

BG

BG

BG



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 25.6.2008
COM(2008) 389 окончателен

**СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО СЪВЕТА, ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ,
ЕВРОПЕЙСКИЯ ИКОНОМИЧЕСКИ И СОЦИАЛЕН КОМИТЕТ И КОМИТЕТА
НА РЕГИОНИТЕ**

Единно европейско небе II: към по-устойчива и по-добре функционираща авиация

{SEC(2008) 2082}

СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО СЪВЕТА, ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ, ЕВРОПЕЙСКИЯ ИКОНОМИЧЕСКИ И СОЦИАЛЕН КОМИТЕТ И КОМИТЕТА НА РЕГИОНИТЕ

Единно европейско небе II: към по-устойчива и по-добре функционираща авиация

1. ВЪВЕДЕНИЕ

Значително нарасналото търсене на въздушен транспорт **поставя на изпитание капацитета** на инфраструктурата: 28 000 полета дневно, изпълнявани от 4 700 търговски въздухоплавателни средства, принуждават летищата и управлението на въздушното движение (УВД) да работят на границата на своите възможности. **Фрагментирането** на управлението на въздушното движение е пречка пред оптималното използване на капацитета и налага излишна финансова тежест върху авиацията. Изискванията по отношение на **безопасността** трябва да бъдат подобрени паралелно с ръста на трафика. Растящата осведоменост по отношение на околната среда също оказва натиск върху авиацията да демонстрира своите **постижения в областта на опазването на околната среда**.

Комисията излезе с пакет от предложения, целящи решаване на посочените проблеми.

На първо място, **законодателството за Единното небе** следва да бъде променено, за да отговори на предизвикателствата, свързани с подобряване функционирането на авиацията и опазването на околната среда. На второ място, програмата **SESAR** (изследване в областта на управлението на въздушния трафик в единното европейско небе) ще предостави бъдещата технология. На трето място, правомощията на **Европейската агенция за авиационна безопасност (EASA)** ще бъдат разширени, така че да обхванат летищата, управлението на въздушното движение и аеронавигационното обслужване. На четвърто място, следва да се приложи „**планът за действие относно капацитета, ефективността и безопасността на летищата**“.

2. ЕДИННО ЕВРОПЕЙСКО НЕБЕ I: ОСНОВА ЗА ПРОМЯНА¹

Приемането на законодателството за Единното европейско небе през 2004 г. (ЕЕН I) въведе управлението на въздушното движение в рамките на общата транспортна политика. Действително „единно“ небе обаче не бе постигнато.

2.1. Постигания на ЕЕН

„Методът на Общността“ (стандартната процедура на ЕС за вземане на решение) вече даде първите си резултати. Бе създадена институционална рамка, обхващаща Комитета за единно небе, отрасловия консултативен орган, социалния диалог² и Евроконтрол³, която спомогна за установяването на правила.

¹ COM(2007) 845 от 20.12.2007 г.

² Комитет за секторен диалог в гражданската авиация, създаден на базата на Решение 98/500/ЕО на Комисията от 20 май 1998 г., обхващащ управлението на въздушното движение.

Единното небе укрепи безопасността. Държавите-членки започнаха да отделят надзора от осигуряването на обслужване. Залегналото в регулаторните изисквания за безопасност на Евроконтрол ноу-хау влезе в законодателството на Общността. От 20 юни 2007 г. предлагането на аеронавигационно обслужване подлежи на сертифициране. Бяха определени стандарти за компетентност за ръководителите на полети с цел да се гарантира безопасно обслужване и да се предостави възможност за по-гъвкаво управление на ресурсите и извън националните граници.

Надеждните стандарти за отчетност и приемането на регламента за таксуването представляват първата крачка към икономическа ефективност⁴.

Междувременно бяха предприети мерки за ускоряване на технологичните нововъведения. Проектът SESAR бе стартиран като технологичен и индустриален компонент на Единното европейско небе, който надхвърля правилата за оперативна съвместимост. Проектът е организиран в три фази. Фазата на дефиниране (2004—2008 г. — 60 млн. EUR) предостави Генерален план за SESAR за въвеждане на бъдещата система за управление на въздушното движение. Следващата фаза е изследователската и развойната дейност по системата, управлявана от съвместното предприятие SESAR (2008—2016 г. — 2 100 млн. EUR). Внедряването ще започне от 2013 г.

2.2. Предстои още една решаваща крачка

Единното европейско небе не постигна очакваните резултати във важни области. Процесът на интеграция в рамките на функционалните блокове въздушно пространство, независимо от националните граници, среща многобройни пречки, по-специално от политическо и икономическо естество. Управлението на въздушното движение грешно се идентифицира със суверенитет: с отговорността (и свързаните с нея задължения) на държавите-членки за тяхното въздушно пространство и с участието на военните. Въпреки че се отчита сложността на този въпрос, вместо да бъдат насърчени новаторски решения за упражняване на суверенитет, това се използва за възпиране на трансграничната интеграция.

Държавите-членки не предприеха стъпки за **подобряване ефективността на разходите**. Не се наблюдава почти никакъв напредък по отношение на общата ефективност на проектирането и използването на европейската въздушна **мрежа**.

3. ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВАТА ПРЕД АВИАЦИЯТА

Много неща се случиха след старта на единното небе през 2000 г. Политиката на разширяване, съчетана с активна политика на добросъседство, разшириха европейския авиационен пазар до 37 страни с повече от 500 млн. граждани⁵. Разширяването на единния авиационен пазар превръща ЕС във фактор от световно значение. От юли 2002 г. Европейската агенция за авиационна безопасност (EASA) отговаря за

³ Европейската общност стана член на Евроконтрол по силата на Решение 11053/2 Авиация 121 на Съвета от 17.7.2002 г.

⁴ Регламент (ЕО) № 1794/2006 на Комисията от 6 декември 2006 г. за установяване на обща схема за таксуване на аеронавигационното обслужване (ОВ L 341 от 7.12.2006 г.).

⁵ Няколко държави, граничещи със съюза, решиха да се присъединят към Общото европейско авиационно пространство, за да придобият стимул за растеж и заетост.

осигуряването на високо и единно равнище на безопасност. Освен това глобалното затопляне повдига въпроси, свързани с опазването на околната среда.

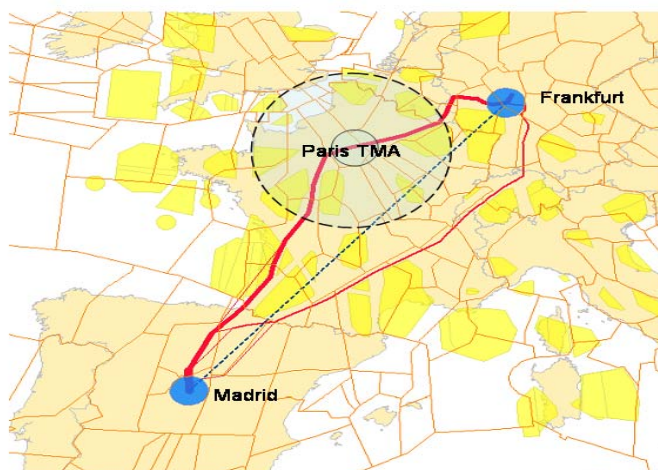
3.1. Устойчивост на авиацията

Науката днес посочва човешката дейност като основна причина за промяната на климата. Въздухоплавателните средства въздействат с шум и газови емисии. Понастоящем авиацията произвежда 3 % от емисиите на въглероден двуокис в Европа, но този дял расте с бързи темпове.

Управлението на въздушното движение трябва също да даде своя принос за устойчивата авиация, в допълнение към схемата за търговия с емисии и научноизследователските усилия⁶ на Общността. Въздухоплавателните средства следва да имат възможност да използват най-късите трасета с оптимизирани полетни профили⁷.

Графика 1: Необходимост от по-къси трасета

Фрагментирани национални трасета: въздухоплавателните средства не летят по права линия.



По-късите трасета ще спестят почти 5 милиона тона въглероден двуокис годишно. Поради фрагментирането на въздушното пространство въздухоплавателните средства летят средно 49 km по-дълго от абсолютно необходимото. 63 % от неефективността на трасетата може да бъде отстранена в рамките на националните граници. Държавите-членки обаче не са склонни да се заемат с въпроса, свързан с фрагментирането на въздушното пространство. Трасетата определят приходите на доставчиците на аеронавигационно обслужване⁸. Държавите-членки трябва да предоставят райони за провеждане на военни учения, но отдалечените в миналото райони са се превърнали в

⁶ Включително инициативата за съвместна технология за чисто небе.

⁷ Двигателите работят по-добре на голяма височина, а тялото на самолета е подложено на по-малко въздушно съпротивление.

⁸ Операторите на въздухоплавателни средства заплащат такса на базата на пролетяното разстояние в рамките на националното въздушно пространство (умножено по фактор за теглото) според последния попълнен полетен план.

райони с най-натоварен трафик. Настоящият процес не е достатъчно устойчив, за да подобри проектирането на мрежата.

Управлението на въздушното движение в близост до летищата страда от правилото „първият дошъл се обслужва първи“ и от липсата на съгласуване между летищните дейности и управлението на въздушното движение. Летищните слотове⁹ се разпределят независимо от полетните планове¹⁰. Липсата на цялостен мрежов подход води до излишен шум и газови емисии.

Като цяло подобряването на управлението на въздушното движение и летищните операции би могло да доведе до намаляване на емисиите с около 7—12 % за един усреднен полет или 16 милиона тона CO₂ годишно.

Таблица 1: Икономии, изразени във време (минути) и гориво (kg) от подобрените полетни операции

	Време	Гориво	Гориво като % от усреднения полет
По-къси трасета	4 min	150 kg	3,7 %
Подобрен полетен профил	0,0min	23 kg	0,6 %
Подобрени процедури за подход за кацане	2—5 min	100—250 kg	2,5—6 %
Подобрени летищни операции	1—3 min	13—40 kg	0,3—0,9 %
Общо спестяване на полет	8—14 min	300—500 kg ¹¹	7—11 %
Усреднен полет в рамките на ЕС	96 min	3 000 kg	100 %

Източник: Performance Review Report, 2007, стр. 58.

3.2. Функциониране на предоставянето на аеронавигационно обслужване

Настоящият саморегулиращ се режим води до фрагментарно функциониране. Като цяло, незадоволителното функциониране на някои доставчици надделява над доброто функциониране на други.

3.2.1. Безопасност

Безопасността не бива никога да се приема за нещо дадено. Европа може да се гордее с отличните си постижения в областта на безопасността, но процесите по безопасност варират значително сред държавите-членки и безопасното управление на въздушния транспорт и аеронавигационното обслужване трябва да бъдат подобрени и да се установи общ набор от правила, разработени от единен орган, които да бъдат прилагани единно и задължително от всички. По отношение на летищата съществуват правилата на ИКАО, но те не осигуряват необходимите равни условия. Като цяло, в авиационния сектор липсва системен подход към безопасността. Този факт влошава и

⁹ Слотът представлява времето, през което едно въздухоплавателно средство има разрешение да използва дадена писта за излитане и кацане или въздушното пространство.

¹⁰ Преди излитане всеки пилот попълва „полетен план“. Броят на полетните планове говори за търсенето на аеронавигационни услуги.

¹¹ Един литър гориво е равен на 3,15 kg емисии CO₂.

ефективния надзор върху безопасността. Въпреки добрите постижения в областта на безопасността, има нужда от повишаване на нивата на безопасност успоредно с нарастващия трафик.

3.2.2. Ефикасност на полетите

Настоящата европейска трасова мрежа все още представлява сбор от национални трасета. Проектирането на трасетата в много случаи е резултат от исторически национални съображения. Трасетата на вътрешноевропейските полети са с около 15 % по-ниско ефективни от трасетата на вътрешните полети, изпълнявани в рамките на една държава. Освен това, трасовата мрежа не винаги е добре съгласувана с европейския трафик. Не се използват пълноценно най-кратките налични трасета поради липса на точна информация в реално време¹².

Въздушното пространство е оскъден ресурс, който трябва да отговаря на изискванията както на ползвателите от гражданската авиация, така и тези от военната. Неговото ефективно използване зависи от това как всички фази на полета, включително съответното планиране и подготовка, са интегрирани в непрекъснатото функциониране както във въздуха, така и на земята, както и как новите ползватели, например безпилотните летателни апарати или много леките реактивни въздухоплавателни средства, се обслужват.

Въздухоплавателните средства би следвало да използват по-къси и по-добри трасета, за да се стане авиацията по-устойчива.

3.2.3. Капацитет/закъснения

Драматичните закъснения през 1999 г. бяха непосредственият повод за стартирането на проекта Единно небе. Ситуацията се нормализира след спада на трафика вследствие на събитията от 11 септември и появата на тежкия остър респираторен синдром (ТОРС), но през последните години закъсненията започнаха отново да нарастват със стабилни темпове: капацитетът не съответства на растящото търсене. Закъсненията са свързани с високи разходи за операторите, потребителите на въздушния транспорт и икономиката като цяло¹³.

Закъсненията са индикатор за липса на капацитет или за неговото неефективно използване. Предоставянето на капацитет изисква дългосрочна стратегия с ефективно планиране и ангажимент за навременно и цялостно въвеждане. Подобна стратегия би следвало да вземе предвид всички причини за закъснения, включително управление на потоците въздушно движение, контрол върху капацитета или съставяне на летищното разписание. Освен това, би следвало да има и капацитет, предназначен за облекчаване на зоните на пренасищане, които предизвикват верижна реакция в цялата мрежа.

¹² Комисия за преглед на ефективността на работата, 2007 г., Оценка на управлението на въздушното движение в Европа през календарната 2006 г., Евроконтрол, Брюксел, стр. 51 и следващи.

¹³ По-дългите закъснения имат изключително отрицателно въздействие: двата процента отменени полети са свързани с 2/3 от общия брой закъснения. През 2007 г. закъсненията се равняваха на 21,5 милиона минути, равни на 1 300 милиона EUR.

3.2.4. Ефективност на разходите

Контролът на въздушното движение представлява услуга от общ интерес, предоставена по правилата на **естествения монопол**. И докато конкуренцията в авиацията доведе до намаляване на разходите и по-достъпни цени на билетите, относителните разходи за контрол на въздушното движение растат. Към момента контролът на въздушното движение възлиза на 8—12 % от цената на билета. Въпреки че правото на Общността позволява на държавите-членки да използват стимули за подобряване ефективността на разходите, нито една държава-членка не се е възползвала от това от 2004 г. насам¹⁴.

При все че някои доставчици на услугата се ориентират към ефективност на разходите, съществуват възможности за подобрене. Постоянните разходи, в по-голямата си част разходи за поддръжка, следва да се възползват от икономия от мащаба. Преди всичко следва да се повиши продуктивността на ръководителите на полети¹⁵.

Действително, въпреки своето техническо естество, контролът на въздушното движение си остава занаят. Ръководителите на полети и пилотите все още използват гласова комуникация по радиото. Но докато пилотските кабинни вече са автоматизирани, ръководителите на полети не са променили съществено своите методи на работа. В отговор на нарастването на трафика пропорционално се увеличава оборудването и персонала, а по този начин и разходите: капацитетът основно се увеличава чрез откриване на нови „сектори“, управлявани от двама ръководители.

В рамките на ограниченията, при които УВД оперира към момента, също са постигнати подобрения във функционирането благодарение конкретно на приноса на ръководителите на полети и персонала.

3.3. Фрагментиране

Американската система за контрол на въздушното движение управлява двоен брой полети от около 20 контролни центъра за същия бюджет. Фрагментирането на европейската система е **исторически** резултат от времето, когато контролът на въздушното движение беше тясно свързан със суверенитета, което го ограничаваше в рамките на националните граници.

¹⁴ В Обединеното кралство съществува система за определяне на максимална цена на обслужването по маршрута, а контролът на въздушното движение в зоните на летищата функционира на пазарен принцип. В Германия наскоро бе въведена конкуренция във връзка с контрола на въздушното движение на някои регионални летища. Някои други държави възнамеряват да въведат подобни мерки.

¹⁵ Комисията за преглед на ефективността на работата изчисли продуктивност от 0,71 композитни летателни часа на всеки отработен час от ръководител на полети през 2005 г. Това означава, че даден ръководител на полети трябва да следи само 0,7 самолета в който и да било момент, като показателят за най-добрите е 1,65, а за най-слабите е 0,35.

Фрагментирането води до няколко последици: много от приблизително 60-те районни контролни центъра в Европа не са достигнали оптималния икономически мащаб; продължава дублирането на системите поради несинхронизираното въвеждане на технологичните промени и несистемното възлагане на обществени поръчки, което води до високи разходи за обслужване, както и до непредвидени разходи за оперативно несъвместимото оборудване; разходите за научно-изследователска дейност, обучение и администрация са непропорционално високи. Фрагментирането струва **1 милиард EUR** годишно.

4. ПРИЗИВ ЗА ДЕЙСТВИЕ: ЕВРОПА ТРЯБВА ДА ИЗГРАДИ НЕБЕ БЕЗ ГРАНИЦИ

Ползвателите на въздушното пространство и пътниците заплащат **излишните** разходи поради неефективността в авиационната верига, измерими във време, разход на гориво и пари. ЕЕН I подтикна бранша към действие, но държавите-членки не се възползваха в достатъчна степен от предоставените инструменти, за да подобрят резултатите: определяне на доставчици на обслужването, използване на икономически стимули, отваряне към пазара, промяна в трасовата структура, установяване на функционални блокове въздушно пространство, и т.н.¹⁶ Поради тази причина Комисията за преглед на ефективността на работата призовава за **количествено измерими цели**.

Групата на високо равнище по въпросите на бъдещата регулаторна рамка за авиацията¹⁷ призовава за по-последователно прилагане на „**метода на Общността**“, като решенията се вземат на европейско равнище чрез гласуване с квалифицирано мнозинство, докато прилагането се осъществява на базата на стабилното партньорство между държавите-членки и Общността.

Комисията излезе с пакет от предложения с цел да повиши безопасността и устойчивостта на европейското небе. Необходимо е да бъдат изменени четирите регламента за ЕЕН, за да бъде въведена **работна рамка** с поставяне на количествено измерими цели. Разширяването на правомощията на EASA, така че да обхващат всички звена от веригата на авиационната безопасност, ще подобри **безопасността**. Утвърждаването на Генералния план за УВД ще ускори процеса на **технологичните** нововъведения. Планът за действие за летищата ще реши въпроса с **капацитета** както във въздуха, така и на земята.

Успехът на тези предложения до голяма степен зависи от интензивното **участие** на заинтересованите страни, по-специално на военните и персонала. Общата транспортна политика в областта на управлението на въздушното движение се базира на гражданска система, в която държавите-членки трябва да включат аспекти, свързани с отбраната. Това изисква прякото участие на **военните** в институционалната рамка. Стратегическата роля тук ще бъде поета от Комитета за единно небе с адекватно участие от страна на военните.

¹⁶ Комисия за преглед на ефективността на работата, Евроконтрол, 2006 г., *Оценка на въздействието на инициативата Единно европейско небе върху управлението на въздушното движение*, Брюксел, стр. iii — независима оценка по искане на Европейската комисия.

¹⁷ Група на високо равнище по въпросите на бъдещата регулаторна рамка за авиацията, 2007 г., „*Рамка за подобряване на постиженията*“, Брюксел, стр. 47.

Качеството на аеронавигационното обслужване зависи от **компетентността** на служителите. „Културата на справедливостта“ стои в основата на политиката на безопасност. Всички заинтересовани страни от веригата за докладване следва да дадат своя принос за тази култура на справедливостта. В най-общ смисъл, въздухоплавателният бранш ще претърпи структурна промяна. Тази еволюция трябва да бъде управлявана адекватно. Поради това следва да се насърчава допълнително **социалното измерение** на въпроса, за да се осигури участието на служителите.

5. ПЪРВИ СТЪЛБ: РЕГУЛИРАНЕ НА ФУНКЦИОНИРАНЕТО НА АЕРОНАВИГАЦИОННОТО ОБСЛУЖВАНЕ

Надграждайки ЕЕН I, предложенията утвърждават съществуващите инструменти и осигуряват регулаторна рамка. Първата мярка въвежда система за **регулиране на функционирането** на аеронавигационното обслужване посредством определяне на цели. Втората ускорява инициативите за интеграция на осигуряването на обслужване във **функционалните блокове въздушно пространство** като начин за постигане на целите. На трето място, засилването на **функцията по управление на мрежата** пряко ще допринесе за подобряване на общото функциониране на мрежата.

5.1. Стимулиране функционирането на системата за УВД

Функционирането на системата се наблюдава и оценява от независим **орган за преглед на ефективността**. Той разработва показатели за различните функционални области и предлага цели в рамките на Общността (по отношение на закъсненията, намаляване на разходите, съкращаване на маршрутите). Заинтересованите страни ще получат възможност да правят предложения относно определянето и избора на показатели, за да се постигне по-широко общо одобрение. Националните органи за надзор също се насърчават да представят коментари, с възможност за организиране на общо представително заседание за обмен на мнения.

Комисията одобрява поставените цели и ги предава на националните органи за надзор. Те организират широки консултации, по-специално с ползвателите на въздушното пространство, за да бъде постигнато съгласие относно националните/регионалните цели, в съответствие с общите за цялата мрежа цели.

Договорените цели са **задължителни**. Таксите за прелитане, заплащани на доставчиците на аеронавигационно обслужване¹⁸, ще бъдат използвани като стимули за осигуряване на надеждността на регулираното функциониране на аеронавигационното обслужване.

5.2. Улесняване на интеграцията на обслужването

Предизвикателството е да бъде превърнат широкият диапазон от настоящи инициативи за функционалните блокове въздушно пространство в истински **инструменти за регионална интеграция** за постигане на поставените цели. За момента при

¹⁸ Регламент (ЕО) № 1794/2006 на Комисията от 6 декември 2006 г. за установяване на обща схема за таксуване на аеронавигационното обслужване.

установяването на функционални блокове въздушно пространство¹⁹ Комисията се придържа към подхода „отдолу-нагоре“.

Комисията ще подкрепи настоящите инициативи за изграждане на функционални блокове въздушно пространство посредством:

- категорично определяне на крайни срокове за прилагане (най-късно до края на 2012 г.);
- включване в обхвата на блоковете на долното въздушно пространство до летището;
- премахване на правните и институционални пречки на национално равнище.

5.3. Укрепване на функцията за управление на мрежата

Функцията за управление на мрежата помага на доставчиците на обслужване и потребителите да намерят оптимални решения „от-врата-до-врата“ от гледна точка на европейската мрежа, в допълнение към регулирането на функционирането на аеронавигационното обслужване. Тя обхваща набор от дейности, упражнявани от различни участници, включително:

- проектиране на европейската трасова мрежа: да се гарантира, че проектантските решения на местно равнище са съвместими с изискванията за ефективност на европейската мрежа в рамките на мултимодулната политика, и че ползвателите на въздушното пространство могат да летят по оптимални траектории;
- управление на ограничените ресурси: оптимизиране използването на ограничените ресурси чрез централизиран опис на тези ресурси с оглед преодоляване на понякога противоречащи си решения на местно равнище;
- управление на потоците въздушно движение, координиране и разпределяне на слотове: слотовете се разпределят като функция на „желаното време за пристигане“, за да се гарантира предсказуемост;
- управление на въвеждането на технологиите SESAR и поръчките за паневропейските инфраструктурни елементи: гарантиране на последователна и съгласувана наличност на подходящо оборудване и управление на информационните мрежи²⁰.

Условията за изпълнение на тези функции ще бъдат разработени под формата на правила за прилагане, които гарантират безпристрастност на обществения интерес и осигуряват подходящо участие на бранша. Управлението на мрежата следва също да осигури оперативна съвместимост в глобален план и сътрудничество със съседните държави.

¹⁹ Член 5, параграф 4 от Регламент (ЕО) № 551/2004 от 10 март 2004 г. относно организацията и използването на въздушното пространство в единното европейско небе (ОВ L 96/20 от 31.3.2004 г.).

²⁰ В съответствие със Системата за глобално управление на информацията.

6. ВТОРИ СТЬЛЪБ: ЕДИННА РАМКА ЗА БЕЗОПАСНОСТТА

Непрекъснатото нарастване на въздушния трафик в Европа, предизвиканите ограничения в капацитета, натоварването на въздушното пространство и летищата, както и растящото използване на нови технологии изискват общ европейски подход за хармонизирано развитие на разпоредбите за безопасност и тяхното ефективно прилагане, за да се поддържа или дори подобри нивото на безопасност в този бранш.

Различия при прилагането и спазването на незадължителните правила за авиационна безопасност във всички държави-членки доведе до различни процеси и различни нива на стандарти за безопасност.

Европа вече реши през 2002 г., че адекватният отговор на тези предизвикателства по отношение на безопасността трябва да бъде намерен с учредяването на една единна европейска организация за безопасност, позната като Европейска агенция за авиационна безопасност (EASA).

Нейните правомощия постепенно се развиха оттогава и обхващат сферите на летателната годност на въздухоплавателните средства, експлоатацията на въздухоплавателните средства и лицензирането на летателните екипажи. Обхватът на правомощията е разширен с отговорността за съответните механизми за инспекция с цел проверка на спазването на разпоредбите от страна на държавите-членки и техните предприятия.

Следвайки този подход, Комисията предлага правомощията на агенцията да бъдат разширени върху оставащите ключови за безопасността сфери — летищата и управлението на въздушното движение/аеронавигационното обслужване. Следователно този стълб осигурява елемента безопасност в начинанието Единно европейско небе.

7. ТРЕТИ СТЬЛЪБ: ОТВАРЯНЕ НА ВРАТАТА ЗА НОВИТЕ ТЕХНОЛОГИИ

Сегашната система за контрол на въздушното движение е принудена да работи на границата на своите възможности, с остарели технологии и в условия на фрагментиране. Европа трябва да ускори развитието на своята система, така че тя да отговори на предизвикателствата, и да синхронизира използваното бордно оборудване и това на земята. Очаква се SESAR да повиши десетократно нивото на безопасност, със способност да обслужва три пъти по-интензивен трафик при разходи, равни на половината от днешните за един полет. Визията за бъдещото функциониране представлява промяна в парадигмата, създавайки съвместна информационна система за авиационните дейности. **Генералният план за SESAR**, част от настоящия пакет, се базира на резултатите от фазата на дефиниране (2004—2008 г.) и поставя началото на фазата на развитие (2008—2013 г.). На базата на въпросния Генерален план Комисията ще подготви предложение за **Европейски генерален план за УВД**, който ще бъде одобрен от Съвета, както е предвидено в член 1, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 219/2007 за създаване на Съвместното предприятие SESAR.

7.1. Поглед към бъдещето

Авиационните дейности са крайният резултат от сложна поредица от взаимодействия между операторите на въздухоплавателни средства (граждански и военни), летищата, доставчиците на аеронавигационно обслужване и управлението на потоците въздушно

движение на регионално и централно равнище. Функционирането на мрежата се обуславя от степента, до която тези действащи лица са способни да интегрират информация за своята дейност с цел увеличаване на предсказуемостта.

Предсказуемостта изисква интеграция в рамките на цялата система, както и обмен на информация за планираната експлоатация и тази в реално време за всички фази на полета, от момента на запуск на двигателите до тяхното изключване. Стартовата точка за организирането на летателната експлоатация е желаното време за пристигане.

Системата изчислява оптималното трасе за полета („бизнес траектория“) като функция от желаното време за пристигане на летището. Траекториите са предвидени като непрекъсната поредица, включваща всички фази на полета, от планирането до разтоварването на самолета в пункта на дестинация. По тази причина управлението на работата във въздуха и на земята се интегрира, за да се избегне времето за изчакване. Операторите ще имат стимул да спазват планираната експлоатация: експлоатацията по график е с приоритет, за да бъде намалена чувствителността на системата към вторични закъснения.

Динамичното управление на потоците въздушно движение адаптира структурите въздушно пространство към плътността на потоците трафик. То е залегнало в по-широката рамка на функциите по управление на мрежата: гарантиране оптималното проектиране на трасовата мрежа; активиране на необходимия информационен поток между всички звена от оперативната авиационна верига; вземане на решения относно използването на съответното оборудване и системи и организиране възлагането на обществени поръчки; както и разпределяне на оскъдни ресурси като въздушно пространство, летищни слотове, кодове и честоти на транспондера.

7.2. Към успешното въвеждане на SESAR

Успешното въвеждане на SESAR представлява колективна отговорност и изисква ангажирането на цялата авиационна общност. Фазата на развитие полага основите за по-усъвършенстваните инструменти и технологии. Общото предприятие координира и структурира развитието, преодолявайки липсата на съгласуваност в научноизследователски усилия, също и чрез преглед на изпълнявани в момента проекти за тяхната евентуална приложимост във връзка с SESAR. Възможен е и принос от трети държави.

Действителната полза от SESAR ще се прояви с неговото въвеждане, когато след валидиране на европейско равнище с подкрепата на координационна структура от органи за надзор, продуктите на SESAR бъдат внедрени по съгласуван и синхронизиран начин посредством правната рамка на Общността. Това ще доведе до преодоляване на фрагментирането при използването на оборудването както за доставчиците на аеронавигационно обслужване, така и за ползвателите на въздушното пространство, и ще ускори технологичния напредък.

Процесът на въвеждане ще изисква устойчиви управленски структури, отразяващи същността на дейностите и балансиращи интересите на авиационната общност. Комисията ще представи предложение за подобна структура.

8. ЧЕТВЪРТИ СЪЛЪБ: УПРАВЛЕНИЕ НА НАЗЕМНИЯ КАПАЦИТЕТ

Европейският парламент²¹ и Съветът²² одобриха „**план за действие относно капацитета, ефективността и безопасността на летищата в Европа**“²³.

Следва да бъдат направени необходимите инвестиции в капацитета на летищата. За да отговори на нарасналото търсене на въздушен транспорт, капацитетът на летищата следва да остане синхронизиран с капацитета на УВД с оглед запазване на цялостната ефективност на мрежата. По тази причина планът за действие съдържа няколко мерки за увеличаване на резултатите и оптимизиране планирането на летищната инфраструктура, като в същото време повишава стандартите по отношение на безопасността и околната среда.

8.1. По-добро използване на съществуващата инфраструктура

Новите технологии, произтичащи от SESAR, ще увеличат безопасността и ефективността на летищните операции. Освен това, Комисията ще предложи мерки за гарантиране на съгласуването между летищните слотове и полетните планове.

8.2. Подобрено планиране на инфраструктурата

Икономическите ограничения, както и тези свързани с околната среда, съчетани с продължителните периоди за въвеждане на новата инфраструктура, означават че трябва да бъде даван приоритет на оптимизираното използване на съществуващия капацитет.

Тези мерки биха означавали, че наземното планиране и дългосрочното планиране на летищата ще бъдат извършвани едновременно, за да се отчетат по-добре ограниченията, свързани с **околната среда**. За тази цел Комисията ще направи отделни предложения за засилване на правилата, свързани с шума на летищата на Общността²⁴.

8.3. Насърчаване на интермодалността и подобряване достъпа до летищата

Претовареността на летищата и по-строгите проверки, свързани със сигурността, правят високоскоростните влакове все по-конкурентни. Летищата обаче биха могли да се възползват от бързо развиващата се високоскоростна железопътна мрежа. Тясното сътрудничество при координирането на железопътните и шосейните мрежи би гарантирало проектирането и изграждането на действително **допълващи се транспортни мрежи** при минимални разходи.

8.4. Общностна обсерватория за капацитета на летищата

Комисията ще изгради Общностна обсерватория, съставена от държавите-членки, съответните власти и заинтересованите страни, за обмен и наблюдение на данни и информация относно капацитета на летищата като цяло. Въпросната обсерватория, която следва да заработи до средата на 2008 г., ще представлява подходящ форум за представяне и обсъждане на възгледите на квалифицираните страни. Тя ще има

²¹ Резолюция на Европейския парламент от 11.10.2007 г.

²² Заключение на Съвета от 2.10.2007 г.

²³ СОМ (2006) 819 окончателен от 24.1.2007 г.

²⁴ Директива 2002/30/ЕО от 26 март 2002 г. относно установяването на правила и процедури за въвеждането на експлоатационни ограничения, свързани с шума на летищата на Общността.

възможност да достига до балансиран и обединен становища, за да **консултира Комисията**, относно развитието и оползотворяването на капацитета на летищата на Общността. Обсерваторията ще оказва съдействие и при задачи по управление на мрежата.

9. ПОСЛЕДСТВИЯ ЗА ЕВРОКОНТРОЛ

Регулаторната структура и формулирането на някои задачи на централната мрежа на управление на въздушното движение, остават предмет на междуправителствените спогодби. Една междуправителствена рамка обаче не би могла да осигури равни условия, при които авиацията да може да се развива добре, защото правилата не могат да бъдат наложени.

Понастоящем Евроконтрол има принос към някои задачи, свързани с управлението на мрежата. Вътрешната реформа на организацията би следвало да хармонизира структурите на управление с Единното европейско небе с оглед на i) спазване изискванията за задачите на мрежата; както и ii) засилване участието на бранша в съответствие с общата транспортна политика.

При условие че реформата бъде проведена, Комисията възнамерява да засили сътрудничеството с Евроконтрол при осъществяване на политиките. Първата стъпка към реализирането му би било постигането на рамково споразумение. То ще отчете общоевропейският характер на организацията.

10. ЗАКЛЮЧЕНИЯ: КЪМ ДЕЙСТВИТЕЛНО ЕДИННО НЕБЕ ДО 2012 Г.

Гражданите на Европа заслужават да имат най-добрата система за въздушен транспорт. Наследените от миналото припокриващи се регулаторни структури следва да бъдат заменени от **общностна рамка**, която да обхваща всички фази на полета в рамките на **мрежата** на въздушния транспорт. Време е да се подготвим за бъдещето.