



Съвет на
Европейския съюз

Брюксел, 17 октомври 2022 г.
(OR. en)

13674/22
ADD 1

AVIATION 252

ПРИДРУЖИТЕЛНО ПИСМО

От:	Генералния секретар на Европейската комисия, подписано от г-жа Martine DEPREZ, директор
До:	Генералния секретариат на Съвета
№ док. Ком.:	COM(2022) 529 final - ANNEX
Относно:	ПРИЛОЖЕНИЕ към ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА Европейската програма за авиационна безопасност

Приложено се изпраща на делегациите документ COM(2022) 529 final - ANNEX.

Приложение: COM(2022) 529 final - ANNEX



Брюксел, 17.10.2022 г.
COM(2022) 529 final

ANNEX

ПРИЛОЖЕНИЕ

към

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

Европейската програма за авиационна безопасност

Съдържание

1.	ЕВРОПЕЙСКИ ПОЛИТИКИ, ЦЕЛИ И РЕСУРСИ В ОБЛАСТТА НА БЕЗОПАСНОСТТА	7
1.1.	Европейската система за авиационна безопасност	7
1.2.	Европейската система за авиационна безопасност и ИКАО	8
1.3.	Законодателната рамка на Съюза в областта на авиационната безопасност и опазването на околната среда	9
1.3.1.	Структура на законодателната рамка на Съюза в областта на безопасността.....	9
1.3.2.	Регламент (ЕС) 2018/1139 и свързани с него правила.....	15
1.3.3.	Разследване на произшествия и инциденти в гражданското въздухоплаване ...	25
1.3.4.	Докладване, анализ и последващи действия във връзка със събития в гражданското въздухоплаване	25
1.3.5.	Списък на Европейския съюз на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на ЕС	26
1.4.	Отговорности и отчетност по отношение на безопасността в Европейския съюз	27
1.4.1.	Процес на вземане на решения в рамките на Европейския съюз	27
1.4.2.	Правомощия и отговорности относно авиационната безопасност в рамките на Европейската система за безопасност.....	28
1.5.	Разследване на произшествия и инциденти	38
1.5.1.	Приложими правила	38
1.5.2.	Препоръки за безопасност	39
1.5.3.	Сътрудничество с други структури	39
1.6.	Правоприлагане.....	40
1.6.1.	Правоприлагане в държавите членки.....	40
1.6.2.	Правоприлагане по отношение на организации от регулирания сектор	41
2.	УПРАВЛЕНИЕ НА РИСКА ЗА БЕЗОПАСНОСТТА НА ЕВРОПЕЙСКО РАВНИЩЕ.....	43
2.1.	Събиране, анализ и обмен на данни за безопасността	45
2.2.	Управление на риска за безопасността на равнището на ЕС: процесът на разработване и актуализиране на Европейския план за авиационна безопасност	46
2.2.1	Европейски план за авиационна безопасност: международно измерение	50
2.3.	Мониторинг на равнището на безопасност	52
2.3.1	Споразумение относно равнището на безопасност на организации.....	52
2.3.2	Равнище на безопасност на държавите членки.....	53
2.3.3	Годишен преглед на безопасността на ЕААБ	53
2.4.	Изисквания за управление на безопасността за органите и организациите.....	54

3.	ОСИГУРЯВАНЕ НА БЕЗОПАСНОСТ НА ЕВРОПЕЙСКО РАВНИЩЕ	55
3.1	Надзор над безопасността	55
3.1.1	Наблюдение на прилагането на правилата в държавите членки	56
3.1.2	Надзор над сертифицирани организации.....	56
3.2	Основано на данни за безопасността насочване на надзора към области, предизвикващи повече загриженост или в които нуждите са по-съществени ..	56
3.2.1	Основано на данни за безопасността насочване на наблюдението на държавите членки.....	56
3.2.2	Основано на данни за безопасността насочване на надзора върху промишлеността.....	58
4.	НАСЪРЧАВАНЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА НА ЕВРОПЕЙСКО РАВНИЩЕ	59
4.1	Дейности на равнището на ЕС.....	60
4.1.1	Информация във връзка с безопасността.....	60
4.2	Обучение на равнището на ЕС	61
	Списък на съкращенията	63

Таблица 1.	Приложимо законодателство на Европейския съюз в областта на авиационната безопасност и опазването на околната среда	10
------------	---	----

Таблица 2.	Компетентни органи съгласно правилата на ЕС	29
------------	---	----

Фигура 1.	Взаимовръзка между заинтересованите страни в Европейската система за безопасност	33
-----------	--	----

Фигура 2.	Европейският процес за УРБ.....	48
-----------	---------------------------------	----

Фигура 3.	Връзка между EASP, EPAS и други програми и планове	51
-----------	--	----

ВЪВЕДЕНИЕ

В настоящия документ се описва Европейската програма за авиационна безопасност, като се представят приложимият на равнището на Съюза набор от правила в областта на въздухоплаването, както и дейностите и процесите, използвани за съвместно управление на безопасността на гражданското въздухоплаване на равнището на Съюза.

На равнището на ЕС Европейската програма за авиационна безопасност съответства функционално на националната програма за безопасност, описана в приложение 19 към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване (Чикагската конвенция). С Регламент (ЕС) 2018/1139 в правната рамка на ЕС в областта на въздухоплаването беше въведена задължителна нова глава относно управлението на авиационната безопасност. В нея, наред с други аспекти, се посочва, че Комисията приема, публикува и прави необходимата актуализация на документ („Европейската програма за авиационна безопасност“), описващ функционирането на Европейската система за авиационна безопасност и съдържащ правилата, дейностите и процесите, които се използват за управление на безопасността на гражданското въздухоплаване в Съюза, в съответствие с неговата правна рамка.

В програмата се обяснява как се управлява авиационната безопасност от европейска гледна точка. Тъй като много правила и дейности, свързани с авиационната безопасност, днес се приемат и координират на равнището на ЕС, в своите национални програми за безопасност държавите членки се позовават на Европейската програма за авиационна безопасност. Това е причината Европейската програма за авиационна безопасност да включва най-малко елементите, свързани с отговорностите по управлението на националната безопасност, описани в международните стандарти и препоръчителните практики. ЕС фактически урежда законово определени области на авиационната безопасност и не е възможно държавите членки да опишат как се управлява безопасността на национално равнище, без да включат европейското измерение. Освен това в повечето области, обхванати от Чикагската конвенция, държавите са прехвърлили своята компетентност на Съюза. В Европейската програма за авиационна безопасност се обяснява също така как ЕС изпълнява международните задължения, които произтичат от това делегиране на отговорности.

Европейската програма за авиационна безопасност следва формата и структурата на описанието на националната програма за безопасност, подробно определена в приложение 19 към Чикагската конвенция.

В Европейската програма за авиационна безопасност е описан и процесът на разработване, приемане, актуализиране и изпълнение на Европейския план за авиационна безопасност.

Целта на Европейската програма за авиационна безопасност е да се гарантира, че системата за управление на авиационната безопасност в Европейския съюз осигурява най-доброто равнище на безопасност в сравнение с останалите региони в света и това равнище е хомогенно в целия Съюз и продължава да се подобрява, като едновременно с това се вземат предвид други значими цели, като например опазването на околната среда.

Чрез описанието на процесите, използвани за съвместно управление на безопасността на европейско равнище, и по-специално на начина, по който Европейската комисия (наричана по-нататък „Комисията“), държавите членки и Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз си сътрудничат за установяване на опасностите и предприемане на подходящи действия за намаляване на рисковете за безопасността, „Европейската програма за авиационна безопасност“ допринася за постигането на

високите общоевропейски цели за безопасност, определени на равнището на Съюза. Следователно чрез него се гарантира, че всички участници познават своите отговорности и че са въведени всички необходими правила и процеси за повишаване на авиационната безопасност, което да допринесе за предотвратяване на произшествия в европейския регион и извън него.

ТЕРМИНОЛОГИЯ

В настоящия документ:

- под „държави членки“ се разбират 27-те държави — членки на ЕС;
- под „държави — членки на Европейската агенция за авиационна безопасност (ЕААБ)“, се разбират 27-те държави — членки на ЕС, както и Исландия, Лихтенщайн, Норвегия и Швейцария;
- под „държави от регион EUR на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО)“ се разбират 55-те държави от регион „Европа“ на ИКАО, който включва всички държави — членки на ЕС;
- всяко позоваване на „основния регламент“ или „ОР“ означава Регламент (ЕС) 2018/1139 на Европейския парламент и на Съвета от 4 юли 2018 г. относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване и за създаването на Агенция за авиационна безопасност на Европейския съюз¹; и
- под „мрежа от анализатори на авиационната безопасност (NoAs)“ се разбира мрежата от анализатори на авиационната безопасност, посочена в Регламент (ЕС) № 376/2014 на Европейския парламент и на Съвета за докладване, анализи и последващи действия във връзка със събития в гражданското въздухоплаване².

1 Регламент (ЕС) 2018/1139 на Европейския парламент и на Съвета от 4 юли 2018 г. относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване и за създаването на Агенция за авиационна безопасност на Европейския съюз и за изменение на регламенти (ЕО) № 2111/2005, (ЕО) № 1008/2008, (ЕС) № 996/2010, (ЕС) № 376/2014 и на директиви 2014/30/ЕС и 2014/53/ЕС на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на регламенти (ЕО) № 552/2004 и (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета и Регламент (ЕИО) № 3922/91 на Съвета (текст от значение за ЕИП); ОВ L 212, 22.8.2018 г., стр. 1.

2 Регламент (ЕС) № 376/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 3 април 2014 г. за докладване, анализ и последващи действия във връзка със събития в гражданското въздухоплаване, за изменение на Регламент (ЕС) № 996/2010 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Директива 2003/42/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и на регламенти (ЕО) № 1321/2007 и (ЕО) № 1330/2007 на Комисията (Текст от значение за ЕИП); ОВ L 122, 24.4.2014 г., стр. 18.

1. ЕВРОПЕЙСКИ ПОЛИТИКИ, ЦЕЛИ И РЕСУРСИ В ОБЛАСТТА НА БЕЗОПАСНОСТТА

1.1. Европейската система за авиационна безопасност

Европейската система за авиационна безопасност съдържа правила и процеси, които се използват за управление на безопасността на гражданското въздухоплаване в Съюза в съответствие с Регламент (ЕС) 1139/2018. Чрез тези правила и процеси се осигурява високо равнище на безопасност в гражданското въздухоплаване, хармонизират се аспектите на безопасността и се улеснява свободното движение на продукти, услуги, лица и капитали, свързани с гражданското въздухоплаване.

Същевременно системата:

- повишава конкурентоспособността на въздухоплателната промишленост на Съюза,
- стимулира ефективността на разходите, наред с другото, чрез избягване на дублирането и насърчаване на ефективността в процесите на регулиране, сертифициране и надзор, както и ефикасното използване на съответните ресурси на равнището на Съюза и на национално равнище,
- подпомага държавите членки при упражняването на техните права и изпълнението на задълженията им по Чикагската конвенция, като осигурява единно тълкуване и еднакво и навременно прилагане на нейните разпоредби,
- разпространява в световен мащаб вижданията на Съюза по отношение на стандартите и правилата в гражданското въздухоплаване посредством установяването на подходящо сътрудничество с трети държави и международни организации и
- насърчава техническата и оперативната съвместимост и обмена на добри административни практики.

Системата за управление на авиационната безопасност е базирана на тясното сътрудничество между Комисията, Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз (наричана по-долу „ЕААБ“, или „Агенцията“), държавите членки, както и въздухоплателната промишленост.

Високото и еднакво равнище на защита на европейските граждани и пътници зависи главно от приемането на общи правила за безопасност, от мерките, които гарантират, че продуктите, лицата и организациите³ в ЕС спазват тези правила, както и от ефективните процеси за управление на риска за безопасността на регионално, национално и браншово равнище. В член 85 от Регламент (ЕС) 2018/1139 се предвижда система за прилагане, в рамките на която Агенцията подпомага Комисията при надзора по отношение на прилагането от страна на държавите членки на посочения регламент и на делегираните актове и актовете за изпълнение, приети въз основа на него.

Тази система се допълва от качествено разследване на произшествия и инциденти, което позволява да се откриват пропуски по отношение на безопасността и да се предприемат действия за отстраняване на тези пропуски. Европейската програма за авиационна безопасност включва също повече инициативност и анализ на фактите при набелязването на най-сериозните рискове за безопасността и предприемането на

³ За целите на настоящия документ под „организации“ се разбират промишлени организации, предоставящи продукти и услуги в сектора на въздухоплаването.

действия за намаляването им. Системата по-специално се възползва от основаното на данни установяване и оценяване на риска, извършвано в рамките на програмата Data4Safety (големи информационни масиви), която получава подкрепа от Комисията и е координирана от ЕААБ, с участието на съответните партньори от европейската въздухоплавателна общност.

1.2. Европейската система за авиационна безопасност и ИКАО

Европейската система за авиационна безопасност е строго съобразена с разработването и прилагането на стандартите и препоръчителните практики (SARP) на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО).

Комисията и ЕААБ следят процеса на разработването им и планират съответни действия по изготвяне на правила веднага щом може да се потвърди, че е необходима промяна на европейската регулаторна рамка. Това включва оценката на предложенията на ИКАО за изменение на приложенията (писмо от ИКАО към държавите тип I), както и установяването на разликите между регулаторната рамка на ЕС и приложенията на ИКАО (писмо от ИКАО към държавите тип II и контролни списъци за проверка на съответствието). При оценката на различията ЕААБ и Комисията оказват подкрепа на държавите членки, които трябва да уведомят ИКАО за установените различия. След оценката на ЕААБ Комисията предлага на Съвета на ЕС решение относно уведомяването за различията.

Освен това Комисията и ЕААБ работят в партньорство с регионалната служба на ИКАО за регион „Европа/Северноатлантически океан“ (EUR/NAT), за да популяризират регионалния подход към управлението на авиационната безопасност, да насърчават съвместното управление на риска и да създават полезни взаимодействия в рамките на различните инициативи на ЕС за повишаване на безопасността. В този контекст от съществено значение е Регионалният план за авиационна безопасност за регион „Европа“ (EUR RASP): от 2017 г. насам регионалната служба на ИКАО, Комисията и ЕААБ си сътрудничат в разработването на такъв регионален план за авиационна безопасност (RASP), който се основава на действията, определени в Европейския план за авиационна безопасност (EPAS), така че да се позволи на всички държави от регион EUR на ИКАО да се възползват от установения процес на планиране на безопасността и различните му крайни продукти, било то по отношение на регулаторни материали, резултати за насърчаване на безопасността, насоки, инструменти или най-добри практики. Първият регионален план за авиационна безопасност за регион „Европа“ (EUR RASP) беше публикуван през януари 2019 г.

Комисията и ЕААБ също така са представени в Групата за планиране на авиационната система в европейския регион (EASPG) и свързаната с нея Група за координиране на програмата (PCG). Основните цели на EASPG са да гарантира, че плановете за развитие на аеронавигационната система и плановете за авиационна безопасност в регион EUR остават съгласувани и съвместими с тези на съседните региони, както и с глобалните плановете на ИКАО, и да ръководи и координира тяхното изпълнение. В допълнение към това EASPG играе важна роля в насърчаването и улесняването на хармонизацията и координацията на подрегионалните и националните програми в регион EUR, свързани с въздухоплаването и безопасността.

И накрая, Комисията и ЕААБ са представени в проучвателната група за Глобалния план за безопасност на въздухоплаването (GASP) и по този начин допринасят за поддържането на GASP и на съответните материали с насоки и инструменти. Основната цел на GASP е непрекъснато да се намаляват смъртните случаи и рискът от

тях, като се ръководят разработването на хармонизирана стратегия за авиационна безопасност въз основа на шестте цели на GASP и свързаните с тях задачи, както и разработването и прилагането на регионални и национални планове за авиационна безопасност.

Освен това ЕААБ насърчава прилагането на националната програма за безопасност (НПБ) и управлението на безопасността в световен мащаб чрез проекти на ЕС за техническа помощ и чрез работа с регионалните служби на ИКАО в подкрепа на държавите и на регионалните организации за надзор над безопасността (RSOO). Основните цели на тези проекти са повишаването на нивото на безопасност в световен мащаб чрез подпомагане на държавите при създаването на техните НПБ, оказването на съдействие на държавите и на RSOO при изграждането на механизми за регионално сътрудничество, с които да се гарантира спазването на стандартите и препоръчителните практики на ИКАО. Чрез тези дейности европейските политики и цели в сферата на безопасността могат да бъдат ефективно популяризирани на регионално и глобално равнище.

1.3. Законодателната рамка на Съюза в областта на авиационната безопасност и опазването на околната среда

1.3.1. Структура на законодателната рамка на Съюза в областта на безопасността

Член 4, параграф 2, буква ж) от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС) постановява, че транспортът е споделена компетентност между Европейския съюз и неговите държави членки. Освен това в член 100, параграф 2 от същия договор се дава възможност на Европейския парламент и на Съвета да приемат съответните разпоредби относно въздушния транспорт по предложение на Комисията. В член 2, параграф 2 от ДФЕС се посочва, че когато Договорите предоставят на Съюза компетентност, споделена с държавите членки в определена област, Съюзът и държавите членки могат да законодателстват и да приемат правно обвързващи актове в тази област, а държавите членки упражняват своята компетентност, доколкото Съюзът не е упражнил своята.

Следователно правните изисквания в областта на авиационната безопасност могат да бъдат определени на равнището на Съюза чрез приемането на законодателство на Съюза.

Законодателната рамка на Съюза в областта на безопасността на гражданското въздухоплаване се състои от регламенти на Европейския парламент и на Съвета, допълнени, когато е целесъобразно, с делегирани регламенти и регламенти за изпълнение на Комисията. Механизмите за оценка на прилагането и ефективността на законодателството, които могат да доведат до неговото преразглеждане, са включени в съответните правни актове и се оценяват и чрез т.нар. стандартизационни инспекции на държавите членки, извършвани от ЕААБ.

В таблицата по-долу е обобщено приложимото законодателство за авиационна безопасност, прието на равнището на ЕС.

Таблица 1. Приложимо законодателство на Европейския съюз в областта на авиационната безопасност и опазването на околната среда

Основен регламент за ЕААБ и свързаните с него регламенти за изпълнение и делегирани регламенти		
Основен регламент (ОР)	(ЕС) 2018/1139	Приложение I: Въздухоплавателно средство по член 2, параграф 3, буква г) Приложение II: Съществени изисквания относно летателната годност Приложение III: Съществени изисквания за екологична съвместимост на продукти Приложение IV: Съществени изисквания относно екипажа Приложение V: Съществени изисквания по отношение на въздушните операции Приложение VI: Съществени изисквания за квалифицирани органи Приложение VII: Съществени изисквания за летища Приложение VIII: Съществени изисквания относно УВД/АНО и ръководителите на полети Приложение IX: Съществени изисквания за безпилотни въздухоплавателни средства Приложение X: Таблица на съответствието
Първоначална летателна годност	РИ: (ЕС) № 748/2012	Приложение I: Част 21 Приложение II: Отменен регламент — списък на измененията Приложение III: Таблица на съответствието
Допълнителни спецификации за летателна годност за експлоатация	РИ: (ЕС) 2015/640	Приложение I: Част 26
Поддържане на летателната годност	РИ: (ЕС) № 1321/2014	Приложение I: Част М Приложение II: Част 145 Приложение III: Част 66 Приложение IV: Част 147 Приложение Va: Част Т Приложение Vб: Част ML Приложение Vв: (Част CAMO) Приложение Vг: Част CAO
Екипаж	РИ: (ЕС) № 1178/2011	Приложение I: Част FCL Приложение II: Преобразуване на свидетелства за правоспособност от държави извън ЕС Приложение III: Свидетелства за правоспособност от държави извън ЕС Приложение IV: Част MED Приложение V: Част CC Приложение VI: Част ARA Приложение VII: Част ORA Приложение VIII: Част DTO
Въздушни операции	РИ: (ЕС) № 965/2012	Приложение I: Определения Приложение II: Част ARO Приложение III: Част ORO Приложение IV: Част CAT Приложение V: Част SPA Приложение VI: Част NCC Приложение VII: Част NCO

		Приложение VIII: Част SPO
Аеростати — Въздушни операции	РИ: (EC) 2018/395	Приложение I: Част DEF Приложение II: Част BOP Приложение III: Част BFCL
Планери — Въздушни операции	РИ: (EC) 2018/1976	Приложение I: Част DEF Приложение II: Част SAO Приложение III: Част SFCL

Основен регламент за ЕААБ и свързаните с него регламенти за изпълнение и делегирани регламенти (продължение)

Оператори от трети държави	РИ: (EC) № 452/2014	Приложение I: Част TCO Приложение II: Част ART
УВД/АНО предоставяне на услуги — управление на въздушното движение/аеронавигационно обслужване	РИ: (EC) 2017/373	Приложение I: Определения Приложение II: Част ATM/ANS.AR Приложение III: Част ATM/ANS.OR Приложение IV: Част ATS Приложение V: Част MET Приложение VI: Част AIS Приложение VII: Част DAT Приложение VIII: Част CNS Приложение IX: Част ATFM Приложение X: Част ASM Приложение XI: Част FPD Приложение XII: Част NM Приложение XIII: Част PERS
Оперативна съвместимост на европейската мрежа за УВД	РИ: (EC) № 1079/2012 РИ: (EC) № 1207/2011 РИ: (EC) № 1206/2011 РИ: (EC) № 29/2009 РИ: (EO) № 262/2009 РИ: (EO) № 633/2007 РИ: (EO) № 1033/2006 РИ: (EO) № 1032/2006	
Ръководители на полети	РИ: (EC) 2015/340	Приложение I: Част ATCO Приложение II: Част ATCO.AR Приложение III: Част ATCO.OR Приложение IV: Част ATCO.MED
Изисквания за използване на въздушното пространство (бордова система за избягване на опасни сближения във въздуха II (ACAS II))	РИ: (EC) № 1332/2011	Приложение: ACAS
Изисквания за използване на въздушното пространство (навигацията, основана на летателните характеристики и оборудването на	РИ: (EC) 2018/1048	Приложение: Подчаст PBN

Въздухоплавателното средство (PBN)		
SERA	РИ: (ЕС) № 923/2012	Приложение: Стандартизирани европейски правила за полетите
Летища	РИ: (ЕС) № 139/2014	Приложение I: Определения Приложение II: Част ADR.AR Приложение III: Част ADR.OR Приложение IV: Част ADR.OPS
Безпилотни летателни системи (БЛС) (Правила и процедури за експлоатация на безпилотни въздухоплавателни средства)	РИ: (ЕС) 2019/947	Приложение: Операции с безпилотна летателна система в „неограничената“ и „специфичната“ категория
БЛС и оператори на безпилотни летателни системи от трети държави	ДР: (ЕС) 2019/945	Приложение
Регулаторна рамка за U-space	РИ: (ЕС) 2021/664	Приложение I: Критерии за определяне на функционалните възможности, експлоатационните характеристики, експлоатационните условия и ограниченията на въздушното пространство, посочени в член 3, параграф 4 Приложение II: Публикуване на общата информация, посочена в член 5, параграф 4, буква а) Приложение III: Изисквания за качеството на данните, за закъснението при обмен на данни и за защита на данните, посочени в член 5, параграф 4, буква б) и член 7, параграф 5, буква в) Приложение IV: Искане за разрешение за полет на БЛС, посочено в член 6, параграф 4 Приложение V: Обмен на съответните оперативни данни и информация между доставчиците на обслужване за U-space и доставчиците на обслужване на въздушното движение в съответствие с член 7, параграф 3 Приложение VI: Сертификат за доставчик на обслужване за U-space, посочен в член 14, параграф 3 Приложение VII: Сертификат за единствен доставчик на общо информационно обслужване, посочен в член 14, параграф 3

Други регламенти относно функционирането на Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз

Налози и такси	РИ: (ЕС) 2019/2153	Приложение
Глоби и санкции	РИ: (ЕС) № 646/2012	
Стандартизационни инспекции	РИ: (ЕС) № 628/2013	

Регламенти в областта на авиационната безопасност, които не произтичат от основния регламент за ЕААБ

Докладване на събития	РИ: (ЕС) № 376/2014	Приложение I: Списък на изискванията, приложими за схемите за задължително и доброволно докладване на събития Приложение II: Заинтересовани страни Приложение III: Искане за информация от Европейския централен регистър
Обща европейска схема за класификация на риска	ДР: (ЕС) 2020/2034 за допълнение на Регламент (ЕС) № 376/2014	Приложение: Обща европейска схема за класификация на риска (ERCS)
Списък с класификация на събитията в гражданското въздухоплаване, които трябва задължително да бъдат докладвани съгласно Регламент (ЕС) № 376/2014	РИ: (ЕС) 2015/1018	Приложение I: Събития, отнасящи се до експлоатацията на въздухоплавателното средство Приложение II: Събития, отнасящи се до техническите условия, техническото обслужване и ремонта на въздухоплавателното средство Приложение III: Събития, отнасящи се до аеронавигационното обслужване и съоръжения Приложение IV: Събития, отнасящи се до летищата и наземното обслужване Приложение V: Събития, свързани с въздухоплавателни средства, различни от сложните въздухоплавателни средства, задвижвани с моторна тяга, включително планери и по-леки от въздуха летателни апарати
Разследване и предотвратяване на произшествия и инциденти в гражданското въздухоплаване	(ЕС) № 996/2010	Приложение: Списък на примери за сериозни инциденти
Хармонизиране на техническите изисквания и административните процедури в областта на гражданското въздухоплаване	Регламент (ЕИО) № 3922/91 на Съвета	
Създаване на списък на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на Общността	(ЕО) № 2111/2005	Приложение: Общи критерии, които се вземат предвид при налагане на оперативна забрана поради причини, свързани с безопасността, на общностно равнище
Правила за прилагане на списъка на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите	(ЕО) № 473/2006	Приложение А: Информация, осигурявана от държавата членка, която отправя искане съгласно член 4, параграф 2 от Основния регламент Приложение Б: Съобщаване от страна на държавата членка на извънредните мерки, предприети съгласно член 6, параграф 1 от Основния регламент за налагане на оперативна забрана на

на Общността		територията ѝ Приложение В: Съобщаване от страна на държавата членка на извънредните мерки, предприети съгласно член 6, параграф 2 от Основния регламент за поддържане или налагане на оперативна забрана на територията ѝ, когато Комисията е решила да не включва подобни мерки в списъка на Общността
Списък на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на Общността	(ЕС) № 474/2006	Приложение А: Списък на въздушните превозвачи, чиито операции изцяло са предмет на забрана в границите на Общността
		Приложение Б: Списък на въздушните превозвачи, чието опериране е предмет на оперативна забрана в границите на Общността
Рамка за създаване на Единно европейско небе	(ЕО) № 549/2004	
Осигуряване на аеронавигационно обслужване в единното европейско небе	(ЕО) № 550/2004	Приложение I: Изисквания за признати организации Приложение II: Условия, които трябва да бъдат посочени в сертификатите
Единно европейско небе — организация и използване на въздушното пространство	(ЕО) № 551/2004	
Единно европейско небе — съвместни проекти	РИ: (ЕС) № 409/2013	
Схема за ефективност и за таксуване в Единното европейско небе — ключови показатели за ефективност по отношение на безопасността	РИ: (ЕС) 2019/317	Приложение I: Ключови показатели за ефективност (КПЕ) за определяне на цели и показатели за наблюдение Приложение II: Модел за планове за ефективност на национално равнище или на равнище функционални блокове въздушно пространство, посочени в член 10, параграф 1 Приложение III: Модел за плана за ефективност на мрежата, посочен в член 10, параграф 5 Приложение IV: Критерии за оценката на плановете за ефективност и целите на национално равнище или на равнище функционални блокове въздушно пространство Приложение V: Критерии за оценка на проектоплана за ефективност на мрежата Приложение VI: Списък с данни във връзка с ефективността, който трябва да бъде предоставен на Комисията, за наблюдение на ефективността в съответствие с член 36, параграф 1 и член 37 Приложение VII: Установени и действителни разходи Приложение VIII: Изисквания за изчисляване на единиците обслужване при прелитане и единиците обслужване в зоните на летищата, посочени в член 25 Приложение IX: Таксови единици Приложение X: Критерии за оценка дали предоставянето на обслужването, посочено в член 35, параграф 1, се осъществява при пазарни условия Приложение XI: Отчетни таблици за подпомагане на ценовата база и таксовите единици, които трябва да бъдат предоставени на Комисията в съответствие с член 35, параграф 6 Приложение XII: Основни елементи за консултациите, посочени в член 24, параграф 3 и член 30, параграф 1 Приложение XIII: Специфични изисквания относно схемите за

	стимулиране, посочени в член 11, параграф 3
--	---

Други регламенти в сферата на гражданското въздухоплаване свързани с опазването на околната среда

Свързани с шума експлоатационни ограничения на летищата в Съюза	РИ: (ЕС) № 598/2014 ⁴	Приложение I: Оценка на шумовата обстановка на летищата Приложение II: Оценка на разходната ефективност на свързаните с шума експлоатационни ограничения
---	----------------------------------	---

Приложимото европейско законодателство в областта на авиационната безопасност е публикувано на уебсайта EUR-Lex, в раздела „Регистър на законодателството на Европейския съюз“, глава [07.40.30](#)⁵. Агенцията също така публикува и преглед на регулаторната рамка⁶.

За да подкрепи прилагането на законодателството на ЕС в областта на авиационната безопасност и да го популяризира в световен мащаб, ЕААБ предоставя на разположение консолидирани версии на правилата за въздухоплаването чрез своя проект eRules, насочен към цифровизацията на правилата за въздухоплаването. В **Правилата с улеснен достъп** законодателството в областта на въздухоплаването е представено по консолидиран и удобен за ползване начин (правилата за прилагане с всички техни изменения са показани в непосредствена близост до съответните приемливи начини за постигане на съответствие, материали с насоки, сертификационни спецификации и подробни спецификации).

Правила с улеснен достъп са предоставени за всички области на въздухоплаването и се разпространяват в pdf формат и като динамична онлайн публикация. Те могат да бъдат намерени на следните адреси: <https://www.easa.europa.eu/document-library/easy-access-rules>

1.3.2. Регламент (ЕС) 2018/1139 и свързани с него правила

1.3.2.1. Правни изисквания

Регламент (ЕС) 2018/1139⁷ е в основата на системата за авиационна безопасност на ЕС. С него се цели изграждането и поддържането на високо и еднакво равнище на безопасност на гражданското въздухоплаване в Европа чрез установяване на общи

⁴ [EUR-Lex — 32014R0598 — EN — EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

⁵ <http://eur-lex.europa.eu/browse/directories/legislation.html>

⁶ <https://www.easa.europa.eu/regulations>

⁷ Регламент (ЕС) 2018/1139 на Европейския парламент и на Съвета от 4 юли 2018 г. относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване и за създаването на Агенция за авиационна безопасност на Европейския съюз и за изменение на регламенти (ЕО) № 2111/2005, (ЕО) № 1008/2008, (ЕС) № 996/2010, (ЕС) № 376/2014 и на директиви 2014/30/ЕС и 2014/53/ЕС на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на регламенти (ЕО) № 552/2004 и (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета и Регламент (ЕИО) № 3922/91 на Съвета (текст от значение за ЕИП); ОВ L 212, 22.8.2018 г., стр. 1.

правила в областта на гражданското въздухоплаване. С него също така се дава възможност за взаимно признаване на сертификати, въвежда се процедура за стандартизационни инспекции за наблюдение на прилагането на правилата от страна на държавите членки и се създава Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз.

В Регламент (ЕС) 2018/1139 се определят „съществени изисквания“, които поставят цели и задължения на високо ниво за органите, лицата и организациите, за да се постигне целта на регламента. Чрез съществените изисквания се прилагат стандартите и препоръчителните практики, определени в приложенията към Чикагската конвенция. Те се отнасят до въздухоплавателни продукти, части и прибори, до оператори, участващи във въздушния транспорт, както и пилоти и лица, продукти и организации, занимаващи се с тяхното обучение и медицински прегледи, до летища и услуги за управление на въздушното движение и аеронавигационно обслужване (УВД/АНО), предоставяни във въздушното пространство на територията, за която се прилага Договорът за ЕС, до ръководителите на полети и безпилотните въздухоплавателни средства.

В приложение на Регламент (ЕС) 2018/1139, Комисията прие делегирани регламенти и регламенти за изпълнение, включително тези, описани в таблицата, която е включена в раздел 1.3.1

Всички тези правила са пряко приложими в държавите членки и не изискват национални мерки за транспониране.

В Европейския съюз прилагането на европейското право е отговорност предимно на държавите членки. Поради това повечето задачи по сертифициране и надзор, които се изискват съгласно Регламент (ЕС) 2018/1139 и правилата за неговото прилагане, се изпълняват на национално равнище от националните компетентни органи. Въпреки това, в някои ясно определени случаи, като например одобрение за проектантска организация, ЕААБ е компетентният орган и е упълномощена да издава сертификати и да предприема съответните мерки за правоприлагане.

Областите на авиационната безопасност, в които понастоящем се упражнява компетентността на ЕС са:

1) Летателна годност и екологично сертифициране

Правилата на ЕС се прилагат за въздухоплавателните средства, посочени в член 2, параграф 1, букви а) и б) от Регламент (ЕС) 2018/1139, различни от безпилотни въздухоплавателни средства, и техните двигатели, витла, части и немонтирано оборудване, които трябва да отговарят на съществените изисквания за летателна годност, посочени в приложение II към този регламент.

Що се отнася до шума и емисиите, тези въздухоплавателни средства и техните двигатели, витла, части и немонтирано оборудване трябва да отговарят на изискванията за опазване на околната среда, съдържащи се в последните изменения на приложение 16 към Чикагската конвенция, което редовно се адаптира. Съществените изисквания за екологична съвместимост, които се съдържат в приложение III към Регламент (ЕС) 2018/1139, се прилагат и за продукти, части и немонтирано оборудване, доколкото разпоредбите на Чикагската конвенция, посочени в член 9, параграф 2, първа алинея от Регламент (ЕС) 2018/1139, не съдържат изисквания за опазване на околната среда.

Набор от правила, свързани с първоначалната и трайната летателна годност, е приложим към проектирането на продукти, към проектирането на части, към проектирането на немонтирано оборудване, към отделните въздухоплавателни

средства, към организациите, отговорни за управлението на проектирането, производството, поддържането на летателната годност и техническото обслужване, както е уместно, на продукти, части и немонтирано оборудване, както и към отговорния персонал, участващ в тези дейности.

2) Опазване на околната среда

ЕААБ прилага мерки по отношение на емисиите и шума за целите на сертифицирането на проектирането на продукти в съответствие с член 11 от Регламент (ЕС) 2018/1139 с оглед предотвратяване на значителни вредни въздействия върху климата, околната среда и здравето на човека, причинени от съответните продукти на гражданското въздухоплаване. При предприемането на тези мерки ЕААБ надлежно отчита международните стандарти и препоръчителните практики, ползите за околната среда, технологичната осъществимост и икономическото въздействие. Мерките включват осигуряване на наличието на екологични стандарти, което се постига чрез ефективното участие на ЕС нагоре по веригата в процеса на Комитета на ИКАО за защита на околната среда от въздухоплаването (САЕР). Освен това Регламент (ЕС) 2018/1139 оправомощава ЕС да създава екологични стандарти в области, в които няма стандарти на ИКАО, включително, но не само, хибридни, електрически и задвижвани с водород въздухоплавателни средства.

Като цяло Комисията и ЕААБ определят и координират политиките и действията на равнището на ЕС за опазване на околната среда, свързани с гражданското въздухоплаване. В този контекст Комисията, ЕААБ, други институции, органи, служби и агенции на ЕС, както и държавите членки се призовават да си сътрудничат по въпросите на околната среда. Сътрудничеството включва дейности, свързани със системата на ЕС за търговия с емисии (СТЕ), Регламента относно регистрацията, оценката, разрешаването и ограничаването на химикали (REACH)⁸. В същия контекст ЕААБ допринася и за изпълнението на действията по стратегията на ЕС в областта на околната среда, като например разработването на програма за екологично етикетирание в сектора на въздухоплаването като част от Стратегията за интелигентна и устойчива мобилност⁹, както и за подкрепата, предоставена във връзка с разработването на пакета „Подготвени за цел 55“, който включва предложението на Комисията за законодателната рамка ReFuelEU — сектор „Авиация“¹⁰, като ЕААБ е натоварена със задачата за наблюдение и докладване относно въвеждането на устойчиви авиационни горива.

Освен това прегледът на околната среда, разработен съвместно от Европейската агенция за околна среда (ЕАОС) и ЕААБ с подкрепата на управителния орган на мрежата „Единно европейско небе“ (ЕЕН), предоставя обективна информация за състоянието на опазването на околната среда във връзка с гражданското въздухоплаване в Съюза. Този преглед, който се публикува на всеки три години в Европейския доклад за въздухоплаването и околната среда, съдържа препоръки за подобряване на равнището на опазване на околната среда в сферата на гражданското

⁸ [Регламент \(ЕО\) № 1907/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 18 декември 2006 г. относно регистрацията, оценката, разрешаването и ограничаването на химикали \(REACH\), за създаване на Европейска агенция по химикали, за изменение на Директива 1999/45/ЕО и за отмяна на Регламент \(ЕИО\) № 793/93 на Съвета и Регламент \(ЕО\) № 1488/94 на Комисията, както и на Директива 76/769/ЕИО на Съвета и директиви 91/155/ЕИО, 93/67/ЕИО, 93/105/ЕО и 2000/21/ЕО на Комисията.](#)

⁹ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/bg/qanda_20_2330

10 COM(2021) 561 final.

въздухоплаване в Съюза. Последният доклад беше публикуван през септември 2022 г.¹¹.

Освен това ЕААБ има и мандат да събира и проверява информация за шумовите и техническите характеристики на въздухоплавателните средства за целите на моделирането на шумовата обстановка около летищата съгласно Регламент (ЕС) 598/2014¹².

3) Екипаж

Пилотите и кабинният екипаж, участващи в експлоатацията на въздухоплавателни средства по член 2, параграф 1, буква б) от Регламент (ЕС) 2018/1139, различни от безпилотни въздухоплавателни средства, както и летателните тренажори, лицата и организациите, участващи в обучението, изпитването, проверката и медицинските прегледи на тези пилоти и кабинни екипажи, трябва да отговарят на съществените изисквания, посочени в приложение IV към посочения регламент. От пилотите се изисква да притежават свидетелство за правоспособност на пилот и свидетелство за медицинска годност на пилот, съответстващи на извършваната операция, от членовете на кабинните екипажи, участващи в операции на търговския въздушен транспорт, се изисква да притежават свидетелство, а за авиомедицинските центрове, организациите за обучение на пилоти и организациите за обучение на кабинен екипаж се изискват одобрения.

За всеки летателен тренажор, използван за обучение на пилоти, се изискват сертификати. Лицата, отговарящи за осигуряването на летателно обучение, обучение на летателен тренажор или за оценяване на уменията на пилотите, както и авиомедицинските експерти, също е необходимо да притежават сертификат.

4) Въздушни операции

Експлоатацията на въздухоплавателни средства, попадащи в приложното поле на Регламент (ЕС) 2018/1139, различни от безпилотните въздухоплавателни средства, трябва да отговаря на съществените изисквания, посочени в приложение V и, ако е приложимо, в приложения VII и VIII към регламента. Операторите на въздухоплавателни средства декларират, че са способни и че разполагат с необходимите средства да изпълняват задълженията, свързани с експлоатацията на съответното въздухоплавателно средство, в съответствие с действащите правила за прилагане на ЕС, или притежават сертификат. В сертификата се посочват правата, предоставени на оператора на въздухоплавателното средство. Сертификатът може да бъде изменян, за да се добавят или отнемат права. По подобен начин сертификатът може да бъде ограничен, спрян или отнет, ако притежателят престане да отговаря на приложимите правила и процедури на ЕС за издаване и поддържане на такъв сертификат.

5) Летища и наземно обслужване

Летищата, летищното оборудване, свързано с безопасността, експлоатацията на летищата и предоставянето на наземно обслужване и обслужване по управление на

11 https://www.easa.europa.eu/eco/sites/default/files/2022-09/220723_EASA%20EAER%202022.pdf

12 Регламент (ЕС) № 598/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 16 април 2014 г. за определяне на правила и процедури за въвеждането на свързани с шума експлоатационни ограничения на летищата в Съюза в рамките на балансирания подход и за отмяна на Директива 2002/30/ЕО; ОВ L 173, 12.6.2014 г., стр. 65—78.

перона (ОУП) на летищата трябва да отговарят на съществените изисквания, посочени в приложение VII и, ако е приложимо, в приложение VIII към Регламент (ЕС) 2018/1139. Правилата на ЕС се прилагат за летища, които се намират на територията, за която се прилагат Договорите, и които отговарят на всички изброени по-долу критерии:

- да бъдат отворени за обществено ползване;
- да обслужват търговския въздушен транспорт; и
- да разполагат с оборудвана писта с настилка с дължина 800 метра или по-дълга, или
- да обслужват изключително хеликоптери, използващи процедури за кацане или излитане по прибори.

В правилата на ЕС се определят общи изисквания за следното:

- проектирането, техническото обслужване и експлоатацията на летищата,
- включително оборудването, свързано с безопасността, което се използва на тях;
- проектирането, производството, техническото обслужване и експлоатацията на летищно оборудване, свързано с безопасността, използвано или предназначено за използване на летищата, попадащи в обхвата на правилата на ЕС, както и предоставянето на наземно обслужване и обслужване по управление на перона на тези летища; и
- защитата на зоните в непосредствена близост до посочените летища, без да се засягат правото на Съюза и националното право в областта на околната среда и планирането на земеползването.

6) УВД/АНО, включително прилагане на Единното европейско небе

Предоставянето на УВД/АНО се извършва в съответствие със съществените изисквания, изложени в приложение VIII и, ако е приложимо, в приложение VII. Въздухоплавателни средства, опериращи във въздушното пространство на Единното европейско небе, с изключение на тези, които участват в дейностите, посочени в член 2, параграф 3, буква а) от Регламент (ЕС) 2018/1139, трябва да отговарят на съществените изисквания, определени в точка 1 от приложение VIII. От доставчиците на УВД/АНО се изисква да притежават сертификат, в който се посочват предоставените им права, след като докажат, че спазват приложимите правила на ЕС. Освен това от организациите, участващи в проектирането, производството или техническото обслужване на системите за УВД/АНО и съставните елементи на УВД/АНО, може да се изисква да притежават сертификат.

ЕААБ е компетентният орган, който отговаря за сертифицирането, надзора и правоприлагането по отношение на определени доставчици на услуги за УВД/АНО и организации за обучение на ръководители на полети (АТСО), включително доставчици на общоевропейски услуги, както и на организациите, участващи в проектирането, производството или техническото обслужване на системите за УВД/АНО и съставните елементи на УВД/АНО.

При поискване ЕААБ предоставя техническа помощ на Комисията при прилагането на ЕЕН, както е определено в член 93 от Регламент (ЕС) 2018/1139.

7) Ръководители на полети

Ръководителите на полети, участващи в осигуряването на УВД/АНО, както и лицата, организациите и синтетичните средства за обучение, участващи в обучението, изпитването, проверката или медицинската оценка на тези ръководители на полети,

трябва да отговарят на съществените изисквания, посочени в приложение VIII към Регламент (ЕС) 2018/1139. От ръководителите на полети се изисква да притежават свидетелство за правоспособност на ръководител на полети и свидетелство за медицинска годност на ръководител на полети, в които се посочват предоставените права и които могат да бъдат изменяни, за да се добавят или отнемат права, както и да бъдат ограничени, спрени или отнети, ако притежателят престане да отговаря на приложимите правила и процедури на ЕС за издаване и поддържане на свидетелство за правоспособност или свидетелство за медицинска годност. От организации за обучение на ръководители на полети и авиомедицинските центрове се изисква да притежават сертификат. Лицата, отговарящи за осигуряването на практическо обучение и за оценяването на практическите умения на ръководителите на полети, както и авиомедицинските експерти, също трябва да отговарят на определени изисквания за компетентност.

8) *Безпилотни въздухоплавателни средства*

Проектирането, производството, техническото обслужване и експлоатацията на безпилотни въздухоплавателни средства и техните двигатели, витла, части, немонтирано оборудване и оборудване за управлението им от разстояние, както и за персонала, включително пилотите, управляващи летателния апарат дистанционно, и организациите, участващи в тези дейности, трябва да отговарят на съществените изисквания, посочени в [приложение IX](#), и когато е приложимо, на съществените изисквания, посочени в приложения II, IV и V към Регламент (ЕС) 2018/1139. Като се отчитат естеството и рисковете на съответната дейност, оперативните характеристики на съответното безпилотно въздухоплавателно средство и характеристиките на областта на експлоатация, може да се изисква сертификат за проектирането, производството, техническото обслужване и експлоатацията на безпилотни въздухоплавателни средства и техните двигатели, витла, части, немонтирано оборудване и оборудване за управлението им от разстояние, както и за персонала, включително пилотите, управляващи летателния апарат дистанционно, и организациите, участващи в тези дейности. В сертификата се посочват свързаните с безопасността ограничения, експлоатационни условия и права и той може да бъде изменян, за да се добавят или премахват ограничения, условия и права, както и да бъде ограничен, спрян или отнет, ако притежателят престане да отговаря на условията, правилата и процедурите за издаване или поддържане на такъв сертификат.

9) *Операции в трети държави*

Въздухоплавателните средства, посочени в [член 2, параграф 1, буква в\)](#) от Регламент (ЕС) 2018/1139, както и техният екипаж и техните операции, трябва да отговарят на приложимите стандарти на ИКАО. Доколкото подобни стандарти не съществуват, тези въздухоплавателни средства, техният екипаж и техните операции трябва да отговарят, по отношение на въздухоплавателни средства, различни от безпилотни въздухоплавателни средства, на съществените изисквания, посочени в приложения II, IV и V към Регламент (ЕС) 2018/1139. Що се отнася до безпилотните въздухоплавателни средства, те трябва да отговарят на съществените изисквания, посочени в [Приложение IX](#), и когато е приложимо, на съществените изисквания, посочени в приложения II, IV и V към посочения регламент.

10) *Научни изследвания и иновации (НИИ)*

С Регламент (ЕС) 2018/1139 се въвеждат редица нови ключови правомощия за ЕААБ. В областта на научноизследователската и развойната дейност Агенцията подпомага Комисията и държавите членки при определянето на ключови научноизследователски теми в областта на гражданското въздухоплаване, за да допринесе за осигуряването на съгласуваност и координация между публично финансираните научноизследователска и развойна дейност и политиките, попадащи в обхвата на регламента. ЕААБ подпомага Комисията при определянето и изпълнението на съответните рамкови програми на Съюза за научни изследвания и иновации и на годишните и многогодишните работни програми, включително в провеждането на процедурите за оценка, в прегледа на финансираните проекти и в използването на резултатите от проектите за научни изследвания и иновации. Агенцията също така изпълнява свързаните с гражданското въздухоплаване части от Рамковата програма на ЕС за научни изследвания и иновации и участва в ad hoc научноизследователски дейности, които са съвместими със задачите на Агенцията и с целите на Регламент (ЕС) 2018/1139.

През последните десетилетия европейската въздухоплавателна промишленост се развива успешно, което постави Европа на водеща позиция на световния конкурентен пазар. Важни елементи са програмите на ЕС за научноизследователска и развойна дейност в областта на европейското въздухоплаване, както и научноизследователските дейности на държавите членки и на промишлеността. Тези инициативи са пряко свързани с целта на Европейската програма за авиационна безопасност (EASP) и Европейския план за авиационна безопасност (EPAS) за осигуряване на най-високо равнище на безопасност, сигурност и опазване на околната среда в Европа.

С безпрецедентни темпове се появяват нови технологии и концепции. В рамките на европейските и националните програми за научноизследователска и развойна дейност, включително програмите „Чисто небе“/„Чиста авиация“ и SESAR, се разработват нови концепции и решения в сферата на въздухоплаването, които трябва да бъдат сертифицирани или одобрени, преди да бъдат въведени в експлоатация в Европа и в трети държави. Освен това новите участници на пазара, по-специално в сектора на дроновете, въвеждат нови изисквания в европейското въздухоплаване и възниква необходимост от нови европейски регулаторни мерки.

Европейската система за авиационна безопасност подпомага внедряването на тези нови решения и в по-общ план безопасното интегриране на нови технологии и концепции.

Що се отнася до EPAS, научноизследователските проекти, които стават част от плана, произтичат от списъка с приоритетни теми от научноизследователската програма, за които е осигурен източник на финансиране или има вероятност проектът да бъде финансиран до началото на референтния период на съответния EPAS¹³.

Програмата Data4Safety предоставя ценен източник за идентифициране на съответните данни (полетни данни, данни за трафика, метеорологични данни, доклади за безопасност и т.н.), които са налични в агрегиран вид, за да се подпомогнат научноизследователските проекти в съответствие с член 72 от Регламент (ЕС) 2018/1139, в който се призовава ЕААБ да събира и анализира данни за безопасността с цел идентифициране на рискове и измерване на равнището на безопасност на Европейската система за авиационна безопасност.

13 Допълнителна информация за научноизследователската дейност на Агенцията можете да намерите на уебсайта на ЕААБ: <https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/safety-management/research>.

11) Взаимозависимости между безопасността и сигурността на гражданското въздухоплаване, включително киберсигурността

В Регламент (ЕС) 2018/1139 се посочва, че Комисията, Агенцията и държавите членки си сътрудничат по въпросите на сигурността, свързани с гражданското въздухоплаване, включително киберсигурността, когато са налице взаимозависимости между безопасността и сигурността на гражданското въздухоплаване. ЕААБ може също така да предоставя техническа помощ на Комисията, когато Агенцията разполага със съответния експертен опит в областта на безопасността, при прилагането на Регламент (ЕО) № 300/2008 на Европейския парламент и на Съвета⁴¹ и други съответни разпоредби на законодателството на Съюза. За да допринесе за защитата на гражданското въздухоплаване от актове на незаконна намеса, Агенцията реагира, при необходимост, без ненужно забавяне на спешен проблем, като предприема мерки, свързани със сертифицирането за летателна годност и опазването на околната среда, за отстраняване на слабости при проектирането на въздухоплавателни средства, и препоръчва коригиращи действия, които да бъдат предприети от националните компетентни органи или от физически и юридически лица, попадащи в обхвата на разпоредбите на Регламент (ЕС) 2018/1139, и/или предоставя съответната информация на тези органи и лица, когато проблемът засяга експлоатацията на въздухоплавателни средства, включително рисковете за гражданското въздухоплаване, произтичащи от зони на конфликти.

12) Международно сътрудничество

По силата на международни споразумения в авиационния сектор ЕС разпростира регулаторната си рамка върху трети държави и региони по света. Тези споразумения целят или пълно регулаторно сближаване с приложимите правила на ЕС с оглед разширяване на единния авиационен пазар на ЕС с тези трети държави и региони, или установяват правила и процедури за взаимно признаване на сертификати. В това отношение е важно да се отбележи активната дейност на Комисията и ЕААБ за предоставяне на техническа помощ на трети държави и региони, за да ги подкрепят в прилагането на приложимото законодателство на ЕС в областта на въздухоплаването. Това съдействие допринася, по-специално, за хармонизирането на правилата, взаимното признаване на сертификати в интерес на европейската промишленост и популяризирането на европейските стандарти за безопасност на въздухоплаването. Агенцията си сътрудничи с компетентните органи на трети държави и с международни организации и сключва работни споразумения с тези органи и международни организации.

В контекста на ИКАО ЕААБ подпомага държавите членки при упражняването на техните права и изпълнението на задълженията им по международни споразумения, свързани с въпросите, обхванати от настоящия регламент, и по-специално техните права и задължения по Чикагската конвенция.

Агенцията действа като регионална организация за надзор над безопасността в рамките на ИКАО (вж. раздел 1.2 по-горе).

13) Управление на кризи във въздухоплаването

Комисията, както и ЕААБ в съответствие с член 91 от Регламент (ЕС) 2018/1139, предприема незабавни действия в областта на тяхната компетентност да допринесат за

осигуряването на навременен отговор и смекчаване на последиците от кризата във връзка с COVID-19. В координация със съответните заинтересовани страни ЕААБ издаде редица изисквания и препоръки за държавите членки и заинтересованите страни в областта на въздухоплаването под формата на директиви за безопасност, информационни бюлетени във връзка с безопасността, насоки и материали за насърчаване на безопасността.

Сред тези документи ЕААБ и Европейският център за профилактика и контрол върху заболяванията (ECDC) издадоха съвместен документ, в който се определят мерки за осигуряване на здравната безопасност на пътуващите със самолет и на авиационния персонал, след като авиокомпаниите възобновят редовните разписания на полетите след сериозните смущения, причинени от COVID-19¹⁴.

14) Взаимозависимости между безопасността на гражданското въздухоплаване и социално-икономическите фактори

В член 89 от Регламент (ЕС) 2018/1139 се въвежда изискването „Комисията, Агенцията, другите институции, органи, служби и агенции на Съюза и държавите членки [...] си сътрудничат с цел да се гарантира, че взаимозависимостите между безопасността на гражданското въздухоплаване и съответните социално-икономически фактори се отчитат, включително при регулаторните процедури, надзора и следването на култура на справедливост [...], за да се преодолеят социално-икономическите рискове за гражданското въздухоплаване“.

В него също така се изисква Агенцията да публикува на всеки три години преглед, „който обективно представя предприетите действия и мерки, по-специално тези, които са насочени към взаимозависимостите между безопасността на гражданското въздухоплаване и социално-икономическите фактори“.

Това е в съответствие с европейския процес на управление на риска за безопасността (УРБ), който като проактивен и основан на данни процес има за цел систематично идентифициране и оценка на проблемите, свързани с безопасността, включително тези, произтичащи от социално-икономически фактори. ЕААБ публикува първия брой на прегледа по член 89 през декември 2021 г.¹⁵. В него се разглеждат по-специално последиците за безопасността от социално-икономическите фактори в областта на заетостта и условията на труд, здравето и начина на живот и образованието. В него се посочват и възможните бъдещи действия и мерки в контекста на EPAS.

1.3.2.2. Мерки, предприемани от Агенцията

Прилагането на Регламент (ЕС) 2018/1139 и на неговите актове за изпълнение и делегирани актове се подпомага, когато е уместно, от сертификационни спецификации (CS) и други подробни спецификации (DS), приемливи начини за постигане на съответствие (AMC) и материали с насоки (GM).

Със CS се осигуряват технически стандарти, които посочват начините за доказване на съответствие с Регламент (ЕС) 2018/1139 и приетите въз основа на него делегирани

14 [„EASA ECDC COVID-19 Aviation Health Safety Protocol“ \(Протокол на ЕААБ/ECDC за здравна безопасност във въздухоплаването във връзка с COVID-19\): ЕААБ \(europa.eu\).](#)

15 [ЕААБ публикува проучване на социално-икономическите фактори във връзка с авиационната безопасност | ЕААБ \(europa.eu\).](#)

актове и актове за изпълнение. Те се използват за целите на сертифицирането на продукти, лица и организации. Когато това е предвидено в Регламент (ЕС) 2018/1139, някои CS съставляват сертификационната основа за издаване на сертификат от ЕААБ.

DS са необвързващи стандарти, издавани от Агенцията за целите на прилагането на определени разпоредби на Регламент (ЕС) 2018/1139 и приетите въз основа на него делегирани актове и актове за изпълнение, когато Регламент (ЕС) 2018/1139 изисква използването на подробни спецификации за деклариране на съответствието от страна на организацията или лицето, подлежащо на такова задължение за деклариране.

AMC са необвързващи стандарти, издавани от Агенцията, които се използват от организациите за доказване на съответствие с Регламент (ЕС) 2018/1139 и приетите въз основа на него делегирани актове и актове за изпълнение, или със CS и DS.

GM представляват необвързващ материал, издаван от Агенцията, който помага да се илюстрира значението на делегирани актове или актове за изпълнение, CS или DS и който се използва в подкрепа на тълкуването на Регламент (ЕС) 2018/1139, приетите въз основа на него делегирани актове и актове за изпълнение, както и на CS и DS.

1.3.2.3. Механизми за гъвкавост:

Тъй като въздухоплаването е сложна дейност, правилата не са в състояние да обхванат всички ситуации и е необходима известна степен на гъвкавост, която да позволява дейностите да се извършват при запазване на подходящо равнище на безопасност.

За тази цел в Регламент (ЕС) 2018/1139 се съдържат разпоредби за гъвкавост, които дават възможност на държавите членки да предоставят освобождавания на всяко физическо или юридическо лице, за което се отнася регламентът, в случай на неотложни непредвидени обстоятелства, засягащи тези лица, или на спешни оперативни нужди на тези лица, когато всички посочени по-долу условия са спазени:

- не е възможно да се реагира ефективно на тези обстоятелства или нужди в съответствие с приложимите изисквания;
- осигурени са безопасността, опазването на околната среда и съответствието с приложимите съществени изисквания, когато е необходимо чрез прилагането на мерки за смекчаване;
- държавата членка е смекчила, доколкото това е възможно, всяко потенциално нарушаване на пазарните условия в резултат от предоставеното освобождаване; и
- освобождаването е ограничено по обхват и срок на действие до строго необходимото и се прилага по недискриминационен начин.

Когато освобождаването е със срок на действие над осем последователни месеца, или когато държава членка е предоставила едно и също освобождаване многократно и общият им срок на действие надвишава осем месеца, Агенцията оценява дали условията, посочени по-горе, са изпълнени и, в срок от три месеца от датата на получаване на уведомлението, отправя към Комисията препоръка по отношение на резултата от посочената оценка. След това Комисията преценява, като взема предвид препоръката, дали условията са изпълнени. Когато сметне, че условията не са изпълнени, или когато нейната оценка не съвпада с резултатите от оценката на Агенцията, Комисията приема, в срок от три месеца, считано от датата на получаване на препоръката, акт за изпълнение, съдържащ нейното решение в този смисъл. При уведомяване относно акт за изпълнение, с който се потвърждава, че тези условия не са

изпълнени, съответната държава членка незабавно отменя предоставеното освобождаване.

Когато държава членка смята, че съответствието с приложимите съществени изисквания, посочени в приложенията, може да бъде доказано по други начини, различни от предвидените в делегираните актове и актовете за изпълнение, приети въз основа на регламента, и че тези начини предоставят значителни предимства по отношение на безопасността на гражданското въздухоплаване или носят повече ефективност за лицата, попадащи в обхвата на разпоредбите на регламента, или за съответните органи, тя може да представи на Комисията и Агенцията мотивирано искане за изменение на съответния делегиран акт или акт за изпълнение, така че да се позволи използването на тези други начини. В такъв случай Агенцията отправя без ненужно забавяне препоръка до Комисията относно това дали искането на държавата членка отговаря на условията, посочени по-горе. Когато е необходимо, Комисията незабавно разглежда възможността за изменение на съответния делегиран акт или акт за изпълнение, като взема предвид тази препоръка.

1.3.3. Разследване на произшествия и инциденти в гражданското въздухоплаване

Правилата, приложими по отношение на разследването на произшествия и инциденти, са определени на европейско равнище в рамките на Регламент (ЕС) № 996/2010¹⁶. Той осигурява високо ниво на ефективност, експедитивност и качество на разследванията във връзка с безопасността на гражданското въздухоплаване в Европа; като единствената цел е предотвратяването на бъдещи произшествия и инциденти, без да се разпределя вината или отговорността. Освен това, този регламент засилва сътрудничеството между органите за разследване във връзка с безопасността чрез създаване на Европейска мрежа на органите за разследване на авиационни събития в гражданското въздухоплаване (ENCASIA) и въвежда разпоредби за съхраняване на препоръките относно безопасността и свързаните с тях отговори в централна база данни на ЕС.

Повече информация относно процедурите за разследване на произшествия и инциденти в Европейския съюз е включена в [раздел 1.5](#).

1.3.4. Докладване, анализ и последващи действия във връзка със събития в гражданското въздухоплаване

Регламент (ЕС) № 376/2014¹⁷ включва правила, свързани с докладването, анализа и проследяването на събитията, които допълват специфичните за областта правила за докладване на събитията, включени в регламентите за прилагане в областта. Изискванията на този законодателен акт имат за цел да насърчат солидна култура на докладване. С него също така предприятията, държавите членки и ЕААБ се задължават да събират и анализират информация за събития, която да е от полза за техните процеси

¹⁶ Регламент (ЕС) № 996/2010 на Европейския парламент и на Съвета от 20 октомври 2010 г. относно разследването и предотвратяването на произшествия и инциденти в гражданското въздухоплаване и за отмяна на Директива 94/56/ЕО (Текст от значение за ЕИП); ОВ L 295, 12.11.2010 г., стр. 35.

¹⁷ Регламент (ЕС) № 376/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 3 април 2014 г. за докладване, анализ и последващи действия във връзка със събития в гражданското въздухоплаване, за изменение на Регламент (ЕС) № 996/2010 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Директива 2003/42/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и на регламенти (ЕО) № 1321/2007 и (ЕО) № 1330/2007 на Комисията (текст от значение за ЕИП); ОВ L 122, 24.4.2014 г., стр. 18.

за управление на безопасността. Освен това той гарантира, че информацията е адекватно защитена и се споделя между държавите членки и с ЕААБ. Освен това регламентът съдържа разпоредби за насърчаване на принципите на културата на справедливост във всички държави членки.

И накрая, EASP се възползва от работата на мрежата от анализатори на авиационната безопасност, създадена с настоящия регламент с цел определяне на действията, които трябва да бъдат предприети на равнището на Съюза от гледна точка на фактологията. Тази работа се възползва от усъвършенствания анализ, наличен в платформата Data4Safety, както и от възможността, когато е уместно, да се обединят данните за събитията с други източници на данни, като по този начин се засилва основаното на данни измерение на тази работа и се дава възможност за по-добро идентифициране и оценка на рисковете в цялата система.

1.3.5. Списък на Европейския съюз на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на ЕС

С Регламент (ЕО) № 2111/2005¹⁸ (наричан по-нататък „Регламент № 2111/2005“) се определят правила за установяването и публикуването на списък на ЕС, основан на общи критерии и обхващащ въздушни превозвачи, които поради причини, свързани с безопасността, са предмет на оперативна забрана в Съюза. [Списъкът на въздушните превозвачи с наложена забрана](#)¹⁹, приет въз основа на този регламент, е самостоятелен регламент и следователно е пряко приложим в държавите членки. Списъкът на въздушните превозвачи с наложена забрана е създаден с Регламент (ЕО) № 474/2006 на Комисията²⁰. Той се актуализира редовно.

За целите на актуализирането на списъка Комисията се подпомага от „Комитета за авиационна безопасност“, съставен от технически експерти по авиационна безопасност от всички държави от ЕААБ и председателстван от Комисията. След предложение на Комисията Комитетът за авиационна безопасност приема своето становище с квалифицирано мнозинство²¹.

Решението за включване или изключване на превозвач (или на група от превозвачи, сертифицирани в същата държава) се взема въз основа на общите критерии за безопасност, съдържащи се в Регламент (ЕО) № 2111/2005. В тези критерии се вземат предвид, например, наличието на пропуски по отношение на безопасността от страна

18 Регламент (ЕО) № 2111/2005 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2005 г. за създаване на списък на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на Общността, и за информиране на пътниците на въздушния транспорт за самоличността на опериращите въздушни превозвачи и за отмяна на член 9 от Директива 2004/36/ЕО (текст от значение за ЕИП); ОВ L 344, 27.12.2005 г., стр. 15.

19 Повече информация може да бъде намерена на следния уебсайт: https://transport.ec.europa.eu/index_bg

20 Регламент (ЕО) № 474/2006 на Комисията от 22 март 2006 г. за създаване на списък на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на Общността, посочен в глава II от Регламент (ЕО) № 2111/2005 на Европейския парламент и на Съвета (текст от значение за ЕИП); ОВ L 84, 23.3.2006 г., стр. 14.

21 Подробностите по процедурата са определени в Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията; ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13.

на въздушния превозвач, липсата на способност или готовност от страна на въздушния превозвач или на органите, отговорни за неговия надзор, да се справят с пропуските в безопасността, оперативните забрани, наложени от трети държави, одиторските доклади, изготвени от трети държави или международни организации (ИКАО), както и подкрепена с доказателства информация във връзка с произшествия. Всички критерии отчитат съответните стандарти за авиационна безопасност, които са или стандарти и препоръчителни практики на ИКАО в случай на оператори от трети страни, или правото на ЕС в случай на европейски оператори.

1.4. Отговорности и отчетност по отношение на безопасността в Европейския съюз

1.4.1. Процес на вземане на решения в рамките на Европейския съюз

Член 100, параграф 2 от ДФЕС позволява, наред с другото, Европейският парламент и Съветът да приемат мерки за подобряване на безопасността на въздушния транспорт, като действат в съответствие с обикновената законодателна процедура и след консултация с Икономическия и социален комитет и с Комитета на регионите.

Това законодателство се предлага от Европейската комисия, която има правото на инициатива, и се представя на Европейския парламент и на Съвета, наричани често „съзаконодатели“. Европейският парламент, избран от европейските граждани, и Съветът, съставен от представители на държавите членки, могат да изменят текста, предложен от Комисията, като спазват при това изискванията на Договорите. Приемането на даден текст от съзаконодателите предполага, че те в крайна сметка са постигнали съгласие по него.

След като Европейският парламент и Съветът одобряват окончателния текст, той се подписва съвместно от председателите и генералните секретари на двете институции. След подписването им текстовете се публикуват в *Официален вестник*.

Регламентите имат пряко обвързващо действие в целия ЕС, считано от датата, посочена във версията, публикувана в *Официален вестник*.

Актове, приети в съответствие с посочената по-горе процедура, може да включват делегирани и изпълнителни правомощия за Комисията. Комисията разполага с такива правомощия само ако основният правен акт предвижда това.

За приемането на делегирани актове е създадена специална експертна група, в която Комисията задълбочено обсъжда регулаторните предложения с експерти, представляващи държавите членки, и след това приема делегираните актове. За приемането на актове за изпълнение е създаден специален комитет²² за приемане на проекти на актове за изпълнение на регламенти (ЕС) 2018/1139 и (ЕС) № 376/2014, в който Комисията внася проекти на регламенти, основани предимно на предложенията на ЕААБ (т.нар. становища), които са били предмет на широка консултация със заинтересованите страни, преди да бъдат публикувани от Агенцията. Проектът за регламент се обсъжда в този регулаторен комитет, съставен от представители на 27-те държави членки, в който като наблюдатели участват и представители на Исландия, Лихтенщайн, Норвегия, Швейцария и Надзорния орган на ЕАСТ, в съответствие със

²² Комитет за прилагане на общите правила за безопасност в областта на гражданското въздухоплаване — „Комитет на Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз: Комитет на ЕААБ“.

Споразумението за ЕИП²³ и Споразумението между Европейската общност и Конфедерация Швейцария по въпроси на въздушния транспорт²⁴. Ако комитетът даде положително становище по предложените от Комисията мерки, регламентът за изпълнение се приема.

В областта на безопасността на гражданското въздухоплаване от значение е друг комитет: Комитетът по безопасност на въздухоплаването, който участва в актуализирането на списъка на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана по силата на Регламент (ЕО) № 2111/2005. Освен това Комитетът за единно небе отговаря за приемането на правилата за схемата за ефективност, които включват показателите за равнището на безопасност на УВД/АНО.

1.4.2. Правомощия и отговорности относно авиационната безопасност в рамките на Европейската система за безопасност

1.4.2.1. Обобщение на правомощията и отговорностите в рамките на Европейската система за безопасност

23 Споразумение за Европейското икономическо пространство (ОВ L 1, 3.1.1994 г. приложение XIII, стр. 1—101).

24 Споразумение между Европейската общност и Конфедерация Швейцария по въпроси на въздушния транспорт (ОВ L 114, 30.4.2002 г., стр. 73—90).

Таблица 2. Компетентни органи съгласно правилата на ЕС

ОБЛАСТ НА КОМПЕТЕНТНОСТ	ДЪРЖАВИ ЧЛЕНКИ	ЕААБ
<p>Летателна годност на въздухоплавателно средство и опазване на околната среда, обхващащи:</p> <ul style="list-style-type: none"> - самолети, - вертолети - планери, - аеростати, - дирижабли, - електрически въздухоплавателни средства, които излитат и кацат вертикално (e-VTOL) 	Сертифициране за летателна годност на (отделни) въздухоплавателни средства	Типово сертифициране на въздухоплавателно средство, двигател и витла
	Сертифициране във връзка с шума на (отделни) въздухоплавателни средства	Сертифициране на части и прибори
	Не се прилага	Сертифициране и надзор на проектантски организации
	Сертифициране и надзор на производствените организации, с изключение на тези, за които ЕААБ е компетентният орган	<p>Сертифициране и надзор на производствени организации от трети държави</p> <p>Сертифициране и надзор на производствени организации от ЕС, чийто сертификат е бил прехвърлен в съответствие с член 64 или 65 от ОР²⁵</p>
	Сертифициране и надзор на организациите за техническо обслужване (част 145), с изключение на тези, за които ЕААБ е компетентният орган	<p>Сертифициране и надзор на организации за техническо обслужване от трети държави (част 145)</p> <p>Сертифициране и надзор на организации от ЕС по част 145, чийто сертификат е бил прехвърлен в съответствие с член 64 или 65 от ОР</p>
	Сертифициране и надзор на организации за летателна годност с комбинирани функции (част CAO), с изключение на тези, за които ЕААБ е компетентният орган	<p>Сертифициране и надзор на организации за летателна годност с комбинирани функции от трети държави (част CAO)</p> <p>Сертифициране и надзор на организации от ЕС по част CAO, чийто сертификат е бил прехвърлен в съответствие с член 64 или 65 от ОР</p>
Сертифициране и надзор на организации за	Сертифициране и надзор на	

25 Член 64: Преразпределяне на отговорности по искане на държавите членки —член 65: преразпределяне на отговорности по искане на организации, които извършват дейност в повече от една държава членка.

	управление на поддържането на летателната годност (част CAMO), с изключение на тези, за които ЕААБ е компетентният орган	<p>организации за управление на поддържането на летателната годност от трети държави (част CAMO)</p> <p>Сертифициране и надзор на организации от ЕС за управление на поддържането на летателната годност, чийто сертификат е прехвърлен в съответствие с член 64 или 65 от ОР</p>
	Лицензиране на персонала, сертифициращ техническото обслужване	Не се прилага
	Сертифициране и надзор на организации за обучение по техническо обслужване на въздухоплавателни средства (част 147), с изключение на тези, за които ЕААБ е компетентният орган	<p>Сертифициране и надзор на организации за обучение по техническо обслужване на въздухоплавателни средства от трети държави (част 147)</p> <p>Одобрение на организации за обучение на ЕС за техническо обслужване на въздухоплавателни средства (част 147), чийто сертификат е бил прехвърлен в съответствие с член 64 или 65 от ОР</p>
Въздушни операции	Не се прилага	Издаване на разрешения на оператори от трети държави (търговски въздушен транспорт)
	Сертифициране и надзор на оператори на търговски въздушен транспорт/притежатели на свидетелства за авиационен оператор (CAO), с изключение на тези, за които ЕААБ е компетентният орган	Сертифициране и надзор на оператори на търговски въздушен транспорт, чието CAO е било прехвърлено в съответствие с член 64 или 65 от ОР
	Надзор/издаване на разрешения на други оператори (нетърговски операции, специализирани операции), с изключение на тези, за които ЕААБ е компетентният орган	Надзор/издаване на разрешения на други оператори, когато надзорът е бил прехвърлен в съответствие с членове 64 или 65 от ОР
Въздушни екипажи и медицински въпроси	Издаване на свидетелства за правоспособност и свидетелства за медицинска годност на пилоти	Не се прилага
	Издаване на свидетелства на кабинен екипаж	Не се прилага

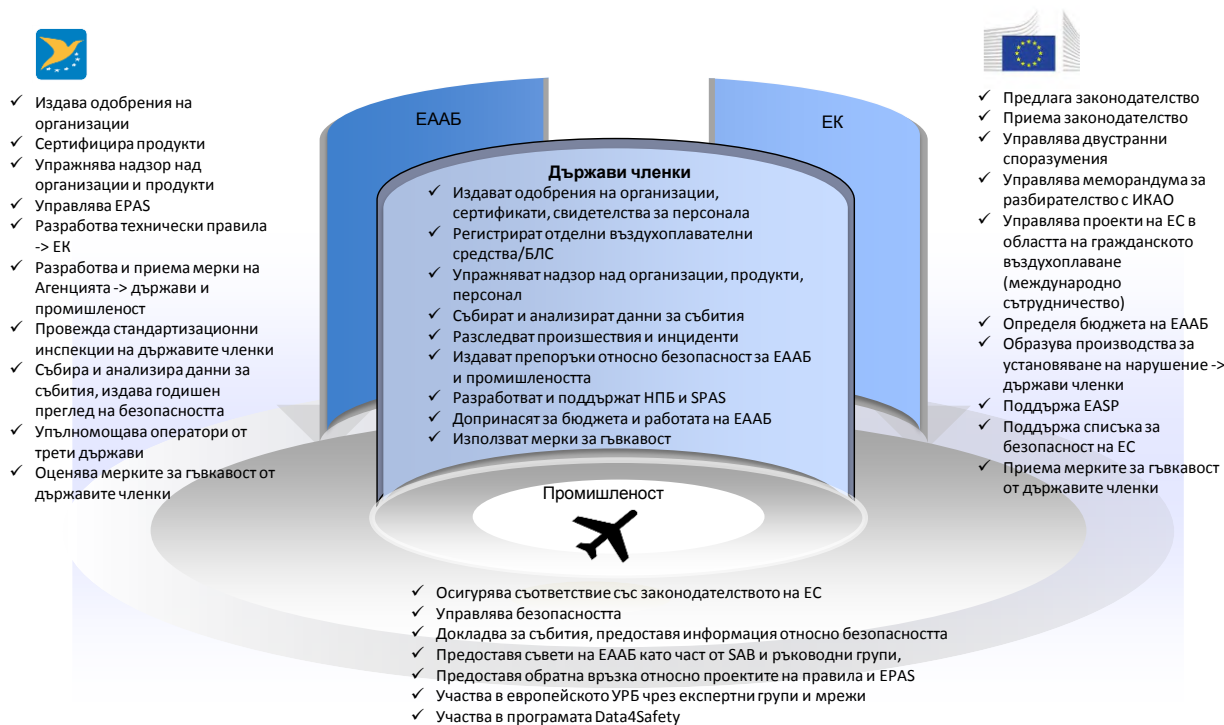
	Сертифициране и надзор на организации за обучение на пилоти, с изключение на тези, за които ЕААБ е компетентният орган	Сертифициране и надзор на организации за обучение на пилоти от трети държави Сертифициране и надзор на организации за обучение на пилоти от ЕС, чието одобрение е било прехвърлено в съответствие с член 64 или 65 от ОР
	Сертифициране и надзор на авиомедицински центрове, с изключение на тези, за които ЕААБ е компетентният орган	Сертифициране и надзор на авиомедицински центрове в трети държави
	Сертифициране на летателни тренажори, с изключение на тези, за които ЕААБ е компетентен орган	Сертифициране на летателни тренажори: — използвани от организации за обучение, сертифицирани от ЕААБ — намиращи се в трета държава — разположени в държава членка по искане на държавата членка
	Сертифициране на инструктори и експерти и на авиомедицински експерти	Не се прилага
УВД/АНО	Сертифициране и надзор на доставчици на УВД/АНО, с изключение на тези, за които ЕААБ е компетентният орган	Сертифициране и надзор на доставчици на АТМ/АНО от трети държави Сертифициране и надзор на доставчици на общоевропейски услуги за УВД/АНО, включително на управителя на мрежата и на доставчиците на услуги за данни (DAT услуги)
	Не се прилага	Сертифициране и надзор по отношение на сертификатите и декларациите, направени по отношение на определено свързано с безопасността оборудване за УВД/АНО
	Издаване на свидетелства за правоспособност и свидетелства за медицинска годност на ръководители на полети (включително инструктори и оценители)	Не се прилага
	Сертифициране на организации за обучение на ръководители на полети, с изключение на	Сертифициране на организации за обучение на ръководители на

	тези, за които ЕААБ е компетентният орган	полети от трети държави
	Сертифициране на авиомедицински експерти и авиомедицински центрове	Не се прилага
Летища (включително вертолетни летища и вертипортове)	Сертифициране на летища и тяхното оборудване, свързано с безопасността	Сертифициране и надзор по отношение на сертификатите и декларациите, направени по във връзка с определено летищно оборудване, свързано с безопасността
	Сертифициране на летищни оператори и техните операции	Не се прилага
БЛС (дронове)	Регистрация на оператори на БЛС и сертифицирани БЛС	Проверка на проекта на БЛС, експлоатирани в „специфичната“ категория
	Разрешения за експлоатация за БЛС, експлоатирани в „специфичната“ категория	Не се прилага
	Първоначално издаване и продължаващ надзор на свидетелства за оператор на лека БЛС (LUC)	Не се прилага
	Издаване на свидетелства за правоспособност и свидетелства за медицинска годност на пилоти, управляващи дистанционно БЛС	Не се прилага
U-space	Оценка на риска за въздушното пространство, определяне на въздушно пространство U-space, динамично преконфигуриране на въздушното пространство и свързаните с това отговорности	Не се прилага
	Определяне и сертифициране на единствения доставчик на общо информационно обслужване	Не се прилага
	Сертифициране на други доставчици на обслужване за U-space (USSP)	Сертифициране на доставчици на общоевропейско обслужване за U-space и доставчици на обслужване за U-space от трети държави

Забележка:

Отговорностите за одобряване/сертифициране в различните области на компетентност обхващат също управлението на безопасността и управлението на информационната сигурност, когато е приложимо. Съответствието с приложимите изисквания се проверява като част от процесите на първоначално сертифициране/одобряване и продължаващ надзор и не е предмет на отделно одобрение/сертификат за дадената организация. Съответно разпределението на отговорностите за тези области следва това, определено в таблица 2.

Фигура 1. Взаимовръзка между заинтересованите страни в Европейската система за безопасност



1.4.2.2. Държави членки

Съгласно обикновената законодателна процедура Съветът, съставен от представители на държавите членки, е съзаконодател заедно с Европейския парламент (вж. [раздел 1.3.1](#)). Държавите членки (но не и Съветът сам по себе си) също участват в процеса на вземане на решения в случай на актове за изпълнение чрез установените механизми за процедура на комитет (вж. [раздел 1.4.1](#)).

Съгласно действащото право на Съюза държавите членки остават отговорни за регулирането на:

- летателната годност на въздухоплавателни средства, изброени в приложение I към Регламент (ЕС) 2018/1139 (например някои въздухоплавателни средства с историческа стойност, експериментални въздухоплавателни средства, леки въздухоплавателни средства и т.н.);

- б) експлоатацията на въздухоплавателни средства при извършване на военни, митнически, полицейски, издирвателни и спасителни дейности, дейности за пожарогасене, брегова охрана или подобни дейности или услуги, при условие че не са решили да прилагат изискванията на ЕС, както е предвидено в член 2, параграф 6 от Регламент (ЕС) 2018/1139;
- в) УВД/АНО, включително системите и съставните им елементи, които се осигуряват или предоставят на разположение от военните, при условие че дадената държава членка не е решила да прилага изискванията на ЕС, както е предвидено в член 2, параграф 6 от Регламент (ЕС) 2018/1139;
- г) летищата, които се контролират и експлоатират от военните, при условие че дадената държава членка не е решила да прилага изискванията на ЕС, както е предвидено в член 2, параграф 6 от Регламент (ЕС) 2018/1139;

Забележка: Без да се засягат изискванията за национална сигурност и отбрана, държавите членки гарантират, че услугите по УВД/АНО, посочени в буква в), предоставяни на гражданското въздушно движение, както и съоръженията, посочени в буква г), отворени за обществено ползване, осигуряват ефективно равнище на безопасност и оперативна съвместимост с гражданските системи, съответстващо на това, което е постигнато в резултат от прилагането на съществените изисквания на Регламент (ЕС) 2018/1139.

- д) летищата, за които поне един от следните критерии не е изпълнен:
 - i) отворени са за обществено ползване;
 - ii) обслужват търговския въздушен транспорт;
 - iii) предлагат операции с използването на процедури за кацане или излитане по прибори, и
 - а. разполагат с писта с настилка с дължина 800 метра или по-дълга; или
 - б. обслужват изключително хеликоптери;
- е) по решение на държава членка — летища, които отговарят на всички критерии, описани в буква д), подточки i) — iii), но обслужват не повече от 10 000 пътници в търговския въздушен транспорт или имат не повече от 850 движения, свързани с товарни операции годишно;
- ж) мерки за ограничаване на полетното време в областите, които не са обхванати от правото на ЕС (вж. член 8 от Регламент (ЕС) № 965/2012).

В съответствие с член 2, параграф 6 от Регламент (ЕС) 2018/1139 дадена държава членка може да реши да прилага един от следните или комбинация от раздели I, II, III или VII от глава III по отношение на някои или всички дейности, посочени в член 2, параграф 3, буква а) от регламента, както и по отношение на персонала и организациите, участващи в тези дейности, ако прецени, че в контекста на тези дейности, персонал и организации и целта и съдържанието на съответните разпоредби, посочените разпоредби могат да бъдат прилагани ефективно. Тази така наречена „възможност за участие“ осигурява гъвкавост на държавите членки при вземането на решения в случаите, когато прилагането на правото на Съюза може да бъде по-ефективно с оглед на постигането на безопасност, оперативна съвместимост или повишаване на ефективността.

Въпреки че по-голямата част от законодателството в областта на авиационната безопасност се приема на равнището на Европейския съюз, държавите членки остават отговорни за осигуряване на авиационната безопасност на своята територия и в своето въздушно пространство. По-голямата част от задачите по сертифициране, изисквани от Регламент (ЕС) 2018/1139 и правилата за неговото прилагане, се изпълняват на национално равнище, като например одобряване на национални организации и издаване на свидетелства на персонал. Държавите членки упражняват надзор върху този персонал и тези организации, провеждат одити, оценки и инспекции и вземат мерки за предотвратяване на неизпълнението.

В някои области обаче сертификатите се издават на равнището на Европейския съюз. Всъщност в тези области държавите членки са делегирали на ЕС отговорности, произтичащи от Чикагската конвенция (за подробности вж. диаграма 2 по-горе).

Съгласно член 64, параграф 7 от Регламент (ЕС) 2018/1139 преразпределянето на отговорностите съгласно посочения член не засяга правата и задълженията на държавите членки, произтичащи от Чикагската конвенция. Когато в съответствие с този член държава членка преразпределя отговорностите за задачите, които са ѝ възложени по силата на Чикагската конвенция, тя уведомява ИКАО, че Агенцията или друга държава членка извършва от нейно име функциите и изпълнява задълженията, които са ѝ възложени съгласно Чикагската конвенция.

В съответствие със стандартите на ИКАО и съгласно глава II от Регламент (ЕС) 2018/1139 държавите членки носят отговорност и за разработването на национална програма за безопасност, която трябва да бъде приведена в съответствие с Европейската програма за авиационна безопасност и която подпомага постигането на Европейската система за авиационна безопасност.

1.4.2.3. Агенция за авиационна безопасност на Европейския съюз (ЕААБ)

Европейската агенция за авиационна безопасност беше създадена през 2002 г. с цел осигуряване на по-добра уредба във всички области, обхванати от Регламент (ЕС) 2018/1139, така че някои задачи, изпълнявани на равнището на ЕС, да се изпълняват от един-единствен специализиран експертен орган. Персоналът на ЕААБ се състои от повече от 800 авиационни експерти и администратори от всички държави членки. Седалището е в Кьолн (Германия), има офис в Брюксел и още пет офиса във Вашингтон (САЩ), Монреал (Канада), Пекин (Китай), Панама Сити (Панама) и Сингапур.

ЕААБ е независима по отношение на техническите въпроси и има правна, административна и финансова самостоятелност. Тя притежава юридическа правосубектност и изпълнява задачите и отговорностите, които са ѝ възложени с Регламент (ЕС) 2018/1139.

Управителният съвет на ЕААБ, в който участват представители на 27-те държави — членки на ЕС, Исландия, Лихтенщайн, Норвегия, Швейцария и Комисията, изготвя работната програма на ЕААБ, определя нейния бюджет и следи работата на Агенцията. Управителният съвет също така кани наблюдатели на своите обсъждания, като събира съседните на ЕС държави, които са подписали всеобхватно авиационно споразумение с ЕС, и промишлеността, представена чрез Консултативния съвет на ЕААБ.

ЕААБ изпълнява функцията на компетентен орган в области на въздухоплаването, описани подробно на диаграма 2 по-горе. В този контекст, от 2003 г. насам ЕААБ е отговорна за типовото сертифициране на въздухоплавателни средства в ЕС. Сертификатът, издаден от ЕААБ, е доказателство, че типът въздухоплавателно

средство отговаря на изискванията за безопасност, определени от законодателството на ЕС. ЕААБ наблюдава показателите на всеки отделен тип въздухоплавателно средство, произведено въз основа на даден типов проект, през целия период на експлоатация на този тип въздухоплавателно средство. Заради това тя може да възлага предприемането на действия, ако установи наличието на опасни условия. За тази цел тя издава „директиви за летателна годност“, които са адресирани до притежателя на типов сертификат и трябва да бъдат съблюдавани от операторите в рамките на техническото обслужване на всяко тяхно въздухоплавателно средство.

ЕААБ се ангажира също така с различните задачи и отговорности, посочени на диаграма 3 по-горе. Това включва по-специално разработване и приемане на становища, подпомагачи Европейската комисия при подготовката на технически части от делегирани регламенти и регламенти за изпълнение.

Изготвянето на такива становища на ЕААБ се подпомага от консултативни органи, които също така предоставят съвети относно съдържанието, приоритетите и изпълнението на програмата на ЕААБ за създаване на правила в контекста на EPAS. Агенцията също така подготвя и приема мерките (сертификационни спецификации и други подробни спецификации, приемливи начини за постигане на съответствие и материали с насоки) в подкрепа на прилагането на тези общи технически правила.

Освен това ЕААБ извършва стандартизационни инспекции в държавите членки, за да следи за изпълнението от страна на държавите членки на разпоредбите на Регламент (ЕС) 2018/1139, както и на правилата за неговото прилагане (вж. също [раздел 3.1.1](#)). Тя докладва на Комисията, която в крайна сметка решава дали да предприеме принудителни мерки за неспазване на изискванията въз основа на технически и правни консултации с Агенцията.

В областта на УВД/АНО ЕААБ предоставя техническа помощ на Комисията при прилагането на ЕЕН, като извършва технически инспекции, разследвания и проучвания, както и като допринася за изпълнението на генералния план за УВД, включително подкрепа за разработването и внедряването на програмата SESAR. По-специално, ЕААБ задоволява нуждите от регулиране и прилагане на съществените оперативни промени в SESAR и други технологични постижения, като например, но не само, технологични решения в U-space, виртуализация, архитектура, базирана на облак, и операции на кула от разстояние, като позволява използването на нови работни методи, оперативни подобрения и технологии, разработени в рамките на SESAR. Освен това ЕААБ подпомага целия иновационен цикъл на SESAR, като оценява предложените системи и контролира внедрените решения. Те съставляват градивните елементи на бъдещата архитектура на въздушното пространство на Европа в подкрепа на безопасността, ефикасността и екологичните характеристики. Освен това ЕААБ осигурява, от името на Комисията, надзора на управителя на мрежата за функциите на мрежата за УВД на ЕЕН.

В допълнение ЕААБ допринася за прилагането на схемата за ефективност в аеронавигационното обслужване и мрежовите функции, по-специално като предоставя материали с насоки за свързаните с безопасността елементи на схемата за ефективност на УВД за ЕЕН (вж. точка 2.3.1).

ЕААБ също така е оправомощена да издава разрешения на търговски въздушни превозвачи от трети държави, които извършват полети до, на територията на и от 31-те държави членки на ЕААБ. ЕААБ поема единствено свързаната с безопасността част от оценката на чуждестранния оператор. Разрешения за експлоатация продължават да се издават от националните органи. Освен това ЕААБ координира Европейската програма за наземни проверки „SAFA“ (оценяване на безопасността на чуждестранните

въздухоплавателни средства) по отношение на безопасността на чуждестранните въздухоплавателни средства, които използват летищата на Съюза.

В по-общ план ЕААБ предоставя технически съвети на Комисията и на държавите членки, когато това е целесъобразно. Агенцията е също така изпълнителният орган за техническата помощ в областта на авиационната безопасност и УВД за трети държави и региони, с които ЕС е подписал споразумения в областта на въздухоплаването и на които е поел ангажимент да предоставя такава помощ. Помощ се оказва и на органите в областта на въздухоплаването на държавите — членки на ЕС, на ad hoc основа.

В допълнение ЕААБ изпълнява задачи в областта на събирането, анализа и изследванията на данни с цел подобряване на авиационната безопасност. В този контекст тя се подпомага от мрежата от анализатори на авиационната безопасност (NoAs). Агенцията координира програмата Data4Safety, чиято основна цел е да се създаде надежден капацитет за управление на риска в европейския въздухоплавателен сектор, за да се подобрят способностите му за вземане на информирани и основани на данни решения в различните области на авиационната безопасност. Целта на програмата е да се използват безпрецедентните по вид и обем знания и данни за решаване на повечето важни въпроси и предизвикателства, пред които е изправен и ще бъде изправен европейският транспортен сектор.

ЕААБ е член на европейското звено за координация при кризи в авиацията (ЕАССС), което отговаря за координирането на управлението на ответните действия при кризи в сферата на въздухоплаването. В рамките на своята област на компетентност Агенцията съдейства за осигуряването на навременен отговор и смекчаване на последиците от кризи във въздухоплаването в координация с други имащи отношение заинтересовани страни.

И накрая, ЕААБ отговаря за изготвянето и приемането на Европейския план за авиационна безопасност (EPAS)²⁶.

Прилагането на солидни принципи за управление на безопасността е от съществено значение за непрекъснатото подобряване на безопасността на гражданското въздухоплаване в Съюза, предвиждането на нововъзникващи рискове за безопасността и оптималното използване на ограничените технически ресурси. Въпреки че EPAS вече беше утвърден инструмент за планиране на безопасността на равнището на ЕС, едва с Регламент (ЕС) 2018/1139 този документ получи официално правно признание. В него въпросите на безопасността са разгледани изчерпателно и пълно.

Глава II от Регламент (ЕС) 2018/1139, която се отнася до управлението на безопасността, изисква приемането на Европейската програма за авиационна безопасност и на Европейския план за авиационна безопасност. Чрез тези разпоредби стандартите и препоръчителните практики от приложение 19 на ИКАО, свързани с държавните програми за безопасност, също са транспонирани в правото на ЕС.

Освен това Регламент (ЕС) 2018/1139 съдържа редица принципи, от които ЕААБ, Комисията и държавите членки следва да се ръководят при регулирането на

26 Вж. [раздел 2.2](#) за подробна информация относно EPAS, неговото разработване и процес на приемане. Възприетото на английски наименование на Европейския план за авиационна безопасност („European Plan for Aviation Safety“) първоначално беше „European Aviation Safety Plan“. Наименованието беше променено, за да се предотврати объркване между Европейската програма за авиационна безопасност („European Aviation Safety Programme“ — EASP) и Европейския план за авиационна безопасност.

безопасността на гражданското въздухоплаване и при предприемането на мерки за подобряване на безопасността на въздухоплаването. Тези принципи изискват по-специално мерките и правилата за безопасност да отговарят и да са пропорционални на естеството и рисковете, свързани с различните видове въздухоплавателни средства, операции и дейности, за които се отнасят. В допълнение тези мерки следва, доколкото е възможно, да са формулирани по начин, който се съсредоточава върху преследваните цели, като в същото време позволяват различни начини за постигането на тези цели, и следва също да насърчават системен подход към гражданското въздухоплаване, като вземат предвид взаимозависимостите между безопасността и другите технически области, включително киберсигурността. Това следва да допринесе за по-висока икономическа ефективност при постигане на необходимите нива на безопасност и за стимулиране на иновациите.

1.4.2.4. Европейска комисия

Европейската комисия отговаря за изготвянето на европейските законодателни предложения в рамките на обикновената законодателна процедура (вж. също [раздел 1.3.1](#)) и за изготвянето и приемането на актове за изпълнение и делегирани актове, когато това е предвидено в основния акт.

След приемането на даден законодателен акт на ЕС държавите членки носят основната отговорност за неговото правилно и навременно прилагане. Комисията следи за правилното прилагане от страна на държавите членки (вж. също [раздел 3.1.1](#)) с помощта на Агенцията чрез процеса на стандартизационни инспекции.

В този контекст Комисията може да предприеме действия, ако съществуват подозрения, че дадена държава членка е нарушила правото на Съюза. Ако не бъде намерено решение на ранен етап, Комисията, обикновено след консултации с ЕААБ, може да започне официално производство за установяване на нарушение и евентуално да сезира Съда на Европейския съюз (вж. раздел 1.6).

Европейският парламент и Съветът вземат решение относно годишния бюджет на ЕС, а Комисията отговаря за неговото изпълнение. В този контекст Комисията осигурява отпускането на достатъчно средства за дейности, извършвани от ЕААБ, които са зависими от финансиране от ЕС.

И накрая, Комисията отговаря за изготвянето, актуализирането и приемането на Европейската програма за авиационна безопасност. В съответствие с член 5, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2018/1139 Комисията ще актуализира при необходимост Европейската програма за авиационна безопасност, за да отрази въведените в него промени. За тази цел тя се консултира с Агенцията и с държавите членки.

1.5. Разследване на произшествия и инциденти

1.5.1. Приложими правила

Отговорността за разследването на произшествия и инциденти, с цел да се подобри безопасността на въздухоплаването, като се определят причините за тях и се издадат препоръки за безопасност, които трябва да предотвратят повторното им възникване, се носи от държавите членки.

В Регламент (ЕС) № 996/2010 е предвидено правното основание на равнището на ЕС за разследването и предотвратяването на произшествия и инциденти. В него се гарантира високо равнище на ефикасност, експедитивност и качество на разследванията във връзка с безопасността на гражданското въздухоплаване в Европа, като единствената

цел е предотвратяването на бъдещи произшествия и инциденти, без да се изследва въпросът за вината или отговорността. Тези правила по-специално гарантират, че органът, който отговаря за разследването на произшествия и инциденти (орган за разследване във връзка с безопасността — ОРБ) е независим от други държавни организации в областта на въздухоплаването и от всяка друга страна или субект, чиито дейности биха могли да бъдат в противоречие със задачите, възложени на органа за разследване във връзка с безопасността, или да повлияят на обективността му. Правилата предвиждат дейностите на ОРБ да могат да бъдат разширени, така че да обхванат събирането и анализа на данни, свързани с авиационната безопасност, в частност за целите на предотвратяването на произшествия. Тези дейности, проучвания или анализи на поредица от разследвания могат също да доведат до препоръки относно безопасността, които трябва да бъдат взети предвид от съответния адресат и, ако е целесъобразно, да се прилагат, така че да се гарантира адекватното предотвратяване на произшествия и инциденти в гражданското въздухоплаване.

1.5.2. Препоръки за безопасност

Регламент (ЕС) № 996/2010 изисква адресатът на дадена препоръка за безопасност да информира ОРБ, издал препоръката, в срок от 90 дни от получаването на въпросното писмо за действията, които са предприети или се разглеждат, и (когато това е целесъобразно) за времето, необходимо за тяхното изпълнение, а когато не са предприети действия — за причините за това. В срок 60 дни от получаването на отговора ОРБ информира адресата дали счита отговора за достатъчен и представя мотиви, когато не е съгласен с решението да не се предприемат действия.

ОРБ прилага процедури за регистриране на отговорите на издадените от него препоръки за безопасност, а структурите, получаващи препоръка за безопасност, прилагат процедури за наблюдаване на напредъка на действията, предприети в отговор на получените препоръки за безопасност. ЕААБ обработва препоръките за безопасност, отправени към Агенцията, и предоставя доклади за напредъка и статистически данни за обработката на препоръките за безопасност.

Законодателството въвежда също така изисквания за съхраняване на препоръките за безопасност, както и на свързаните с тях отговори, в европейска централна база данни, наречена Европейски централен регистър (ЕЦР), управлявана от Комисията. ОРБ вписват в ЕЦР всички препоръки за безопасност, получени от трети държави, които участват в ЕЦР.

Съществува легитимна необходимост да се предостави публичен достъп до препоръките за безопасност (и до техните отговори), тъй като основната цел на Регламент (ЕС) № 996/2010 е да се намали броят на произшествията и да се насърчи разпространението на констатациите във връзка с инциденти, свързани с безопасността. Тъй като от съображения за сигурност не следва да има пряк достъп до ЕЦР, всички препоръки за безопасност и отговорите на тях, съдържащи се в ЕЦР, се предоставят на широката общественост чрез отделен публичен уебсайт. Тази информация се съдържа в централното звено на ECCAIRS 2 (www.aviationreporting.eu). Мисията на Европейския координационен център за докладване на инциденти с въздухоплавателни средства (ECCAIRS) е да осигури цифрова платформа, която да позволи прилагането на разпоредбите, определени в Регламент (ЕС) № 376/2014. ECCAIRS оказва подкрепа на органите в областта на въздухоплаването при събирането, споделянето и анализирането на информация за безопасността, като крайната цел е да се подобри авиационната безопасност. ЕААБ предоставя подкрепа на Комисията в управлението на ЕЦР.

1.5.3. Сътрудничество с други структури

С Регламент (ЕС) № 996/2010 допълнително се засилва сътрудничеството между ОРБ, като се създава Европейска мрежа на органите за разследване във връзка с безопасността в гражданското въздухоплаване (ENCASIA), съставена от ръководителите на органите за разследване във връзка с безопасността във всяка държава членка и/или ръководителя на отдела за авиационно разследване, в случай на орган за разследване на произшествия в множество видове транспорт, или техни представители. ENCASIA цели да подобри допълнително качеството на разследванията, провеждани от органите за разследване във връзка с безопасността, и да повиши тяхната независимост чрез насърчаване на високи стандарти по отношение на методите на разследване и обучението на разследващите. По-специално, ENCASIA консултира институциите на ЕС по всички аспекти, свързани с разследванията във връзка с безопасността, насърчава обмена на полезна информация за подобряване на авиационната безопасност, координира и организира „партньорски проверки“ и дейности за обучение и популяризиране на най-добри практики. Освен това, ENCASIA е натоварена с анализа на препоръките за безопасност, издадени или получени от държавите — членки на ЕС, с цел да бъдат определени важните препоръки за безопасност, които са от значение за целия Съюз.

С Регламент (ЕС) № 996/2010 на органите за разследване във връзка с безопасността в ЕС се налага задължение, в съответствие с приложение 13 към Чикагската конвенция, да канят ЕААБ и националните органи за гражданско въздухоплаване на съответните държави членки да участват в разследванията на събития във връзка с безопасността. Ролята на ЕААБ е да действа като консултант, така че да подпомага отговарящия за разследването или акредитирания представител на органа за разследване във връзка с безопасността, провеждащ или участващ в разследването, без обаче това да влияе на независимия характер на разследванията. Аналогично, националните органи за гражданско въздухоплаване на държавите членки на ЕС също могат да участват в разследванията във връзка с безопасността като консултанти. ЕААБ и националните органи за гражданско въздухоплаване подпомагат разследването, в което участват, и като предоставят исканата информация, консултанти и оборудване на ОРБ, натоварен с разследването.

Регламентът е насочен и към подобряване на координацията на разследванията между ОРБ и другите органи, които е вероятно да бъдат включени в дейности, свързани с разследването във връзка с безопасността, като например съдебните органи, органите за гражданско въздухоплаване, органите по издирване и спасяване.

1.6. Правоприлагане

1.6.1. Правоприлагане в държавите членки

В член 17, параграф 1 от Договора за Европейския Съюз се посочва, че Комисията следи за прилагането на Договорите и на мерките, приети от институциите на ЕС по силата на тези Договори, и съблюдава прилагането на правото на Съюза под контрола на Съда на Европейския съюз. С член 258 от ДФЕС се установява общата процедура на ЕС за правоприлагане, като на Комисията се предоставя правомощието да образува производства за установяване на нарушение срещу държавите членки, за които счита, че не изпълняват задълженията си. Потенциални нарушения могат да бъдат установени по различни начини, основно чрез резултатите от стандартизационните инспекции, провеждани от ЕААБ, която подпомага Комисията при наблюдението на прилагането на законодателството за авиационна безопасност. Другите начини включват жалби,

които са доведени до знанието на Комисията чрез различни източници, от индивидуални или от институционални жалбоподатели.

Надзорът на спазването на законодателството на ЕС в областта на авиационната безопасност и на по-голямата част от регулаторната рамка в областта на УВД/АНО се извършва от Агенцията, на която по силата на член 85 от Регламент (ЕС) 2018/1139 е възложено да подпомага Комисията при надзора по отношение на прилагането от страна на държавите членки на регламента и на делегираните актове и актовете за изпълнение, приети въз основа на него. Комисията възложи на ЕААБ също така да прави същото за Регламент (ЕС) № 376/2014 и регламента за неговото изпълнение.

Чрез разпоредбите и процедурите, установени със специалния Регламент за изпълнение (ЕС) № 628/2013, ЕААБ наблюдава прилагането от страна на компетентните органи на държавите членки на горепосочените регламенти, делегирани актове и актове за изпълнение и провежда стандартизационни инспекции. Освен това от 2022 г. нататък стандартизационните инспекции се използват и за оценка на националните програми за безопасност (НПБ) на държавите членки, които трябва да са в съответствие с ЕРАС и да включват елементите, описани в приложение 19 на ИКАО. Подобни НПБ също така включват или се придружават от национални планове за авиационна безопасност (SPAS), в които се посочват основните рискове за безопасността и се определят действията за тяхното намаляване, включително рисковете и действията, посочени в ЕРАС, които са от значение за съответната държава.

За всяка стандартизационна инспекция ЕААБ изготвя доклада за инспекцията, в който разглежда констатациите, направени по време на инспекцията, и който се изпраща на засегнатата държава членка и на Комисията. В случаите, когато по установените несъответствия не се предприемат подходящи мерки, въпросът се докладва на Комисията, която може да образува производство за установяване на нарушение въз основа на член 258 от ДФЕС.

В допълнение към процеса на стандартизация, сертификатите, издадени от Агенцията или националните компетентни органи, и декларациите, направени от физически и юридически лица в съответствие с Регламент (ЕС) 2018/1139 и делегираните актове и актовете за изпълнение, приети въз основа на него, подлежат на надзор от страна на Комисията и ЕААБ. Ако Комисията прецени, че дадено юридическо или физическо лице, на което е бил издаден сертификат или което е представило декларация, вече не изпълнява приложимите изисквания на посочения регламент или на делегираните актове и актовете за изпълнение, приети въз основа на него, Комисията, по препоръка на Агенцията, изисква от държавата членка, отговаряща за надзора над това лице, да предприеме подходящи коригиращи действия и предпазни мерки, включително ограничаване или спиране на действието на сертификата (вж. раздел 1.6.2.2 по-долу).

1.6.2. Правоприлагане по отношение на организации от регулирания сектор

1.6.2.1. Глоби и наказания

Приложимите разпоредби за авиационна безопасност изискват от държавите членки да определят глоби и санкции за нарушаването на тези разпоредби и на правилата за тяхното прилагане, ако има такива. Тези глоби и санкции трябва да бъдат ефективни, пропорционални и възпиращи.

Освен това, в случаи на нарушения на разпоредбите на Регламент (ЕС) 2018/1139 и правилата за неговото прилагане и когато Агенцията е компетентният орган и упражнява надзор върху съответната организация, Комисията може, по искане на

ЕААБ, да наложи глоби или периодични плащания по санкции на лицата и предприятията, на които ЕААБ е издала сертификат. Тези глоби и периодични плащания по санкции трябва да имат възпиращо действие и да са пропорционални както на сериозността на случая, така и на икономическия капацитет на притежателя на сертификата, като се взема под особено внимание степента, до която е била засегната безопасността. Комисията подготвя делегиран акт в тази област в съответствие с член 84, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2018/1139, в който ще бъдат определени подробни критерии и подробна методика за определяне на размера и процедурите за събиране на глобите и периодичните плащания по санкции, включително правила за разследвания, докладване и право на защита.

1.6.2.2. Действия във връзка със сертификати и други мерки

Регламент (ЕС) 2018/1139 изисква от държавите членки, Комисията и ЕААБ да си сътрудничат с оглед гарантиране на съответствие с регламента и правилата за неговото прилагане. Държавите членки са длъжни, в допълнение към надзора над издадените от тях сертификати или получените декларации, да извършват разследвания, включително наземни проверки, и да предприемат всякакви мерки, които те смятат за необходими, включително спирането от експлоатация на въздухоплавателни средства. Когато компетентният орган (национален орган или ЕААБ) е установил случай на неспазване от страна на притежатели на сертификати или когато компетентният орган е бил информиран за такъв случай, той може или е длъжен да измени (ограничи), спре действието или отнеме сертификата в съответствие с приложимата разпоредба от Регламент (ЕС) 2018/1139 и правилата за неговото прилагане.

В допълнение, ако Комисията прецени, че дадено физическо или юридическо лице, на което е бил издаден сертификат или което е направило декларация, вече не изпълнява приложимите изисквания, Комисията, по препоръка на Агенцията, изисква от държавата членка, отговаряща за надзора над това лице, да предприеме подходящи коригиращи действия и предпазни мерки, включително ограничаване или спиране на действието на сертификата. След като Комисията приеме акта за изпълнение, съдържащ такова решение, то влиза в сила и задължението за взаимно признаване на сертификати или декларации престава да се прилага по отношение на другите държави членки. Когато Комисията има достатъчно доказателства, че са били предприети подходящи коригиращи действия, тя взема решение за възстановяването на взаимното признаване.

ЕААБ има също така мандат да реагира без ненужно забавяне на неотложен проблем, свързан с безопасността, попадащ в обхвата на Регламент (ЕС) 2018/1139, като определя коригиращи действия, които трябва да се предприемат от физическите и юридически лица, по отношение на които изпълнява функцията на компетентен орган, и като предоставя на тези лица съответната информация, включително насоки (насоки за безопасност) или препоръки.

По отношение на задачите, за които държавата членка отговаря за сертифицирането и надзора, в случай че е установен неотложен проблем, свързан с безопасността, ЕААБ определя цели за безопасност, които трябва да бъдат постигнати, и препоръчва коригиращи действия, които трябва да се предприемат от националните компетентни органи. В този случай националните компетентни органи информират ЕААБ без неоправдано забавяне за мерките, предприети за постигане на целите за безопасност, определени от ЕААБ.

В допълнение към тези мерки държавите членки са въвели национални политики по правоприлагане, които гарантират правилното прилагане на това законодателство на

национално равнище. В конкретния контекст на приложение 19 към Чикагската конвенция в препоръка 3.2.1.2 изрично се посочва, че държавите следва да установят политика за прилагане, в която се посочват условията и обстоятелствата, при които доставчиците на услуги със СУБ могат да разглеждат и разрешават събития, свързани с определени въпроси на безопасността, вътрешно, в контекста на тяхната СУБ и по удовлетворителен за съответния държавен орган начин.

2. УПРАВЛЕНИЕ НА РИСКА ЗА БЕЗОПАСНОСТТА НА ЕВРОПЕЙСКО РАВНИЩЕ

С Регламент (ЕС) 2018/1139 се установява, че прилагането на солидни принципи за управление на безопасността е от съществено значение за непрекъснатото подобряване на безопасността на гражданското въздухоплаване в Съюза, предвиждането на нововъзникващи рискове за безопасността и оптималното използване на ограничените технически ресурси. В регламента се стига до заключението, че поради това е необходимо да се създаде обща рамка за планиране и изпълнение на действия за подобряване на безопасността. За тази цел на равнището на Съюза следва да бъдат разработени Европейски план за авиационна безопасност и Европейска програма за авиационна безопасност. Всяка държава членка следва също така да изготви национална програма за безопасност в съответствие с изискванията, които се съдържат в приложение 19 към Чикагската конвенция. Тази програма следва да бъде придружена от план, описващ действията, които трябва да предприемат държавите членки за намаляване на установените рискове за безопасността.

Предвид това в глава II от Регламент (ЕС) 2018/1139 се въвежда нова обвързваща регулаторна рамка относно управлението на авиационната безопасност. В член 5 от регламента е описано, че Комисията, след консултация с Агенцията и държавите членки, приема, публикува и прави необходимата актуализация на документ, описващ функционирането на Европейската система за авиационна безопасност и съдържащ правилата, дейностите и процесите, които се използват за управление на безопасността на гражданското въздухоплаване в Съюза, в съответствие със същия регламент („Европейска програма за авиационна безопасност“). Програмата включва най-малко елементите, свързани с отговорностите по управлението на националната безопасност, описани в международните стандарти и препоръчителни практики. В нея също така се описва процесът на разработване, приемане, актуализиране и изпълнение на Европейския план за авиационна безопасност, посочен в член 6 от регламента, изпълняван при тясно сътрудничество между държавите членки и съответните заинтересовани страни.

В член 6 от Регламент (ЕС) 2018/1139 се посочва, че Агенцията, в тясно сътрудничество с държавите членки и съответните заинтересовани страни, разработва, приема, публикува и впоследствие актуализира поне веднъж годишно Европейски план за авиационна безопасност. Въз основа на оценката на съответната свързана с безопасността информация и на основаните на данни резултати от програмата Data4Safety, Европейски план за авиационна безопасност набелязва основните рискове за безопасността, засягащи Европейската система за авиационна безопасност, и определя необходимите действия за ограничаване на тези рискове. В този член също се посочва, че Агенцията, отново в тясно сътрудничество с държавите членки и съответните заинтересовани страни, записва посочените в този член рискове за безопасността в специален портфейл на рисковете в областта на безопасността и следи за изпълнението на съответните действия по ограничаването им от съответните страни, включително като определя, когато е уместно, показатели за равнището на безопасност.

В Европейския план за авиационна безопасност се определя равнището на безопасност за Съюза, като се вземат предвид целите по член 1 от Регламент (ЕС) 2018/1139. На практика това се постига чрез определяне на амбициозна цел за безопасност, съчетана с основани на резултатите (оперативни) и основани на процеса показатели за равнището на безопасност (ПРБ) и подкрепена от схемата за ефективност на управлението на въздушното движение на ЕЕН. Показателите за равнището на безопасност, основани на резултатите, се определят в годишния преглед на безопасността на ЕААБ (ГПБ) и се

наблюдават чрез европейския процес на УРБ. Показателите, основани на процеса, са определени в глава 4 на EPAS и се наблюдават чрез процедурите за стандартизация на ЕААБ. Ключовата за ефективността област „безопасност“ от схемата за ефективност на управлението на въздушното пространство ЕЕН е в съответствие с принципите и техническото направление на рамката на ЕААБ за следене на равнището на безопасност. Показателите за изпълнение се разработват от работна група, ръководена от Агенцията и подпомагана от свързаните с нея приемливи начини за постигане на съответствие и материали с насоки. С тези показатели се измерва ефективността на управлението на безопасността на равнище организация и след това се наблюдават резултатите от безопасността, като за източник на данни се използва Европейския централен регистър.

Комисията, Агенцията и държавите членки, се стремят съвместно да постигнат въпросното равнище на безопасност.

С член 7 от Регламент (ЕС) 2018/1139 се институционализира Националната програма за безопасност (НПБ) на равнище държави членки. В него се посочва, че всяка държава членка, в консултация със съответните заинтересовани страни, изготвя и поддържа държавна програма за безопасност за управлението на безопасността на гражданското въздухоплаване по отношение на въздухоплавателните дейности, за които отговаря („национална програма за безопасност“), която трябва да е съизмерима с размера и сложността на тези дейности и да е в съответствие с Европейската програма за авиационна безопасност. НПБ включва най-малко елементите, свързани с отговорностите на държавата по управлението на безопасността, описани в международните стандарти и препоръчителните практики. Освен това в НПБ се посочват целите за безопасност, които трябва да бъдат постигнати на национално равнище по отношение на въздухоплавателните дейности, за които отговаря съответната държава членка.

И накрая, в член 8 от Регламент (ЕС) 2018/1139 се посочва, че НПБ включва или се придружава от национален план за авиационна безопасност. Този план се основава на оценка на свързаната с безопасността информация и всяка държава членка, в консултация със съответните заинтересовани страни, набелязва в него основните рискове за безопасността, засягащи нейната национална система за безопасност на гражданското въздухоплаване и определя необходимите действия за ограничаването на тези рискове.

В член 8 се уточнява още, че националният план за авиационна безопасност (SPAS) включва набелязаните в EPAS рискове и действия, които са от значение за съответната държава членка, и че държавите членки уведомяват Агенцията за набелязаните в EPAS рискове и действия, които според тях нямат значение за техните национални системи за авиационна безопасност, както и причините да смятат така. Тази информация обикновено е включена в самия SPAS. Действията в рамките на EPAS, които трябва да бъдат разгледани от държавите членки, се определят като „задачи на държавите членки“ (ЗДЧ). Освен това, за да се подпомогнат държавите членки при определянето на елементите на EPAS, които са от значение за техните SPAS, в специално действие по ЗДЧ се изброяват основните ключови рискови области, които трябва да бъдат разгледани от държавите. В допълнение към разглеждането на тези ключови рискови области държавите се насърчават да прегледат портфейлите с рискове за безопасността в областите, които предоставят изчерпателен списък с приоритетни проблеми на безопасността за различните сфери, включени в том III на EPAS.

С тази нова глава II Регламент (ЕС) 2018/1139 изпълнява международните изисквания, установени с приложение 19 към Чикагската конвенция, в което се определя

изискването за системи за управление на безопасността за доставчиците на услуги и се изисква всички системи за управление на безопасността да бъдат приемливи за държавата, която отговаря за съответното сертифициране. Освен това приложение 19 на ИКАО съдържа изискване държавите да разработят програма за управление на безопасността, по-точно НПБ, която изисква, наред с други елементи, създаване на първично законодателство в областта на въздухоплаването, ясни политики, цели и ресурси, държавна система и функции за управление на рисковете за безопасността и осигуряване на безопасността, както и дейности за насърчаване на безопасността.

Следователно по силата на Регламент (ЕС) 2018/1139 ЕС упълномощава държавите членки да създадат и поддържат НПБ. Освен това ЕС традиционно е отразил духа на съответните стандарти на ИКАО в няколко европейски регламента, по-специално в правилата за прилагане на Регламент (ЕС) 2018/1139.

2.1. Събиране, анализ и обмен на данни за безопасността

Информацията за безопасността е важен ресурс за откриването на рискове за безопасността. Редица регламенти на ЕС осигуряват събирането, анализа и обмена на съответни данни и информация, когато е целесъобразно. Това включва по-конкретно информация за събитията, свързани с гражданското въздухоплаване (до края на 2021 г. Централния европейски регистър съдържа над 2 400 000 записа), за въздушни превозвачи от ЕС и трети държави в контекста на Програмата на ЕС за наземни проверки (до края на 2021 г. базата данни на SAFA съдържа над 160 000 доклада, считано от момента, в който системата SAFA се превърна в Програмата на ЕС за наземни проверки), за препоръки за безопасност в рамките на Информационната система за препоръки за безопасност (SRIS — до края на 2021 г. базата данни SRIS съдържа над 4100 препоръки за безопасност) и информация, събирана, анализирана и обменяна в контекста на разрешенията за TCO и на списъка на ЕС със забранени въздухоплавателни средства.

В ЕС събирането, анализът и обменът на информация за събития се регулира от Регламент (ЕС) № 376/2014. Този законодателен акт изисква от организациите, държавите членки и ЕААБ да създадат система, позволяваща събирането и съхраняването на съответните събития. Събраните събития се анализират и, когато е уместно, се предприемат действия за ограничаване на риска. Всички събрани събития, както и съответната информация за техния анализ и последващите действия, се предават в Европейския централен регистър.

Информацията за събитията, подадена до ЕЦР, се предоставя на държавите членки (националните въздухоплавателни органи и органите за разследване на безопасността), ЕААБ и Комисията. Мрежата от анализатори (NoAs), създадена съгласно Регламент (ЕС) № 376/2014, е задължена да анализира данните от ЕЦР в подкрепа на европейското управление на риска за безопасността и следователно да се използва за захранване на EPAS с данни.

Регламент (ЕС) № 376/2014 налага също така на органите и ЕААБ използването на обща Европейска схема за класификация на риска (ERCS)²⁷. ERCS измерва риска за безопасността, свързан с докладваните събития, като използва 2-измерна матрица:

- Първо, редовете в матрицата се отнасят до сериозността, като определят най-лошия вероятен изход от произшествието, който би се получил, ако оценяваното събитие се е превърнало в произшествие. Това се прави, като се вземат предвид както най-вероятният вид произшествие, така и потенциалната категория загуба на човешки живот въз основа на размера на въздухоплавателното средство и близостта до населени или високорискови райони.
- Второ, колоните измерват вероятността, като разглеждат степента на близост на събитието до резултата от произшествието. При определянето на вероятността се взема предвид ефективността на съществуващите предпазни бариери.

Управлението на безопасността на равнището на ЕС и на национално равнище, включително основаното на данни за безопасността насочване на надзора (вж. раздел 3.2.2), ще бъде допълнително подоброено чрез прилагането на ERCS.

Съществена част от системата, създадена съгласно Регламент (ЕС) № 376/2014, е определението за „култура на справедливост“, чиято цел е да гарантира непрекъснатата наличност на информацията за безопасност чрез създаване на среда на доверие, в която хората се чувстват уверени да докладват за събития. Тази „култура на справедливост“ се създава чрез ключови принципи, определени в Регламент (ЕС) № 376/2014, сред които защитата от обвинение и наказание (освен в случаите на умишлено нарушение или неприемливо поведение).

Посочената система се допълва от програмата Data4Safety, която събира на доброволен принцип допълнителни данни — напр. данни за полетите, движението и метеорологичните условия. Тя също така осигурява подобрен аналитичен капацитет. Data4Safety подпомага предвиждането на бъдещи рискове.

2.2. Управление на риска за безопасността на равнището на ЕС: процесът на разработване и актуализиране на Европейския план за авиационна безопасност

До своето 11^{-то} издание (EPAS за периода 2022—2026 г.) EPAS обхващаше петгодишен период от време и се издаваше като текущ план с годишни актуализации. От 12^{-ото} издание нататък този срок е намален на три години, за да се приведе в съответствие с референтния период на Глобалния план за безопасност на въздухоплаването. Стратегическите приоритети в том I ще бъдат определени за тригодишния референтен период, като в средата на периода ще бъде направен преглед, за да се гарантира, че те остават актуални. В съответствие с член 6, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2018/1139 том II на EPAS, в който са описани действията по EPAS, както и том III с портфейлите на рискове за безопасността в отделните области, ще продължат да се преразглеждат и актуализират на годишна база.

²⁷ ERCS е част от правната рамка на Регламент (ЕС) № 376/2014, на първо място чрез Делегиран регламент (ЕС) 2020/2034 на Комисията, публикуван на 6 октомври 2020 г., както и Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/2082 на Комисията от 26 ноември 2021 г., който ще влезе в сила на 1 януари 2023 г.

Разработването на плана, по отношение както на стратегическите приоритети, така и на действията, се основава на специални групи от заинтересовани страни, по-специално:

- консултативният орган на държавите членки (МАВ) и консултативният орган на заинтересованите страни (SAB) предоставят съвети относно стратегическите приоритети;
- техническите/секторните органи (ТеВ, ТеС, секторни комитети, представляващи съответно държавите членки и промишлеността) предоставят технически и оперативни съвети, както и обратна връзка относно изпълнението; и
- съвместната работа на ЕААБ с нейните партньори в областта на безопасността (по-специално чрез програмата Data4Safety), която подпомага разработването на портфейлите от рискове за безопасността.

Стандартният програмен цикъл на EPAS предвижда две отделни фази, всяка от които е свързана с консултации със заинтересованите страни.

Фаза I:

- По време на първата фаза стратегическите приоритети, произтичащи от Стратегията на ЕС в областта на въздухоплаването, и приоритетите за безопасност, определени чрез европейския процес на УРБ, се обсъждат и потвърждават от консултативните органи (КО) на ЕААБ. МАВ и SAB поемат водеща роля в консолидирането на информацията от своите подкомитети по области и предоставят на ЕААБ становищата на държавите членки/индустрията относно приоритетите. Тази фаза започва веднъж на всеки три години в началото на годината, предхождаща първата година от новия референтен период.

Фаза II:

- въз основа на договорените приоритети за безопасност се определят или актуализират етапите на планиране за отделните действия на EPAS в съответствие с процеса на единно програмиране на ЕААБ. След това се разработва проект на EPAS, който се предоставя на всички КО за подробни коментари. След консултацията с КО и анализа на коментарите окончателният проект на EPAS се консолидира и се интегрира том III. Този том, съдържащ пълния набор от портфейли от рискове за безопасността в отделните области, включително описание на всеки идентифициран и приоритизиран проблем за безопасността, е разработен в рамките на европейския процес за управление на риска за безопасността.

След това окончателният проект на EPAS, състоящ се от трите тома, се представя за одобрение от управителния съвет (УС) на ЕААБ. След официалното му одобрение от страна на УС той се публикува на уебсайта на ЕААБ.

Повече информация за разработването на EPAS, включително прилагането на принципите на Комисията за по-добро регулиране и информация за различните групи, участващи в разработването на EPAS, можете да намерите тук:

- [Как се разработва EPAS](#)
- [Работни групи и органи с роля във връзка с EPAS](#)

Приоритетите за безопасност и свързаните с тях действия в EPAS се определят чрез европейския процес за управление на риска за безопасността, в който участват държавите членки, промишлеността, Комисията и ЕААБ.

Европейският процес за управление на риска за безопасността (УРБ)

Основните рискове за безопасността и съответните смекчаващи действия, които се използват за изготвянето на EPAS, са разработени в рамките на европейския процес за УРБ. Това включва набор от процеси, които имат за цел да се набележат проблемите, свързани с безопасността, и мерките за смекчаването им, както и да се наблюдава изпълнението. Процесът включва анализ на данни от различни източници и сътрудничество с партньори по безопасността от националните въздухоплавателни органи и промишлеността (чрез програмата Data4Safety) и NoAs.

Процесът за УРБ следва пет конкретни стъпки:

Фигура 2. Европейският процес за УРБ



Набелязване на проблемите, свързани с безопасността: това е първата стъпка в процеса за УРБ и тя се извършва чрез анализ на данните за събитията и друга информация, свързана с безопасността, както и подкрепяща информация, чрез съвместна работа с партньорите в областта на безопасността, по-специално чрез програмата Data4Safety. Тези възможни въпроси, свързани с безопасността, се регистрират официално от Агенцията и след това се подлагат на предварително оценяване на безопасността. На базата на тази оценка се взема решение дали въпросът за безопасността да бъде официално включен в съответния портфейл от рискове за безопасността, или да бъде обект на други действия. Търсят се съвети от Data4Safety и NoAs. Резултатът от тази стъпка в процеса са портфейлите с рискове за безопасността в съответната област. В рамките на портфейлите както ключовите рискови области, така и въпросите, свързани с безопасността, се подреждат по приоритет. Портфейлите на рисковете за безопасността в отделните области се публикуват в том III на EPAS.

Оценка на проблеми във връзка с безопасността: след като проблемът във връзка с безопасността бъде установен и включен в портфейла с рискове за безопасността, той се подлага на техническо оценяване на безопасността. Тези оценки са приоритизирани в рамките на портфейла. Процесът на оценка се координира от ЕААБ и се подпомага от Data4Safety и от NoAs. Освен това членовете на групата се насърчават да участват в самото оценяване. Този подход на сътрудничество с партньорите на Агенцията в областта на безопасността е от решаващо значение за постигането на възможно най-

добрите резултати. Заедно тези елементи формират оценката на проблемите, свързани с безопасността, която предоставя потенциални смекчаващи действия за EPAS.

Определяне и планиране на действия по отношение на безопасността: това включва оценка на въздействието, която ще бъде отразена в документ за стратегия за най-добра интервенция (BIS), определяне на възможните действия за смекчаване, оценка на последиците и ползите от всяко възможно действие и изготвяне на препоръки за най-добрите действия за смекчаване, които да бъдат приложени в EPAS. След това, като се използва комбинираната оценка на проблемите, свързани с безопасността/BIS, официалните предложения за действия по EPAS се представят на КО като част от консултациите по BIS и/или EPAS.

Съществуват различни видове действия по EPAS, като например задачи за създаване на правила (ЗСП), задачи за насърчаване на безопасността (ЗНБ) или задачи на държавите членки (ЗДЧ). Подробно описание на видовете действия по EPAS и свързаните с тях образци е на разположение на страницата на EPAS на уебсайта на ЕААБ:

- [Видове действия и образци на EPAS](#)

След като бъдат обсъдени и договорени, действията се включват в следващото издание на EPAS. Действията, свързани с ниски разходи или изискващи по-бърза намеса, често се проследяват бързо и се включват в следващата налична актуализация на EPAS, без да е необходимо да се изготвя BIS. В някои случаи са необходими по-неотложни действия по отношение на безопасността, които могат да бъдат завършени преди публикуването на следващия EPAS. Естествено, те не са включени в EPAS. Такива действия могат да включват публикуване на информационен бюлетин във връзка с безопасността (ИББ) или да са под формата на незабавни дейности за насърчаване на безопасността.

Изпълнение и последващи действия: следващата стъпка в процеса включва изпълнението и проследяването на действията, които са включени в EPAS.

ЕААБ следи за навременното изпълнение на действията въз основа на ключовите показатели за ефективност, определени в контекста на процеса на единно програмиране. По време на срещите на КО редовно се дава обратна връзка за напредъка.

В член 8 от Регламент (ЕС) 2018/1139 се изисква от държавите членки да вземат предвид съответните действия и рискове, свързани с EPAS, в рамките на своя национален план за авиационна безопасност (SPAS) и да представят обосновка, когато тези действия не се считат за подходящи за тях. В съответствие с това SPAS остава важен инструмент за държавите членки за докладване на изпълнението на действията. От държавите се очаква да преразглеждат своите SPAS поне веднъж годишно, а когато SPAS не се актуализира ежегодно, да поддържат записи за изпълнението на съответните действия по EPAS, включително обосновка, когато тези действия не се считат за подходящи.

ЕААБ редовно оценява прилагането на НПБ на равнище отделни държави като част от дейностите по стандартизация на „Системните инструменти за управление на безопасността“ (SYS) на ЕААБ. Оценката има за цел да посочи силните страни и областите за подобрене, като допринесе за по-нататъшното усъвършенстване на прилагането на НПБ в Европа, за да се постигнат целите на GASP и на EPAS за ефективно прилагане на НПБ до 2025 г. Това включва оценка на процесите и резултатите от планирането на действията в областта на безопасността на държавно равнище. Освен това действията по EPAS, които са включени и в EUR RASP, ще подлежат на годишни прегледи на изпълнението, управлявани от регионалната служба

на ИКАО за регион EUR. Резултатите от този мониторинг ще бъдат обсъждани на заседанията на КО и съответно на Регионалната експертна група по безопасност за регион EUR (RESG).

Измерване на равнището на безопасност: последният етап от процеса за УРБ е измерването на равнището на безопасност. Той служи за наблюдение:

- 1) на конкретни промени, настъпили в резултат на изпълнението на действията за безопасност; и
- 2) на системните промени, които може да са настъпили в авиационната система и може да изискват допълнителни действия.

Измерването на равнището на безопасност се извършва чрез рамка за равнището на безопасност, чрез която се проследяват:

- 1) напречно сечение на различните области, като същевременно се разглеждат ключовите рискови области на равнище област; и
- 2) специфичните проблеми, свързани с безопасността.

Годишният преглед на безопасността на ЕААБ (ГПБ) е годишният преглед на рамката за равнището на безопасност. Чрез него се установяват тенденциите в областта на безопасността, очертават се приоритетните области, ключовите рискови области и проблемите, свързани с безопасността. От тази стъпка процесът за УРБ започва отново. Що се отнася до ГПБ, вж. § 2.3.3 за повече подробности относно ГПБ на ЕААБ.

2.2.1 Европейски план за авиационна безопасност: международно измерение

EPAS подкрепя целите и приоритетите на GASP. Целта на GASP е непрекъснато да намалява броя на смъртните случаи и риска от тях, като ръководи разработването на хармонизирана стратегия за авиационна безопасност и разработването и прилагането на регионални и национални планове за авиационна безопасност. Безопасната авиационна система допринася за икономическото развитие на държавите и техните отрасли. Чрез GASP се способства за прилагането на държавната система за надзор над безопасността чрез насърчаване на основан на риска подход към управлението на безопасността, както и на координиран подход към сътрудничеството между държавите, регионите и промишлеността. В допълнение към разглеждането на системната безопасност, в GASP се разглеждат глобални високорискови категории събития (G-HRC), които се считат за приоритети в областта на безопасността в световен план. Тези категории са определени въз основа на действителни смъртни случаи от минали произшествия, висок риск от смъртни случаи на произшествие или брой произшествия и инциденти. Ключовите рискови области, определени чрез европейския процес за управление на риска за безопасността, включват петте глобални категории на висок риск, които са

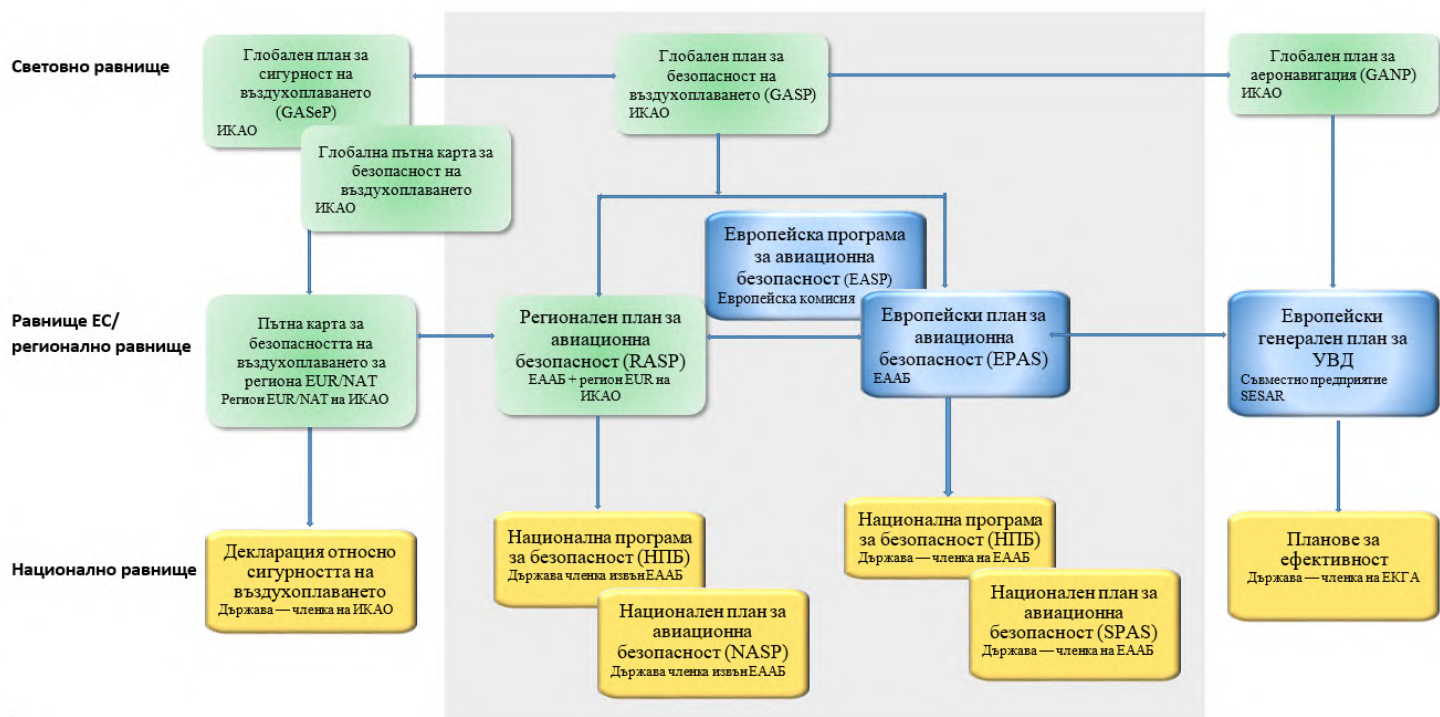
- контролиран полет в терена;
- загуба на контрол по време на полет;
- сблъсък във въздуха;
- напускане на границите на пистата за излитане и кацане; и
- неразрешено навлизане на пистата за излитане и кацане.

В обхвата на EPAS са определени допълнителни ключови рискови области (вж. EPAS, том III, глава 17), като например огън, дим и промени в налягането, наземна повреда, сблъсък с препятствие по време на полет, други наранявания и сигурност.

От 2017 г. насам регионалната служба на ИКАО за региона EUR/NAT и ЕААБ работят съвместно за разработването на регионален план за авиационна безопасност (RASP) въз

основа на EPAS. Първият регионален план за авиационна безопасност за регион „Европа“ (EUR RASP) беше публикуван през януари 2019 г. Регионалната експертна група по безопасност за регион EUR отговаря за поддържането и наблюдението на EUR RASP. EUR RESG се председателства съвместно от ЕААБ и заинтересовани страни от промишлеността (понастоящем IATA). EUR RESG докладва на Групата за планиране на авиационната система в европейския регион (EASPG). Докато показателите за ефективност на безопасността на EPAS се определят като част от европейското управление на риска за безопасността, EUR RASP предоставя набор от показатели за ефективност на безопасността на регион EUR и цели, произтичащи от целите и задачите в GASP, за които данните се събират от ИКАО.

Фигура 3. Връзка между EASP, EPAS и други програми и планове



2.3. Мониторинг на равнището на безопасност

Под „равнище на безопасност“ се разбира постигнатото равнище на безопасност в даден регион, в дадена държава или в дадена организация, оценено с количествени и/или качествени средства.

Равнището на безопасност, което трябва да се постигне, не следва да има задължителен характер, а по-скоро да изразява амбицията на Съюза и на неговите държави членки по отношение на безопасността на гражданското въздухоплаване, както е посочено в член 6 от Регламент (ЕС) 1139/2018.

Забележка:

концепцията за приемливо равнище на безопасност (ALoSP), както е определена в стандарт 3.4.2.1 от второто издание на приложение 19 на ИКАО, се предлага да бъде премахната в следващото издание в съответствие с препоръките на държавите и заинтересованите страни от сектора. Вместо това ще бъде подчертана необходимостта от активен мониторинг и управление на равнището на безопасност въз основа на показатели, отразяващи целите в областта на безопасността.

Допълнителни насоки относно управлението на равнището на безопасност, предоставени от ЕААБ, са достъпни тук:

- [Ръководство за приемливо равнище на безопасност \(ALoSP\), управление на равнището на безопасност и осигуряване на безопасност.](#)

2.3.1 Споразумение относно равнището на безопасност на организации

Държавите — членки на ЕС, са отговорни за периодичната оценка на системата за управление на организациите, която включва мониторинг на равнището на безопасност от страна на организациите под тяхна юрисдикция, когато такава система за управление се изисква. Равнището на безопасност, което трябва да се постигне, следва да се оцени спрямо целите за безопасност и да се вземе предвид ефективността на действията за намаляване на риска, а при мониторинга следва да се вземе предвид комбинация от показатели, основани на процеса, и показатели, основани на резултатите, които произтичат от целите за безопасност.

Трябва да се осигури съгласуваност на целите за безопасност между държавата (т.е. НПБ/SPAS в съответствие с членове 7 и 8 от Регламент (ЕС) 1139/2018) и регулираните субекти, както и по отношение на мониторинга на тези цели. Мониторингът се осъществява чрез процесите на управление на равнището на безопасност на държавата и организациите, както и чрез надзор, основан на риска/постигането на резултати. Тази методология улеснява непрекъснатото подобряване на постигнатото равнище на безопасност. Когато равнището на безопасност не е постигнато, държавата и организацията следва да предприемат съвместни действия за подобряване на ситуацията.

С течение на времето зрелостта на мониторинга на равнището на безопасност ще се повиши, доколкото прилагането му ще стане по-зряло и ще се осъществява редовен обмен на съдържателна информация между държавата и поднадзорните организации.

В рамката на ЕС за управление на безопасността понастоящем има една област, за която са определени изрични целеви показатели за равнището на безопасност: на

равнището на ЕС е установена схема за ефективност в областта на УВД в ЕЕН²⁸, с цел да се подпомогне устойчивото развитие на системата за въздушен транспорт чрез подобряване на цялостната ефективност на аеронавигационното обслужване в четирите ключови за ефективността области — „безопасност“, „околна среда“, „капацитет“ (закъснение) и „ефективност на разходите“. В схемата се предвижда определянето на валидни за целия Съюз цели за ефективност за фиксирани референтни периоди с продължителност от 3 до 5 години в четирите ключови за ефективността области. Държавите членки трябва да разработят планове за ефективност, включително обвързващи цели на национално равнище или на равнище функционален блок въздушно пространство (ФБВП), които да са съгласувани с целите за ефективност в целия Съюз.

При прилагането на схемите за ефективност в областта на УВД в Единното европейско небе Комисията се подпомага от независим орган за преглед на ефективността, определен с Решение за изпълнение на Комисията 2014/672/ЕС²⁹.

2.3.2 Равнище на безопасност на държавите членки

Същите принципи като описаните в 2.3.1 се прилагат и за държавите – членки на ЕС: равнището на безопасност, което трябва да бъде постигнато, следва да бъде оценено спрямо целите за безопасност и да се вземе предвид ефективността на действията за смекчаване на последиците, произтичащи от управлението на риска за безопасността на държавата в рамките на НПБ и определени в SPAS (т.е. членове 7 и 8 от Регламент (ЕС) 1139/2018), като надлежно се вземат предвид рисковете и действията, определени в EPAS като имащи значение за държавата (вж. член 6 и член 8, параграф 2 от Регламент (ЕС) 1139/2018).

На равнището на ЕС не е постигнато споразумение относно равнището на безопасност на държавите членки и понастоящем няма конкретни целеви показатели за равнището на безопасност, наложени на държавите членки от законодателството на ЕС.

2.3.3 Годишен преглед на безопасността на ЕААБ

В член 72, параграф 7 от Регламент (ЕС) 2018/1139 се посочва, че с цел да се информира обществеността за общото равнище на безопасност на гражданското въздухоплаване в Съюза, Агенцията публикува преглед на безопасността веднъж годишно и когато са налице особени обстоятелства. Този преглед съдържа анализ на общото състояние на безопасността на достъпен и лесно разбираем език и посочва дали има повишени рискове за безопасността.

28 Член 11 от Регламент (ЕО) № 549/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. за определяне на рамката за създаването на Единно европейско небе (рамков регламент); ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 1, и Регламент за изпълнение (ЕС) № 2019/317 на Комисията от 11 февруари 2019 г. за определяне на схема за ефективност и за таксуване в Единното европейско небе; ОВ L 56, 25.2.2019 г., стр. 1.

29 Решение за изпълнение на Комисията 2014/672/ЕС от 24 септември 2014 г. за удължаване на назначаването на органа за преглед на ефективността на Единното европейско небе; ОВ L 281, 25.9.2014 г., стр. 5.

Освен това в член 14, параграф 4 от Регламент (ЕС) № 376/2014 се посочва, че Агенцията включва информация относно резултата от анализа на данните, посочен в параграф 1 от този член, в ежегодния си доклад за безопасността, посочен в член 72, параграф 7 от Регламент (ЕС) 2018/1139, както следва: „Комисията, Агенцията и компетентните органи на държавите членки си сътрудничат и участват редовно в обмена и анализа на информацията, съдържаща се в Европейския централен регистър.“

В съответствие с тези изисквания ЕААБ публикува годишен преглед на безопасността (ГПБ) от 2005 г. насам. Анализът, представен в настоящия преглед, предоставя данни, които подпомагат вземането на решения, необходими за EPAS. В ГПБ се съдържа статистическо обобщение на авиационната безопасност в държавите членки на ЕААБ и се определят най-важните предизвикателства в областта на безопасността, пред които е изправена европейската авиация днес.

За всяка от областите на въздухоплаването се предоставят портфейли с данни, които се основават на работата от предходните години. В тях се показват причинно-следствените и допринасящите фактори, които са били установени в данните за събитията, като са съпоставени с ключовите рискови области (или с основните резултати от произшествията), за които те допринасят.

Анализът на ГПБ е съсредоточен върху рисковете за авиационната безопасност въз основа на данни за събитията. Тази работа е част от текущия европейски процес за УРБ. Анализът подпомага разработването на портфейли с рискове за безопасността в дадена област и осигурява списък с ключови рискови области, въз основа на които се определят приоритетните действия за EPAS.

Подобно на задължението на ЕААБ, от държавите членки също се изисква да публикуват годишен преглед на безопасността. Действително в член 13 от Регламент (ЕС) № 376/2014 относно анализ на събития и последващи действия на национално равнище се посочва, че за да информира населението за равнището на безопасност в гражданското въздухоплаване, най-малко веднъж годишно всяка държава членка публикува преглед на безопасността. Прегледът на безопасността:

- а) съдържа обобщена и несъдържаща лични данни информация за видовете събития и друга свързана с безопасността информация, докладвана чрез нейните национални системи за задължително и доброволно докладване;
- б) отбелязва тенденциите;
- в) отбелязва предприетите действия.

2.4. Изисквания за управление на безопасността за органите и организациите

Разработването на правила за прилагане на Регламент (ЕС) 2018/1139 доведе до приемането на два отделни набора от изисквания, съответно за органи и за организации:

- а. изисквания към органите, в които се отчитат осемте критични елемента на системата за надзор над безопасността, определени в допълнение 1 от приложение 19 към Чикагската конвенция, като по този начин се подпомага изпълнението на национални програми за безопасност и същевременно се обслужва целта за стандартизация, установена в Регламент (ЕС) 2018/1139. Освен това те включват елементи, които са от съществено значение за създаване на всеобхватна система за управление на авиационната безопасност на

равнището на ЕС, която включва отговорностите на ЕС и на държавите членки за управление на безопасността;

- б. изисквания към организациите, в повечето области на въздухоплаването, които включват консолидирани общи изисквания за системи за управление (на безопасността). С приемането през 2021/2022 г. на правила, изискващи системи за управление в областта на първоначалната летателна годност и поддържането на летателната годност³⁰, регулаторната рамка на ЕС е в съответствие с глава 4 от приложение 19 към Чикагската конвенция, в която се определят изискванията за СУБ. Тези изисквания към организациите са формулирани така, че да включат стандартите и препоръчителните практики от приложение 19 на ИКАО по начин, който ще гарантира съвместимост със съществуващите системи за управление, и да насърчават интегрираното управление. Изискванията за система за управление позволяват гъвкавост за адаптиране на системата към размерите, естеството и сложността на дейностите на въздухоплавателните организации и към изборите от тях бизнес модел, като по този начин осигуряват пропорционално прилагане.

С общите изисквания за системата за управление се цели да се насърчи единна рамка за управление на безопасността за всички одобрени организации, които попадат в приложното поле на Регламент (ЕС) 2018/1139. В различните технически области тези общи изисквания за органи и организации се допълват от по-специфични изисквания (например: изисквания към авиационните оператори за наблюдение на полетните данни).

Освен това тези изисквания за органи и организации се изменят със специални разпоредби относно управлението на информационната сигурност.

В допълнение към тези изисквания в Регламент (ЕС) № 376/2014 се гарантира, че организации и компетентни органи набелязват опасностите и управляват рисковете за безопасността чрез събиране, анализ и последващи действия във връзка със събития в гражданското въздухоплаване. От януари 2023 г. този регламент налага на органите и ЕААБ използването на ERCS (вж. раздел 2.1).

През 2019 г. се извърши оценка на Регламент (ЕС) № 376/2014. При нея се стигна до заключението, че регламентът продължава да бъде актуален дори в светлината на последните промени във въздухоплавателния сектор, като например бързото нарастване на броя на операциите с безпилотни летателни средства, както и нарастващите заплахи, свързани с киберсигурността. Оценката установи, че регламентът предлага достатъчно гъвкавост, за да се отговори на тези промени по ефикасен начин, но също така отчете, че следва да се обмисли актуализиране на Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/1018 на Комисията чрез актуализиране на списъка на задължително докладваните събития и на задължителните полета за данни, за да се даде по-добра възможност за събиране на данни за безопасността, произтичащи от тези нови области на въздухоплаването.

³⁰ Първоначална летателна годност: Делегиран регламент (ЕС) 2022/201 от 10 декември 2021 г. и Регламент за изпълнение № 2022/203 от 14 февруари 2022 г., поддържане на летателната годност: Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/1963 от 8 ноември 2021 г.

3. ОСИГУРЯВАНЕ НА БЕЗОПАСНОСТ НА ЕВРОПЕЙСКО РАВНИЩЕ

3.1 Надзор над безопасността³¹

Надзорът над безопасността в Европейския съюз включва дейности по надзор и наблюдение на организациите, одобрени от ЕААБ, както и на организациите, одобрени от държавите членки. Той също така включва наблюдение на държавите членки, с цел да се гарантира правилното прилагане на европейското законодателство в областта на авиационната безопасност.

3.1.1 Наблюдение на прилагането на правилата в държавите членки

В Регламент за изпълнение (ЕС) № 628/2013 на Комисията³² се определят методите на работа за провеждане на стандартизационни инспекции и за наблюдаване на прилагането на съответното законодателство по отношение на безопасността от страна на компетентните органи на държавите членки. Тези стандартизационни инспекции, заедно с техните последващи действия, се извършват от ЕААБ (вж. също така раздели [3.2.1](#) и [1.6.1](#)).

3.1.2 Надзор над сертифицирани организации

Надзорът над безопасността е част от процеса по управление на безопасността, който е предназначен да гарантира ефективното спазване на изискванията за безопасност и свързаните с тях процедури, съдържащи се в законодателството на Съюза.

Чрез надзора над безопасността се гарантира, че европейската авиационна промишленост осигурява равнище на безопасност, съответстващо на определеното от правилата на Съюза. Следователно отговорностите на отделните държави членки и на ЕААБ за надзора над безопасността са основата, върху която се изграждат авиационната безопасност и взаимното признаване на лицензи и сертификати в рамките на Европейския съюз.

С въвеждането на изисквания към органите този надзор включва непрекъснато наблюдение на равнището на безопасност на организациите, при което се отчитат специфични рискове, произтичащи от техните дейности (вж. също [раздел 3.2.2](#)).

³¹ За целите на настоящия документ под „надзор“ се разбират както надзорът върху сертифицирани организации от техния компетентен орган, така и наблюдението на прилагането на правилата в държавите— членки на ЕААБ, осъществявано от ЕААБ в рамките на стандартизационни инспекции.

Надзорът над безопасността в ЕС се регулира основно съгласно Регламент (ЕС) 2018/1139 и правилата за неговото прилагане (вж. фигура 1 за повече информация относно приложимото законодателство).

³² Регламент за изпълнение (ЕС) № 628/2013 на Комисията от 28 юни 2013 г. относно работните методи на Европейската агенция за авиационна безопасност за провеждане на стандартизационни инспекции и контрол на прилагането на правилата, определени в Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета, и за отмяна на Регламент (ЕО) № 736/2006 на Комисията (текст от значение за ЕИП); ОВ L 179, 29.6.2013 г., стр. 46.

3.2 Основано на данни за безопасността насочване на надзора към области, предизвикващи повече загриженост или в които нуждите са по-съществени

3.2.1 Основано на данни за безопасността насочване на наблюдението на държавите членки

В ЕС стандартизационните инспекции на държавите членки, извършвани от Агенцията, следват подход, основан на риска, при който интервалът на инспекциите, обхватът и задълбочеността на разследванията, както и размерът и съставът на екипа, са съобразени с конкретната ситуация във всяка държава и сектор.

Това наблюдение се извършва непрекъснато, обхваща цялата авиационна система и отчита риска, при което се взема предвид цялата налична информация на ЕААБ. За тази цел ЕААБ оценява способността на компетентните органи да изпълняват своите задължения по надзора над безопасността. Това включва събиране и анализ на данни, провеждане на инспекции, когато е необходимо, и последващи действия във връзка с констатациите, за да се гарантира своевременното прилагане на подходящи корекции и коригиращи действия.

Стандартизацията е част от събирането на данни за безопасност на равнището на ЕС, необходимо за набелязване на опасностите, и позволява надзорът да се насочва към области, предизвикващи повече загриженост или в които нуждите са по-съществени, въз основа на данни за безопасността.

Стратегията за стандартизиране е съсредоточена върху следните ключови области:

- **прилагане на подход за непрекъснато наблюдение:** Регламент (ЕС) № 628/2013 въвежда система за наблюдение на единното прилагане на европейските правила за авиационна безопасност, която следва да бъде разширена, така че да обхваща всички области на въздухоплаването;
- **отчитащо риска планиране на стандартизационните инспекции:** при подхода за непрекъснато наблюдение интервалът между проверките, обхватът и задълбочеността на разследванията, както и размерът и съставът на екипа, са адаптирани към специфичната ситуация на всяка държава и сектор. Това води до по-гъвкаво и по-ефективно използване на ресурсите и до намаляване на тежестта за онези държави, които се справят добре и следователно могат да бъдат инспектирани по-рядко. Проверката на спазването на регулаторните разпоредби постепенно се смесва с наблюдението на ефективността на системата/процеса, като се разглежда системната ефективност на системите за управление на компетентните органи и на националните програми за безопасност;
- **интегриране на дейностите по стандартизация на ЕААБ и всеобщата програма за одит на надзора за безопасност на ИКАО:** съществуващата работна договореност насърчава засиленото сътрудничество и интегриране на дейностите между ЕААБ и ИКАО. Постоянен диалог, обмен на информация и данни, участие в инспекции и одити на другата организация са инструментите, посочени за тази цел с идеята изискванията и стандартите както на ЕС, така и на ИКАО да могат да бъдат удовлетворени във възможно най-голяма степен чрез един единствен интегриран процес;
- **интегриране на оценките на изпълнението на националната програма за безопасност в обхвата на стандартизацията на ЕААБ:** от 2022 г. насам стандартизационните инспекции се използват и за оценка на ефективното изпълнение на националните програми за безопасност на държавите членки и

свързаните с тях национални планове за авиационна безопасност. В съответствие с подхода, основан на резултатите, възприет от ИКАО, с който се насърчава и подкрепя постепенното прилагане на НПБ, ЕААБ оценява равнището на прилагане на НПБ, като използва петте нива на зрялост, определени в методологията на ИКАО за оценката на изпълнението на националната програма за безопасност (SSPIA);

- **участие на персонала на компетентните органи в дейности по стандартизация:** за налагане на проактивен подход в стандартизацията и поддържане на подходящо равнище на квалификация на персонала в цяла Европа. Освен това заседанията на комитетите по стандартизация предоставят форуми за договаряне на общо разбиране на изискванията, за даване на тълкувания и за обмен на най-добри практики, като по този начин се подпомага еднаквото прилагане на правилата;
- **засилен регулаторен механизъм за обратна връзка:** съществуващият механизъм за обратна връзка се оптимизира и разширява с цел да се оценява систематично ефективността на правилата и да се използват резултатите от дейностите по стандартизация в управлението на безопасността, определянето на правила и дейностите за насърчаване на безопасността.

3.2.2 Основано на данни за безопасността насочване на надзора върху промишлеността

Изискванията към органите, съдържащи се в правото на Съюза, налагат разработването на програма за надзор, като се вземат предвид специфичното естество на организацията, сложността на нейните дейности, резултатите от предишни дейности по сертифициране и/или надзор, въз основа на оценката на свързаните рискове. Считано от 2023 г. прилагането на ERCS от компетентния орган по отношение на събития, докладвани от организациите, ще подпомогне оценката на свързаните рискове.

Органът съкращава цикъла на планиране на надзора, ако съществуват доказателства, че равнището на безопасността и спазването на регулаторните разпоредби на организацията са занижени. Когато организацията демонстрира високо равнище на безопасност и спазване на регулаторните разпоредби, органът може да удължи цикъла на планиране на надзора. Такова насочване на надзора, основано на риска и резултатите, гарантира, че наличните ресурси за надзор в държавите членки и в ЕААБ се използват по най-ефективния начин.

Освен това с основания на риска и резултатите надзор се насърчава съобразеното с управлението на безопасността мислене, дава се възможност на организациите да управляват рисковете, които не са обхванати от разпоредбите, и се създават стимули за прилагането на ефективно управление на безопасността, като по възможност се намалява бремето на надзора. Следователно с него се подкрепя също ефективното прилагане на разпоредбите за системата за управление, записани в правилата за прилагане от организации.

ЕААБ подкрепя основано на данни за безопасността насочване на надзора към промишлеността, като изброява и описва ключовите рискове и въпроси за безопасността, приложими във всяка област, като част от EPAS. Практиките за основан

на риска надзор също бяха предоставени на държавите членки и редовно се обсъждат с техническия орган за управление на безопасността³³.

33 [Образец на доклад на ЕААБ \(europa.eu\)](http://europa.eu)

4. НАСЪРЧАВАНЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА НА ЕВРОПЕЙСКО РАВНИЩЕ³⁴

Насърчаването на безопасността е ключова част от програмата за безопасност и от ефективното управление на безопасността. Рисковете за безопасността могат да бъдат намалени чрез повишаване на осведомеността относно извлечените поуки в областта на безопасността, разпространяване на най-добрите практики и изясняване на процедурите за безопасност и разпоредбите. В европейската авиационна система това е част от поддържането на добра култура на безопасност.

Когато е възможно, насърчаването на безопасността се използва като облекчена и ефективна алтернатива на изготвянето на правила и на надзора. Това спомага за по-доброто разбиране на разпоредбите на ЕС в областта на гражданското въздухоплаване и предоставя повече информация за разузнавателните сведения и резултатите от анализа на безопасността. С тази стратегия се предоставя непрекъсната информация по широк кръг от теми, свързани с безопасността, на ниво област, като техническото съдържание е съобразено с целевата аудитория (от усъвършенствано за специализирани професионалисти до основно за широката общественост). За разпространяване на послания относно безопасността се използват широк набор от комуникационни инструменти, включително социалните медии.

Насърчаването на безопасността включва обща или конкретна работа, чрез която се предава и разпространява информация за безопасността на заинтересовани страни от сектора на въздухоплаването. Дейността се ръководи от европейския процес за управление на риска за безопасността, с който се анализират данните и се генерират действия за намаляване на риска за безопасността, както е описано в [глава 2](#).

Редица дейности за насърчаване на безопасността се провеждат от държавите членки на национално равнище и са описани подробно в националните програми за безопасност на държавите членки. Това се координира от ЕААБ чрез Мрежата за насърчаване на безопасността, създадена като доброволно партньорство между ЕААБ, държавите членки и други въздухоплавателни организации. Целта на Мрежата за насърчаване на безопасността е да повиши авиационната безопасност в Европа, като осигури рамка за сътрудничество в областта на насърчаването на безопасността в държавите членки.

За взаимна изгода и постигане на общата си цел членовете на Мрежата за насърчаване на безопасността обменят информация, координират дейности, оказват съдействие и споделят съвместни дейности и си сътрудничат за увеличаване на капацитета за дейности, включително за проектиране, разработване, публикуване, превод и разпространение на информация за безопасността. Мрежата за насърчаване на безопасността също така проучва общи инструменти и разработва средства за измерване на ефективността на продуктите за насърчаване на безопасността, които са били разпространени.

На европейско равнище повечето от дейностите за насърчаване на безопасността се ръководят и координират от ЕААБ. В този контекст ЕААБ изгради интегрирана програмна дейност, с която се гарантира, че насърчаването на безопасността и регулаторните дейности се справят с рисковете за безопасността по най-ефикасния начин, като се допълват взаимно в някои области. В този контекст ЕААБ създава отделни европейски пакети за насърчаване на безопасността в зависимост от оперативната област и темите за безопасност, които се насърчават, с цел да се увеличи

34 <https://www.easa.europa.eu/domains/safety-management/safety-promotion>

обхватът на продуктите за насърчаване на безопасността. За целта се използват марките „Together4Safety“ за професионални, търговски въздухоплавателни дейности и „The Aviator's Club“ за въздухоплаване с общо предназначение с любители пилоти. Успоредно с това се засилват партньорските дейности за безопасност с целия спектър от оперативни заинтересовани страни на ниво област, като се обхващат търговските въздушни операции (включително летища и УВД), витлокрили, въздухоплаването с общо предназначение и безпилотните летателни средства. Подходът, основан на областите, гарантира, че насърчаването на безопасността може да отговори на специфичните нужди на всяка част от авиационната общност, тъй като различните заинтересовани страни от сектора на въздухоплаването имат много различни нужди по отношение на информацията и комуникационните канали. Всяка област има специално предназначено място на уебсайта на ЕААБ, а първите три имат собствени сайтове на общността, за да се засили координацията със заинтересованите страни.

В началото на 2019 г. ЕААБ стартира нова стратегия за насърчаване на безопасността, с която се възприема все по-активен подход към начина, по който ЕААБ комуникира с европейската въздухоплавателна общност. Чрез Together4Safety и Aviator's Club (за авиацията с общо предназначение) ЕААБ се стреми да бъде лидер в областта на насърчаването на безопасността в Европа и по света, като има призната марка, която създава интерес, ангажираност и помага за подобряване на безопасността.

4.1 Дейности на равнището на ЕС

4.1.1 Информация във връзка с безопасността

Разпространяването на информация във връзка с безопасността спомага за изграждането на устойчива култура на безопасност. Продуктите, чрез които в Европейския съюз се разпространява информация във връзка с безопасността, включват доклади от анализи на безопасността; бюлетини, листовки и плакати; аудиовизуални материали; инструменти, наръчници и ръководства; планове и програми; работни срещи и други мероприятия, свързани с безопасността. За всяка задача се разработва канал от съдържание за популяризиране на безопасността, който съчетава най-ефективните пакети от резултати за разглежданата тема за безопасността. Резултатите се популяризират чрез социалните медии, както и чрез партньорите за сътрудничество на ЕААБ, за да се увеличи максимално обхватът на посланията за безопасност

4.1.1.1 Задължителна информация във връзка с безопасността

В Регламент (ЕС) 2018/1139 се изисква ЕААБ да публикува [годишен преглед на безопасността](#)³⁵, за да информира обществеността за общото равнище на безопасност в областта на гражданското въздухоплаване. В годишния преглед на безопасността е представена информация за безопасността на гражданското въздухоплаване в Европа и в света (вижте [раздел 2.3.3](#)).

В Регламент (ЕС) № 996/2010 се изисква създаването на база данни, съдържаща препоръки за безопасност. Тази база данни е обществено достъпна [онлайн](#)³⁶.

35 <http://easa.europa.eu/newsroom-and-events/general-publications>

36 <http://eccairs-dds.jrc.ec.europa.eu/pubsrts/default.asp>

4.1.1.2 Незадължителна информация във връзка с безопасността

ЕААБ публикува [информационни бюлетини във връзка с безопасността \(ИББ\)](#)³⁷, за да информира заинтересованите страни. Информационните бюлетини са общодостъпни и редовно се преразглеждат и актуализират. Агенцията също така публикува преглед на напредъка по прилагане на [препоръките за безопасност](#)³⁸.

4.1.1.3 Работни срещи и конференции във връзка с безопасността

ЕААБ провежда кампании във връзка с безопасността, за да се справи с конкретни проблеми, свързани с безопасността, произтичащи от събития, набелязани рискове за безопасността, възникващи въпроси или одити на безопасността.

ЕААБ също така редовно провежда работни срещи и конференции, които се използват за разпространение на информация, свързана с безопасността, сред европейските заинтересовани страни и предоставят възможност за обсъждане на въпроси, свързани с безопасността, включително на резултати от инспекции. Освен това Агенцията организира ежегодна конференция по въпросите на безопасността.

Комисията организира редовно конференции и семинари по въпроси, свързани с авиационната безопасност. Освен това тя провежда работни срещи и извършва дейности за подпомагане на правилното разпространение на информация и разбиране на някои правила за безопасност, като например регламенти (ЕС) № 376/2014 и (ЕС) № 996/2010.

4.1.1.4 Информация в интернет

Широк спектър от информация и документация е обществено достъпен на [уеб сайта на ЕААБ](#)³⁹ и на уеб сайта на Комисията, посветен на [европейската политика за безопасност на въздухоплаването](#)⁴⁰.

В допълнение, за обмен на информация, свързана с безопасността, между ЕААБ, Комисията и държавите членки, както и с представители на промишлеността, често се използват мрежи с ограничен достъп.

4.2 Обучение на равнището на ЕС

В ЕС дейностите по обучение включват въздухоплавателните организации, които участват в изпълнението на Европейската програма за авиационна безопасност: националните компетентни органи на държавите членки, органите за разследване на безопасността и промишлеността.

Съгласно Регламент (ЕС) № 376/2014 от Комисията и Агенцията се изисква да подпомагат държавите членки с подходящо обучение.

37 <http://ad.easa.europa.eu/sib-docs/page-1>

38 <http://easa.europa.eu/easa-and-you/safety-management/accident-and-incident-investigation-support/safety-recommendations>

39 <http://easa.europa.eu/>

40 http://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/index_en.htm

Съгласно Регламент (ЕС) 2018/1139 организациите и компетентните органи носят отговорност техните служители да получават обучение на такова равнище, че степента на тяхната компетентност да гарантира правилното изпълнение на задачите им. Освен това от компетентните органи се изисква да улесняват изпълнението от страна на организациите на техните задължения за прилагане на система за управление на качеството чрез подходящо образование или обучение, когато е възможно или уместно.

Също така се разработват нови възможности за обучение, за да се гарантира, че всички заинтересовани страни разполагат с необходимите умения за осигуряване на успешното прилагане на подход, основаващ се на резултатите.

ЕААБ се стреми да поддържа високи нива на знания и компетентност, като същевременно следи най-новите развития в областта на въздухоплаването в областите на своите дейности. ЕААБ разработва и предоставя курсове за обучение на своите служители и на персонала на компетентните органи на държавите членки.

Агенцията също така е разработила и поддържа на своя уебсайт електронна система за провеждане на изпити въз основа на база данни с въпроси. Тази услуга се предлага на доброволна основа на лица, обучавани от организации за обучение, или на самообучаващи се лица чрез система от установени изпитни центрове, които предлагат възможност за получаване на сертификат.

Освен това ЕААБ подпомага и партньорските органи при изпълнението на техните международни задължения (например ИКАО, регламентите на ЕС) и изпълнява проекти за сътрудничество в областта на гражданското въздухоплаване на ЕС в няколко региона по света, включително в съседните на ЕС държави, в Азиатско-тихоокеанския регион, Африка и Латинска Америка.

СПИСЪК НА СЪКРАЩЕНИЯТА

КО	консултативни органи
ACAS	бордна система за избягване на сблъсък във въздуха
ALoSP	приемливо равнище на безопасност
AMC	приемливи начини за постигане на съответствие
ОУП	обслужване по управление на перона
АНО	аеронавигационно обслужване
CAO	свидетелство за авиационен оператор
ГПБ	Годишен преглед на безопасността
УВД	управление на въздушното движение
BIS	най-добра стратегия за интервенция
ОР	Основен регламент (ОР)
САЕР	Комитет за опазване на околната среда във въздухоплаването (ИКАО)
САМО	организация за управление на поддържането на летателната годност — приложение Vв (част САМО) към Регламент (ЕС) № 1321/2014 на Комисията
CAO	организация за летателна годност с комбинирани функции — приложение Vг (част CAO) към Регламент (ЕС) № 1321/2014 на Комисията
СС	кабинен екипаж – приложение V (част СС) към Регламент (ЕС) № 1178/2011 на Комисията
CS	сертификационна спецификация
DAT	доставчици на данни – приложение VII към Регламент (ЕС) 2017/373
ДР	делегиран регламент
DS	подробна спецификация
DTO	декларирана организация за обучение
ЕААБ	Агенция за авиационна безопасност на Европейския съюз
EASP	Европейска програма за авиационна безопасност

EASPG	Група за планиране на авиационната система в европейския регион (ИКАО)
ECCAIRS	Европейски координационен център за докладване на инциденти с въздухоплавателни средства
ECDC	Европейски център за профилактика и контрол върху заболяванията
ECHA	Европейска агенция по химикали
ЕЦР	Европейски централен регистър
ЕАОС	Европейска агенция за околната среда
ЕАСТ	Европейска асоциация за свободна търговия
ENCASIA	Европейска мрежа на органите за разследване във връзка с безопасността в гражданското въздухоплаване
EPAS	Европейски план за авиационна безопасност
СТЕ	Система за търговия с емисии (ЕС)
ЕС	Европейски съюз
EUR RASP	Европейски регионален план за авиационна безопасност (ИКАО)
EUR RESG	Регионалната експертна група по безопасност за регион EUR (ИКАО)
EUR/NAT	Европейски/Северноатлантически регион (регионална служба на ИКАО)
EVT	задача за оценка (EPAS)
ФБВП	функционален блок въздушно пространство
FSTD	летателен тренажор
GANP	Глобален аеронавигационен план
GASeP	Глобален план за сигурност на въздухоплаването
GASP	Глобален план за безопасност на въздухоплаването (ИКАО)
G-HRCs	глобални високорискови категории събития
GM	материали с насоки
IATA	Международна асоциация за въздушен транспорт

ИКАО	Международна организация за гражданско въздухоплаване
РИ	регламент за изпълнение
LUC	свидетелство за оператор на лека БЛС
МАВ	Консултативен орган на държавите членки
УС	Управителен съвет
ЗДЧ	Задача на държавата членка (EPAS)
NASP	национален план за авиационна безопасност
НКО	национален компетентен орган
NCC	Нетърговски полети с въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга — приложение VI (част NCC) към Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията
NoAs	мрежа от анализатори на авиационната безопасност
Part 21	Приложение I към Регламент (ЕС) № 748/2012 — сертифициране на въздухоплавателни средства и съответните продукти, части и оборудване, както и на проектантски и производствени организации
Част 145	Приложение II към Регламент (ЕС) № 1321/2014 — одобряване на организациите за техническо обслужване
Част 147	Приложение IV към Регламент (ЕС) № 1321/2014 — изисквания към организациите за провеждане на обучение по техническо обслужване
Част 26	Приложение I към Регламент (ЕС) 2015/640 — допълнителни спецификации за летателна годност за експлоатация
Част 66	Приложение III към Регламент (ЕС) № 1321/2014 — персонал по сертифициране на техническото обслужване
Част AIS	Приложение VI към Регламент (ЕС) 2017/373 — специфични изисквания за доставчици на аеронавигационно информационно обслужване
Част ARA	Приложение VI към Регламент (ЕС) № 1178/2011 — изисквания на органите относно екипажа
Част ARO	Приложение II към Регламент (ЕС) № 965/2012 — изисквания към органите в областта на въздушните операции
Част ART	Приложение 2 към Регламент (ЕС) № 452/2014 — изисквания на компетентните органи по отношение на разрешенията за

	оператори от трети държави
Част ASM	Приложение X към Регламент (ЕС) 2017/373 — специфични изисквания за доставчици на услуги по управление на въздушното пространство
Част ATFM	Приложение IX към Регламент (ЕС) 2017/373 — специфични изисквания за доставчици на услуги по управление на потоците въздушно движение
Част ATM/ANS.AR	Приложение II към Регламент (ЕС) 2017/373 — изисквания за компетентните органи — надзор на услугите и други мрежови функции за УВД
Част ATM/ANS.OR	Приложение III към Регламент (ЕС) 2017/373 — общи изисквания за доставчиците на услуги
Част ATS	Приложение IV към Регламент (ЕС) 2017/373 — специфични изисквания за доставчици на обслужване на въздушното движение
Част BFCL	Приложение III към Регламент (ЕС) 2018/395 — изисквания за свидетелства за правоспособност на летателния екипаж на аеростати
Част BOP	Приложение II към Регламент (ЕС) 2018/395 — въздушни операции с аеростати
(Част CAMO)	Приложение Vb към Регламент (ЕС) № 1321/2014 — организации за управление на поддържането на летателната годност
Част CNS	Приложение VIII към Регламент (ЕС) 2017/373 — специфични изисквания за доставчиците на комуникационно, навигационно или обзорно обслужване
Част DAT	Приложение VII към Регламент (ЕС) 2017/373 — специфични изисквания за доставчици на услуги за данни
Част DEF	Приложение I към Регламент (ЕС) 2018/395 — определения (аеростати) Приложение I към Регламент (ЕС) 2018/1976 — определения (планери)
Част FCL	Приложение I към Регламент (ЕС) № 1178/2011 — лицензиране на полетни екипажи
Част FPD	Приложение XI към Регламент (ЕС) 2017/373 — специфични изисквания за доставчици на услуги по разработване на процедури за полет
Част M	Приложение I към Регламент (ЕС) № 1321/2014 —

	изисквания за поддържане на летателната годност
Част MED	Приложение IV към Регламент (ЕС) № 1178/2011 — изисквания за издаването на медицински свидетелства на пилотите, медицинската годност на кабинния екипаж, сертифицирането на авиомедицинските експерти и квалификацията на общопрактикуващите лекари и специалистите по трудова медицина
Част MET	Приложение V към Регламент (ЕС) 2017/373 — специфични изисквания за доставчици на метеорологично обслужване
Част ML	Приложение Vб към Регламент (ЕС) № 1321/2014 — „леки“ изисквания за поддържане на летателната годност
Част NCC	Приложение VI към Регламент (ЕС) № 965/2012 — нетърговски операции с въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
Част NCO	Приложение VII към Регламент (ЕС) № 965/2012 — нетърговски операции с въздухоплавателни средства, различни от тези със сложна моторна тяга
Част NM	Приложение XII към Регламент (ЕС) 2017/373 — специфични изисквания за управителния орган на мрежата
Част ORA	Приложение VII към Регламент (ЕС) № 1178/2011 — организационни изисквания относно екипажа
Част ORO	Приложение III към Регламент (ЕС) № 965/2012 — организационни изисквания в областта на въздушните операции
Част PERS	Приложение XIII към Регламент (ЕС) 2017/373 — изисквания за доставчиците на услуги, отнасящи се за обучението и оценката на компетентността
Част SAO	Приложение II към Регламент (ЕС) 2018/1976 — въздушни операции с планери
Част SFCL	Приложение III към Регламент (ЕС) 2018/1976 — изисквания за свидетелства за правоспособност на летателния екипаж на планери
Част SPA	Приложение V към Регламент (ЕС) № 965/2012 — специфични одобрения
Част SPO	Приложение VIII към Регламент (ЕС) № 965/2012 — специализирани операции
Част T	Приложение Va към Регламент (ЕС) № 1321/2014 — поддържане на летателната годност на въздухоплавателни средства, регистрирани в трета държава, които се

	експлоатират от оператори от ЕС или от оператори, пребиваващи в ЕС
Част ТСО	Приложение 1 към Регламент (ЕС) № 452/2014 — оператори от трети държави
PCG	Група за координиране на програма (ИКАО)
НИИ	Научни изследвания и иновации
Регламент REACH	Регистрация, оценка, разрешаване и ограничаване на химикали
RES	изследователска задача (EPAS)
ЗСП	задача за създаване на правила (EPAS)
RSOO	Регионална организация за надзор над безопасността
SAB	Консултативен орган на заинтересованите страни
SAFA	Оценяване на безопасността на чуждестранните въздухоплавателни средства
СПП	Стандарти и препоръчителни практики (ИКАО)
SERA	Стандартизирани европейски правила за полети — Регламент (ЕС) № 923/2012
ЕЕН	Единно европейско небе
SESAR	Изследване на УВД в единното европейско небе:
ОРБ	орган за разследване във връзка с безопасността
ИББ	Информационен бюлетин във връзка с безопасността
СУБ	система за управление на безопасността
SPAS	Национален план за авиационна безопасност
ПРБ	показател за равнището на безопасност
SPN	Мрежа за насърчаване на безопасността
ЗНБ	задача за насърчаване на безопасността (EPAS)
SRIS	Информационна система за препоръки за безопасност
УРБ	Управление на риска за безопасността
НПБ	Национална програма за безопасност

SSPIA	Оценка на изпълнението на национална програма за безопасност
SYS 2.0	Стандартизационна инспекция в областта „Системни инструменти за управление на безопасността“ (SYS). 2.0 се отнася до фаза II, при която обхватът на първоначалната инспекция се разширява до оценката на ефективното прилагане на НПБ и SPAS.
TCO	оператор от трета държава
TeB	технически орган (подорган на МАВ)
TeC	технически комитет (подорган на САВ)
ДФЕС	Договор за функционирането на Европейския съюз
БЛС	безпилотна летателна система
USOAP	Всеобща програма за одит на надзора над безопасността (ИКАО)
USSP	доставчик на обслужване за U-space