

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „Ühtne Euroopa taevas II” (omalgatuslik arvamus)

(2011/C 376/07)

Raportöör: **Jacek KRAWCZYK**

20. jaanuaril 2011 otsustas Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee vastavalt kodukorra artikli 29 lõikele 2 koostada omalgatusliku arvamuse järgmises küsimuses:

„Ühtne Euroopa taevas II”.

Asjaomase töö ettevalmistamise eest vastutav transpordi, energeetika, infrastruktuuri ja infoühiskonna sektioon võttis arvamuse vastu 22. juunil 2011.

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee võttis täiskogu 474. istungjärgul 21.–22. septembril 2011 (21. septembri istungil) vastu järgmise arvamuse. Poolt hääletas 152, vastuhääli ei olnud, erapooletuks jäi 1 liige.

1. Järeldused ja soovitused

1.1 Euroopa lennuliikluse korraldamise süsteemi on aastakümneid räsitud killustatus ja probleemid. Ühtse Euroopa taeva loomisega parandataks ohutust ja lendude tõhusust. See vähendaks märgatavalt CO₂-heidet lennu kohta ning leevendaks oluliselt muud keskkonnamõju (lennundusega seotud CO₂-heidet vähendatakse 12 % lennu kohta), samuti tähendaks see kulude suurt kokkuhoidu.

1.2 Ühtse Euroopa taeva loomine on tähtis ka ELi lennutööstuse konkurentsivõime tagamiseks ülemaailmsel turul. On tähtis, et Euroopa Komisjonil oleks ühtse Euroopa taeva II õigusaktide paketi (SES II) elluviimisel võtmeroll. Üksnes komisjoni jõulise ja vastuvaidlematu juhtimise korral on võimalik edukalt ületada eelmistel aastatel kogetud takistused ja poliitilised probleemid.

1.3 Ohutuse, kulutõhususe, läbilaskevõime/viivituste ning lendude tõhususe realistlikel, kuid samas ka kaugeleulatuvatel eesmärkidel põhineva tulemuslikkuse kava edukas elluviimine on ühtse Euroopa taeva saavutamisel ülima tähtsusega. Komitee tunneb muret, et ELi liikmesriikide praegune pühendumus ühtse Euroopa taeva loomisele ei ole piisav.

1.4 Funktsionaalsete õhuruumiosade väljatöötamisel tuleb lähtuda rakenduslikest vajadusest ning võtta arvesse ohutust, õhuruumi läbilaskevõimet, kulutõhususe parandamise eesmärki ja keskkonna parandamist lendude tõhustamise abil. Euroopa Komisjon peaks sätestama tulemuslikkuse näitajad, millele vastamiseks tuleb võtta tarvitusele mitmesugused funktsionaalseid õhuruumiosi puudutavad algatused SES II tulemuslikkuse raamistikus, ning nendele vastavust hoolikalt jälgida.

1.5 Komitee on veendunud, et Eurocontrol saaks aidata tugevdada Euroopa lennuliikluse korraldamise võrgufunktsioone, nt marsruutide võrgu ülesehitust, lennuliikluse voogude juhtimist ja nappide ressursside haldamist, ent üksnes tingimusel, et see toimub ELi õigusaktide kohaselt, et Eurocontroli

reform viiakse edukalt lõpule ning Eurocontroli kulubaasi tõhusatatakse veelgi. Komiteel on hea meel Euroopa Komisjoni otsuse üle nimetada Eurocontrol Euroopa võrguhalduriks.

1.6 Komitee on veendumusel, et ohutuse ja tulemuslikkuse eesmärgid ning koostalitlus väljaspool ELi asuvate riikide lennuliikluse korraldamise süsteemidega (nt USA algatus NextGen) peaksid ka edaspidi olema ühtse Euroopa taeva lennuliikluse korraldamise uurimisprogrammi (SESAR) tõukejõuks. Komitee leiab seetõttu, et tegeleda tuleks järgmiste SESARi kasutuselevõtuga seotud väljakutsetega.

— Tagada õhuruumis ja maapinnal paikneva infrastruktuuri uuenduste sünkroniseeritud kasutuselevõtt.

— Tagada õigeaegselt piisavad rahalised vahendid SESARi kasutuselevõtuks.

— Tagada korrektne juhtimine SESARi kasutuselevõtmiseks.

1.7 Ohutus ei hõlma üksnes ohutusnõudeid, vaid ka inimvõimeid, ohutuskultuuri, oskusi, koolitust ning meeskonnatöö korraldamist. Sellega seoses on oluline

— tunnustada inimese rolli ohutusriskide proaktiivsel ohjamisel;

— tagada piisaval tasemel pädevused ja töötajate koolitus;

— edendada sotsiaalpartnerite kaasatust ühtse Euroopa taeva algatuse elluviimise kõigis etappides;

— luua tugev ohutuskultuur, võttes ohutustaseme aluseks avatud aruandluse ja erapooletu teavitamise kultuuri.

1.8 Komitee märgib, et SES II pakett on laiendanud Euroopa Lennundusohutusameti (EASA) süsteemi reguleerimisala, hõlmates ka lennuliikluse korraldamise ohutuseeskirjad ELi tasandil ning tagades seeläbi integreeritud lähenemise lennuliikluse korraldamise süsteemide ohutuse reguleerimisele ja järelevalvele ELis nn väravast väravani põhimõttel.

2. Sissejuhatus

2.1 Ühtse Euroopa taeva loomisega parandatakse ohutust ja lendude tõhusust. See vähendaks märgatavalt CO₂-heidet lennu kohta ning leevendaks oluliselt muud keskkonnamõju (lennudusega seotud CO₂-heidet vähendatakse 12 % lennu kohta), samuti tähendaks see kulude suurt kokkuhoidu.

2.2 Ühtse Euroopa taeva loomine on tähtis ka ELi lennutööstuse konkurentsivõime tagamiseks ülemaailmsel turul. Lisaks ei suuda praegune lennuliikluse korraldamise süsteem tulla toime liiklustihedusega, mida prognoositakse praegusest kuni 2030. aastani (Eurocontrol'i viimase pikaajalise prognoosi kohaselt tiheneb liiklus 2030. aastaks 16,9 miljoni lennuni, mis ületab liikluse praeguse taseme 1,8-kordselt).

2.3 Algne ühtse Euroopa taeva pakett (SES I) jõustus 2004. aastal. Sel ajal olid lennuliikluse korraldamise valdkonna suurimad probleemid lennuliikluse ummikud ja sellest tulenevad viivitused, seega keskendus SES I algatus just sellele probleemile ning ohutusele.

2.4 Viimastel aastatel on olukord lennuliikluse korraldamise vallas mõneti muutunud ning ehkki ohutus ja suutlikkus kuuluvad siiani põhieesmärkide hulka, on pilt muutunud kirjumaks ning suuremat tähelepanu osutatakse keskkonnale (lendude tõhusus) ja kulutõhususele. Lisaks sellele on muudetud regulatiivset lähenemisviisi, kuna liikmesriigid ja sidusrühmad on avaldanud soovi vähemnormatiivse lähenemisviisi järele (parem õigusloome).

2.5 Ehkki mõned ühtse Euroopa taeva eesmärgid küll saavutati, ajendasid ühelt poolt liikmesriikide raskused mõningate SES I algatuse eesmärkide täitmisel ning teiselt poolt eesmärkide (nt keskkond ja tulemuslikkus) ajakohastamine koostama ühtse Euroopa taeva II õigusaktide paketi (SES II). ELi seadusandjad võtsid paketi vastu 2009. aastal ning see avaldati *Euroopa Liidu Teatajas* 14. novembril 2009. Pakett sisaldab olulisi vahendeid, õiguslikku raamistikku ja vajalikke komponente ühtse Euroopa taeva algatuse elluviimiseks alates 2012. aastast.

2.6 Lisaks sellele käivitati SESAR'i programm, mis on SES II algatuse raames kavandatavate institutsiooniliste reformide tehnoloogiline ja rakenduslik osa.

2.7 Peamised probleemid on siiski püsima jäänud. Nende lahendamiseks on vaja olulisi korralduslikke muudatusi ning pidevat poliitilist tegevust eesmärgiga tagada kaugeleulatuvaid

tulemuseesmärke sisaldava SES II õigusaktide paketi kiire rakendamine. Lõppeesmärk on kõrvaldada erinevused ELi ja väljaspool ELi asuvate riikide lennuliikluse korraldamise süsteemide toimimise vahel.

2.8 Komitee on oma varasemates arvamustes juhtinud tähelepanu vajadusele ühtse Euroopa taeva järele, eelkõige arvamuses TEN 354–355, mis käsitles Euroopa lennundussüsteemi toimivuse ja säästvuse parandamist SES II paketi kaudu. Käesoleva omaalgatusliku arvamuse eesmärk on pakkuda välja kõrgetasemeline nägemus SES II õigusaktide paketi rakendamise ning SESAR'i kasutuselevõtu kohta. Arvamuses käsitletakse järgmisi aspekte:

- kaugeleulatuvaid tulemuseesmärke sisaldava SES II tulemuslikkuse kava rakendamine;
- kaugeleulatuvatel tulemuseesmärkidel põhinevate funktsionaalsete õhuruumiosade rakendamine;
- lennuliikluse korraldamise võrgufunktsioonide tugevdamine reformitud Eurocontrol'i baasil;
- Eurocontrol'i reform ühtse Euroopa taeva toetuseks koos alandatud kulubaasi sisseviimisega;
- SESAR kui ühtse Euroopa taeva tehnoloogiline ja rakenduslik osa, mille rakendusetappi rahastatakse avaliku sektori vahenditest;
- Euroopa Lennuohutusagentuur (EASA) ainsa ohutuse reguleerijana, kelle ohutuseeskirjade aluseks on ohutuspõhimõtted ning kelle eeskirjad põhinevad olemasolevatel eeskirjadel.

Inimteguri põhimõte ning vajadus pidada sotsiaaldialoogi klientideeninduse töötajatega ja konsulteerida asjakohaselt kõigi sidusrühmadega on olulised elemendid, mis peaksid olema kõigi nimetatud aspektide alustala.

3. Kaugeleulatuvaid tulemuseesmärke sisaldava SES II tulemuslikkuse kava rakendamine

3.1 Ohutuse, kulutõhususe, läbilaskevõime/viivituste ning lendude tõhususe kaugeleulatuvatel eesmärkidel põhineva tulemuslikkuse kava edukas elluviimine on ühtse Euroopa taeva saavutamisel ülima tähtsusega. Vaja on vankumatut poliitilist pühendumist, et tagada kasuteguri kiire avaldumine. Selles kontekstis rõhutab komitee, kui tähtis on, et ELi liikmesriigid jääksid kindlaks võetud kohustusele kiirendada ühtse Euroopa taeva paketi rakendamist, nagu otsustati ELi transpordinõukogu 2010. aasta mai kohtumisel. Komitee tunneb muret, et ELi liikmesriikide praegune pühendumus ühtse Euroopa taeva loomisele on väike.

3.2 Komitee peab oluliseks tagada kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkide ja funktsionaalseid õhuruumiosi puudutavate siseriiklike eesmärkide omavaheline kooskõla. Selleks oleks tarvis välja töötada süsteem nimetatud eesmärkide ebakõlade lahendamiseks. Praktikaks tähendaks see, et halvimate tulemustega riigid vajavad kaugeleulatuvamaid eesmärke kui paremate tulemustega riigid. Eurocontrol'i tulemuslikkuse hindamise komisjoni aruandeid lennuliikluse korraldamise valdkonnas parima tegevuspraktika tuvastamise kohta (ACE) tuleks kasutada üksikasjalike eesmärkide sätestamiseks individuaalsetele lennuliikluse korraldajatele. Välja tuleks töötada ja kasutusele võtta mõõdetavad ohutuseesmärgid, et tagada muude tulemuseesmärkidega seotud tasakaalustatud lähenemine. Sellega seoses ei tohiks teha kompromisse ohutustasemetes osas ning ohutust tuleks jätkuvalt parandada.

3.3 Komitee toonitab, et tähtis on tagada riiklike järelevalveasutuste sõltumatus aeronavigatsiooniteenuste pakkujatest ning poliitilisest sekkumisest; see on edukaks rakendamiseks hädavajalik. Seepärast tuleks riiklikele järelevalveasutustele tagada piisavad vahendid. Euroopa Komisjon peaks hoolikalt jälgima nende põhimõtete ranget järgimist, kasutades SES II õigusaktide paketi sisalduvaid vahendeid. Lisaks sellele peaksid riiklikud järelevalveasutused parandama koordineerimist, kasutades intensiivselt olemasolevat riiklike järelevalveasutuste platvormi, ning funktsionaalsete õhuruumiosade raames tuleks vajadusel võtta kavva konsolideerimine, et tagada mastaabisääst ja vältida järelevalvekulude suurenemist. Siinkohal võiks tugevdada funktsionaalsete õhuruumiosade koordineerija rolli.

3.4 Tulemuslikkuse kavas tuleks käsitleda nii marsruudi kui ka terminali navigatsioonitasusid. See on oluline tagamaks, et nii lennuettevõtjad kui ka reisijad saaksid tänu nn värvast värvani põhimõttele mõistlikku kasu. Kui suudetakse välja töötada selged suunised, vähenevad selle mõjul pikemas perspektiivis nii ELi lennuliikluse korraldamise süsteemi otsesed kui ka kaudsed kulud ning seega ka õhuruumi kasutajatelt sissenõutavad lennujuhtimistasud, avaldades seeläbi mõju reisijatele ja kaubaveoklientidele.

3.5 Komitee arvates tuleks SES II tulemuslikkuse kava siduda hästi läbimõeldud stimuleerimiskavaga. Suurim stiimul oleks kulude täieliku hüvitamise kaotamine lennuliikluse juhtimissüsteemis, nagu on juba kokku lepitud SES II õigusaktide paketi, ning selle asendamine fikseeritud kulude süsteemiga.

3.6 Võrgufunktsioonid, nagu Eurocontrol'i lennuliikluse voogude juhtimise keskne üksus (Central Flow Management Unit, CFMU) ja marsruudi navigatsioonitasude keskasutus (Central Route Charges Office, CRCO), peaksid samuti põhinema selgetel tulemuseesmärkidel, kuid sisaldama ka kaitsemeetmeid, et tagada tulemuslikkuse hindamise asutuse kindel sõltumatus neist võrgufunktsioonidest.

4. Kaugeleulatuvatel tulemuseesmärkidel põhinevate funktsionaalsete õhuruumiosade rakendamine

4.1 Üks eesmärk on jätkuvalt funktsionaalsete õhuruumiosade arvu viimine miinimumini, võttes aluseks peamiselt

liiklusvoogude vajadused, suutlikkuse ja kulutõhususe. Kõikidele funktsionaalsetele õhuruumiosadele peaksid kehtima samad ohutusnõuded ja -menetlused. Funktsionaalsed õhuruumiosad on oluline vahend, mis võimaldab aeronavigatsiooniteenuste pakkujatel täita alates 2012. aastast kaugeleulatuvaid tulemuseesmärke.

4.2 Funktsionaalsete õhuruumiosade väljatöötamisel tuleb lähtuda rakenduslikest vajadustest ning võtta arvesse ohutust, õhuruumi läbilaskvõimet, kulutõhususe parandamise eesmärki ja keskkonna parandamist lendude tõhustamise abil. Selle eesmärgi saavutamiseks on vaja poliitilist pühendumist ja kõrgeima tasandi järelevalvet. Euroopa Komisjon peaks sätestama tulemuslikkuse näitajad, millele vastamiseks tuleb võtta tarvitusele mitmesugused funktsionaalsed õhuruumiosi puudutavad algatused SES II tulemuslikkuse raamistikus, ning nendele vastavust hoolikalt jälgida.

4.3 Funktsionaalsed õhuruumiosad peavad selgeid eesmärke sisaldavate suuniste abil tagama Euroopa lennuliikluse korraldamise killustunud süsteemi järk-järgulise tehnoloogilise integreerumise. Selle eesmärgi saavutamiseks on vaja funktsionaalsete õhuruumiosade selget koordineerimist ja koostööd.

4.4 Head töösuhted on töötavade muutmiseks väga tähtsad. See on saavutatav üksnes pideva asjakohase konsulteerimise teel selle sõna tõelises tähenduses. Kui me soovime neid probleeme tulevikus vältida, on hädavajalik tõhus sotsiaaldialog. Töötajad on lennutööstuse põhivara ning mõtlematult läbiviidud muutused töötavades võivad tuua kaasa ebasoodsa töökliima.

4.5 Ühtse Euroopa taeva määruse kohaselt peavad aeronavigatsiooniteenuste pakkujatel olema kriisikavad kõigi nende poolt pakutavate teenuste jaoks juhtudeks, mis toovad kaasa nende teenusepakkumise märkimisväärse vähenemise või katkestamise. Aeronavigatsiooniteenuste pakkujad peavad keskenduma lahendustele, mis oleksid kõige tõhusamad ja majanduslikult kasulikud, otsides kõigepealt varuvariante olemasolevatest riiklikest infrastruktuuridest (teised piirkondlikud juhtimiskeskused või sõjaväeasutused), ning ennetama korraldusi funktsionaalsete õhuruumiosade arendamiseks sellises ettenägematus olukorras.

4.6 Ülitähtis on tsiviil- ja sõjaväeliste teenuste pakkujate koostöö, et tagada ühtse Euroopa taeva edasine areng ning kõrvaldada olulisemad vastuvõtvõimet puudutavad kitsaskohad süda-Euroopas. Liikmesriigid ja Euroopa Komisjon peavad taotlema tsiviil-sõjalist koostööd funktsionaalsete õhuruumiosade vallas, mis läbi lepitatakse tsiviil- ja sõjaväelised vajadused pragmaatiliselt ja poliitikasse laskumata. Arvestades asjaolu, et kaasatud on ka ELi mittekuuluvad riigid ja USA, on tihedam koostöö NATOga hädavajalik. Komitee väljendab heameelt kavatsuse üle paigutada mõningates funktsionaalsetes õhuruumiosades mõned sõjalise väljaõppe alad ümber peamiselt tsiviilliiklusvoogudest eemale ning leiab, et kõik funktsionaalsete õhuruumiosade algatused peaksid aktiivselt selle poole püüdlema. Kõikides funktsionaalsetes õhuruumiosades peaks samuti

püüdma rakendada neist mõnedes kavandatud öiste lennumarsruutide korraldamise süsteemi, et parandada öiste lendude tõhusust, kui sõjaväe väljaõppealasid ei kasutata.

4.7 Komitee peab tähtsaks ka funktsionaalsete õhuruumiosade ja ühtse Euroopa taeva põhimõtte laiendamist väljapoole ELi piire, eriti Euroopaga külnevatesse riikidesse. Selleks oleks tarvis teha veel rohkem rahvusvahelist koostööd.

4.8 Selleks et funktsionaalsed õhuruumiosad tooksid lõppkasutajatele tegelikku kasu, on vaja poliitilist pühendumist. Euroopa Komisjon ja ELi funktsionaalsete õhuruumiosade koordineerija peavad liikmesriikidele jätkuvalt meelde tuletama, et nad on kohustatud rakendama SES õigusaktide paketti ja võtma kasutusele funktsionaalsed õhuruumid.

5. Lennuliikluse korraldamise võrgufunktsioone täitva Euroopa võrguhalduri loomine

5.1 Komitee nõustub, et Euroopa lennuliikluse korraldamise võrgufunktsioonide, nt marsruutide võrgu ülesehituse, lennuliikluse voogude juhtimise ja nappide ressursside (raadiosageduste ja radari transpondri koodide) haldamise tugevdamine on SES II õigusaktide paketi tähtis osa.

5.2 Komitee on veendunud, et Eurocontrol saaks neis funktsioonides abiks olla, ent üksnes tingimusel, et see toimub ELi õigusaktide kohaselt, Eurocontroli reform viiakse edukalt lõpule ning Eurocontroli kulubaasi tõhustatakse veelgi. Selleks on tarvis kõigi Eurocontroli kuuluvate liikmesriikide täielikku poliitilist pühendumist organisatsiooni ümberkorraldamise läbisurumisele. Komiteel on hea meel Euroopa Komisjoni otsuse üle nimetada Eurocontrol Euroopa võrguhalduriks.

5.3 Seepärast palub komitee Euroopa Komisjonil tagada Eurocontrolile mandaadi andmisel, et nimetatud olulised tingimused oleksid rangelt täidetud.

5.4 Komitee väljendab muret hilinemiste eeldatava suurenemise pärast lennujuhtimisel 2011. aasta suvel. Komitee innustab Eurocontroli kui ühtse Euroopa taeva võrguhaldurit leidma koostöös aeronavigatsiooniteenuste pakkujate ja õhuruumi kasutajatega lühiajalisi lahendusi lennuliiklusele ja reisijatele avaldatava mõju leevendamiseks.

5.5 Lõpetuseks meenutab komitee, et Islandi vulkaani Eyjafjallajökulli purske 2010. aastal tõi kaasa õhuruumi sulgemise, millega kaasnesid tõsised häired lennutööstuse ja reisijate jaoks. See tähendas tohutuid kulusid nii lennutööstusele kui ka ELi majandusele tervikuna. Nende sündmuste järgselt jõuti kokku-

leppele, et EL peab oma menetlused läbi vaatama. Sellega seoses rõhutab komitee, et Euroopal tuleb viia oma menetlused vastavusse parimate tavadega mujal maailmas, nt USAs. Euroopa on nimelt ainus piirkond maailmas, kus vulkaanilise tuhaga kaasneva võimaliku ohuga tegelemise vastutus ei lasu lennuettevõtjatel. Hiljutine vulkaanilise tuhaga seotud Rahvusvahelise Tsiviilennunduse Organisatsiooni korraldatud õppus (aprillis 2011) näitas, et ehkki on tehtud edusamme, on siiski vaja tõhusamaid suuniseid, et vältida järjekordset killustatud lähenemist. Komitee õhutab Euroopa Lennundusohutusametit pakkuma kõikidele ELi liikmesriikidele läbivaadatud poliitika kasutuselevõtmiseks selgeid suuniseid.

6. Eurocontroli reform ühtse Euroopa taeva toetuseks koos alandatud kulubaasi sisseviimisega

6.1 Komiteel on väga hea meel, et Eurocontrol on oma peasekretäri eestvedamisel teinud suuri edusamme organisatsioonis kokkuhoiule suunatud ümberkorralduste tegemisel, et toetada ühtset Euroopa taevast. Seda pidevat protsessi tuleb kiirendada ning tarvis on kõigi Eurocontroli liikmesriikide täielikku pühendumist.

6.2 Komitee avaldab Eurocontrolile kiitust ühtse Euroopa taeva samba loomise eest organisatsioonis, et pakkuda algatusele tehnoloogilist toetust. Eurocontroli eri funktsioonid, neiks vajaminevad vahendid ja nende rahastamine peavad olema täiesti läbipaistvad. Selge on see, et lennuettevõtjad ei peaks maksma valitsuse ülesannete, nt ühtse Euroopa taeva samba eest. See nõuab täiendavaid jõupingutusi, et töötada Eurocontrolile välja korrektsed juhtimispõhimõtted, mis läbi oleks võimalik saavutada täielik vastavus ühtse Euroopa taeva eesmärkidele.

6.3 Komitee rõhutab ka, et tähtis on säilitada üleeuroopaline lähenemisviis, mis ületab ELi piirid. Euroopa Komisjon peaks seetõttu laiendama Euroopa ühist lennunduspiirkonda kõigile ELi naaberriikidele.

7. SESAR kui ühtse Euroopa taeva tehnoloogiline ja rakenduslik osa, mille rakendusetappi rahastatakse riiklikest vahenditest

7.1 SESARi programm loodi SES II tehnoloogilise ja rakendusliku osana. Euroopa Komisjon ootab, et SESAR töötaks välja tulevase Euroopa lennuliikluse korraldamise süsteemi 2020. aastaks ja pärast seda, mis võrreldes praeguste tulemustega oleks võimeline

— suurendama lendude arvu kuni kolm korda ja vähendama viivitusi;

— tõstma ohutustaset kümme korda;

- vähendada lennukite keskkonnamõju 10 % ning
- osutama õhuruumi kasutajatele lennuliikluse korraldamisteenuseid praegusest vähemalt 50 % odavamate hindadega.

7.2 Komitee on veendumusel, et nimetatud eesmärgid ning koostalitlus väljaspool ELi asuvate riikide lennuliikluse korraldamise süsteemidega (nt USA algatus NextGen) peaksid ka edaspidi olema SESARi tugejõuks. Komitee väljendab heameelt SESARi ja algatuse NextGen koostöömemorandumi üle, mis allkirjastati 3. märtsil 2011 Budapestis ning kujutab endast edusammu maailma lennuliikluse korraldamise süsteemide kahe kõige tähtsama arenguprojekti paremaks sünkroniseerimiseks.

7.3 Komitee peab oluliseks, et jätkataks klienteendinduse töötajate kaasamist SESARi arendamisse. Sellega seoses on tähtis õpetada töötajaid uut tehnoloogiat ja uusi rakenduslikke põhimõtteid kasutama.

7.4 Komitee rõhutab, et hoolimata pikemaajalisest kasutõhuruumi kasutajatele, ELi kodanikele ja keskkonnale, kaasneb SESARi kasutuselevõtuga palju keerukaid väljakutseid. SESARi õigeaegne ja tulemuslik rakendamine on ülitähtis. Lisaks tööstuse jõulisele osalusele on tarvis ulatuslikku poliitilist ja rahalist toetust avaliku ja erasektori partnerluses. SESARi kasutuselevõtt peaks seepärast olema Euroopa 2020. aasta strateegia lahutamatu osa, et tagada tugev majanduse juhtimine, mis põhineb selgel ärimudelil ning koostööl ja ühtlustamisel USA NextGen süsteemiga.

7.5 Komitee leiab seetõttu, et tegeleda tuleks järgmiste SESARi kasutuselevõtuga seotud väljakutsetega.

7.5.1 Tagada õhuruumis ja maapinnal paikneva infrastruktuuri uuenduste sünkroniseeritud kasutuselevõtt.

- Ajakohastada üldkava, töötades välja selged suunised, mille kohaselt komisjon, liikmesriigid, aeronavigatsiooniteenuste pakkujad ja õhuruumi kasutajad kohustuvad tagama parema kooskõla ühtse Euroopa taeva raamistikuga, sh funktsionaalsete õhuruumiosadega. Ühisettevõtte SESAR peaks kiiremas korras seadma prioriteediks siiani tehtud töö läbivaatamise ning kindlaks määrama, kuidas iga peamine ühtse Euroopa taeva komponent aitab saavutada kogu ELi, funktsionaalsete õhuruumiosade ja liikmesriikide tulemuseesmärke.

- SESARi tehnoloogiate kasutuselevõtmisel tuleb järgida kindlaskujunenud positiivset ärimudelit, mis hõlmab usaldusväärset ohutustoimikut ning positiivset ja usaldusväärset tulude ja kulude analüüsi, mille põhjal lepitakse kokku ja sätestatakse, kui palju on vaja tulemusi parandada. Seal, kus ei ole tõendatud, et tehnoloogiad aitavad saavutada üleeuroopalisi (sh ohutusealaseid) eesmärke või hõlbustada ohutut ja õigeaegset üleminekut, tuleks töö katkestada.

- SESARi üldkava elluviimine nõuab kõigi ELi liikmesriikide täielikku pühendumist.

7.5.2 Tagada õigeaegselt piisavad rahalised vahendid SESARi kasutamiseks.

7.5.2.1 SESARi rakendamisega kaasneb märkimisväärne majanduslik, keskkondlik ja strateegiline väärtus kogu Euroopale. 10 aastat kestnud viivitus SESARi rakendamisel on avaldanud otseselt negatiivset mõju SKP-le – enam kui 150 miljardi euro ulatuses 27-liikmelises ELis – ning vähendanud energiatõhusust 150 miljoni tonni süsinikdioksiidi ulatuses.

7.5.2.2 SESARi kasutuselevõtt nõuab siiski üle 30 miljardi euro suurust koguinvesteeringut ning SESARi esmane rahastamine ja (nii õhuruumis kui ka maapinnal asuvate) seadmetega varustamine takistab tulemuste võimalikult kiiret saavutamist, mida uute tehnoloogiate kasutuselevõtul oodatakse.

7.5.2.3 Raskused SESARi kasutuselevõtu rahastamisel tulenevad sellest, et üleminekuetapis puudub teatud määral seos investeeringute ja saadava kasu vahel: uutesse pardaseadmetesse investeeriv lennuettevõtte ei näe sellest tulenevat kasu enne, kui aeronavigatsiooniteenuste pakkujad on vastava investeeringu teinud. Teisalt ei pruugi see äritehing olla aeronavigatsiooniteenuste pakkujale (kes on kasu saamiseks sunnitud investeerima ajal, kui tulemused on piiratud) kasulik seni, kuni seadmed on paigaldatud märkimisväärsele hulgale õhusõidukitele. Mõned muutused võivad tuua kasu kogu võrgule ning osutada majanduslikult kasulikuks, ent selleks peavad mõned sidusrühmad tegema investeeringuid ajal, mil see on nende jaoks netokulu. Sel juhul tuleks selleks eraldada vahendeid.

7.5.2.4 ELi eraldatud vahendeid SESARi kasutuselevõtu toetamiseks tuleks seepärast kasutada selleks, et edendada SESARi tehnoloogia sünkroniseeritud ja kiiret kasutuselevõttu teenusepakkujate (aeronavigatsiooniteenuste pakkujate, õhuruumi kasutajate, lennujaamade) poolt. Lisaks sellele on lennuliikluse korraldamise valdkonnas vaja aastateks 2014–2020 täiendavaid vahendeid, mis oleksid kooskõlas teadus- ja arendustegevuse praeguses etapis kättesaadavate vahenditega, et tagada jätkuvad investeeringud teadus- ja arendustegevusse ning innovatsiooni.

7.5.2.5 Selleks, et SESARi kasutuselevõtt toimiks lennuliikluse korraldamise valdkonna tulemuseesmärkide saavutamiseks vajalikus tempos, on hinnanguliselt tarvis 3 miljardi euro ulatuses ELi vahendeid. Selle summa kokkusaamiseks kombineeritaks mitmeid hetkel arutluses olevaid rahastamisvahendeid, sealhulgas tööstuse omavahendeid, ELi projektivõlakirju, finants-tagatise, Euroopa Investeeringupanga laene jne. Ajavahemiku 2014–2020 kohta võib kokkuvõtlikult öelda, et

ilma ELi vahendite tõhusa eraldamiseta SESARi toetuseks on ebatõenäoline, et programm õigeaegselt rakendatakse.

7.5.3 Tagada korrektne juhtimine SESARi kasutuselevõtmiseks.

- Sõltumatu üksuse loomine SESARi kasutuselevõtuks, integreerides rahastamise ja kasutuselevõtmise ühteainsasse ainulaadsesse juhtimisraamistikku.

- Nimetatud üksus peaks olema tööstuspõhine ning selle juhtimisstruktuuri peaks kuuluma õhuruumi kasutajad, lennujaamad ja aeronavigatsiooniteenuste pakkujad, kes võtavad investeerimisel suurima riski. Teiste lennunduse sidusrühmadega tuleks asjakohaselt konsulteerida.
- Kogu SESARi rakendusetapi vältel tuleks asjakohaselt konsulteerida õhutranspordi sektori töötajate esindajatega.
- (Seadmete) tootjate peamine roll kasutuselevõtu etapis on müüa SESARi nõuetele vastavaid seadmeid lennuettevõtjatele, lennujaamadele ja aeronavigatsiooniteenuste pakkujatele. Vältimaks huvide konflikti, ei tohiks tootjad seega olla SESARi kasutuselevõtu juhtimisega seotud, erinevalt ühisettevõtte SESAR praegusest juhtimisest.
- Tagada kooskõlastamine Euroopa tasandil, et ühtse Euroopa taeva tehnoloogiad võetaks kasutusele üheaegselt vastavalt võrgustiku siduvatele eesmärkidele. Selle ülesande täitmise raames võiks üksus esitada soovitusi seoses rahastamisega.

7.6 Komitee juhhib tähelepanu asjaolule, et SESAR annab tulemusi ainult siis, kui viivitamatult lahendatakse eelmistes punktides nimetatud poliitilised ja institutsioonilised probleemid ning eraldatakse rakendamiseks vajalikud avaliku sektori vahendid.

8. Euroopa Lennuohutusagentuuri süsteemil põhinev ühtne ohutuse reguleerija ELis

8.1 Komitee märgib, et SES II pakett on laiendanud Euroopa Lennuohutusamet (EASA) süsteemi reguleerimisala, hõlmates ka lennuliikluse korraldamise ohutuseeskirjad ELi tasandil ning tagades seeläbi integreeritud lähenemise lennuliikluse korraldamise süsteemide ohutuse reguleerimisele ja järelevalvele ELis nn värvast värvani põhimõttel.

8.2 EASA tõhus järelevalve – eesmärgiga teha koostööd riiklike järelevalveasutustega, et tagada, et aeronavigatsiooniteenuste pakkujad täidavad ühiseid nõudeid –, aitab ühtse Euroopa taeva algatust rakendada.

8.3 Ehkki komitee toetab seda kontseptsiooni, peab ta oluliseks EASA uute pädevuste praktilist rakendamist hoolikalt jälgida. On tähtis, et EASA ohutuseeskirjad lennuliikluse

korraldamise valdkonnas põhineksid olemasolevatel ühtse Euroopa taeva eeskirjadel, selle asemel, et EASA üritaks jalgrast leitud ja kehtestada koormavad eeskirjad, mis ei ole ohutuse seisukohast õigustatud.

8.4 Komitee on veendunud, et lühiajalises perspektiivis tuleks EASA lennuliikluse korraldamise valdkonna ohutuse reguleerimisel kasutada tehnoloogiliseks toetuseks Eurocontrol'i vahendeid ja eksperditeadmisi.

8.5 Komitee soovib toonitada erapooletu teavitamise kultuuri tähtsust, nagu ta on seda juba märkinud oma arvamuses TEN/416 tsiviillennunduses toimivate õnnetuste ja intsidentide uurimist ja ennetamist käsitleva määruse kohta. Lennundusohutuse huvides on tähtis, et reguleeriv raamistik oleks selline, mis võimaldab õnnetustes ja intsidentides osalenud isikute vahelist teabevahetust ning vaba eneseväljendust usaldusväärses keskkonnas. Komitee rõhutab, et ELi tasandil on vaja rohkem meetmeid tagamaks, et kõik liikmesriigid kohandavad oma riiklikku kriminaalõigussüsteemi nii, et selles kindlustatakse erapooletu teavitamise kultuuri edendamine. Eelkõige rõhutab komitee, et oluline on välja töötada ELi erapooletu teavitamise kultuuri harta.

9. Ohutus ja inimtegur

Ohutus ei hõlma üksnes ohutusnõudeid, vaid ka inimvõimeid, ohutuskultuuri, oskusi, koolitust ning meeskonnatöö korraldamist.

Sellel seoses on oluline

- tunnustada inimese rolli, eelkõige väsimuse aspekti, ohutusriskide proaktiivsel ohjamisel;
- tagada piisaval tasemel pädevused ja töötajate koolitus;
- edendada sotsiaalpartnerite kaasatust ühtse Euroopa taeva algatuse elluviimise kõigis etappides;
- luua tugev ohutuskultuur, võttes ohutustaseme aluseks avatud aruandluse ja erapooletu teavitamise kultuuri.

Brüssel, 21. september 2011

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee
president
 Staffan NILSSON