

ЗА ПРЕДПАЗНАТА КЛАУЗА В ОБЛАСТТА НА АВИАЦИЯТА

Публикуван на: 04-01-2008

Източник: [Портал Европа](#)



Портал ЕВРОПА ви предлага обширен материал на Радио България – чуждоезиковите програми на Българското национално радио (БНР), озаглавен: „Брюксел ни поздравя за напредъка в областта на авиацията”.

България има напредък в развитието на въздушния си транспорт, но за отпадането на предпазната клауза в областта на въздухоплаването, която Европейската комисия ни наложи, ще решават експертите от EASA /Европейската агенция за въздухоплавателна безопасност/.

□□□□

□□□□□ □□□□□□ □□□□□□

□□□□□□□□

□□□□□□□ □□□□□□□ □□□□□□

□□□□□ □□□□□□□□□□

□□□□□Жак Баро

□□□□□ □□□□□□□□□□

Това заяви заместник-председателят на Европейската комисия и комисар по транспорта Жак Баро при неотдавнашното си посещение в страната. По думите на еврокомисаря, това решение ще зависи изцяло от доклада на експертната комисия към агенцията и предварителните прогнози в тази насока са ненавременни. Въпреки отчетения напредък и това, че България успя да отстрани през последната година повечето от несъответствията в гражданската си авиация, ясно е, че предпазната клауза остава в сила поне още половин година. Процедурата е сложна - след настоящата проверка и доклад, българските авиационни власти ще бъдат поканени в Брюксел да дадат своите обяснения. След това идва ред на нова проверка и окончателен доклад. Това забавяне Баро обвързва по-скоро с бюрократични причини. От общо 45 забележки, отправени преди година на България в областта на авиацията, към момента са отстранени 44. Тази информация дава основания за оптимизъм, но и той трябва да е умерен, коментират представители на бранша, които вече са имали работа с експертите от ЕК.

Какво точно представлява предпазната клауза и защо е толкова важно премахването ѝ?

На първо място клаузата забранява на самолетите на българските авиокомпани да извършват междинни полети от точка до точка в страни от ЕС, без специално разрешение. Такива полети могат да се извършват само от страната ни до друга страна от Общността. Това означава, че български самолет може да превози пътници от София до Брюксел, но няма право да лети от белгийската столица до Париж, например.

Наскоро стана известно, че първата фирма, която се възползва от това, е унгарската нискотарифна

ЗА ПРЕДПАЗНАТА КЛАУЗА В ОБЛАСТТА НА АВИАЦИЯТА

компания Wizz Air, която ще лети три пъти седмично между София и Варна от средата на тази година на цена от 10 евро в едната посока с всички включени такси. Добрата новина, която еврокомисарят Баро донесе у нас е, че от 1 юли 2008 г. Европейската въздухоплавателна агенция ще сартифицира и самолетите в страните от Европа за ниво на безопасност, което досега правиха националните агенции. Европейската агенция има средствата и правомощията за това. Планира се правомощията на EASA да бъдат разширени и тя да може да издава лицензи на трети авиокомпаниии, които искат да летят над европейското въздушно пространство и да ползват летищата на страните от ЕС, където, по думите на Баро, нивото на безопасност е най-голямо. "Европейското небе е най-сигурното небе. С помощта на европейския проект "Сезар", по който се работи, ще се осъществи пълен контрол на въздухоплаването. Европа е начело на най-добрите системи в света", бяха точните думи на комисаря Баро.

Той поясни, че в момента в един въздушен коридор може да лети един самолет. С въвеждането на "Сезар" ще могат да летят повече машини в един коридор. Това ще създаде възможност за по-бързо кацане и излитане на самолетите от летищата, а не както сега - да има изчакване и самолетите да кръжат, докато се освободи необходимият коридор. Системата ще доведе до поевтиняване на билетите за полетите и ще намали замърсяването на околната среда, коментира Баро. От 2013 г. влиза в действие информационната система "Галилео", добави той. Системата ще има 30 спътника и ще бъде много по-точна от сегашната GPS-система, като например с нея ще може да се открива местонахождението на дадено транспортно средство с точност от един метър, което е особено важно при транспортни инциденти. Точността на сегашната система е около три метра. Предвижда се също подобряване на контрола при морското корабоплаване.

Баро каза, че му предстоят разговори в Москва, тъй като Русия използва стари кораби, с които по-лесно стават инциденти. За да заработи програмата "Сезар", трябва да бъдат изпълнени две условия. На първо място - да се групират регионалните служби за ръководство на въздушното движение и да се обучат кадри за работа с новите технологии. Еврокомисарят подчерта, че е впечатлен от Центъра на ръководството на въздушното движение /РВД/ на летището в София и приветства българската инициатива той да се превърне в център за обучение за целия регион. Това високо се оценява и в Брюксел, като част от ускоряването на проекта за "Единно европейско небе", уточни Баро. България има геостратегическо транспортно положение и това е една от причините да съм тук, добави еврокомисарят. Той отбеляза значението на някои от железопътните и магистралните ни проекти, които са част от важни транспортни мрежи в Европейския съюз. Тук съм по три основни въпроса, каза Баро. Първият е 22-ри транспортен жп-коридор от София до Дрезден, другият приоритет е за пътния коридор Патрас-Будапеща и разглеждането на връзката Видин-Кулата. Третият въпрос, по който е разговаряно в България, е за река Дунав като европейски пътен речен коридор. Проектът е осъществен много добре в Германия, но според Баро, България също си служи с речното плаване по много ефективен начин. Посещението на Жак Баро в България съвпадна и с още една престижна за страната ни новина. България и Румъния работят по създаването на функционален блок от въздушно пространство "Данюб".

Това бе съобщено след втората консултативна среща на заинтересованите страни по инициативата, чийто организатор е датската фирма - консултант "Интегра". В срещата участваха ръководителите

ЗА ПРЕДПАЗНАТА КЛАУЗА В ОБЛАСТТА НА АВИАЦИЯТА

на българското РВД и на румънския орган за ръководство на въздушното движение. До края на годината ще бъдат готови резултатите от първия етап от анализите, извършвани от фирмата консултант, след което ще бъдат изяснени възможностите за създаване на функционалния блок. Понятието "функционални блокове от въздушно пространство" означава, че съседни страни са се споразумели да осъществяват контрол на въздушното движение по начин, насочващ самолетите през въздушното пространство, като се използват оптимални маршрути, без оглед на държавните граници. Създаването на такъв блок е част от инициативата "Единно европейско небе", чийто основни цели са повишаване на нивото на безопасност при управлението на въздушното движение, окрупняване и хармонизиране на европейското въздушно пространство и намаляване на закъсненията чрез увеличаване на пропускателната способност на пространството. В Европа има 37 страни, членуващи в Евроконтрол и всяка една от тях има свой доставчик на аеронавигационно обслужване. Континентът губи близо 3.5 млрд. евро годишно от неефективното управление на въздушното движение, т. нар. фрагментация. Икономии в размер на 250-300 млн. евро ще направят авиопревозвачите след въвеждането на системата само за периода от създаването на блока до внедряване на програмата за глобално въвеждане на спътникова навигационна система "Сезар", планирана за около 2020 г., отбелязаха авиодиспечерите.

Ако тази идея, одобрена от министрите на транспорта на България и на Румъния преди няколко години, бъде осъществена, "Данюб" ще бъде еталон за подобни разработки в други европейски региони, където все още няма такова развитие. По такъв начин България и Румъния може да се превърнат в основоположници на бъдещата европейска система за контрол на въздушното движение, посочиха представителите на Международната асоциация за въздушен транспорт /IATA/. Те заявиха пълната си подкрепа на инициативата за създаване на функционален блок от въздушно пространство между България и Румъния. Според Гюнтер Мартис, директор по безопасността на полетите в IATA за Европа, е много важно аеронавигационното обслужване да се адаптира към прогнозата за нарастване на трафика през следващите години над континента.

□ □□□□

□□□□□ □□□□□□ □□□□□□

□□□□□□□

□□□□□□ □□□□□□ □□□□□

□□□□ □□□□□□□□

□□□□□

□□□□ □□□□□□□□Това ще повиши безопасността и в същото време ще намали разходите за аеронавигационното обслужване. Крайната цел е да бъде постигната хармонизирана система за управление на въздушното движение в Европа, защото "ако Европа не може да се справи с това, други райони в света като Русия, Китай, Индия и САЩ, ще превземат Европа и ще диктуват какво трябва да се случва тук. Ние не трябва да допускаме това", коментира Мартис, цитиран от БТА.