

**BG**

**BG**

**BG**



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 1.10.2008 г.  
СОМ(2008) 596 окончателен

**СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА**

**Обща авиационна зона със съседните страни до 2010 г. – Доклад за напредъка**

## СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА

### Обща авиационна зона със съседните страни до 2010 г. – Доклад за напредъка

#### 1. ЗАЩО Е НЕОБХОДИМО ОБЩА АВИАЦИОННА ЗОНА СЪС СЪСЕДНИТЕ ДЪРЖАВИ ДО 2010 Г.?

1. В своите „Заключения относно развитието на дневния ред на външната политика на Общността в областта на авиацията“ от 27 юни 2005 г. Съветът приветства напредъка в развитието на едно по-обширно обща авиационна зона (ОАЗ) със съседните на ЕС страни до 2010 г.
2. ОАЗ се вписва добре в стратегическите цели на въздушната политика на Общността, и заедно с широкообхватните споразумения в областта на въздушния транспорт с глобални партньори от ключово значение за ЕС и т.нар. „хоризонтални споразумения“ представлява крайъгълен камък на тази политика. ОАЗ също допълва общите директиви на Европейската политика на съседство (ЕПС), чрез която Общността насърчава стабилността и устойчивото развитие по своите източни и южни граници.
3. Ефективният транспорт като цяло и ефективният въздушен транспорт в частност могат значително да допринесат за икономическото развитие, техническото сътрудничество и личните контакти между ЕС и съседните държави. В допълнение към това, споразуменията относно ОАЗ, позволявайки пълноправно участие в една от ключовите области на единния пазар, предоставят пример и стимул за по-нататъшна икономическа интеграция на държавата партньор с ЕС.
4. В контекста на разширения съюз за Средиземноморието<sup>1</sup> и все по-тесните връзки между ЕС и неговите източни съседи, ОАЗ става все по-актуално. Неговата крайна цел трябва да бъде установяването на единен паневропейски пазар за въздушния транспорт, основан на общ набор от правила и включващ до 60 държави с около 1 милиард жители. Само през 2007 г. повече от 120 милиона пътници са пътували между ЕС и неговите съседни страни в Европа, Източна Европа, Централна Азия, Средиземноморието и Близкия изток<sup>2</sup>, което представлява увеличение с повече от 20 % в сравнение с 2004 г. Размерът на

---

<sup>1</sup> Процесът от Барселона: Съюзът за Средиземноморието бе стартиран в Париж на 13 юли 2008 г. Неговата цел е да направи отново жизнеспособно партньорството, като предложи по-балансирано управление и увеличено видимост (Съобщение на Комисията – Процес от Барселона: Съюз за Средиземноморието, СОМ (2008) 319 (окончателен)).

<sup>2</sup> Албания, Алжир, Армения, Азербайджан, Беларусия, Босна и Херцеговина, Хърватия, Египет, Грузия, Исландия, Израел, Йордания, Казахстан, Киргизстан, Ливан, Либия, Република Молдова, Черна гора, Мароко, Норвегия, Палестина, Русия, Швейцария, Сирия, Таджикистан, Тунис, Турция, Туркменистан, Украйна, Узбекистан, Бивша югославска република Македония и Сърбия, също както и Косово съгласно Резолюция на Съвета за сигурност на ООН 1244/99.

трафика възлиза на повече от 45 % от въздушния трафик между ЕС и трети страни<sup>3</sup>.

5. Европейската авиация се развива бързо, като ЕС се превръща в нейният основен институционален и регулаторен механизъм. Това води до допълнителни отговорности за Общността, която трябва да осигури достатъчното ангажиране на съседните страни. В допълнение към това, предизвикателствата от ключов характер, каквито са поддържането на високо ниво на авиационната безопасност и сигурност, оптимизацията на управлението на въздушното движение (УВД) или борбата с промените в климата, не са ограничени в рамките на Общността, и съседните държави трябва да бъдат поканени да участват в проекти, реализирани от ЕС, за борба с тези предизвикателства.
6. Целевата дата за развитието на ОАЗ е определена от Комисията за 2010 г. и чрез това съобщение Комисията прави преглед на напредъка, който е постигнат досега. От началото на ОАЗ бяха научени няколко важни неща. Този опит трябва да бъде използван за увеличение на ефективността на проекта и за даване на допълнителен тласък на последния.

## **2. КАКВО Е ПОСТИГНАТО ДОСЕГА?**

### **2.1. Гъвкав проект, който е основан на подход, специфичен за отделната страна**

7. ОАП обхваща страни със съществени различия. Въпреки че предложението на ЕС за установяване на по-задълбочени взаимоотношения е еднакво за всички партньори, специфичният за отделната страна подход, както например при ЕПС, дава възможност за гъвкавост и диференциране. Съществуват толкова възможни отговори, колкото и страни партньори, според политическата ситуация на всеки партньор, нивото на неговите амбиции с оглед на отношенията с ЕС, неговият дневен ред за реформи и постиженията му.
8. Началото на ОАЗ може да бъде проследено до 1993 г. когато бе постигнато ниво на най-напреднала интеграция на трети страни с политиката на ЕС за въздушния транспорт в рамката на Споразумението за ЕИП<sup>4</sup>. В резултат на това Норвегия, Исландия и Лихтенщайн участват в единния авиационен пазар при равни условия с държавите-членки на ЕС. По подобен начин бе постигнато много високо ниво на интеграция чрез специфично споразумение за въздушния транспорт относно Швейцария от 2002 г. насам<sup>5</sup>. Оттогава редица други страни са били поканени да участват в проекта. Понастоящем има две главни концепции въз основа на които ЕС гради развитието на ОАЗ – това са концепцията за единния авиационен пазар и концепцията за Евро-средиземноморско споразумение относно въздушните транспортни услуги.

---

<sup>3</sup> Общият брой на пътниците, транспортирани с въздушен транспорт в рамките на ЕС и извън ЕС достигна 250 милиона още през 2006 г. (Евростат, Статистика на фокус - Транспорт, 52/2008).

<sup>4</sup> Споразумението за Европейско икономическо пространство, ОВ L 1/1994, 3.1.1994 г., стр. 3

<sup>5</sup> Споразумение между Европейската общност и Конфедерация Швейцария за въздушния транспорт (ОВ L 114, 30.4.2002 г., стр. 73).

9. Концепцията за единния авиационен пазар се използва относно страните, които вече са ангажирани в паневропейската авиационна институционална рамка, каквито са Западните Балкани, и които страни са започнали сближаване в регулаторната област с ЕС чрез своето участие в организации като Евроконтрол или Обединените авиационни власти (JAA). Споразуменията, които се основават на тази концепция, предвиждат пълна интеграция на страната партньор в единния авиационен пазар, често в очакване на нейното бъдещо присъединяване към ЕС. Въз основа на концепцията за единния авиационен пазар Комисията започна също така широкообхватни преговори за въздушния транспорт с Украйна.
10. Евро-средиземноморско споразумение относно въздушните транспортни услуги, предвиждащо висока степен на регулаторна хармонизация, постепенно отваряне на пазара и увеличени възможности за инвестиции, бе сключено с Мароко и представлява отправна точка за бъдещи авиационни споразумения с партньорите от ЕС в Средиземноморския регион. Вече упълномощена от Съвета, въз основа на този модел, Комисията ще се стреми към широкообхватни преговори в областта на въздушния транспорт с Израел и Йордания. Комисията подкрепя развитието на ОАЗ в региона на Средиземноморието чрез амбициозния авиационен проект Euromed, който е разработен в рамките на Евро-средиземноморския транспортен форум<sup>6</sup> и има за цел сближаване в регулаторната област на държавите от MEDA с регламентите на ЕС в областта на авиацията, подобряване на въздушната безопасност и сигурност в региона, също така и насърчаване сътрудничеството в областта на управлението на въздушното движение (УВД).
11. Сътрудничеството в района около Черно море и в Централна Азия е съсредоточено върху техническото подпомагане и обмяна на експертно ниво, запознаването на страните партньори със законодателството на ЕС в областта на авиацията и увеличаването на сегашните нива на безопасност в региона. През 2009 г. Комисията ще започне да осигурява допълнителна целева подкрепа на страните в региона в рамките на проекта за безопасност и сигурност на гражданската авиация, чийто бюджет възлиза на 5 млн. EUR.
12. Комисията внимателно наблюдава развитията в съседната област, където редица страни могат да бъдат считани за по-нататъшни потенциални кандидати за участие в ОАЗ. В района на Средиземноморието следващите естествени кандидати са Тунис и Алжир, благодарение на значителния потенциал на техните пазари, също както и на техните силни икономически, културни и исторически връзки с Общността. Що се отнася до съседите на ЕС на изток, Комисията вижда Грузия и Република Молдова като възможни следващи кандидати. И двете страни вече участват в паневропейски организации на авиацията и са силно ангажирани с ЕС чрез планове за действия на ЕПС и други специални инициативи.

---

<sup>6</sup> <http://www.euromedtransport.org/355.0.html>

## **2.2. Спецификата на случая с Русия и Турция**

13. С респективно 23 и 10 милиона въздушни пътници през 2007 г. Турция и Русия са сред най-важните авиационни пазари за ЕС и при тях се наблюдава динамичен растеж. При все това, до момента не е налице широкообхватна и солидна в законово отношение рамка за отношенията в областта на авиацията с тези ключови партньори.
14. В светлината на своя статут на страна кандидатка и своята важност като авиационен партньор, Турция трябва да бъде ангажирана в пълна степен в ОАЗ. Напредъкът в това отношение обаче е забавен от липсата на признание от страна на Турция на интегрирания характер на единния авиационен пазар, също както и текущите проблеми относно безопасността в областта на УВД. Комисията очаква ситуацията да се промени в положителна насока и ще продължи ангажиментите си с Турция чрез един конструктивен диалог. Този напредък ще бъде също така от жизненоважно значение в рамката на преговорите относно глава „Транспорт“ като част от преговорите за присъединяване с Турция. Като първа стъпка, двустранните споразумения в областта на въздушния транспорт между държавите-членки и Турция трябва да бъдат приведени в съответствие със законодателството на Общността.
15. Русия е съсед от ключово значение за разширения ЕС и важен авиационен пазар с дългогодишни традиции в аеронавтиката. Тези тесни връзки изискват установяването на подходяща рамка за сътрудничество в областта на авиацията. При все това, предпоставка за това трябва да бъде изпълнението от Руската федерация на споразумението за таксите за прелитане над Сибир, които Русия изисква в противоречие с нормалната международна практика. Това споразумение бе постигнато по време на срещата на високо ниво между ЕС и Русия през ноември 2006 г. и бе одобрено от руското правителство през ноември 2007 г., но все още не е подписано. По подобен начин двустранните споразумения в областта на въздушния транспорт между Русия и държавите-членки трябва да бъдат приведени в съответствие със законодателството на Общността.

## **2.3. Значителен прогрес в осигуряването на правната сигурност за търговските оператори**

16. Бе постигнат съществен напредък в привеждането на двустранните споразумения в областта на въздушния транспорт между държавите-членки и съседните страни в съответствие със законодателството на Общността. Това увеличава правната сигурност за операциите на въздушните линии за двете страни, без да влияе на баланса на правата за трафик между държавите-членки и страните партньори.
17. С Албания, Армения, Азербайджан, Босна и Херцеговина, Хърватия, бившата югославка република Македония, Грузия, Израел, Йордания, Казахстан, Киргизстан, Ливан, Република Молдова, Черна гора, Мароко, Украйна и Сърбия са сключени хоризонтални споразумения. В допълнение към това, двустранните споразумения с Алжир, Беларус, Египет, Сирия, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан с поне една от държавите-членки позволяват определяне от Общността.

### **3. ПРИЛАГАНЕ НА СПОРАЗУМЕНИЯТА ПО ОАЗ – НАУЧЕНИТЕ УРОЦИ**

#### **3.1. Доказана и успешна формула**

18. Повече от две години след подписването на Споразумението за Обща европейска въздухоплавателна зона със Западните Балкани (ЕСАА)<sup>7</sup> и първото евро-средиземноморско споразумение в областта на въздушния транспорт с Мароко<sup>8</sup>, констатациите на Комисията относно прилагането на ОАЗ са като цяло положителни. Споразуменията са допринесли за бързи промени в сектора на въздушния транспорт на страните партньори и за увеличаване на броя на пътниците и въздушните линии, които летят по нови направления.
19. Наблюдава се особено засилване на трафика между ЕС и Мароко. През 2007 г. повече от 7,8 милиона пътници са пътували в рамките на първото евро-средиземноморско споразумение в областта на въздушния транспорт; това представлява увеличение с 18 % в сравнение с 2006 г. Растежът в рамките на Споразумението за Обща европейска въздухоплавателна зона със Западните Балкани (ЕСАА) бе по-скромен, с повече от 6,6 милиона пътници, които са пътували между ЕС и Западните Балкани през 2007 г. (5 % увеличение в сравнение с цифрите за 2006 г.).
20. Извършва се редовен мониторинг на напредъка по изпълнението от страна на съответните съвместни комитети, които са доказали своята висока полезност при периодичните прегледи на споразуменията, както и при улеснение на операциите чрез справяне с практическите трудности, които възникват от време на време за търговските оператори. През 2009 г. редица от партньорите от Западните Балкани и Мароко трябва да приключат първата преходна фаза по техните съответни споразумения.

#### **3.2. Дневният ред, основан на два стълба: отваряне на пазара и регулаторна хармонизация**

21. Политиката на Общността в областта на авиацията спрямо страните партньори се гради въз основа на дневният ред, основан на два стълба, който има за цел създаване на нови пазарни възможности и гаранция за хармонизирана регулаторна среда. Както вече бе подчертано от Комисията<sup>9</sup>, този дневен ред, основан на два стълба, не е само теоретичен модел, но и практическа конструкция, която позволява споразуменията в областта на въздушния транспорт да бъдат приспособени към специфичните особености за всеки отделен случай. Ясно е, че когато става дума за партньори с развити пазари и солидни регулаторни рамки, подходът на Общността трябва да бъде различен от този, който се прилага за страна, която има голям потенциал, но все още се намира в преходен период и е с недобре развита регулаторна и бизнес среда.
22. Партньорите по ОАЗ имат голям потенциал за развитие и въздушния транспорт може да бъде важен катализатор в реализацията на този потенциал. При все

---

<sup>7</sup> ОВ L 285, 16.10.2006 г., стр. 3

<sup>8</sup> ОВ L 386, 29.12.2006 г., стр. 57

<sup>9</sup> Развитие на дневния ред на външната политика на Общността в областта на авиацията, СОМ(2005) 79 окончателен

това, това трябва да се прави на базата на разглеждането на всеки отделен случай, и след внимателна оценка на редица фактори, каквито са развитието на пазара, нивото на амбициите на въпросната страна, нивото на хармонизацията с регламентите и стандартите на ЕС, също както и специфичните интереси на Общността и нейните държави-членки. В това отношение поэтапният подход с ясно съставени преходни споразумения в много случаи ще бъде най-логичният подход.

23. Ефективното и бързо изпълнение на достиженията на правото в областта на авиацията и неговото хармонично правоприлагане в ОАЗ все още остава основното предизвикателство за повечето от страните партньори и Общността. По-специално това произтича от факта, че законодателството на ЕС в областта на авиацията трябва да се прилага във вътрешните правни системи на страните партньори, докато за държавите-членки на ЕС основната част от този законодателен пакет се прилага и изпълнява директно. Това изисква не само техническа помощ за подпомагане на страните партньори в прилагането на законодателството, но и ефективни и иновативни механизми в споразуменията относно ОАЗ, които да подпомагат процеса на прилагане, като позволяват мониторинг на постигнатия напредък и предвиждат правоприлагащи действия в случаите на неспазване, когато е необходимо.

### **3.3. Към една субрегионална интеграция в дългосрочна перспектива**

24. Не би било желателно амбициите на Общността да се ограничат до развитието на мрежа от различни отношения със съседните страни, тъй като амалгамата от такива многостранни и едностранни споразумения може евентуално да доведе до различни права и задължения на територията на ОАЗ и, което е най-важно, между самите страни партньори, като по този начин се ограничат техните шансове за по-близка субрегионална интеграция.
25. Поради това е желателно, като се признава специфичните особености и чувствителни места на всеки отделен случай, преговорите със съседните страни да доведат до мярка за съгласуваност. В дългосрочен план, и по-специално когато критичната маса от страните от един и същ регион напълно е завършила процеса на регулаторна хармонизация, индивидуалните споразумения между тези страни и Общността могат да бъдат обединени. Това би помогнало да се ограничи фрагментацията на ОАЗ и диференциацията на правата, задълженията и пазарните възможности между ангажираните страни. За тази цел Общността трябва последователно да предлага на страните партньори специфични клаузи, предвиждащи възможността за такова разширение, какъвто бе случаят със споразуменията със Западните Балкани и Мароко.

### **3.4. По-тясно ангажиране на съседните страни в институционалната и оперативна рамка на ЕС**

26. Паневропейската ситуация в областта на авиацията и ролята на авиационните организации в Европа се променя. Групата на високо равнище по въпросите на бъдещата регулаторна рамка за европейската авиация призовава ЕС да встъпи в ролята на основна движеща сила за създаване на регулаторния дневен ред за



европейската авиация и да засили връзките с европейските страни, които не са членки на ЕС<sup>10</sup>.

27. ОАЗ и съвместните комитети, които администрират споразуменията, са доказали своята висока ефективност за увеличение на проактивната комуникация между ЕС и страните партньори. При все това, за да се гарантира истинска паневропейска „собственост“ на ОАЗ в тази бързо променяща се среда, Общността трябва да осигури по-добро ангажиране на страните партньори в своята институционална и/или оперативна рамка.
28. Като съзнава напълно законовите и институционални ограничения, които произтичат от Договора за ЕС и съответното законодателство на Общността, Комисията вярва, че ЕС трябва да разработи последователен подход относно въпроса за участието на страните партньори в институционалната рамка на ЕС за авиацията със статут на наблюдатели или тяхното по-тясно ангажиране в авиационните програми на Общността и/или оперативни инициативи при изпълнение на необходимите предварителни условия. Две области, които заслужават специално внимание в това отношение, са авиационната безопасност и управлението на въздушното движение (УВД).

#### *3.4.1. Гарантиране на паневропейското измерение на авиационната безопасност*

29. Авиационната безопасност остава ключов приоритет в отношенията с редица от съседните страни и засилването на националните надзорни функции трябва да продължи да получава адекватния приоритет. Очевидно е, че всички партньори, ангажирани с ЕС в ОАЗ, трябва да демонстрират своята способност да спазват поне стандартите на ИКАО, и на тази основа постепенно да прилагат по-стриктни изисквания, както се предвижда съгласно съответните споразумения относно ОАЗ.
30. Разширяването на компетенциите на Европейската агенция за авиационна безопасност (ЕААБ) и решението на Европейската конференция за гражданска авиация да закрие Обединените авиационни власти (ЖАА) в средата на 2009 г. изискват намирането на подходящи решения с цел да се поддържа паневропейското измерение на авиационната безопасност. ОАЗ предлага най-обстоен отговор на този въпрос, като дава възможност на европейските страни, които не са членки на ЕС да сътрудничат с Европейската агенция за авиационна безопасност (ЕААБ) и да бъдат по-тясно асоциирани в системата за безопасност на ЕС. При все това, същността на това сътрудничество е различна от това в рамките на Обединените авиационни власти (ЖАА), тъй като ЕААБ не е асоциация на регулаторни органи, а специализирана агенция на ЕС, подкрепяща регулаторния орган на Общността и изпълняваща редица задачи по надзор на безопасността.
31. Европейските страни, които не са членки на ЕС, подписали са Чикагската конвенция и са влезли в споразумения с Комисията, съгласно които те приемат и прилагат основния регламент на ЕААБ и правилата за неговото прилагане,

---

<sup>10</sup> Група на високо равнище по въпросите на бъдещата регулаторна рамка за европейската авиация, 2007 г.: „Рамка за подобряване на постиженията“.

могат да участват в работата на ЕААБ, което включва членство в борда на управителите без право на гласуване. Страните партньори могат също така са сътрудничат с Общността чрез работни споразумения, подписани с ЕААБ, или да сключват споразумения за взаимно признаване с Общността.

### 3.4.2. Създаване на Единното европейско небе (ЕЕН) отвъд границите на ЕС

32. Създаването на единния авиационен пазар през 90-те години и полученото в резултат рязко увеличаване на размера на трафика в Европа не бе придружено с модернизацията на съоръженията за УВД. В допълнение към това, УВД в Европа все още се характеризира с висока степен на фрагментация, което добавя ненужна продължителност на полетите, което има за резултат допълнителни разходи за ползвателите на въздушното пространство и негативно въздействие върху околната среда. За да се справи с тази неефективност, Комисията понастоящем предлага втори пакет от законодателни мерки, с цел да се ускори приключването на ЕЕН и развитието на новото поколение система за УВД съгласно изследването в областта на управлението на въздушния трафик в единното европейско небе (SESAR)<sup>11</sup>.
33. Една ефективно действаща система за УВД не трябва да бъде ограничена в рамките на Общността. С цел да се избегнат затрудненията, да се насърчи оперативната съвместимост и да се увеличи безопасността и екологичната ефективност, съседните държави също трябва да бъдат асоциирани по подходящ начин. Понастоящем чрез ОАЗ 38 страни са вече ангажирани в изграждането на ЕЕН и участват в оперативните инициативи на ЕС по линия на УВД, включително създаването на функционални блокове въздушно пространство. Всички партньори по линия на Споразумението за обща европейска въздухоплавателна зона със Западните Балкани (ЕСАА) също участват в работата на Комитета за единно небе със статут на наблюдател. През април 2008 г. бе стартирана програма по линия на ISIS (Интегрирана информационна система за държавните помощи) с цел подпомагане прилагането на законодателството на ЕЕН в Югоизточна Европа, като е предвидено в Споразумението за Обща европейска въздухоплавателна зона със Западните Балкани<sup>12</sup>. По-нататъшното разширение на ЕЕН с включване на съседните страни и ОАЗ изглеждат логичното средство за постигане на тази цел. За да се гарантира адекватно включване на страните партньори в този проект, те трябва също така да бъдат надлежно асоциирани в неговата институционална и/или оперативна рамка.
34. По подобен начин, за да се гарантира, че съседните страни се облагодетелстват от модернизацията на УВД, на тях трябва да им бъде позволено да участват в SESAR. В дългосрочен план, това би означавало, че най-съвременните УВД технологии и оперативни концепции биха могли да бъдат прилагани в страните партньори, като по този начин се гарантира гладко функциониране на системата за УВД извън границите на ЕС. Предприятия от трети страни, които

---

<sup>11</sup> Съобщение на Комисията: Единно европейско небе II: към по-устойчива и по-добре функционираща авиация, COM(2008) 389 окончателен).

<sup>12</sup> Прилагането на Единното европейско небе в Югоизточна Европа се появява от предишната инициатива за Югоизточния европейски функционален блок въздушно пространство (SEE FABA), която е прекратена съответно.

са подписали поне едно споразумение в областта на авиацията с ЕС вече имат право да подадат заявления за членство в съвместното предприятие SESAR.

### **3.5. Устойчиво развитие на общата авиационна зона**

35. Авиацията оказва въздействие върху околната среда както на глобално, така и на местно ниво, включително трансграничните въздействия. На местно ниво оперирането на самолетите допринася за шума и за замърсяването на въздуха и на глобално ниво авиационните емисии допринасят за промяната на климата. Въпреки че авиацията понастоящем допринася само за няколко процента от газовите емисии, които предизвикват парниковия ефект, количеството на тези емисии расте бързо в много държави и се предвижда да продължи да нараства в бъдеще. Ако не се предприемат никакви действия, този растеж ще подкопае усилията, които полагат другите отрасли за намаляване на емисиите.
36. ЕС предложи широкообхватен подход, за да бъде неутрализирано въздействието на авиацията върху климата, който включва продължаване подобряването в УВД и повече инвестиции в изследванията за „зелени технологии“. При все това тези мерки сами по себе си няма да бъдат достатъчни за предотвратяване на растежа на емисиите от въздушния трафик. Следователно авиацията ще бъде включена в Схемата за търговия с емисии (СТЕ) на ЕС. Политическо споразумение относно законодателството бе постигнато наскоро от Съвета и Европейския парламент.
37. Важно е да се работи с трети страни, с цел да се улесни устойчивото развитие на авиационния сектор и да се гарантира вземането на ефективни мерки с оглед решаване на проблема с въздействието на авиацията върху околната среда. Споразуменията относно ОАЗ включват подходящи разпоредби за постигане на това и би трябвало да окуражават страните партньори да приемат ефективни мерки, с цел да се реши проблема с въздействието на авиацията върху околната среда, като например въвеждането на СТЕ или еквивалентни мерки.

### **3.6. Необходимост от помощ и ясни приоритети в техническото подпомагане**

38. Хармонизацията със стандартите на ЕС може да се окаже трудна задача. Тя може да доведе до обстоен преглед на първичното законодателство и на специфични оперативни регламенти, до разработването на нови механизми за надзор на безопасността, до обучение на персонала или дори до организационни промени, каквито са отделянето на сервизното осигуряване от надзора на безопасността или установяването на независим орган за разследвания на аварийите.
39. Реформите изискват подходящо ниво на експертни познания и капацитет от страните партньори. Една от често срещаните пречки в това отношение може да бъде липсата на адекватна организация за надзор на безопасността или проблеми с квалифицирания технически персонал. Тези недостатъци в повечето от случаите са резултат от недостатъчното разпределение на ресурси към националните органи на гражданската авиация.
40. Освен осигуряването на експертни познания и техническа помощ, въпросът относно недостатъчния административен капацитет и липсата на ресурси може

да бъде разрешен и чрез по-тясно сътрудничество и обединяване на ресурси. Това не означава непременно, че ще е необходимо да се създаде отделна организация или да има отказване от национален суверенитет. Обединяването на експерти или общи дейности по надзор може да допринесе значително за елиминиране дублирането на усилия и за постигане на икономии от мащаба. Например в областта на УВД такова сътрудничество ще бъде най-ефективно постигнато чрез концепцията за функционалните блокове въздушно пространство. Разследването на авиационните аварии е друга област, при която сътрудничеството между властите може да донесе значителни ползи.

41. Комисията осигурява техническо сътрудничество за всички страни, които участват в ОАЗ. Туининг проект на стойност 1 млн. EUR, посветен на авиационната безопасност, се предоставя на Украйна. Споменатият по-горе авиационен проект EuroMed, който разполага с бюджет 5 млн. EUR, бе стартиран с цел да се осигури целева техническа подкрепа за партньорите от Средиземноморието до 2011 г. Програмата ISIS осигурява подкрепа за страните от Западните Балкани в прилагането на законодателството относно ЕЕН съгласно Споразумението за ЕСАА. Проект по линия на ЕААБ – CARDS с бюджет 0,5 млн. EUR, изпълнен през 2008 г., създаде планове за сближаване относно прилагането на законодателството на ЕС в областта на безопасността в Западните Балкани, като се предвижда по-нататъшна подкрепа за региона. Комисията също помага на съседните страни при съставянето на авиационното законодателство и при организирането на срещи на експерти и учебни посещения.
42. Комисията ще продължи да осигурява техническа помощ за страните партньори и да окуражава обединяването на ресурси, за да гарантира тяхното оптимално използване. По линия на споразуменията за ОАЗ могат да бъдат разработени специални разпоредби, които касаят приоритетите на техническата помощ и се позовават на наличните фондове и инструменти. Туинингът, който е високоефективно средство за изграждане на капацитет и включва авиационни експерти от държавите-членки, трябва да се счита за ключов инструмент в осигуряването на подкрепа за авиационните администрации на съседните страни, които трябва да прилагат законодателството на ЕС.
43. По-широкият обмен на информация между Комисията, държавите-членки и институциите-донори е също така необходим за гарантиране по-добрата координация на техническата помощ, която се предоставя на съседните страни с цел подпомагане на ОАЗ.

### **3.7. Бързо прилагане на споразуменията относно ОАЗ**

44. Споразумението относно ЕСАА със Западните балкани бе подписано през юни 2006 г. Всички с изключение на един от балканските партньори приключиха с процедурата по ратификация, докато две години след подписването на това споразумение то е ратифицирано само от 14 държави-членки. По подобен начин Евро-средиземноморското споразумение с Мароко, въпреки че е подписано през декември 2006 г. и се прилага временно от тази дата, досега е ратифицирано само от 13 държави-членки.

45. Сега е важно да се ускори процеса на ратификация на споразуменията с държавите-членки, с цел да се демонстрира политическия ангажимент на Общността към проекта за ОАЗ. За в бъдеще въпросът за бързото прилагане на споразуменията относно ОАЗ може да бъде разрешен чрез сключването им като споразумения на Общността въз основа на член 80 от Договора за ЕС, а не като „смесени“ споразумения. Като алтернатива на страните партньори трябва да бъде предложено временно прилагане от определена дата, с цел да се гарантира бързото прилагане на споразуменията.

#### 4. ЗАКЛЮЧЕНИЯ

46. Бе постигнат значителен прогрес за достигане целите на разширена ОАЗ. Въпреки че целта се явява едно предизвикателство и може би няма да бъде възможно задачата да бъде изпълнена до 2010 г., както очаква Съветът, преговорите с мнозинството от източноевропейските и средиземноморски партньори трябва да бъдат започнати или приключени до края на десетилетието. При все това са необходими по-големи усилия, за да се гарантира прилагането на достиженията на правото на ЕС в областта на авиацията от страните партньори и хармоничното правоприлагане на тези разпоредби в ОАП.
47. Комисията ще продължи развитието на ОАП, както чрез внимателен мониторинг на прилагането на съществуващите споразумения, както е представено в това съобщение, така и чрез установяване на следващите потенциални партньори за участие в проекта. В този контекст Комисията предлага на държавите-членки в придружаващото съобщение да започнат широкообхватни преговори в областта на въздушния транспорт с Тунис, и внимателно ще оцени добавената стойност от започването на преговори с Алжир, Грузия и Република Молдова, с оглед предложенията, които се представят в Съвета в идните месеци.

Трафик между ЕС и районите, съседни на ОАЗ (милиони пътници, превозвани по въздушен път)<sup>13</sup>

	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000
Западни Балкани	6.6	6.3	5.5	4.6	3.8	3.2	3.1	2.4
Северна Африка	30	28	26	24	19	18	21	19
Близък и Среден Изток	7.3	7	7.2	6.9	5.8	5.2	6.6	6.9
Републики от Общността на независимите държави, разположени на Европейския континент	3.9	3.5	3.3	2.7	1.9	1.5	1.4	1.1
Републики от Общността на независимите държави, разположени на Азиатския континент	0.7	0.7	0.7	0.7	0.6	0.5	0.5	0.5
ЕИП/ЕАСТ	39	38	34	31	27	25	28	26
Турция	23	21	24	21	17	18	17	14
Русия	9.8	9.1	8.2	7.5	6.4	5.2	5.4	4
<b>ОБЩО ЕС – ОАЗ</b>	<b>120.3</b>	<b>113.6</b>	<b>108.9</b>	<b>98.4</b>	<b>81.5</b>	<b>76.6</b>	<b>83</b>	<b>73.9</b>

<sup>13</sup>

Гео номенклатура, използвана само за целите на този статистически анализ.