУЛТАТ (Точките x 3 за безопасност)</b>	<b>- 9</b>	<b>15</b>	<b>15</b>

**Таблица 60: Въздействие върху безопасността при вариантите за персонала на АСППО**

От горната Таблица 60 може да се отбележи, че вариант 2А не отговаря на потребностите за безопасност, докато и двата варианта 2Б и 2В постигнат това в еднаква степен.

#### *2.10.4 Икономическо въздействие*

При отсъствието на данни за очаквания брой на засегнатия състав на АСППО е възприет единствено качествен подход към оценката на икономическото въздействие на трите разглеждани варианта.

Поради тази причина приемаме, че вариант 2А ще доведе до допълнителни разходи (точки = 0; т.е. неутрален).

Обратно, вариант 2Б може да има ограничено въздействие в малко случаи, в които понастоящем не се прилагат специфични авиационни изисквания към състава на АСППО (точки = - 1).

В крайна сметка вариант 2В ще има най-значително неблагоприятно икономическо въздействие, поради допълнителната писмена работа, необходима на компетентните администрации, за да го реализират (точки = - 2).

В съответствие с методологията, изложена в параграф 2.1.2 по-горе, и трите споменати по-горе резултати трябва да бъдат умножени по „тегло“ от 2, което води до следните „претеглени“ резултати:

- Вариант 2А (т.е. без авиационни изисквания): „претеглен“ резултат 0;
- Вариант 2Б (т.е. авиационни изисквания под отговорността на летищния оператор): „претеглен“ резултат - 2;
- Вариант 2В (т.е. авиационни изисквания под отговорността на компетентната администрация, включително лицензирането на състава на АСППО): „претеглен“ резултат - 4;

### 2.10.5 Въздействие върху околната среда

Всеки от разглежданите възможни варианти се оценява като неутрален по отношение на въздействието върху околната среда.

### 2.10.6 Социално въздействие

При наличието на лиценз, издаван от администрацията, рискът от безработица в резултат от загуба (дори и временна) на професионалната компетентност или медицинската годност, нараства силно. Така че вариант 2В получава силно отрицателен резултат от гледна точка на социалното въздействие (точки - 3 x „тегло“ 2 = -6).

Вариант 2А (т.е. без специални авиационни изисквания) се разглежда като неутрален в социално отношение (точки = 0).

И накрая, вариант 2Б се оценява като имащ значително положително социално въздействие, тъй като подобрява качеството и професионалното съдържание на работата, като същевременно създава също няколко човекочаса заетост за обучение и учения на живо (резултат 2 x „тегло“ 2 = 4).

### 2.10.7 Въздействие върху други авиационни изисквания, извън настоящия обхват на ЕААБ

Никой от трите разглеждани варианта няма да окаже въздействие върху други авиационни изисквания, извън обхвата на ЕААБ.

### 2.10.8 Многокритериален анализ (МКА) и препоръчан вариант

Съгласно методологията, описана в параграф 2.1.2 и присъдените точки в параграфи от 2.10.3 до 2.10.7, може да бъде представена следната матрица за МКА:

Претеглен брой точки на вариантите за състава на АСПО		2А	2Б	2В
		Без авиационни изисквания	Авиационни изисквания	Лицензиране на състава на АСПО от администрациите
Вид въздействие	Тегло			
Безопасност	3	- 9	15	15
Икономическо въздействие	2	0	- 2	- 4
Глобална оперативна съвместимост	1	- 3	3	1
Околна среда	3	0	0	0
Социално въздействие	2	0	4	- 6
Върху други авиационни регулации	1	0	0	0
<b>ПРЕТЕГЛЕН СБОР</b>		<b>- 12</b>	<b>20</b>	<b>6</b>

**Таблица 61: Многокритериален анализ за състава на АСПО**

**От нея може да се отбележи, че вариант 2А изглежда има силно отрицателно въздействие. Измежду оставащите два, вариант 2Б получава три пъти повече точки от 2В.**

По-специално, вариант 2Б получава повече точки от 2В по отношение на социалните функции и глобалната оперативна съвместимост.

Ето защо Агенцията включи в своето становище вариант 2Б (т.е. специални професионални и медицински изисквания към състава на АСППО, под отговорността на летищния оператор).

### 3. Заключение

След като оцени въздействието на всеки от разглежданите варианти спрямо специфичните цели на предлаганата политика от гледна точка на безопасност, икономически ефекти, глобална оперативна съвместимост, екологични и социални аспекти, както и във връзка с други политики (например „новия подход“ или „Единното европейско небе“), Агенцията предлага следните избрани варианти в своето становище:

- Вариант 3Б (посочен в параграф 2.6 по-горе) за обхвата на законодателството на ЕС относно безопасността и оперативната съвместимост на летищата (т.е. всички летища, открити за обществено ползване, предмет на общи правила на ЕС), тъй като той набра два пъти повече точки от алтернативните варианти по отношение на безопасността; тъй като е най-евтиният и може да създаде значителен брой нови квалифицирани работни места в частния сектор, сред летищните оператори и доставчиците на наземно обслужване
- Вариант 4В (посочен в параграф 2.7 по-горе) за регулирането на летищното оборудване (т.е. специфични правила и/или Европейски технически стандарти и сертифициране на проектирането на летищното оборудване, при необходимост, по причини за безопасност; разпоредби за свързаните с това проектантски и производствени организации; декларация за съответствие на произведеното оборудване, подписана от производител; пускане в действие на място, експлоатиране или използване и техническо обслужване, за които носи отговорност летищният оператор, проверени по време на сертификационния процес на летището: т.е. без отделна декларация за проверка), тъй като той получи много по-добър резултат от гледна точка на безопасността от алтернативния вариант 4А; тъй като избраният вариант 4В би могъл да постави основите на по-добро управление на околната среда на летищата и тъй като това би могло да повиши качеството и количеството на работните места в проектантските и производствени организации за летищно оборудване, като същевременно е по-евтина от опция 4Б;
- Вариант 7В (посочен в параграф 2.8 по-горе) за сертификационния процес на летищните оператори (например възможност да се получи, при изразено желание, на сертификат за оператор на „единично летище“ на ниво компания, за оператори, управляващи множество летища и имащи установени централни функции за управление на безопасността, управление на качеството и вътрешен одит), тъй като той набра два пъти повече точки от алтернативния вариант 7Б, по-специално в социално отношение, тъй като той нито изисква съкращаване на работни места, нито ще принуди летищните оператори да реорганизират компаниите си. Освен това вариант 7В ще има и положително икономическо въздействие (т.е. ще доведе до известни икономии);
- Вариант 8А (посочен в параграф 2.9 по-горе) за ролята на оценяващите органи (т.е. упълномощаващ оценяващите органи, акредитирани от Агенцията, да сертифицират най-малко сложните летища и техните оператори, но оставящ кандидатите, в такива случаи, свободни да изпращат своите молби или до компетентната въздухоплавателна администрация или до оценяващ орган), тъй като той получи поне два пъти повече точки от другите алтернативни варианти, и защото по-специално вариант 8А надмина по точки алтернативния вариант 8В по отношение на безопасност и социално въздействие, като същевременно ще доведе до, макар и минимални, икономии на разходи;

- Вариант 2Б (посочен в параграф 2.10 по горе) за състава на АСППО (т.е. установяване на специфични авиационни изисквания за професионалната им компетентност и медицинска годност, която следва да бъде демонстрирана под отговорността на летищния оператор), тъй като той, в допълнение към положителния резултат по отношение на безопасността, също като цяло получи около три пъти по-добър резултат от алтернативния вариант 2В. По-специално, вариант 2Б получава повече точки от 2В по отношение на социалните аспекти и глобалната оперативна съвместимост.

Горните предложения също така съответстват на позициите, изразени от много власти/администрации и от промишлеността, проявили се по време на широките консултации (за справка параграф 2.2.2 по-горе) и по-специално от 3010-те коментара на СПИ 06/2006 и 103-те отзива на съответния ДОК.



Комбинацията на петте избрани варианта, които на свой ред са включени в становището на Агенцията по въпрос, би могло да доведе до въздействието, обобщено в долната таблица 62:

Въздействие		Избрани варианти					ОБЩО	
		Обхват на законодателството на ЕС	Летищно оборудване	Сертификационен процес	Оценяващи органи	Персонал на АСПП		
		3Б	4В	7В	8А	2Б		
Вид	Единица	3000 летища за обществено ползване	Проверяваща част от сертификатрането	Доброволен единичен сертификат	По-обикновени при поискване	Авиацион-ни изискв.		
Безопасност		Претеглен резултат	57	12	0	3	15	<b>87</b>
Икономическо въздействие	За Агенцията	хил. EUR на година	2,850	0	0	300		<b>3150</b>
	ОБЩО	хил. EUR на година	30,181	0	- 8,693	- 573	не е изчислено	<b>20 915</b>
Околна среда		Претеглен резултат	0	3	0	0	0	<b>3</b>
Социално въздействие	Агенция	Работни места	19	0	0	2	не е изчислено	<b>21</b>
	Администрации		107	0	- 3	- 37		<b>67</b>
	Частичен сбор за публичен сектор		<b>126</b>	<b>0</b>	<b>- 3</b>	<b>- 35</b>		<b>88</b>
	Оценяващи органи		0	0	0	35		<b>35</b>
	Летищни оператори		159	0	- 60	0		<b>99</b>
	Наземно обслужване		245	0	0	0		<b>245</b>
	Проектиране и производство на летищно оборудване		0	0	0	0		<b>0</b>
	Частичен сбор за частния сектор		<b>404</b>	<b>0</b>	<b>- 60</b>	<b>35</b>		<b>379</b>
	ОБЩО		<b>530</b>	<b>0</b>	<b>- 63</b>	<b>0</b>		<b>467</b>
Върху други изисквания		Претеглен резултат	0	0	2	1	0	<b>3</b>

Таблица 62: Обобщение на въздействието на предложенията на Агенцията

Нито един от избраните 5 варианта няма вредно въздействие върху безопасността. Напротив, четири от тях (т.е. 3Б, 4В, 8А и 2Б) получиха най-добрия резултат по отношение на безопасността в сравнение със съответните алтернативи. Единственото изключение е вариант 7В (единичен сертификат), тъй като в този случай всички разглеждани варианти имаха неутрален ефект върху безопасността.

Разходите, свързани с разширяването на компетенциите на Агенцията по отношение на регулирането на безопасността и оперативната съвместимост на летищата, бяха оценени от предварителната оценка на въздействието през 2005 г. в рамките на 4,4 до 6,5 милиона EUR (2005 г.)/година (само разходи за труд и режийни разноски в рамките на Агенцията, без да се вземат предвид разходите за заинтересованите страни, а тези за РВД и летищата). В настоящата ОВР Агенцията определи за тази цел преки допълнителни разходи от 3,150 милиона EUR/година, което е около 50% от предварителната оценка, посочена по-горе. Съвсем логично, след като настоящата ОВР взема предвид само летища, а не и РВД/АОС. Службите на Комисията направиха повторна оценка на тези разходи през 2006 г. до около 7,5 мил. EUR/година (не само за преки разходи на Агенцията, но и за всички заинтересовани страни, допускайки, че има 1500 летища, обхванати от законодателството на ЕС). В настоящата ОВР общата сума се оценява на почти 21 милиона EUR/година (т.е. приблизително 3 за допълнителни годишни разходи на Агенцията + остатък за другите заинтересовани страни), което все пак потвърждава, че дълбочината на анализа е съизмерима. Би следвало обаче да се припомни, че (справка - параграф 2.3.1.9 по-горе) очакваната стойност на авиационните произшествия и инциденти, дължащи се на летищни фактори (инфраструктура, оборудване, експлоатация) в страните от ЕС 27 + 4, се оценява приблизително на обща сума от 1 164 милиона EUR (2006 г.)/година: т.е. 125 пъти повече. Ето защо, дори и предложението на Агенцията да достигне едва 2% количествени ползи за безопасността (т.е. 23, 280 милиона EUR/година), това би било от същия порядък на очакваните общи разходи за предлаганата политика.

В допълнение предлаганата политика ще постави основите на възможни ползи за околната среда в бъдеще.

В социално отношение предлаганата политика, освен че ще допринесе за развитието на вътрешния пазар и мобилността на работната ръка, може да създаде около 530 допълнителни работни места страните на ЕС 27 + 4, от които 21 в Агенцията, , 67 в компетентните органи, а останалите – в частния сектор.

И накрая, предлаганата политика би могла да допринесе за по-добро съобразяване на регулаторната уредба на безопасността и оперативната съвместимост на летищата не само с Основния регламент 1592/2002 на ЕААБ, но и с „новия подход“ и с „Единното европейско небе“.

Въз основа на настоящата ОВР на регулаторната уредба, бе сметнато, че разширяването на компетенциите на ЕААБ по отношение на безопасността и оперативната съвместимост на летищата, е обосновано, особено по отношение на безопасността, социалните и икономически ползи. Поради тази причина се препоръчва да бъдат предприети необходимите дейности, целящи представяне от страна на ЕО на законодателно предложение за съвместно решение до 2008 г.