

**Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k tématu Jednotné evropské nebe II  
(stanovisko z vlastní iniciativy)**

(2011/C 376/07)

Zpravodaj: pan KRAWCZYK

Dne 20. ledna 2011 se Evropský hospodářský a sociální výbor v souladu s čl. 29 odst. 2 svého jednacího řádu rozhodl vypracovat stanovisko z vlastní iniciativy

*Jednotné evropské nebe II.*

Specializovaná sekce Doprava, energetika, infrastruktura a informační společnost, kterou Výbor pověřil přípravou podkladů na toto téma, přijala stanovisko dne 22. června 2011.

Na 474. plenárním zasedání, které se konalo ve dnech 21. a 22. září 2011 (jednání ze dne 21. září), přijal Evropský hospodářský a sociální výbor následující stanovisko 152 hlasy pro a 1 člen se zdržel hlasování.

**1. Závěry a doporučení**

1.1 Evropský systém uspořádání letového provozu (air traffic management, ATM) se již desítky let potýká s fragmentací a nedostatky. Vytvořením jednotného evropského nebe (Single European Sky, SES) lze zvýšit bezpečnost a zlepšit efektivitu letů. Tento krok by výrazně snížil emise CO<sub>2</sub> na jeden let, značně zmírnil další dopady na životní prostředí (emise CO<sub>2</sub> související s leteckým provozem by bylo možné snížit o 12 % na jeden let) a zároveň by přinesl podstatnou úsporu nákladů.

1.2 Vytvoření jednotného evropského nebe (SES II) je zásadní také pro zajištění konkurenceschopnosti leteckého průmyslu EU na globálním trhu. Je nezbytné, aby při provádění SES II hrála klíčovou úlohu Evropská komise. Pouze silné a nezpochybnitelné vedení ze strany Komise umožní úspěšně překonat nejrůznější překážky a politické problémy, které se objevily v předchozích letech.

1.3 Klíčovým faktorem pro dosažení jednotného evropského nebe je úspěšné provedení systému sledování výkonu založeného na realistických, ale ambiciózních cílech v oblasti bezpečnosti, nákladové efektivnosti, kapacity/zpoždění letů a efektivity letů. EHSV se obává, že současná úroveň úsilí členských států EU o zavedení jednotného evropského nebe není dostačující.

1.4 Je třeba rozvíjet funkční bloky vzdušného prostoru (functional airspace blocks, FAB) na základě provozních potřeb a s ohledem na bezpečnost, kapacitu vzdušného prostoru, cíle zlepšení nákladové účinnosti a zlepšení životního prostředí prostřednictvím větší efektivity letů. Evropská komise by měla stanovit a podrobně sledovat výkonové parametry, které mají být dosaženy různými iniciativami FAB využitím rámce výkonosti SES II.

1.5 EHSV se domnívá, že při posilování funkcí evropské sítě uspořádání letového provozu, jako je navrhování sítě tratí, centrální řízení toku a řízení omezených zdrojů, by mohla hrát roli agentura Eurocontrol, avšak pouze pod podmínkou,

že bude působit podle práva EU, bude úspěšně dokončena její reforma a bude dále racionalizována její nákladová základna. EHSV vítá rozhodnutí Evropské komise ustanovit Eurocontrol manažerem evropské sítě.

1.6 EHSV se domnívá, že cíle v oblasti bezpečnosti a výkonu a také interoperabilita se systémy uspořádání letového provozu v zemích mimo EU (jako je například iniciativa USA NextGen) by měly být nadále hnací silou programu výzkumu ATM pro jednotné evropské nebe (Single European Sky ATM Research, SESAR). EHSV se proto domnívá, že je potřeba řešit následující problémy související s nasazením programu SESAR:

- zajistit synchronizované nasazení modernizovaných prvků palubní a pozemní infrastruktury,
- zajistit včasné a dostatečné finanční zdroje pro nasazení programu SESAR,
- vytvořit řádnou správu pro nasazení programu SESAR.

1.7 Bezpečnost přesahuje rámec bezpečnostních předpisů. Zahrnuje také lidské schopnosti, kulturu bezpečnosti, kvalifikaci a vzdělávání a řízení zdrojů v týmech. V této souvislosti je důležité:

- respektovat lidskou výkonnost jako prvek proaktivního řízení bezpečnostních rizik
- zajistit odpovídající úroveň kvalifikace a školení odborného personálu,
- podporovat zapojení sociálních partnerů při provádění jednotného evropského nebe na všech úrovních,
- vytvořit spolehlivou kulturu bezpečnosti integrující otevřené informování a kulturu spravedlivého posuzování (*just culture*) jako základ pro výkonnost v oblasti bezpečnosti.

1.8 EHSV konstatuje, že balíček SES II rozšiřuje působnost systému Evropské agentury pro bezpečnost letectví (EASA) na regulaci bezpečnosti systému ATM na úrovni EU, čímž bude zajištěn integrovaný přístup k regulaci bezpečnosti systému ATM a dohledu v EU od zahájení pojiždění pro vzlet až po ukončení pojiždění po přistání (*gate-to-gate*).

## 2. Úvod

2.1 Vytvořením jednotného evropského nebe lze zvýšit bezpečnost a zlepšit efektivitu letů. Tento krok by výrazně snížil emise CO<sub>2</sub> na jeden let, značně zmínil další dopady na životní prostředí (emise CO<sub>2</sub> související s leteckým provozem by se mohly snížit o 12 % na jeden let) a zároveň přinesl podstatnou úsporu nákladů.

2.2 Vytvoření jednotného evropského nebe je také zásadní pro zajištění konkurenceschopnosti leteckého průmyslu EU na globálním trhu. Stávající systém ATM navíc nebude schopen zvládnout předpokládanou poptávku po dopravě v období od současnosti do roku 2030 (podle nejnovější dlouhodobé předpovědi agentury Eurocontrol se provoz do roku 2030 zvýší na 16,9 milionů letů, což je 1,8násobek současné úrovně provozu).

2.3 Úvodní balíček programu jednotného evropského nebe EU (SES I) vstoupil v platnost v roce 2004. V té době byly největším problémem v oblasti uspořádání letového provozu kongesce ve vzdušném prostoru a následné zpoždění letů, což společně s bezpečností bylo proto v centru pozornosti programu SES I.

2.4 V posledních letech se situace týkající se ATM poněkud změnila, a i když hlavními cíli jsou stále bezpečnost a kapacita, celkový obraz této situace je mnohem pestřejší s větším důrazem na životní prostředí (efektivitu letů) a efektivnost nákladů. Vzhledem k žádostem členských států a zúčastněných stran o méně normativní přístup („lepší regulace“) byl navíc změněn regulační přístup.

2.5 Přestože bylo dosaženo některých cílů SAS, členské státy měly potíže se splněním některých cílů SES I, a jelikož byly aktualizovány některé cíle, například týkající se životního prostředí a výkonnosti, byl vytvořen balíček jednotného evropského nebe II (SES II). Byl přijat zákonodárci EU v roce 2009 a zveřejněn v Úředním věstníku dne 14. listopadu 2009. Tento balíček poskytuje základní nástroje, právní rámec a stavební bloky umožňující provádět balíček jednotného evropského nebe od roku 2012.

2.6 Dále byl spuštěn program SESAR jakožto technické a provozní doplnění institucionálních reforem plánovaných v rámci SES II.

2.7 Přesto nadále existují zásadní problémy. K překonání těchto problémů je potřeba provést značné provozní zlepšení spolu s průběžnými politickými opatřeními s cílem zajistit rychlé zavedení balíčku SES II na základě ambiciózních výkonnostních cílů a s konečným cílem odstranit výkonnostní rozdíly mezi systémem ATM v EU a systémem ATM mimo EU.

2.8 EHSV zdůraznil potřebu jednotného evropského nebe již v dřívějších stanoviscích, zejména ve stanoviscích TEN 354–355 o zlepšování výkonnosti evropského leteckého systému prostřednictvím SES II. Toto stanovisko z vlastní iniciativy chce poskytnout výhled na vysoké úrovni pro provádění balíčku SES II a pro nasazení programu SESAR a zabývá se následujícími aspekty:

- provádění systému sledování výkonnosti SES II s ambiciózními cíli v oblasti výkonnosti,
- zavedení FAB, které jsou založeny na těchto ambiciózních výkonnostních cílech,
- posílení funkcí sítě ATM na základě reformované agentury Eurocontrol,
- reforma agentury Eurocontrol při podpoře SES a se sníženou nákladovou základnou,
- SESAR jako technický a provozní prvek SES s veřejnými prostředky na podporu fáze provádění,
- Evropská agentura pro bezpečnost letectví (EASA) jako jediný regulační orgán v oblasti bezpečnosti s bezpečnostními pravidly založenými na bezpečnostních zásadách a vycházejícími ze stávajících pravidel.

Klíčovým prvkem, který by měl být oporou všech těchto aspektů, je princip lidských činitelů, potřeba sociálního dialogu s pracovníky v provozu a řádné konzultace všech zúčastněných stran.

## 3. Provádění systému sledování výkonnosti SES II s ambiciózními výkonnostními cíli

3.1 Klíčovým faktorem pro dosažení jednotného evropského nebe je úspěšné provedení systému sledování výkonnosti založeného na ambiciózních cílech v oblasti bezpečnosti, nákladové efektivnosti, kapacity/zpoždění a efektivity letů. K rychlé realizaci jeho výhod bude potřeba přijmout pevný politický závazek. V této souvislosti EHSV zdůrazňuje, že je důležité, aby členské státy EU splnily svůj závazek urychlit realizaci jednotného evropského nebe, jak bylo rozhodnuto na zasedání Rady ve složení pro dopravu v květnu 2010. Výbor se obává, že nynější úroveň úsilí členských států EU o provádění programu jednotného evropského nebe je nízká.

3.2 EHSV se domnívá, že je nezbytné zajistit soulad mezi výkonnostními cíli celého Společenství a cíli týkajícími se vnitrostátních funkčních bloků vzdušného prostoru. Bude proto potřeba vytvořit systém pro řešení nesrovnalostí mezi těmito cíli. V praxi to znamená, že pro ty, kdo budou dosahovat nejhorsích výsledků, bude potřeba stanovit náročnější cíle než pro ty, kdo budou dosahovat lepších výsledků. Pro stanovení podrobných cílů pro jednotlivé poskytovatele ATM by měly být použity zprávy výkonnostních měření ATM Komise Eurocontrolu pro ověřování výkonnosti. Měly by být vytvořeny a zavedeny cíle bezpečnostních standardů, aby byl zajištěn vyvážený přístup ve spojení s ostatními výkonnostními cíli. V této souvislosti by neměly být činěny žádné kompromisy týkající se úrovně bezpečnosti a bezpečnost by měla být nadále zlepšována.

3.3 EHSV zdůrazňuje, že je důležité zajistit ochranu nezávislosti národních orgánů dohledu (NSA) na poskytovatelích letových navigačních služeb (ANSP) i na politických intervencích. Je to naprosto nezbytné pro zajištění úspěšné realizace programu. Pro národní orgány dohledu by proto měly být zajištěny adekvátní zdroje. Pomocí dostupných nástrojů v rámci balíčku SES II by Evropská komise měla pozorně sledovat, zda jsou tyto principy striktně dodržovány. Kromě toho by národní orgány dohledu měly lépe koordinovat činnost intenzivním využíváním vytvořené platformy NSA a v případě potřeby by měla být navržena konsolidace v rámci FAB tak, aby bylo dosaženo úspor z rozsahu a zabráněno vyšším nákladům na dohled. V této souvislosti by měla být posílena role koordinátora FAB.

3.4 Systém sledování výkonnosti by se měl zabývat poplatky za traťové navigační služby i za letištní a přiblížovací služby. Je to nezbytné proto, aby byly zajištěny smysluplné přínosy pro letecké dopravce a cestující založené na výše zmíněném principu *gate-to-gate*. V dlouhodobém horizontu by měl být vytvořen jasný plán postupu, jenž by vedl ke snížení přímých a nepřímých nákladů systému ATM v EU a tím ke snížení poplatků za řízení letového provozu účtovaných uživatelům vzdušného prostoru, tedy cestujícím a uživatelům nákladní dopravy.

3.5 EHSV se domnívá, že systém sledování výkonnosti SES II by měl být provázán s dobře vytvořeným režimem pobídek. Největší pobídkou bude zrušení systému úplné úhrady nákladů v ATM, jak již bylo dohodnuto v rámci balíčku SES II, a jeho nahrazení systémem fixních nákladů.

3.6 Síťové funkce, jako je centrální jednotka řízení dopravního toku agentury Eurocontrol (Central Flow Management Unit, CFMU) nebo její centrální úřad zpoplatnění letů (Central Route Charges Office, CRCO) by měly být založeny na jasných výkonnostních cílech, ale měly by také obsahovat pojistky, které zajistí, že orgán EU pro kontrolu výkonnosti bude na těchto síťových funkcích zcela nezávislý.

#### 4. Zavádění funkčních bloků vzdušného prostoru na základě těchto ambiciózních výkonnostních cílů

4.1 Cílem nadále zůstává směřování k minimálnímu počtu funkčních bloků vzdušného prostoru, vycházející především z

požadavků na plynulost dopravy, kapacitu a nákladovou efektivnost. Pro všechny FAB by měly platit stejné bezpečnostní opatření a postupy. FAB jsou základním nástrojem umožňujícím jednotlivým poskytovatelům letových navigačních služeb plnit od roku 2012 náročné výkonnostní cíle.

4.2 Funkční bloky vzdušného prostoru je třeba rozvíjet na základě provozních potřeb a s ohledem na bezpečnost, kapacitu vzdušného prostoru, cíle zlepšení nákladové účinnosti a zlepšení životního prostředí prostřednictvím větší efektivity letů. Dosažení tohoto cíle vyžaduje politický závazek a sledování na nejvyšší úrovni. Evropská komise by měla stanovit a podrobně sledovat výkonové parametry, které mají být dosaženy různými iniciativami bloků vzdušného prostoru využitím rámce výkonnosti SES II.

4.3 Funkční bloky vzdušného prostoru musí zajistit postupnou technickou integraci fragmentovaného evropského systému ATM na základě plánu postupu s jasnými cíli. Pro splnění tohoto úkolu je potřeba jasná koordinace a spolupráce mezi funkčními bloky vzdušného prostoru.

4.4 Z hlediska změn pracovních postupů mají zásadní význam dobré vztahy mezi sociálními partnery v odvětví. Je možné k nim dospět pouze řádnými a průběžnými konzultacemi v pravém smyslu slova. Při postupu vpřed je kvalitní sociální dialog nutností, chceme-li těmto problémům předejít v budoucnu. Pracovníci v odvětví jsou klíčovou hodnotou a změny pracovních postupů mohou vést k narušení vztahů v odvětví, pokud nejsou prováděny uvážlivě.

4.5 Na základě požadavků nařízení SES musí mít poskytovatelé letových navigačních služeb pohotovostní plány pro všechny poskytované služby pro případ, že by došlo k výraznému zhoršení nebo přerušování jejich služeb. Poskytovatelé letových navigačních služeb se musí zaměřit na účinnější a nákladově efektivnější řešení a při tom nejprve hledat rezervy v rámci stávající vnitrostátní infrastruktury (např. jiná oblastní řídicí střediska či zařízení ozbrojených sil) a v rámci vytváření funkčních bloků vzdušného prostoru musí připravit pro takové nenadálé situace opatření.

4.6 Pro zajištění dalšího rozvoje SES a odstranění nejvýznamnějších kapacitních překážek v evropském vnitrozemí má zásadní význam spolupráce mezi civilními a vojenskými poskytovateli služeb. Členské státy a Evropská komise musí v rámci funkčních bloků vzdušného prostoru usilovat o civilně-vojenskou spolupráci, která pragmatickým a nepolitickým způsobem sladí civilní a vojenské potřeby. Protože se tato záležitost týká také států mimo EU a USA, je nezbytně nutná užší spolupráce s NATO. EHSV vítá přemístění některých vojenských výcvikových prostorů do oblastí vzdálených od hlavních proudů civilního letového provozu, jak předpokládají některé bloky vzdušného prostoru, a toto by mělo být aktivně prosazováno všemi iniciativami funkčních bloků vzdušného prostoru. Zavedení noční sítě tratí ATM, jak předpokládají některé bloky vzdušného

prostoru, by měly prosazovat také všechny funkční bloky vzdušného prostoru jako prostředek pro zlepšení efektivity letů v noci, kdy nejsou využívány vojenské výcvikové prostory.

4.7 EHSV se rovněž domnívá, že je nezbytné rozšířit funkční bloky vzdušného prostoru a princip jednotného evropského nebe za hranice EU, zejména do zemí sousedících s Evropou. To bude vyžadovat další spolupráci na mezinárodní úrovni.

4.8 Je nezbytné zajistit politický závazek, aby funkční bloky vzdušného prostoru přinesly koncovým uživatelům skutečné výhody. Komise EU a koordinátor funkčních bloků vzdušného prostoru EU by měli i nadále připomínat členským státům jejich povinnost splnit cíl provádění SES a funkčních bloků vzdušného prostoru.

## 5. Ustavení manažera evropské sítě pro provádění funkcí sítě ATM

5.1 EHSV souhlasí s tím, že nezbytným prvkem balíčku SES II je posílení funkcí evropské sítě ATM, jako je navrhování sítě tratí, centrální řízení toku a řízení omezených zdrojů (kmitočtů a kódů radarových odpovídačů).

5.2 EHSV se domnívá, že agentura Eurocontrol by mohla hrát v těchto funkcích určitou roli, ale pouze pod podmínkou, že bude působit podle práva EU, bude úspěšně dokončena její reforma a bude dále racionalizována její nákladová základna. To bude vyžadovat od všech členských států agentury Eurocontrol plné politické odhodlání prosadit její restrukturalizaci. EHSV vítá rozhodnutí Evropské komise ustanovit Eurocontrol manažerem evropské sítě.

5.3 EHSV proto žádá Evropskou komisi, aby při udělování mandátu agentuře Eurocontrol zajistila přísné dodržování tohoto základního prvku.

5.4 EHSV vyjadřuje obavy ohledně předpokládaného nárůstu zpoždění služeb řízení letového provozu během léta 2011. EHSV vyzývá agenturu Eurocontrol jakožto správce sítě SES, aby ve spolupráci s poskytovateli letových navigačních služeb a uživateli vzdušného prostoru našla krátkodobá řešení umožňující zmírnit dopad této situace na letecký provoz a cestující.

5.5 Nakonec by chtěl EHSV připomenout, že erupce sopky Eyjafjallajökull na Islandu v roce 2010 vedly k uzavření vzdušného prostoru, což způsobilo výrazné problémy leteckým provozovatelům a cestujícím. Mělo to obrovský dopad na náklady jak u leteckých společností, tak v hospodářství EU jako celku. Po těchto událostech bylo dohodnuto, že Evropa

musí přezkoumat své postupy. V této souvislosti EHSV zdůrazňuje, že je nutné, aby Evropa přízpůsobila své postupy osvědčeným postupům používaným v jiných částech světa, například v USA. Evropa je jedinou oblastí na světě, kde odpovědnost za řešení potenciálních rizik sopečného popela neleží na leteckých společnostech. Poslední cvičení Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) související se sopečným popelem (duben 2011) poukázalo na to, že ačkoli bylo dosaženo jistého pokroku, je potřeba mít jednoznačnější pokyny, aby se v budoucnu zamezilo roztržitému přístupu. EHSV naléhá na agenturu EASA, aby stanovila jasné pokyny pro všechny členské státy EU při přijímání revidované politiky.

## 6. Reforma agentury Eurocontrol při podpoře SES a se sníženou nákladovou základnou

6.1 EHSV velmi vítá významný pokrok, kterého pod vedením generálního ředitele dosáhla agentura Eurocontrol při své restrukturalizaci, čímž se stala štiřlejší organizací podporující SES. Tento probíhající proces by měl být urychlen a bude vyžadovat plné odhodlání všech členských států agentury Eurocontrol.

6.2 EHSV gratuluje agentuře Eurocontrol k tomu, že v rámci své organizace vytvořila pilíř SES s cílem poskytnout programu SES technickou podporu. Je potřeba, aby jednotlivé funkce agentury Eurocontrol, požadované zdroje pro tyto funkce a způsob jejich financování byly plně transparentní. Letecké společnosti by jednoznačně neměly platit za funkce na straně vlády, jako je pilíř SES. Bude proto nutné dále pracovat na tom, aby byly vytvořeny řádné zásady správy agentury Eurocontrol, což umožní plné ztotožnění s cíli SES.

6.3 EHSV také zdůrazňuje, že je důležité nadále používat panevropský přístup, který přesahuje hranice Evropské unie. Evropská komise by proto měla rozšířit společný evropský letecký prostor na všechny sousední země Evropské unie.

## 7. SESAR jako technický a provozní prvek SES s veřejnými prostředky na podporu fáze provádění

7.1 Program SESAR byl vytvořen jako technický a provozní doplněk SES II. Evropská komise očekává, že program SESAR „zajistí budoucí evropský systém ATM pro rok 2020 a další roky, který může v porovnání se stávající výkonností:

— umožnit až trojnásobný nárůst počtu letů a zároveň omezit zpoždění,

— zvýšit bezpečnost o faktor 10,

- umožnit 10 % snížení dopadů letů na životní prostředí,
- poskytovat uživatelům vzdušného prostoru služby uspořádaní letového provozu za ceny nižší nejméně o 50 %.

7.2 EHSV věří, že tyto cíle, stejně jako interoperabilita se systémy uspořádání letového provozu mimo EU (jako je například americká iniciativa NextGen), by měly být nadále hnací silou programu SESAR. EHSV vítá memorandum o spolupráci, které bylo podepsáno zástupci SESAR a NextGen v Budapešti dne 3. března 2011, jako krok k lepší synchronizaci dvou nejdůležitějších rozvojových projektů v globálních systémech ATM.

7.3 EHSV se domnívá, že je nezbytné, aby do rozvoje programu SESAR byli nadále zapojováni pracovníci z provozu. V této souvislosti je za zásadní považována potřeba vyškolení pracovníky k využívání nových technologií a nových provozních přístupů.

7.4 EHSV by chtěl zdůraznit, že i přes dlouhodobé přínosy programu SESAR pro uživatele vzdušného prostoru, občany EU a životní prostředí se tento program potýká s mnoha složitými problémy souvisejícími s jeho nasazením. Včasná a účinná realizace projektu SESAR je klíčová. Kromě výrazného zapojení ze strany přepravců bude nezbytná rozsáhlá politická a finanční podpora v rámci partnerství mezi veřejným a soukromým sektorem. Nasazení programu SESAR by proto mělo být nedílnou součástí strategie EU 2020, aby tak byla zajištěna pevná hospodářská správa na základě jasného obchodního modelu a vzájemné spolupráce a harmonizace s americkým systémem NextGen.

7.5 EHSV se proto domnívá, že je nutné se zabývat následujícími problémy souvisejícími s nasazením programu SESAR:

7.5.1 Zajistit synchronizované nasazení modernizovaných prvků palubní a pozemní infrastruktury.

- Aktualizovat hlavní plán stanovující jasný plán postupu, kterým se Komise, členské státy, poskytovatelé letových navigačních služeb a uživatelé vzdušného prostoru zavazují zajistit větší soudržnost s rámcem SES včetně funkčních bloků vzdušného prostoru. Prioritní záležitostí pro společný podnik SESAR by nyní mělo být provedení přezkumu dosud provedených činností a zjištění, jak jednotlivé hlavní prvky podílející se na SES přispívají k výkonnostním cílům na úrovni EU, na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru a na vnitrostátní úrovni.

- Technologie SESAR by měly být nasazeny na základě zavedeného spolehlivého obchodního modelu, který zahrnuje důvěryhodné zajištění bezpečnosti a spolehlivou a věrohodnou analýzu nákladů a přínosů, na jejímž základě jsou dohodnuty a stanoveny potřeby zlepšení výkonnosti. V případě technologií, u nichž nelze prokázat, že přispívají k celounijním cílům (včetně cílů týkajících se bezpečnosti) nebo umožňují bezpečný a včasný přechod, by se nemělo pokračovat v činnosti.

- Realizace hlavního plánu SESAR bude vyžadovat plné odhodlání všech členských států EU.

7.5.2 Zajistit včasné a dostatečné finanční zdroje pro nasazení programu SESAR.

7.5.2.1 Realizace programu SESAR přinese významnou ekonomickou, environmentální a strategickou hodnotu pro Evropu jako celek. Desetileté zpoždění realizace programu SESAR představuje přímý negativní dopad na HDP ve výši přesahující 150 miliard EUR pro EU-27 a ztrátu energetické účinnosti přes 150 milionů tun CO<sub>2</sub>.

7.5.2.2 Avšak nasazení programu SESAR vyžaduje celkové investice přesahující 30 miliard EUR, přičemž počáteční financování a vybavení programu SESAR (palubními a pozemními zařízeními) je velkou výzvou pro dosažení výsledků očekávaných v oblasti co nejrychlejšího zavedení nových technologií.

7.5.2.3 Problémy s financováním nasazení programu SESAR vyplývají z částečného oddělení investic a přínosů během přechodného období: pokud letecká společnost investuje do nových palubních zařízení, nic tím nezíská, dokud neučiní odpovídající investice i poskytovatelé letových navigačních služeb. Na druhou stranu pro poskytovatele letových navigačních služeb (kteří budou muset investovat do prostředí řízeného výkonností, aby dosáhli přínosu) nemusí být tento obchodní krok pozitivní, dokud nebude vybaven značný počet letadel. V neposlední řadě mohou být provedeny určité změny s přínosem pro celou síť a s kladným obchodním modelem, které nicméně vyžadují investice od některých zúčastněných stran, jež pro ně zůstanou čistými náklady. V těchto případech by mělo být poskytnuto financování.

7.5.2.4 Finanční prostředky poskytnuté EU na podporu zavedení programu SESAR by proto byly využity k synchronizovanému a rychlému přijetí technologie SESAR ze strany provozovatelů (poskytovatelů letových navigačních služeb, uživatelů vzdušného prostoru, letišť). Pro zajištění dalších investic do výzkumu, vývoje a inovací pro období 2014–2020 v oblasti ATM budou kromě prostředků, které jsou k dispozici pro aktuální fázi výzkumu a vývoje, navíc potřeba další finanční prostředky.

7.5.2.5 Pro dosažení tempa, které je nezbytné pro splnění výkonnostních cílů ATM, se odhaduje, že nasazení programu SESAR by vyžadovalo prostředky EU ve výši přibližně 3 miliardy EUR. Tato částka by byla tvořena kombinací různých finančních nástrojů, které jsou nyní předmětem diskusí. Například se jedná o vlastní zdroje z tohoto průmyslového odvětví, projektové dluhopisy EU, záruky, půjčky EIB atd. Pro období 2014–2020 lze konstatovat, že:

je nepravděpodobné, že bez efektivní alokace zdrojů EU na podporu programu SESAR by byl tento program zaveden včas.

7.5.3 Vytvořit řádnou správu pro nasazení programu SESAR.

- Vytvoření nezávislého subjektu pro nasazení programu SESAR, který bude integrovat financování a nasazení v jediném rámci řízení.

- Tento subjekt pro nasazení programu by měl být řízen subjekty tohoto průmyslového odvětví a jeho strukturu správy by měli tvořit uživatelé vzdušného prostoru, letiště a poskytovatelé letových navigačních služeb jako hlavní skupiny nesoucí riziko spojené s investicemi. Vše by mělo být řádně konzultováno s dalšími zúčastněnými stranami z odvětví leteckého průmyslu.
- Během celé fáze provádění SESAR by měli být řádně konzultováni zástupci zaměstnanců v odvětví letecké dopravy.
- Role výrobců (zařízení) ve fázi zavádění spočívá především v tom, že budou leteckým společnostem, letištím a poskytovatelům letových navigačních služeb prodávat zařízení vyhovující programu SESAR. Na rozdíl od nynější správy společného podniku SESAR by výrobci proto neměli být zapojeni do správy nasazení programu SESAR, aby se tak předešlo střetu zájmů.
- Zajistit na evropské úrovni koordinaci synchronizovaného zavádění technologií SES v souladu se závaznými cíli sítě. Při realizaci tohoto úkolu by mohla být vydávána doporučení pro účely financování.

7.6 Závěrem by chtěl EHSV upozornit, že program SESAR bude možné realizovat pouze v případě, že politické a institucionální problémy uvedené v předchozích odstavcích budou řešeny bez dalšího odkladu a že bude k dispozici požadované financování z veřejných prostředků pro provádění tohoto programu.

## 8. Jediný bezpečnostní regulační orgán EU založený na systému EASA

8.1 EHSV konstatuje, že balíček SES II rozšiřuje působnost systému Evropské agentury pro bezpečnost letectví (EASA) na regulaci bezpečnosti systému ATM na úrovni EU, čímž bude zajištěn integrovaný přístup k regulaci bezpečnosti systému ATM a dohledu v EU podle konceptu *gate-to-gate*.

8.2 Dosažení SES napomohou zesílené funkce dohledu vykonávané agenturou EASA, např. funkce zaměřené na inspekce výkonu NSA, aby se zajistilo plnění jednotných požadavků ze strany ANSP.

8.3 EHSV podporuje tuto koncepci, ale zároveň považuje za nezbytné pozorně sledovat praktické provádění těchto nových pravomocí EASA. Je důležité, aby bezpečnostní pravidla EASA týkající se uspořádání letového provozu byla postavena na stávajících pravidlech SES a aby se EASA nesnažila „objevovat Ameriku“ nasazením těžkopádných pravidel, pro která by neexistoval žádný důvod z hlediska bezpečnosti.

8.4 EHSV se domnívá, že krátkodobé zdroje a odborné znalosti agentury Eurocontrol by měly být využívány jako technická podpora pro činnosti EASA týkající se regulace bezpečnosti uspořádání letového provozu.

8.5 Závěrem by EHSV rád zopakoval důležitost kultury spravedlivého posuzování (*just culture*), jak již bylo uvedeno ve stanovisku TEN/416 k nařízení o vyšetřování a prevenci nehod a incidentů v civilním letectví. V zájmu bezpečnosti leteckého provozu je nezbytné stanovit právní rámec, na jehož základě mohou všichni účastníci nehody nebo incidentu sdílet a svobodně a důvěrně si sdělovat informace. EHSV zdůrazňuje, že na úrovni EU je potřeba provést další kroky s cílem zajistit, aby všechny členské státy provedly ve svém vnitrostátním systému trestního práva příslušné změny zajišťující spravedlivé posouzení. EHSV zdůrazňuje zejména vytvoření charty EU o kultuře spravedlivého posuzování (*just culture*).

## 9. Bezpečnost a lidský faktor

Bezpečnost přesahuje rámec bezpečnostních předpisů. Zahrnuje také lidské schopnosti, kulturu bezpečnosti, kvalifikaci a vzdělávání a řízení zdrojů v týmech.

V této souvislosti je důležité:

- respektovat lidskou výkonnost, zejména dopady faktoru únavy, jako prvek proaktivního řízení bezpečnostních rizik,
- zajistit odpovídající úroveň kvalifikace a školení odborného personálu,
- podporovat zapojení sociálních partnerů při provádění jednotného evropského nebo na všech úrovních,
- vytvořit spolehlivou kulturu bezpečnosti integrující otevřené informování a kulturu spravedlivého posuzování (*just culture*) jako základ pro výkonnost v oblasti bezpečnosti.

V Bruselu dne 21. září 2011.

předseda  
Evropského hospodářského a sociálního výboru  
Staffan NILSSON