



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 15.3.2007  
COM(2007) 101 окончателен

**СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО СЪВЕТА  
И ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ**

**относно изграждането на единно европейско небе посредством функционални  
блокове въздушно пространство: Средносрочен доклад за състоянието**

## СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО СЪВЕТА И ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

относно изграждането на единно европейско небе посредством функционални  
блокове въздушно пространство: Средносрочен доклад за състоянието

(текст от значение за ЕИП)

Обслужването на въздушното движение е гръбнакът на гражданската авиация. То предоставя **инфраструктурата** за 25 000 полета дневно, изпълнявани от около 5 000 търговски самолета между 100 големи летища в Общността. Ръководителите полети са в постоянен контакт с пилотите, летящи при скорости от 800 км/ч, като осигуряват безопасно и ефективно протичане на въздушния трафик. Разходите за обслужване на въздушното движение възлизат на около 7 млрд. EUR<sup>1</sup>, което представлява около 6 % от общите разходи за един среден полет.

Либерализирането на авиационния отрасъл принуди въздушните превозвачи да се реорганизируют в условията на глобален пазар. Това остави обслужването на въздушното движение като единствена брънка в авиационната верига, която е организирана и експлоатирана **на национално равнище**. С оглед на очаквания растеж на авиацията в близките двайсет години, традиционната стратегия на частични действия, които предлагат технически решения в среда, изградена върху консенсус, не се счита повече за ефективна, за да може да се справи по удовлетворителен начин с това предизвикателство.

Авиацията е дейност с трансгранична същност. Въпреки това управлението на въздушното движение е организирано по **фрагментиран** начин. Всеки път, когато самолет навлиза във въздушното пространство на дадена държава-членка, той се обслужва от различен доставчик на аеронавигационно обслужване при различни правила и експлоатационни изисквания. Фрагментираността влияе върху безопасността, ограничава капацитета и повишава разходите. Освен това тя забавя процеса на вземане на решения, необходими за въвеждането на нови технологии и приспособяване на услугите към нуждите на ползвателите.

Поради това обслужването на въздушното движение, като всеки друг отрасъл, се нуждае от **по-функционално обособяване** на регионален принцип. Въздушното пространство следва да бъде организирано, като се следват експлоатационни изисквания, независимо от националните граници, във „функционални блокове въздушно пространство“. Според законодателството за единно европейско небе държавите-членки са правно задължени да се включат в такива регионални форми за интегрирано управление.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Данни от 2004 г., взети от осмия доклад за преглед на показателите, Брюксел 2006 г.

<sup>2</sup> Член 5 от Регламент (ЕО) № 551/2004 на Европейския парламент и Съвета от 10 март 2004 година за организацията и използването на въздушното пространство в единното европейско небе („регламент за въздушното пространство“), ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр.10.

Две години и половина след споразумението за приемане на законодателство за единното европейско небе<sup>3</sup>, Европейската комисия желае да направи **оценка на напредъка**, направен за създаването на функционални блокове въздушно пространство. Тъй като функционалните блокове въздушно пространство са ключов елемент за успеха на единното европейско небе, е важно да се обяснят целите на този подход, да се посочи какви резултати се очакват до 2008 г. и след това, и да се изяснят ролите на различните заинтересовани страни, също с цел оценка на необходимостта от изменение на съществуващата правна рамка.

## **1. ФРАГМЕНТИРАНОСТТА Е ПРЕЧКА ЗА МОДЕРНА И ПОЛЗВАТЕЛСКИ ОРИЕНТИРАНА СИСТЕМА ЗА ОБСЛУЖВАНЕ НА ВЪЗДУШНОТО ДВИЖЕНИЕ**

Фрагментираността на европейското въздушно пространство в 27 национални системи за обслужване на въздушното движение е **пречка** за предоставянето на безопасни и ефективни по отношение на разходите услуги.

- (1) Всеки доставчик на обслужване работи в своя правна и институционална среда в условията на национални правила за въздушното пространство и национални работни процедури. Това води до **различаващи се характеристики** по отношение на безопасност, капацитет и ефективност на разходите.
- (2) Дори големите държави-членки на ЕС в **световен мащаб са джуджета** по отношение на размер на контролирано въздушно пространство. Освен това големината на центровете за управление на въздушното движение, които те експлоатират не е най-оптималната – с многобройни технически системи и високи разходи за поддръжка. Цената на тази фрагментираност възлиза на **един милиард** еуро<sup>4</sup>. Относителната липса на фрагментираност е основен елемент, който помага на системата за управление на въздушното движение на САЩ да бъде два пъти по-ефикасна от тази на ЕС.

---

<sup>3</sup> В допълнение към регламента за въздушното пространство законодателството за единно небе включва следните основни актове:

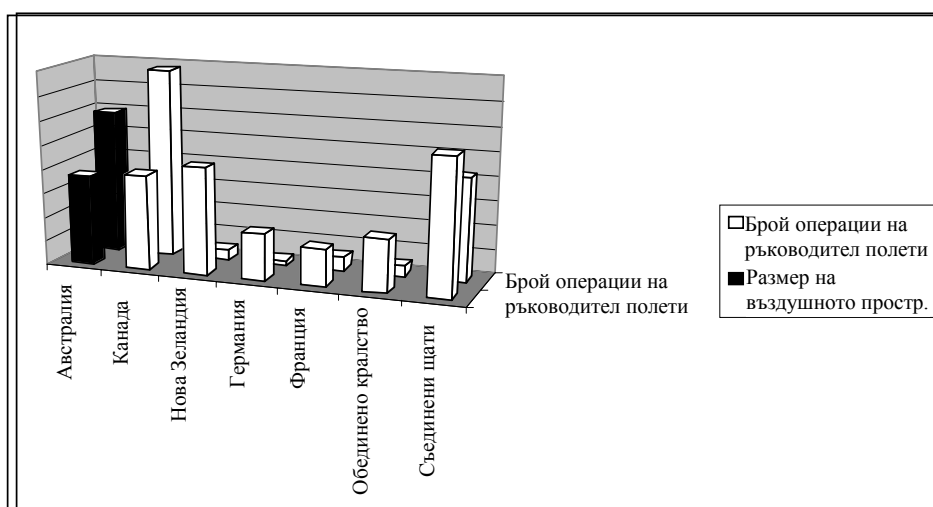
-Регламент (ЕО) № 549/2004 на Европейския парламент и Съвета от 10 март 2004 година за определяне на рамката за създаването на единно европейско небе („рамков регламент“), ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр.1;

-Регламент (ЕО) № 550/2004 на Европейския парламент и Съвета от 10 март 2004 година за осигуряването на аеронавигационно обслужване в единното европейско небе („регламент за осигуряване на обслужване“), ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр.10;

-Регламент (ЕО) № 552/2004 на Европейския парламент и Съвета от 10 март 2004 година за оперативната съвместимост на европейската мрежа за управление на въздушното движение (регламент за оперативната съвместимост), ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 26.

<sup>4</sup> Solar Alliance, 2005, the impact of fragmentation in European ATM/CNS, Bagshot, 80 стр.

**Графика 1 : Основни експлоатационни статистически данни за доставчиците на аеронавигационно обслужване (относителни данни за 2004 г.)**



Източник : GAO-05-769, Годишен доклад на АТО за показателите и доклад за преглед на показателите за 2005 г. за Франция.

Размер на контролираното въздушно пространство в 000 km<sup>2</sup>, без въздушно пространство, освен за Франция.

- (3) Обслужването на въздушното движение се осъществява от 50 единици или центрове за обслужване на въздушното движение, разположение по въздушните трасета, и стотици центрове по контрол на подхода и контролни кули. Въздушното пространство е разделено на **повече от 650 сектора**<sup>5</sup>. Всяка смяна на сектор принуждава пилота да смени честотата и да се свърже със следващия ръководител полети<sup>6</sup>. Функционалността на секторите при създаването им е ограничена до националните граници. Прехвърлянията на полети между центровете се управлява със значителен обмен на писма.
- (4) Гъвкавостта в управлението на сектора в най-добрите случаи е ограничена до нивото на центъра. Всеки сектор се нуждае от постоянното присъствие на екип от ръководители полети, за които, за да станат напълно оперативни в приемлив брой сектори, са необходими от две до четири години. Това води до нива на сравнително **ниска производителност**, като производителността на обслужването на въздушното движение е между 0,1 и 1,6 летателни часа на час обслужване на въздушно движение<sup>7</sup>.

<sup>5</sup> Доставчици само от Общността, данни, взети от осмия доклад за преглед на показателите, Брюксел, 2006 г.

<sup>6</sup> Транзитните времена по доставчици на аеронавигационно обслужване (обслужващи няколко сектора) варират между 7,2 минути за Belgocontrol и 39,5 минути за AENA, испанският доставчик на обслужване.

<sup>7</sup> Сравнителни доклади на отдела за преглед на показателите (АСЕ 2003 г., стр. 69) показват, че само 15 от 68-те участващи РКЦ успяват да управляват повече от един летателен час на час управление на въздушното движение. Все пак, тъй като е използвано официално работно време се счита, че производителността през ефективното работно време е значително по-висока.

- (5) **Равнището на безопасност** при различните доставчици на аеронавигационно обслужване варира значително. Само една трета от държавите-членки в момента са в състояние да предоставят удовлетворителни доклади за инцидентите, които са в основата на всяка политика по управление на безопасността.
- (6) Малките мащаби на работа също са пречка пред бързото въвеждане на **нови технологии**. Тъй като погледнато в световен мащаб управлението на въздушното движение е нишов пазар, производителите на оборудване имат малко стимули за развитието на нови технологии. Досега, доставчиците на аеронавигационно обслужване са показвали слаб интерес към оперативна съвместимост и са предпочитали индивидуално създадени системи вместо да увеличават общото помежду си чрез адаптиране на готови решения към нуждите на управлението на въздушното движение.

Въздушните компании страдат от ограничен марж на печалба и изискват възможности, за да развият бизнеса си. Това увеличава **натиска върху разходите и нуждата от гъвкавост** във всяка брѐнка на стойностната верига. От управлението на въздушното движение се изисква значително увеличение на показателите и на гъвкавостта. Целта е да се засили конкурентоспособността на европейската авиационна промишленост, като се гарантира овладяване на разходите в определени граници при развитието на системата, свързано с асимилиране на непрекъснато растящия трафик.

Редовни доклади на комисията за преглед на показателите, международни сравнения и независими изследвания показват големите разходи, свързани с фрагментираността. Както във всеки друг отрасъл, резултатите на управлението на въздушното движение в Общността могат да се подобрят значително, ако той можеше да **увеличи мащаба си** на операции.

## **2. ПОДХОДА НА ОБЩНОСТТА: НАМАЛЯВАНЕ НА ФРАГМЕНТИРАНОСТТА И ОГРАНИЧАВАНЕ НА НЕЙНОТО ВЪЗДЕЙСТВИЕ**

По-големи участъци въздушно пространство трябва да бъдат експлоатирани като една оперативна единица. Функционалните блокове въздушно пространство са средството за намаляване на фрагментираността на въздушното пространство, така че да се подобрят настоящите норми на безопасност и цялостната ефективност, да се оптимизират изискванията на всички ползватели на въздушното пространство за постоянно растящ капацитет и да се минимизират закъсненията чрез по-динамично управление на движението. Тези цели могат да бъдат постигнати единствено чрез **увеличаване на мащаба** на експлоатация, без да се вземат предвид национални граници.

### **2.1 Преминаване от фрагментираност към функционални блокове въздушно пространство...**

Създаването на функционални блокове въздушно пространство на първо място представлява **правно изискване**, посочено в член 5 на регламента за въздушното пространство. Това изискване трябва да се чете **в светлината на другите разпоредби**

на законодателството за единно небе<sup>8</sup>. В допълнение, други нормативни актове за въздушния транспорт, като лиценза за ръководител полети<sup>9</sup>, също трябва да бъдат разглеждани в светлината на изискването за функционални блокове въздушно пространство.

Това демонстрира значението на концепцията за функционални блокове въздушно пространство. Те са **наборът инструменти**, който включва институционални, експлоатационни, технически, икономически и социални инструменти за справяне с фрагментираността на въздушното пространство в нейните корени, за да се отговори на очакванията на ползвателите. Така правилата за прилагане ще увеличат оперативната съвместимост на оборудването. Лицензът на Общността за ръководител полети ще улесни трансграничното управление на персонал чрез хармонизиране на компетенциите. Съсредоточаването само върху проблемите на въздушното пространство, като се оставят настрана скритата действителност и ограничения на земята, рискува да е неправилно.

Това предполага, че определянето на функционалните блокове въздушно пространство включва процес на **сътрудничество при вземането на решения**, в който всички заинтересовани страни имат своята роля. Докато държавите-членки трябва да осигурят непрекъсната политическа подкрепа, основната част от техническата работа ще трябва да бъде извършена от доставчиците на обслужване. От персонала ще се очаква да използва по най-добър начин познанията си и да се справи с промяната. И накрая ползвателите на въздушното пространство ще повлияят процеса, така че резултатът най-добре да отговаря на нуждите на авиационната общност.

Функционалните блокове въздушно пространство могат да бъдат замислени като **процес** на непрекъснато дефрагментиране, в който доставчиците на обслужване постепенно се стремят към по-оптимален мащаб на операциите си. Това отваря възможности за справяне с различните аспекти на фрагментираността в различаващи се времеви рамки, дори при различаващи се ситуации на сътрудничество. Оптималният мащаб на операциите на свой ред зависи от технологичните възможности и разходи през прехода, поради което малки блокове може на по-късен етап да се обединят в по-големи.

## 2.2 ... чрез възходящ процес

Според сегашния текст на член 5 от регламента за въздушното пространство задължението за определяне на функционалните блокове въздушно пространство е на **държавите-членки**. Освен това те трябва да гарантират, че тези функционални блокове, наред с другото: а) се придружават от досие, отразяващо анализ на безопасността; б) позволяват оптимално използване на въздушното пространство, като

---

<sup>8</sup> По специално член 5 от регламента за въздушното пространство трябва да бъде тълкуван заедно с членове 1 и 2.25 от рамковия регламент относно целите за единно небе и съответно определянето на функционални блокове въздушно пространство; с член 10 от регламента за осигуряване на обслужване относно връзките между доставчиците на аеронавигационно обслужване; и с членове 2, 8 и 9 на регламента за осигуряване на обслужване, съответно относно сключването на споразумения между националните органи за надзор, сертифициране и взаимно признаване на сертификати и процедури за определяне.

<sup>9</sup> Директива 2006/23/ЕО на Европейския парламент и Съвета от 5 април 2006 г. относно лиценза на ръководителите на полети в Общността, ОВ L 114, 27.4.2006 г.

се отчитат потоците въздушен трафик; в) са обосновани от своята обща добавена стойност, включително оптимално използване на технически и човешки ресурси, на базата на анализ на ползите и разходите; г) осигурява плавно и гъвкаво прехвърляне на отговорността за обслужване на въздушното движение между единиците за обслужване на въздушното движение, д) осигуряват съвместимост между конфигурациите на горното и долното въздушно пространство; (...).

В следствие на това държавите-членки са отговорни за въвеждане на дефрагментиране, като оказват непрекъсната политическа подкрепа и използват икономическите лостове, които имат на разположение. Това се нарича „**възходящ** подход“.

Възходящият подход е в резултат от деликатен **компромис** между Европейския парламент и Съвета. Докато Парламентът първоначално възнамеряваше да въведе „низходящ подход“, Съветът счете, че реструктурирането, необходимо за създаването на функционалните блокове въздушно пространство, е най-добре да бъде оставено на държавите-членки.

С цел посредничество за постигане на компромис, Комисията публикува специфична декларация в рамките на помирителния комитет през декември 2003 г., на който беше приет пакета за единно европейско небе. **След пет години** Комисията ще **преразгледа** „възходящата“ процедура. Този преглед може да бъде съпроводен от подходящи предложения, ако се прецени, че постигнатите резултати при възходящия подход са недостатъчни.

### 2.3 Държавите-членки трябва да постигат резултати...

В този контекст държавите-членки носят пряка отговорност за създаване на необходимата институционална уредба. По-специално, един силен и независим регулатор е необходимо условие за гладкото функциониране на блока като непрекъсната „регулаторна“ среда. Държавите-членки могат да допринесат за **регулаторна сходимост** в блоковете, например чрез прилагане на нормите на ИКАО или законодателството на Общността.

Сътрудничеството между националните надзорни органи с оглед на регионална уредба е добре залегнало в някои проекти, но в други е само в зародишна фаза. Желателно е тези регионални уредби да **отразяват структурите** на блоковете, така както са предложени от съответните държави-членки, особено след като има свидетелства, че съществува риск по-малките държави-членки да изпитат трудности за създаване на силни органи за (икономическо) регулиране<sup>10</sup>.

В рамките на тази институционална уредба държавите-членки трябва да гарантират, че всички **ползватели** на въздушното пространство, граждански и военни, имат достатъчно участие и че са консултирани в един непрекъснат процес, така че техните нужди да са в основата на инициативите.

---

<sup>10</sup> Евроконтрол, Комисия за преглед на показателите, 2006 г., стр. 70.

Държавите-членки трябва да гарантират **доставчиците на аеронавигационно обслужване** да създадат такива функционални блокове въздушно пространство, които отговарят на нормативните изисквания за безопасност, функционалност и добавена стойност. Особено с оглед на добавената стойност, водеща до оптимално използване на човешките ресурси, е важно персоналът да участва активно в процеса на интеграция. Тази добра практика е единственото средство за най-оптимална употреба на наличната експертиза, за справедливо разпределение на товара и за спечелването на признание.

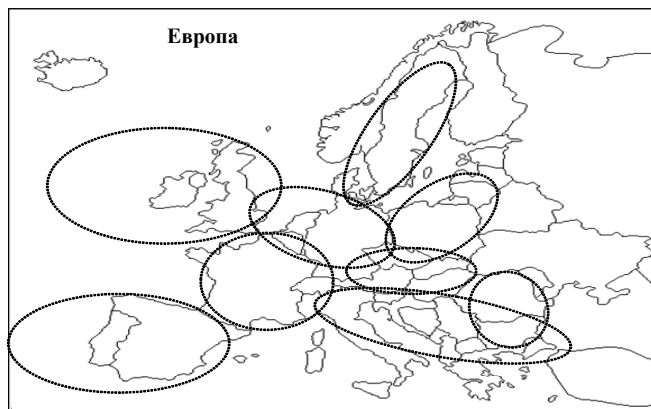
Докато трябва да се признае, че интегрираното въздушно пространство и технологичното управление са истински предизвикателства, намирането на адекватни решения, способни да доведат до **достижими резултати** в петгодишния прозорец от възможности е киселинния тест за доказване на възходящия подход. Ако дискусиите по технически въпроси се проточат, това ще означава, че политическият и икономическият натиск от държавите-членки не е достатъчен и че възходящият подход се нуждае от коригиране.

### 3. СРЕДНОСРОЧНО ЗА ФУНКЦИОНАЛНИТЕ БЛОКОВЕ ВЪЗДУШНО ПРОСТРАНСТВО: ДОКЪДЕ СМЕ СТИГНАЛИ?

#### 3.1 Дискусиите започнаха....

Работи се във всички държави-членки. Тъй като това са инициативи на местно равнище в рамките на възходящия подход, те се различават по форма и амбиция<sup>11</sup>.

#### Графика 2: Преглед на продължаващите дискусии върху функционалните блокове въздушно пространство<sup>12</sup>



<sup>11</sup>

В приложение е даден по-обширен преглед на текущите инициативи.

<sup>12</sup>

Графиката е изготвена въз основа на информация, получена от държавите, главно чрез Комитета за единно небе.



С оглед на **териториалното покритие**, в повечето държави-членки доставчиците на аеронавигационно обслужване започнаха опознавателни дискусии относно осъществимостта на функционални блокове въздушно пространство. Швеция и Дания участват в проекта за районен контрол на северното горно въздушно пространство (NUAC), към който могат да се присъединят Норвегия, Финландия и Естония; Централният ФБВП включва Белгия, Нидерландия, Люксембург, Германия и районния център в Маастрихт за обслужване на въздушното движение в горното въздушно пространство, управляван от Евроконтрол. Има три блока, които са от голям и малък партньор: Испания и Португалия, Обединеното кралство и Ирландия, и Полша и Литва. Проектът SEE FABА възобновява връзките си в балканския регион. И накрая четири от първоначалните осем държави-членки остават в централноевропейския проект за обслужване на въздушното движение (CEATS)<sup>13</sup>.

Има инициативи, които **надхвърлят границите на ЕС**. Това демонстрира отворения характер на подхода, изразяващ се в създаването на функционални блокове въздушно пространство. Всеки участник търси модела, който най-добре отговаря на характерната за него ситуация. Той може да подхожда към различните аспекти на фрагментираността с различни групи партньори.

#### **Изключението SEE FABА<sup>14</sup>**

Подходът Югоизточен европейски функционален блок въздушно пространство (SEE FABА) е с особен характер. Той насърчава регионалното сътрудничество на Балканите и предлага възможността да се отвори отново въздушното пространство на Косово. Пактът за стабилност за Югоизточна Европа и Комисията поеха лидерството, като предложиха **политическата рамка**, в която сътрудничеството между държавите да се затвърди<sup>15</sup>.

След фазата на предварителни проучвания генералните директори от държавите решиха да започнат фаза за проучване на осъществимостта за търсене на решения във формата на интегрирано управление за предвиденото нарастване на въздушното движение, достигащо до 30 % годишно. **Споразумението за общо европейско авиационно пространство** разширява авиационния пазар на Общността до всички партниращи страни, които ще приложат достиженията на правото на Общността, включително и регламента за единно европейско небе. Фазата за определяне трябва да даде конкретни резултати до 2009 г., така че да се даде възможност на страните да вземат решение за вариантите които предпочитат и да започнат да ги изпълняват.

Подготовката на блоковете минава през различни **фази**. Повечето проекти са минали през „фаза за обхвата“ с цел първоначално идентифициране на вариантите. Повечето инициативи в момента са във фаза на определяне на осъществимостта, като се анализират добавената стойност на интегрираното управление, подходящия модел и

<sup>13</sup> Тези четири държави подписаха на 8.6.2006 г. изявление, целящо да даде нов тласък на споразумението CEATS от 1997 г., подписано първоначално от осем държави.

<sup>14</sup> [http://ec.europa.eu/transport/air/single\\_sky/framework/see\\_faba\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/air/single_sky/framework/see_faba_en.htm)

<sup>15</sup> Участници са Албания, Босна и Херцеговина, България, Хърватия, Румъния, Сърбия, Черна гора, Бивша югославска република Македония заедно с Мисията на Обединените нации за временна администрация на Косово (UNMIK), с подкрепата на Гърция, Италия, Евроконтрол, ИКАО и НАТО.

начините за постигането му. Някои инициативи предвиждат отделна фаза на валидиране. Анализът на ползите и разходите е необходим елемент и може да бъде интегриран в проучванията за осъществимост или за валидиране.

**Интензивността** на тези проучвания варира значително по отношение на усилията и степента на участие на заинтересованите страни. Някои доставчици на обслужване инвестират десетки пълни еквивалентни човекодни за валидиране на предварителните резултати от проучванията за осъществимост, за да си гарантират, че тяхната собствена експертиза допринася за постигането на най-добрите резултати по всички третиранни въпроси. Освен това, тъй като крайната цел е повишаване на показателите при предоставянето на аеронавигационно обслужване, някои проекти предвиждат специфични работни пакети за „обслужване на заинтересованите страни“, докато други предвиждат само „информация“.

Интензивността на усилията за подготовка и достатъчното участие на персонала и ползвателите са индикатори за **политическата ангажираност** на държавите-членки и на доставчиците на обслужване към функционалните блокове въздушно пространство. Тази ангажираност в някои държави-членки е под формата на официално споразумение между държави-членки или официално искане до доставчиците на аеронавигационно обслужване да осигурят съответствие с разпоредбите за единно небе; в други държави-членки политическата подкрепа е изразена с изричното участие на националните надзорни органи при проучването за осъществимост.

### 3.2 ... но са само начална точка за интегрираното управление

Проектите са в **ранна фаза** и още може да се променят членство, подход, обхват и т.н. Те включват променлив брой доставчици на обслужване, вариращ от два до осем. Норвегия и Финландия са наблюдатели в NUAC. Заедно инициативите почти покриват цялата територия на ЕС.

Ранните данни са, че достижимите резултати от функционалните блокове въздушно пространство за намаляване на разходите и увеличаване на капацитета на този етап са скромни. Докато интегрирането на въздушното пространство е постепенен процес, който има нужда от време, за генерирането на по-големи ползи е необходима **повече амбиция**.

Тъй като всички текущи проекти предвиждат **интегриране на горното и долното въздушно пространство** и така да покрият целия спектър аеронавигационно обслужване, има място за значително подобрене и интегриране на управлението на ресурсите, което също е възможно чрез консолидиране на центрове<sup>16</sup>.

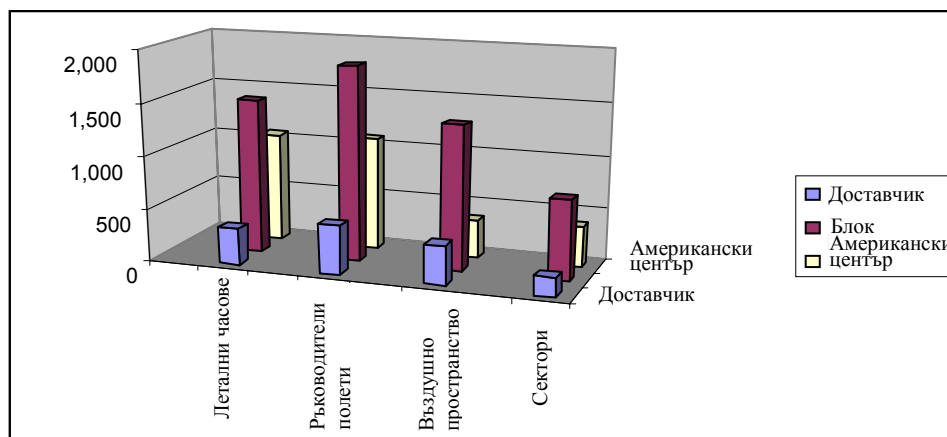
Нещо повече, на основата на заявените инициативи, мащабът на операциите би се увеличил с **множител четири** за основните оперативни индикатори. За сравнение, среден американски център<sup>17</sup> обслужва над 70 % от средния брой летателни часове,

<sup>16</sup> Подробна информация за центровете е дадена в приложение I.

<sup>17</sup> Средноаритметични данни от районните центрове за обслужване на въздушното движение на Албукърк, Кливланд и Индианаполис, които са сметени за най-сравними с европейските центрове.

обслужвани от цял блок в ЕС. Всеки блок в момента съдържа над седем районни центъра за обслужване на въздушното движение. Това е знак за **ограничената гъвкавост** във вътрешната организация на индивидуалните центрове по отношение на управление на персонала и функционалното секторно проектиране.

**Графика 3: Увеличение в мащаба на операциите благодарение на действащи инициативи за функционални блокове въздушно пространство<sup>18</sup>**



(1) За целите на изчислението са включени Норвегия и Финландия.

(2) „американски център“ служи за сравнение и се отнася до данни, взети от доклада на Комисията за преглед на показателите (2003 г.), „*A comparison of performance in selected US and European En-Route centres*“, Брюксел, 98 стр. + приложения.

Тази информация показва, че преминаването към функционални блокове въздушно пространство не е просто сумиране на всички съществуващи технически и човешки ресурси. Създаването на функционални блокове въздушно пространство означава **стратегическо преосмисляне** на организацията на аеронавигационното обслужване на регионално ниво с цел създаване на добавена стойност, както се изисква от законодателството за единно европейско небе и както се иска от ползвателите. Процесът на стратегическо преосмисляне все още не е набрал необходимата скорост във всички държави-членки, за да може да доведе до конкретни резултати до 2008 г.

#### 4. КАК КОМИСИЯТА ЩЕ НАПРАВИ ОЦЕНКА НА ИНИЦИАТИВИТЕ ПРЕЗ 2008 Г.?

До края на 2008 г. Комисията ще направи оценка на постигнатия напредък въз основа на нормативните изисквания в контекста на по-широките цели за единно небе. В тази връзка ползвателите очакват дефрагментирането да доведе до **значително повишаване на показателите** по отношение на безопасност, капацитет и ефективност на разходите.

Изграждането на функционално въздушно пространство не е козметично действие. Блоковете не трябва да представляват само обикновена сума на компонентите. Държавите-членки трябва да могат да демонстрират как количествените промени водят до **качествен скок** в предоставянето на услуги, не само по отношение на ефективност

<sup>18</sup> Тази графика е сумарна от индивидуалните доставчици на обслужване.

на полета, но и по отношение на ефективност на разходите, като се запази най-малко настоящето ниво на безопасност.

Държавите-членки трябва да изготвят **пътни карти** за постигане на интегрирано управление с конкретни мерки и фиксиран график. В допълнение, съществуват значителни възможности за **незабавни действия**. Наистина някои доставчици на обслужване вече отбелязват напредък в области като хармонизиране на концепциите за експлоатация, регионално насочени инвестиционни планове, съвместно възлагане на поръчки или общо обучение. Бързо дефрагментиране също може да се постигне в областите с либерализиран пазар на услугите. В момента такъв е случаят с CNS, AIS<sup>19</sup> и обучението на ръководители полети.

Все пак, възможността за незабавно намаляване на разходите може да е ограничена от разходите за прехода и дългите инвестиционни цикли в отрасъла на управление на въздушното движение. В този контекст, е важно да се подчертае как ще бъдат разглеждани **индикаторите на резултати**.

- (1) степента на намаляване на разходите ще се оценява в светлината на повишение на качеството на услугите или функционалността, например предотвратяване на някакъв брой точки на задръстване;
- (2) намаленията се очаква да растат в бъдеще, поради намаляващи разходи за преход;
- (3) икономии от мащаба зависят от относителната големина на партньорите или от големината на въздушното пространство под интегрирано управление;
- (4) доставчиците на обслужване, които в национален контекст вече са консолидирани, може да имат по-малко възможности за намаляване на разходите в сравнение с други доставчици.

С цел да се избегне забавяне на генерирането на икономии на разходите и повишаване на качеството и капацитета на системата, Комисията ще държи надлежно сметка за общия ефект от краткосрочни и дългосрочни мерки, приети в рамката на възходящия подход, за оценка на неговата ефективност и нуждата от преразглеждане.

Въз основа на интензивността и подхода на текущи инициативи е ясно, че държавите-членки трябва да ускорят полагането на усилия, за да получат **твърди и значими** резултати до края на 2008 г.

---

<sup>19</sup> CNS: комуникационно, навигационно обслужване и обзор; AIS: аеронавигационно информационно обслужване.

## 5. ПОДКРЕПА ОТ ОБЩНОСТТА

Комисията подкрепя ефективното създаване на функционални блокове въздушно пространство чрез използване на различни политически инструменти.

### 5.1 Правни инструменти

Общността създаде подходяща нормативна рамка, за да **насърчи трансграничното** предоставяне на услуги. Интегрирането на предоставянето на услуги ще бъде още улеснено с допълнително законодателство. Наскоро беше прието законодателство в сферата на сертифицирането, гъвкавата употреба на въздушно пространство, лицензите на ръководители полети и класификация на въздушното пространство [референции]. Законодателството за таксите за аеронавигационно обслужване и оперативната съвместимост е в последна фаза на приемане. Също така и законодателството, което не се отнася пряко до единното небе, е от особена важност, като Директива № 2003/42/ЕО на Европейския парламент и Съвета от 13 юни 2003 г. относно докладване на събития в гражданското въздухоплаване<sup>20</sup>.

През 2007 г. Комисията ще подготви **пакет с изменения** на законодателството за единно небе, също с цел разширяване на функционалните блокове въздушно пространство, Европейския горен район на полетна информация и проектиране на трасета и сектори към долното въздушно пространство. Съвместни общи принципи за създаването и модифицирането на функционални блокове въздушно пространство ще бъдат разработени на по-късен етап с оглед натрупване на опит.

### 5.2 Насочващи инструменти

С цел повишаване на съзнанието и улесняване на прилагането се разработи серия от насочващи инструменти. Беше даден мандат на **Евроконтрол** да се идентифицират главните въпроси, на които да се обърне внимание при създаването на функционални блокове въздушно пространство<sup>21</sup>. Друг конкретен принос е типовото споразумение между държави-членки относно функционален блок въздушно пространство на целевата група за трансгранично предоставяне на обслужване на въздушното движение. В допълнение Евроконтрол може да продължи с разработването на методология за проектиране на въздушно пространство, адаптирано към регионалната ситуация, с цел повишаване на функционалността, без зависимост от националните граници.

Извън мандата на Евроконтрол председателството на Обединеното кралство организира нарочен семинар по темата<sup>22</sup>; организациите на социалните партньори приеха доклад за отраженията от функционалните блокове въздушно пространство<sup>23</sup>.

---

<sup>20</sup> ОВ L 167, 4 7 2003 г.

<sup>21</sup> Евроконтрол, 2005 г., *Окончателен доклад относно мандата на Европейската комисия за подкрепа на създаването на функционални блокове въздушно пространство*, 120 стр. с приложения

<sup>22</sup> <http://www.eurocontrol.int/ses/gallery/content/public/docs/pdf/ses/FABMandateFinalReport310505.pdf>

<sup>23</sup> [http://ec.europa.eu/transport/air/single\\_sky/framework/functional\\_airspace\\_fr.htm](http://ec.europa.eu/transport/air/single_sky/framework/functional_airspace_fr.htm)

<sup>23</sup> <http://www.jatmwg.org/Detail.asp?ID=344>

### 5.3 Финансова подкрепа

Благодарение на програмите на Общността за **трансевропейски мрежи** ще бъде даден приоритет на проекти, свързани със създаването на функционални блокове въздушно пространство и по-конкретно чрез проучвания за осъществимостта и гражданско-военно сътрудничество. Отвъд предоставените финансовите стимули финансирането от Общността е и добавена стойност, тъй като кара общността от заинтересовани страни да опрости дейностите и да работи за създаване на общоприети цели като функция на конкурентен авиационен отрасъл.

Създаването на функционални блокове въздушно пространство и **SESAR** станаха взаимосвързани, тъй като по-големите блокове предоставят и по-голяма **критична маса**, необходима за ускоряване на процеса на ефективно прилагане на технологичните иновации, предизвикани от индустриалната програма. Накрая, Комисията ще продължи да търси пътища за финансиране на съвместни проекти, които да са от полза за мрежата на Общността за управление на въздушното движение.

### 5.4 Диалог

Отрасловият помирителен орган и групата по управление на въздушното движение на комитета за социален диалог в гражданската авиация са **дискусионните форуми**, където могат да бъдат обсъждани всички технически и социални аспекти, свързани със създаването на блокове. Тези форуми не само повдигат въпросите, важни за процеса на интегриране; те също могат да набележат проблеми, чието решение може да се нуждае от намеса на ниво Общност.

Отрасълът и социалните партньори използват тези форуми да наблюдават текущите инициативи и да обменят информация между различните видове заинтересовани страни, също и с цел гарантиране на съгласуваност в мрежовите ефекти и ефективен интерфейс между различните блокове. **Социалните партньори** са в уникалното положение да поемат съдбата си в свои ръце: те определят социалния дневен ред и могат да достигнат до договорни отношения за управлението на промяната.

Обменът на гледни точки с държавите-членки е организиран в рамките на **Комитета за единно небе**, комитетът, който подпомага Комисията с цел приемането на правилник за прилагане в контекста на единното небе. Комитетът може да бъде призован да даде мнение в случай на възникване на затруднения между две или повече държави-членки по отношение на даден блок<sup>24</sup>.

---

<sup>24</sup> Член 5, параграф 6 от регламента за въздушното пространство

## 5.5 Външна политика

От приемането на регламента за единно небе, разширяването на принципите му до други европейски държави е било постоянна политика, за да се използва най-добре въздушното пространство като **континуум**. Инициативи за създаване на блокове са предприети не само в страни, сключили споразумения с Общността, повечето от които в рамките на споразумението за общо европейско авиационно пространство, като страните на Балканите, Швейцария и Норвегия. В региони, покрити от други програми като инструмента за европейско съседство и партньорство за европейската зона на съседство, някои страни също изразиха интереса си към сътрудничество под формата на функционални блокове въздушно пространство.

## 6. ЗАКЛЮЧЕНИЯ

Съгласно „възходящия“ подход, включен в регламента за въздушното пространство, **държавите-членки** са отговорни за справяне с фрагментираността още в корените □.

Функционалните блокове въздушно пространство са средството за трансформиране на сбора от фрагментирани системи в регионални блокове. Увеличение в мащаба на операциите е единственият начин да се даде тласък на показателите. До 2008 г. държавите-членки трябва да демонстрират **истински напредък** в дефрагментирането.

Почти всички държави-членки започнаха инициативи за създаване на такива функционални блокове въздушно пространство. Все пак се наблюдават големи **разлики** в интензивността на усилията на държавите-членки и доставчиците им на аеронавигационно обслужване. Освен това всички предварителни проучвания за осъществимостта подчертават ползите за ползвателите по отношение на подобро качество на обслужване, но първите оценки за **ефективни намаления на разходите** изглеждат незначителни.

Това може да означава, че амбициите на текущите проекти са доста ограничени. **Държавите-членки ще трябва да увеличат усилията**, тъй като независими проучвания и международни сравнения показаха, че има възможности за значително подобрене на ефективността на разходите.

Комисията ще направи оценка на ефикасността на възходящия подход през 2008 г. Тя ще прецени нуждата от **изменение на настоящата законодателна рамка** с оглед постигане на конкретни резултати.

**Приложение I : Основни индикатори на текущите проекти за функционални блокове въздушно пространство (данни от 2004 г.)**

FAB	Участващи държави-членки (1)	Размер на контрол. възд. простр. (km <sup>2</sup> )	Общ брой контрол. лет. часа	Общо ATCO in OPS*	Брой сектори	Брой на ACC**
CEATS	AT-BH-HU-SK	241.400	505.952	624	4	4
Централен FAB	BE-DE-LU-NL	740.995	1.970.480	2.138	5	8
FR - CH	FR-CH-(IT)	1.232.447	2.360.007	2.798	88	7
ES - PT	ES-PT	2.873.683	1.420.959	2.029	52	6
NUAC	DK-SE-(NO-FI)	1.917.000	1.003.812	1.294	5	9
SEE-FABA	AL-BH-BG-CR-FYROM-UNMIK-RO-SE-MO	1.371.520	1.546.980	2.516	15	11
BUL-ROM	BG-RO	399.120	353.998	775	22	3
UK-IRL	UK-IE	1.637.120	1.830.486	2.315	11	6
Сума		10.014.165	10.638.675	13.715	180	51
Ср. аритм. от FAB***		1.301.661	1.374.084	1.811	25	7
Ср. аритм. от ANSP****		372.240	347.505	466	18	2
Коефиц. (2)		3,50	3,95	3,89	35	3,38
US Centre (3)		366.300,00	1.049.333	1.079	39	1

\* ATCO in OPS = ръководители полети – операции, предоставящи обслужване по контрол на въздушното движение

\*\* ACC = районен център за обслужване на въздушното движение

\*\*\* FAB = функционален блок въздушно пространство

\*\*\*\* ANSP = доставчик на аеронавигационно обслужване

(1) наличната Информацията от Полша и Литва (Балтийски аеронавигационен съвет) е недостатъчна; CY и EL не са посочили партньорите, с които възнамеряват да започнат дискусии за функционален блок въздушно пространство.

(2) Коефициент, който показва увеличението в мащаба и представлява съотношение между средно аритметичното на ниво доставчик на обслужване и средно аритметичното на ниво функционален блок въздушно пространство.

(3) „US centre“ се отнася за средноаритметични стойности от три районни контролни центъра на САЩ (Албукърк, Кливланд и Индианаполис), които са счестени за най-сравними с европейските центрове. Данните са взети от доклада Комисията за преглед на показателите (2003 г.), „A comparison of performance in selected US and European En-Route centres“, Брюксел, 98 стр. + приложения.

**Приложение II : Основни индикатори на ниво районен контролен център – данни от 2004 г.**

FAB	В. простр. на ACC	като % от US centre	бр. ATCO в ACC	като % от US centre	бр. сектори в ACC	като % от US centre
CEATS	60.350	16%	85,6	24%	5,8	15%
Централен FAB	92.624	25%	146,6	41%	15,9	41%
FR-CH	176.064	48%	219,3	61%	14,9	38%
ES-PT	478.947	131%	185,5	52%	9,8	25%
NUAC	213.000	58%	78,9	22%	5,9	15%
SEE-FABA	124.684	34%	125,5	35%	7,9	20%
BUL-ROM	133.040	36%	142,0	39%	7,3	19%
UK-IE	206.333	56%	140,8	39%	13,5	35%
Ср. аритм.	191.346	52%	148,9	41%	11,0	28%
US Centres	366.600	100%	359,7	100%	39,0	100%