

**ОЦЕНКА НА РЕГУЛАТОРНОТО ВЪЗДЕЙСТВИЕ**

**НА**

**РАЗШИРЯВАНЕТО НА СИСТЕМАТА НА ЕААБ ПО ОТНОШЕНИЕ НА  
РЕГУЛИРАНЕТО НА УПРАВЛЕНИЕТО НА ВЪЗДУШНОТО ДВИЖЕНИЕ И  
АЕРОНАВИГАЦИОННОТО ОБСЛУЖВАНЕ (УВД/АНО)**

## 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 КОНТЕКСТ .....	11
1.2 ПОВТАРЯЩ СЕ ПРОЦЕС НА ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО .....	12
1.2.1 „По-добро законотворчество“ .....	12
1.2.2 Идентифициране на проблемите .....	12
1.2.3 Предварителната оценка на Комисията относно въздействието .....	13
1.2.4 Окончателната оценка на Комисията относно въздействието.....	14
1.2.5 Настоящата оценка на регулаторното въздействие .....	14
<b>2. ОЦЕНКА НА РЕГУЛАТОРНОТО ВЪЗДЕЙСТВИЕ .....</b>	<b>16</b>
2.1 ПОДХОД КЪМ ОЦЕНКАТА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО .....	16
2.1.1 Качествена и количествена оценка .....	16
2.1.2 Методология на оценката.....	16
2.2 КОНСУЛТАЦИИ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ .....	18
2.3 АНАЛИЗ НА ПРОБЛЕМИТЕ .....	19
2.3.1 Равнище на безопасността на УВД/АНО в Европа .....	19
2.3.1.1 Източник на информация за безопасността.....	19
2.3.1.2 Култура на безопасност и докладване .....	19
2.3.1.3 Общ брой на произшествията, инцидентите или събитията, свързани с УВД/АНО .....	20
2.3.1.4 Произшествия, инциденти, събития и съответни категории, свързани с УВД/АНО .....	22
2.3.1.5 Произшествия с фатален изход, за които е допринесло УВД/АНО .....	23
2.3.1.6 Ключови рискови области .....	25
2.3.1.7. Разходи за събития, свързани с безопасността.....	26
2.3.2 Регулаторната рамка .....	27
2.3.2.1 Глобалната регулаторна рамка: ИКАО.....	27
2.3.2.2 Определяне на правилата и стандартите в Европа .....	27
2.3.2.3 Разпокъсана регулаторна рамка .....	29
2.3.3 Процеси на национално равнище.....	30
2.3.3.1 Първите десет най-често срещани случаи на несъответствие, установени от ESIMS .....	30
2.3.3.2 Настоящи усилия за контрол върху безопасността на УВД/АНО .....	30
2.3.4 Предизвикателства, дължащи се на развитието .....	31
2.3.5 Изводи и основания за намесата на ЕС.....	31
2.4 ЦЕЛИ И ПОКАЗАТЕЛИ .....	32
2.4.1 Цели .....	32
2.4.2 Общи цели.....	32
2.4.3 Специфични цели.....	32
2.4.4 Оперативни цели.....	34
2.4.5 Показатели .....	35
2.5 ВЪЗМОЖНИ ВАРИАНТИ .....	40
2.5.1 Варианти за предварителната оценка на въздействието .....	40
2.5.2 Възможни варианти, разгледани в настоящата ОРВ .....	40
2.6 НАЙ-ДОБЪР ВАРИАНТ ЗА РАЗШИРЯВАНЕ НА КОМПЕТЕНЦИИТЕ НА ЕААБ ПО ОТНОШЕНИЕ НА РЕГУЛИРАНЕТО НА БЕЗОПАСНОСТТА НА УВД/АНО .....	44
2.6.1 Алтернативни варианти .....	44
2.6.2 Целева група и брой засегнати организации.....	44
2.6.2.1 Компетентни администрации .....	44
2.6.2.2 Доставчици на обслужване по УВД/АНО .....	45

2.6.2.3 Други доставчици на няколко услуги .....	47
2.6.2.4 Организации за проектиране, производство и поддръжка .....	48
2.6.2.5 Организации за обучение и медицински експерти .....	50
2.6.2.6 Обобщение на засегнатите организации .....	50
2.6.3 Въздействие върху безопасността .....	51
2.6.4 Икономическо въздействие .....	55
2.6.4.1 Стандартизационни инспекции от страна на Агенцията .....	56
2.6.4.2 „Хоризонтално“ регулиране на системата за управление на безопасността и качеството .....	57
2.6.4.3 Надзор над организациите за поддръжка .....	58
2.6.4.4 Проверка на съответствието на електронното оборудване на въздухоплавателни средства на трети страни .....	59
2.6.4.5 Стойност на щетите .....	60
2.6.4.6 Анализ на безопасността и определяне на правила от страна на Агенцията .....	60
2.6.4.7 Обобщение на икономическото въздействие .....	60
2.6.5 Въздействие върху околната среда .....	62
2.6.6 Социално въздействие .....	62
2.6.6.1 Компетентни администрации .....	62
2.6.6.2 Секторът .....	62
2.6.6.3 ЕВРОКОНТРОЛ и Агенцията .....	62
2.6.6.4 Обобщение на социалното въздействие .....	64
2.6.7 Въздействие върху други изисквания на Общността извън настоящия обхват на ЕААБ .....	64
2.6.7.1 „Нов подход“ .....	64
2.6.7.2 Лицензиране на въздушни превозвачи .....	65
2.6.7.3 Обобщение на въздействието върху други изисквания на Общността ..	66
2.6.8 Многокритериален анализ (МКА) и препоръчан вариант .....	66
2.7 Концепция за експлоатация .....	67
2.7.1 Алтернативни варианти .....	67
2.7.2 Целева група и брой засегнати организации .....	68
2.7.2.1 Различни роли .....	68
2.7.2.2 Компетентни администрации .....	69
2.7.2.3 Организации, разработващи концепции .....	69
2.7.2.4 ДОВД .....	70
2.7.2.5 Обобщение на засегнатите организации .....	71
2.7.3 Въздействие върху безопасността .....	71
2.7.4 Икономическо въздействие .....	74
2.7.5 Въздействие върху околната среда .....	78
2.7.6 Социално въздействие .....	78
2.7.7 Въздействие върху други изисквания на Общността извън настоящия обхват на ЕААБ .....	78
2.7.8 Многокритериален анализ (МКА) и препоръчан вариант .....	81
2.8 УПРАВЛЕНИЕ НА ПОТОЦИТЕ ВЪЗДУШНО ДВИЖЕНИЕ (УПВД) .....	81
2.8.1 Алтернативни варианти .....	81
2.8.2 Целева група и брой засегнати организации .....	82
2.8.2.1 Компетентни администрации .....	82
2.8.2.2 Доставчици на УПВД .....	82
2.8.2.3 Други заинтересовани страни, участващи във въздухоплавателни операции .....	82
2.8.2.4 Други заинтересовани страни във въздухоплаването .....	83
2.8.2.5 Обобщение на засегнатите организации .....	83
2.8.3 Въздействие върху безопасността .....	83
2.8.4 Икономическо въздействие .....	86
2.8.5 Въздействие върху околната среда .....	88
2.8.6 Социално въздействие .....	88
2.8.7 Въздействие върху други изисквания на Общността извън настоящия обхват на ЕААБ .....	88

2.8.8 Многокритериален анализ (МКА) и препоръчан вариант .....	88
2.9 УПРАВЛЕНИЕ НА ВЪЗДУШНОТО ПРОСТРАНСТВО (УВП).....	89
2.9.1 Алтернативни варианти .....	89
2.9.2 Целева група и брой засегнати организации.....	89
2.9.3 Въздействие върху безопасността.....	90
2.9.4 Икономическо въздействие .....	91
2.9.5 Въздействие върху околната среда .....	93
2.9.6 Социално въздействие .....	93
2.9.7 Въздействие върху други изисквания на Общността извън настоящия обхват на ЕААБ.....	93
2.9.8 Многокритериален анализ (МКА) и препоръчан вариант .....	93
2.10 Малки и СРЕДНИ ПРЕДПРИЯТИЯ.....	94
2.10.1 Алтернативни варианти.....	94
2.10.2 Целева група и брой засегнати организации .....	94
2.10.3 Въздействие върху безопасността .....	95
2.10.4 Икономическо въздействие.....	96
2.10.5 Въздействие върху околната среда .....	98
2.10.6 Социално въздействие .....	98
2.10.7 Въздействие върху други изисквания на Общността извън настоящия обхват на ЕААБ .....	98
2.10.8 Многокритериален анализ (МКА) и препоръчан вариант .....	99
2.11 СЕРТИФИЦИРАНЕ НА ПАНЕВРОПЕЙСКИ ДАНО .....	99
2.11.1 Алтернативни варианти.....	99
2.11.2 Целева група и брой засегнати организации .....	99
2.11.3 Въздействие върху безопасността .....	100
2.11.4 Икономическо въздействие.....	101
2.11.5 Въздействие върху околната среда .....	102
2.11.6 Социално въздействие .....	102
2.11.7 Въздействие върху други изисквания на Общността извън настоящия обхват на ЕААБ .....	102
2.11.8 Многокритериален анализ (МКА) и препоръчан вариант .....	103
<b>3. ЗАКЛЮЧЕНИЯ .....</b>	<b>104</b>

**Списък на съкращенията**

РКЦ (ACC)	Районен контролен център
ОРАП (AIB)	Орган за разследване на авиационните произшествия
ЛСПИ (AFIS)	Летищна служба за полетна информация
ПСС (AMC)	Приемливи средства за съответствие
АНО (ANS)	Аеронавигационно обслужване
ДАНО (ANSP)	Доставчик на аеронавигационно обслужване
СВО (AOC)	Сертификат за въздушен оператор
УВП (ASM)	Управление на въздушното пространство
AST	Стандартна форма на годишен доклад за безопасността
КВД (ATC)	Контрол на въздушното движение
ДЛКВД (ATCO)	Длъжностно лице в КВД
УПВД (ATFM)	Управление на потоците въздушно движение
УВД (ATM)	Управление на въздушното движение
ОВД (ATS)	Обслужване на въздушното движение
ДОВД (ATSP)	Доставчик на обслужване на въздушното движение
СЗКП (CFIT)	Сблъсък със земята при контролиран полет
ЦОУПВД (CFMU)	Централен орган за управление на потоците въздушно движение
КЕ (CoO)	Концепция за експлоатация
ДОК (CRD)	Документ „Отговор на коментарите“
СС (CS)	Сертификационна спецификация
CTR	Контролирана част от въздушното пространство около летище
ОПО (DOA)	Одобрение на проектантска организация
ЕААБ (EASA)	Европейска агенция за авиационна безопасност
ЕК (EC)	Европейска комисия
ЕКГА (ECAC)	Европейска конференция за гражданска авиация
EGNOS	Европейска геостационарна служба за навигационно покритие
СИ (ERs)	Съществени изисквания
ESARR (ESARR)	Регулаторни изисквания за безопасност на ЕВРОКОНТРОЛ
ESIMS	Програма за мониторинг и помощ за въвеждането на ESARR
ЕС (EU)	Европейски съюз
ФБВП (FAB)	Функционален блок въздушно пространство
РПИ (FIR)	Район за полетна информация
ПОП (FMP)	Пункт за организация на потоците
ЕПЗ (FTE)	Еквивалент на пълна заетост
ГИВП (FUA)	Гъвкаво използване на въздушното пространство
НОГНСС (GSA)	Надзорен орган за ГНСС
ГНСС (GNSS)	Глобална навигационна спътникова система
ГВР (HLG)	Група на високо равнище
BCB (HST)	Високоскоростен влак

ИКАО (ICAO)	Международната организация за гражданско въздухоплаване
ICASC	Международен комитет за стандарти и калибриране за въздушното пространство
ОКО (ICB)	Отраслов консултативен орган
ППП (IFR)	Правила за полети по прибори
ПП (IRs)	Правила за прилагане
IS-SG	Съвместна група за управление между службите на Комисията
СОУВП (JAMC)	Съвместен (гражданско военен) орган за управление на въздушното пространство
LCIP	Планове за сближаване и прилагане в местни условия
МКА (MCA)	Многокритериален анализ
ДЧ (MS)	Държава-членка
НВА/ННО (NAA/NSA)	Национална (или гражданска) въздухоплавателна администрация/Национален надзорен орган
УПИ (NPA)	Уведомление за предложено изменение
OPS	Експлоатация/операции
ОПО (POA)	Одобрение на производствена организация
СУК (QMS)	Система за управление на качеството
ОРВ (RIA)	Оценка на регулаторното въздействие
RNAV	Зонална навигация
НМВС (RVSM)	Намалени минимуми за вертикална сепарация
SARPs	Стандарти и препоръчителни практики
ЕЕН (SES)	Единно европейско небе
SESAR	Проучване за УВД на Единното европейско небе
SJU	Съвместно предприятие SESAR
МСП (SME)	Малко/средно предприятие
СУБ (SMS)	Система за управление на безопасността
КРБ (SRC)	Комисия по регулиране на безопасността
ВОЗ (TSA)	Временно отделени зони
TWR	Кула
БЛС (UAS)	Безпилотни летателни системи
РПИГВП (UIR)	Район за полетна информация в горното въздушно пространство
VLJ	Много лек реактивен самолет

## Обобщение

Целта на настоящата Оценка на регулаторното въздействие (ОРВ) е да оцени, от европейска перспектива, възможните последици от разширяване на приложното поле на основния регламент<sup>1</sup> по отношение на Управлението на въздушното движение (УВД) и Аеронавигационното обслужване (АНО).

Настоящата ОРВ надгражда предварителната оценка на въздействието, извършена през 2005 г. по инициатива на службите на Комисията. Тя беше извършена от Агенцията в съответствие с методологията, одобрена от Изпълнителния директор на Агенцията за прилагане на разпоредбите от параграф 5.3 от процедурата за определяне на правилата на Агенцията.

Проведоха се широки консултации със заинтересованите страни и техните 1860 отговора на УПИ 2007-16 бяха представени в ДОК 2007-16, публикуван от Агенцията на 18 март 2008 г.

ОРВ подкрепя становището на Агенцията, че системата на ЕААБ<sup>2</sup> следва да се използва за:

- Подобряване на безопасността на УВД и АНО, които биха могли да са причина за приблизително 18 произшествия на година (1/3 от тях със смъртен изход) и около 90 000 инцидента през следващите две десетилетия;
- Намаляване на разходите, които биха могли да се дължат на свързани с УВД/АНО произшествия и инциденти в държавите от ЕС 27+4<sup>3</sup> и които биха могли да се оценят от порядъка на 680 милиона евро годишно;
- Прилагане на глобален системен подход за регулиране на безопасността в гражданското въздухоплаване;
- Установяване на стабилна регулаторна рамка в държавите от ЕС 27+4, ясно разграничена от предоставянето на обслужване, както и от други форми на регулиране или публична намеса;
- Подкрепа на паневропейския проект SESAR чрез определяне на единен регулатор на безопасността, който е в състояние да следи промените и да улеснява прилагането чрез ранно определяне на средствата за сертифициране;
- Подобряване на равнище ЕС на степента на докладване на инцидентите и събитията, свързани с УВД.

Бяха определени общи, специфични и оперативни цели. В настоящата ОРВ са използвани показатели за резултат, съотнесени към специфичните цели.

След разглеждане на коментарите, получени в отговор на УПИ 2007-16, Агенцията счете за необходимо да оцени въздействието от разширяването на приложното поле на основния регламент, като го сравни с включването на нейната регулаторна роля по отношение на безопасността в рамката на ЕЕН.

Тя определи също въпросите, включени в УПИ 2007-16, за които беше необходима оценка на въздействието, преди да могат да се направят заключения:

- Въпрос 1, с който се пита дали решението за концепциите за експлоатация е държавна функция или функция на доставчиците на обслужване на въздушното движение;
- Въпрос 3, с който се попита дали УВП и УПВД трябва да се разглеждат като регулиране или като обслужване;

<sup>1</sup> Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 20 февруари 2008 година относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване, за създаване на Европейска агенция за авиационна безопасност и за отмяна на Директива 91/670/ЕИО на Съвета, Регламент (ЕО) № 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕО (ОВ L 079, 19.03.2008 г., стр. 1).

<sup>2</sup> „Системата“ на ЕААБ обхваща допълнителните функции на Агенцията и на компетентните въздухоплавателни администрации на държавите-членки за изпълнението на съответните регулаторни задачи, възложени от законодателя.

<sup>3</sup> Исландия, Лихтенщайн, Норвегия и Швейцария, освен държавите от ЕС 27, са част от „системата на ЕААБ“.

- Въпрос 6, с който се попита дали предоставянето на някои услуги би следвало да подлежи на сертифициране;
- Въпрос 8, с който се попита дали сертифицирането на паневропейските доставчици на УВД/АНО би следвало да се извършва от Агенцията; и в такъв случай какъв би следвало да е критерият за определяне на паневропейския характер на обслужването.

За всеки от въпросите, подложени анализ, бяха разработени алтернативни варианти. Тези варианти бяха оценени от гледна точка на тяхното въздействие по отношение на безопасност, икономически показатели, околна среда, социални аспекти и отношение с други разпоредби на Общността. След това те бяха сравнени с помощта на безразмерни „претеглени резултати“ в съответствие с многокритериален анализ.

На базата на резултатите от тези оценки в становището си Агенцията реши да:

- избере вариант 0Б (вж. параграф 2.6.), което означава разширяване на обхвата на основния регламент вместо включване на ролята на Агенцията в законодателството за ЕЕН, тъй като първият вариант набира приблизително два пъти повече точки от втория по отношение на безопасност и същевременно е най-изгоден в цялостен икономически аспект. Социалното му въздействие е много ограничено и може да бъде намалено лесно чрез прехвърляне на засегнатите ЕПЗ (еквиваленти на пълна заетост) в Агенцията. Не на последно място, това е единственият вариант, който осигурява разграничаване на безопасността от другите аспекти на регулирането;
- отхвърли варианти 1А и 1Б (вж. параграф 2.7.) и следователно да препоръча в основния регламент да не се включват разпоредби за регулирането на безопасността на „общите“ концепции за експлоатация. Това при никакви обстоятелства няма да попречи на Съвместното предприятие SESAR и на Агенцията да сключват подходящи споразумения за участие в утвърждаването на докладите на SESAR за безопасността и от регулаторна гледна точка;
- избере вариант 1В, който разглежда „специфичната“ концепция за експлоатация (която налага задължения както на ползвателите на въздушно пространство, така и на доставчиците на обслужване) като регулаторна дейност, независимо дали се осъществява на равнище ЕС или на национално равнище. Този вариант получава двойно повече точки от 1Г (т.е. разглежда тази част от предоставянето на обслужване); той действително набира повече точки по отношение на безопасността, не води до допълнителни разходи и свежда до минимум въздействието върху други правни норми в областта на въздухоплаването извън правомощията на Агенцията, като не оказва влияние върху околната среда и социалните аспекти;
- избере вариант 3В (вж. параграф 2.8), който разглежда централното УПВД като регулаторна функция, а местното/регионалното УПВД като оперативна функция, тъй като този вариант има най-голямо положително въздействие върху безопасността, най-ниски разходи и без съмнение е съвместим с принципите и правилата за лоялна конкуренция на вътрешния пазар;
- препоръча вариант 3Г (вж. параграф 2.9), който винаги разглежда УВП като регулаторна функция на равнище ЕС или на национално равнище и в стратегическата, предтактическата и тактическата фаза, тъй като този вариант набира повече точки от останалите две алтернативи по отношение на безопасността и икономическите аспекти (без допълнителни разходи), като същевременно той ще бъде съвместим с действащото законодателство извън правомощията на Агенцията; това обаче няма да попречи на държавите да делегират на ДАНО функции на УВП на местно ниво, ако пожелаят;
- избере вариант 6Б (вж. параграф 2.10), което означава, че МСП, които предлагат летищно обслужване за полетна информация (или управление на

площадката за паркиране на самолети), следва да бъдат подчинени на пропорционални общи правила и да са задължени да обявяват възможностите си, тъй като този вариант набира около 4 пъти повече точки от алтернативите му, по-специално по отношение на икономическата ефективност и връзката с други правни норми на Общността;

- избере вариант 8В (вж. параграф 2.11), според който ДАНО, предоставящи обслужване в четири или повече държави, ще подлежат на надзор от страна на Агенцията, тъй като този вариант набира общо около два пъти повече точки и изпреварва другите варианти по икономически показатели, като същевременно е най-добрият и по отношение на безопасността.

Горните предложения са съобразени с позициите, изразени от много от заинтересованите страни в процеса на широките консултации (вж. параграф 2.2) и по-специално в 1860-те коментара на УПИ 2007-16 и 100-те отзива на свързания с него ДОК.

Въздействието от съчетаването на шестте избрани варианта е обобщено в таблицата по-долу:

Въздействие		Избрани варианти						ОБЩО	
		ОБ	1.В	3В	3Г	6Б	8В		
Вид	Единица	Разширен ОР	Обща КЕ* - извън обхвата; спец. КЕ - регулаторна дейност	Центр. УПВП държ. ф-я; местното - регулирана област	УВП регулаторна функция	„Само деклариране“ за МСП	Действителни П-Е - от ЕААБ		
		Безопасност	Претеглен резултат	9	7.4	7	7.5	7.2	9
Околна среда	Претеглен резултат	0	0	0	0	1	0	<b>1</b>	
Икономическо	За Агенцията	Хиляди EUR/година	3,150	0	15	0	0	600	<b>3,765</b>
	ОБЩО	Хиляди EUR /година	- 17,139	0	0	0	- 265.8	600	<b>- 16,805</b>
Социално	Агенцията	Работни места	21	0	0	0	0	0	<b>21</b>
	ЕКТЛ**		- 10	0	0	0	0	0	<b>- 10</b>
	Администрации		- 8	0	0	0	0	0	<b>- 8</b>
	Частичен сбор за общественния сектор		<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>
	Частичен сбор за частния		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

	сектор		3	0	0	0	0	0	3
	ОБЩО								
Върху други правни норми на ЕС	Претеглен резултат	3	1.33	3	3	3	2.2	<b>15.53</b>	

\* Концепция за експлоатация

\*\*ЕВРОКОНТРОЛ

Никой от избраните варианти няма неблагоприятно въздействие върху безопасността. Напротив, всичките имат най-добър резултат по отношение на безопасността в сравнение със съответните алтернативи.

Разходите, свързани с разширяването на компетенциите на системата на ЕААБ по отношение на регулирането на безопасността на УВД/АНО, се оценяват от порядъка на 1 815 000 EUR на година за Агенцията, като същевременно за заинтересованите страни има икономии от порядъка на 17 милиона EUR годишно, дължащи се не само на незначително повишаване на безопасността (оценено само на 1%), но главно на усъвършенстването на процесите и на преодоляването на разпокъсаността на регулаторната рамка.

Освен това предложената политика би следвало да има слаб положителен принос за опазването на околната среда.

В социален аспект предложената политика ще има незначително въздействие. Няма да има никакво социално въздействие върху частния сектор, който вече има задължения в рамките на ЕЕН. С осем по-малко са работните места в националните администрации, но те биха могли да бъдат използвани отново за по-добър надзор на ДАНО. С осем по-малко са работните места в ЕВРОКОНТРОЛ, които биха могли да бъдат прехвърлени в Агенцията. Шестнадесет са създадените работни места в Агенцията, включвайки постепенното изместване на усилията на ЕВРОКОНТРОЛ.

И накрая, предложената политика би могла да допринесе за по-добро съответствие на регулирането на безопасността на УДВ/АНО не само с останалата част от основния регламент, но и с „новия подход“ и с други политики в областта на въздухоплаването и правните норми за вътрешния пазар. Сферата на компетенциите на Агенцията ще бъде стриктно ограничена до регулирането на безопасността в съответствие с препоръките на ГВР и това би довело до по-добро разграничаване на ролите по отношение на ЕЕН.

Така въз основа на настоящата ОРВ беше сметено, че разширяването на системата на ЕААБ по отношение на безопасността и оперативната съвместимост въздух/земля на УВД/АНО е оправдано от гледна точка на безопасността и икономическите ползи; то би дало възможност и за усъвършенстване и повишаване на съгласуваността в законодателството в областта на въздухоплаването в ЕС.

## 1. Въведение и обхват

### 1.1 Контекст

Според последната публикувана дългосрочна прогноза на ЕВРОКОНТРОЛ<sup>4</sup> (сценарий В, т.е. устойчив икономически растеж с по-строги ограничения за опазването на околната среда), се очаква въздушното движение да **продължи да се увеличава** в следващите десетилетия. Всички други заинтересовани приемат тази обща тенденция. Въпреки че научните прогнози дават различни данни за действителните стойности и годишното процентно нарастване на трайния растеж, може да се отбележи, че за периода 2003-2007 г. средният годишен ръст в Европа е бил 5.4%.

Според Съобщението на Комисията<sup>5</sup> относно прилагането на Единно европейско небе въздействието на глобалната нестабилност на енергийния пазар е довело до значително нарастване на цените на горивата и е станало причина авиокомпаниите да се стремят към още по-добри икономически резултати, тъй като работят на силно либерализиран вътрешен пазар, където се конкурират и с други видове транспорт. В тази връзка авиокомпаниите са определили предоставянето на аеронавигационно обслужване и начините за осъществяване на полетите за главни области с възможности за подобрения. Тяхното искане за по-добро качество в предоставянето на обслужване по УВД/АНО стана основен стимул за осъществяване на промяна.

Въпреки това съчетаването на значителния растеж и стремежа към повишена икономическа ефективност вероятно ще постави **нови предизвикателства за безопасността**, както е описано в параграф 2.3.1 по-долу.

Увеличаването на капацитета и подобряването на безопасността, при същевременно осигуряване на възможно най-добра икономическа ефективност, действително бяха в основата на инициативата „Единно европейско небе“, която вече е установила компетенции на Общността по отношение на Управлението на въздушното движение (УВД) и Аеронавигационното обслужване (АНО)<sup>6</sup>.

Докладите на SESAR също показват трайно увеличаване на движението и потвърждават, че предизвикателството е да се създаде нова система, която да е в състояние да отговори на общо **трикратно увеличаване на въздушното движение**<sup>7</sup>, като се запази най-малко настоящото качество на обслужване при намалени разходи за ползвателите. Това означава осъществяване на грубо около 30 милиона полета по ППП в Европа вместо сегашния брой от 10 милиона годишно.

Системата на ЕААБ, чиято цел беше да отговори на потребностите на сектора в условия на конкуренция, освен осигуряването на високо уеднаквено ниво на безопасност в гражданското въздухоплаване, получи от законодателя следните задачи:

- да улеснява свободното движение на лица и услуги;
- да стимулира ефективността на разходите в процесите на регулиране и сертифициране;
- да осигурява равни условия за всички участници на вътрешния пазар за въздухоплаване,

и поради това би следвало да е в състояние да допринесе за подобряване на икономическата ефективност най-малко по два начина:

<sup>4</sup> Дългосрочна прогноза на ЕВРОКОНТРОЛ за периода 2006-2025 г.:

<http://www.eurocontrol.int/statfor/gallery/content/public/forecasts/Doc216%20LTF06%20Report%20v1.0.pdf>

<sup>5</sup> COM(2007) 845 окончателен от 20 декември 2007 г. – СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА - Първи доклад относно прилагането на законодателството за единно небе: постижения и перспективи

<sup>6</sup> Регламент (ЕО) № 549/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 година за определяне на рамката за създаването на Единно европейско небе (ОВ L 96. 31.3.2004 г., стр. 1).

<sup>7</sup> Доклади на SESAR D1, вариант 3.0 от юли 2006 г.: <http://www.sesar-consortium.aero/deliv1.php>

- Рационално използване на ресурсите за процесите на регулиране и сертифициране;
- Разработване на правила, които да са пропорционални на съответните рискове за безопасността и вида и сложността на дейността, за която се отнасят.

## **1.2 Повтарящ се процес на оценка на въздействието**

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

В съответствие с принципа за „по-добро законотворчество“ Комисията извършва оценка на въздействието, когато представя предложение на законодателя. Този принцип се отнася и за Агенцията, която също извършва оценка на регулаторното въздействие (ОРВ) в подкрепа на своите становища.

След идентифициране на проблемите, отразени в точка 1.2.2 по-долу, работата беше организирана така, че да се намали дублирането на усилията. Комисията направи предварителна оценка на въздействието, оценка на административните разходи и окончателна оценка на въздействието, като последната беше насочена към това „дали“ да бъдат разширени компетенциите на Агенцията.

След това беше постигнато съгласие Агенцията да представи специфична ОРВ за това „как“ би могло да се приложи разширяването по отношение на летищата<sup>8</sup>, а с настоящия документ да представи „как“ това разширяване може да обхване и УВД/АНО.

Следващата точка в настоящата глава 1 обобщава, с цел по-лесно ползване, повтарящата се и задълбочена работа по оценката на въздействието, извършена чрез взаимодействие между службите на Комисията и Агенцията. Работата включваше обширни консултации със заинтересовани страни.

### *1.2.2 Идентифициране на проблемите*

Безопасността в търговската авиация в Европа се е подобрила изключително много от началото на седемдесетте години на миналия век (т.е. приблизително 200 жертви на един милион полети по ППП) до 1995 г. (т.е. до около 10 жертви на един милион полети по ППП), както се изтъква в посочената ОРВ на Агенцията по отношение на летищата. Оттогава обаче, въпреки значителното усъвършенстване на технологиите, процентът на произшествията е останал почти постоянен. В случая с УВД/АНО е вероятно новите видове търсене (по-специално безпилотни летателни системи и много леки реактивни самолети), увеличаването на движението и търговският натиск да поставят нови предизвикателства.

За да продължи намаляването на вероятността от произшествия, е необходимо да се работи не само върху технологиите, но и върху други аспекти на „веригата за безопасност“. Ясно е, че сегашните резултати в сферата на безопасността са постигнати чрез съвместните усилия на професионален персонал с отлични умения и ангажираност към безопасността. Въпросът обаче не е само как биха могли да се поддържат сегашните резултати на безопасността, а как те биха могли да се подобряват още в близкото бъдеще, така че да се посрещат новите предизвикателства при същевременно оптимизиране на използването на ресурсите на европейско равнище. Може да се предположи, че допълнителните подобрения в областта на безопасността силно зависят от възможността на всички заинтересовани страни да въвеждат уеднаквена система за управление на безопасността (СУБ) по ефективен и хармонизиран начин в цяла Европа. Но СУБ е само един от необходимите инструменти; нужно е да бъдат взети под внимание и процесите за регулиране на безопасността, както и взаимодействието между СУБ на различни организации и утвърждаването на изискванията на СУБ във всички области на въздухоплаването. В тази връзка, въпреки че правилата на ИКАО действат като „регулаторен чадър“ в целия свят, съществуват различия в прилагането им. Освен това ИКАО издава много

<sup>8</sup> [http://www.easa.europa.eu/doc/Rulemaking/opinions/Translations/03\\_2007/RIA%20Opinion%203-2007.pdf](http://www.easa.europa.eu/doc/Rulemaking/opinions/Translations/03_2007/RIA%20Opinion%203-2007.pdf)

препоръки, които не са задължителни за държавите, подписали споразумението. Така в настоящата ситуация съществуват ясно изразени различия между държавите-членки в областта на УВД/АНО, тъй като много от дейностите по прилагането се извършват на равнище държави-членки без силен централен надзор или централизирано сертифициране на създаващите се паневропейски ДАНО. Големи различия се появяват дори там, където са предприети централни координиращи дейности (например в сферата на УВД). Съответно прилаганата методология (ако съществува такава) за сертифициране и за надзор на безопасността се различава значително в отделните държави-членки. Разпределените ресурси също са различни в отделните държави-членки. Друг недостатък на настоящата ситуация е, че отсъства цялостен „глобален системен подход“ към безопасността във въздушния транспорт. В различните области работят различни организации, въпреки че все по-широко се приема, че за безопасността на въздушния транспорт би бил полезен холистичен, последователен принцип „от врата до врата“, който обединява УВД, АНО, оборудването на въздухоплавателните средства, въздушните и летищните операции, както и компетентността на персонала.

По-специално в сферата на УВД/АНО следва да се работи върху следните основни проблеми:

- повишаване на нивата на безопасност на фона на прогнозираното продължаващо увеличаване на въздушното движение през следващите десетилетия (т.е. приблизително с +3% годишно);
- улесняване на безопасното въвеждане на нови технологии;
- въвеждане на „глобален системен подход“ към регулирането на безопасността, обхващащ въздушните и наземни сегменти, както и лица и организации, които изпълняват различни оперативни задачи, имащи отношение към обслужването на въздушното движение (ОВД), като се вземат под внимание техните взаимовръзки;
- избягване на многократни процеси на сертифициране за организации, които предоставят обслужване в различни области<sup>9</sup>, или за оборудване<sup>10</sup>;
- определяне на юридическата отговорност и съответните задължения, по-специално с оглед на перспективата за отделяне на услугите на АНО<sup>11</sup> или в случая на доставчици на много сложни системи (например сателитни);
- работа във връзка с непоследователния характер на разпокъсаната регулаторна рамка за авиационната безопасност на равнище Европейски съюз, както беше подчертано от Групата на високо равнище, създадена от заместник-председателя Jacques Barrot през 2006 г.<sup>12</sup>

### 1.2.3 Предварителната оценка на Комисията относно въздействието

През 2005 г. беше извършена предварителна оценка на въздействието от консултант, нает по договор от Комисията<sup>13</sup>. Проучването стигна до заключението, че разширяването на компетенциите на Агенцията наистина е най-логичният, ефективен и ефикасен вариант. По-специално, съгласно становището на консултанта,

<sup>9</sup> Например испанската компания AENA, която е едновременно летищен оператор (и следователно е задължена да спазва съществените изисквания в основния регламент, след като бъдат одобрени от законодателя) и ДАНО (следователно е задължена да спазва Регламент (ЕО) № 2096/2005 на Комисията от 20 декември 2005 г. за определяне на общи изисквания при доставянето на аеронавигационни услуги; *ОВ L 335, 21.12.2005 г., стр. 13*).

<sup>10</sup> Например за проверка за годност за използване на бордовата част на УВД, която е в обхвата както на основния регламент на ЕААБ, така и на член 5 от Регламент (ЕО) № 552/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. относно оперативната съвместимост на европейската мрежа за управление на въздушното движение (*ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 26*).

<sup>11</sup> Член 7, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 550/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 година относно осигуряването на аеронавигационно обслужване в единното европейско небе (*ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 10*).

<sup>12</sup> Окончателен доклад на Групата на високо равнище за бъдещето на европейската регулаторна рамка за въздухоплаването (юли 2007 г.):

[http://ec.europa.eu/transport/air\\_portal/hlg/doc/2007\\_07\\_03\\_hlg\\_final\\_report\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/air_portal/hlg/doc/2007_07_03_hlg_final_report_en.pdf)

<sup>13</sup> [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)

разширяването на системата на ЕААБ би допринесло в значителна степен за безопасността, по-специално в сравнение с варианта „да не се прави нищо“.

Резултатите както от интервютата, така и от въпросниците, за които отговаряше консултантът (т.е. ECORYS), нает от Комисията, бяха използвани за разработване и обосноваване на анализите, направени на различни теми в процеса на предварителната оценка на въздействието, като например анализ на проблемите, оценка на въздействията и сравняване на различни варианти. Във всяка от основните глави на проучването възгледите на заинтересованите страни бяха представени в отделен раздел. Освен това в приложение Б на въпросния документ беше представен подробен анализ на резултатите от въпросника. Заинтересованите страни бяха установени посредством членството им в Управителния съвет на Агенцията или като важни заинтересовани страни в ОКО (Отраслов консултативен орган), представители на съответните международни организации. Освен това бяха проведени консултации и с подбрани представители от ДАНО и летищни оператори.

#### *1.2.4 Окончателната оценка на Комисията относно въздействието*

Впоследствие през март 2008 г. службите на Комисията разработиха окончателната оценка на въздействието; тя ще съпътства нейното законодателно предложение за разширяване на компетенциите на Агенцията, като вниманието отново е насочено към въпроса „дали“ компетенциите на Агенцията следва да бъдат разширени по отношение на летищата и на УВД/АНО. Въз основа на извършената до момента работа и резултатите от консултациите, проведени от Комисията, препоръките на Групата на високо равнище, заключенията на Съвета по отношение на Съобщението на Комисията относно прилагането на Единно европейско небе, както и работата и консултациите на Агенцията, заключението по темата в тази окончателна оценка на въздействието беше положително.

#### *1.2.5 Настоящата оценка на регулаторното въздействие*

Компетенциите на Общността по отношение на УВД и АНО бяха установени още при приемането на законодателния пакет за ЕЕН. Както беше посочено по-горе, във всички направени досега оценки се стига до заключението за необходимостта да се направи още една стъпка при рационализирането на регулирането на безопасността на гражданското въздухоплаване на равнището на Общността чрез разширяване на компетенциите на Агенцията по отношение на регулирането на УВД и АНО. Така Агенцията счете, че е отговорено на въпроса „дали“.

Остана необходимостта да се разгледа въпросът „как“ би следвало да стане това, по същия начин, както беше направено с разширяването на системата на ЕААБ по отношение на регулирането на безопасността на летищата<sup>14</sup>. Ето защо целта на настоящия документ е да се оцени<sup>15</sup>, в контекста на казаното по-горе, въздействието на възможните алтернативни решения. Тъй като намерението е във възможно най-голяма степен да се надграждат регулаторните процеси, установени в ЕЕН, Агенцията не счете, че е уместно да оценява въздействието на тези процеси, след като предложението от нея подход няма да се отклонява от тях. Напротив, тя прецени, че е необходимо да оцени допълнително възможните промени в тези процеси, както и да разгледа някои въпроси, които счете за недостатъчно ясни в контекста на ЕЕН. В резултат на това настоящата оценка на регулаторното въздействие е съсредоточена върху следните въпроси:

---

<sup>14</sup> Становище № 3/2007 на Европейската агенция за авиационна безопасност за изменение на Регламент (ЕО) № 1592/2002 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2002 година относно общите правила в областта на гражданското въздухоплаване и създаването на Европейска агенция за авиационна безопасност с оглед разширяване на обхвата му по отношение на регулиране на безопасността и оперативната съвместимост на летищата  
[http://www.easa.europa.eu/doc/Rulemaking/opinions/Translations/03\\_2007/Opinion%203-2007.pdf](http://www.easa.europa.eu/doc/Rulemaking/opinions/Translations/03_2007/Opinion%203-2007.pdf)

<sup>15</sup> Позициите/отговорите на заинтересованите страни не са анализирани подробно тук, тъй като те са обобщени в Документ „Отговор на коментарите“ (ДОК 2007-16), публикуван на интернет страницата на Агенцията на 18 март 2008 г., [http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/doc/CRD-2007-16.pdf](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/CRD-2007-16.pdf)

Трябва ли компетенциите на Агенцията да се установят чрез изменение на основния регламент или чрез включване в регламентите<sup>16</sup> за Единно европейско небе (ЕЕН) на разпоредби, определящи ролята на Агенцията?

Решенията за концепциите за експлоатация държавна функция ли са или са функция на доставчиците на обслужване на въздушното движение?

Трябва ли УВП и УПВД да се считат за регулаторна функция или за предоставяне на обслужване?

Трябва ли предоставянето на някои услуги да бъде освободено от сертифициране?

Трябва ли сертифицирането на паневропейски доставчици на УВД/АНО да се извършва от Агенцията; и ако това е така, какви би следвало да са критериите за определяне на паневропейския характер на обслужването?

В обобщение, настоящата оценка на регулаторното въздействие допълва продължаващия процес, протичащ в продължение на три години в пълно сътрудничество между Агенцията, службите на Комисията и многото заинтересовани страни, участващи в многобройните обширни консултации, които се проведоха по повод на възможното разширяване на системата на ЕААБ по отношение на летищата, УВД и АНО.

---

<sup>16</sup> Регламенти (ЕО) № 549/2004 (рамков регламент), (ЕО) № 550/2004 (регламент за осигуряване на обслужване), (ЕО) № 551/2004 (регламент за въздушното пространство) и (ЕО) № 552/2004 (регламент за оперативната съвместимост), на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. (ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 1-42).

## 2. Оценка на регулаторното въздействие

### 2.1 Подход към оценката на въздействието

#### 2.1.1 Качествена и количествена оценка

Оценката на регулаторното въздействие (ОРВ) представлява преценка 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 УВД и АНО), като същевременно изразява количествено, доколкото е приложимо, тяхното въздействие върху всички категории засегнати лица и организации.

Задълбочеността на проучването следва да е пропорционална на вероятното въздействие от предложението, както е посочено в приложимите насоки на Комисията за оценка на въздействието. Тези въздействия се анализират от различни гледни точки. Поради това настоящата ОРВ, засягаща сектора на въздухоплаването и по-специално УВД/АНО, разглежда следните позиции за оценка на въздействието:

- безопасност;
- икономическо въздействие;
- околна среда;
- социално въздействие;
- и въздействие върху други авиационни законови изисквания на ЕС извън настоящия обхват на ЕААБ, които също имат пряка или непряка връзка с въздухоплаването.

По-специално гореизброените въздействия бяха оценени качествено или количествено, както е представено в таблица 1:

Оценка	ВЪЗДЕЙСТВИЕ					
	Безопасност		Икон. въздействие	Околна среда	Соц. въздействие	Въздействие върху други изисквания за въздухоплаването
	Минимално	Бъдещо въздействие				
Количествена	X					
Груба количествена		X	X	X		
Качествена		X	X	X	X	

**Таблица 1: Качествена и количествена оценка на въздействието**

Всяка от тези пет позиции за оценка на въздействието ще бъде разгледана поотделно в параграф 2.6 до 2.11 по-долу.

#### 2.1.2 Методология на оценката

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

- Анализ на проблемите, описан в параграф 2.3;
- Определяне на целите (обща, специфични и оперативни) и показателите, представени в параграф 2.4;
- Определяне на алтернативни варианти за основните проблеми, изведени от консултациите (например взаимнообвързаност със законодателните актове за

ЕЕН, концепция за операциите; Управление на потоците въздушно движение – УПВД; Управление на въздушното пространство – УВП; малки и средни предприятия като летищни служби за полетна информация – ЛСПИ и сертифициране на паневропейски ДАНО) в параграф 2.5;

- Определяне и оценяване на размера на целевата група;
- Определяне и оценяване на въздействията на всеки възможен вариант за всички шест позиции, изброени в параграф 2.1.1, с цел установяване на най-значимите от тях;
- Заключителен многокритериален анализ (МКА).

Възможните въздействия са в силна взаимовръзка с общите и специфичните цели, определени в параграфи 2.4.2 и 2.4.3 по-долу. Тяхното измерване е основано на показателите за наблюдение (показатели за краен резултат и за резултат), представени в параграф 2.4.5 по-долу. Но показателите, свързани с общите цели, биха могли да бъдат повлияни в много голяма степен от други политики. По тази причина не е уместно те да се вземат под внимание, когато се оценява въздействието на предлаганото разширяване на компетенциите на Агенцията по отношение на УВД и АНО.

Общите цели се използват главно в подкрепа на определянето на специфичните цели за предлаганата политика. Показателите за резултат, съотнесени към тези специфични цели, ще бъдат използвани в настоящата ОРВ при необходимост; те биха могли да бъдат използвани за в бъдеще и за редовно оценяване на резултатите от работата на системата на ЕААБ. В тази връзка оперативните показатели са определени в параграф 2.4.5; въпреки че не са използвани за настоящата ОРВ, за в бъдеще те биха могли да бъдат използвани за непрекъснато сравнение на напредъка на предлаганата инициатива с поставените критерии.

След определянето на всички въздействия за всеки основен проблеми и за всеки съответен вариант на политика във връзка със споменатите специфични цели, резултатите са представени в обобщен вид в матрица на въздействията в заключителните алинеи в параграфи от 2.6. до 2.11 по-долу. Процедурата за разработване на тази матрица е многокритериалният анализ (МКА), осъществен в следните подробни стъпки:

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

**2.2 Консултации със заинтересованите страни**

До момента са проведени структурирани и повтарящи се консултации със заинтересованите страни (в допълнение към кореспонденцията и неофициалния обмен) посредством дванадесет механизма, обобщени в таблица 2 по-долу:

№	Отговаря	Период на консултациите	Целева група	Механизъм	Резултати
1	ECORYS	средата на 2005 г.	Над 70 подбрани заинтересовани страни	Въпросници	Получени 56 отговора. Обобщение на отговорите в доклада на ECORYS
2	ECORYS	средата на 2005 г.	25 ключови заинтересовани страни	Интервюта	Обобщение на отговорите в доклада на ECORYS
3	ЕААБ	декември 2005 г.	Консултативна група от национални администрации (AGNA)	Консултации по годишната програма на ЕААБ за определяне на правила	Одобрение на задача BR.003
4	ЕААБ	декември 2005 г.	Консултативен комитет по стандартите за безопасност (SSCC)		Одобрение на задача BR.003
5	ЕААБ	декември 2005 г.	AGNA	Консултации по условията за задача BR. 003	Публикувани условия
6	ЕААБ	декември 2005 г.	SSCC		Публикувани условия
7	ЕААБ	декември 2007 г.	Обществеността чрез консултации в интернет	УПИ 2007-16	Получени 1860 коментари. Публикуван ДОК
8	ЕААБ	март 2008 г.	Обществеността чрез консултации в интернет	ДОК 2007-16	Получени 100 отговора от 18 заинтересовани страни. Взети са под внимание за становището
9	ЕК	от началото на 2006 г.	Национални надзорни органи	Посещаване на заседанията на КРБ към ЕВРОКОНТРОЛ	Постоянни посещения и обсъждания на заседанията
10	ЕК	от първите месеци на 2007 г.	Национални администрации	Комитет за ЕЕН	Постоянно предоставяне на информацията на заседанията
11	ЕААБ	от 2007 г.	EGNOS и Galileo	Редовно посещаване на заседанията на GALCERT	Подобрено разбирателство с НОГНС и ЕКА
12	ЕААБ	от 2007 г.	IRIS (Комуникационно обслужване)	Редовно посещаване на групата от външни	Подобрено разбирателство с ЕКА

		чрез сателит)	експерти	
--	--	---------------	----------	--

**Таблица 2: Консултации със заинтересованите страни**

Комисията постоянно предоставяше информация за напредъка в работата по разширяване на системата на ЕААБ на Комитета за единно небе (КЕН), на посочения Отраслов консултативен орган и на Комисията по регулиране на безопасността към ЕВРОКОНТРОЛ (КРБ).

От своя страна Агенцията, съгласно своята процедура за определяне на правила, два пъти проведе консултации съответно с AGNA и SSCC във връзка с включването на задача BR.003 в Програмата за определяне на правила и след това във връзка с подробните условия за нейния напредък. От 2007 година насам Агенцията не пести усилия за осъществяване на връзки не само с националните администрации, но и с важни заинтересовани страни по отношение на изключително сложни паневропейски системи като тези, които включват сегмент от пространството. Тези заинтересовани страни включваха Надзорния орган за ГНСС (НОГНСС) и Европейската космическа агенция (ЕКА). Тази дейност имаше принос за количеството и качеството на коментарите, получени по отношение на УПИ 2007-16. Бяха анализирани над 1800 получени коментари, както е описано в ДОК 2007-16, публикуван на 13 март 2008 г. И накрая ДОК получи 100 отзива, които също бяха анализирани при подготовката на настоящото становище.

В заключение, и очевидно в рамките на ограниченията на наличните ресурси, всички заинтересовани страни имаха многобройни възможности да изразят своите възгледи пред Комисията и Агенцията, в съответствие с принципите за „по-добро законотворчество“.

### **2.3 Анализ на проблемите**

#### *2.3.1 Равнище на безопасността на УВД/АНО в Европа*

##### *2.3.1.1 Източник на информация за безопасността*

Всяка година Комисията по регулиране на безопасността към ЕВРОКОНТРОЛ (КРБ) публикува годишен преглед на безопасността, който е достъпен в интернет. Изданието на този доклад за 2007 година<sup>17</sup>, съдържащ данни до 2006 година, е използвано като източник за фактически данни в настоящия параграф.

##### *2.3.1.2 Култура на безопасност и докладване*

През 2006 г. 24 държави докладваха на ЕВРОКОНТРОЛ за събития, свързани с УВД в своя доклад AST<sup>18</sup>, като за сравнение броят на държавите в предходната година е 21. Това е **по-малко (около 63%) от общия брой** на държавите-членки в ЕВРОКОНТРОЛ<sup>19</sup> или поради липса на достъп на органа за връзка<sup>20</sup> до данни на ДАНО за безопасността, или поради това, че данни за този вид събития просто не се събират. Освен това общият брой на отчетените събития и качеството на данните се различават съществено в отделните държави.

<sup>17</sup> Комисията по регулиране на безопасността към ЕВРОКОНТРОЛ – Годишен доклад за безопасността за 2007 г.: [http://www.eurocontrol.int/src/gallery/content/public/documents/report/srcdoc43\\_e1.0\\_r1%20-%20EPR%20Final.pdf](http://www.eurocontrol.int/src/gallery/content/public/documents/report/srcdoc43_e1.0_r1%20-%20EPR%20Final.pdf)

<sup>18</sup> Стандартна форма на годишен доклад за безопасността

<sup>19</sup> Понастоящем 38, включвайки 25 държави от ЕС (без Естония и Латвия), 2 държави, асоциирани и към ЕААБ (Норвегия и Швейцария), 6 държави от общото европейско авиационно пространство (Албания, Босна и Херцеговина, Хърватска, бивша югославска република Македония, Черна гора и Сърбия), и още пет държави от ЕКГА (Армения, Молдова, Монако, Турция и Украйна).

<sup>20</sup> Посочвани от държавите-членки съгласно ESARR 2.

Когато органите за връзка АСТ разполагат с достъп до данни на ДАНО за безопасността, в съчетание с добра система за докладване, отчетеният брой на събитията, свързани с УВД, е висок, въпреки че включва голяма част по-незначителни технически събития, които не оказват въздействие върху безопасността. Въпреки това през 2006 г. 5 държави са докладвали за по над 500 събития, свързани с УВД, но 10 от 24-те държави, докладващи за специфични събития, свързани с УВД (т.е. 42%), са отчетели по по-малко от 10 събития годишно.

Това е подчертано в Годишния доклад на КРБ към ЕВРОКОНТРОЛ, който показва големи различия в културата на докладване на организациите и администрациите и набляга на необходимостта от по-ефективна стандартизация на равнище ЕС.

В него се отбелязва също, че на 12 ноември 1999 г. беше публикувано издание 1.0 на Регулаторните изисквания за безопасност на ЕВРОКОНТРОЛ (ESARR) 2<sup>21</sup> относно докладването и оценката на събития, свързани с безопасността в УВД, приложими от 1 януари 2000 г., и че седем години след това едва 2/3 от участващите държави докладват на ЕВРОКОНТРОЛ. Това се разглежда като ясен признак за слаб напредък в рамките на междуправителствени споразумения.

Докладите, представени от органите за връзка до ЕВРОКОНТРОЛ през 2007 г. на базата на изискванията на ESARR 2 и Директива 2003/42/ЕО<sup>22</sup>, все пак показват допълнителен напредък в прилагането на културата за докладване за безопасността от отделни служители. Въпреки това, според посочения Годишен доклад на КРБ, все още има редица въпроси, на които е необходимо да се обърне внимание, включително:

- В редица държави от ЕКГА<sup>23</sup> отсъстват условия на „правилна култура“ по отношение на докладването на събития и въпреки че по този изключително важен въпрос се работи на световно, европейско и национално равнище, напредъкът все още е нищожно малък.
- Продължаващият недостиг на ресурси и квалифициран персонал на национално равнище, определени за събиране и анализ на данни за безопасността.

Недостигът на ресурси ще бъде обсъден допълнително в параграф 2.3.3.2 по-долу. Въпросът за „правилната култура“ няма да се разглежда по-нататък в настоящата ОРВ, тъй като законодателят наскоро вече прие специални разпоредби за защита на източника на информация<sup>24</sup>.

### 2.3.1.3 Общ брой на произшествията, инцидентите или събитията, свързани с УВД/АНО

Предварителните данни за общия брой на произшествията в Европа през 2006 г. (за въздухоплавателни средства с максимална маса на излитане МТОМ > 2250 кг), в сравнение с 2005 г., показват увеличение (от 85 на 96). По-малко от 10% от тези произшествия са довели до смъртни случаи. Въпреки това участието (пряко или непряко) на УВД/АНО в броя на произшествията, според посочения Годишен доклад на КРБ за 2007 г., е останало ниско: в границите на 6 от 96 произшествия (т.е. около 6%). Може да се приеме, че степента на докладване за произшествията (спрямо общия предполагаем брой на подобни събития, за които не е докладвано), е 100%.

<sup>21</sup>[http://www.eurocontrol.int/src/gallery/content/public/documents/deliverables/esarr2\\_awareness\\_package/esarr2e20ri.pdf](http://www.eurocontrol.int/src/gallery/content/public/documents/deliverables/esarr2_awareness_package/esarr2e20ri.pdf)

<sup>22</sup> Директива 2003/42/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 13 юни 2003 година за докладване на събития в гражданското въздухоплаване (ОВ L 167, 4.7.2003 г., стр. 23).

<sup>23</sup> Европейската конференция по гражданска авиация, в която понастоящем участват 42 държави, включително всички 27 държави-членки на ЕС.

<sup>24</sup> Член 16 от цитирания Основен регламент (ЕО) № 216/2008 от 20 февруари 2008 година.

Броят на високорисковите инцидентите в УВД е намалял леко през 2006 г., като все още общият брой на тези инциденти е около 600 годишно. Дори и в такъв случай оптимистично се приема, че степента на докладване е 100%.

Освен това ЕВРОКОНТРОЛ предполага, че общо 9600-те инцидента, свързани с УВД (включително тези от по-ниска степен на сериозност, несъдържащи значителен риск за безопасността), за които е докладвано през 2006 г., може би представляват само 31% от действителния общ брой. Поради това Агенцията прецени, че общият брой на инцидентите, свързани с УВД в ЕКГА през 2006 г., е бил от порядъка на 30 000 за приблизително 10 милиона полета по ППП.

ЕВРОКОНТРОЛ отбелязва също, че за 2006 г. е докладвано за 15 658 събития, свързани с УВД<sup>25</sup>. ЕВРОКОНТРОЛ не прави оценка за степента на докладване за този вид събития. Агенцията предполага, че тя би могла да бъде от порядъка на 30%, както е за инцидентите.

Според предварителното проучване, проведено от ECORYS през 2005 г., в десетгодишния период от 1994 до 2004 г. в Европа е имало средно 3.9 произшествия с търговски полети с фатален изход годишно, при които аспекти на УВД/АНО са били допринасящ фактор. Ако не се направи нищо за допълнително подобряване на безопасността, т.е. ако степента на произшествията се запази на настоящото ниво, това би довело до цифрата от 6 до 8 произшествия с търговски полети с фатален изход годишно през 2025 г., по отношение на които съществува причинно-следствена връзка с УВД/АНО.

В параграф 1.1. по-горе се припомня, че SESAR очаква трикратно увеличаване на равнището на движение в ЕКГА: т.е. 30 милиона полети по ППП годишно в сравнение със сегашните 10 милиона. Всички експерти твърдят, че това значително увеличаване на движението ще доведе до увеличаване на събитията, свързани с безопасността, ако не се приложат мерки за подобряване на безопасността. Някои предвиждат, че тъй като увеличаването на движението ще доведе до повишена натовареност във времето и пространството, съответното увеличаване на събитията, свързани с безопасността, не би могло да бъде линейно, а напротив – експоненциално (т.е. много по-голямо). Въпреки това Агенцията отбелязва, че все още няма единомислие по отношение на количественото определяне на това експоненциално нарастване. Поради това в следващата таблица 3 е възприето само разумно линейно увеличаване на събитията, свързани с безопасността:

Събития с безопасността, в които УВД/АНО има участие (пряко/непряко)	Докладвани на ЕВРОКОНТРОЛ през 2006 г.	Предполагаема степен на докладване	Предполагам общ брой на събитията на 10 милиона полета по ППП годишно	Линейна екстраполация на броя на събитията за 30 милиона полета по ППП годишно
Произшествия със смъртни случаи	3.9 (докладвано от ECORYS)	100%	N.A.	<b>6-8</b> (прогнозирано от ECORYS)
Произшествия	6	100%	6	<b>18</b>
Рискови инциденти	600	100%	600	1,800
Общо инциденти	9,600	31%	30,000	90,000

<sup>25</sup> Следва да се отбележи, че този брой включва голяма част от незначителни технически събития, които нямат въздействие върху безопасността поради съществуването на подходящи защитни мерки за смекчаване на риска, като например дублиране на важни компоненти и автоматична промяна на конфигурации.

Събития, свързани с УВД	15,658	30%	50,000	150,000
----------------------------	--------	-----	--------	---------

**Таблица 3: Предполагам брой на всички събития, свързани с безопасността, в които на УВД/АНО имат участие**

2.3.1.4 Произшествия, инциденти, събития и съответни категории, свързани с УВД/АНО

В посочения Годишен доклад за безопасността за 2007 г. КРБ към ЕВРОКОНТРОЛ оцени също най-типичните категории произшествия/инциденти. По-специално беше установено, че категорията „Сблъсък на земята“ е най-значимата при произшествията, като съставлява 11% от общия брой през 2006 г. В нея най-рисковото събитие е **Навлизване в зоната на пистата**, като през 2006 г. в ЕКГА е докладвано за 667 от тази категория: почти 2 навлизания в зоната на пистата на ден. Тази обща стойност показва нарастване от 6% през 2006 г. в сравнение с 2005 г. Въпреки че общата тенденция при навлизанията в зоната на пистата от най-висока степен на сериозност е към намаляване, този вид събитие, също и в светлината на очакваното продължаващо увеличаване на натовареността на летищата, ще изисква непрекъснато внимание и усилия.

В категорията „Сблъсък със земята при контролиран полет (СЗКП)“ през 2006 г. има увеличение спрямо 2005 г. (от 5 на 7). СЗКП остава втората най-значима категория. Следва да се отбележи, че СЗКП може да се случи и на малки летища, при общо въздушно движение по ППП, където понастоящем често не се подават вертикални радионавигационни сигнали. Общият брой на инцидентите в категория „Опасност от сблъсък със земята при контролиран полет (Near CFIT)“ е намалял (21 през 2006 г., 31 през 2005 г.). Въпреки това инцидентите са почти на същото високо равнище, както през 2005 г. (3 от степен на сериозност А през 2006 г. спрямо 4 през 2005 г. и 6 от степен на сериозност Б и през 2006, и през 2005 г.). Освен това делът на високорисковите инцидентите „Опасност от СЗКП“ е много голям.

Броят на инцидентите в категория **Нарушения на минимума за сепарация** е отбелязал слаб спад от под 2% (в абсолютни стойности) и 6% в нормализирани стойности в сравнение с 2005 г. Това намаляване се е отразило и на високорисковите нарушения на минимумите за сепарация. Общо на тази категория все още се дължат около 100 събития на един милион летателни часа годишно.

След значителното нарастване (30%) на общия брой през 2005 г., увеличението според предварителните данни за 2006 г. за **Неразрешено навлизане във въздушно пространство** беше по-слабо изразено и възлизаше на 4%, което съответства на общ брой от почти 1500 отчетени инцидента. Вероятно броят на неотчетените събития е доста по-голям.

Категорията **Отклонение на въздухоплавателно средство от разрешение на КВД** обхваща всички видове отклонения от дадени разрешения, включително отклонение от зададено ниво, зададено трасе, зададено време, както и минимални безопасни височини, когато има такива. Натрупването на тези събития обяснява размера на общия брой инциденти в тази категория, които са се увеличили с 5% през 2006 г. – паралелно с увеличаването на движението. Докладваният брой на събитията в тази категория е бил от порядъка на 140 за един милион летателни часа.

Освен това ЕВРОКОНТРОЛ разгледа един вид „събирателна“ категория, определена като **Отклонение на въздухоплавателно средство от действащи разпоредби за УВД**. Следва да се отбележи, че някои отклонения на въздухоплавателни средства от действащи разпоредби за УВД са регистрирани и в други категории, за които са

приложими обстоятелствата на събитието (например неразрешено навлизане във въздушно пространство). Въпреки това в тази категория имаше увеличаване както на общия докладван брой през 2006 г. (2 370 събития), така и на броя на рисковите инцидентите (43).

#### 2.3.1.5 Произшествия с фатален изход, за които е допринесло УВД/АНО

Стратегията на ЕКГА за УВД 2000+ определи изключително сериозна цел за безопасността: „...**Подобряване на равнищата на безопасност чрез осигуряване на условия броят на дължащите се на УВД произшествия и на сериозните рискови инциденти да не се увеличава, и когато е възможно – да намалява.**” Броят на произшествията, докладвани от ЕВРОКОНТРОЛ, е различен през годините, както може да се очаква, но цялостната тенденция към момента не е към увеличаване на фона на нарастващите нива на движение. Следователно понастоящем целта на ЕКГА за безопасност се постига по отношение на произшествията с фатален изход. **По-специално, през 2006 г. нямаше регистрирани смъртни случаи, дължащи се на произшествия, свързани с УВД/АНО.**

Въпреки това в десетгодишния период от 1997 до 2006 г. за най-малко девет произшествия с фатален изход, регистрирани в страните от ЕС 27+4, са допринесли пряко или непряко УВД или вероятно АНО (като например недостатъчно навигационно обслужване или липса на навременна/лесно разбираема информация от страна на аеронавигационното информационно обслужване:

- 30 юли 1997 г., ATR-42, Air Littoral, Италия, 1 смъртен случай.  
Самолетът е кацнал при дълъг и бърз заход и в следствие е излязъл извън зоната на дългата 1 650 м писта на летището на Флоренция. Прагът на пистата за излитане и кацане е бил изместен, което е довело до оставащо разстояние за кацане от 1 030 м.
- 17 декември 1997 г., Yakovlev 42, Aerosweet Гърция, 70 смъртни случая.  
След пропуснат заход чрез система за приземяване по прибори въздухоплателното средство е получило инструкции да се изкачи и да продължи на север и да изчака за втори опит. Вместо това въздухоплателното средство се е отклонило на запад-югозапад и се е ударило в планина на 3 300 фута, на 71.8 км от летището.
- 30 юли 1998 г., Beech 1900, Proteus Air, Франция, 14 смъртни случая.  
Самолетът се е сблъскал с Cessna 177 на височина 2000 фута. Въздухоплателното средство е поискало разрешение да промени плана на полета и да се снижи на височина под 3000 фута в неконтролирано въздушно пространство, за да прелети над круизния кораб „Норвегия“. Въздухоплателните средства не са използвали една и съща честота и вероятно двата екипажа са концентрирали вниманието си върху круизния кораб.
- 25 февруари 1999 г., Dornier 328, Minerva Airlines, Италия, 4 смъртни случая.  
Според сведения при кацане на писта 29 на летището в Генуа самолетът се е приземил и изминал дълго разстояние с висока скорост при насрещна компонента на вятъра. Тъй като краят на пистата е приближавал, явно пилотът се е опитал да насочи самолета встрани, но не е успял. В резултат на това самолетът е излязъл извън зоната на пистата и е паднал във водите на залива на Генуа.
- 11 декември 1999 г., British Aerospace ATP, SATA Air Açores, Португалия (Азорски острови), 35 смъртни случая.  
Времето по маршрута е било под въздействието на фронтална система с разпръснати кълбести буреносни облаци, силни дъждове, турбуленции и силни

ветрове от югозапад, поради което екипажът е решил да промени плана на полета, като е избрал трасе, което включва снижаване над протока между островите Pico и Sao Jorge, пресичайки 250-ти радиал по VOR към Horta. Първоначално кулата в Horta е дала на въздухоплавателното средство разрешение за полетно ниво 100. След това екипажът е поискал снижаване до 5 000 фута и е получил разрешение с инструкцията да поддържа визуален контакт с остров Pico. По време на снижаването е докладвано за силен дъжд и турбуленция. Седем минути след началото на снижаването самолетът се е блъснал в северния склон Pico da Esperanca, остров Sao Jorge, полет при сложни метеорологични условия по прибори (IMC). Системата за предупреждаване при близост до земята (GPWS) е алармирала екипажа 17 секунди преди сблъсъка;

- 25 май 2000 г. – Сблъсък на пистата за излитане и кацане на летище Шарл де Гол (Франция)<sup>26</sup>, 1 смъртен случай.  
Вероятни причини са били, първо, погрешно възприемане на позицията на едно въздухоплавателно средство от страна на ръководителя на полета, влияние за което са оказали и обстоятелствата, и работните методи, поради което той е дал разрешение на въздухоплавателно средство Shorts за излизане на пистата. На второ място, неподходящите процедури за систематична проверка на КВД, поради което е било невъзможно грешката да бъде поправена;
- 08 октомври 2001 г. - Сблъсък на пистата за излитане и кацане на летище Линате (Италия)<sup>27</sup>, 114 смъртни случая.  
Разследването стигна до заключението, че би могло да се приеме, че непосредствената причина за произшествието е било навлизането в зоната на заета писта на самолет Cessna. Обичайно разсъждение е, че човешкият фактор, свързан с действията на екипажа на Cessna – при условия на лоша видимост – следва да бъде съотнесен спрямо развитието, което е позволило да се случат събитията, довели до фаталния сблъсък; също така би могло да се посочи, че действащата система на летище Linate не е била настроена така, че да бъдат избегнати недоразуменията, а още по-малко, наред с другото, неподходящите процедури и очевидните човешки грешки;
- 24 ноември 2001 г., British Aerospace 146, Crossair, Швейцария, 24 смъртни случая.  
На 24 ноември 2001 г. в 20:01 UTC самолет е излетял от летище Тегел в Берлин по планиран полет за Цюрих. В 20:58 UTC, след безпроблемен полет, въздухоплавателното средство е получило разрешение за стандартен заход по VOR/DME на писта 28 на летище Цюрих. Пред въздухоплавателното средство, участвало в произшествието, на писта 28 на летището в Цюрих е кацнал Embraer EMB 145, полет CRX 3891. Екипажът е информирал контролната кула, че метеорологичните условия се доближават до възможно най-лошите за тази писта. В 21:00 UTC полет CRX 3597 докладва на контролната честота на летището. Когато самолетът е достигнал минималната височина за спускане (MDA) от 2 390 фута в 21:06 ч., командирът на полета е съобщил на втория пилот, че има известен визуален контакт със земята и е продължил спускането. Малко след това въздухоплавателното средство се е ударило във върховете на дърветата и в следствие се е разбило в земята;
- 01 юли 2002 г. – Сблъсък по време на полет (над Überlingen)<sup>28</sup>, 71 смъртни случая, за който са установени, наред с другото, следните причини:

<sup>26</sup> <http://aviation-safety.net/database/record.php?id=20000525-0>

<sup>27</sup> <http://aviation-safety.net/database/record.php?id=20011008-0>

<sup>28</sup> <http://aviation-safety.net/database/record.php?id=20020701-1>

- Опасното нарушение на сепарацията не е забелязано навреме от страна на КВД. Инструкцията за TU154M за спускане е дадена в момент, когато определената за B757-200 сепарация вече не е могла да бъде поддържана.
- Екипажът на TU154M е изпълнил инструкцията на КВД за снижаване и е продължил да се снижава дори и след като е получил инструкция за изкачване от системата за предупреждение за избягване на сблъсък (TCAS). Тази маневра е била извършена в противоречие с полученото от TCAS съобщение за разрешаване на проблема.
- Внедряването на системата за избягване на сблъсък във въздуха ACAS/ TCAS II в цялостната авиационна система е било недостатъчно и не е съответствало на философията на системата във всички отношения.
- Публикуваните от ИКАО разпоредби, засягащи ACAS/TCAS и съответно разпоредбите на националните въздухоплавателни администрации, оперативните и процедурните инструкции на производителя и на операторите на TCAS не са били стандартизирани, били са непълни и отчасти противоречиви.
- Чрез системите за управление и удостоверяване на качеството на доставчика на обслужване на въздушното движение не е гарантирано непрекъснато присъствие на ръководители на полети на всички активни работни места през нощта.
- Системите за управление и удостоверяване на качеството на доставчика на обслужване на въздушното движение години наред са позволявали в периоди на слаби потоци на движение през нощта да работи само един ръководител на полети, докато другият почива.

**Пет от седем произшествия СЗКП през 2006 г. са били с фатален изход.** Въпреки че УВД не е било пряка или непряка причина, ЕВРОКОНТРОЛ не е предоставила данни, за да се направи заключение дали наличието на подходящо АНО би допринесло за предотвратяването на тези произшествия.

#### 2.3.1.6 Ключови рискови области

В обобщение, в посочения Годишен доклад за безопасността за 2007 г. КРБ към ЕВРОКОНТРОЛ изброява следните ключови рискови области:

- **Сблъсък на земята** и по-специално – **Навлизване в зоната на пистата;**
- **Неразрешено навлизане във въздушно пространство;**
- **Сблъсък със земята при контролиран полет (СЗКП) или "Опасност от сблъсък със земята при контролиран полет"**, при които частта на рисковите инциденти (степен на сериозност А и Б) в общия брой на СЗКП, е много голяма (43% през 2006 г. в сравнение с 32% през 2005 г.) и продължава да нараства. За сравнение частта на рисковите инцидентите при нарушение на сепарацията е около 20% и 10% при навлизанията в зоната на пистата;
- **Отклонение на въздухоплавателно средство от разрешение на КВД;**
- **Случаи на загуба на ниво;**
- **Равнище на ОВД на летищата.**

За последната категория, по-специално в близост до второстепенни летища, още през 2005 г. КРБ изрази безпокойство от различията между държавите по отношение на класификацията на въздушното пространство и от различните нива на предоставяното ОВД. В посочения Доклад за 2007 г. ЕВРОКОНТРОЛ заключи, че не съществува стандартен подход към предоставянето на ОВД и към установяването на контролирано въздушно пространство за търговски полети. Поради това според КРБ са необходими регулаторни действия, особено по отношение на тази ключова рискова област.

Въз основа на горепосоченото Агенцията заключава, че:

- Е необходим глобален системен подход с цел подобряване на безопасността на УВД/АНО;
- Освен УВД, обслужването по АНО също заслужава внимание;
- Общият брой на произшествията (или произшествията с фатален изход) е толкова нисък, че за да се оценят надеждно показателите за безопасност, е необходимо системите за докладване на инциденти да се усъвършенстват и да се организира централизиран анализ от гледна точка на глобалния системен подход.

#### 2.3.1.7. Разходи за събития, свързани с безопасността

Най-сериозното произшествие, свързано с УВД, може да представлява сблъсък с огромна сила между две много големи въздухоплавателни средства, който води до загуба на корпусите и на двете въздухоплавателни средства и е причина за загубата на над 500 човешки живота<sup>29</sup>.

Стойността на един човешки живот е изключително оспорван въпрос, ако се разглежда от морална гледна точка. Все пак, за да се определи разходът за застраховка, в настоящия документ и на базата на публикации<sup>30</sup> се приема, че тя е от порядъка на 1 милион EUR. Едно произшествие, свързано с УВД/АНО, в което участва поне един голям пътнически самолет, може да отнеме живота на 50 души. Следователно общите разходи за тези жертви могат да бъдат оценени на 50 милиона EUR.

На 30 март 2008 г. в интернет бяха предложени за продажба няколко използвани въздухоплавателни средства. Съвременни, сравнително големи бизнес самолети бяха предложени на цени от порядъка на 15-34 милиона USD<sup>31</sup>, т.е. средно остатъчната стойност на един бизнес самолет може да бъде оценена на около 20 милиона EUR. Следователно остатъчната стойност на голям реактивен пътнически самолет може да бъде оценена на не по-малко от 100 милиона EUR (двойно повече за много голям самолет, например B-747).

Следователно произшествие, в което участват два B-747, разходите поради загуба на самолетните корпуси ще бъдат  $200 + 200 = 400$  милиона EUR. Плюс  $500 \times 1$  милион EUR за човешките жертви. Общият разход би могъл да бъде от порядъка на 900 милиона EUR, ако се приеме, че не са причинени допълнителни щети на трети страни на земята. Все пак се оказва, че вероятността за такъв вид произшествие (само един в историята на въздухоплаване), е изключително малка; поради това не е уместно да се приеме такъв огромен разход в следващите параграфи на настоящата ОРВ.

**При произшествие (с пряко или непряко участие на УВД или АНО) обикновено може да се очаква загуба на корпуса на реактивен пътнически самолет (остатъчна стойност около 100 милиона EUR) и 50 човешки жертви на обща стойност около 150 милиона EUR. Приема се, че едно от пет (т.е. 20%) от произшествията, свързани с УВД/АНО, биха могли да попаднат в тази категория.**

За останалите 80% от произшествията може да се отбележи, че в страните от ЕС 27+4 най-често срещаните събития, свързани с безопасността по време на рулиране, са сблъскванията с неподвижни обекти или с наземно оборудване. Напълно възможно е УВД да бъде допринасящ фактор.

Подобни **събития на летища, въпреки че обикновено нито отнемат живот, нито причиняват загуба на корпус, все пак предизвикват значителни разходи.** Според данните, предоставени от програмата за предотвратяване на наземни

<sup>29</sup> <http://aviation-safety.net/database/record.php?id=19770327-0>

<sup>30</sup> [http://www.law.harvard.edu/programs/olin\\_center/papers/pdf/422.pdf](http://www.law.harvard.edu/programs/olin_center/papers/pdf/422.pdf)

<sup>31</sup> <http://www.aviationbusinessindex.net/listings.asp?airframe=F&make=GULFSTREAM>

произшествия (ПНП), стартира през 2003 г. от Фондацията за безопасност на полетите<sup>32</sup> (ФБП: независима международна организация с нестопанска цел) дори и съвсем малък инцидент би могъл да стане причина за скъп ремонт на въздухоплавателно средство или дори за още по-скъпо струващо нарушаване на разписание и престой за известно време на въздухоплавателното средство на земята за ремонт от порядъка на 10 000 милиона USD годишно в целия свят, което означава среден разход от 370 000 USD на произшествие или инцидент. Произшествията, свързани с УВД, включват събития по време на рулиране по писти за рулиране. В оценките на ФБП са включени и по-незначителни щети (съответно изискващи по-евтин и по-бърз ремонт) на въздухоплавателни средства, спрени на площадката за паркиране на самолети. Следователно използването на прогнозните стойности на ФБП в настоящата ОРВ би могло да доведе до занижаване, а не за надценяване на разходите. Приемайки, че 1 EUR = 1,35 USD (през 2006 г.), **средният разход за едно от тези събития би могъл да възлиза на около 270 000 EUR. С настоящото се приема, че подобни събития съставляват 80% от произшествията, свързани с УВД/АНО.**

Приблизителната оценка за средния разход за едно произшествие, свързано с УВД/АНО, може да бъде от порядъка на:

$$(1 \times 150 \text{ милиона EUR}) \times 20\% + (4 \times 270 \text{ 000 EUR}) \times 80\% = 37 \text{ 770 000 EUR}$$

В параграф 2.3.1.3 по-горе се преценява, че вероятният бъдещ брой на произшествията, свързани с УВД/АНО на година, ако не се направи нищо за подобряване на безопасността, е 18.

**Така се стига до заключението, че през следващите две десетилетия разходите за произшествия, свързани с УВД/АНО в Европа биха могли да бъдат средно  $18 \times 37 \text{ 770 000} = 680$  милиона EUR годишно.**

### 2.3.2 Регулаторната рамка

#### 2.3.2.1 Глобалната регулаторна рамка: ИКАО

За рамката на ИКАО се отнасят разсъжденията, изразени в ОРВ, приложена към Становище 03/2007<sup>33</sup>. Накратко, системата, основаваща се на приложенията на ИКАО и на тяхното правно транспониране на национално равнище, съдържа следните основни недостатъци:

- Нито едно от правилата не е правно задължително на международно равнище;
- Правилата често определят само „какво“, но не и „от кого“ (т.е. организация), нито „как“ (например сертифициране и надзор от страна на компетентните администрации);
- Във всяка от договарящите държави, с присъщата им разнородност, разлики в сроковете и припокриване на работата, са необходими успоредни процеси на транспониране.

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

Според доклад D1 на SESAR<sup>34</sup>, въпреки че са установени разпоредби за безопасността и режим за докладване на резултатите в цяла Европа, тяхното прилагане е несъгласувано и твърде бавно. Такова поведение е неприемливо и трябва да стане прозрачно с цел съзнателно съблюдаване от страна на крайните ползватели.

<sup>32</sup> [http://www.flightsafety.org/gap\\_home](http://www.flightsafety.org/gap_home)

<sup>33</sup> [http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/doc/opinions/Translations/03\\_2007/RIA%20Opinion%203-2007.pdf](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/opinions/Translations/03_2007/RIA%20Opinion%203-2007.pdf)

<sup>34</sup> <http://www.sesar-consortium.aero/deliv1.php>

Настоящият подход за управление и привеждане в действие не е в състояние да принуди държавите да прилагат тези разпоредби. Това трябва да се промени, като е необходима единна институционална рамка с организационна и управленска структура, която има правомощията да действа по съгласуван и последователен начин. Ако нивото на резултатите по отношение на безопасността не се подобри, капацитетът не може да се увеличава.

В посочения Годишен доклад за безопасността на КРБ към ЕВРОКОНТРОЛ за 2007 г. се допълва, че нивото на предоставяне на ОВД в районите на второстепенни летища вече е представено като въпрос, пораждащ безпокойство от страна на КРБ през 2005 г., като се набляга на тяхното нарастващо използване от търговски превозвачи, както и на различията между държавите-членки по отношение на класифицирането на въздушното пространство и нивото на предоставяното обслужване на въздушното движение.

КРБ разработи въпросник, целящ получаването на съответната информация и насочен към класифицирането на въздушното пространство, използвано от доставчици на търговски въздушни услуги и към видовете ОВД, които им се предоставят. Резултатите от въпросника показаха следното:

**... няма стандартен подход към предоставянето на ОВД и установяването на контролирано въздушно пространство за търговски полети...**

Поради това КРБ, освен действията, които следва да се прилагат на национално равнище, препоръча хармонизиране в цяла Европа на предоставянето на обслужване от страна на ЛСПИ.

По-специално, чрез програмата за мониторинг и подкрепа на въвеждането на ESARR (ESIMS) ЕВРОКОНТРОЛ отбеляза (Годишен доклад за безопасността за 2007 г.), че някои констатации за „общ“ характер са установени по отношение на значителен брой случаи из целия континент. Тези „общии констатации“ показват съществуването на някои паневропейски въпроси, които изискват действия на европейско равнище. Това са:

- Липса на договорености за надзор на безопасността на УПВД и УВП;
- Липса на прилагане на някои разпоредби на ESARR;
- Липса на формализиране на договореностите за надзор над безопасността по отношение на трансграничните случаи;
- Слаб надзор на безопасността при промени в системите;
- Липса на договорености за приемане и проверяване от страна на ННО на декларациите на ЕО за проверка на системите, издавани от ДАНО в съответствие с Регламент (ЕО) № 552/2004;
- Липса на мерки за налагане на санкции при нарушения на разпоредбите за ЕЕН от страна на сертифицирани доставчици;
- Неправилно прилагане на концепцията за „директиви за безопасността“ (вдъхновена от директивата за летателната годност), която се използва широко в други области на въздухоплаването;
- Необходимост от изясняване на обхвата и приложимостта на правилата за сертифициране в ЕЕН по отношение на малки организации, които предоставят информация на въздухоплавателни средства, като се обърне специално внимание на различните нива на сложност на обслужване в рамките на категорията Полетно информационно обслужване.

Допълнителни разсъждения по отношение на действащата регулаторна рамка за безопасността в Европа са представени от Агенцията в посочената ОРВ, съпътстваща становище 03/2007, в която се заключава, че всяко правило, стандарт или изискване, прието и публикувано от някоя от съществуващите междуправителствени организации по въздухоплаване, не е пряко приложимо, освен ако не е транспонирано правно на национално равнище, и че тези организации нямат никакви правомощия да издават сертификати или да налагат своите стандарти на членовете си.

### 2.3.2.3 Разпокъсана 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 параграфи 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 съгласни, че има много възможности за различия в тълкуването и бавно въвеждане в националното право.

Схващанията на заинтересованите страни, по наблюдения на ECORYS през 2005 г., също са били споделени от проекта SESAR, който в параграф 5.2.4.1. от своя „Доклад 3“ (DLM-0612-001-01-00), представен през юли 2007 г. отбелязва, че европейското законодателство относно гражданското въздухоплаване изисква паневропейска регулаторна рамка за безопасността, за да се измени управлението, което установява стабилни процедури и процеси на участие.

В подкрепа на разработването на тази рамка и за гарантиране на успешно прилагане на промените, проектът SESAR оформи три главни препоръки:

- Европейският съюз и държавите-членки би следвало да посочат регулаторен орган по безопасността на европейско равнище, който да действа и като регулаторен интерфейс за управление на промяната, и да взаимодейства със Съвместното предприятие SESAR, който следва да бъде създаден най-късно до края на определителната фаза на SESAR;
- Определеният европейски орган по безопасността следва да разработи процедура (на преглед) за управление на промяната и, когато е необходимо, да предложи изменения на европейското законодателство за гражданско въздухоплаване и на съществуващите регулаторни изисквания и условия за безопасност;

В същата посока Групата на високо равнище (ГВР), създадена от члена на Комисията, отговарящ за транспорта г-н Jacques Barrot в края на 2006 г., в препоръка 1, съдържаща се в нейния окончателен доклад, предаден през юли 2007 г., изрази виждането, че разпокъсаността е сериозно препятствие за подобряване на резултатите от дейността на европейската авиационна система. Тъй като този въпрос може да бъде разглеждан единствено на европейско равнище, ГВР препоръчва засилване на ролята на Европейската общност и на метода на Общността като единствен двигател за определяне на програмата за регулиране на европейското въздухоплаване. Това би следвало също да премахне припокриването между регулаторните процеси на ЕС и други регулаторни процеси, като се осигуряват независими структури за регулиране и предоставяне на обслужване и се гарантира провеждането на регулаторни дейности по безопасността независимо от други форми на регулиране (например икономически или финансови). Още по-категорично в своята препоръка 6 ГВР предложи ЕВРОКОНТРОЛ да се концентрира върху необходимите паневропейски функции, проектирането на мрежата за УВД и подкрепата на регулаторната уредба, както се изисква от Европейската комисия и държавите-членки, като същевременно прехвърли отговорността за дейностите по регулиране на безопасността на Агенцията. И накрая, в своята препоръка 8 ГВР поиска Комисията да даде правомощия на Агенцията като единствен инструмент на ЕС за регулиране на авиационната безопасност, включително на летищата и УВД.

Европейската комисия одобри заключенията, изведени от ГВР и оповести пакет от законодателни предложения за въздухоплаването, който ще бъде публикуван през 2008 г. с цел разрешаване на проблема, наред с другото, с разпокъсаната регулаторна рамка за безопасността на равнище ЕС<sup>35</sup>.

<sup>35</sup> COM (2007) 845 окончателен от 20 декември 2007 г.: Първи доклад относно прилагането на законодателството за единно небе – постижения и перспективи.

**В заключение, проблемите, произтичащи от настоящата разпокъсана регулаторна рамка за безопасността и законите празноти в междуправителствения подход, са определени от заинтересованите страни, от проекта SESAR и от ГВР като изискващи спешни коригиращи действия. КРБ към ЕВРОКОНТРОЛ възприема и липсата на еднаквост в правилата за УВД в цяла Европа като фактор, който засяга цялостните резултати на европейската система за УВД/АНО по отношение на икономическите показатели и безопасността. По тази причина Комисията вече обяви намерението си да поеме инициативата да разгледа и разреши тези проблеми.**

### 2.3.3 Процеси на национално равнище

#### 2.3.3.1 Първите десет най-често срещани случаи на несъответствие, установени от ESIMS

Според посочения доклад на КРБ първите десет случая на несъответствие, установени при одит на ESIMS до 2006 г., са представените в следващата таблица 4:

Идентификация	Несъответствие	% на държавите, които не отговарят на условията
RLMK0240	Правила за оценка и намаляване на рисковете	90
ESIM0030	Проверка на прилагането на СУБ от ДАНО	90
ESIM0020	Проверка на прилагането на ESARR 2	90
PERS0340	Правила за безопасност за инженерния персонал в УВД/АНО	90
FRAM0430	Показатели за безопасност на национално равнище	80
ESIM0050	Проверка на прилагането на ESARR 5 за инженерния персонал	80
RESD0160	Препоръки за безопасността или мерки за безопасност	80
PERS0350	Контрол върху безопасността от страна на инженерния персонал	80
PERS0360	Контрол върху подизпълнители (напр. организации за поддръжка)	70
PERS0280	Одит на процедурите за оценка на компетентността на ДЛКВД	70
ESIM0040	Проверка на прилагането на ESARR 5 за ДЛКВД	70
ESIM0010	Проверка на прилагането на ESARR 1	70
RLMK0220	Докладване на събитията, свързани с УВД	70

**Таблица 4: Предполагам брой на всички видове събития по отношение на безопасността, свързани с УВД/АНО**

#### 2.3.3.2 Настоящи усилия за контрол върху безопасността на УВД/АНО

В допълнение, КРБ отбелязва, че в редица държави все още съществува недостиг на персонал с подходяща квалификация, който да поема функции по регулиране на безопасността. Това се отнася в по-голяма степен за компетентните администрации, отколкото за ДАНО, като много от администрациите се борят да получат необходимите бюджети, които да им предоставят възможност да предлагат атрактивно възнаграждение и перспективи за кариера на потенциалните кандидати. Това вероятно би могло да се разреши чрез по-решителни действия от страна на държавите

за създаване на стабилни и надеждни национални въздухоплавателни администрации/надзорни органи. От друга страна Агенцията посочва, че може би обединяването на ресурсите на европейско и подрегионално равнище би било по-логична реакция за оптималното използване на ограничените налични ресурси, също и в светлината на нарастващата сложност на УВД/АНО.

За целите на настоящата ОРВ все пак се приема, че тъй като определянето на правила вече е централизирано чрез ЕЕН, не е необходимо да се оценява въздействието на подобно прехвърляне на задължения, което се е случило в миналото.

По същия начин, тъй като Агенцията няма да предложи да ѝ се прехвърли голяма част от задачите за сертифициране, не е необходимо да се оценява подробно броя на ЕПЗ, използвани на национално равнище за сертифициране и надзор на УВД/АНО, тъй като той не би следвало да се промени.

#### *2.3.4 Предизвикателства, дължащи се на развитието*

Комбинираният ефект от увеличаващото се движение и въвеждането на нови технологии/концепции ще постави редица потенциално значими предизвикателства за безопасността в периода на действие на SESAR. Неизчерпателният списък може да включва:

- Увеличаване на движението от/до новите държави-членки (ЕС 10+2), което означава по-сложни начини на осъществяване на движението, поради трасетата изток-запад, пресичащи традиционните трасета север-юг;
- Съответно увеличаване на дела на полетите в рамките на ЕС;
- Разширено прилагане на зонална навигация в горното въздушно пространство, което води до по-сложни начини на осъществяване на движението;
- Насищане на основни централни летища и сливане на терминални райони с изключително голяма натовареност около тях;
- Развитие на регионални летища, които ще увеличат сложността на движението на средно/ниско ниво;
- Постоянно разрастване на общото въздухоплаване и появата на много леки реактивни самолети (МЛРС), което увеличава сложността и натовареността на движението на ниско ниво;
- Повишено използване на линии за предаване на данни въздух/земя;
- Въвеждане в оперативна употреба на процедури за контрол на показанията на бордовите прибори при заход на базата на EGNOS, което ще засили възможността да се използват по-малките летища;
- Процедури за контрол на показанията на бордовите прибори, предназначени за хеликоптери;
- Включване на безпилотни летателни системи (БЛС) в неразделено въздушно пространство.

#### *2.3.5 Изводи и основания за намесата на ЕС*

В заключение, установените и анализирани проблеми оправдават намеса на равнище ЕС с цел да се:

- Подобри безопасността на УВД и АНО, които биха могли да предизвикат около 18 произшествия годишно (1/3 от тях със смъртни случаи);
- Намалят разходите, произтичащи от произшествия и инциденти, свързани с УВД/АНО в рамките на ЕС, които биха могли да се оценят от порядъка на 680 милиона EUR годишно (за 2006 г.);
- Осъществи напредък към последователна и неразпокъсана регулаторна рамка за безопасността, ясно разграничена от предоставянето на обслужване и от други форми на регулиране или публична намеса;

- Установи стабилна регулаторна рамка, осигуряваща възможност за прилагането на глобалния системен подход към регулирането на безопасността в гражданското въздухоплаване;
- Подкрепи проекта SESAR чрез определяне на единен регулатор на безопасността, който е в състояние да улесни първоначалното и безпрепятствено прилагане преди утвърждаването по отношение на безопасността и сертифицирането на неговите доклади;
- Подобряване на равнище ЕС на докладването и анализа на инцидентите и произшествията, свързани с УВД.

## **2.4 Цели и показатели**

### *2.4.1 Цели*

Целите на планираното разширяване на системата на ЕААБ по отношение на УВД/АНО засягат проблемите, които са свързани с настоящата организация на определянето на правилата за безопасност и липсата на стандартизация в надзора на безопасността и на подходящо докладване от страна на компетентните администрации.

Определените цели могат да бъдат класифицирани в съответствие с трите нива, които службите на Комисията обикновено използват за оценка на въздействието, а именно:

- **Общите цели**, които представляват цялостните цели на политиката;
- **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 е трудно да бъдат измерени;
- **Оперативните цели**, които са свързани с точните резултати от предложението и които след това могат да бъдат оценени и дори измерени с подходящи показатели.

Целите и показателите за разширяване на системата на ЕААБ по отношение на УВД и АНО са представени в следващите параграф от 2.4.2 до 2.4.5.

### *2.4.2 Общи цели*

Общите обществени цели на Европейската комисия, описани в работната програма и в годишната политическа стратегия на Комисията<sup>36</sup>, основаващи се на свой ред в голяма степен на Лисабонската стратегия, са:

- Европа да тръгне по пътя на *просперитета*, който, освен изграждането на вътрешен пазар, основаващ се на лоялна конкуренция, означава и по-голяма ефикасност и ефективност на транспортната система,
- Да се засили ангажираността на Европа към *солидарността*, която включва предлагане на гражданите на едно и също ниво на закрила по цялата територия на държавите от ЕС 27+4;
- Да се засили *защитата* на гражданите по отношение на сигурността, а също и на *безопасността на транспорта*;
- Да се разширяват и популяризират тези цели извън границите на ЕС чрез *по-силно влияние в света*.

### *2.4.3 Специфични цели*

<sup>36</sup> Вж. [http://europa.eu.int/comm/atwork/programmes/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/atwork/programmes/index_en.htm)

Специфичните цели са свързани със специфични за въздушния транспорт цели, които се подкрепят и от други инициативи, като създаването на Единно европейско небе и установяването на системата на ЕААБ. По-специално тези специфични цели могат да бъдат изведени от десетте препоръки, съдържащи се в доклада на ГВР и посочени в таблица 5 по-долу.

Извадка от препоръките на ГВР			Съответни специфични цели
№	Заглавие	Текст	
1	<b>ЕС като движеща сила в регулирането на въздухоплаването в Европа</b>	Разпокъсаността е сериозно препятствие за функционирането на европейската авиационна система. Тъй като този въпрос може да бъде разгледан единствено на европейско равнище, следва да се засили ролята на Европейската общност и на метода на Общността като единствен двигател за установяване на регулирането на европейското въздухоплаване чрез преодоляване на припокриването между регулаторните процеси на ЕС и на други страни, като се осигурят независими структури за регулиране и предоставяне на обслужване и се гарантира независимо провеждане на дейностите за регулиране на безопасността.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Преодоляване на припокриването между регулаторните процеси за безопасността;</li> <li>• Гарантиране на независими структури за дейности за регулиране на безопасността вместо други форми на регулиране или публична намеса.</li> </ul>
2	<b>Повече отговорности за сектора</b>	Предоставяне на повече отговорности на сектора в съответствие с либерализирането на вътрешния пазар. По-систематично привличане на сектора в процеса на определяне на правила за авиационната система.	Систематично привличане на сектора в процеса на определяне на правила
3	<b>По-добро законотворчество</b>	Прилагане на принципите за по-добро законотворчество, като се избягва прекомерното регулиране и се предприемат пълни оценки на въздействието и консултации.	Включване на пълни оценки на въздействието и консултации в процесите на определяне на правила
4	<b>Стимулиране на по-добри резултати</b>	За УВД – адаптиране на регулаторната рамка и ръководните структури с цел стимулиране на управлението за постигане на по-добри резултати. Когато е възможно, улесняване на прилагането на пазарните принципи чрез разделяне и либерализиране на услугите на ДАНО.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Улесняване на създаването на паневропейски доставчици на отделни услуги;</li> <li>• Улесняване на предоставянето на обслужване от страна на ЛСПИ и на управление на площадката за паркиране на самолети от МСП</li> </ul>
5	<b>Реализиране на Единно европейски небе</b>	Ускоряване на реализацията на Единно европейско небе (ЕЕН) и SESAR чрез проактивно управление и ежегодно наблюдение на напредъка и докладване от страна на Европейската комисия.	• Преодоляване на припокриването между регулаторните процеси по безопасността;
6	<b>Засилване и концентрация на Евроконтрол</b>	Засилване на Евроконтрол в ключовата му роля за реализирането на Единно европейско небе и целите на SESAR в стратегическата и регулаторна рамка,	• Преодоляване на припокриването между регулаторните процеси по безопасността;

		определена от ЕС. Концентриране на нейните дейности върху върхови паневропейски функции и проектиране на мрежата на УВД и подкрепа за регулирането, както се изисква от Европейската комисия и държавите-членки. Прехвърляне на отговорността за дейностите за регулиране на безопасността върху ЕААБ.	
7	<b>Разглеждане на въпроса относно капацитета на летищата</b>	По-систематично включване на летищата в глобалния системен подход.	Хармонизиране на управлението на оператори/доставчици на различно обслужване
8	<b>Постигане на непрекъснато подобряваща се сигурност</b>	Упълномощаване на ЕААБ като единствен инструмент на ЕС за регулиране на авиационната безопасност, включително на летищата и УВД и гарантиране, че ЕААБ се финансира и осигурява със средства в подходяща степен. Подготовка за предизвикателството SESAR чрез навременни процеси на сертифициране. Гарантиране, че надзорът на безопасността в държавите е хармонизиран и че се стимулира сътрудничеството между националните администрации с цел постигане на цялостно по-високо ниво на резултатите.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Установяване на единна съгласувана регулаторна рамка за цялата авиационна система</li> <li>• Стандартизиране на надзора на безопасността във всички държави-членки с цел постигане на високо еднакво ниво на безопасност</li> </ul>
9	<b>Създаване на ползи за околната среда</b>	Надграждане на трите стълба на усъвършенстваното УВД „от врата до врата“, по-чисти и по-тихи въздухоплавателни средства и решения, съобразени с пазара, искане Европейската комисия да разработи интегрирана стратегия за околната среда.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Преодоляване на припокриването между регулаторните процеси по безопасността;</li> </ul>
10	<b>Ангажиране на държавите-членки с цел постигане на резултати</b>	Изискване на по-систематично изпълнение на съществуващите ангажименти от страна на държавите-членки, по-специално преодоляването на разпокъсаността, което е цел на инициативата Единно европейско небе. Държавите трябва да работят по несъгласуваните насоки за ДАНО и недостатъците в резултатите от надзора.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Улесняване на рационалното използване на ресурсите за надзор на безопасността на равнище ЕС</li> <li>• Стандартизиране на надзора на безопасността във всички държави-членки с цел постигане на еднакво ниво на безопасност</li> </ul>

**Таблица 5: Специфични цели, свързани с препоръките на ГВР**

Десетте специфични цели, изброени в последната колона в таблица 5 по-горе, ще бъдат използвани в следващите параграфи на настоящата ОРВ.

#### 2.4.4 Оперативни цели

Очевидно очакваните цели на разширяването на системата на ЕААБ са тясно свързани с проблемите, анализирани в параграф 2.3. Избраната политика е насочена към

решаване или смекчаване на съществуващите проблеми и към постигане на подобрене.

Следователно оперативните цели се отнасят към конкретните действия, свързани с предлаганата намеса на ЕС. Като такива техният резултат може да бъде наблюдаван или дори да бъде измерван и може да се дължи пряко на извършените дейности. На първо място тези наблюдавани/измерими оперативни цели са:

- изменения в основния регламент (ЕО) № 216/2008 от европейския законодател;
- публикуване на подходящи правила за прилагане за безопасността на УВД и АНО, както и за организации, персонал и системи и съставни елементи, участващи в тяхното осъществяване;
- установяване на работеща организация;
- непрекъснато наблюдение на безопасността на УВД/АНО;
- осъществяване на тясно взаимодействие с други участници, по-специално ЕВРОКОНТРОЛ и SESAR;
- поява на пазара за паневропейски доставчици на АНО;
- установяване и прилагане на подходящи средства за привеждане в изпълнение на разпоредби в областта на УВД/АНО.

#### 2.4.5 Показатели

Съответно могат да бъдат определени три различни нива на показатели:

- Показатели за *краен резултат*: тези показатели отразяват крайното желано въздействие върху обществото. Те обикновено се изразяват с глобални показатели и могат да бъдат повлияни от много други политики; в много случаи ще бъде трудно, ако не и невъзможно, резултатите да се съотнесат към разширяването на системата на ЕААБ;
- Показатели за *резултат*: тези показатели отразяват непосредствените цели на предлаганата политика, които е необходимо да бъдат изпълнени, за да се постигне общата цел. Те се изразяват в преки и краткосрочни въздействия от прилаганите мерки и също могат да бъдат повлияни от други политики;
- Показатели за *продукт*: тези показатели отразяват точните действия или преките въздействия, които се очаква да произведе политиката, предлагана в становището на Агенцията. Постигането им е под прекия контрол на Комисията и може да бъде проверено лесно.

Показателите позволяват наблюдение дали и в каква степен са постигнати целите. Важно е те да бъдат определени предварително, тъй като това дава възможност за оценка на въздействията, породени от предлаганата намеса. Показателите, свързани със специфичните и общите цели, са тясно свързани с проблемите и очакваните въздействия, докато оперативните цели съответстват на показатели, които са по-прости, наблюдават се по-лесно и са свързани с изпълнението на дейностите.

Показателите за краен резултат, свързани с общите цели, са представени в следната таблица:

<b>Идентифицирани проблеми</b>	<b>Общи цели</b>	<b>Показатели за краен резултат</b>
Подобряване на безопасността на УВД и АНО	<i>Защита</i> на гражданите: безопасност на транспорта и въздухоплаването.	Безопасността на УВД/АНО, предмет на системата на ЕААБ
Намаляване на разходите, свързани с авиационни произшествия, причинени поне частично от фактори, свързани с УВД/АНО.	<i>Просперитет</i> : намаляване на разходите, свързани с авиационни произшествия, причинени поне частично от фактори, свързани с УВД/АНО.	Стойност на щетите, дължащи се на произшествия и инциденти, причинени пряко или непряко от фактори, свързани с УВД/АНО.
Преодоляване на разпокъсаността на регулаторната рамка за безопасността.	<i>По-силно влияние в света</i> ;	Въздействие върху стандартите и препоръчителните практики на ИКАО за УВД/АНО
	<i>Разширяване</i> на системата на ЕААБ извън ЕС.	Сключване на нови споразумения за асоцииране или разширяване на географския обхват на ЕКГА.
Установяване на стабилна регулаторна рамка, гарантираща глобалния системен подход към регулирането на безопасността в гражданската авиация.	<i>Просперитет</i> : <i>изграждане</i> на вътрешния пазар и насърчаване на мобилността на работната сила.	Поява на паневропейски доставчици.
	<i>Солидарност</i> : да се предложи на гражданите еднакво равнище на защита във всички държави от ЕС 27.	Установяване на общи схеми на компетентност на техническия персонал, работещ в УВД/АНО.
		Еднакво прилагане на общи правила за безопасност.
Подкрепа на проекта SESAR чрез определяне на единствен регулатор на безопасността, който е в състояние да улесни първоначалното и гладко прилагане, изпреварвайки утвърждаването по отношение на безопасността и сертифицирането на неговите доклади	<i>Просперитет</i> : намаляване на разходите, свързани с регулирането на безопасността.	Установяване на подходящ механизъм за достъп, проверка и сертифициране на важните за безопасността доклади.

**Таблица 6: Идентифицирани проблеми, общи цели и показатели за краен резултат**

Специфичните цели, свързани с проблемите, анализирани в параграф 2.3 по-горе, както и показателите за наблюдение на тяхното постигане, са представени в таблица 7 по-долу:

Идентифицирани проблеми	Специфични цели	Показатели за резултат
Подобряване на безопасността на УВД/АНО и намаляване на разходите, произтичащи от произшествия и инциденти.	Установяване на независими структури за дейности по регулиране на безопасността вместо други форми на регулиране или публична намеса	Ясно отделяне на компетенциите на ЕААБ от други форми на регулиране или публична намеса.
	Систематично привличане на сектора в процеса на определяне на правила	Постоянно прилагане на процедурата на ЕААБ за определяне на правила.
	Стандартизиране на надзора на безопасността във всички държави-членки	Разширяване на стандартизационните инспекции от страна на ЕААБ по отношение на областите на УВД/АНО.
Преодоляване на разпокъсаността на регулаторната рамка за безопасността.	Установяване на единна съгласувана регулаторна рамка за цялата авиационна система	Включване на регулирането на УВД/АНО в основния регламент.
	Хармонизиране на правилата за управление за операторите/доставчиците на различни услуги	Приемане на „хоризонтални“ правила за прилагане за управленската система на оператори и доставчици.
Установяване на стабилна регулаторна рамка, гарантираща глобалния системен подход към регулирането на безопасността в гражданската авиация.	Поддържане на ясно разделение на ролите между администрации и оператори/доставчици	Установяване на ясно разделение на ролите между администрации и оператори/доставчици особено за приемането на концепциите за експлоатация.
	Улесняване на появата на паневропейски доставчици на отделни услуги	Установяване на специална схема за сертифициране за доставчици на обслужване в 4 или повече държави.
	Улесняване на предоставянето на обслужване от страна на ЛСПИ и на управлението на площадката за паркиране на самолети от МСП	Опростяване на правилата за летищни оператори, които организират пряко обслужване в ЛСПИ и/или управление на площадката за паркиране на самолети.
	Включване на пълни оценки на въздействието и консултации в процесите на определяне на правила	Придружаващи ОРВ към предлаганите правила за прилагане.
Подкрепа за проекта SESAR чрез определяне на единствен регулатор на безопасността, който е в състояние да улесни първоначалното и гладко прилагане,	Преодоляване на припокриването между регулаторните процеси по безопасността	Формализиране на взаимодействието между регулирането на безопасността и други форми на регулиране.

изпреварвайки утвърждаването по отношение на безопасността и сертифицирането на неговите доклади		
Необходимост от рационализиране на усилията за регулиране на безопасността на УВД/АНО.	Улесняване на рационалното използване на ресурсите за надзор на безопасността на равнище ЕС	Договорености за надзор между компетентните органи.
		Съгласуван процес за надзор над всички функции на РКЦ.

**Таблица 7: Идентифицирани проблеми, специфични цели и показатели за резултат**

Оперативните цели, които могат да бъдат свързани с редица подробни проверяеми или измерими показатели за продукт, са представени в таблицата по-долу.

Оперативни цели	Показатели за продукт
Изменение на основния регламент (ЕО) № 216/2008	Представено пред Комисията становище на Агенцията.
	Прието от Комисията законодателно предложение.
	Първо четене в Европейския парламент.
	Позиция на Съвета.
	Второ четене в Европейския парламент.
Публикуване на общи правила за прилагане за безопасността на УВД и АНО и за съответните организации и персонал	Публикуване на УПИ относно правилата за прилагане, засягащи УВД/АНО.
	Публикуване на УПИ относно правилата за прилагане, засягащи доставчиците на УВД/АНО.
	Публикуване на ДОК относно правилата за прилагане, засягащи УВД/АНО.
	Публикуване на ДОК относно правилата за прилагане, засягащи доставчиците на УВД/АНО.
	Представяне на становище относно правилата за прилагане за УВД/АНО.
	Представяне на становище относно правилата за прилагане за доставчиците на УВД/АНО.
Установяване на необходимите функции в рамките на ЕААБ	Набиране на персонал за УВД/определяне на летищни правила.
	Набиране на персонал за анализ на безопасността на събитията, свързани с УВД/АНО.
	Набиране на персонал за стандартизационни инспекции в сферата на УВД/АНО.
	Посочване на външни одитори, които могат да участват в стандартизационни инспекции в сферата на УВД/АНО.
	Включване на общността на УВД/АНО в SSCC.
Непрекъснат мониторинг на безопасността на УВД/АНО	Включване на анализ на безопасността на УВД/АНО в годишния преглед на безопасността
Осъществяване на тясно взаимодействие със SESAR	Наличие и функциониране на стабилен процес за оценка на безопасността на докладите на SESAR за безопасността.
Поява на пазара на паневропейските доставчици на АНО	Наличие и функциониране на специален процес за сертифициране на паневропейски доставчици на АНО.
Еднакво прилагане на правилата за УВД/АНО в ЕС	Установяване на процедури за стандартизационни инспекции в сферата на УВД/АНО.
	Планиране на първите серии на стандартизационни инспекции, включващи също и сферата на УВД/АНО.
	Извършване на първата стандартизационна инспекция в сферата на УВД/АНО.

**Таблица 8: Идентифицирани проблеми, оперативни цели и показатели за продукт**

## **2.5 Възможни варианти**

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

В предварителната оценка на въздействието, посочена по-горе, бяха разгледани пет алтернативни варианта:

- А) „Да не се прави нищо“ (т.е. да не се променя очакваното положение след първото разширяване на системата на ЕААБ: Агенцията отговаря за летателната годност, лицензирането на летателния екипаж и въздушните операции; компетентните администрации, посочени на национално равнище, отговарят за АНО, включително паневропейските доставчици и летищата);
- **Б) Постепенно да се разширява системата на ЕААБ по отношение на определянето на правила, сертифицирането и стандартизационните инспекции в сферата на УВД, АНО и летищата;**
- В) Да се разшири механизмът от правомощия за ЕЕН на Евроконтрол по отношение на регулирането на летищната безопасност и на Евроконтрол да се поставят задачи в областта на сертифицирането и стандартизационните инспекции;
- Г) Установяване на изцяло нова европейска агенция за подкрепа на Комисията по отношение на регулирането на безопасността на УВД, АНО и летищата;
- Д) Възлагане на „разширената“ ЕААБ (съгласно вариант Б) и отговорността да изпълнява специфични оперативни функции по отношение на УВД (например Управление на потока на въздушното движение).

Това проучване стигна до заключението, че предпочитаният вариант е Б, въз основа на анализа на консултанта на очакваните въздействия и с подкрепата на консултираните заинтересовани страни.

### *2.5.2 Възможни варианти, разгледани в настоящата ОРВ*

Следователно не е нужно в настоящата ОРВ да бъдат оценявани отново изброените по-горе варианти А, В, Г и Д, които са разгледани от Комисията и в нейната окончателна оценка на въздействието по този въпрос. От друга страна, за да бъде действително реализиран вариант Б, следва да бъдат оценени други важни въпроси.

УПИ 2007-16 съдържа 10 въпроса в тази връзка, като беше прието също, че крайната цел е да се приложи вече обосноваия и избран (от Комисията<sup>37</sup>) вариант Б от 2.5.1. по-горе.

Измежду споменатите 10 въпроса обаче във въпрос 3 в действителност се съдържаха два отделни проблема: естество и необходимост от регулиране на управлението на въздушното пространство (УВП) и същият въпрос по отношение на управлението на потоците въздушно движение (УПВД). Поради това следва да се приеме, че общият брой на въпросите, съдържащи се в УПИ, е 11. От тези 11 въпроса, по мнение на Агенцията, 6 не се нуждаят от допълнителен анализ по отношение на оценката на въздействието.

<sup>37</sup> COM (2005) 845 окончателен от 20 декември 2007 г.

Те са изброени в таблицата по-долу и е обяснено защо е решено, че по-нататъшен анализ на въздействието не е необходим.

<b>Въпроси в УПИ 2007-16</b>		<b>Причина да не се разглеждат алтернативни варианти</b>
<b>№</b>	<b>Текст</b>	
<b>2</b>	<i>Агенцията е заинтересувана да разбере дали заинтересованите страни считат, че приложените съществени изисквания представляват добра основа за регулиране на безопасността и оперативната съвместимост на УВД/АНО. Тя също така приветства всякакви предложения за усъвършенстване на тези съществени изисквания.</i>	Качествена оценка на съществените изисквания (СИ). Не са идентифицирани съответни алтернативни варианти.
<b>4</b>	<i>Агенцията е заинтересувана да разбере дали заинтересованите страни считат, че определението за системи и съставни елементи, използвано в контекста на Европейската мрежа за управление на въздушното движение, правилно посочва тези системи и съставни елементи, които е необходимо да бъдат подчинени на разширения основния регламент?</i>	Преобладаващото мнозинство от заинтересованите страни счете, че не е необходимо да се променят определенията. Агенцията заключи, че няма да предложи промени в определенията на ИКАО или ЕЕН и че ще съгласува своите СИ с тези, които отговарят за качеството на изпълнението и други аспекти на оперативната съвместимост. Не е необходима по-нататъшна оценка на въздействието.
<b>5</b>	<i>Агенцията е заинтересувана да разбере дали заинтересованите страни считат, че от регулиращите организации, участващи в проектирането, производството и поддръжката на изключително важните за безопасността системи и съставни елементи, както и от тези, които участват в проверката на съответствието, би следвало да се изисква да демонстрират своите възможности, така че техните оператори да бъдат освободени от тази отговорност?</i>	Вече е установено в системата на ЕААБ. Подкрепено от заинтересованите страни в отговора на УПИ 2007-16. Агенцията заключи, че тази възможност ще се обсъжда за всеки отделен случай и че ще се изготвят подходящи ОРВ в подкрепа на съответните СИ. На този етап не е необходима по-задълбочена оценка
<b>7</b>	<i>Агенцията би искала да знае възгледите на заинтересованите страни относно възможността доставчиците на обслужване по УВД/АНО да имат правото да управляват няколко служби и/или оперативни отдели с единичен сертификат.</i>	Заинтересованите страни тълкуват вече установената разпоредба за ЕЕН такава възможност да се предоставя. Не е необходима по-нататъшна оценка на въздействието
<b>9</b>	<i>Агенцията е заинтересувана да разбере дали заинтересованите страни считат, че сертифицирането на някои доставчици на обслужване, участващи в предоставянето на по-малко чувствително обслужване, може да се извършва от оценяващи органи. В такъв случай Агенцията следва ли също да получи правомощия за акредитирането на тези оценяващи органи?</i>	Тази възможност вече е оценена по отношение на летищата. По принцип въздействието ще бъде предизвикано от подобни фактори и за УВД/АНО.

10	Агенцията би искала да знае дали заинтересованите страни считат, че е уместно да се прилагат отделни схеми за сертифициране за някои системи и съставни елементи, които са изключително важни за безопасността. Ако това е така, кои би следвало да бъдат тези системи и съставни елементи?	Възгледите на заинтересованите страни не позволиха определянето на случаи за такъв процес на този етап. Агенцията заключи, че тази възможност ще се обсъжда за всеки отделен случай и че ще се изготвят подходящи ОРВ в подкрепа на съответните СИ На този етап не е необходима по-задълбочена оценка
----	---	--

**Таблица 9: Въпроси, поставени в УПИ, чието въздействие не се нуждае от подробен анализ**

Обратно, за оставащите пет въпроса, поставени в УПИ 2007-16, биха могли да се предвидят алтернативни решения. Те са изброени в таблица 10 по-долу. Тяхното въздействие е анализирано подробно в параграфи от 2.7 до 2.11.

Въпроси в УПИ 16/2007		Алтернативни варианти	
№	Текст		
<b>1</b>	<i>Дали заинтересованите страни считат, че решенията за концепциите за експлоатация са държавна функция или функция на доставчиците на обслужване по контрола на въздушното движение.</i>	1А	Общата концепция за експлоатация (например разработване на SESAR), както и решенията, засягащи специфичното въздушно пространство, са държавна функция и са подчинени на разпоредби от основния регламент.
		1Б	Общата концепция за експлоатация (например разработване на SESAR), както и решенията, засягащи специфичното въздушно пространство, са регулирани дейности, осъществявани от доставчици на обслужване на базата на СИ.
		1В	Общата концепция за експлоатация (например разработване на SESAR) е извън обхвата на основния регламент за ЕААБ, а решенията, засягащи специфичното въздушно пространство, са държавна функция и са подчинени на правни норми.
		1Г	Общата концепция за експлоатация (например разработване на SESAR) е извън обхвата на основния регламент за ЕААБ, а решенията, засягащи специфичното въздушно пространство, са предоставяне на обслужване и се изпълняват на базата на съществени изисквания.
<b>3 (УПВ Д)</b>	<i>Дали заинтересованите страни считат, че УПВД е регулаторна функция или функция на доставчиците на обслужване.</i>	3А	УПВД е регулаторна/държавна функция.
		3Б	УПВД, независимо дали е обслужване или оперативна функция, е регулирана област.
		3В	УПВД на равнище ЕС е регулаторна функция. УПВД на местно (или регионално) равнище е регулирана област.
<b>3 (УВП )</b>	<i>Дали заинтересованите страни считат, че УВП е регулаторна функция или функция на доставчиците на обслужване.</i>	3Г	УВП е регулаторна/държавна функция (включително безопасността, капацитета и ефикасността).
		3Д	УВП, независимо дали е представлява обслужване или оперативна функция, е регулирана област.
		3Е	УВП на равнище ЕС е регулаторна функция. На местно равнище УВП е регулирана област.
<b>6</b>	<i>Дали предоставянето на някои услуги не трябва да подлежи на сертифициране.</i>	6А	Да се разрешат национални варианти/дерогации за МСП.
		6Б	Да се установят пропорционални общи правила за МСП, включително „самодеклариране“.
		6В	Пропорционални общи правила за МСП, включително сертифициране.
<b>8</b>	<i>Дали Агенцията да сертифицира паневропейските доставчици на АНО/УВД. В такъв случай какъв би следвало да бъде критерият за определяне на паневропейския характер на обслужването?</i>	8А	„Да не се прави нищо“ т.е. всички ДАНО да са под надзора на ННО, както е в Единно небе.
		8Б	Под надзора на Агенцията, ако се предоставя обслужване в две или повече държави („трансграничното“ обслужване ще бъде под надзора на Агенцията)
		8В	Както при 8Б, ако се предоставя обслужване в четири или повече държави (с изключение на трансграничното предоставяне на обслужване и ОВД във ФБВП, ако се предоставя от група от различни ДОВД)

**Таблица 10: Въпроси в УПИ 2007-16, открити за алтернативни варианти**

И не на последно място, много заинтересовани страни, отговорили на УПИ 2007-16, отбелязаха, че има два алтернативни начина на Агенцията да се предоставят компетенции за УВД и АНО. Първият е да се измени основния регламент, но алтернативният вариант е ролята на Агенцията да се включи в правната рамка на Единно европейско небе. Агенцията прецени, че това предложение заслужава внимание и поради това, въпреки че то не беше засегнато от въпросите в УПИ, тя реши да го включи в настоящата ОРВ, като разгледа следните три алтернативни варианта:

- 0А): На Агенцията да не се предоставя никаква роля по отношение на УВД/АНО или
- 0Б): Да се разшири основният регламент, така че той да включва УВД/АНО или
- 0В): Да се изменят регламентите за ЕЕН с цел включване на ролята на Агенцията по отношение на УВД/АНО.

Тяхното въздействие е оценено подробно и сравнено в следващия параграф.

**2.6 Най-добър вариант за разширяване на компетенциите на ЕААБ по отношение на регулирането на безопасността на УВД/АНО***2.6.1 Алтернативни варианти*

Възможните варианти за разширяване на компетенциите на ЕААБ по отношение на регулирането на безопасността на УВД/АНО са следните:

- 0А: на Агенцията да не се предоставя никаква роля по отношение на УВД/АНО (т.е. „да не се прави нищо“);
- 0Б: Да се разшири основният регламент, така че той да включва УВД/АНО;
- 0В: Да се изменят четирите (основни) регламента за ЕЕН, така че те да включват ролята на Агенцията по отношение на УВД и АНО.

Вариант 0А не се нуждае от оценка, тъй като той вече е анализиран и не е препоръчан в предварителната оценка на ECORYS относно въздействието, въпреки това тя е необходима, за да се предложи общ основен измерител, спрямо който да се сравнят другите два варианта 0Б и 0В.

*2.6.2 Целева група и брой засегнати организации**2.6.2.1 Компетентни администрации*

Преди "Единно небе" компетентните национални въздухоплавателни администрации изпълняваха две основни задачи по отношение на безопасността на УВД/АНО:

- определяне на правила (т.е. транспониране на разпоредбите на ИКАО в националния правен ред и тяхното интегриране);
- общ надзор над УВД/АНО, тъй като нямаше специфични стандарти на ИКАО по този въпрос.

ЕЕН вече драстично промени описаната ситуация, тъй като чрез него общите правила за УВД/АНО сега се разработват на равнище ЕС<sup>38</sup>, а държавите трябва да посочат или

<sup>38</sup> Член 8 от Рамковия регламент за ЕЕН 549/2004.

установят Национални надзорни органи (ННО)<sup>39</sup>, за да прилагат официално механизмите, основаващи се на общите правила, за сертифицирането и надзора на доставчиците на обслужване. Разпоредбите за Единно небе включват и задължението на ННО да се провежда одит чрез процес на партньорска проверка<sup>40</sup>.

Съответно настоящата основна позиция (т.е. вариант 0А) е, че:

- общите правила за УВД/АНО (включително за безопасността) продължават да се установяват чрез механизмите на ЕЕН;
- ННО продължават да сертифицират и осъществяват надзор над ДАНО в рамките на границите на съответните им географски компетенции;
- ННО подлежат на периодични одити по програмата ESIMS на ЕВРОКОНТРОЛ.

Прехвърлянето на **определянето на правила** за безопасността (първата задача от изброените непосредствено по-горе) на Агенцията по принцип няма да промени горепосоченото. С други думи при варианти 0А, 0Б или 0В компетентните администрации на национално равнище. **Обратно, при вариант 0Б или 0В ще бъде повлияна Агенцията, както и ЕВРОКОНТРОЛ**, която понастоящем обикновено получава задължението да разработва необходимите правила за прилагане.

По отношение на втората задача (т.е. сертифициране и надзор над доставчиците на УВД/АНО) следва да се отбележи, че понастоящем в ЕЕН участват 30 държави<sup>41</sup>; нищо съществено няма да се промени за тези държави нито при вариант 0Б, нито при 0В, тъй като във всякакъв случай техните съответни компетентни администрации ще останат отговорни за сертифицирането и надзора на главните национални ДАНО с цел постигане на еднаквост.

И накрая, и при двата варианта се извършва одит на ННО. При вариант 0Б или 0В ще бъде повлияна Агенцията, както и 30 администрации и ЕВРОКОНТРОЛ, която понастоящем осъществява програмата ESIMS (за мониторинг и подкрепа на въвеждането на ESARR).

**Следователно общият брой засегнати ННО и при двата варианта 0Б или 0В ще бъде 30. ЕВРОКОНТРОЛ и Агенцията също ще бъдат повлияни от варианти 0Б или 0В.**

#### 2.6.2.2 Доставчици на обслужване по УВД/АНО

По принцип доставчиците на АНО вече подлежат на сертифициране<sup>42</sup>. За мнозинството от тях нищо няма да се промени съществено, независимо дали ролята на Агенцията ще се включи в един или друг вид нормативен акт, доколкото те отговарят на традиционното понятие за граждански доставчици на аеронавигационно обслужване, които са самостоятелни обществени организации, предоставящи АНО за общото въздушно движение в рамките на въздушното пространство на една държава. Това положение обаче, също и поради законодателството за ЕЕН, се развива.

Всъщност в някои случаи главните граждански ДАНО, освен че са доставчици на ОВД, са често доставчици и на навигационно, комуникационно и аеронавигационно информационно обслужване или на услуги за наблюдение. Обратно, доставчиците на метеорологично обслужване са силно специализирани и поради това няма значими случаи, които да показват, че някой от тях също участва в различни видове обслужване. По тази причина няма да бъдат разгледани доставчиците на метеорологично обслужване и военните доставчици.

<sup>39</sup> Член 4 от същия регламент.

<sup>40</sup> Член 9 от Регламент (ЕО) № 2096/2005 на Комисията от 20 декември 2005 г. за определяне на общи изисквания при доставянето на аеронавигационни услуги (ОВ L 335, 21.12.2005 г., стр. 13).

<sup>41</sup> Лихтенщайн е асоциирана към Общността, но в продължение на години делегира въпросите на УВД/АНО на своите съседни държави

<sup>42</sup> Член 7 от регламента за предоставяне на обслужване (ЕО) № 550/2004.

Повечето (но не всички от посочените основни граждански организации за УВД/АНО) чрез своя персонал предоставят услуги за поддръжка, които са изключително важни за безопасността.

Въпреки това е интересно да се отбележи, че редица от тях са също и търговски оператори на специализирани авиационни услуги, предлагащи инспекции на полети и калибриране на радионавигационни сигнали. Всъщност **6 от тях** (ATSA-България, Avinor, LFV, DSNA, ENAV и HCAA) бяха включени (на 4 април 2008 г.) в интернет страницата на Международния комитет за стандарти и калибриране за въздушното пространство (ICASC)<sup>43</sup> като **доставчици на обслужване за калибриране на полети**. Тези услуги вече попадат в обхвата на системата на ЕААБ. Поради това разпокъсаността на регулаторната рамка вероятно би могла да засегне тези въздушни оператори/ДОВД.

Плановите на ЕВРОКОНТРОЛ за сближаване и прилагане в местни условия (LCIP)<sup>44</sup> също определят редица главни ДОВД като оператори на големи летища в тяхната страна и/или на значителен брой летища в няколко държави. Обобщение на тази информация е представена в таблицата по-долу.

№	Държава	Главни граждански ДОВД (чийто основен бизнес е УВД)	Оперативни услуги, предлагани извън УВД/АНО
1	Австрия	Austrocontrol	Няма
2	Белгия	Belgocontrol	Няма
3	България	ATSA	Специализирани авиационни услуги
4	Кипър	Department of Civil Aviation - ANS	Няма
5	Чешка република	ANS – Czech Republic	Няма
6	Дания	Naviair	Няма
7	Естония	EANS	Няма
8	Финландия	Finavia	Летищен оператор (25)
9	Франция	DSNA	Специализирани авиационни услуги
10	Германия	DFS	Няма
11	Гърция	HCAA	Специализирани авиационни услуги + Летищен оператор (43)
12	Унгария	HungarControl Pte. Ltd. Co	Няма
13	Ирландия	IAA Operations Directorate	Няма
14	Италия	ENAV	Специализирани авиационни услуги
15	Латвия	LGS	Няма
16	Литва	ORO NAVIGACIJA	Няма
17	Люксембург	None	N.A.
18	Малта	MATS	Няма
19	Нидерландия	LVNL	Няма
20	Полша	PANSA	Няма
21	Португалия	NAV Portugal	Няма
22	Румъния	ROMATSA	Няма
23	Словашка република	LPS SR	Няма
24	Словения	Slovenia Control	Няма
25	Испания	AENA	Летищен оператор (47)
26	Швеция	LFV	Специализирани авиационни услуги + Летищен оператор (16)
27	Обединеното	NATS	Няма

<sup>43</sup> [http://avnwww.jccbi.gov/icasc/fi\\_service\\_providers.html](http://avnwww.jccbi.gov/icasc/fi_service_providers.html)

<sup>44</sup> [http://www.eurocontrol.int/lcip/public/subsite\\_homepage/homepage.html](http://www.eurocontrol.int/lcip/public/subsite_homepage/homepage.html)

	кралство		
28	Исландия*	<b>Isavia</b> (Flugstoðir)	Летищен оператор
29	Лихтенщайн*	Няма доставчик на ОВД	N.A.
30	Норвегия	Avinor	Специализирани авиационни услуги + Летищен оператор (46)
31	Швейцария	Skyguide	Няма

\* За тях не е изготвен LCIP.

**Таблица 11: Главни граждански ДОВД, предоставящи обслужване и извън УВД/АНО**

Горната таблица показва, че шест доставчика на ОВД предлагат и специализирани авиационни услуги, а три са също и **летищни оператори**.

Следователно е необходимо вниманието да се насочи към 9-те оператора/доставчика, посочени по-горе, и за двата варианта ОБ или ОВ, тъй като това, че са подчинени на едно или повече направления от законодателството, може да има въздействие върху тях.

### 2.6.2.3 Други доставчици на няколко услуги

Според информацията, с която разполага Агенцията, има редица други дружества/организации, различни от главните граждански доставчици на ОВД във всяка държава, които предлагат и обслужване по УВД/АНО. Наличната информация е обобщена в таблицата по-долу.

Докато вероятно начинът, по който се установяват компетенциите на Агенцията, няма да окаже въздействие върху Tower Company GmbH, тъй като дружеството предлага само УВД и върху румънския отдел за аеронавигационно информационно обслужване към Гражданската въздухоплавателна администрация, тъй като той е част от местната ГВА, положението може да е различно за всички останали, които са главно летищни оператори.

Брой организации	Държава	Други известни граждански ДАНО	Основен бизнес
1	Чешка република	Prague Airport Authority	Експлоатация на летище
1	Естония	Tallin Airport Ltd	Експлоатация на летище
3	Финландия	Mikkeli community airport Seinäjoki community airport Sodankylä community airport	Експлоатация на летище
66	Франция	66 частни ЛСПИ	Експлоатация на летище
5 - 1	Германия	Tower Company GmbH	КВД (само обслужване на контролна кула)
		Fraport* Munchen Flughafen* 2 regional airports (Lahr & Mannheim) directly providing TWR	Експлоатация на летище
8	Унгария	Budapest airport (CNS) FlyBalaton LHSM (CNS) Debrecen LHDC (CNS) LHPP Pécs-Pogány (CNS & AFIS) Békéscsaba (CNS and AFIS) Győr-Pér (CNS and AFIS)	Експлоатация на летище

		Nyíregyháza (CNS and AFIS) Szeged (CNS and AFIS)	
8	Ирландия	Waterford Airport Kerry Airport PLC Galway Airport Ireland West Airport Knock Sligo Airport Co LTD Donegal Airport Weston Airport	Експлоатация на летище
10	Италия	Независими ЛСПИ	Експлоатация на летище
1	Люксембург	Adm. de l'Aéroport de Luxembourg	Експлоатация на летище
0	Румъния	Отдел за аеронавигационно информационно обслужване към Румънската гражданска въздухоплавателна администрация	Отдел към НВА
10	Словения	Местни ЛСПИ (10)	Експлоатация на летище
40	Швеция	Местни ЛСПИ на около 40 летища	Експлоатация на летище
1	Обединеното кралство	SERCO Aviation	Управление на обслужването
<b>153</b>	<b>ОБЩО</b>		

\* Обслужване по управление на площадката за паркиране на самолети

**Таблица 12: Малки граждански ДОВД, които експлоатират летище като основен бизнес**

Освен това, в контекста на настоящото становище, летищните оператори биха могли да предлагат най-обикновените местни услуги: т.е. ЛСПИ и/или управление на площадката за паркиране на самолети, без да е необходимо да стават пълноправни доставчици на АНО и без да е необходимо да наемат лицензирани ДЛКВД. Разбира се, ако те решат да станат доставчици на контрол на въздушното движение в контролна кула, те и техните ангажирани служители ще бъдат включени в СИ за предоставяне на ОВД. Възможното опростяване на изискванията за ЛСПИ/управлението на площадката за паркиране на самолети е разгледано допълнително в параграф 2.10, но **за обхвата на настоящата оценка броят на летищните доставчици, за които има вероятност да бъдат засегнати от варианти ОБ или ОВ, може да бъде оценен на 150.**

#### 2.6.2.4 Организации за проектиране, производство и поддръжка

Организациите за проектиране, производство и поддръжка на въздухоплавателни средства, двигатели и техните части, включително електронно оборудване за навигация и въздухоплаване на въздухоплавателни средства, вече се регулират чрез системата на ЕААБ. В ЕЕН отговорността на проектантите/производителите е също вече установена по отношение на задължението за подписване на декларация за съответствие за съставните елементи<sup>45</sup>.

<sup>45</sup> Член 5 от Регламент (ЕО) № 552/204 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 година относно оперативната съвместимост на европейската мрежа за управление на въздушното движение (ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 26).

В ЕЕН обаче организациите за поддръжка, имащи отношение към безопасността<sup>46</sup>, ако са различни от сертифицирания ДАНО, подлежат на надзор от посочения доставчик на базата на „общи изисквания“<sup>47</sup>. При вариант 0А промяна няма да има и поради това броят на засегнатите организации за поддръжка ще бъде нула.

По същия начин при вариант 0В (т.е. на ЕААБ да се даде роля, но ЕЕН да се запази, както е сега), броят на засегнатите организации за поддръжка ще бъде нула.

**Обратно, при вариант 0Б организациите за поддръжка биха могли да бъдат регулирани, отделно от ДАНО, според всеки отделен случай. Понастоящем в ЕС са известни само три значими дружества или организации, които извършват споменатите услуги за поддръжка, свързани с безопасността: Кипърската телекомуникационна агенция (СУТА), Eltel Networks<sup>48</sup> и Techno Sky<sup>49</sup>. Те ще бъдат засегнати от правилата на Агенцията, ако подлежат на сертифициране.**

**Три организации за проектиране и производство** също предоставят обслужване по УВД/КНН, както е посочено в таблицата по-долу.

Държава	Други известни граждански ДАНО	Основен бизнес
Германия	Airbus Deutschland GmbH (ОВД на Hamburg-Finkenwerder)	Проектиране и производство на големи самолети
	BAN 2000 GmbH THALES ATM Navigation GmbH (комуникационно и навигационно обслужване и наблюдение (КНН))	Готови решения за оборудване за КНН + проектиране и производство на системи за УВД/КНН
Ирландия	Технологична дирекция към Ирландската въздухоплавателна администрация (КНН)	Разполагане, осигуряване и експлоатация на КНН

**Таблица 13: Технически организации, които предоставят също и обслужване по УВД/АНО**

**Следователно при вариант 0Б или 0В биха могли да бъдат засегнати 3 организации (предоставящи УВД/АНО) + 3 организации за проектиране, производство или поддръжка.**

<sup>46</sup> Т.е. тези, чийто персонал следи и променя конфигурацията на важни за безопасността системи в реално време и подписва пускането им в експлоатация на обекта след планирана или ремонтна поддръжка.

<sup>47</sup> Член 8 от Регламент (ЕО) № 2096/2005 на Комисията от 20 декември 2005 година за определянето на общи изисквания при доставянето на аеронавигационни услуги (ОВ L 335, 21.12.2005 г, стр. 13).

<sup>48</sup> <http://www.eltelnetworks.com/main.aspx?ID=B2B538BF-3D54-4640-984A-D3DE847ED006>

<sup>49</sup> <http://www.technosky.it/Lang1/>

### 2.6.2.5 Организации за обучение и медицински експерти

Според информацията, с която разполага Агенцията, 4 **организации** предоставят **обучение за ДЛКВД, без да са доставчици на някакъв вид УВД/АНО**, както е посочено в таблицата по-долу.

Местоположение	Други известни граждански ДАНО	Основен бизнес в сферата на регулираното авиационно обслужване
Латвия	ANS Training Centre	Обучение на ДЛКВД
Литва	Vilnius Gediminas Technical Univ.	Обучение на ДЛКВД
Люксембург	Institute of Air Navigation Services (IANS)	Обучение на ДЛКВД
Швеция	EPN (Entry Point North)	Обучение на ДЛКВД

**Таблица 14: Организации за обучение на ДЛКВД**

Въпреки това медицинските експерти<sup>50</sup> и доставчиците на обучение за ДЛКВД<sup>51</sup> вече подлежат на одобрение/сертифициране от страна на ННО в рамката на ЕЕН. Поради това **никой от тях няма да бъде засегнат** при който и да е от вариантите 0А, 0Б или 0В.

### 2.6.2.6 Обобщение на засегнатите организации

В заключение, на базата на информацията от алинеи 2.6.2.1, 2.6.2.2, 2.6.2.3, 2.6.2.4 и 2.6.2.5 по-горе, предполагаемият брой на засегнатите организации е посочен в таблица 15 по-долу:

ВАРИАНТ		Предполагам брой				
Id.	Описание	Администрации*	ДАНО	Летищни оператори	Организации за проектиране, производство и поддръжка	Организации за обучение на ДЛКВД или медицински експерти
0А	„Да не се прави нищо“	0	0	0	0	0
0Б	Да се разшири обхватът на основния регламент	30 + 2*	9	150	3 (също и ДАНО) + 3 (поддръжка)	0
0В	Ролята на ЕААБ да се включи в ЕЕН	30 + 2*	9	150	3 + 3	0

\*ЕВРОКОНТРОЛ и ЕААБ.

<sup>50</sup> Член 12, параграф 1 от Директива 2006/23/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 април 2006 година относно лиценза на ръководителите на полети в Общността.

<sup>51</sup> Член 13, параграф 1 от същата директива..

**Таблица 15: Брой засегнати организации при различните начини за разширяване на правомощията на Агенцията**

Поради това ще бъде изключително важно да се оцени въздействието върху летищните оператори чрез сравнение на вариант 0Б спрямо 0В.

### 2.6.3 Въздействие върху безопасността

При вариант 0А по никакъв начин няма да бъдат променени нито основните<sup>52</sup> разпоредби за ЕЕН, нито основният регламент.

При вариант 0В няколко членове ще описват ролята на Агенцията, но цялостната философия и формулировката на разпоредбите за ЕЕН ще останат. Това предположение не се опровергава дори от законодателното предложение за „втория пакет“ за ЕЕН, тъй като той ще е насочен главно към наблюдение на резултатите и усъвършенстване на ефикасността, а не към регулиране на безопасността. Поради това варианти 0А и 0В са равностойни от гледна точка на безопасността, тъй като и двата ще се основават на съществуващите разпоредби за безопасността в ЕЕН.

При вариант 0Б в основния регламент ще бъдат включени още няколко члена, свързани с УВД/АНО. В посочения регламент понастоящем се съдържат 70 члена, които вече са приети от законодателя; в настоящата ОРВ се приема, че философията и дори формулировката на тези членове няма да бъдат променени, така че системата на ЕААБ ще се прилага като такава към сферата на УВД/АНО.

За да се сравни вариант 0Б спрямо другите два по отношение на въздействието върху безопасността, в следната таблица са описани някои общи характеристики.

Въпрос	Рамка на ЕЕН (варианти 0А и 0В)		ОР за ЕААБ (вариант 0Б)		Сравнение на въздействието о върху безопасността	
	Член	Разпоредба	Член	Разпоредба	ЕЕН	ЕААБ
					⊖	⊕
Разграничаване на разпоредбите за проектиране, производство и поддръжка от обслужването	5 (552)	Само оценка на съответствието при покупка. Няма ангажираност от страна на производителя при последващи промени	1.1(а)	Много ясно	⊖	⊕
Глобален системен подход към безопасността в гражданското въздухоплаване	N.A.	Според определението ЕЕН се ограничава до УВД/АНО, което не би предоставило възможност за хармонизиран подход към авиационната безопасност	4	Вече е включен в системата на ЕААБ	⊖	⊕
Глобален системен подход към УВД/АНО	N.A.	Рамката на ЕЕН ще предостави възможност за хармонизиран подход към	N.A.	Според определението системата на ЕААБ се ограничава до	⊖	⊖

<sup>52</sup> Регламенти 549, 550, 551 и 552/2004 на Европейския парламент и на Съвета.

		въпросите на УВД, но чрез използване на няколко организации, нуждаещи се от координация, което би могло да доведе до пропуски или припокривания		въпросите на безопасността, което би могло да доведе до пропуски		
Годност за използване на електронно оборудване на въздухоплавателни средства (оператори от ЕС)	5 (552)	Обхваща и бордовите съставни елементи	8 + 1.в.2 приложени е I и 5.а приложени е IV	Включва летателна годност и годност за използване	☺	☺
Годност за използване на електронно оборудване на въздухоплавателни средства (оператори извън ЕС)	5 (552)	Обхваща и бордовите съставни елементи	9 + 1.в.2 приложени е I и 5.а приложени е IV	Включва летателна годност и годност за използване	☺	☺
Колективен надзор	2.4 (550)	Установяване на мерки за всеки отделен случай = риск от липса на всеобхватност и еднаквост	10.2	Пряка приложимост в целия ЕС	☹	☺
Обмен на информация (констатации)	2.4 (550)	Установяване на мерки за всеки отделен случай	10.4	Пряка приложимост в целия ЕС	☹	☺
Проверка на съответствие на сертификати от ЕО	18.1	Ограничена	11.2	Възможна	☹	☺
Мерки за безопасност	9 и 13 (549)	Ограничени до санкции и сигурност; не се посочват директиви за безопасността в основни разпоредби	14.1	Възможно е незабавно действие	☹	☺
Гъвкавост на правилата за прилагане	8 (549)	Текстът се ограничава до разработването на правилата. Не се засяга тяхната гъвкавост.	14.6	Ясно степенуване на правилата и ясни процедури за постигане на равностойно равнище на безопасност чрез средства, различни от правилата за прилагане	☹	☺
Информационна мрежа (за безопасността)	18 (552)	Акцент върху поверителността, а не върху обмена на информация за безопасността: това противоречи на принципите за безопасност, съдържащи се в Директива 2003/42/ЕО	15.1	Обмен на информация за безопасността между държавите, ЕК, ЕААБ и ОРАП, който е задължителен и съобразен с Директива 2003/42/ЕО	☹	☺
Годишен доклад за	11.1.г	Прегледът на	15.4	Целия ЕС +	☹	☺

безопасността	(549)	результатите е ограничен до УВД: няма разбиране за обща система		всички области		
Защита на лица, докладващи на доброволни начала	N.A.	Не се посочва	16.1	Изрично	☹	☺
Защита от саморазправа	N.A.	Не се посочва	16.3	Изрично	☹	☺
„Меки правила“ (СС)	4 (549)	Тромав процес	18 (в)	По-опростен процес (т.е. може по-бързо да се реагира на възникващите потребности, свързани с безопасността)	☹	☺
Разрешаване на въздухоплавателни средства на трети страни	5 (549)	Ограничено до електронното оборудване преди инсталирането му на борда	23.16	Официален процес на разрешаване	☹	☺
Стандартизационни инспекции	9 (2096)	Само на равнище ПП. Не е възможна инспекция на предприятията. Няма изисквания за компетентност на одиторите	24.1	Инспекцията на ДЧ е задължителна и включва и разследване на подчинени на нормативни разпоредби предприятия	☹	☺
Санкции за паневропейски доставчици	9 (549)	Неясни процедури, ако нарушението стане в държава, различна от държавата на сертифициране	25.1	Административни глоби, налагани от Комисията по искане на ЕААБ	☹	☺
Извъндоговорна отговорност	N.A.	Няма разпоредби за отговорността на ЕВРОКОНТРОЛ или на одиторите, участващи в „партньорските проверки“	31.3	По закон ЕААБ и нейният персонал са изцяло отговорни за своите действия	☹	☺
Сътрудничество между ННО	2.3 (550)	Чрез дву- или многостранни споразумения, които биха могли да доведат до липса на еднаквост	38.3(в)	Опростен процес	☹	☺
Процес на консултации и писмени отговори	8.1 (549)	Чрез мероприятия на ЕВРОКОНТРОЛ, които не са непременно обществени;	52.1(в)	Участие на сектора и открити обществени консултации, възложени по законов ред	☹	☺
Помощ за ЕК при нарушения	9 (2096)	Няма ясна връзка между задължението на ЕК да следи прилагането на законодателството на Общността	54.1	Ясна идея за докладване на констатациите от инспекциите до ЕК	☹	☺
Правила за ДЛКВД	5 (550)	Директива 23/2006 = необходимо е	Правила за	Пряка еднаква приложимост	☹	☺

		време за транспониране + все още е възможна липса на еднаквост	прилагане			
„Хоризонтални“ правила за администрациите	N.A.	Обхватът на ЕЕН е ограничен до УВД/АНО	Раздел Б от правилата за прилагане на ЕААБ	Определени за всички области на въздухоплаването за целите на взаимното признаване	☹	☺
„Хоризонтални“ правила за системата на управление	N.A.	За различните области може да съществуват различни правила, което прави системата на управление по-неясна или по-скъпа	Правилата за прилагане са в процес на разработване	Единен набор от правила, приложими във всички области с цел намаляване на регулаторната тежест и прилагане на процеси за единен сертификат за няколко вида дейности	☹	☺

**Таблица 16: Сравнение на въздействието върху безопасността на варианти ОА, ОБ и ОВ**

От таблицата по-горе може да се направи извода, че основният регламент съдържа обширен набор от „хоризонтални“ разпоредби за авиационната безопасност. Включването на УВД/АНО в тази рамка определено ще осигури прилагането на глобалния системен подход към безопасността в гражданското въздухоплаване; това би позволило определяне и намаляване на рисковете, свързани с взаимодействието между различните участници, тъй като безопасността не може да бъде постигната само чрез съчетаване на отделни некоординирани действия на всеки от тях. Също така се очаква, че обединяването на всички процеси за регулиране на безопасността в една система ще предостави възможност за опростяване на процеса на сертифициране за оператори, участващи в няколко области на въздухоплаването.

Обратно, рамката на ЕЕН, която беше предназначена да подобри капацитета и ефикасността на УВД/АНО, е по-слабо развита от гледна точка на регулиране на безопасността. Освен това включването на ролята на Агенцията в нея ще принуди операторите, работещи в няколко области, да се ръководят от различни направления в законодателството: т.е. пренасочване на част от наличните ресурси за системата за управление към задачи, които не са от съществено значение за безопасността.

В заключение, прилагайки методологията, представена в параграф 2.1.2 по-горе (с използване на фактор за претегляне 3 за въздействието върху безопасността) и след избора на приложимите показатели за резултат, свързани със специфичните цели, представени в параграф 2.4.5, за въздействието на трите варианта върху безопасността могат да бъдат определени точки, както е посочено в следващата таблица.

Специфични цели/Показатели за резултат	Резултат в точки за вариантите		
	ОА	ОБ	ОВ
<b>Ролята на ЕААБ, обхваната от</b>	<b>Няма разширяване по отношение на УВД/АНО</b>	<b>ОР за ЕААБ</b>	<b>ЕААБ в ЕЕН</b>
Регулиране на безопасността, ясно разграничено от други форми на регулиране	0	3	1
Прилагане на процедура на ЕААБ за определяне на правила (за УВД/АНО)	- 3	3	3
Стандартизационни инспекции за УВД/АНО	1	3	2
УВД/АНО в регулаторната рамка за безопасността на ЕААБ	- 3	3	1
Хоризонтални правила за системите за управление	- 3	3	- 1
Ясно разграничаване на роли между администрации и доставчици	Няма пряка връзка с нормативен акт		
Основа за сертифициране на доставчици в 4 или повече държави	- 3	3	2
Опростяване (но единни правила) за ЛСПИ и управление на площадката за паркиране на самолети	Включено в параграф 2.10		
Оценка на въздействието за всяко предложено правило	1	3	2
Взаимодействие с други форми на регулиране	- 1	3	2
Договорености между администрации за рационално използване на ресурсите	- 2	3	3
Съгласуван процес за надзор над всички функции на РКЦ	Няма пряка връзка с нормативен акт		
<b>ОБЩО</b>	<b>- 13</b>	<b>27</b>	<b>15</b>
<b>СРЕДЕН РЕЗУЛТАТ (□/9 количествено определени параметъра)</b>	<b>- 1.44</b>	<b>3</b>	<b>1.67</b>
<b>ПРЕТЕГЛЕН СРЕДЕН РЕЗУЛТАТ (резултат x 3 за въздействие върху безопасността)</b>	<b>- 4.32</b>	<b>9</b>	<b>5.01</b>

**Таблица 17: Определяне на резултат за въздействието на разширяването на обхвата на законодателството на ЕС върху безопасността**

#### 2.6.4 Икономическо въздействие

В настоящия раздел разходите на Агенцията са оценени, както следва. Общите разходи за персонал на Агенцията (работни заплати + административни разходи, но без пътни разходи) са около 43,8 милиона EUR за 2008 г. средно за 338 души. Следователно разходът за **1 ЕПЗ в ЕААБ** е приблизително 130 хиляди EUR годишно, като се вземат предвид и срочно наетите служители от категория Б, договорно наетите служители и помощния персонал. Но персоналят, който е от значение за настоящата ОРВ, 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 (365 дни) има 52 съботи и още толкова недели. Освен това трябва да се предвидят и около 30 дни отпуск и 16 официални празници. Следователно остатъкът от използвани дни е:  $365 - 104 - 30 - 16 = 215$  дни. Като се предвидят 5 дни за болнични и други отсъствия, оставащият чист брой дни е **210 годишно**. 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 задачи, така че броят на часовете, „подлежащи на заплащане”, е около 1260**. Така стойността на един час,

**подлежащ на заплащане**, е (150 000/1260) от порядъка на **120 EUR** за персонала на Агенцията. Предвижда се около **25 EUR на час** да бъдат **пътните разходи**, тъй като стандартизационните инспекции трябва да обхващат целия континент, включително най-отдалечените му краища. **Така в настоящата ОРВ 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 настоящия параграф и в цялата настояща ОРВ **се приема, че 1 ЕПЗ** за Агенцията **представява:**

- Средна стойност на разходите 150 000 EUR годишно;
- **210 работни дни** и 1260 часа, подлежащи на заплащане, на стойност 120 EUR
- Пътните разходи се оценяват на 25 EUR на час.

#### 2.6.4.1 Стандартизационни инспекции от страна на Агенцията

Разширяването на стандартизационните инспекции от страна на Агенцията по отношение на УВД и АНО ще се осъществи съгласно настоящия общ план за периодични одити, базиран на принципа за 1 посещение на всеки две години (честота = 1 : 2 = 0.5 посещение годишно). Но освен това при специални обстоятелства могат да се извършват ad hoc проверки. Така се приема, че честотата е по-висока с 10%: 0,55.

Тези посещения обикновено продължават 5 дни и се извършват от екип от трима одитори, специализирани в сферата на УВД/АНО, които са от ЕААБ или от ННО<sup>53</sup>. Така средно усилията за едно посещение за проверка са 5 дни x 8 часа x 3 лица = 120 работни часа.

Тъй като честотата на посещенията за година се равнява на 0,55, това означава (120 x 0,55), че **за извършване на едно посещение за проверка на стандартизацията в една компетентна администрация по време на двугодишния планов период са необходими средно около 66 работни часа годишно.**

Според Регламент (ЕО) № 736/2006 одиторите, изпълняващи задачи на Агенцията, съдействат за разработване и изменение на одитните протоколи и одитните въпросници. Освен това те ще трябва да изготвят одитните планове, да съгласуват посещенията и да ги подготвят, да докладват за резултатите и да следват плана за евентуални коригиращи действия. Предполага се, че броят на необходимите работни часове на година, които Агенцията ще изразходва, за да стандартизира една компетентна администрация в най-сложните области на УВД/АНО, е средно поне 5 пъти по-висок (т.е. една седмица за посещението плюс 4 седмици за съответната писмена работа) от посочените по-горе 66 часа.

Следователно **на Агенцията са необходими 66 x 5 = 330 часа средно на година за стандартизиране на една компетентна администрация в областта на УВД/АНО**, включващи действителното посещение и свързаната с него писмена работа преди и след посещението.

В параграф 2.6.2.1 по-горе е определено, че броят на засегнатите администрации е 30, следователно за стандартизационните инспекции тежестта за една година за Агенцията ще бъде общо:

- 330 часа x 30 администрации = около 9 900 часа, подлежащи на заплащане годишно;

<sup>53</sup> Съгласно член 6, параграф 1 от Регламент (ЕО) 736/2006 на Комисията от 16 май 2006 година 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 осигурени от държавите-членки. Тази разпоредба би могла да бъде изменена лесно чрез комитология, така че да се позволи участието на персонал на ЕВРОКОНТРОЛ, който преди това е участвал в програмата ESIMS.

- това, разделено на 1260, представлява **около 8 ЕПЗ за дейности за стандартизация**
- за този брой инспектори ще са необходими **допълнително 1 секционен управител и 1 асистент; така броят ЕПЗ ще стане 10**, в съответствие с плана на Агенцията за щата;
- при 150 000 EUR за 1 ЕПЗ, в случая с най-високи разходи при използване на персонал само на Агенцията, това означава **приблизителен общ разход за Агенцията от около 1 500 000 EUR годишно**.

Стандартизационните инспекции изискват усилия от страна и на проверяваните администрации. Все пак се приема, че:

- администрациите вече подлежат на „партньорски проверки“ на базата на член 9 от Регламент (ЕО) № 2096/2005 на Комисията („общи изисквания“): поради това варианти ОБ или ОВ, тъй като очевидно инспекциите на Агенцията ще заменят въпросните „партньорски проверки“, **няма да водят до допълнителна икономическа тежест за администрациите за това, че са преминали инспекции;**
- администрациите ще осигуряват одитори в помощ на ЕК за „партньорските проверки“ за около 6 930 часа годишно, което умножено по 110 EUR на час води до **икономии за тях от порядъка на 762 300 EUR годишно;**
- За посещенията по програмата на ЕВРОКОНТРОЛ ESIMS са необходими приблизително същите средства като тези, които са оценени за Агенцията, и те са сходни с тези за „партньорските проверки“. Ако се приеме, че разходите за труд са както при ЕААБ и на базата на същите предположения, това представлява разходи за ЕВРОКОНТРОЛ от около **1 500 000 EUR годишно**, които биха могли да бъдат спестявани, когато стандартизационните инспекции започнат да се извършват от Агенцията.

**В заключение разликата** (по отношение на вариант 0А) **в разходите за разширяване на стандартизационните инспекции на Агенцията** по отношение областите на УВД/АНО **при вариант ОБ или ОВ**, имайки предвид, че доставчиците на обслужване може да не участват пряко в тази дейност, може да бъде оценена, както е описано в таблица 17 по-долу.

Параметър	За Агенцията	Общо за 30 компетентни администрации	За ЕВРОКОНТРОЛ	ОБЩО
ЕПЗ	10	- 8	- 10	<b>- 8</b>
хиляди EUR	1 500	- 762	- 1 500	<b>- 762</b>

**Таблица 18: Предполагаеми разходи за стандартизационни инспекции в сферата на УВД/АНО**

2.6.4.2 „Хоризонтално“ регулиране на системата за управление на безопасността и качеството

В параграф 2.6.2.6 **беше определено, че 162 организации предоставят обслужване в няколко сфери на въздухоплаването** (например ДАНО, които предлагат и специализирани авиационни услуги, или летищни оператори, които предоставят и някои услуги от сферата на УВД или АНО, или технически организации, които предоставят и УВД/АНО). Някои от тези организации са малки/средни предприятия (МСП). Но при вариант 0А, поради разпокъсаната рамка, те трябва:

- Да се запознаят с две различни направления в регулирането на авиационната безопасност;
- Да обучат своя персонал, участващ в управлението на безопасността, и за двата вида регулиране;

- Евентуално да приспособят своите системи за управление към различните (а вероятно и противоречащи си) изисквания или да установят отделна система на управление за всеки вид бизнес.

Предполага се, че посочената по-горе разпокъсаност би могла да доведе средно до **загуба на най-малко 0,5 ЕПЗ за организация годишно**. Тази много предпазлива преценка е базирана на факта, че, както беше отбелязано по-горе, значителен брой от тези организации са МСП. От друга страна, за едно МСП дори 0,5 ЕПЗ е значителна стойност.

Приема се, че разходите за труд за тези организации са средно същите като тези на администрациите, следователно разходите за **1 ЕПЗ за тях е (1260 часа, подлежащи на заплащане x 110 EUR на час) = 138 600 EUR**.

При вариант 0А „напразният“ разход от 0,5 ЕПЗ за организация няма да бъде избегнат. Общо това представлява „напразни“ усилия от  $0,5 \times 162 = 81$  ЕПЗ; в парично отношение това представлява  $81 \times 138\,600 \text{ EUR} = \mathbf{11\,227\,000 \text{ EUR}}$  годишно.

В процес на разработване при вариант 0Б са „хоризонтални“ правила за прилагане за интегрирани системи за управление. Дори ако в рамките на тези правила някои подчасти се отнасят за конкретни области, в общи линии ще има един нормативен акт и заложена в него една и съща философия. Това означава, че посочените по-горе **„напразни разходи“, сравнени със сегашната ситуация, биха могли да бъдат избегнати напълно**.

И накрая при вариант 0В все пак биха могли да бъдат постигнати известни икономии, но в крайна сметка най-вероятно за управлението на безопасността на УВД/АНО ще се прилагат различни правила в сравнение с другите области на въздухоплаването. Поради това се предполага, че в този случай размерът на икономии би могъл да намалее наполовина до **5 613 000 EUR годишно**.

**В заключение, няма да има допълнителни разходи за доставчиците на УВД/АНО, произтичащи от разширяването на обхвата на Агенцията** по отношение на техните области, а икономии, които могат да бъдат оценени както е посочено в таблицата по-долу.

Параметър	ВАРИАНТ		
	0А	0Б	0В
	Няма разширяване по отношение на УВД/АНО	ОР за ЕААБ	ЕААБ в ЕЕН
ЕПЗ	0	- 81	- 40.5
хиляди EUR	0	- 11 227	- 5 613

**Таблица 19: Очаквани икономии за ДАНО**

#### 2.6.4.3 Надзор над организациите за поддръжка

В параграф 2.6.2.4 по-горе бяха установени три организации за поддръжка в областта на УВД/АНО, имащи изключително важно значение по отношение на безопасността. Понастоящем според регулаторната рамка на ЕЕН надзорът над тях не се извършва от компетентните администрации, а напротив – от сертифицирания доставчик на обслужване, който е сключил договор с тях.

При вариант 0А и 0В тази ситуация ще продължава да води до:

- По-малко формализирани процеси за надзор на безопасността, които от административна гледна точка представляват по-малка тежест, но от гледна точка на правната сигурност и възможността да се оценяват необходимите усилия, биха били по-лош вариант;
- Необходимост от установяване на договорености между два или повече ДАНО, ако решат да наемат едни и същи организации за поддръжка, с цел избягване на дублиращи се одити;
- Съдържанието в точката непосредствено по-горе би могло да бъде и пречка пред изграждането на вътрешния пазар.

Биха могли да бъдат изброени и много други съображения, но като цяло беше преценено, че обективната оценка на икономическото въздействие по този конкретен въпрос би била много трудна и несъразмерна спрямо изключително малкия брой (т.е. максимум 3 сертифицирани организации) на засегнатите организации. Някои фактори биха могли да доведат до икономии, но има сериозна вероятност други да причинят нарастване на разходите, като например увеличаването на дейностите за надзор, когато организацията за поддръжка има няколко клиента. Такъв е случаят при варианти 0А и 0В. Поради това вариант 0В би могъл да бъде най-евтиният, въпреки че икономическото въздействие от този вариант не е оценено подробно в настоящата ОРВ.

#### 2.6.4.4 Проверка на съответствието на електронното оборудване на въздухоплавателни средства на трети страни

Съгласно член 12 от основния регламент Агенцията може да признава сертификати, издадени от въздухоплавателните органи на трети държави, както е предвидено в приложимите споразумения между Общността и съответната държава. Това се отнася за електронното оборудване на въздухоплавателните средства, но също и за неговото наличие, отчитайки разпоредбите за въздушното движение и правилата за полети. В допълнение това включва и годността за използване при всички предвидими експлоатационни условия. При липсата на такива споразумения за взаимно признаване Агенцията проучва всеки съответен аспект преди да издаде разрешението, което е необходимо на операторите от трети страни за навлизане във въздушното пространство на ЕС.

Ако ролята на Агенцията по отношение на УВД/АНО се включи в законодателната рамка на ЕЕН, ще се прилагат следните разпоредби:

- Член 7 от Регламент (ЕО) № 549/2004, който предоставя възможност на държави, които не са членки на ЕС, да сключват споразумения по въпроси на ЕЕН, но този член не е бил замислен така, че да засяга изискванията за екипажа, и не осигурява подходящо правно основание за облекчаване на изискванията за сертифициране, съдържащи се в основния регламент;
- Член 5 от Регламент (ЕО) № 552/2004, в който се изисква производителите да подписват декларация за съответствие на бордовите „съставни елементи“, което включва кутията за електронно оборудване на борда, но не и нейната безопасност и характеристики, когато се инсталира на борда.

Въздействието върху безопасността от ситуацията, описана в настоящия параграф, беше оценено в параграф 2.6.3 по-горе. От икономическа гледна точка може да се отбележи, че е възможно рамката на ЕЕН да има недостатъчна правна сигурност и вероятно да остави някои пропуски. За коригиране на пропуските и за изясняване на въпроса разбира се ще трябва да бъдат положени усилия. Невъзможно е обаче тези усилия да се определят количествено на базата на реалистични предположения.

**Поради това може да се приеме единствено, че икономическото въздействие и от двата варианта 0А или 0В е отрицателно.** Обратно, вариант 0В не води до допълнителни разходи.

#### 2.6.4.5 Стойност на щетите

Понастоящем не съществуват надеждни инструменти, чрез които да се оценят с точност количествените въздействия върху безопасността на новите законодателни мерки. Поради това е много трудно да се разработят съответните прецизни икономически прогнози.

Въпреки това в параграф 2.6.3 по-горе се стигна до заключението, че вариант 0А има отрицателно въздействие върху безопасността с оглед на бъдещите предизвикателства, а другите два варианта 0Б и 0В имат положително въздействието върху безопасността, като въздействието на вариант 0Б е почти два пъти по-добро от това на вариант 0В. Освен това в параграф 2.3.1.7 се стигна до заключението, че стойността на авиационни произшествия и инциденти, свързани пряко или дори непряко с фактори на УВД/АНО в държавите от ЕС 27, възлиза на 680 милиона EUR годишно.

Следователно се приема, че вариант **0А** определено няма да донесе ползи за безопасността с оглед на бъдещите предизвикателства: **нулеви спестявания в парично изражение**. От друга страна, въпреки че вариант 0Б получи по-висок резултат от 0В в оценката на безопасността, съвсем разумно предположение от само 1% очаквана полза за двата **варианта 0Б и 0В** означава полза от гледна точка на **избегнати щети за почти 6 800 000 EUR годишно**.

#### 2.6.4.6 Анализ на безопасността и определяне на правила от страна на Агенцията

След като компетенциите на Общността са установени в рамката на ЕЕН, се приема, че никой от вариантите не води до промени, които засягат компетентните администрации или заинтересованите страни от сектора по отношение на определянето на правила и анализа на безопасността.

Следователно се приема, че за **дейности по определяне на правила** в сферата на УВД/АНО **нужният на Агенцията брой ЕПЗ е 9 (1 мениджър, 7 администратори и 1 асистент)**. **Преценено е, че са необходими още 2 ЕПЗ за подпомагане на определянето на правила с достатъчен анализ на данните за безопасността и с проучвания на безопасността.**

**Допълнителните ресурси, необходими на Агенцията, са оценени на 11 ЕПЗ = 1 560 000 EUR годишно и за двата варианта 0Б и 0В, като се изключват мисиите, групите и проучванията.**

Предполага се, че и при двата варианта 0Б или 0В ЕВРОКОНТРОЛ ще продължи да подпомага ЕК по въпроси на ЕЕН, които не са свързани с регулирането на безопасността. Поради това се приема, че не биха могли да бъдат спестени ЕПЗ от страна на ЕВРОКОНТРОЛ, въпреки че на някои видове персонал, които сега са наети от Службата по регулиране на безопасността (СРБ) за дейности по определяне на правила, могат да бъдат възложени други задачи.

#### 2.6.4.7 Обобщение на икономическото въздействие

И при двата варианта 0Б или 0В **бюджетът на Агенцията** ще трябва да покрие около **21 допълнителни ЕПЗ** (10 за стандартизационни инспекции + 9 за определяне на правила + 2 за анализ на безопасността). Приемайки, че разходът за 1 ЕПЗ е 150 000 000 EUR, това представлява пряк **годишен разход за Агенцията, равняващ се на 3 150 000 EUR**, като се изключат разходите за мисии, групи и проучвания, тъй като те вече съществуват в сегашната система.

Насочвайки вниманието към икономическото въздействие върху заинтересованите страни, като се вземат под внимание заключенията, направени в предишните алинеи,

е съставена следната обобщаваща таблица, за да се сравни икономическото въздействие на трите варианта.

Очаквани разходи като функция на правната рамка	Хиляди EUR годишно		
	ОА	ОБ	ОВ
	Няма разширяване по отношение на УВД/АНО	ОР за ЕААБ	ЕААБ в ЕЕН
Стандартизационни инспекции от страна на ЕААБ	0	- 762	- 762
„Хоризонтални“ правила за системите на управление	0	- 11 227	- 5 613
Надзор на организациите за поддръжка	0	0	0
Съответствие на авиационното оборудване на въздухоплавателни средства на трети страни	Отрицателно, но не може да се определи количествено	0	Отрицателно, но не може да се определи количествено
Избегнати щети	0	- 6 800	- 6 800
Общи правила	0	1 650	1 650
<b>ОБЩО</b>	<b>0</b>	<b>- 17 139</b>	<b>- 11 525</b>

**Таблица 20: Обобщение на икономическото въздействие като функция на избраното правно решение**

Тази таблица показва, че и двата варианта **ОБ** и **ОВ**, въпреки че пораждат големи разходи за Агенцията, водят до икономически ползи като цяло за обществото, от порядъка на 11 милиона EUR годишно при вариант **ОВ** и около 17 милиона EUR годишно при вариант **ОБ**.

Паричното изражение от таблица 20 е преобразувано в точки в следващата таблица.

Специфични цели/Показатели за резултат	Резултат в точки за вариантите		
	ОА	ОБ	ОВ
Ролята на ЕААБ, обхваната от	Няма разширяване по отношение на УВД/АНО	ОР за ЕААБ	ЕААБ в ЕЕН
Регулиране на безопасността, ясно разграничено от други форми на регулиране	Няма връзка с икономическото въздействие		
Прилагане на процедура на ЕААБ за определяне на правила (за УВД/АНО)	0	- 2	- 2
Стандартизационни инспекции за УВД/АНО	- 2	2	2
УВД/АНО в регулаторната рамка на ЕААБ за безопасността	- 3	3	2
Хоризонтални правила за системите за управление	0	3	2
Ясно разграничаване на роли между администрации и доставчици	Няма връзка с икономическото въздействие		
Основа за сертифициране на доставчици в 4 или повече държави	Оценено в параграф 2.11		
Опростяване (но единни правила) за ЛСПИ и управление на площадката за паркиране на самолети	Оценено в параграф 2.10		
Оценка на въздействието за всяко предложени	0	0	0

правило			
Взаимодействие с други форми на регулиране	Няма връзка с икономическото въздействие		
Договорености между администрации за рационално използване на ресурсите	Оценено в параграф 2.11		
Съгласуван процес за надзор над всички функции на РКЦ	Няма пряка връзка с нормативен акт		
<b>ОБЩО</b>	<b>- 5</b>	<b>6</b>	<b>4</b>
<b>СРЕДЕН РЕЗУЛТАТ (□/5 количествено определени параметъра)</b>	<b>- 1</b>	<b>1.2</b>	<b>0.8</b>
<b>ПРЕТЕГЛЕН РЕЗУЛТАТ (резултат x 2 за икономическо въздействие)</b>	<b>- 2</b>	<b>2.4</b>	<b>1.6</b>

**Таблица 21: Определяне на резултат в точки за икономическото въздействие на варианти 0А, 0Б и 0В**

#### *2.6.5 Въздействие върху околната среда*

Нищо в разглежданото законодателно предложение няма за цел изграждане на нова инфраструктура или облекчаване на екологичните правила. Следователно трябва да се счита, че въздействието от всеки от трите разглеждани варианта е неутрално по отношение на екологичните аспекти.

#### *2.6.6 Социално въздействие*

##### 2.6.6.1 Компетентни администрации

Могат да се предвидят следните основни въздействия на базата на същите данни за икономическата оценка в параграф 2.6.4 по-горе:

- общо 8 ЕПЗ ще бъдат спестени от 30-те компетентни администрации, които вече няма да предоставят одитори за партньорските проверки;
- Това е средно по-малко от 0,3 ЕПЗ на администрация;
- Предвид това, че много експерти твърдят, че наличните ресурси в рамките на администрациите за сертифициране и надзор в областите на УВД/АНО са твърде недостатъчни, ако не напълно недостатъчни, това минимално съкращаване на ЕПЗ много лесно би могло да бъде преразпределено за подобни задачи в същата организация.

В заключение социалното въздействие върху администрациите ще бъде незначително при всеки от трите възможни варианта.

##### 2.6.6.2 Секторът

В параграф 2.6.4.2 беше преценено, че вариант 0Б предоставя възможност за икономии от 0,5 ЕПЗ от всяка от 162-те засегнати организации. В социално отношение 0,5 ЕПЗ за една компания би могло да се неутрализира лесно, така че социалното въздействие е незначително и при тази стойност.

При вариант 0В социалното въздействие е двойно по-слабо.

##### 2.6.6.3 ЕВРОКОНТРОЛ и Агенцията

В областта на авиационната безопасност компетентните администрации по УВД/АНО потенциално подлежат на три различни вида одит освен посещенията по Програмата за универсален одит на безопасността към ИКАО (USOAP):

- ESIMS на ЕВРОКОНТРОЛ;
- „партньорски проверки“ в ЕЕН;

- стандартизационни инспекции на ЕААБ в областта на УВД/АНО.

Ясно е, че подобно повтаряне на идентични в по-малка или в по-голяма степен одити нито е необходимо, нито е желателно. Поради това в параграф 2.6.4.1. се преценява, че за да се премахнат дублиращите се инспекции, програмата ESIMS на ЕВРОКОНТРОЛ за държавите от ЕС 27+4 ще бъде прекратена. **Това ще доведе до намаляване на 10 ЕПЗ, основно в СРБ.**

Но по време на преходния период на приемане на новите компетенции Агенцията ще има недостиг от достатъчен брой опитни професионалисти. Тези 10 ЕПЗ лесно могат да бъдат използвани за стандартизационните инспекции на Агенцията; така социалното въздействие върху ЕВРОКОНТРОЛ би могло да бъде сведено до минимум.

В параграф 2.6.4.7 беше посочено също, че постепенно в Агенцията ще бъдат създадени около 21 нови работни места.

2.6.6.4 Обобщение на социалното въздействие

Наблюденията от предходните параграфи са преобразувани в точки за приложимите показатели за резултат в следващата таблица.

Специфични цели/Показатели за резултат	Резултат в точки за вариантите		
	ОА	ОБ	ОВ
Ролята на ЕААБ, обхваната от	Няма разширяване по отношение на УВД/АНО	ОР за ЕААБ	ЕААБ в ЕЕН
Регулиране на безопасността, ясно разграничено от други форми на регулиране	Not directly related to legal act		
Прилагане на процедура на ЕААБ за определяне на правила (за УВД/АНО)	0	0	0
Стандартизационни инспекции за УВД/АНО	0	2	3
УВД/АНО в регулаторната рамка за безопасността на ЕААБ	Няма пряка връзка с нормативен акт		
Хоризонтални правила за системите на управление	Няма пряка връзка с нормативен акт		
Ясно разграничаване на роли между администрации и доставчици	Няма пряка връзка с нормативен акт		
Основа за сертифициране на доставчици в 4 или повече държави	Няма пряка връзка с нормативен акт		
Опростяване (но единни правила) за ЛСПИ и управление на площадката за паркиране на самолети	Няма пряка връзка с нормативен акт		
Оценка на въздействието за всяко предложено правило	Няма пряка връзка с нормативен акт		
Взаимодействие с други форми на регулиране	Няма пряка връзка с нормативен акт		
Договорености между администрации за рационално използване на ресурсите	Няма пряка връзка с нормативен акт		
Съгласуван процес за надзор над всички функции на РКЦ	Няма пряка връзка с нормативен акт		
<b>ОБЩО</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
<b>СРЕДЕН РЕЗУЛТАТ (□/2 количествено определени параметъра)</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1.5</b>
<b>ПРЕТЕГЛЕН РЕЗУЛТАТ (резултат x 2 за социално въздействие)</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>3</b>

**Таблица 22: Определяне на резултат за социалното въздействие, свързано с варианти ОА, ОБ и ОВ**

*2.6.7 Въздействие върху други изисквания на Общността извън настоящия обхват на ЕААБ*

2.6.7.1 „Нов подход“

„Новият подход“ за стандартизация и безопасност на промишлените продукти беше въведен с резолюция на Съвета<sup>54</sup> през 1985 г. Той съдържа четири основни принципа:

<sup>54</sup> Резолюция на Съвета от 7 май 1985 г. относно новия подход към техническото хармонизиране и стандартизиране (ОВ С 136. 4.6.1985 г., стр. 1).

- Законодателната намеса е ограничена до съществени изисквания (СИ);
- Приемането на технически правила е поверено на организации с достатъчен експертен опит и компетентност;
- Общностните (или сертификационните) спецификации не са законово обвързващи;
- Възможност за алтернативни Приемливи средства за съответствие (ПСС).

„Системата“ на ЕААБ не само че отговаря напълно на „новия подход“ по отношение на продуктите, но също така прилага неговите принципи и към важни по отношение на безопасността видове обслужване.

Обратно, в ЕЕН не съществуват съществени изисквания за обслужване (само за системи, съгласно приложението към Регламент (ЕО) № 552/2004), а техническите детайли понякога се съдържат в обвързващи правила за прилагане.

**Освен това „новият подход“ съдържа десет основни елемента. Първият от тях е да се избягва разпространяване на правни разпоредби от различни източници. Ясно е, че варианти 0А и 0В няма да бъдат съобразени с него, но вариант 0Б ще го спазва напълно.**

#### 2.6.7.2 Лицензиране на въздушни превозвачи

В член 9 от Регламент (ЕО) № 2407/1992<sup>55</sup> се посочва ясно, че издаването и валидността на оперативен лиценз на въздушен превозвач по всяко време зависи от притежаването на валиден сертификат за въздушен оператор (АОС), определящ дейностите, включени в оперативния лиценз и отговарящ на приложимите критерии за безопасност. Така понастоящем критериите за безопасност са определени в основния регламент, а горепосоченият регламент на Съвета съдържа всички други аспекти, свързани с бизнеса (бизнес план, финансова стабилност, застраховане и т.н...).

При варианти 0А и 0В принципите на ЕЕН ще се запазят и поради това, въпреки че в тях процесите „сертифициране“ и „предназначение“ са различни, вариант 0А включва и упоменатите икономически/бизнес аспекти, докато вариант 0В не е определен на равнището на Общността.

**Вариант 0Б ще доведе до по-добро разграничаване на двата въпроса, в съответствие с препоръките на ГВР и съгласно подхода, който вече се прилага в други области на въздухоплаването.**

---

<sup>55</sup> Регламент (ЕО) № 2407/92 на Съвета от 23 юли 1992 година относно лицензирането на въздушни превозвачи (Официален вестник L 240, 24.08.1992 г., стр.1).

2.6.7.3 Обобщение на въздействието върху други изисквания на  
Общността

Наблюденията от горните параграфи са преобразувани в точки за приложимите показатели за резултат в следващата таблица.

Специфични цели/Показатели за резултат	Резултат в точки за вариантите		
	ОА	ОБ	ОВ
Ролята на ЕААБ, обхваната от	Няма разширяване по отношение на УВД/АНО	ОР за ЕААБ	ЕААБ в ЕЕН
Регулиране на безопасността, ясно разграничено от други форми на регулиране	Няма отношение към този контекст		
Прилагане на процедура на ЕААБ за определяне на правила (за УВД/АНО)	Няма отношение към този контекст		
Стандартизационни инспекции за УВД/АНО	Няма отношение към този контекст		
УВД/АНО в регулаторната рамка за безопасността на ЕААБ	Няма отношение към този контекст		
Хоризонтални правила за системите на управление	-3	3	-2
Ясно разграничаване на роли между администрации и доставчици	Няма отношение към този контекст		
Основа за сертифициране на доставчици в 4 или повече държави	Няма отношение към този контекст		
Опростяване (но единни правила) за ЛСПИ и управление на площадката за паркиране на самолети	Няма отношение към този контекст		
Оценка на въздействието за всяко предложено правило	Няма отношение към този контекст		
Взаимодействие с други форми на регулиране	- 3	3	1
Договорености между администрации за рационално използване на ресурсите	Няма отношение към този контекст		
Съгласуван процес за надзор над всички функции на РКЦ	Няма отношение към този контекст		
<b>ОБЩО</b>	<b>- 6</b>	<b>6</b>	<b>- 1</b>
<b>СРЕДЕН РЕЗУЛТАТ (□/2 количествено определени параметъра)</b>	<b>- 3</b>	<b>3</b>	<b>- 0.5</b>
<b>ПРЕТЕГЛЕН РЕЗУЛТАТ (резултат x 1 за връзка с друг закон)</b>	<b>- 3</b>	<b>3</b>	<b>- 0.5</b>

**Таблица 23: Сравнение на варианти ОА, ОБ и ОВ по отношение на други законодателни актове на Общността**

*2.6.8 Многокритериален анализ (МКА) и препоръчан вариант*

Съгласно методологията, описана в параграф 2.1.2, точките, присъдени за всеки вариант, са представени в следната матрица за МКА.

Претеглен резултат за вариантите за правната рамка		ОА	ОБ	ОВ
Вид въздействие	Тегло	Няма разширяване по отношение на УВД/АНО	ОР за ЕААБ	ЕААБ в ЕЕН
Безопасност	3	- 4.32	9	5.01

Икономическо въздействие	2	- 2	2.4	1.6
Околна среда	3	0	0	0
Социално въздействие	2	0	2	3
Въздействие върху други разпоредби на ЕС	1	- 3	3	- 0.5
<b>ПРЕТЕГЛЕНА ОБЩА СТОЙНОСТ</b>		<b>- 9.32</b>	<b>16.4</b>	<b>9.11</b>

**Таблица 24: Многокритериален анализ за правната рамка**

**Горната таблица показва, че вариант ОБ набира почти двойно повече точки от вариант ОВ, а вариант ОА има отрицателно общо въздействие.** По-специално вариант ОБ:

- Набира почти двойно повече точки от вариант ОВ по отношение на безопасността;
- Е най-евтиният, като струва на ЕК около 3,15 милиона EUR годишно за 21 души допълнителен персонал в Агенцията, но осигурява годишни икономии от около 17 милиона EUR годишно на равнището на заинтересованите страни в областта на въздухоплаването;
- Не оказва съществено социално въздействие;
- Напълно съответства на „новия подход“ и на принципа на разграничаване на регулирането на безопасността и другите форми на регулиране или публична намеса.

## **2.7 Концепция за експлоатация**

### *2.7.1 Алтернативни варианти*

Изразът „концепция за експлоатация“ (или оперативна концепция за УВД) може да се тълкува по различни начини, от които най-разпространените са:

- а) Разработване на концептуален абстрактен модел, който не е свързан с конкретна част от въздушното пространство и в чиито общи видове въздушно пространство се използват определени технологии, прилагат се определени правила и различни участници (например ползватели на въздушно пространство и доставчици на ОВД) играят различни роли;
- б) Определяне и оповестяване на правилата за достъп и обслужване в конкретна част от въздушното пространство, насочени към точно определени юридически лица (например ползватели на въздушно пространство и ДАНО).

През последните десетилетия в Европа работата на ЕВРОКОНТРОЛ често е била насочена към първото определение, например през деветдесетте години, когато се разработваше „обща“ концепция за експлоатация за въвеждане на основната зонална навигация или в началото на настоящото десетилетие, когато това се правеше по отношение на НМВС. Понастоящем определянето на общи концепции за експлоатация за различните видове въздушно пространство (и в различни периоди от време) е една от главните задачи на SESAR. Това би могло да се разглежда като държавна функция или дейност за предоставяне на обслужване, или дори по-общо като дейност за разработване. В последния случай тя би била извън обхвата на основния регламент, въпреки че първоначалното и доброволно разработване на оценки на безопасността и диалогът с регулаторните органи биха били изключително желателни.

Второто определение води до конкретни решения по отношение на точния обем, форма и граници на въпросното въздушно пространство в определен географски район (например CTR – контролирано въздушно пространство около летище); определяне на класа на това въздушно пространство (например клас А по ИКАО,

което означава, че по принцип е позволено навлизане само на движение по ППП); съответните изисквания за електронното оборудване на въздухоплавателните средства от страна на ползвателите на въздушно пространство и съответното обучение на пилотите; одобрените стандартни трасета за излитания с прибори, за заходи с прибори и за кацане; обслужването на КВД, което ще се предоставя и т.н. Тези дейности, които могат да се възползват от общите разпоредби, разработени чрез описаната по-горе дейност като първа възможна интерпретация, налагат конкретни права и задължения и на различни заинтересовани страни във въздухоплаването, като например ползвателите на въздушно пространство и ДАНО на първо място, но също и летищни оператори при някои операции от ниско ниво. Този втори вариант на определението за концепция за експлоатация би могъл да се разглежда като държавна дейност или като предоставяне на обслужване.

На базата на отговорите на заинтересованите страни на въпрос 1 (съдържащ се в УПИ 2007-16) по темите, обобщени по-горе, в параграф 2.5.2 от настоящия документ са определени следните алтернативни варианти на концепцията за експлоатация:

- 1А): Общите концепции за експлоатация (например разработване на SESAR), както и решенията, засягащи концепциите за експлоатация, използвани в специфично въздушно пространство, са държавна функция и са подчинени на разпоредби от основния регламент;
- 1Б): Общите концепции за експлоатация (например разработване на SESAR), както и решенията, засягащи концепциите за експлоатация, използвани в специфично въздушно пространство, са регулирани дейности, осъществявани от доставчици на обслужване на базата на съществените изисквания в основния регламент;
- 1В): Общите концепции за експлоатация (например разработване на SESAR) ще бъдат извън обхвата на основния регламент, докато решенията, засягащи концепциите за експлоатация, използвани в специфично въздушно пространство, са държавна функция и са подчинени на разпоредби от законодателството;
- 1Г): Общите концепции за експлоатация (например разработване на SESAR) ще бъдат извън обхвата на основния регламент, докато решенията, засягащи концепциите за експлоатация, използвани в специфично въздушно пространство, представляват предоставяне на обслужване и се осъществяват на базата на съществените изисквания в основния регламент.

## 2.7.2 Целева група и брой засегнати организации

### 2.7.2.1 Различни роли

На базата на четирите алтернативни варианта, установени по-горе с цел определяне на характера на концепциите за експлоатация, различните организации ще играят различни роли, както е посочено в таблица 24 по-долу. В таблицата изразът „организации, разработващи концепции“, е използван, за да се посочат свързаните със SESAR организации, които действително участват в разработването на **общ** концепции за експлоатация за различните видове европейско въздушно пространство.

Вариант	Агенция*	Организации, разработващи концепции (общ)	Компетентни администрации	ДОВД	Други заинтересовани страни
1А	Взаимодействия със SESAR на базата на правилата за прилагане, които трябва да се	Подчинени на правилата на ЕААБ	Определят специфичните концепции в тяхното	Спазват правила и решения (например въвеждат	Спазват правила и решения (например задължително

	разработят		съответно въздушно	наземно оборудване)	наличие на електронно оборудване на въздухоплавателните средства)
1Б	Както при 1А + упражнява надзор над организациите в SESAR	Регулирана дейност	Отговарят за сертифицирането и надзора над ДАНО	Определят специфичните концепции в тяхното съответно въздушно пространство	Както по-горе
1В	Няма официални правила, приложими за общи концепции	Извън обхвата на основния регламент за ЕААБ	Определят специфичните концепции в тяхното съответно въздушно пространство	Спазват правила и решения (например въвеждат наземно оборудване)	Както по-горе
1Г	Няма официални правила, приложими за общи концепции	Извън обхвата на основния регламент за ЕААБ	Отговарят за сертифицирането и надзора над ДАНО	Определят специфичните концепции в тяхното съответно въздушно пространство	Както по-горе

\* освен стандартизационните инспекции, вече разгледани в параграф 2.6.

### Таблица 25: Роли на различните организации

От таблицата по-горе може да се види, че заинтересованите страни в сферата на въздухоплаването, както и други заинтересовани страни, винаги ще трябва да спазват съответните правила и решения, като решенията се вземат или от компетентната администрация, или от компетентния ДОВД. С други думи, тяхната роля няма да се промени като функция на всеки от четирите възможни варианта. Поради това не е необходимо да се определя подробно броят на засегнатите организации в тази категория. Освен това организациите, които не участват пряко във въздушните операции, като например организации за проектиране, производство и поддръжка, няма да бъдат засегнати от никой от тези варианти.

Поради това в следващите параграфи 2.7.2.2, 2.7.2.3 и 2.7.2.4 ще бъде определен само броят на засегнатите администрации, ДОВД и организации, разработващи (общи) концепции.

#### 2.7.2.2 Компетентни администрации

**Всички 30 компетентни администрации** (според оценката в параграф 2.6.2.1 по-горе) **плюс Агенцията**, ще бъдат засегнати **от някой от четирите възможни варианта**, а дейностите на ЕВРОКОНТРОЛ за регулиране на безопасността са разгледани в параграф 2.6 по-горе.

#### 2.7.2.3 Организации, разработващи концепции

Дирекцията за стратегии за УВД към ЕВРОКОНТРОЛ (DAS), която отговаря за разработването на нови общи концепции за експлоатация, ще бъде засегната и от двата варианта 1А и 1Б. Обратно, тя няма да бъде засегната по никакъв начин от

варианти 1В и 1Г, тъй като в този случай общата концепция за експлоатация ще бъдат извън обхвата на основния регламент.

Това се отнася и за Съвместното предприятие SESAR, и за Консорциума SESAR.

**Поради това може да е приеме, че при варианти 1А и 1Б броят на засегнатите организации ще бъде 3, но** при останалите два варианта няма засегнати организации, които разработват концепции.

#### 2.7.2.4 ДОВД

Общността на ДОВД е доста обширна и включва и организации като доставчици на сателитни навигационни сигнали, аеронавигационна информация, мрежи за наблюдение, метеорологично обслужване и комуникационни мрежи. По принцип посочените по-горе организации обхващат големи области от въздушното пространство, но не участват при вземането на решения за общите или специфичните концепции за експлоатация. Затова те няма да бъдат засегнати от нито един от представените тук четири варианта.

В другата крайност, доставчиците на стандартно обслужване за ОВД в много ограничено географско пространство (например ЛСПИ) също така не участват в определянето или разработването на концепциите за експлоатация. Поради това се счита, че не е засегната дори и тази категория организации.

Обаче гражданските ДОВД, предоставящи КВД по трасетата или в районите на големи терминали, ще бъдат засегнати от всеки от четирите възможни варианта, тъй като е вероятно тяхната роля да бъде различна. Понастоящем има поне един такъв доставчик на обслужване във всяка от държавите-членки на ЕС или в държавите, асоциирани към ЕААБ (освен Лихтенщайн). **Следователно броят на потенциално засегнатите ДОВД за всеки от определените четири варианта може да бъде оценен на 30.**

2.7.2.5 Обобщение на засегнатите организации

В заключение, на базата на информацията, представена в алинеи от 2.7.2.1 до 2.7.2.4 по-горе, броят на засегнатите организации е определен в таблица 26 по-долу:

ВАРИАНТ		Очакван брой			
Id.	Описание	Администрации	Организации, разработващи концепции	ДОВД	Други заинтересовани страни
1А	Общите концепции за експлоатация, както и решенията, засягащи концепциите за експлоатация, използвани в специфично въздушно пространство, са държавна функция и са подчинени на разпоредби от законодателството	<b>30 + Агенцията</b>	<b>3</b>	<b>30</b>	<b>0</b>
1Б	Общите концепции за експлоатация, както и решенията, засягащи концепциите за експлоатация, използвани в специфично въздушно пространство, се осъществяват от доставчици на обслужване		<b>3</b>	<b>30</b>	<b>0</b>
1В	Общите концепции за експлоатация са извън обхвата на ЕААБ. Решенията, засягащи концепциите за експлоатация, използвани в специфично въздушно пространство, са държавна функция		<b>0</b>	<b>30</b>	<b>0</b>
1Г	Общите концепции за експлоатация са извън обхвата на ЕААБ. Решенията, засягащи концепциите за експлоатация, използвани в специфично въздушно пространство, се осъществяват от доставчици на обслужване		<b>0</b>	<b>30</b>	<b>0</b>

**Таблица 26: Брой на организациите, засегнати от концепциите за експлоатация**

2.7.3 Въздействие върху безопасността

При вариант 1В разработването и утвърждаването на общи концепции за експлоатация (например за горното въздушно пространство, за терминални райони с претоварено движение или за подобни случаи) би било дейност, която не е подчинена на основния регламент, каквото е положението понастоящем. Това обаче не означава, че организациите, разработващи концепции, няма да извършват възможно най-рано своите (обща) оценки на безопасността и както се препоръчва, да обменят информация и да изискват проверки от регулаторите на безопасността. Така при вариант 1В компетентната администрация, отговаряща за определена специфична

част от въздушното пространство, ще взема решения за правилата за полети, които да се прилагат за тази част, за границите между районите на отговорност на различните служби за ОВД, за одобрението на съществуващите трасета по прибори, за изискването за задължително наличие на бордово оборудване и т.н. Не съществуват прецизни инструменти, с които да се измери количествено въздействието върху безопасността при този вариант. Все пак няма доказателства, с които да се покаже, че оставянето на разработването на общи концепции за експлоатация извън обхвата на правилата за безопасност е породило проблеми за безопасността. И в двата случая държавната администрация има достатъчно юридически правомощия да налага всяко правило или решение не само на ДАНО и ДОВД, но също и на други заинтересовани страни в сферата на въздухоплаването, включително въздушни и летищни оператори.

**Поради това вариант 1В, след горната качествена оценка, се счита за силно положителен от гледна точка на безопасността.**

По отношение на общите концепции за експлоатация положението при вариант 1Г не се различава по никакъв начин. Все пак при този случай решенията, засягащи задълженията, които да се изпълняват, дори от страна на въздушни оператори или летищни оператори, ще се вземат от главния граждански ДОВД, определен (и подлежащ на надзор за безопасността от страна на компетентната администрация) от държавата или държавите (при мултинационални ФБВП).

Няма елементи, които да показват, че този вариант не би бил достатъчно безопасен. Въпреки това, тъй като ДОВД нямат правомощия за привеждане в изпълнение на решения по отношение на други заинтересовани страни, техните решения ще трябва да бъдат съобщавани на компетентната администрация за официално оповестяване и привеждане в действие. С други думи, процесите на вземане на решения и прилагане, свързани с въпросите на безопасността, неминуемо биха били по-бавни. Поради това Агенцията е на мнение, че **вариант 1Г не е толкова оптимален както 1В по отношение на безопасността.**

За да се оцени потенциалната допълнителна полза за безопасността, постижима чрез варианти 1А или 1Б, следва да се отбележи, че Съветът на ЕС, при създаването на Съвместното предприятие SESAR<sup>56</sup> (SJU) отбеляза в съображение 2, че то следва да разработи технологичния елемент на ЕЕН, за да се **създаде възможност за безопасно и безвредно за околната среда развитие на въздушния транспорт.** Съответно в същия законодателен акт Съветът възложи на SJU задачите да:

- привлече (трето тире от член 1, параграф 5) ДАНО, въздушни оператори, професионални асоциации, летища, производителите на авиационно оборудване и техника, както и научната общност, т.е. сегмент от обществото с висока култура в областта на авиационната безопасност;
- организира (четвърто тире от същия параграф), наред с другото, работата по утвърждаването, която според разбиранията на Агенцията включва ранна оценка на безопасността.

Поради това вече са въведени разпоредби, чрез които да се гарантира, че (общите) концепции за SESAR се утвърждават, като се взема под внимание и оценката за безопасността. Следователно **вариант 1А не би бил по-добър от 1В, нито 1Б би бил по-добър от 1Г** от гледна точка на безопасността.

---

<sup>56</sup> Регламент (ЕО) № 219/2007 на Съвета от 27 февруари 2007 година за създаване на Съвместно предприятие за разработване на ново поколение Европейска система за управление на въздушното движение (SESAR) (ОВ L 64, 2.3.2007 г., стр. 1).

В заключение, при прилагане на методологията, представена в параграф 2.1.2 по-горе (с включване на фактор за претегляне 3 за въздействията върху безопасността) и избирайки приложимите показатели за резултат, свързани със специфичните цели от параграф 2.4.5, могат да се определят точки за въздействието върху безопасността на четирите варианта, свързани с концепциите за експлоатация (КЕ), както е посочено в таблица 27 по-долу:

Специфични цели/Показатели за резултат	Резултат в точки за вариантите			
	1А	1Б	1В	1Г
<b>Естество и регулиране на КЕ</b>	<b>Общи + специфични КЕ – държавна функция</b>	<b>Общи + специфични и КЕ – предоставяне на обслужване</b>	<b>Общите КЕ – извън обхвата. Специфичните – държавна функция</b>	<b>Общите КЕ – извън обхвата. Специфичните – предоставяне на обслужване</b>
Регулиране на безопасността, ясно разграничено от други форми на регулиране	- 1	3	3	2
Прилагане на процедура на ЕААБ за определяне на правила (за УВД/АНО)	- 1	- 1	3	3
Стандартизационни инспекции за УВД/АНО	Няма отношение към този контекст			
УВД/АНО в регулаторната рамка за безопасността на ЕААБ	Няма отношение към този контекст			
Хоризонтални правила за системите на управление	Няма отношение към този контекст			
Ясно разграничаване на роли между администрации и доставчици	3	- 3	3	- 3
Основа за сертифициране на доставчици в 4 или повече държави	Няма отношение към този контекст			
Опростяване (но единни правила) за ЛСПИ и управление на площадката за паркиране на самолети	Няма отношение към този контекст			
Оценка на въздействието за всяко предложено правило	Няма отношение към този контекст			
Взаимодействие с други форми на регулиране	- 1	1	3	3
Договорености между администрации за рационално използване на ресурсите	- 1	- 2	2	2
Съгласуван процес за надзор над всички функции на РКЦ	Няма отношение към този контекст			
<b>ОБЩО</b>	<b>- 1</b>	<b>- 3</b>	<b>14</b>	<b>7</b>
<b>СРЕДЕН РЕЗУЛТАТ (□/5 количествено определени параметъра)</b>	<b>- 0.2</b>	<b>- 0.6</b>	<b>2.8</b>	<b>1.4</b>
<b>ПРЕТЕГЛЕН РЕЗУЛТАТ (резултат x 3 за безопасност)</b>	<b>- 0.6</b>	<b>- 1.8</b>	<b>7.4</b>	<b>4.2</b>

**Таблица 27: Определяне на резултат за въздействието върху безопасността на вариантите за концепции за експлоатация***2.7.4 Икономическо въздействие*

Счита се, че **вариант 1В**, т.е. да няма допълнителни правила за разработването на SESAR и да продължи традиционната роля на авиационните власти да вземат решения за използването и обслужването във въздушното пространство под тяхна отговорност, отразява настоящото положение. Включването му в законодателството няма да доведе до допълнителни разходи, а икономическото въздействие от установяването на стандартизационни инспекции от ЕААБ беше вече оценено в параграф 2.6.4.1. Поради това той няма да доведе **нищо до допълнителни разходи, нищо до икономии**.

**Вариант 1Г**, който делегира на ДОВД отговорността за вземане на решения, които в последствие трябва непременно да бъдат оповестявани и привеждани в действие от администрациите, означава известно допълнително работно натоварване и следователно малко по-слабо оптимално икономическо въздействие, въпреки че е много трудно да се оцени с достатъчна точност количеството на тези **допълнителни средства**. Поради това е направена изключително предпазлива оценка за целите на настоящата оценка на въздействието: в сравнение с вариант 1В ще бъде необходим само 1 допълнителен ЕПЗ, който се равнява на **138 600 EUR годишно**.

При **вариант 1А** от **трите организациите, разработващи концепции за SESAR, и от Агенцията** ще се изисква да установяват официално взаимодействие и взаимовръзки. Стойността на 1 ЕПЗ за тези организации се оценява от порядъка на 150 000 EUR. Количеството, чрез което може да се осъществи посоченото официално съгласуване, се оценява от порядъка на 1 ЕПЗ на организация, което означава общо 4 ЕПЗ, равняващи се следователно на **600 000 EUR годишно**.

И накрая, при **вариант Б** от Агенцията ще се изисква да упражнява надзор над **трите организациите, разработващи SESAR**. В параграф 2.6.4.1. беше направена предварителна оценка, че за дейностите за стандартизация на една въздухоплавателна администрация на Агенцията са необходими **средно 300 часа годишно**, които включват действителното посещение за одит и съответната писмена работа преди и след посещението.

В този случай организациите, подлежащи на одит, ще бъдат 3, но действителната работа, която е необходима, ще бъде много по-сложна в сравнение със стандартната оценка, използвана в параграф 2.6.4.1. Тук се преценява, че ще бъдат необходими три пъти повече усилия. Следователно усилията за Агенцията биха били 330 часа x 3 = 990 часа годишно. По отношение на трите организации това ще се равнява на 2,35 ЕПЗ (2970/1260) и в парично изражение ще представлява разходи от **352 500 EUR годишно** (1ЕПЗ = 150 000 EUR).

При стандартизационните инспекции обаче се изискват усилия и от страна на проверяваните организации. Приема се, че средно те ще положат усилията, които се изискват от Агенцията, при същите разходи за труд. Следователно **общите разходи за трите организации, разработващи концепции, отново ще бъдат всичко 352 500 EUR годишно**.

За този вариант 1Б икономическото въздействие върху ДОВД ще бъде същото като при вариант 1Г.

Горните преценки могат да бъдат обобщени в таблица 28 по-долу:

Очаквани разходи за концепциите за експлоатация	Хиляди EUR годишно			
	1А	1Б	1В	1Г
	Общи + специфични КЕ – държавна функция	Общи + специфични КЕ – предоставяне на обслужване	Общите КЕ – извън обхвата. Специфичните – държавна функция	Общите КЕ – извън обхвата. Специфичните – предоставяне на обслужване
ЕААБ	150	352.5	0	0
Национални администрации	0	0	0	0
ДОВД	0	138.6	0	138.6
Организации, разработващи SESAR	450	352.5	0	0
<b>ОБЩО</b>	<b>600</b>	<b>843.6</b>	<b>0</b>	<b>138.6</b>

**Таблица 28: Обобщение на разходите за регулиране на концепцията за експлоатация**

Всички описани по-горе предварителни оценки на икономическото въздействие могат да бъдат изразени като резултат в точки в следната таблица 29:

Специфични цели/Показатели за резултат	Резултат в точки за вариантите			
	1А	1Б	1В	1Г
Естество и регулиране на КЕ	Общи + специфични КЕ – държавна функция	Общи + специфични КЕ – предоставяне на обслужване	Общите КЕ – извън обхвата. Специфичните – държавна функция	Общите КЕ – извън обхвата. Специфичните – предоставяне на обслужване
Регулиране на безопасността, ясно разграничено от други форми на регулиране	Няма отношение към икономическото въздействие на КЕ			
Прилагане на процедура на ЕААБ за определяне на правила (за УВД/АНО)	Няма отношение към икономическото въздействие на КЕ			
Стандартизационни инспекции за УВД/АНО	0	- 3	0	0
УВД/АНО в регулаторната рамка за безопасността на ЕААБ	Няма отношение към икономическото въздействие на КЕ			
Хоризонтални правила за системите на управление	Няма отношение към икономическото въздействие на КЕ			
Ясно разграничаване на роли между администрации и доставчици	0	- 1	0	- 1
Основа за сертифициране на доставчици в 4 или повече държави	Няма отношение към икономическото въздействие на КЕ			
Опростяване (но единни правила) за ЛСПИ и управление на площадката за паркиране на самолети	Няма отношение към икономическото въздействие на КЕ			
Оценка на въздействието за всяко предложено правило	Няма отношение към икономическото въздействие на КЕ			
Взаимодействие с други форми на регулиране	- 2	- 3	0	0
Договорености между администрации за рационално използване на ресурсите	Няма отношение към икономическото въздействие на КЕ			
Съгласуван процес за	Няма отношение към икономическото въздействие на КЕ			

надзор над всички функции на РКЦ				
<b>ОБЩО</b>	<b>- 2</b>	<b>- 7</b>	<b>0</b>	<b>- 1</b>
<b>СРЕДЕН РЕЗУЛТАТ</b> (□/3 количествено определени параметъра)	<b>- 0.67</b>	<b>- 2.33</b>	<b>0</b>	<b>- 0.33</b>
<b>ПРЕТЕГЛЕН РЕЗУЛТАТ</b> (резултат х 2 за икономическо въздействие)	<b>- 1.34</b>	<b>- 4.66</b>	<b>0</b>	<b>- 0.66</b>

**Таблица 29: Определяне на резултат за икономическото въздействие на вариантите за концепции за експлоатация**

### *2.7.5 Въздействие върху околната среда*

Както беше отбелязано в параграф 2.7.3 по-горе, Съветът на ЕС вече е възложил на SESAR задачата да разработи „съобразени с околната среда“ концепции за експлоатация. Следователно всеки от четирите разглеждани варианта следва да бъде оценен като неутрален по отношение на околната среда.

### *2.7.6 Социално въздействие*

Броят на засегнатите ЕПЗ, както беше отбелязано в по-горния параграф 2.7.4, е толкова минимален, че не може да се установи значимо социално въздействие за някой от четирите възможни варианта.

### *2.7.7 Въздействие върху други изисквания на Общността извън настоящия обхват на ЕААБ*

Вариант 1В няма да има въздействие върху посочения регламент на Съвета за създаване на Съвместното предприятие SESAR, нито върху разпоредбите от Регламент (ЕО) № 551/2004 (регламента за ЕЕН), що се отнася до отговорностите на държавите за вземане на решения, засягащи използването на тяхното съответно въздушно пространство. Изпълнението на задълженията според този вариант не би възпрепятствало, в рамките на границите на съответните компетенции и ресурси, сключването на доброволни споразумения между SJU и Агенцията.

Обратно, варианти 1Б и 1Г засягат настоящото разделение на роли между администрациите и ДОВД и биха наложили съществени изменения в регламент (ЕО) № 551/2004.

Освен това варианти 1А и 1Б биха имали въздействие и върху Регламент (ЕО) № 219/2007 на Съвета, пораждайки необходимост от официални правила за утвърждаването на разработените общи КЕ спрямо съответните разпоредби за безопасност.

Изложеното по-горе може да бъде преобразувано в резултат в точки в таблица 30 по-долу:

Специфични цели/Показатели за резултат	Резултат в точки за вариантите			
	1А	1Б	1В	1Г
Естество и регулиране на КЕ	Общи + специфични КЕ – държавна функция	Общи + специфични КЕ – предоставяне на обслужване	Общите КЕ – извън обхвата. Специфичните – държавна функция	Общите КЕ – извън обхвата. Специфичните – предоставяне на обслужване
Регулиране на безопасността, ясно разграничено от други форми на регулиране	- 1	3	2	2
Прилагане на процедура на ЕААБ за определяне на правила (за УВД/АНО)	Няма отношение към въздействието върху други правни норми на Общността			
Стандартизационни инспекции за УВД/АНО	Няма отношение към въздействието върху други правни норми на Общността			
УВД/АНО в регулаторната рамка на ЕААБ за безопасността	Няма отношение към въздействието върху други правни норми на Общността			
Хоризонтални правила за системите на управление	Няма отношение към въздействието върху други правни норми на Общността			
Ясно разграничаване на роли между администрации и доставчици	0	- 2	0	- 2
Основа за сертифициране на доставчици в 4 или повече държави	Няма отношение към въздействието върху други правни норми на Общността			
Опростяване (но единни правила) за ЛСПИ и управление на площадката за паркиране на самолети	Няма отношение към въздействието върху други правни норми на Общността			
Оценка на въздействието за всяко предложено правило	Няма отношение към въздействието върху други правни норми на Общността			
Взаимодействие с други форми на регулиране	- 2	- 3	2	2
Договорености между администрации за рационално използване на ресурсите	Няма отношение към въздействието върху други правни норми на Общността			

Съгласуван процес за надзор над всички функции на РКЦ	Няма отношение към въздействието върху други правни норми на Общността			
<b>ОБЩО</b>	<b>- 3</b>	<b>- 2</b>	<b>4</b>	<b>2</b>
<b>СРЕДЕН РЕЗУЛТАТ</b> (□/3 количествено определени параметъра)	<b>- 1</b>	<b>- 0.66</b>	<b>1.33</b>	<b>0.66</b>
<b>ПРЕТЕГЛЕН РЕЗУЛТАТ</b> (резултат х 1 за въздействие върху други закони)	<b>- 1</b>	<b>- 0.66</b>	<b>1.33</b>	<b>0.66</b>

**Таблица 30: Въздействие на КЕ върху други правни норми на Общността**

### 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 за вариантите на концепциите за експлоатация		Варианти			
		1А	1Б	1В	1Г
Вид въздействие	Тегло	Общи + специфични КЕ – държавна функция	Общи + специфични и КЕ – предоставяне на обслужване	Общите КЕ – извън обхвата. Специфичните – държавна функция	Общите КЕ – извън обхвата. Специфичните – предоставяне на обслужване
Безопасност	3	- 0.6	- 0.8	7.4	4.2
Икономическо въздействие	2	- 1.34	- 4.66	0	- 0.66
Околна среда	3	0	0	0	0
Социално въздействие	2	0	0	0	0
Въздействие върху други разпоредби на ЕС	1	- 1	- 0.66	1.33	0.66
<b>ПРЕТЕГЛЕНА ОБЩА СТОЙНОСТ</b>		<b>- 2.94</b>	<b>- 6.12</b>	<b>8.73</b>	<b>4.2</b>

**Таблица 31: Многокритериален анализ за концепциите за експлоатация**

От таблицата по-горе може да се направи констатацията, че при варианти 1А и 1Б претегленият общ резултат е отрицателен. Ето защо се препоръчва в основния регламент да не се включват разпоредби за регулирането на безопасността на „общите“ концепции за експлоатация. Това обаче не би попречило на Съвместното предприятие SESAR и на Агенцията да установят взаимни доброволни споразумения, чрез които да съдействат за утвърждаването на резултатите на SESAR от регулаторна гледна точка. От останалите варианти 1В **набира двойно повече точки от 1Г**. По-специално вариант 1В:

- набира двойно повече точки от 1Г по отношение на безопасността;
- не води до допълнителни разходи;
- свежда до минимум въздействието върху други правни норми за въздухоплаването извън обхвата на ЕААБ и е неутрален по отношение на околната среда и социалното въздействие.

## **2.8 Управление на потоците въздушно движение (УПВД)**

### 2.8.1 Алтернативни варианти

В параграф 2.5.2 по-горе бяха определени следните алтернативни варианти за УПВД:

- 3А): УПВД е регулаторна/държавна функция;
- 3Б): УПВД, независимо дали е функция на обслужването или оперативна функция, е регулирана област;
- 3В): УПВД на равнище ЕС е регулаторна функция. УПВД на местно (или регионално) равнище е регулирана област.

## 2.8.2 Целева група и брой засегнати организации

### 2.8.2.1 Компетентни администрации

**Всички 30 компетентни администрации** (както е посочено в параграф 2.6.2.1 по-горе) и **Агенцията** ще бъдат засегнати **от всеки от трите възможни варианта**.

Дейностите на ЕВРОКОНТРОЛ за регулиране на безопасността бяха разгледани в параграф 2.6 по-горе. Те няма да бъдат засегнати.

### 2.8.2.2 Доставчици на УПВД

Понастоящем главният стълб на УПВД в Европа е Централният орган за управление на потоците въздушно движение (ЦОУПВД), управляван от ЕВРОКОНТРОЛ разположен в близост до Брюксел. Тази служба ще бъде повлияна от всеки от трите възможни варианта.

Освен това пунктовете за организация на потоците (ПОП) на практика съществуват във всеки европейски районен контролен център (РКЦ) с изключение на Исландия, чието въздушно движение се управлява в контекста на северноатлантическия регион. От своя страна РКЦ в другите държави-членки на ЕС и държавите, асоциирани към ЕААБ, се управляват от 28 ДОВД, натоварени със задачата да ръководят движението по трасетата в съответното въздушно пространство под тяхна отговорност, а подобни определени доставчици на обслужване не съществуват в Лихтенщайн и Люксембург.

За в бъдеще може би могло да се създадат „регионални“ ПОП (например по един за ФБВП вместо по един за всеки РКЦ). Това няма да промени естеството на функцията. Следователно местните и регионалните ПОП могат да се считат за сходни по отношение на естеството на тяхната дейност. В количествено отношение подобна тенденция, ако се реализира, би намалила броя на ПОП. Тъй като възможното въздействие е резултат от два фактора (т.е. въздействието върху една организация, умножено по броя на организациите) и понеже сега не може да се направи достатъчно точна предварителна оценка за евентуалното обединяване на ПОП на регионално ниво, в настоящата ОРВ максималният брой ПОП се приема на базата на всеки ДОВД, който има ПОП в своя РКЦ. От гледна точка настоящата ОРВ това е най-песимистичното предположение. Ако в действителност техният брой намалее, общото въздействие също ще намалее.

Поради това може да се приеме, че при всеки вариант броят на **засегнатите доставчици на УПВД (всеки от тях управляващ един или повече ПОП) ще бъде 28 плюс ЦОУПВД: общо 29.**

### 2.8.2.3 Други заинтересовани страни, участващи във въздухоплавателни операции

Въздушните оператори ще бъдат обект на ограниченията на УПВД във всеки случай, независимо от избраните принципи за регулиране на безопасността. Изборът на който и да е от представените варианти не засяга ползвателите на въздушно пространство по смисъла на настоящата оценка на въздействието.

По същия начин ролята на летищните оператори и ролята на ДОВД, които не участват пряко в УПВД (например Службата за заход и контролната кула на летище Люксембург), няма да се промени при избора на който и да е от трите варианта.

#### 2.8.2.4 Други заинтересовани страни във въздухоплаването

Както и по-горе, изборът на който и да е от представените варианта не засяга и няма никакво отношение към настоящата оценка на въздействието за другите организации в сферата на въздухоплаването, като например организации за проектиране, производство и поддръжка или институции за обучение.

#### 2.8.2.5 Обобщение на засегнатите организации

В заключение, на базата на информацията, представена в алинеи от 2.8.2.1 до 2.8.2.4 по-горе, предполагаемият брой на засегнатите организации е посочен в таблица 32 по-долу:

ВАРИАНТ		Очакван брой			
Id.	Описание	Администрации	Доставчици на УПВД	Други заинтересовани страни в сферата на въздухоплаването	
				Участващи в операции	Технически организации и обучение
ЗА	УПВД е регулаторна функция	<b>30 + Агенцията</b>	<b>28 + ЦОУПВД</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
ЗБ	УПВД е оперативна функция				
ЗВ	ЦОУПВД регулаторна функция, ПОП оперативна функция				

**Таблица 32: Брой организации, засегнати от УПВД**

#### 2.8.3 Въздействие върху безопасността

Статутът на УПВД в нормативната уредба за ЕЕН не е напълно изяснен. Съгласно член 2, параграф 9 от Рамковия регламент (ЕО) № 549/2004, УПВД се разглежда като функция, а не като обслужване. Това може би е правилно, но правното разминаване между тези две положения и съответния режим за надзор, не е определено никъде в законодателните текстове, като никой от двата термина (т.е. „функция“ или „обслужване“) сам по себе си не дава яснота дали УПВД има регулаторен или оперативен характер. Във всеки случай в член 2, параграф 4 от рамковия регламент се съдържа определение на АНО, като УПВД със сигурност не е включено в него. Тъй като това определение е изчерпателно, това означава, че в настоящия вариант на ЕЕН УПВД не се счита за обслужване.

Следователно УПВД е освободено от задължението за сертифициране на ДАНО, установено (единствено) в член 7, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 550/2004 (за осигуряване на обслужване в ЕЕН). Въпреки това на равнището на правилата за прилагане на ЕЕН<sup>57</sup> на националните надзорни органи (ННО) е възложена задачата да упражняват надзор и над УПВД (и УВП), предоставяно в техните райони на отговорност. Така отговорността за надзор над УПВД е установена, без да е създадено

<sup>57</sup> Член 3, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 1315/2007 на Комисията от 08 ноември 2007 г. относно надзора на безопасността при управлението на въздушното движение и за изменение на Регламент (ЕО) № 2096/2005 (ОВ L. 291, 9.11.2007 г., стр. 16).

ясно правно основание за това как да се доказва неговото съответствие с изискванията за безопасност или други приложими спецификации.

Общоприето е, че до момента не са възниквали важни или спешни проблеми, свързани с дейностите по УПВД. Въпреки това въз основа на съществуващото положение може да се отбележи, че:

- Е на лице недостатъчна яснота, на базата на която да се осъществява надзора в УПВД;
- Ролята на УПВД може да засегне икономическите интереси на ползватели на въздушно пространство (например закъснения или премаршрутиране), както и икономическите интереси на ДОВД (осигуряване на капацитет в даден момент), като така оставането му в „сива зона“ не би могло да бъде оптималното решение;
- За в бъдеще се очаква ролята на УПВД евентуално да обхваща и въздухоплавателните средства по време на полет (например да променя маршрута им или да налага ограничения за скорост/време), което отново поставя изискването интересите на безопасността да не се влияят от икономически натиск;
- В аварийни ситуации УПВД може също да отклонява или премаршрутира въздухоплавателни средства, които вече изпълняват полет (и това вече се е случвало на 11 септември 2001 г., когато САЩ бяха принудени внезапно да затворят своето въздушно пространство, докато няколко самолета напуснаха европейския континент, насочвайки се към САЩ), което също би могло да засегне икономическите интереси на летищните оператори (т.е. няколко самолета, спрени на площадките за паркиране на самолети).

На базата на горепосоченото се стига до заключението, че регулирането на безопасността на УПВД понастоящем не е оптимално. За в бъдеще в общи линии вариант ЗА не би могъл да даде възможност за ясно разграничаване на ролите между подчинената на нормативни разпоредби организация и органа, който упражнява надзор на местно или регионално равнище. А при вариант ЗБ би могло да се постига баланс между икономическия натиск и потребностите на безопасността на централно равнище. При вариант ЗВ може да се приеме, че местната (или регионалната) функция ще се обхваща от процеса на сертифициране, приложим за ДОВД, и ще бъде включена в обхвата на сертификата, както всички други съответни задачи на въпросната организация, подчинената на нормативни разпоредби. Горните разсъждения са обобщени като цифрови коефициенти в таблица 33 по-долу:

Специфични цели/Показатели за резултат	Варианти		
	ЗА	ЗБ	ЗВ
<b>Естество и регулиране на УПВД</b>	<b>регулаторна функция</b>	<b>оперативна функция</b>	<b>ЦОУПВД регулаторна функция, ПОП оперативна функция</b>
Регулиране на безопасността, ясно разграничено от други форми на регулиране	Няма отношение към УПВД		
Прилагане на процедура на ЕААБ за определяне на правила	Няма отношение към УПВД		
Стандартизационни инспекции за УВД/АНО	2	0	2
УВД/АНО в регулаторната рамка по безопасността на ЕААБ	Няма отношение към УПВД		
Хоризонтални правила за системите на управление	Няма отношение към УПВД		
Ясно разграничаване на роли между администрации и доставчици	3	- 3	2

Сертифициране на доставчици в 4 или повече държави	Няма отношение към настоящия параграф		
Опростяване (но единни правила) за ЛСПИ и управление на площадката за паркиране на самолети	Няма отношение към УПВД		
Оценка на въздействието за всяко предложено правило	Няма отношение към УПВД		
Взаимодействие с други форми на регулиране	Няма отношение към УПВД		
Договорености между администрации за рационално използване на ресурсите	Ще бъде разгледано допълнително в параграф 2.11		
Съгласуван процес за надзор над всички функции на РКЦ	- 1	3	3
<b>ОБЩО</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>7</b>
<b>СРЕДЕН РЕЗУЛТАТ (□/3 количествено определени параметъра)</b>	<b>1.33</b>	<b>0</b>	<b>2.33</b>
<b>ПРЕТЕГЛЕН РЕЗУЛТАТ (резултат x 3 за безопасност)</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>7</b>

**Таблица 33 Въздействие върху безопасността на вариантите за УПВД**

#### 2.8.4 Икономическо въздействие

При вариант 3А (УПВД има регулаторен характер):

- Агенцията ще извършва стандартизационни инспекции на ННО, без този факт да има допълнителна тежест в сравнение с това, което е оценено в параграф 2.6.4.1;
- Агенцията също така би могла, на базата на член 54, параграф 4 от основния регламент и ако ѝ се постави задача от Европейската комисия, да извършва проверки на ЦОУПВД. Преценено е, че за тях ще са необходими средно 126 работни часа годишно, което се равнява на 0,1 ЕПЗ (15 000 EUR); въпреки че би могло тази възможност да не се осъществи, тя се разглежда в настоящата ОРВ, тъй като има вероятност да доведе до допълнителни разходи;
- За ЦОУПВД, който вече подлежи на надзор на базата на Регламент (ЕО) № 1315/2007 (за прилагането на ЕЕН), нищо няма да се промени по отношение на необходимите усилия за приемане на одити.
- Този принцип би бил валиден и за ДОВД, които ръководят ПОП.

При вариант 3Б (УПВД има оперативен характер):

- Агенцията ще извършва стандартизационни инспекции на ННО, без този факт да има допълнителна тежест в сравнение с това, което е оценено в параграф 2.6.4.1;
- По-специално, след като ЦОУПВД подлежи на сертифициране и надзор от страна на компетентна администрация, от Агенцията няма да се изискват специални допълнителни усилия за тези инспекции;
- Компетентните ННО трябва не само да продължават да упражняват надзор както понастоящем на базата на Регламент (ЕО) № 1315/2007, но и да одобряват основа за сертифициране и да предоставят съответните сертификати; одобряването на основа за сертифициране не е повтаряща се задача, но се счита, че пределните разходи за издаване на сертификат след надзор/одит ще се повишат леко;
- Тъй като главният доставчик на УПВД все пак ще има изпълнителни правомощия, делегирани на равнище ЕС, ще е необходимо да се разработят нови и специални правила; това би могло да струва от порядъка на 5 ЕПЗ (около 750 000 EUR);
- Както и по-горе, нищо няма да се промени за ЦОУПВД по отношение на необходимите усилия за приемане на одити;
- И отново, това ще се отнася и за ДОВД, които ръководят ПОП.

И накрая, в икономическо отношение вариант 3В би имал сходно въздействие като това на вариант 3А.

Освен паричното изражение е необходимо поне в качествено отношение да се вземе под внимание и правната несигурност, свързана с определените юридически правомощия за упражняване на надзор над държавна функция (т.е. ЦОУПВД).

В заключение, **допълнителните разходи**, произтичащи от трите разглеждани варианта могат да бъдат оценени, както е описано в таблица 34 по-долу:

Очаквани разходи за УПВД	Хиляди EUR годишно		
	ЗА	ЗБ	ЗВ
	регулаторна функция	оперативна функция	ЦОУПВД регулаторна функция, ПОП оперативна функция
ЕААБ	15	750	15
Национални администрации	0	0	0
ЦОУПВД	0	0	0
ДОВД, ръководещи ПОП	0	0	0
<b>ОБЩО</b>	<b>15</b>	<b>750</b>	<b>15</b>

**Таблица 34: предполагаеми разходи за надзора над УПВД**

Горните количествени оценки и качествени наблюдения за икономическото въздействие могат да бъдат изразени в брой точки, както е посочено в следващата таблица 35:

Специфични цели/Показатели за резултат	Варианти		
	ЗА	ЗБ	ЗВ
<b>Естество и регулиране на УПВД</b>	<b>регулаторна функция</b>	<b>оперативна функция</b>	<b>ЦОУПВД регулаторна функция, ПОП оперативна функция</b>
Регулиране на безопасността, ясно разграничено от други форми на регулиране	Няма отношение към икономическото въздействие на УПВД		
Прилагане на процедура на ЕААБ за определяне на правила (за УВД/АНО)	Няма отношение към икономическото въздействие на УПВД		
Стандартизационни инспекции за УВД/АНО	- 1	1	- 1
УВД/АНО в регулаторната рамка на ЕААБ за безопасността	Няма отношение към икономическото въздействие на УПВД		
Хоризонтални правила за системите за управление	Няма отношение към икономическото въздействие на УПВД		
Ясно разграничаване на роли между администрации и доставчици	Няма отношение към икономическото въздействие на УПВД		
Основа за сертифициране на доставчици в 4 или повече държави	2	- 3	2
Опростяване (но единни правила) за ЛСПИ и управление на площадката за паркиране на самолети	Няма отношение към икономическото въздействие на УПВД		
Оценка на въздействието за всяко предложено правило	Няма отношение към икономическото въздействие на УПВД		
Взаимодействие с други форми на регулиране	Няма отношение към икономическото въздействие на УПВД		
Договорености между администрации за рационално използване на ресурсите	Разглежда се в параграф 2.11		

Съгласуван процес за надзор над всички функции на РКЦ	- 2	3	3
<b>ОБЩО</b>	<b>- 1</b>	<b>1</b>	<b>4</b>
<b>СРЕДЕН РЕЗУЛТАТ (□/3 количествено определени параметъра)</b>	<b>- 0.67</b>	<b>0.33</b>	<b>1.33</b>
<b>ПРЕТЕГЛЕН РЕЗУЛТАТ (резултат x 2 за икономическо въздействие)</b>	<b>- 1.34</b>	<b>0.66</b>	<b>2.66</b>

**Таблица 35: Определяне на резултат за икономическото въздействие на УПВД**

*2.8.5 Въздействие върху околната среда*

Всичките три представени варианта биха имали неутрално въздействие върху околната среда, тъй като те имат отношение само към организацията на някои процеси на управление и надзор.

*2.8.6 Социално въздействие*

Броят на ЕПЗ, посочен в параграф 2.8.4, е намален дотолкова, че може да се заключи, че всеки от възможните три варианта би имал незначително социално въздействие.

По същия начин социалното въздействие би било незначително в качествено отношение, тъй като понастоящем персоналът в ЦОУПВД и ПОП вече е високо квалифициран и представените варианти не биха имали никакво въздействие върху него.

*2.8.7 Въздействие върху други изисквания на Общността извън настоящия обхват на ЕААБ*

При варианти 3А или 3В не е установено конкретно въздействие върху други правни норми на Общността, поради което те би следвало да получат максималния резултат (т.е. + 3 точки в това отношение). Обратното, вариант 3Б, който предоставя на някои икономически субекти правомощия, чрез които да налагат наказателни мерки на други, би породил сериозни съмнения от гледна точка на вътрешния пазар и разделянето на ролите между регулаторната и икономическата функция. Поради това неговият резултат се счита за отрицателен (- 3).

*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 по-горе, може да бъде представена следната матрица за МКА:

Претеглен резултат за вариантите за УПВД		3А	3Б	3В
вид въздействие	Тегло	регулаторна функция	оперативна функция	ЦОУПВД регулаторна функция, ПОП оперативна функция
Безопасност	3	4	0	7
Икономическо въздействие	2	- 1.34	0.66	2.66
Околна среда	3	0	0	0
Социално въздействие	2	0	0	0
Въздействие върху други разпоредби на ЕС	1	3	- 3	3
<b>ПРЕТЕГЛЕНА ОБЩА СТОЙНОСТ</b>		<b>5.66</b>	<b>- 2.34</b>	<b>12.66</b>

### Таблица 36: Многокритериален анализ за УПВД

**От този анализ може да се констатира, че изглежда вариант Б има цялостно отрицателно въздействие, по-специално по отношение на възможното изкривяване на вътрешния пазар, и не би донесъл съществени ползи за безопасността. Обратно, и двата варианта 3А и 3В показват положителен резултат, като 3А е два пъти по-добър от 3В.**

По-специално вариант 3В има максималното положително въздействие върху безопасността, възможно най-малките разходи и безспорна съвместимост с принципите и правилата за лоялна конкуренция на вътрешния пазар.

Поради това Агенцията включи вариант 3В (т.е. централното УПВД е регулаторна функция, а местното/регионалното УПВД е оперативна функция) в своето становище.

## **2.9 Управление на въздушното пространство (УВП)**

### *2.9.1 Алтернативни варианти*

Агенцията счита, че управлението на въздушното пространство (УВП) включва:

- Стратегическа фаза, свързана главно с определяне на границите на отговорност на различните организации за ОВД в рамките на РПИ/РПИГВП, както е одобрено от Съвета на ИКАО (предимно политическо решение), и с определяне на техните специфични структури от въздушното пространство (например временно отделени зони – ВОЗ за военни учения и т.н.);
- Предтактическа фаза, обикновено 24 часа преди операциите, в която използването на ВОЗ и други части от въздушното пространство се планира при строго съгласуване между граждански и военни ползватели на въздушно пространство на базата на концепцията за ГИВП<sup>58</sup>;
- Тактическа фаза за активиране/деактивиране на специфични структури от въздушното пространство (например условни трасета) в деня на операциите, отново обикновено при строго съгласуване между граждански и военни ползватели на въздушно пространство.

По отношение на регулирането на безопасността на УВП в параграф 2.5.2. по-горе бяха определени следните алтернативни варианти:

- 3Г): УВП е регулаторна/държавна функция;
- 3Д): УВП представлява обслужване/има оперативен характер и като такава е регулирана дейност;
- 3Е): УВП на равнище ЕС е регулаторна функция, а на местно равнище има оперативен характер.

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

Следователно, съгласно посоченото в параграф 2.8.2, може да се приеме, че всеки вариант би могъл да повлияе на:

- 30 граждански въздухоплавателни администрации и на Агенцията;
- 30 военни въздухоплавателни администрации;
- Максимум 30 съвместни гражданско-военни органи (СОУВП), ако са създадени от държавите на базата на член 5, параграф 1 от посочения Регламент (ЕО) № 2150/2005 на Комисията.

От метода, чрез който се осигурява регулирането на безопасността на УВП, няма да бъдат повлияни други заинтересовани страни. В заключение, броят на потенциално засегнатите организации за всеки от вариантите е представен в таблица 37 по-долу:

<sup>58</sup> Регламент (ЕО) № 2150/2005 на Комисията от 23 декември 2005 година за установяване на общи правила за гъвкаво използване на въздушното пространство (ОВ L 342, 24.12.2005 г., стр. 20).

ВАРИАНТ		Предполагам брой			
Id.	Описание	Военни въздухоплавателни администрации	Граждански администрации	СОУВП	Други заинтересовани страни в областта на въздухоплаването
ЗГ	УВП е регулаторна функция	30	30 + Агенцията	30	0
ЗД	УВП има оперативен характер				
ЗЕ	УВП на равнище ЕС е регулаторна функция, на местно равнище има оперативен характер				

Таблица 37: Брой организации, засегнати от УВП

### 2.9.3 Въздействие върху безопасността

Съгласно Регламент (ЕО) № 2150/2005 на Комисията понастоящем УВП се разглежда изцяло като регулаторна/държавна дейност<sup>59</sup> както на равнище ЕС, така и на национално равнище. Следователно, вариант ЗГ вече се прилага на базата на правилата за прилагане на ЕЕН, въпреки че неговото правно основание би могло да стане още по-ясно посредством основния регламент. Това положение не е довело до никакви конкретни и определени проблеми, свързани с безопасността. Ако Общността, при приемането на втория пакет за ЕЕН, установи някои централизирани функции на УВП под отговорността на Европейската комисия, това няма да промени държавния характер на тази дейности. Следователно **възможните ползи от вариант ЗГ биха включвали единствено по-голяма правна яснота**, което непряко би могло да се разглежда и като принос за авиационната безопасност.

От друга страна, **вариант ЗЕ**, разграничавайки дейностите на равнище ЕС и на национално ниво, **би нарушил** приемствеността между стратегическата, предтактическата и тактическата фаза на УВП. Освен това, той би породил **проблем с регулирането на военния персонал, участващ в СОУВП** или с установяването на два различни режима за компетентността на гражданския и военния персонал.

Същите проблеми на местно равнище биха възникнали от **вариант ЗД**, който освен това на равнище ЕС **вероятно би бил в противоречие с прерогативите на Европейската комисия, установени в законодателството за ЕЕН**.

<sup>59</sup> В същност в него на държавите-членки е наложено да изпълняват стратегически (член 4), предтактически (член 5) или тактически (член 6) задачи.

Така горните разсъждения водят до резултатите в следващата таблица 38:

Специфични цели/Показатели за резултат	Варианти		
	ЗГ	ЗД	ЗЕ
<b>Естество и регулиране на УВП</b>	<b>регулаторна функция</b>	<b>оперативна функция</b>	<b>регулаторна функция на равнище ЕС, оперативна на местно равнище</b>
Регулиране на безопасността, ясно разграничено от други форми на регулиране	3	- 2	- 2
Прилагане на процедура на ЕААБ за определяне на правила (за УВД/АНО)	Няма отношение към УВП		
Стандартизационни инспекции за УВД/АНО	Няма отношение към УВП		
УВД/АНО в регулаторната рамка на ЕААБ за безопасността	3	- 2	- 3
Хоризонтални правила за системите за управление	Няма отношение към УВП		
Ясно разграничаване на роли между администрации и доставчици	2	- 1	- 2
Основа за сертифициране на доставчици в 4 или повече държави	Няма отношение към УВП		
Опростяване (но единни правила) за ЛСПИ и управление на площадката за паркиране на самолети	Няма отношение към УВП		
Оценка на въздействието за всяко предложено правило	Няма отношение към УВП		
Взаимодействие с други форми на регулиране	2	- 1	- 1
Договорености между администрации за рационално използване на ресурсите	Няма отношение към УВП		
Съгласуван процес за надзор над всички функции на РКЦ	Няма отношение към УВП		
<b>ОБЩО</b>	<b>10</b>	<b>- 6</b>	<b>- 8</b>
<b>СРЕДЕН РЕЗУЛТАТ (□/4 количествено определени параметъра)</b>	<b>2.5</b>	<b>- 1.5</b>	<b>- 2</b>
<b>ПРЕТЕЛГЕН РЕЗУЛТАТ (резултат x 3 за безопасност)</b>	<b>7.5</b>	<b>- 4.5</b>	<b>- 6</b>

**Таблица 38: Въздействие на УВП върху безопасността**

#### 2.9.4 Икономическо въздействие

При вариант ЗГ Агенцията ще осигурява безопасността на равнище ЕС чрез стандартизационни инспекции без допълнителни разходи в сравнение с тези, които се предвиждат в параграф 2.6.4.1.

И за националните администрации (както граждански, така и военни) няма да има промени по отношение на настоящите практики, поради което не биха могли да се предвидят допълнителни разходи. Това се отнася и за СОУВП.

При варианти ЗД и ЗЕ, поради специфичното естество на УВП (някои дейности непременно ще останат държавна отговорност, а СОУВП ще продължат да включват военен персонал) Агенцията ще трябва да изразходва известни ресурси за специфични дейности за определяне на правила, които се оценяват на около 1 ЕПЗ, равняващ се на 150 000 EUR годишно.

Националните (граждански) въздухоплавателни администрации ще трябва да сертифицират и осъществяват надзор над дейностите за УВП (които ще станат подчинено на нормативни разпоредби обслужване) на местно равнище и при двата варианта ЗД и ЗЕ. Въпреки това, тъй като това обслужване се предлага главно в помещенията на РКЦ, се преценява, че ще са необходими по-малко допълнителни ресурси. Поради това се приема, че за сертифицирането и надзора всеки ННО би могъл да изразходва около 0,25 ЕПЗ. Това ще се равнява общо на: 30 администрации

$x 0,25 \text{ ЕПЗ} = 7,5 \text{ ЕПЗ}$ , което при разход от 138 600 EUR за 1 ЕПЗ би представлявало допълнителен разход от около 1 040 000 EUR годишно.

Ако сертифицирането и надзора обхващат и равнището на ЕС, се предполага, че за това ще е необходим още 1 ЕПЗ, равняващ се на 138 600 EUR годишно. Общата сума би била  $1\,040\,000 + 138\,600 = 1\,178\,600 \text{ EUR}$  годишно.

И при двата вариант ЗД и ЗЕ допълнителните ресурси за военните администрации се считат за незначителни.

Обратно, приема се, че всеки СОУВП ще изразходва най-малко 0,25 ЕПЗ, за да изпълни новите изисквания. Това, общо за 30-те СОУВП, ще представлява  $0,25 \times 30 = 7,5 \text{ ЕПЗ}$  и съответно допълнителни разходи (умножено по 138 600 EUR) от 1 040 000 EUR годишно.

Горните оценки за обобщени в таблица 39 по-долу:

Очаквани разходи за УВП	Хиляди EUR годишно		
	ЗГ	ЗД	ЗЕ
	регулаторна функция	оперативна функция	регулаторна функция на равнище ЕС, оперативна на местно равнище
ЕААБ	0	150	150
Национални (граждански) администрации	0	1 178.6	1 040
Национални (военни) администрации	0	0	0
СОУВП	0	1 040	1 040
<b>TOTAL</b>	<b>0</b>	<b>2 368.6</b>	<b>2 230</b>

**Таблица 39: Обобщение на икономическото въздействие на УВП**

Така горните предварителни оценки могат да бъдат преобразувани в точки, представени в таблица 40 по-долу:

Специфични цели/Показатели за резултат	Варианти		
	ЗГ	ЗД	ЗЕ
<b>Естество и регулиране на УВП</b>	<b>регулаторна функция</b>	<b>оперативна функция</b>	<b>регулаторна функция на равнище ЕС, оперативна на местно равнище</b>
Регулиране на безопасността, ясно разграничено от други форми на регулиране	Няма отношение към икономическото въздействие на УВП		
Прилагане на процедура на ЕААБ за определяне на правила (за УВД/АНО)	Няма отношение към икономическото въздействие на УВП		
Стандартизационни инспекции за УВД/АНО	Няма отношение към икономическото въздействие на УВП		
УВД/АНО в регулаторната рамка на ЕААБ за безопасността	0	- 3	- 2
Хоризонтални правила за системите за управление	Няма отношение към икономическото въздействие на УВП		
Ясно разграничаване на роли между администрации и доставчици	2	2	- 2
Основа за сертифициране на доставчици в 4 или повече държави	2	- 2	- 2

Опростяване (но единни правила) за ЛСПИ и управление на площадката за паркиране на самолети	Няма отношение към икономическото въздействие на УВП		
Оценка на въздействието за всяко предложено правило	Няма отношение към икономическото въздействие на УВП		
Взаимодействие с други форми на регулиране	Няма отношение към икономическото въздействие на УВП		
Договорености между администрации за рационално използване на ресурсите	2	- 3	- 2
Съгласуван процес за надзор над всички функции на РКЦ	Няма отношение към икономическото въздействие на УВП		
<b>ОБЩО</b>	<b>6</b>	<b>- 6</b>	<b>- 8</b>
<b>СРЕДЕН РЕЗУЛТАТ (□/4 количествено определени параметъра)</b>	<b>1.5</b>	<b>- 1.5</b>	<b>- 2</b>
<b>ПРЕТЕГЛЕН РЕЗУЛТАТ (резултат x 2 за икономическо въздействие)</b>	<b>3</b>	<b>- 3</b>	<b>- 4</b>

**Таблица 40: Резултат в точки за икономическото въздействие на УВП**

#### 2.9.5 Въздействие върху околната среда

Всеки от разглежданите варианти се счита за неутрален по отношение на въздействието върху околната среда.

#### 2.9.6 Социално въздействие

Предполагаемият брой на ЕПЗ, посочен в параграф 2.9.4, е много нисък. Освен това не се очаква членове от персонала да бъдат принудени да променят своята работа или от тях да се изискват нови умения. Следователно всеки от трите възможни варианта е неутрален в социално отношение.

#### 2.9.7 Въздействие върху други изисквания на Общността извън настоящия обхват на ЕААБ

Вариант ЗГ напълно отговаря на Регламент (ЕО) № 551/2004 (регламент за ЕЕН) и на правилата за неговото прилагане (вече упоменатият Регламент (ЕО) № 2150/2005 на Комисията. Също така би могло да се счита, че той отговаря и на принципа въздушното пространство да бъде под национален суверенитет. Поради това той би следвало да получи максимален брой точки (т.е. 3) по отношение на други законодателни актове извън настоящите правомощия на ЕААБ.

Обратно, варианти ЗЕ и ЗД, които оказват въздействие не само върху правилата за прилагане, но и върху въпроси от по-голямо значение, би следвало да получат възможно най-малкия брой точки (т.е. – 3).

#### 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 2.9.7, може да бъде представена следната матрица за МКА:

Претеглен резултат за вариантите за УВП		ЗГ	ЗД	ЗЕ
вид въздействие	тегло	регулатор на функция	оперативна функция	регулаторна функция на равнище ЕС, оперативна на местно равнище
Безопасност	3	7.5	- 4.5	- 6
Икономическо въздействие	2	3	- 3	- 4
Околна среда	3	0	0	0

Социално въздействие	2	0	0	0
Върху други разпоредби на ЕС	1	3	- 3	- 3
<b>ПРЕТЕГЛЕНА ОБЩА СТОЙНОСТ</b>		<b>13.5</b>	<b>- 10.5</b>	<b>- 13</b>

**Таблица 41: Многокритериален анализ за УВП**

**Вследствие на този анализ може да се отбележи, че само вариант ЗГ изглежда има цялостно положително въздействие.**

По-специално, вариант ЗГ получава повече точки от другите два по отношение на безопасността и икономическото въздействие (няма допълнителни разходи), а също така ще бъде съвместим с настоящото законодателство извън правомощията на ЕААБ.

Ето защо Агенцията е включила този вариант ЗГ (т.е. УВП има регулаторен/държавен характер както на равнище ЕС, така и на национално равнище) в своето становище. Въпреки това държавите могат да решат да възложат местната функция на УВП на сертифициран доставчик на АНО и следователно тази функция да е обект на надзор на безопасността от страна на компетентната администрация.

## **2.10 Малки и средни предприятия**

### *2.10.1 Алтернативни варианти*

В сферата на УВД/АНО малките и средните предприятия (МСП) съществуват например като доставчици на радионавигационни сигнали, излъчвани от сравнително евтини и стандартни източници или летищни оператори, които сами предлагат обслужване на контролната кула на едно място, обслужване в ЛСПИ и управление на площадката за паркиране на самолети. Поради това Агенцията, чрез въпрос 6 в УПИ 2007-16, покани заинтересованите страни да представят възгледите си по тези въпроси.

В настоящата ОРВ в параграф 2.5.2. по-горе бяха определени следните алтернативни варианти за МСП:

- 6А): Да се разрешат национални варианти/дерогации за МСП;
- 6Б): Пропорционални общи правила за МСП, включително „самодеклариране“;
- 6В): Пропорционални общи правила за МСП, включително сертифициране.

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

Според преценката в параграф 2.6.2.1 броят на администрациите, засегнати от всеки от трите възможни варианта, е 30. Агенцията ще участва (с определяне на правила) само при варианти 6Б или 6В.

Освен това в параграф 2.6.2.3 беше оценено, че понастоящем около 150 летищни оператори (считани за МСП в областите на УВД/АНО) участват в предоставянето на УВД/АНО. Ако разширяването на основния регламент създаде благоприятни условия, този брой вероятно би могъл да се увеличи с 10%. Поради това се преценява, че 150 МСП са засегнати от вариант 6А (т.е. настоящото положение), а 165 (т.е. 150 + 10%) би могло да бъдат заинтересовани от вариант 6Б или 6В.

По подобен начин, сега има 3 организации за проектиране и/или производство според оценката в параграф 2.6.2.4, които също предоставят УВД/АНО, като са МСП в тези области. Този брой 3 е валиден при вариант 6А, а при варианти 6Б и 6В той вероятно би могъл да нарасне на 6.

Посочените данни са обобщени в таблица 42 по-долу:

ВАРИАНТ		Предполагам брой		
Id.	Описание	Граждански администрации	МСП	
			Летищни оператори	Технически организации
6А	Национални варианти за МСП	30	150	3
6Б	Пропорционални общи правила и самодекларирани за МСП	30 + Агенцията	165	6
6В	Пропорционални общи правила и сертифицирани за МСП		165	6

**Таблица 42: Брой засегнати организации по отношение на МСП**

### 2.10.3 Въздействие върху безопасността

Съгласно член 4 от „общите изисквания“ (т.е. Регламент (ЕО) № 2096/2005 на Комисията) МСП, участващи в УВД/АНО, могат да решат да поискат дерогации от посочените изисквания. Някои доставчици на аеронавигационно обслужване могат да решат да не се възползват от възможността за доставяне на трансгранично обслужване и да се откажат от правото на взаимно признаване при условия, че са изпълнени определени критерии. При отсъствието на хармонизирани критерии решенията за тези дерогации се вземат от ННО за всеки отделен случай, което би могло да води до липса на еднаквост. Освен това ННО могат да предоставят специални декогогации, свързани с изискванията за организациите (например за отговорен мениджър, лица, заемащи длъжности и ред за докладване), за задължения и/или застраховане, както и по отношение на обучението и компетентността на персонала в ЛСПИ.

Следва да припомним, че в параграф 2.3.4. беше представен списък на възможните бъдещи предизвикателства за безопасността. Някои от тези предизвикателства са валидни и за МСП, предоставящи обслужване по УВД/АНО на по-малки летища, отворени за обществено ползване като:

- Бъдещо развитие на регионални летища, поради претоварване на основните летища и поради други икономически фактори, които ще увеличат сложността на движението на средно/ниско ниво;
- Постоянно разрастване на общото въздухоплаване и по-специално на много леките реактивни самолети (МЛРС), които оперативно и икономически са в състояние да предоставят въздушни таксиметрови услуги на по-малки летища, които увеличават сложността и натовареността на движението на ниско ниво;
- Въвеждане в оперативна употреба на процедури за контрол на показанията на бордовите прибори при заход на базата на EGNOS, което също ще засили възможността да се използват по-малките летища;
- Процедури за контрол на показанията на бордовите прибори, предназначени за хеликоптери;
- Оперативна употреба на безпилотни летателни системи (БЛС), които стават все по-голяма и вероятно все по-важна категория за бъдещите ползватели на неразделено въздушно пространство.

Вариант 6А на практика означава запазване на член 4 от „общите правила“, който позволява в значителна степен национални варианти при отказ от взаимно признаване. Обратно, варианти 6Б и 6В ще доведат до общи правила. Основното

средство за проверка на тяхното прилагане ще бъде „самодеклариране“ при вариант 6Б и обичайният процес на сертифициране на ДАНО при вариант 6В.  
На базата на разсъжденията, изложени по-горе, въздействието на трите разглеждани варианта върху безопасността може да бъде представено в таблица 43 по-долу:

Специфични цели/Показатели за резултат	Варианти		
	6А	6Б	6В
<b>Регулиране на безопасността на МСП и сферата на УВД/АНО</b>	<b>Национални варианти</b>	<b>Пропорционални общи правила + „самодеклариране“</b>	<b>Пропорционални общи правила + сертифициране</b>
Регулиране на безопасността, ясно разграничено от други форми на регулиране	Няма отношение към МСП		
Прилагане на процедура на ЕААБ за определяне на правила	- 3	3	3
Стандартизационни инспекции за УВД/АНО	- 1	1	1
УВД/АНО в регулаторната рамка на ЕААБ за безопасността	- 1	2	2
Хоризонтални правила за системите за управление	Извън обхвата на настоящия параграф		
Разграничаване на роли между администрации/доставчици	Няма отношение към настоящия параграф		
Основа за сертифициране на доставчици в 4 или повече държави	Няма отношение към МСП		
Опростяване (но единни правила) за ЛСПИ и управление на площадката за паркиране на самолети	- 3	3	1
Оценка на въздействието за всяко предложено правило	- 1	3	3
Взаимодействие с други форми на регулиране	Няма отношение към МСП		
Договорености между администрации за рационално използване на ресурсите	Няма отношение към МСП		
Съгласуван процес за надзор над всички функции на РКЦ	Няма отношение към настоящия параграф		
<b>ОБЩО</b>	<b>- 9</b>	<b>12</b>	<b>10</b>
<b>СРЕДЕН РЕЗУЛТАТ (□/5 количествено определени параметъра)</b>	<b>- 1.8</b>	<b>2.4</b>	<b>2</b>
<b>ПРЕТЕЛЕН РЕЗУЛТАТ (резултат x 3 за безопасност)</b>	<b>- 5.4</b>	<b>7.2</b>	<b>6</b>

**Таблица 43: Въздействие върху безопасността на вариантите за МСП**

От таблица 43 може да се отбележи, че вариант 6А е най-оптималният по отношение на безопасността, а варианти 6Б и 6В удовлетворяват потребностите на безопасността в съпоставима степен.

#### 2.10.4 Икономическо въздействие

Тъй като вариант 6А отразява настоящото положение, се приема, че той няма да доведе нито до допълнителни разходи, нито до икономии. Поради това допълнителните разходи за варианти 6Б и 6В ще се оценяват, като вариант 6А се възприеме за базов.

И при двата варианта 6Б и 6В няма да има допълнителни разходи за Агенцията нито за сертифициране (не е предвидена роля по отношение на МСП), нито за стандартизация (вече е направена предварителна оценка в параграф 2.6.4.1).

От друга страна за двата варианта в преценено, че за разработване на правила за МСП би трябвало да се осигури 1 ЕПЗ, което означава разход от 150 000 EUR годишно.

Понастоящем ННО трябва да вземат решения за дерогации изолирано и за всеки отделен случай (т.е. вариант 6А). Обратно, при двата варианта 6Б и 6В ще има общи правила, общи приемливи средства за съответствие и общи инструктивни материали. Тъй като все пак МСП изискват малко ресурси от страна на ННО, се приема, че при варианти 6Б или 6В биха могли да извлекат известна полза (т.е. само 0,1 ЕПЗ) чрез спестени ресурси.

Следователно, след като се оценява, че броят на засегнатите администрации е 30, общите спестени ресурси ще бъдат  $30 \times 0,1 = 3$  ЕПЗ, което при разход от 138 600 EUR означава икономии от  $138\,600 \times 3 = 415\,800$  EUR годишно.

150-те летищни оператори вече са подчинени на разпоредбите, свързани с вариант 6А, така че за тях в този случай няма да има допълнителни или намалени разходи.

При вариант 6Б (обща правила плюс самодеклариране) се предполага, че всяко от 165-те (т.е. 150 плюс 10%) засегнати летища ще трябва да използва средно 0,2 ЕПЗ, за да се запознае с правилата. Но този разход ще се компенсира от отпадането на необходимостта от договаряне на дерогации с администрацията. С други думи, може да се счита, че двете въздействия взаимно се неутрализират и следователно, тъй като средствата, необходими за „самодеклариране“, са незначителни, вариант 6Б за тях може да се разглежда като неутрален по отношение на разходите.

Обратно, при вариант 6В възниква допълнителна тежест, оценена на 0,1 ЕПЗ за процеса на сертифициране на всяко МСП. Следователно  $0,1 \times 165 =$  общо 16,5 ЕПЗ  $\times 138\,600$  EUR = 2 286 900 EUR годишно.

По същата логика за шестте технически организации, които има вероятност да бъдат засегнати от вариант 6В, може да се предполага, че разходът ще бъде равен на  $0,1$  ЕПЗ  $\times 6$  организации =  $0,6$  ЕПЗ  $\times 138\,600$  EUR = 83 000 EUR годишно.

Очаквани разходи за УВП	Хиляди EUR годишно		
	6А	6Б	6В
	Национални варианти	Пропорционални общи правила + „самодеклариране“	Пропорционални общи правила + сертифициране
ЕААБ	0	150	150
Национални администрации	0	- 415.8	- 415.8
Летищни оператори	0	0	2 286.9
Технически организации	0	0	83
<b>ОБЩО</b>	<b>0</b>	<b>- 265.8</b>	<b>2 104.1</b>

**Таблица 44: Финансово въздействие за МСП**

**Лесно може да се направи заключението, че вариант 6А е неутрален по отношение на разходите, а опростяването на системата съгласно вариант 6Б ще доведе до незначителни икономии. Обратно, вариант 6В ще струва около 2 милиона EUR годишно, които ще са за сметка на МСП.**

В обобщение, неутрален резултат (т.е. 0) би могъл да се определи за вариант 6А, леко положителен резултат (т.е. 1) за вариант 6Б и ясно изразен отрицателен резултат (т.е. - 3) за вариант 6В. Тези безразмерни данни трябва да бъдат умножени с „тегло“ 2 за икономическо въздействие.

### 2.10.5 Въздействие върху околната среда

По отношение на околната среда вариант 6А следва да се разглежда като неутрален, тъй като той няма да промени настоящото положение. Обратно, варианти 6Б и 6В, чрез общи правила и взаимно признаване, биха могли да доведат до повишено използване на по-малки летища, като така се намалява шума и замърсяването в по-натоварени райони. Поради това за тях лекото положително въздействие върху околната среда (т.е. +1) следва да се умножи с „тегло“ 3.

### 2.10.6 Социално въздействие

Броят засегнати ЕЗП на организация, според оценката в параграф 2.10.4, е незначителен. Следователно всеки от трите възможни варианта следва да се разглежда като неутрален в социално отношение.

### 2.10.7 Въздействие върху други изисквания на Общността извън настоящия обхват на ЕААБ

Вариант 6А отговаря на правилата за прилагане, установени чрез комитология в рамката на ЕЕН. При другите два варианта в подходящ момент ще трябва да се отмени член 4 от „общите изисквания“.

Следва да припомним, че през 1985 г. Съветът инициира „новия подход“<sup>60</sup> за безопасността на продуктите в общия пазар. Водещият принцип на „новия подход“ от една страна е защита на гражданите, но от друга страна целта му е да се:

- гарантира взаимното признаване;;
- улесни навлизането на пазара на МСП;
- опростят изискванията, като същевременно се гарантира еднаквост;
- позволява, когато е възможно, самодеклариране от страна на организацията, която предлага продукта.

С оглед на горепосоченото става ясно, че:

- Вариант 6А изцяло се отклонява от „новия подход“, поради което неговият резултат би следвало да бъде отрицателен (т.е. -2);
- Обратно, вариант 6Б напълно прилага принципа на „новия подход“, включително възможността за „самодеклариране“ (резултат +3);
- Вариант 6В също се доближава до „новия подход“, но все пак налага процес на сертифициране (резултат +1).

---

<sup>60</sup> Резолюция на Съвета от 7 май 1985 г. относно новия подход към техническото хармонизиране и стандартизиране (ОВ С 136, 4.6.1985 г., стр. 1).

### 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 резултат за вариантите за МСП		6А	6Б	6В
вид въздействие	тегло	Национални вариант и	Пропорционални общи правила + „самодекларирани“	Пропорционални общи правила + сертифициране
Безопасност	3	- 5.4	7.2	6
Икономическо въздействие	2	0	2	- 6
Околна среда	3	0	3	3
Социално въздействие	2	0	0	0
Върху други правни норми на ЕС	1	- 2	3	1
<b>ПРЕТЕГЛЕНА ОБЩА СТОЙНОСТ</b>		<b>- 7.4</b>	<b>15.2</b>	<b>4</b>

**Таблица 45: Многокритериален анализ за МСП**

**На базата на горепосоченото може да се отбележи, че вариант 6А има цялостно отрицателно въздействие. Между останалите две възможности вариант 6Б набира около четири пъти по-вече точки от 6В.**

По-специално вариант 6Б е с по-вече точки от 6В в икономическо отношение и по отношение на връзката с други законодателни норми на Общността.

Поради това Агенцията е включила вариант 6Б (т.е. общи, но пропорционални правила и възможност за самодекларирани за МСП) в своето становище.

## **2.11 Сертифициране на паневропейски ДАНО**

### *2.11.1 Алтернативни варианти*

В параграф 2.5.2. бяха определени следните алтернативни варианти за сертифицирането на паневропейски ДАНО:

- 8А): „Да не се прави нищо“, което означава всички ДАНО да са под надзора на ННО;
- 8Б): Доставчиците, които предлагат обслужване в повече от една държава (дори ограничено трансгранично обслужване), да бъдат под надзора на Агенцията;
- 8В): „Самостоятелните“ доставчици, предлагащи обслужване в четири или повече държави, да бъдат под надзора на Агенцията.

По-специално вариант 8В:

- изключва ограниченото трансгранично обслужване, което никога не обхваща четири държави;
- изключва предоставянето на ОВД във ФБВП, ако е организирано чрез сътрудничество между няколко национални ДОВД, които остават независими организации, въпреки че имат общ проект;
- **включва** случая със самостоятелните доставчици на ОВД във ФБВП, които обхващат най-малко четири държави: в такъв случай горният РКЦ **Маастрихт** ще бъде под надзора на Агенцията.

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

Във всички случаи секторите за производство или поддръжка не се повлияват от никой от вариантите, тъй като не предоставят обслужване. Ползвателите на въздушно

пространство също не се повлияват, тъй като те подлежат на различни схеми за сертифициране.

При вариант 8А се повлияват всички 30 ННО (но не и Агенцията). ДАНО не се повлияват, тъй като те вече подлежат на сертифициране.

При варианти 8Б и 8В се повлияват всички 30 ННО, както и Агенцията. По отношение на ДАНО има вероятност да бъдат засегнати:

- Доставчици на сателитни навигационни сигнали като EGNOS или Galileo;
- Доставчици на комуникационно мрежово обслужване, или фиксирано, или мобилно, или и двете;
- Доставчици на данни от наблюдения в две или повече държави;
- Доставчици на аеронавигационна информация (като европейската груповата база данни за аеронавигационно информационно обслужване или евентуалния бъдещ доставчик на съвместно управление на информацията в цялата система SWIM) в две или повече държави;
- Самостоятелни доставчици на ОВД в две или повече държави.

Броят им се оценява от порядъка на 10 за вариант 8В.

При вариант 8Б са засегнати всички национални ДОВД, тъй като те предоставят трансгранично обслужване в ограничен мащаб. Поради това при този вариант се преценява, че техният брой е  $30 + 10 = 40$ .

ВАРИАНТ		Предполагам брой	
Id.	Описание	Администрации	ДАНО
8А	Всички доставчици са под надзора на ННО	30	0
8Б	Всички доставчици, които предлагат обслужване в повече от една държава (дори трансгранично обслужване), са под надзора на ЕААБ	30 + Агенцията	40
8В	Само доставчици на обслужване в четири или повече държави са под надзора на ЕААБ.		10

**Таблица 46: Засегнати паневропейски доставчици**

### 2.11.3 Въздействие върху безопасността

Повечето от засегнатите доставчици са комплексни организации, предоставящи сложно обслужване чрез експлоатирането на големи и взаимосвързани технически системи. Въпреки това наличните ресурси за техния надзор са сравнително ограничени. Поуките, извлечени от осъществяваните сложни проекти за сертифициране (сертифициране на РКЦ Маастрихт или на EGNOS) показват необходимостта от сътрудничество между компетентните администрации, независимо от това коя ще подпише сертификата в крайна сметка. Това остава вярно, дори ако законодателят реши да предостави юридическа отговорност за сертифициране на Агенцията. Тя във всеки случай ще се нуждае от ресурсите, с които понастоящем разполагат ННО.

Поради това се приема, че сертифицирането и надзора на тези комплексни доставчици ще бъде колективно усилие, поне докато общността на законодателите изгради регулаторни процеси в област, която започна да подлежи на регулиране съвсем скоро. Следователно всеки от трите възможни варианта следва да се разглежда като изключително положителен, тъй като ще се прилага чрез обединяване на най-добрите ресурси, налични в целия континент, което от своя страна ще улесни взаимното признаване и бързия обмен на информация за безопасността, ако възникне

необходимост. Все пак от варианти 8Б и 8В може да се очаква полза, доколкото Агенцията има добра практика в работата по сложни проекти за сертифициране в други области на авиационната безопасност, която може да се пренесе в УВД/АНО. Признава се обаче, че местонахождението на Агенцията и нейният многоезичен персонал може да не са напълно приспособени за надзора върху организации, които са разпръснати по цялата територия на Общността; поради това горепосоченото предимство може да се неутрализира при вариант 8Б. Развитието в един по-дълъг период би довело до постепенно прехвърляне на ресурси от ННО към Агенцията; счита се, че това ще осигури стабилен резултат за вариант 8В, а посоченият по-горе недостатък при вариант 8Б дори ще се засили.

В заключение, приема се, че варианти 8А и 8Б показват еднакъв положителен резултат от + 2 по отношение на безопасността, а вариант 8В има дори по-висок резултат: +3. Всички резултати трябва да бъдат умножени с „тегло“ 3.

#### 2.11.4 Икономическо въздействие

Тъй като ДАНО вече подлежат на сертифициране на базата на член 7 от Регламент (ЕО) № 550/2004, настоящата ОРВ няма да оценява въздействието на различните варианти върху разходите за сертифициране като такива, а ще се концентрира върху различията в тези разходи като функция от различните варианти.

В член 2, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 550/2004 (регламент за ЕЕН) се посочва, че в случай на многонационални доставчици държавите трябва да установят специални договорености за колективен надзор за всеки отделен случай. Този процес на установяване и поддържане на многостранни договорености може да изисква доста средства. За вариант 8А се приема, че всеки ННО използва средно около 0,5 ЕПЗ за тази цел, така разходите са  $0,5 \text{ ЕПЗ} \times 30 \text{ засегнати ННО} = 15 \text{ ЕПЗ} \times 138\,600 \text{ EUR} = 2\,079\,000 \text{ EUR}$  годишно.

При варианти 8Б и 8В, на базата на член 10 от основния регламент, няма да са необходими нито продължителни преговори между ННО, нито многостранни споразумения. Поради това би могъл да се елиминира разход от около 2 милиона EUR на година за ННО. Дори и при тези варианти нищо няма да се промени за ДАНО, които така или иначе подлежат на сертифициране.

Въпреки това Агенцията, дори и да разчита на наличните ресурси в ННО, ще трябва да отдели известни средства за толкова сложни проекти за сертифициране. Предполага се, че за всеки паневропейски ДАНО Агенцията ще трябва да изразходва средно около 0,4 ЕПЗ годишно за сертифициране и надзор.

Така при вариант 8В разходът се оценява на:  $0,4 \text{ ЕПЗ} \times 10 \text{ ДАНО} = 4 \text{ ЕПЗ} \times 150\,000 \text{ EUR} = 600\,000 \text{ EUR}$  годишно.

При вариант 8Б разходът се оценява на:  $0,4 \text{ ЕПЗ} \times 40 \text{ ДАНО} = 16 \text{ ЕПЗ} \times 150\,000 \text{ EUR} = 2\,400\,000 \text{ EUR}$  годишно.

Очаквани разходи за УВП	Хиляди EUR годишно		
	8А Всички ДАНО под надзора на ННО	8Б Всички трансгранични ДАНО под надзора на ЕААБ	8В ДАНО за 4 държави под надзора на ЕААБ
ЕААБ	0	2 400	600
ННО	2 079	0	0
ДАНО	0	0	0
<b>ОБЩО</b>	<b>2 079</b>	<b>2 400</b>	<b>600</b>

**Таблица 47: Очаквани разходи за надзор над паневропейските доставчици**

Вариант 8В ще бъде най-евтин; той следва да получи максималните точки:  $3 \times 2 = 6$ . Обратно, варианти 8А и 8Б следва да бъдат считани за несъществено отрицателни (т.е. резултат –  $1 \times 2 = -2$ ).

#### 2.11.5 Въздействие върху околната среда

Всеки от разглежданите варианти е неутрален по отношение на въздействието върху околната среда.

#### 2.11.6 Социално въздействие

С оглед на ограничения брой на засегнатия персонал се счита, че изборът между различните варианти има неутрално социално въздействие.

#### 2.11.7 Въздействие върху други изисквания на Общността извън настоящия обхват на ЕААБ

Целта на разпоредбите за ЕЕН е да се премахне разпокъсаността в сферата на въздухоплаването в ЕС. Същата цел е подчертана в посочения доклад на ГВР. Освен това ЕО е подписала споразумение за взаимно сътрудничество с Европейската космическа агенция (ЕКА)<sup>61</sup>, която понастоящем не намира партньор на равнище ЕС за регулирането на безопасността на цялата въздухоплавателна система. Това важи и за Надзорния орган за ГНСС (НОГНСС)<sup>62</sup>. Не е изключено чрез програмата SESAR да възникнат още паневропейски ДАНО.

Вземайки тези фактори под внимание, въздействието би могло да се оцени, както е посочено в таблица 48 по-долу:

Специфични цели/Показатели за резултат	Варианти		
	8А	8Б	8В
<b>Регулиране на паневропейски ДАНО</b>	<b>Всички ДАНО под надзора на ННО</b>	<b>Всички трансгранични ДАНО под надзора на ЕААБ</b>	<b>Действителни паневропейски ДАНО под надзора на ЕААБ</b>
Регулиране на безопасността, разграничено от други форми на регулиране	- 2	3	3
Процедура на ЕААБ за определяне на правила	Няма отношение към настоящия параграф		
Стандартизационни инспекции	Няма отношение към настоящия параграф		
УВД/АНО в рамката на ЕААБ за безопасността	- 3	3	1
Правила за системите на управление	Няма отношение към настоящия параграф		
Ясно разграничаване на роли между администрации и доставчици	Няма отношение към настоящия параграф		
Сертифициране на доставчици в 4 държави	- 3	3	3
Опростяване (но единни правила) за ЛСПИ и управление на площадката за паркиране на самолети	Няма отношение към настоящия параграф		
Оценка на въздействието за всяко правило	Няма отношение към настоящия параграф		

<sup>61</sup> Рамково споразумение между Европейската общност и Европейската космическа агенция (ОВ L 261, 6.8.2004 г., стр. 64).

<sup>62</sup> Създаден с Регламент (ЕО) № 1321/2004 на Съвета от 12 юли 2004 г. за създаване на структури за управление на европейските сателитни радионавигационни програми (ОВ L 246, 27.7.2004 г., стр. 1).

Взаимодействие други форми на регулиране	- 2	3	3
Рационално използване на ресурсите	- 1	2	1
Надзор над всички функции на РКЦ	Няма отношение към настоящия параграф		
<b>ОБЩО</b>	<b>- 11</b>	<b>14</b>	<b>11</b>
<b>СРЕДЕН РЕЗУЛТАТ (□/5 количествено определени параметъра)</b>	<b>- 2.2</b>	<b>2.8</b>	<b>2.2</b>
<b>ПРЕТЕГЛЕН РЕЗУЛТАТ (резултат x 1)</b>	<b>- 2.2</b>	<b>2.8</b>	<b>2.2</b>

**Таблица 48: Въздействие на паневропейските ДАНО върху други правни норми**

*2.11.8 Многокритериален анализ (КМА) и препоръчан вариант*

Съгласно методологията, описана в параграф 2.1.2, и присъдените точки в предходните параграфи, е изготвена следната матрица за МКА:

Претеглен резултат за вариантите за паневропейски ДАНО		8А	8Б	8В
вид въздействие	тегло	Всички ДАНО под надзора на ННО	Всички трансгранични ДАНО под надзора на ЕААБ	Действителни паневропейски ДАНО под надзора на ЕААБ
Безопасност	3	6	6	9
Икономическо въздействие	2	-2	- 2	6
Околна среда	3	0	0	0
Социално въздействие	2	0	0	0
Въздействие върху други разпоредби на ЕС	1	- 2.2	2.8	2.2
<b>ПРЕТЕГЛЕНА ОБЩА СТОЙНОСТ</b>		<b>1.8</b>	<b>6.8</b>	<b>17.2</b>

**Таблица 49: Многокритериален анализ за паневропейските ДАНО**

**МКА показва, че никой от вариантите няма цялостно отрицателно въздействие. Все пак вариант 8В набира много повече точки както от 8А, така и от 8Б.**

По-специално, вариант 8В набира повече точки от другите по отношение на безопасността и икономическото въздействие.

Поради това Агенцията е включила този вариант 8В (т.е. Агенцията да сертифицира и осъществява надзор над самостоятелните организации, предлагащи АНО в 4 или повече държави) в своето становище.

### **3. Заключение**

Като оцени въздействието на всеки разглеждан вариант спрямо специфичните цели на предложената политика, по отношение на безопасност, икономическо въздействие, околна среда и социални аспекти, както и във връзка с други политики, Агенцията счита, че разширяването на нейните компетенции по отношение на регулирането на безопасността на УВД/АНО е оправдано, по-специално по отношение на ползите за безопасността и икономическите ползи.