

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – Egységes európai égbolt II. (saját kezdeményezésű vélemény)

(2011/C 376/07)

Előadó: **Jacek KRAWCZYK**

2011. január 18-án az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság úgy határozott, hogy eljárási szabályzata 29. cikkének (2) bekezdése értelmében saját kezdeményezésű véleményt készít a következő tárgyban:

Egységes európai égbolt II.

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció 2011. június 22-én elfogadta véleményét.

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság a 2011. szeptember 21–22-én tartott, 474. plenáris ülésén (a szeptember 21-i ülésnapon) 152 szavazattal, 1 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

1. Következtetések és ajánlások

1.1 Az európai légiforgalmi szolgáltatási (ATM) rendszert évtizedek óta széttagozott és gyenge pontok jellemzik. Egy egységes európai égbolt (SES) létrehozásával fokozható a biztonság, és javítható a repülés hatékonysága. Ez jelentősen csökkentené az egy repülőútra jutó CO₂-kibocsátást, nagymértékben enyhítené az egyéb környezeti hatásokat (a légi közlekedésből származó CO₂-kibocsátást repülőutanként 12 %-kal lehetne csökkenteni), egyúttal pedig számottevő költségmegtakarítást is eredményezne.

1.2 Az egységes európai égbolt létrehozása az EU légiközlekedési ipara világgpiaci versenyképességének biztosításához is létfontosságú. Az Európai Bizottságnak meghatározó szerepet kell játszania a SES II végrehajtásában. Csak az Európai Bizottság erős és megkérdőjelezhetetlen vezetésével lehet sikeresen leküzdeni a korábbi években tapasztalt számos akadályt és politikai nehézséget.

1.3 A teljesítményrendszer realiztikus, de ambiciózus biztonsági, költséghatékonysági, kapacitási/késésekkel kapcsolatos és repüléshatékonysági célkitűzéseken alapuló eredményes végrehajtása szerepet játszik az egységes európai égbolt megvalósításában. Az EGSZB aggodalommal tapasztalja, hogy az uniós tagállamok jelenleg nem kellően elkötelezettek az egységes európai égbolt iránt.

1.4 A funkcionális légtérblokkokat (FAB) az üzemeltetési szükségleteknek megfelelően, valamint a biztonságot, a légtérkapacitást, a költséghatékonysági célkitűzéseket és a megnövelt repülési hatékonyságnak köszönhető kedvezőbb környezeti hatásokat szem előtt tartva kell kialakítani. Az Európai Bizottságnak meg kellene határozni és szorosan nyomon kellene követnie a funkcionális légtérblokkokra irányuló különböző kezdeményezések által a SES II teljesítmény-keretrendszer igénybevitelével elérendő teljesítményparamétereket.

1.5 Az EGSZB úgy véli, hogy az Eurocontrol szerepet játszhatna az európai ATM-hálózat olyan funkcióinak megerősítésében, mint az útvonalhálózat megtervezése, a központi áramlásszervezés és a ritka erőforrások kezelése, de csak azzal a feltétellel, hogy ez az uniós jog előírásai szerint történik,

továbbá az Eurocontrol Ügynökség reformját sikeresen befejezik, és tovább racionalizálják az Eurocontrol költségbázisát. Az EGSZB üdvözli az Európai Bizottság döntését, mely az Eurocontrolt nevezi ki európai hálózatkezelőnek.

1.6 Az EGSZB úgy véli, hogy továbbra is a biztonsági és teljesítménycéloknak és az Unión kívüli ATM-rendszerekkel (például az Egyesült Államok NextGen kezdeményezésével) szembeni átjárhatóságnak kell meghatározni az egységes európai égbolt légiforgalmi szolgáltatására irányuló kutatási (SESAR) program működését. Az EGSZB ezért úgy érzi, hogy a SESAR program bevezetésével kapcsolatban a következő feladatok várnak megoldásra:

- A légi és a földi infrastruktúrabővítések összehangolt végrehajtásának biztosítása.
- Megfelelő pénzügyi erőforrások időben történő biztosítása a SESAR program bevezetéséhez.
- Megfelelő irányítás létrehozása a SESAR program bevezetéséhez.

1.7 A biztonság túlmutat a biztonsági előírásokon. A következőket is magában foglalja: emberi képességek, biztonságkultúra, kompetenciák és képzés, valamint csoporterőforrás-gazdálkodás. Ebben az összefüggésben fontos

- a biztonsági kockázatok proaktív kezelésében elért emberi teljesítmény elismerése,
- a szakemberek megfelelő kompetencia- és képzettségi szintjének biztosítása,
- annak elősegítése, hogy a szociális partnereket is bevonják minden szinten az egységes európai égbolt megvalósításába, továbbá
- egészséges biztonságkultúra felépítése, amely a biztonsági teljesítmény alapjaként egyesíti a nyitott jelentéstételt és a méltányossági alapú biztonsági kultúrát („just culture”).

1.8 Az EGSZB megjegyzi, hogy a SES II csomag az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (EASA) rendszerének hatáskörét kiterjeszti az ATM uniós szintű biztonsági szabályozására, integrált megközelítést biztosítva ezáltal az ATM biztonsági szabályozásához, és uniós szintű, a „kaputól kapuig”-elképzelést tükröző felügyeletet.

2. Bevezetés

2.1 Az egységes európai égbolt (SES) létrehozásával fokozható a biztonság és javítható a repülés hatékonysága. Ez jelentősen csökkenti az egy repülőútra jutó CO₂-kibocsátást, nagymértékben enyhítené az egyéb környezeti hatásokat (a légi közlekedésből származó CO₂-kibocsátást repülőutanként 12 %-kal lehetne csökkenteni), egyúttal pedig számottevő költségmegtakarítást is eredményezne.

2.2 Az egységes európai égbolt létrehozása az EU légiközlekedési ipara világgpiaci versenyképességének biztosításához is létfontosságú. Ezenkívül a jelenlegi ATM-rendszer nem fog tudni megbirkózni a 2030-ig terjedő időszakra előre jelzett közlekedési igényekkel (az Eurocontrol legfrissebb hosszú távú előrejelzése szerint 2030-ra 16,9 millióra nő majd a repülőutak száma, ami a jelenlegi forgalom 1,8-szorosa).

2.3 2004-ben hatályba lépett az egységes európai égboltról szóló első uniós csomag (SES I). Akkoriban a légi forgalom zsúfoltsága és az ebből következő késések okozták a legnagyobb gondot a légiforgalmi szolgáltatások terén, ezért a biztonsággal együtt ezt a kérdést állították a SES I középpontjába.

2.4 Az elmúlt években valamelyest változott az ATM helyzete, és míg a biztonság és a kapacitás továbbra is jelentős célkitűzés, az általános kép tovább színesedett azzal, hogy nagyobb hangsúlyt kapott a környezetvédelem (repülési hatékonyság) és a költséghatékonyság. Továbbá időközben a tagállamok és az érdekelt felek kérésére a szabályozási megközelítés is változott, és ma már kevésbé előíró jellegű („jobb szabályozás”).

2.5 Bár a SES célkitűzései közül néhányat sikerült megvalósítani, az egységes európai égboltról szóló második csomag (SES II) bevezetésére amiatt volt szükség, hogy a tagállamok nehezen teljesítették a SES I egyes célkitűzéseit, valamint a környezetvédelem és a teljesítmény aktualizált célkitűzését. Ezt a második csomagot az európai jogalkotó 2009-ben fogadta el, és a Hivatalos Lap 2009. november 14-i számában tették közzé. A SES II rendelkezik az egységes európai égbolt 2012-től történő megvalósításának alapvető eszközeiről, jogi keretéről és építőköveiről.

2.6 Ezenkívül a SES II-ben előirányzott intézményi reformok műszaki és üzemeltetési kiegészítéseként elindult a SESAR program is.

2.7 Továbbra is komoly kihívásokkal kell azonban megküzdödni. Ezek megoldásához jelentős mértékben kell javítani az üzemeltetést, és folyamatos politikai tevékenységet kell kifejteni

a SES II csomag ambiciózus teljesítménycélok szerinti gyors végrehajtásának biztosítása érdekében, amelynek végső célja az Európai Unió ATM-rendszere és az Unión kívüli ATM-rendszerek közötti teljesítménykülönbség áthidalása.

2.8 Az EGSZB a korábbi véleményeiben, különösen az európai légiközlekedési rendszer teljesítményének a SES II révén történő javításáról szóló TEN/354–355. sz. dokumentumban már felhívta a figyelmet az egységes európai égbolt szükségességére. A jelen saját kezdeményezésű vélemény magas szintű koncepciót kíván nyújtani a SES II csomag végrehajtásához és a SESAR program bevezetéséhez a következő szempontok alapján:

- az ambiciózus teljesítménycélokat kitűző SES II teljesítményrendszer végrehajtása,
- ezeken az ambiciózus teljesítménycélokon alapuló FAB-ok kialakítása,
- az ATM hálózati funkcióinak megerősítése az átalakított Eurocontrol segítségével,
- az Eurocontrol SES-t támogató és alacsonyabb költségbázist célzó reformja,
- a SES műszaki és üzemeltetési egységeként funkcionáló SESAR program, amelynek végrehajtási szakaszát közfinanszírozásból támogatják,
- az egyedüli biztonságügyi szabályozó hatóságként fellépő Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (EASA), amelynek biztonsági szabályai biztonsági elveken alapulnak és a meglévő szabályokra épülnek.

Az emberi tényező elve, valamint a helyszínen dolgozó munkatársakkal folytatott társadalmi párbeszéd és az összes érdekelt féllel folytatott megfelelő konzultáció iránti igény olyan kulcsfontosságú elemek, amelyeknek valamennyi fenti szempont alapját kell képezniük.

3. Az ambiciózus teljesítménycélokat kitűző SES II teljesítményrendszer végrehajtása

3.1 A teljesítményrendszer ambiciózus biztonsági, költséghatékonysági, kapacitási/késéssel kapcsolatos és repüléshatékonysági célkitűzéseken alapuló eredményes végrehajtása szerepet játszik az egységes európai égbolt megvalósításában. Az általa biztosított előnyök gyors érvényesítésének biztosításához szilárd politikai elkötelezettség szükséges. Ebben az összefüggésben az EGSZB hangsúlyozza annak fontosságát, hogy az EU tagállamai teljesítsék az EU Tanácsának 2010. májusi közlekedéspolitikai ülésén tett, az egységes európai égbolt megvalósításának felgyorsítására irányuló vállalásukat. Az EGSZB aggodalommal tapasztalja, hogy az uniós tagállamok jelenleg igen kevésbé elkötelezettek az egységes európai égbolt iránt.

3.2 Az EGSZB úgy véli, hogy mindenképpen gondoskodni kell a közösségi szintű teljesítménycélok és a funkcionális légtérblokkokkal kapcsolatos nemzeti célok közötti összhangról. Ehhez olyan rendszert kell kidolgozni, amely megszünteti az e célok között meglévő ellentmondásokat. A gyakorlatban ez azt jelenti, hogy a legrosszabbul teljesítőknél ambiciózusabb célokra van szükségük, mint azoknak, akik jobban teljesítenek. Az egyes ATM-szolgáltatókra vonatkozó részletes célok meghatározásakor az Eurocontrol teljesítményértékelő bizottságának ATM-összehasonlító (ACE) jelentéseit kell alapul venni. Mérőszámmal kifejezett biztonsági célokat kell kidolgozni és végrehajtani a többi teljesítménycéllal képest kiegyensúlyozott megközelítés érdekében. Ebben az összefüggésben a biztonsági szintet nem adhatjuk alább, és tovább kell erősíteni a biztonságot.

3.3 Az EGSZB hangsúlyozza, hogy meg kell őrizni a nemzeti felügyeleti hatóságok (NSA) léginavigációs szolgáltatóktól (ANSP) és politikai befolyástól való függetlenségét; ez nélkülözhetetlen a sikeres végrehajtás biztosításához. Ezért megfelelő erőforrásokat kell a nemzeti felügyeleti hatóságok részére biztosítani. Az Európai Bizottságnak a SES II csomagban rendelkezésre álló eszközöket felhasználva szorosan nyomon kell követnie az említett elvek szigorú betartását. Ezenfelül a nemzeti felügyeleti hatóságoknak hatékonyabb koordinációt kell megvalósítaniuk a nemzeti felügyeleti hatóságok működő platformjának fokozott igénybevételével, és adott esetben törekedni kell a funkcionális légtérblokkokat érintő konszolidációra a méretgazdaságosság biztosítása és a felügyeleti költségek növekedésének megakadályozása érdekében. Ebben az összefüggésben bővíteni lehet a funkcionális légtérblokkok koordinátorának szerepét.

3.4 A teljesítményrendszernek az átmenő forgalmat terhelő és a termináldíjakkal is foglalkoznia kell. Ez elengedhetetlen ahhoz, hogy a „kaputól kapuig”-elképzelésnek megfelelően érdemi előnyöket lehessen kínálni a légitársaságok és az utasok részére. Ha sikerül világos útitervet kidolgozni, az hosszabb távon az uniós ATM-rendszer közvetlen és közvetett költségeinek csökkentését eredményezi, leszorítva ezzel a légtérhasználóknak felszámolt légiforgalom-irányítási díjakat, ami érinti az utasokat és a teherszállítási szolgáltatások igénybevevőit.

3.5 Az EGSZB úgy véli, hogy a SES II teljesítményrendszert megfelelően kidolgozott ösztönzőrendszerrel kellene összekapcsolni. A legnagyobb ösztönző az ATM-en belül alkalmazott teljes költségmegtérülés rendszerének a SES II csomagban már elfogadott megszüntetése és annak a rögzített költségek rendszerével történő felváltása lesz.

3.6 A hálózati funkcióknak – mint például az Eurocontrol központi áramlásszervező egysége (CFMU) vagy Központi Útvonal-használati Díjirodája (CRCO) – szintén egyértelmű teljesítménycélokra kell alapulniuk, de olyan biztosítékokat is tartalmazniuk kell, amelyek garantálják, hogy az Unió teljesítményfelülvizsgáló szerve (PRB) szigorúan független marad ezektől a hálózati funkcióktól.

4. Funkcionális légtérblokkok bevezetése az ambiciózus teljesítménycélok alapján

4.1 Továbbra is cél az, hogy elsősorban a forgalomáramlási követelményekkel, valamint a kapacitással és a költséghatékonysággal összhangban a létrejövő légtérblokkok száma minél

alacsonyabb legyen. Valamennyi funkcionális légtérblokkra ugyanazokat a biztonsági intézkedéseket és eljárásokat kell alkalmazni. A funkcionális légtérblokkok létfontosságú eszközök ahhoz, hogy 2012-től az egyes léginavigációs szolgáltatók megvalósíthassák az ambiciózus teljesítménycélokat.

4.2 A funkcionális légtérblokkokat az üzemeltetési szükségleteknek megfelelően, valamint a biztonságot, a légtérkapacitást, a költséghatékonysági célkitűzéseket és a megnövelt repülési hatékonyságnak köszönhető kedvezőbb környezeti hatásokat szem előtt tartva kell kialakítani. E célkitűzés eléréséhez a lehető legmagasabb szintű politikai elkötelezettség és nyomon követés szükséges. Az Európai Bizottságnak meg kell határoznia és szorosan nyomon kell követnie a funkcionális légtérblokkokra irányuló különböző kezdeményezések által a SES II teljesítménykeretrendszer igénybevételével elérendő teljesítményparamétereket.

4.3 A funkcionális légtérblokkoknak egy egyértelmű célokat meghatározó útiterv alapján biztosítaniuk kell a széttagolt európai ATM-rendszer fokozatos műszaki integrációját. E cél eléréséhez a funkcionális légtérblokkok között egyértelmű koordinációra és együttműködésre van szükség.

4.4 A munka során alkalmazott gyakorlat változásait tekintve mindenképpen szükség van jó iparági kapcsolatokra. Ezt pedig csak megfelelő és folyamatos, a szó szoros értelmében vett konzultációval lehet elérni. Ahhoz pedig, hogy ezeket a problémákat a jövőben el lehessen kerülni, elengedhetetlen a jó szociális párbeszéd. Az ágazatban dolgozók kulcsfontosságú tőkét jelentenek, viszont a munka során alkalmazott gyakorlatok megváltozása az iparágon belüli zúgolódáshoz vezethet, ha nem kezelik körültekintően.

4.5 Az egységes európai égboltról szóló rendelet értelmében a léginavigációs szolgáltatóknak készenléti terveket kell kidolgozniuk valamennyi általuk nyújtott szolgáltatáshoz arra az esetre, ha a körülmények folytán az alapszolgáltatások jelentős visszaesésére vagy megszakadására kerül sor. A léginavigációs szolgáltatóknak hatékonyabb és költséghatékonyabb megoldásokra kell összpontosítaniuk, elsőként a meglévő nemzeti infrastruktúra kínálta háttéropciókat megvizsgálva (egyéb légtérrelenőrző központok (ACC), illetve katonai létesítmények), és a funkcionális légtérblokkok kialakításakor előre rendelkezéseket kell hozniuk az ilyen váratlan eseményekre.

4.6 A polgári és katonai szolgáltatók közötti együttműködés elengedhetetlen a SES továbbfejlesztéséhez és a kapacitás szempontjából legfontosabb, Európa szívében található szűk keresztmetszetek megszüntetéséhez. A tagállamoknak és az Európai Bizottságnak a funkcionális légtérblokkok kapcsán polgári-katonai együttműködésre kell törekedniük, amelynek keretében a polgári és katonai igények pragmatikus, nem politikai jelleggel egyeztethetők össze. Figyelembe véve, hogy a folyamatban nem uniós országok és az Amerikai Egyesült Államok is részt vesz, a NATO-val megvalósított szorosabb koordináció létfontosságú. Az EGSZB üdvözli, hogy néhány funkcionális légtérblokk esetében a katonai gyakorlóterületet a főbb polgári forgalmi útvonalaktól távolabbra kívánják áthelyezni. Ezt a gyakorlatot valamennyi FAB-kezdeményezés esetében követni kellene. Ezenkívül valamennyi légtérblokk esetében meg kellene valósítani

a néhány funkcionális légtérblokkban tervezett éjszakai ATM-útvonalhálózatot, mivel az éjjel, amikor a katonai gyakorlóterületeket nem használják, javítaná a repülési hatékonyságot.

4.7 Az EGSZB úgy véli továbbá, hogy a funkcionális légtérblokkokat és az egységes európai égbolt elvét az EU határain túlra, különösen az Európával szomszédos országokra is ki kell terjeszteni. Ehhez fokozott nemzetközi együttműködésre lesz szükség.

4.8 Elengedhetetlen a politikai elkötelezettség, ha biztosítani szeretnénk, hogy a funkcionális légtérblokkok valódi előnyöket kínáljanak a végfelhasználók részére. Az Európai Bizottságnak és az EU FAB-koordinátorának folyamatosan emlékeztetnie kell a tagállamokat a SES és a funkcionális légtérblokkok megvalósítására vonatkozó kötelezettségükre.

5. Európai hálózatkezelő szerv létrehozása az ATM-hálózat funkcióinak betöltésére

5.1 Az EGSZB helyesli, hogy az európai ATM-hálózat olyan funkcióinak megerősítése, mint az útvonalhálózat megtervezése, a központi áramlásszervezés és a ritka erőforrások (frekvenciák és transzponderkódok) kezelése a SES II csomag alapvető részét képezi.

5.2 Az EGSZB úgy véli, hogy az Eurocontrol szerepet játszhatna ezekben a funkciókban, de csak azzal a feltétellel, hogy ez az uniós jog előírásai szerint történik, továbbá az ügynökség reformját sikeresen befejezik, és tovább racionalizálják az Eurocontrol költségbázisát. Az ügynökség átszervezésének elvégzéséhez az Eurocontrol valamennyi tagállamának teljes politikai kötelezettségvállalása szükséges. Az EGSZB üdvözli az Európai Bizottság döntését, mely az Eurocontrolt nevezi ki európai hálózatkezelőnek.

5.3 Az EGSZB ezért felkéri az Európai Bizottságot, hogy az Eurocontrol megbízásakor biztosítsa e nélkülözhetetlen szempont szigorú betartását.

5.4 Az EGSZB aggodalmának ad hangot a forgalomirányítással kapcsolatos késések 2011 nyarára várható megnövekedése miatt. Az EGSZB arra bízta az Eurocontrolt mint a SES-hálózat kezelőjét, hogy a léginnavigációs szolgáltatókkal és a légtérhasználókkal közösen keressen a légi forgalomra és az utazóközönségre gyakorolt hatásokat csökkentő, rövid távú megoldásokat.

5.5 Végül az EGSZB emlékeztetni szeretne arra, hogy az izlandi Eyjafjallajökull vulkán 2010. évi kitörése olyan légtérzáratokhoz vezetett, ami jelentős fennakadásokat okozott a légitársaságoknak és az utazóközönségnek egyaránt. Mindez a légiközlekedési ágazat és az uniós gazdaság egésze számára egyaránt rendkívüli költségvonattal járt. Az eseményeket követően megállapodás született arról, hogy Európának felül kell vizsgálnia eljárásait. Ebben az összefüggésben az EGSZB

hangsúlyozza, hogy Európának össze kell hangolnia az eljárásait a világ más részein, például az Egyesült Államokban alkalmazott bevált gyakorlatokkal. Konkrétan: Európa a világ egyetlen olyan térsége, ahol a vulkáni hamu okozta potenciális veszélyek kezeléséért nem a légitársaságok a felelősek. A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) által nemrégiben (2011. április) végzett, a vulkáni hamu hatásait tesztelő gyakorlata rámutatott, hogy noha történt némi előrelépés, egy újabb széttagolt megközelítés elkerülése érdekében megbízhatóbb útmutatásra van szükség. Az EGSZB sürgeti az Európai Repülésbiztonsági Ügynökséget (EASA), hogy nyújtson egyértelmű útmutatást az uniós tagállamoknak egy felülvizsgált szakpolitika elfogadásához.

6. Az Eurocontrol SES-t támogató és alacsonyabb költségbázist célzó reformja

6.1 Az EGSZB üdvözli az Eurocontrol által a főigazgató vezetésével tett jelentős előrelépést, amelynek eredményeképpen a SES érdekeit szolgáló, áramvonalasabb intézményként szerveződik újjá. Ezt a jelenleg is zajló folyamatot fel kellene gyorsítani, amihez az Eurocontrol valamennyi tagállamának teljes elkötelezettségére szükség van.

6.2 Az EGSZB gratulál az Eurocontrolnak ahhoz, hogy az ügynökségen belül létrehozta a SES-pillért, amely technikai támogatást nyújt az egységes európai égbolthoz. Az Eurocontrol különböző funkciói, az azokhoz szükséges erőforrások és finanszírozásuk módja tekintetében teljes körű átláthatóságra van szükség. Egyértelmű, hogy a kormányzati funkciók, például a SES-pillér költségei nem terhelhetők rá a légitársaságokra. Ehhez további munkára lesz szükség az Eurocontrolra vonatkozó megfelelő irányítási elvek felállítása terén, hogy lehetővé váljon a SES célkitűzéseinek való teljes megfelelés.

6.3 Az EGSZB hangsúlyozza továbbá az uniós határokon átnyúló páneurópai megközelítés fenntartásának fontosságát. Ezért az Európai Bizottságnak az Európai Unióval szomszédos valamennyi országra ki kell terjesztenie az európai közös légeret.

7. A SES műszaki és üzemeltetési egységeként funkcionáló SESAR program, amelynek végrehajtási szakaszát közfinanszírozásból támogatják

7.1 A SESAR programot a SES II műszaki és üzemeltetési kiegészítéseként hozták létre. Az Európai Bizottság azt várja a SESAR programtól, hogy „2020-ra és az azt követő időszakra olyan európai ATM-rendszert hozzon létre, amely a jelenlegi teljesítménnyel összehasonlítható

— akár háromszoros mértékű légi forgalmat is lehetővé tud tenni, egyúttal csökkentve a késéseket,

— tízszeresére növeli a biztonsági teljesítményt,

— 10 %-kal csökkenteni tudja a légi járművek környezetre gyakorolt hatásait, és

— legalább 50 %-kal képes csökkenteni a légtérhasználóknak nyújtott ATM-szolgáltatások költségét.”

7.2 Az EGSZB úgy véli, hogy továbbra is ezeknek a céloknak és az Unión kívüli ATM-rendszerekkel (például az Egyesült Államok NextGen kezdeményezésével) szembeni átjárhatóságnak kell meghatározni a SESAR program működését. Az EGSZB a világszintű ATM-rendszerek két legfontosabb fejlesztési projektjének jobb összehangolása felé vezető lépésként üdvözli a 2011. március 3-án, Budapesten aláírt, a SESAR és a NextGen program közötti együttműködési nyilatkozatot.

7.3 Az EGSZB véleménye szerint a helyszínen dolgozó munkatársakat a jövőben is feltétlenül be kell vonni a SESAR program fejlesztésébe. Ebben az összefüggésben elengedhetetlen a személyzetnek az új technológia és az új operatív elképzelések alkalmazásával kapcsolatos képzése.

7.4 Az EGSZB hangsúlyozni kívánja, hogy a légtérhasználók, az uniós polgárok és a környezet számára biztosított hosszú távú előnyök ellenére a SESAR programnak a bevezetés terén számos összetett kihívással kell szembenéznie. Döntő fontosságú a program időben történő, hatékony végrehajtása. A fokozott ágazati közreműködésen túl köz-magán társulás formájában megvalósuló jelentős politikai és pénzügyi támogatásra is szükség lesz. Ebből adódóan a SESAR program bevezetése az Európa 2020 stratégia szerves részét kell, hogy képezze, hogy ezáltal biztosítani lehessen egy egyértelmű üzleti modellen, valamint az Egyesült Államok NextGen rendszerével való kölcsönös együttműködésen és harmonizáción alapuló erős gazdasági kormányzást.

7.5 Az EGSZB ezért úgy érzi, hogy a SESAR program bevezetésével kapcsolatban a következő feladatok várnak megoldásra:

7.5.1 A légi és a földi infrastruktúrábővítések összehangolt végrehajtásának biztosítása.

— Aktualizálni kell a főtervet egy egyértelmű útterv meghatározásával, amelyet követve az Európai Bizottság, a tagállamok, a léginavigációs szolgáltatók és a légtérhasználók elkötelezik magukat a SES-keretrendszernek való jobb megfelelés mellett, a funkcionális légtérblokkokat is ideértve. A SESAR Közös Vállalkozásnak haladéktalanul felül kell vizsgálnia az eddig elvégzett munkát, és meg kell határozni, hogyan járulnak hozzá a SES végrehajtását elősegítő egyes fő eszközök az Unióval és a funkcionális légtérblokkokkal kapcsolatos, illetve a nemzeti teljesítménycélokhoz.

— A SESAR-technológiák alkalmazását bevált pozitív üzleti modell szerint kell végezni, amely hiteles biztonsági elemzést és olyan kedvező és hiteles költség-haszon elemzést tartalmaz, amelynek alapján egyeztethetők és meghatározhatók a teljesítményjavítási szükségletek. Ha egy adott technológiáról nem állapítható meg, hogy az elősegíti-e az uniós szintű célok (a biztonsági célokat is ideértve) megvalósítását, illetve lehetővé tesz-e biztonságos és időszerű átmenetet, a kapcsolódó munkát le kell állítani.

— A SESAR-főterv megvalósításához valamennyi uniós tagállam teljes mértékű elkötelezettsége szükséges.

7.5.2 Megfelelő pénzügyi erőforrások időben történő biztosítása a SESAR program bevezetéséhez.

7.5.2.1 A SESAR program végrehajtása Európa egésze számára jelentős gazdasági, környezeti és stratégiai értéket teremt. A SESAR végrehajtásának 10 éves kéسدelme az EU-27 GDP-jének vonatkozásában több mint 150 milliárd EUR közvetlen veszteséget, valamint több mint 150 millió tonna CO₂-nak megfelelő energiahatékonysági veszteséget jelent.

7.5.2.2 Ugyanakkor a SESAR program alkalmazásához szükséges beruházás teljes összege meghaladja a 30 milliárd eurót, ezért komoly kihívást jelent a (légi és földi) SESAR-berendezések korai finanszírozása és felszerelése, ha mihamarabb el szeretnénk érni az új technológiák végrehajtásától várt teljesítmény-növekedést.

7.5.2.3 A SESAR bevezetésének finanszírozása kapcsán felmerülő nehézségek abból adódnak, hogy az átállási időszakban a beruházások egy része nem jár közvetlen előnyvel: az új légi berendezésekbe beruházó légitársaságoknak ebből egészen addig nem származik előnyük, amíg a léginavigációs szolgáltatók is meg nem valósítják a megfelelő beruházást. Másrészt a léginavigációs szolgáltatók számára (amelyeknek korlátozott teljesítményű környezetbe kell befektetniük ahhoz, hogy előnyöket tudjanak biztosítani) az üzleti terv esetleg csak akkor lesz nyereséges, ha már nagyszámú légi járműben elhelyezték a berendezéseket. Végül előfordulhat, hogy egyes változások a hálózat egésze számára előnyösek és üzletileg jövedelmezők, ám olyan érintettektől kívánnak beruházásokat, akik számára ez nettó költség marad. Ebben az esetben támogatást kell rendelkezésre bocsátani.

7.5.2.4 Az EU által a program bevezetéséhez nyújtott összegeket ezért a SESAR-technológia üzemeltetők (léginavigációs szolgáltatók, légtérhasználók, repülőterek) általi összehangolt és gyors bevezetésének elősegítésére kellene felhasználni. Ezenkívül a kutatást-fejlesztést és az innovációt célzó jövőbeli beruházások biztosítása érdekében a jelenlegi kutatási-fejlesztési időszakra előirányzott támogatásokkal összhangban a 2014 és 2020 közötti időszakra további forrásokra lesz szükség az ATM területén.

7.5.2.5 Az ATM-teljesítménycélok megvalósításához szükséges haladási ütem elérése érdekében a becslések szerint körülbelül 3 milliárd EUR összegű uniós támogatásra lenne szükség a SESAR program bevezetéséhez, amely összeget több, jelenleg egyeztetés tárgyát képező pénzügyi eszköz, például – többek között – saját ágazati források, uniós projektkötvények, garanciák, EBB-kölcsönök stb. együttes igénybevételével lehetne előteremteni. A 2014 és 2020 közötti időszakra vonatkozóan megállapítható, hogy:

hacsak nem különítünk el tényleges uniós forrásokat a SESAR program támogatására, nem valószínű, hogy a program időben végrehajtható.

7.5.3 Megfelelő irányítás létrehozása a SESAR program bevezetéséhez.

— A SESAR program bevezetésével megbízott független szerv létrehozása, egyetlen irányítási keretben összefogva a finanszírozást és az alkalmazást.

- Az alkalmazásért felelős szervnek ágazatorientált módon kell működnie, és a légtérhasználókból, a repülőterekből és a léginavigációs szolgáltatókból – a beruházásikockázatvállalók fő csoportjaiból – álló irányítási struktúrával kell rendelkeznie. A légi közlekedésben érdekelt további felekkel megfelelő konzultációt kell folytatni.
- A SESAR végrehajtási szakaszában folyamatosan és megfelelő formában konzultálni kell a légiközlekedési ágazatban dolgozó munkavállalók képviselőivel.
- A bevezetési szakaszban a (berendezéseket) gyártók szerepe elsődlegesen abból áll, hogy a SESAR programnak megfelelő berendezéseket értékesítsenek a légitársaságoknak, a repülőtereknek és a léginavigációs szolgáltatóknak. Ebből adódóan a SESAR Közös Vállalkozás jelenlegi irányításától eltérően a gyártókat nem kellene bevonni a SESAR bevezetésének irányításába, ezáltal elkerülhető lenne az érdektükközés.
- Biztosítani kell a SES-technológiák összehangolt alkalmazására irányuló európai koordinációt a kötelező hálózati célkitűzéseknek megfelelően. E feladat végrehajtása során az illetékes szerv támogatási célú ajánlásokat adhat ki.

7.6 Végül az EGSZB fel kívánja hívni a figyelmet arra, hogy a SESAR program csak akkor lesz képes ellátni a feladatát, ha a fenti bekezdésekben említett politikai és intézményi problémákat haladéktalanul megoldják, és rendelkezésre bocsátják a végrehajtáshoz szükséges köztámogatásokat.

8. Egységes uniós biztonsági szabályozó hatóság az EASA-rendszer alapján

8.1 Az EGSZB megjegyzi, hogy a SES II csomag az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (EASA) rendszerének hatáskörét kiterjeszti az ATM uniós szintű biztonsági szabályozására, integrált megközelítést biztosítva ezáltal az ATM biztonsági szabályozásához, és uniós szintű, a „kaputól kapuig”-elképzelést tükröző felügyeletet.

8.2 Az EASA erős – például a nemzeti biztonsági ügynökségek teljesítményének vizsgálatára irányuló, az általános követelmények léginavigációs szolgáltatók általi betartását célzó – felügyeleti funkciói elősegítik a SES megvalósítását.

8.3 Noha az EGSZB támogatja ezt az elképzelést, úgy véli, elengedhetetlen, hogy szorosan figyelemmel kísérjék az EASA ezen új jogköreinek gyakorlati végrehajtását. Fontos, hogy az EASA-nak az ATM-mel kapcsolatos biztonsági szabályai az

egységes európai égbolttal kapcsolatos meglévő szabályokra épüljenek ahelyett, hogy az ügynökség nagy terhet jelentő és biztonsági szempontból nem igazolható előírások bevezetésével megpróbálja újra feltalálni a spanyolviaszt.

8.4 Az EGSZB úgy véli, hogy rövid távon az EASA-nak az ATM-mel kapcsolatos biztonságügyi szabályozó tevékenységéhez technikai segítségként igénybe kellene venni az Eurocontrol erőforrásait és szakértelmét.

8.5 Végül az EGSZB ismét hangsúlyozza a már a polgári légiközlekedési balesetek és repülőesemények vizsgálatára és megelőzésére irányuló rendeletjavaslatról szóló TEN/416. számú véleményében is körvonalazott méltányossági alapú biztonsági kultúra („*just culture*”) fontosságát. A repülés biztonsága érdekében elengedhetetlen, hogy olyan jogi keretet biztosítsunk, amelyen belül a balesetekben és váratlan eseményekben érintett összes fél megoszthatja egymással tapasztalatait, és szabadon, bizalommal szólalhat meg. Az EGSZB hangsúlyozza, hogy uniós szinten többet kell tenni azért, hogy valamennyi tagállam úgy módosítsa nemzeti büntetőjogi rendszerét, hogy azzal biztosítsa a méltányossági alapú biztonsági kultúrát. Az EGSZB különösen fontosnak tartja, hogy kidolgozzák e méltányossági alapú kultúra uniós chartáját.

9. Biztonság és emberi tényezők

A biztonság túlmutat a biztonsági előírásokon. A következőket is magában foglalja: emberi képességek, biztonságkultúra, kompetenciák és képzés, valamint csoporterőforrás-gazdálkodás.

Ebben az összefüggésben fontos

- a biztonsági kockázatok proaktív kezelésével kapcsolatban az emberi teljesítménynek – mindenekelőtt a kimerültség hatásainak – az elismerése,
- a szakemberek megfelelő kompetencia- és képzettségi szintjének biztosítása,
- annak elősegítése, hogy a szociális partnereket is bevonják minden szinten az egységes európai égbolt megvalósításába, továbbá
- egészséges biztonságkultúra felépítése, amely a biztonsági teljesítmény alapjaként egyesíti a nyitott jelentéstételt és a méltányossági alapú biztonsági kultúrát („*just culture*”).

Kelt Brüsszelben, 2011. szeptember 21-én.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság
elnöke

Staffan NILSSON