

Становище на Европейския икономически и социален комитет относно „Единно европейско небе II“ (становище по собствена инициатива)

(2011/С 376/07)

Докладчик: г-н KRAWCZYK

На 20 януари 2011 г. Европейският икономически и социален комитет реши, в съответствие с член 29, параграф 2 от Правилника за дейността си, да изготви становище по собствена инициатива относно:

„Единно европейско небе II“.

Специализирана секция „Транспорт, енергетика, инфраструктури, информационно общество“, на която беше възложено да подготви работата на Комитета по този въпрос, прие своето становище на 22 юни 2011 г.

На 474-ата си пленарна сесия, проведена на 21 и 22 септември 2011 г. (заседание от 21 септември), Европейският икономически и социален комитет прие настоящото становище със 152 гласа „за“ и 1 глас „въздържал се“.

1. Заключение и препоръки

1.1 Европейската система за управление на въздушното движение (УВД) в продължение на десетилетия страда от разпокъсаност и недостатъци. Чрез създаването на Единното европейско небе (ЕЕН) може да се укрепи безопасността и да се подобри ефективността на полетите. Това би намалило съществено емисиите на CO₂ за всеки полет и би смекчило значително останалите въздействия върху околната среда (свързаните с авиацията емисии на CO₂ биха могли да бъдат намалени с 12 % за всеки полет), като в същото време би довело и до значително намаляване на разходите.

1.2 Създаването на Единното европейско небе е от основно значение и за гарантиране на конкурентоспособността на авиационния сектор на ЕС на световния пазар. Важно е Европейската комисия да играе основна роля в прилагането на ЕЕН II. Успешното преодоляване на различните препятствия и политически проблеми, пред които бяхме изправени в изминалите години, ще е възможно единствено чрез силното и неоспорвано лидерство на Комисията.

1.3 Успешното прилагане на схемата на резултатите, основана на реалистични, но амбициозни цели в областта на безопасността, ефективността на разходите, капацитета/закъсненията и ефективността на полетите е основен фактор за създаването на Единното европейско небе. ЕИСК изразява загриженост, че сегашната степен на ангажираност на държавите-членки на ЕС по отношение на Единното европейско небе е недостатъчна.

1.4 Необходимо е да бъдат разработени функционални блокове въздушно пространство (ФБВП), основани на оперативни нужди, като се отчитат безопасността, капацитетът на въздушното пространство, целите за повишаване на икономическата ефективност и подобренията в околната среда чрез засилен ефективност на полетите. Европейската комисия следва да установи и да наблюдава отблизо параметрите, които трябва да бъдат постигнати от различните инициативи във връзка с ФБВП, като използва работната рамка на ЕЕН II.

1.5 ЕИСК счита, че Евроконтрол би могъл да играе роля в укрепването на функциите на Европейската мрежа за УВД, например чрез проектиране на европейска трасова мрежа, управлението на потоците на централно равнище и управлението на

ограничените ресурси, но само при условие че това става в съответствие с правото на ЕС, че бъде завършена успешно реформата на агенция „Евроконтрол“ и че бъде допълнително рационализирана нейната разходна база. ЕИСК приветства решението на Европейската комисия да номинира „Евроконтрол“ за „Европейски мрежови мениджър“.

1.6 ЕИСК счита, че целите във връзка с безопасността и резултатите, както и оперативната съвместимост със системите на мрежата за УВД извън ЕС (като например инициативата NextGen в САЩ) следва да останат движещата сила за Програмата за научни изследвания в областта на УВД на Единното европейско небе (SESAR). Ето защо ЕИСК счита, че е необходимо да се разгледат следните предизвикателства, свързани с внедряването на SESAR:

- гарантиране на синхронизираното внедряване на осъвременена въздушна и наземна инфраструктура;
- гарантиране на предоставянето на навременни и достатъчни финансови ресурси за внедряването на SESAR;
- установяване на подходящо управление за внедряването на SESAR.

1.7 Въпросът за безопасността надхвърля рамките на разпоредбите за безопасност. Той включва също така човешките способности, културата на безопасност, уменията и обучението, както и управлението на екипажа. Във връзка с това е важно:

- да се признае ролята на човешкия фактор по отношение на проактивното управление на рискове;
- да се гарантира достатъчно равнище на компетентност и обучение на професионалистите;
- да се насърчава участието на социалните партньори в прилагането на Единното европейско небе на всички равнища и
- да се изгради култура на безопасност, която да включва открита култура на докладване и „култура на справедливост“ като основа на безопасността.

1.8 ЕИСК отбелязва, че пакетът ЕЕН II разшири обхвата на системата на Европейската агенция за авиационна безопасност (ЕААБ) по отношение на регламентирането на безопасността на УВД на равнище ЕС, като по този начин осигури интегриран подход към регулирането на безопасността на УВД и надзор в ЕС в рамките на концепцията „от точка до точка“.

2. Въведение

2.1 Чрез създаването на Единното европейско небе може да се укрепят безопасността и да се подобри ефективността на полетите. Това би намалило съществено емисиите на CO₂ за всеки полет и би смекчило значително останалите въздействия върху околната среда (свързаните с авиацията емисии на CO₂ биха могли да бъдат намалени с 12 % за всеки полет), като в същото време би довело и до значително намаляване на разходите.

2.2 Създаването на Единно европейско небе е от основно значение и за гарантиране на конкурентоспособността на авиационния сектор на ЕС на световния пазар. Освен това, сегашната система за УВД няма да може да се справи с прогнозираната за периода от днес до 2030 г. интензивност на трафика (според последната дългосрочната прогноза на Евроконтрол до 2030 г. трафикът ще се увеличи до 16,9 милиона полета (1,8 пъти повече от сегашните му равнища).

2.3 Първоначалният пакет „Единно европейско небе“ (ЕЕН I) влезе в сила през 2004 г. По това време най-големият проблем в управлението на въздушното движение беше „задръстването“ във въздуха и произтичащите от това закъснения, поради което този въпрос, наред с безопасността, се превърна в основен акцент на ЕЕН I.

2.4 През изминалите години ситуацията по отношение на УВД се промени в известна степен и въпреки че безопасността и капацитетът все още представляват важни цели, цялостната картина е по-разнообразна с по-голям акцент върху околната среда (ефективност на полетите) и ефективността на разходите. Освен това регулаторният подход беше променен по искане на държавите-членки и заинтересованите страни в полза на по-малко императивен подход („по-добро регулиране“).

2.5 Въпреки че някои от целите на ЕЕН бяха постигнати, затрудненията на държавите-членки при изпълнението на някои от целите на ЕЕН I, както и на актуализираните цели във връзка с околната среда и ефективността, доведоха до стартирането на пакета „Единно европейско небе II“ (ЕЕН II). Той беше приет от законодателя на ЕС през 2009 г. и публикуван в Официален вестник на 14 ноември 2009 г. В него се представят основни инструменти, правна рамка и структурни елементи за осъществяването на „Единно европейско небе“ от 2012 г. нататък.

2.6 Наред с това, като техническо и оперативно допълнение към институционалните реформи, предвидени в ЕЕН II, беше стартирана програмата SESAR.

2.7 Въпреки това продължават да съществуват значителни предизвикателства. За да се преодолеят тези предизвикателства, са необходими значителни оперативни подобрения заедно с постоянни политически действия, за да се гарантира бързо прилагане на пакета ЕЕН II на основата на амбициозни цели, като крайната цел е намаляване на различията във функционирането на системите за УВД на ЕС и системите за УВД извън ЕС.

2.8 ЕИСК е подчертавал необходимостта от Единно европейско небе в предходни становища, по-специално TEN 354-355 относно подобряване на функционирането и устойчивостта на европейската авиационна система чрез ЕЕН II. Целта на настоящето становище по собствена инициатива е да представи визия на високо равнище във връзка с прилагането на пакета ЕЕН II и внедряването на SESAR, като в него се разглеждат следните аспекти:

- прилагане на схемата за резултатите на ЕЕН II с амбициозни цели;
- прилагане на ФБВП, основани на тези цели;
- укрепване на функциите на мрежата за УВД въз основа на реформирането на Евроконтрол;
- реформа на Евроконтрол в подкрепа на ЕЕН и намалена разходна база;
- SESAR в качеството си на технически и оперативен елемент на ЕЕН с публично финансиране, с цел подкрепа за фазата на внедряване;
- Европейската агенция за авиационна безопасност (ЕААБ) като единен регулатор на безопасността с правила за безопасност, основаващи се на принципи в областта на безопасността и на надграждане върху съществуващите правила.

Принципът на човешкия фактор и необходимостта от социален диалог, включващ оперативни служители и реални консултации с всички заинтересовани страни, са основен елемент, върху който следва да се основават всички тези аспекти.

3. Прилагане на схемата за резултатите на ЕЕН II с амбициозни цели

3.1 Успешното прилагане на схемата за резултатите, основана на амбициозни цели в областта на безопасността, ефективността на разходите, капацитета/закъсненията и ефективността на полетите е основен фактор за постигане на Единното европейско небе. За да се гарантира бързо извличане на ползи от нея, ще бъде необходим непоколебим политически ангажимент. Във връзка с това ЕИСК подчертава значението на това държавителенки на ЕС да изпълнят своя ангажимент за ускоряване на прилагането на Единното европейско небе, както беше решено от Съвета по транспорт на ЕС през май 2010 г. ЕИСК изразява загриженост, че сред държавите-членки на ЕС е налице ниска степен на ангажираност по отношение на Единното европейско небе.

3.2 ЕИСК счита, че е от основно значение да се гарантира последователност между целите на Общността и националните цели във връзка с ФБВП. Това ще изисква да бъде разработена система за преодоляване на несъответствията между тези цели. На практика това означава, че държавите, които показват най-лоши резултати, ще се нуждаят от по-амбициозни цели от онези, които са постигнали по-добри резултати. Сравнителните доклади относно резултатите в областта на УВД на Комисията на Евроконтрол за преглед на ефективността следва да се използват за определяне на подробни цели за отделните оператори в сектора на УВД. Следва да се определят и прилагат цели, свързани с безопасната дистанция, за да се гарантира балансиран подход във връзка с другите цели. Във връзка с това не трябва да се прави компромис с равнищата на безопасност и безопасността трябва да продължи да се подобрява.

3.3 ЕИСК подчертава значението на запазването на независимостта на националните надзорни органи (ННО) от доставчиците на аеронавигационно обслужване, както и от политическа намеса; това е от основно значение за гарантиране на успешното прилагане. Ето защо следва да се гарантират адекватни ресурси за ННО. Европейската комисия следва да наблюдава отблизо стриктното придържане към тези принципи, като се използват инструменти, които са на разположение в пакета ЕЕН II. Освен това ННО следва да се координират по-добре, като използват интензивно създадената платформа на ННО и, когато това е уместно, следва да се предвиди консолидация в контекста на ФБВП, за да се гарантират икономии от мащаба и да се предотврати увеличение на надзорните разходи. Във връзка с това би могла да се укрепи ролята на координатора по ФБВП.

3.4 В работната рамка следва да се разгледат въпросите за пътните такси и таксите за ползване на терминал. Това е от основно значение, за да се осигурят реални ползи за авиолиниите и пътниците, основаващи се на концепцията „от точка до точка“. Ако бъде изготвена ясна пътна карта, това ще доведе до намаляване на преките и непреките разходи на системата за УВД на ЕС в дългосрочен план и по този начин ще се намалят таксите във връзка с контрола на въздушния трафик, заплащани от ползвателите на въздушното пространство, като това ще има отражение върху пътниците и ползвателите на товарен транспорт.

3.5 ЕИСК счита, че системата за отчитане на резултати на ЕЕН II следва да се свърже с добре развита система от стимули. Най-големият стимул ще бъде отменянето на системата за пълно възстановяване на разходите в УВД, както беше вече договорено в пакета ЕЕН II, и заменянето ѝ със система на фиксирани разходи.

3.6 Функциите на мрежата, като Централното звено за контрол на потока (CFMU) на Евроконтрол и Централната служба за пътни такси (CRCO), също следва да се основават на ясни цели, които обаче следва да включват гаранции, че Органът за преглед на ефективността (PRB) на ЕС се ползва със стриктна независимост от тези функции на мрежата.

4. Прилагане на функционалните блокове въздушно пространство (ФБВП), основани на тези амбициозни цели

4.1 Целта продължава да бъде свеждане до минимум на броя на ФБВП, които се основават най-вече на изискванията за потока

на трафика, капацитета и ефективността на разходите. За всички ФБВП следва да важат същите мерки и процедури за безопасност. ФБВП са основен инструмент, който позволява отделните доставчици на аеронавигационно обслужване да изпълнят амбициозните цели от 2012 г. нататък.

4.2 Необходимо е да бъдат разработени ФБВП, основани на оперативни нужди, като се отчетат безопасността, капацитетът на въздушното пространство, целите за повишаване на икономическата ефективност и подобренията в околната среда чрез засилена ефективност на полетите. Постигането на тази цел изисква политически ангажимент и наблюдение на най-високо равнище. Европейската комисия следва да установи и да наблюдава отблизо параметрите, които трябва да бъдат постигнати от различните инициативи във връзка с ФБВП, като използва работната рамка на ЕЕН II.

4.3 ФБВП трябва да гарантират постепенната техническа интеграция на разпокъсаната европейска система за УВД, която да се основава на пътна карта с ясни цели. За да се постигне тази цел, се изискват ясна координация и сътрудничество между ФБВП.

4.4 Що се отнася до промените в работните практики, от решаващо значение са добрите отношения в сектора. Това може да бъде постигнато само с реални и постоянни консултации в истинския смисъл на думата. Ако погледнем в перспектива, жизнено важно е да има добър социален диалог, за да се избегнат подобни проблеми в бъдеще. Работещите в сектора са неговият основен капитал и евентуални промени в работните практики биха могли да доведат до икономически протести, ако към тях не се подходи внимателно.

4.5 В съответствие с Регламента за ЕЕН, от доставчиците на аеронавигационно обслужване се изисква да разполагат с планове за действие при извънредни обстоятелства за всички услуги, които предлагат, в случаи, при които събитията са довели до значително влошаване или прекъсване на техните услуги. Доставчиците на аеронавигационно обслужване трябва да поставят акцент върху решения, които са по-ефикасни и ефективни от гледна точка на разходите, като най-напред потърсят резервни варианти в рамките на съществуващите национални инфраструктури (т.е. други центрове за контрол на въздушното движение (ЦКВД) или военни съоръжения) и трябва да предвидят при подобни извънредни обстоятелства вариантите на развитието във връзка с ФБВП.

4.6 Сътрудничеството между гражданските и военните доставчици на услуги е от основно значение, за да се гарантира по-нататъшното развитие на ЕЕН и разрешаването на проблемите на участъците с най-значителните затруднения в капацитета в центъра на Европа. Държавите-членки и Европейската комисия трябва да се стремят към гражданско-военно сътрудничество в контекста на ФБВП, което съчетава гражданските и военните нужди по прагматичен и неполитически начин. С оглед на факта, че това засяга също държави извън ЕС и САЩ, от основно значение е по-тясната координация с НАТО. Преместването на някои зони за военновъздушни маневри по-далече от основните потоци на гражданската авиация, както се предвижда от някои ФБВП, се подкрепя от ЕИСК и към това следва да се стремят активно всички

инициативи във връзка с ФБВП. Освен това всички ФБВП следва да се стремят към изграждане на мрежата за УВД за ношния въздушен трафик, както се предвижда от някои ФБВП, като средство за подобряване на ефективността на ношните полети, когато не се използват зоните за военновъздушни маневри.

4.7 ЕИСК счита също така, че от основно значение е да се разшири обхватът на ФБВП и на принципа на Единното европейско небе отвъд границите на ЕС, по-специално към съседните на Европа държави. Това ще включва и по-нататъшно сътрудничество на международно равнище.

4.8 Политическият ангажимент е от основно значение, за да се гарантира, че ФБВП ще доведе до реални ползи за крайните потребители. Комисията и координаторът по ФБВП следва да продължат да напомнят на държавите-членки за тяхното задължение да приложат на практика ЕЕН и ФБВП.

5. Създаване на орган за управление на европейската мрежа, който да изпълнява функциите на мрежата за УВД

5.1 ЕИСК изразява съгласие, че засилването на функциите на Европейската мрежа за УВД, като например проектирането на европейска трасова мрежа, управлението на потоците на централно равнище и управлението на ограничените ресурси (радиочестоти и радарните кодове на транспондера), е основен елемент от пакета ЕНП II.

5.2 ЕИСК счита, че Евроконтрол би могъл да играе роля в тези функции, но само при условие че това става в съответствие с правото на ЕС, че бъде завършена успешно реформата на агенция „Евроконтрол“ и че бъде допълнително рационализирана неговата разходна база. За това ще се изисква пълна политическа ангажираност на всички държави-членки на Евроконтрол, за да се прокара реструктурирането на агенцията. ЕИСК приветства решението на Европейската комисия да номинира „Евроконтрол“ за „Европейски мрежови мениджър“.

5.3 Ето защо ЕИСК призовава Европейската комисия да осигури стриктно придържане към този важен елемент при предоставяне на мандат на Евроконтрол.

5.4 ЕИСК изразява загриженост относно предвижданото увеличение на броя на закъсненията във връзка с контрола на въздушния трафик през лятото на 2011 г. ЕИСК насърчава Евроконтрол като управител на мрежата на ЕЕН, в сътрудничество с доставчиците на аеронавигационно обслужване и ползвателите на въздушното пространство, да намери краткосрочни решения, за да се намали въздействието върху въздушния трафик и пътниците.

5.5 В заключение ЕИСК би припомнил, че в резултат от изригването на вулкана Eyjafjallajökull в Исландия през 2010 г. беше затворено въздушното пространство, което доведе до значителни смущения в авиационния сектор и за пътниците. Това явление даде огромно отражение върху разходите на авиационния сектор и икономиката на ЕС като цяло. След тези

събития бе постигнато съгласие, че Европа трябва да преразгледа своите процедури. Във връзка с това ЕИСК подчертава необходимостта Европа да хармонизира своите процедури с най-добрите практики в други части на света, като например САЩ. Европа е единственият регион в света, в който авиолиниите не носят отговорност за справяне с евентуални опасности, свързани с вулканичната пепел. Неотдавнашното учение със симулиране на кризисна ситуация, предизвикана от вулканична пепел (проведено през април 2011 г.) на Международната организация за гражданска авиация (ИКАО) показва, че макар и да е постигнат напредък, е необходимо по-солидно лидерство, за да се избегне друг фрагментиран подход. ЕИСК призовава ЕААБ да предостави ясни насоки на всички държави-членки на ЕС за преразглеждане на тяхната политика.

6. Реформа на Евроконтрол в подкрепа на ЕЕН и намалена разходна база

6.1 ЕИСК приветства значителния напредък, постигнат от Евроконтрол под ръководството на неговия генерален директор при реструктурирането в посока на по-динамична организация в подкрепа на ЕЕН. Този продължаващ процес следва да бъде засилен и ще изисква пълната ангажираност на всички държави-членки на Евроконтрол.

6.2 ЕИСК поздравява Евроконтрол по повод на създаването на сълба на ЕЕН в рамките на агенцията, чиято цел е предоставяне на техническа помощ на ЕЕН. Необходима е пълна прозрачност на различните функции на Евроконтрол, нужните за тях ресурси и начина, по който следва да бъдат финансирани. Ясно е, че авиолиниите не следва да заплащат за правителствени функции, като сълба на ЕЕН. Това ще изисква допълнителна работа за установяване на правилни принципи за управление на Евроконтрол, което ще даде възможност за тясно придържане към целите на ЕЕН.

6.3 ЕИСК подчертава също значението на запазването на общоевропейски подход, който надхвърля границите на ЕС. Ето защо Европейската комисия следва да разшири Общото европейско авиационно пространство, така че то да обхваща всички съседни държави на Европейския съюз.

7. SESAR в качеството си на технически и оперативен елемент на ЕЕН с публично финансиране, с цел подкрепа за фазата на внедряване

7.1 Програмата SESAR е създадена като техническо и оперативно допълнение към ЕЕН II. Европейската комисия очаква SESAR да „доведе до създаване на бъдеща Европейската система за УВД за периода до 2020 г. и отвъд него, която в сравнение със сегашната ефективност би могла:

— да позволи трикратно увеличение на въздушния трафик, като едновременно с това намали броя на закъсненията;

— да подобри безопасността десетократно;

— да позволи 10 % намаление на въздействието на самолетите върху околната среда и

— да предоставя на ползвателите на въздушното пространство услуги във връзка с УВД на цена, която е 50 % по-ниска“.

7.2 ЕИСК счита, че тези цели, както и оперативната съвместимост със системите на мрежата за УВД извън ЕС (като например инициативата NextGen в САЩ) следва да останат движещата сила за програмата SESAR. ЕИСК приветства Меморандума за сътрудничество, подписан на 3 март 2011 г. между SESAR и NextGen в Будапеща, като стъпка към по-добро синхронизиране на двата най-важни развойни проекта в рамките на глобалната система за УВД.

7.3 ЕИСК счита, че е от съществено значение да продължи участието на оперативните служители в разработването на SESAR. В този контекст изглежда решаваща необходимостта от обучаване на персонала за използване на нови технологии и нови оперативни концепции.

7.4 ЕИСК подчертава, че въпреки дългосрочните ползи за ползвателите на въздушното пространство, гражданите на ЕС и околната среда, SESAR е изправен пред много сложни предизвикателства във връзка с неговото внедряване. Навременното и ефективното прилагане на SESAR е от основно значение. Освен силния ангажимент на индустрията, ще бъде необходима значителна политическа и финансова подкрепа в рамките на публично-частно партньорство. Ето защо въвеждането на SESAR следва да бъде неразделна част от стратегията „Европа 2020“, за да се осигури силно икономическо управление, основащо се на ясен бизнес модел и сътрудничество и хармонизация със системата NextGen на САЩ.

7.5 Ето защо ЕИСК счита, че трябва да се намери решение на следните предизвикателства, свързани с въвеждането на SESAR:

7.5.1 Гарантиране на синхронизираното въвеждане на осъвременена въздушна и наземна инфраструктура.

— Актуализиране на генералния план, в който се определя ясна пътна карта, при която Комисията, държавите-членки, доставчиците на аеронавигационно обслужване и ползвателите на въздушното пространство се ангажират да осигурят по-голяма последователност с рамката на ЕЕН, включително и с ФБВП. Съвместното предприятие SESAR следва да даде спешно приоритет на прегледа на извършената досега дейност и да определи как всяка основна предпоставка на ЕЕН ще допринесе за постигане на целите на ЕС, ФБВП и националните цели.

— Технологиите на SESAR следва да се въведат, при условие че е налице ясно установен положителен бизнес модел, включващ правдоподобен сценарий за безопасност и положителен и надежден анализ на разходите и приходите, въз основа на които се договарят и определят нуждите от подобряване на ефективността. В случаите, в които не може да се докаже, че технологиите допринасят за постигане на цели в целия ЕС (включително и такива във връзка с безопасността) или позволяват безопасен и навременен преход, работата следва да бъде прекратена.

— За реализирането на генералния план на SESAR ще е необходима пълната ангажираност на всички държави-членки на ЕС.

7.5.2 Гарантиране на предоставянето на навременни и достатъчни финансови ресурси за внедряването на SESAR.

7.5.2.1 Прилагането на SESAR ще създаде значителна икономическа, екологична и стратегическа стойност за Европа като цяло. Забавянето с 10 години на прилагането на SESAR означава пряко отрицателно въздействие по отношение на БВП в размер на 150 милиарда евро за ЕС-27 и загуба на енергийна ефективност от над 150 милиона тона CO₂.

7.5.2.2 Въвеждането на SESAR обаче изисква инвестиции, чийто пълен размер надхвърля 30 милиарда евро, а финансирането и оборудването на неговата инфраструктура (въздушна и наземна) на ранен етап е основно предизвикателство за постигане в най-скоро време на ефективността, очаквана от прилагането на новите технологии.

7.5.2.3 Трудностите при финансирането на въвеждането на SESAR произтичат от частичната липса на връзка между инвестициите и приходите по време на преходната фаза – една авиокомпания, която инвестира в ново авиационно оборудване, няма да извлече полза преди доставчиците на аеронавигационно обслужване да са направили съответните инвестиции. От друга страна, за един доставчик на аеронавигационно обслужване (който ще трябва да инвестира в ограничена от гледна точка на ефективността среда, за да извлече печалба) бизнес сценарият може да не бъде положителен, докато не бъдат оборудвани значителен брой самолети. В заключение може да настъпят някои промени, които като цяло да са от полза за цялата мрежа и да са свързани с положителен бизнес сценарий, но да изискват някои заинтересовани страни да направят инвестиции, като тези инвестиции продължават да представляват за тях нетни разходи. В този случай следва да се предоставя финансиране.

7.5.2.4 Поради това предоставените от ЕС средства за подпомагане на въвеждането биха били използвани, за да се постигне синхронизирано и бързо внедряване на технологията SESAR от операторите (доставчиците на аеронавигационно обслужване, ползвателите на въздушното пространство, летища). Освен това, за да се гарантират по-нататъшните инвестиции в НИРД и иновации, за периода 2014-2020 г. в областта на УВД ще са необходими и допълнителни средства, съответстващи на онези, предоставени за сегашната фаза на НИРД.

7.5.2.5 За да се постигне темпото, необходимо за изпълняване на целите във връзка с УВД, се счита, че въвеждането на SESAR ще изисква средства от страна на ЕС в размер на 3 милиарда евро – сума, която би била допълнена чрез комбиниране на различни финансови механизми, които са предмет на обсъждане в момента, като например собствени ресурси на индустрията, облигации за проекти на ЕС, гаранции, заеми на ЕИБ и др. (списъкът не е изчерпателен). За периода 2014-2020 г. може да се заключи, че:

без ефективното предоставяне на ресурси на ЕС в подкрепа на SESAR не изглежда вероятно програмата да бъде осъществена навреме.

7.5.3 Установяване на подходящо управление за внедряване на SESAR

— Създаване на независим орган за внедряване на SESAR, който да обединява финансиране и внедряване в една единствена рамка за управление.

- Този орган за въвеждане на SESAR следва да бъде насочван от индустрията и да има структура на управление, състояща се от ползвателите на въздушното пространство, летищата и доставчиците на аеронавигационно обслужване като основните страни, поемащи инвестиционни рискове. Другите заинтересовани страни от сектора на авиацията следва да бъдат надлежно консултирани.
- През целия етап на внедряването на SESAR трябва да се провеждат съответните консултации с представителите на служителите във въздушния транспорт.
- Ролята на производителите (на оборудване) във фазата на внедряване се състои най-вече в продажбата на отговарящо на нуждите на SESAR оборудване на авиолиниите и доставчиците на аеронавигационно обслужване. Ето защо, за разлика от сегашното управление на съвместното предприятие SESAR, производителите не следва да участват в процеса на управление на внедряването на SESAR, за да се избегнат конфликти на интереси.
- Да се гарантира координация на европейско равнище за синхронизираното внедряване на свързаните с ЕЕН технологии в съответствие с обвързващи цели по отношение на мрежата. При осъществяването на тази задача този орган може да отправи препоръки във връзка с финансирането.

7.6 В заключение ЕИСК би желал да посочи, че SESAR ще може да даде резултати единствено ако посочените в предишните параграфи политически и институционални проблеми бъдат решени без по-нататъшно забавяне и бъде предоставено изискването за внедряването публично финансиране.

8. Единен регулатор на безопасността в ЕС въз основа на системата на ЕААБ

8.1 ЕИСК отбелязва, че пакетът ЕЕН II разшири обхвата на системата на Европейската агенция за авиационна безопасност (ЕААБ) по отношение на регулиране на безопасността на УВД на равнище ЕС, като така осигури интегриран подход към регулиране на безопасността на УВД и надзор в ЕС в рамките на концепцията „от точка до точка“.

8.2 Функциите на ЕААБ за упражняване на строг надзор – напр. с цел извършване на инспекции на изпълнението от страна на ННО, за да се гарантира, че доставчиците на аеронавигационно обслужване се придържат към общите изисквания – ще помогнат за осъществяването на ЕЕН.

8.3 Въпреки че подкрепя тази концепция, ЕИСК счита за съществено да се наблюдава отблизо практическото прилагане

на тези нови компетенции на ЕААБ. Важно е правилата за безопасност на ЕААБ по отношение на УВД да се основават на съществуващите правила на ЕЕН, а не ЕААБ да опитва да „открие отново колелото“ чрез трудни за осъществяване правила, които не са оправдани от безопасността.

8.4 ЕИСК счита, че в краткосрочен план ресурсите и опита на Евроконтрол следва да се използват като техническа подкрепа за дейността на ЕААБ в областта на регулирането на безопасността на УВД.

8.5 В заключение ЕИСК би искал да подчертае значението на „културата на справедливост“, както беше вече посочено в становището му TEN/416 относно Регламента за разследването и предотвратяването на произшествия и инциденти в гражданското въздухоплаване. В интерес на авиационната безопасност от решаващо значение е да се предостави правна рамка, в съответствие с която всички страни, замесени в произшествия или инциденти, могат да споделят информация и да се изразяват свободно и в обстановка на доверие. ЕИСК подчертава, че са необходими повече действия на равнище ЕС, за да се гарантира, че всички държави-членки ще променят своите национални наказателноправни системи, изграждайки „култура на справедливост“. ЕИСК изтъква по-специално значението на разработването на Харта на ЕС за „култура на справедливост“.

9. Безопасността и човешкият фактор

Въпросът за безопасността надхвърля рамките на разпоредбите за безопасност. Той включва също така човешките способности, културата на безопасност, уменията и обучението, както и управлението на трудовия колектив.

Във връзка с това е важно:

- да се признае ролята на човешкия фактор, особено влиянието на умората, по отношение на проактивното управление на рисковете;
- да се гарантира достатъчно равнище на компетентност и обучение на професионалистите;
- да се насърчава участието на социалните партньори в прилагането на Единното европейско небе на всички равнища, и
- да се изгради култура на безопасност, която да включва открита култура на докладване и „култура на справедливост“ като основа за безопасността.

Брюксел, 21 септември 2011 г.

Председател
на Европейския икономически и социален комитет
Staffan NILSSON