

LT

LT

LT



EUROPOS KOMISIJA

Briuselis, 2011.1.24
KOM(2011) 14 galutinis

KOMISIJOS ATASKAITA TARYBAI IR EUROPOS PARLAMENTUI

**Tarpinio bendrosios įmonės SESAR vertinimo ir jos padarytos Europos oro eismo
valdymo pagrindinio plano vykdymo pažangos ataskaita**

KOMISIJOS ATASKAITA TARYBAI IR EUROPOS PARLAMENTUI

Tarptinio bendrosios įmonės SESAR vertinimo ir jos padarytos Europos oro eismo valdymo pagrindinio plano vykdymo pažangos ataskaita

1. BENDROSIOS APLINKYBĖS

Bendro Europos dangaus oro eismo valdymo mokslinių tyrimų programa (SESAR) – technologinis bendro Europos dangaus iniciatyvos¹ ramstis. Programa SESAR nustatytos, kuriamos ir bus diegiamos bendro Europos dangaus iniciatyvos tikslus ir reikalavimus atitinkančios aukštos kokybės, naujos kartos oro eismo valdymo technologijos, sistemos ir procedūros. Vienas iš svarbiausių SESAR apibrėžimo etapo rezultatų yra Europos oro eismo valdymo pagrindinis planas (*pagrindinis planas*), sudarytas iš bendradarbiaujant parengtų gairių, kaip per artimiausius 10–15 metų įdiegti naujos kartos oro eismo valdymo technologijas ir procesus, kuri patvirtino ES Taryba ir kuriam pritarė suinteresuotosios šalys. Pagal *pagrindinį planą* nustatoma šių technologijų kūrimo darbo programos kryptis; šis planas bus viena iš svarbiausių jį diegimo valdymo priemonė.

Dabar vykdomas programos SESAR rengimo etapas, kuri tvarko bendroji įmonė SESAR (BIS), pirmoji oro eismo valdymo srities viešojo ir privačiojo sektorių partnerystė, veikianti kaip ES įstaiga. BIS misija – Europos oro eismo valdymo sistemos modernizavimą užtikrinti koordinuojant ir sutelkiant visas reikiamas mokslinių tyrimų ir plėtros pastangas Europos Sąjungoje. BIS kuria ir tvirtina naujos kartos oro eismo valdymo technologijas ir procedūras, tapsiančias *bendro Europos dangaus technologijomis ir procedūromis*. BIS taip pat atsakinga už *pagrindinio plano* vykdymą ir priežiūrą. Jos narės steigėjos yra Europos Sąjunga ir Eurokontrolė, joje bendradarbiauja 15 pramonės srities narių bei keli kiti asocijuotieji partneriai.

Pagal *BIS reglamentą*² 2010 m. Komisija atliko pirmąjį tarpinį bendrosios įmonės SESAR vertinimą ir pateikia rezultatus Europos Parlamentui ir Tarybai. Be to, pranešti, kokią *pagrindinio plano* vykdymo pažangą padarė bendroji įmonė SESAR, Komisijos paprašė Taryba savo 2009 m. kovo 30 d. rezoliucijoje. Pateiktoje ataskaitoje šios dvi temos nagrinėjamos pagal pirmiau minėtus reikalavimus.

2. PROGRAMA SESAR

Programa SESAR – vienas iš svarbiausių mokslinių tyrimų ir plėtros projektų, kurių oro eismo valdymo srityje iki šiol ėmėsi Europos Sąjunga. Bendro Europos dangaus iniciatyva suteikia teisinį pagrindą veiksmingesnėms, į veiklos rezultatus orientuotoms, saugesnėms ir aplinkos atžvilgiu tausesnėms oro eismo valdymo procedūroms. Įgyvendinant programą SESAR kuriami technologiniai sprendimai, funkcijos, sistemos ir standartų pasiūlymai, kuriuos pritaikius būtų pasiekti bendro Europos dangaus iniciatyvos veiklos tikslai: sukurti

¹ Reglamentai (EB) Nr.: 549/2004, 550/2004, 551/2004, 552/2004, OL L 96, 2004 3 31, p. 1–26, su pakeitimais, padarytais 2009 m. spalio 21 d. Reglamentu (EB) Nr. 1070/2009, OL L 300, 2009 11 14, p. 34.

² 2007 m. vasario 27 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 219/2007, OL L 64, 2007 3 2, p. 1.

tris kartus didesnę pajėgumą, per pusę sumažinti oro eismo valdymo sąnaudas, dešimt kartų pagerinti saugą ir 10 proc. sumažinti kiekvieno skrydžio poveikį aplinkai.

Programa SESAR sudaryta iš trijų etapų.

2.1. Apibrėžimo etapas

2005–2008 m. įgyvendinant apibrėžimo etapą parengtos gairės, kaip pasiekti oro eismo valdymo veiklos rezultatų lygius ir kaip parengti aukšto lygio darbo planą, kuriame būtų apibrėžtas naujos kartos oro eismo valdymo sistemų turinys ir būtinos jų įgyvendinimo sudedamosios dalys. Apibrėžimo etapo darbą atliko 30 organizacijų, atstovaujančių įvairioms oro eismo valdymo suinteresuotosioms šalims, konsorciumas, o technologinius klausimus koordinavo Eurokontrolė. Šis etapas kainavo iš viso 60 mln. EUR, kuriuos lygiomis dalimis skyrė ES ir Eurokontrolė.

2.2. Rengimo etapas

Remiantis apibrėžimo etapo rezultatais, būtinos sudedamosios dalys kuriamos 2008–2013 m. rengimo etapu. Valdyti rengimo etapą pavesta BĮS. Apskaičiuotos rengimo etapo išlaidos yra 2,1 mlrd. EUR, jį finansuos BĮS nariai tiek viešosiomis, tiek privačiosiomis lėšomis.

2.3. Parengimo darbui etapas

Parengimo darbui etapu (2013–2020 m.) numatyta naujos oro eismo valdymo infrastruktūros didelio masto gamyba ir diegimas. Ši rengimo etapu sukurto naujomis technologijomis ir procedūromis grindžiama infrastruktūra padės pasiekti bendro Europos dangaus iniciatyvos tikslus, todėl Europos oro susisiekimas taps ypač efektyvus. Apskaičiuota, kad infrastruktūrą įdiegti 2008–2025 m. kainuos 30 mlrd. EUR³.

3. BENDROJI ĮMONĖ SESAR

BĮS – viešojo ir privačiojo sektorių partnerystė su ES įstaigos, įsteigtos pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 187 straipsnį, statutą; jos veiklos laikotarpis – nuo 2007 m. vasario 27 d. iki 2016 m. gruodžio 31 d. BĮS įpareigota:

- koordinuoti ir telkti visus susijusius oro eismo valdymo mokslinius tyrimus pagal *pagrindinį planą*,
- vykdyti *pagrindinį planą*,
- užtikrinti būtiną rengimo etapo finansavimą,
- užtikrinti suinteresuotųjų šalių dalyvavimą,
- organizuoti techninį darbą, įskaitant patvirtinimo veiklą,
- užtikrinti bendrų produktų kūrimo veiklos priežiūrą.

³ *Pagrindinis planas*, p. 84,
http://www.sesarju.eu/sites/default/files/documents/reports/European_ATM_Master_Plan.pdf.

Vykdomuosius sprendimus priima Administracinė valdyba, kuriai pirmininkauja Europos Sąjungai atstovaujanti Komisija. Vykdomasis direktorius atsakingas už kasdieninį BĮS valdymą.

Narės steigėjos (Europos Sąjunga ir Eurokontrolė) bendrajai įmonei SESAR skyrė po 700 mln. EUR. Pusė Europos Sąjungos įnašo skiriama pagal mokslinių tyrimų ir plėtros septintąją bendrąją programą, kita pusė – pagal daugiametę transeuropinio transporto tinklo programą. Pagal atvirą atrankos procedūrą atrinkti pramonei atstovaujantys nariai bendrai skyrė apie 700 mln. EUR.

Į 17 darbo paketų⁴ padalinta ir maždaug per 300 projektų, kuriuos vykdo BĮS nariai ir jų partneriai, įgyvendinama BĮS darbo programa suskirstyta į šias temines sritis:

- (1) **oro eismo valdymo veiklos moksliniai tyrimai**, įskaitant skrydžio maršrutų veiklą, aerodromo rajono valdymo veiklą, oro uostų veiklą ir tinklų naudojimą,
- (2) **sistemų tyrimai**, įskaitant orlaivių sistemas, skrydžio maršrutų ir artėjimo tūpti oro eismo valdymo sistemas, civilinius arba karinius skrydžių centrus ir meteorologinės informacijos tarnybas, oro uostų sistemas, tinklų informacijos valdymo sistemas ir su avionika nesusijusias ryšio, navigacijos ir stebėjimo sistemas,
- (3) **visos sistemos informacijos valdymas**,
- (4) **susiję dalykai**, pavyzdžiui, patvirtinimo infrastruktūra, saugos, saugumo, aplinkos ir darbuotojų veiklos dokumentų parengimas, *pagrindinio plano* priežiūra ir atnaujinimas, projekcinė koncepcija ir jos architektūra.

BĮS sutelkia mokslinius tyrimus ir plėtrą, orientuoja juos į diegimą ir siekia aktyvaus suinteresuotųjų šalių dalyvavimo, todėl ji optimaliai atitinka oro erdvės naudotojų ir paslaugų teikėjų poreikius. Pasirinkus ES lygio viešojo ir privačiojo sektorių partnerystės metodą, taip pat užtikrinama, kad visuomenei ypač svarbūs bendro Europos dangaus iniciatyvos tikslai, pavyzdžiui, sauga ir mažesnė tarša anglies dvideginiu, būtų integruoti ir įtraukti į programą. Laikantis šio metodo sukurta galimybė naudingai naudoti ir telkti lėšas ir specialiąsias žinias, todėl sumažėjo dėl panašių nacionalinių ir regioninių projektų atsiradęs suskaidymas. Pagal reikiamus rizikos pasidalijimo susitarimus su viešuoju sektoriumi BĮS gali naudotis privačiojo sektoriaus įgūdžiais ir inovacijų pajėgumu. Tačiau svarbu užtikrinti, kad laukiamus rezultatus BĮS pateiktų laiku, kad parengimo darbui etapo rizika būtų kuo mažesnė.

Kai bus pasiektas normalus rengimo veiklos ritmas, Komisija sustiprins jos priežiūrą, kad užtikrintų darną su bendro Europos dangaus iniciatyvos tikslais. Visų pirma Komisija užtikrins, kad turėdama savo narių išipareigojimus ir jų remiama BĮS imtųsi priemonių siekdama įgyti būtiną kompetenciją, sukurtų tinkamas patvirtinimo platformas bei sąlygas pradėti parengimo darbui procesą, taip pat greitai gautų naudos.

Tarptautiniu mastu BĮS tapo aukščiausio lygio Europos technologijų srities atstove klausimais, susijusiais su oro eismo valdymo sąveikos propagavimu, ir atvėrė naujas galimybes pramonei. Svarbus šios srities laimėjimas – derybos dėl ES ir JAV bendradarbiavimo memorandumo civilinės aviacijos mokslinių tyrimų ir plėtros srityje. Memorandume yra specialus priedas dėl

⁴ Išsamus techninis darbo aprašymas pateiktas
http://www.sesarju.eu/public/standard_page/library_list.html.

bendradarbiavimo priemonių, kuriomis skatinama SESAR ir „NextGen“⁵ sąveika; Europos Sąjungos vardu jas įgyvendins BĮS.

Įsitikinta, kad BĮS yra lanksti ir dinamiška priemonė; ji tinkama kintamam kūrimo ir diegimo santykiui, nes yra pritaikoma pagal paslaugų teikėjų ir naudotojų poreikius, pagal plėtojamus bendro Europos dangaus iniciatyvos reikalavimus, taip pat į ją galima integruoti orlaivių charakteristikų pokyčius.

3.1. Pirmojo bendrosios įmonės SESAR tarpinio vertinimo rezultatai

Pagal BĮS reglamento 7 straipsnį Komisija turi kas trejus metus įvertinti:

- BĮS reglamento įgyvendinimą,
- BĮS pasiektus rezultatus ir darbo metodus,
- BĮS bendrą finansinę padėtį.

Pirmasis laikotarpio nuo 2007 m. vasario 27 d. iki 2009 m. gruodžio 31 d. vertinimas⁶ pradėtas 2010 m. kovo mėn.

3.1.1. Vertinimo metodas

Atlikti pirmąjį vertinimą Komisijai padėjo nepriklausomų išorės konsultantų įmonė COWI A/S.

Vertinimas grindžiamas Komisijos naudojamais 5 standartiniais vertinimo kriterijais.

- (1) **Reikšmė** – kiek BĮS tikslai susiję su poreikiais, problemomis ir klausimais, dėl kurių reikia imtis priemonių.
- (2) **Veiksmingumas** – kiek numatytų tikslų pasiekta. Tam taip pat priskiriamas valdymo struktūros veikimas ir tai, kaip tos struktūros padeda organizacijai pasiekti rezultatų.
- (3) **Efektyvumas** – kiek norimo poveikio pasiekta už priimtina kainą.
- (4) **Naudingumas** – kiek pasiekti rezultatai atitinka poreikius, problemas ir klausimus, dėl kurių reikia imtis priemonių. BĮS veiklos etapas pradinis, todėl atliktas palyginti preliminarus naudingumo vertinimas atsižvelgiant į padarytą darbo pažangą ir gautus rezultatus.
- (5) **Tvarumas** – kiek teigiamo poveikio veikiausiai liks po to, kai nebus taikomos intervencinės priemonės. Dėl BĮS naudingumo vertinimo pasakytina, kad vertinant atlikta tik preliminarinė analizė, koks veikiausiai bus BĮS pasiektų rezultatų tvarumas.

Duomenis daugiausia rinko už BĮS atsakingas Mobilumo ir transporto generalinis direktoratas, o teorinį tyrimą atliko COWI. Ši informacija papildyta *e. apklausos*, skirtos BĮS

⁵ „NextGen“ – JAV oro eismo valdymo modernizavimo programa.

⁶ Visa ataskaita pateikta http://ec.europa.eu/transport/evaluations/research_en.htm arba http://ec.europa.eu/transport/evaluations/trans_european_networks_en.htm.

Administracinės valdybos nariams ir ES valstybėms narėms (Bendro dangaus komitete⁷), rezultatais, taip pat per COWI pokalbius su asmenimis arba tikslinėmis grupėmis surinkta informacija. Nors atsakymų negauta tiek, kad surinktus duomenis būtų galima įvertinti visapusiškai, iš rezultatų aiškėja, koks pagrindinių suinteresuotųjų šalių požiūris į BĮS. Iš viso įvyko 30 pokalbių su asmenimis ir trys pokalbiai su tikslinėmis grupėmis.

3.2. Vertinimo rezultatai

Bendra pirmojo tarpinio vertinimo išvada – per ataskaitinį laikotarpį BĮS veikė gerai vertinant tai, kaip ši įmonė kūrė ir plėtojo savo organizaciją ir vykdė jai paskirtas užduotis. Be to, BĮS suinteresuotosios šalys apskritai patenkintos jos veiklos rezultatais. BĮS 2009 m. veiklos ataskaitoje⁸ išsamiai aprašyta, kokią veiklą įmonė vykdė ir kokia buvo jos finansinė padėtis per ataskaitinį laikotarpį.

3.2.1. Reglamento įgyvendinimas

Per ataskaitinį laikotarpį *BĮS reglamento* nuostatos įgyvendintos tinkamai, nors kai kuriais atvejais jas įgyvendinti vėluota. Svarbu pažymėti, kad įmonės steigimo procesas buvo sulėtėjęs, nes iš dalies pakeistas *BĮS reglamentas siekiant įmonę pertvarkyti į ES įstaigą*: todėl turėjo būti priimtos naujos finansinės taisyklės, sudarytos naujos sutartys su darbuotojais ir priimti ES įstaigoms būtini apskaitos principai.

3.2.2. BĮS gauti rezultatai ir darbo metodai

Apskritai BĮS įgyvendino planuotas priemones ir pasiekė numatytus rezultatus. Suinteresuotosios šalys iš esmės labai patenkintos BĮS veikla. Kai kurie svarbiausi ataskaitinio laikotarpio laimėjimai:

- surinktos suinteresuotosios šalys, jos įsipareigojo vykdyti bendrą mokslinių tyrimų ir plėtros programą,
- parengta racionali ir nuosekli darbo programa, kuri padeda išvengti spragų ir veiklos dubliavimo,
- parengti būtini programos įgyvendinimo metodai ir priemonės,
- per trumpą laikotarpį pradėti keli projektai nedarant išlygų, susijusių su kokybės reikalavimais ir poreikiu koordinuoti darbo paketus ir projektus.

Nuo įsteigimo BĮS padarė gerą pažangą ir yra patikima atrama *pagrindiniam planui* įgyvendinti. BĮS tenka spręsti sudėtingus klausimus, kaip išlaikyti savo pajėgumą koordinuoti visus darbo paketus ir projektus, taip pat kaip patvirtinti rezultatus.

Organizacinė struktūra suderinta su BĮS pavestomis užduotimis. Darbuotojų skaičius atitinka jos tikslą, užduotys aiškiai paskirstytos, o valdymo sistemos ir procedūros aiškiai apibrėžtos. Yra finansų valdymas ir audito pajėgumas, nors atliekant vertinimą nebuvo kai kurių sistemų ir pagalbinių priemonių.

⁷ 2004 m. kovo 10 d. Reglamento (EB) Nr. 549/2004 5 straipsnis, OL L 96, 2004 2 31.

⁸ 2010 m. kovo 10 d. bendrosios įmonės SESAR 2009 m. veiklos ataskaita www.sesarju.eu/sites/default/files/documents/reports/Annual_Activity_Report_2009_Adopted.pdf

Visi BĮS nariai žino, kokia svarbi veiksminga rizikos valdymo sistema, kurią kuriant jie visapusiškai dalyvauja. Rengiamą „Įmonės rizikos valdymo sistemą“ planuojama įdiegti 2010 m.

Už paramą programai ir už *pagrindinio plano* įgyvendinimo strategiją bei nuoseklumą atsakingi skyriai yra didelė BĮS organizacijos sudedamoji dalis. Laikantis vienodo Programos valdymo plano užtikrinamas tokios pačios metodikos taikymas visiems projektams, todėl rezultatai rišlūs ir nuoseklūs, tačiau visomis jo galimybėmis dar nepasinaudota, nes darbo programos įgyvendinimo etapas tik prasidėjo.

Komunikacijos procesai ir priemonės turėtų būti toliau plėtojami, kad atitiktų skirtingus narių steigėjų, BĮS narių ir kitų suinteresuotųjų šalių, Administracinės valdybos narių ir ne narių komunikacijos poreikius.

Administracinė valdyba gerai atlieka informavimo ir koordinavimo darbą, tačiau kai kurie BĮS nariai mano, kad per daug dėmesio skiriama administravimo reikalams, ir norėtų, kad valdybos darbotvarkėje būtų daugiau techninių temų. Šios nuomonės priežastis ta, kad per ataskaitinį laikotarpį BĮS daugiausiai pastangų skyrė steigimuisi ir vykdė nedaug operatyviosios veiklos.

BĮS parengtais arba surinktais duomenimis turėtų būti visapusiškai naudojamosi vykdant parengimo darbui etapo ekonominės naudos analizę. Ši informacija turėtų būti įtraukta į strategines komunikacijos iniciatyvas, kuriomis Europos politikos formuotojams suteikiamos tinkamos priemonės pranešti apie socialinį ir ekonominį programos SESAR poveikį, taip pat apie žalos mažinimo veiksmus.

Apskritai BĮS, jos narių steigėjų ir atrinktųjų narių veikla gerai koordinuota. Pareigos BĮS, nariams steigėjams ir atrinktiesiems nariams paskirstytos aiškiai pagal pagrindinius teisės aktus. Dviejų narių steigėjų veikla koordinuojama gerai, ir jie siekia derinti savo įnašą į BĮS Administracinės valdybos veiklą. BĮS ir Komisijos suderinta priežiūros ir ataskaitų teikimo tvarka, apibrėžta 2009 m. gruodžio mėn. sudarytame bendrajame susitarime, yra tinkama.

Siekdami užtikrinti veiksmingą ir efektyvią veiklą, BĮS vadovai, kaip ir kiekvienoje naujoje įmonėje, turėtų sutelkti dėmesį tam, kad būtų sukurta bendra organizacijos kultūra, kad šis naujoviškas viešojo ir privačiojo sektorių partnerystės modelis veiktų.

BĮS turėtų nariams sukurti patrauklius mokymo procesus bei priemones ir juos taikyti, kad projektuose dirbantys narių darbuotojai būtų geriau pasirengę.

3.2.3. Bendra finansinė padėtis

BĮS įdiegė tinkamą sistemą, atitinkančią jos finansines taisykles ir patikimo finansų valdymo principą. Neseniai Audito Rūmai pateikė pastabų dėl BĮS finansinių taisyklių ir nurodė tobulintinas sritis. BĮS ėmėsi kai kurių priemonių, kad šiuos patobulinimus įgyvendintų.

Visi BĮS nariai su ja sudarytuose reikiamuose susitarimuose oficialiai nustatė savo finansinius įsipareigojimus:

- Komisijos įnašas – 700 mln. EUR (visa suma pinigais),
- Eurokontrolės įnašas – 700 mln. EUR (535 mln. EUR ne pinigais ir 165 mln. EUR pinigais),

- kiti nariai įsipareigojo skirti iš viso 537 mln. EUR (5 proc. šios sumos pinigais).

3.2.4. Reikšmė

Įvertinta, kad BĮS reglamentas ir pati įmonė yra iš esmės reikšmingi. Tai grindžiama šiomis išvadomis:

- iš surinktų duomenų aiškėja, kad BĮS modelis yra tinkamas įgyvendinimo mechanizmas, skirtas SESAR rengimo etapui ir *pagrindiniam planui* įgyvendinti,
- atsižvelgiant į programos sudėtingumą ir į jos biudžeto dydį, programai SESAR parengti reikia tikslinio administravimo ir iš įvairių suinteresuotųjų šalių įgytos kompetencijos. Suinteresuotosios šalys mano, kad BĮS kaip priemonė pasirinkta pagrįstai,
- strateginiai 2012 m. BĮS tikslai ir metų darbo planai derinami su *pagrindiniu planu* ir su tos įmonės užduotimis.
- BĮS veikia pagal 7-osios bendrosios programos ir programų TEN-T reikalavimus.

3.2.5. Veiksmingumas

Gera įvertintas BĮS veiksmingumas. BĮS atliko savo užduotis ir pasiekė būtinus rezultatus, kaip planuota:

- (1) BĮS įsteigta veiksmingai ir laiku. Konkrečiai ši įmonė:
 - sudarė Administracinę valdybą, paskyrė vykdomąjį direktorių ir įkūrė savo būstinę,
 - priėmė *pagrindinį planą*, kuriuo remdamasi parengė savo darbo programą,
 - derėjosi dėl narystės susitarimų, daugiašalio pagrindų susitarimo, bendrojo susitarimo su Komisija, taip pat specialaus susitarimo su Eurokontrole ir šiuos susitarimus sudarė,
 - pasamdė pagrindinius darbuotojus ir nustatė būtinąs taisykles ir procedūras, atitinkančias ES tarnybos nuostatus.
- (2) BĮS persitvarkė į ES įstaigą. Nors šis statuso pakeitimas turi didelio teigiamo poveikio BĮS ir rengimo etapui, tačiau dėl jo šiek tiek vėlavo BĮS steigimas.
- (3) Techninę veiklą BĮS organizavo ir koordinuoja pagal *pagrindinį planą* ir vengia veiklos skaidymo ir dubliavimo.
- (4) BĮS sutelkė ir tvarko savo narių lėšas.
- (5) BĮS stengėsi, kad per narystės procesą ir jos sudarytą Mokslo komitetą ir Strateginę veiklos partnerystę dalyvautų kuo daugiau suinteresuotųjų šalių. Be to, 2010 m. Administracinė valdyba nustatė „Partnerio“ statusą, kuriuo siekiama, kad BĮS ir jos nariai į šios įmonės veiklą įtrauktų kuo įvairesnes suinteresuotąsias šalis, ypač mažąsias ir vidutines įmones, mokslinių tyrimų institutus ir mokslo įstaigas. Taip pat sudaryti darbo susitarimai su nacionalinėmis priežiūros institucijomis ir Europos aviacijos saugos agentūra.

- (6) BĮS plėtojo tarptautinį bendradarbiavimą, vykdydama tokias technines iniciatyvas, kaip antai AIRE (Atlanto regiono sąveikos mažinant teršalų išmetimą iniciatyva) ir OPTIMI (Tikslesnis orlaivių buvimo vietų virš vandenynų nustatymas ir stebėjimas). Pradėtas darbas, susijęs su SESAR ir „NextGen“ sąveika, bus tęsiamas pagal ES ir JAV bendradarbiavimo memorandumą.

3.2.6. *Efektyvumas*

Pernelyg anksti vertinti, koks apskritai BĮS efektyvumas, tačiau iš pažangos, padarytos per ataskaitinį laikotarpį, aiškėja, kad BĮS modelis yra efektyvesnis, palyginti su tuo, jei SESAR rengimo etapas būtų buvęs įgyvendintas skelbiant įprastus kvietimus teikti mokslinių tyrimų ir plėtros paraiškas. BĮS ypač efektyviai telkė susijusias suinteresuotąsias šalis ir koordinavo mokslinius oro eismo valdymo tyrimus Europos Sąjungoje. Ar rengimo etapas bus įgyvendintas efektyviai, labai priklauso nuo to, kaip koordinuotai ir užtikrindama masto ekonomiją BĮS valdys darbo paketus ir projektus.

Sprendžiant pagal surinktus duomenis, BĮS vidaus darbo procedūros ir valdymas veikia efektyviai. Didesnio efektyvumo tikimasi, kai 2010 m. bus įdiegtos naujos, visų pirma, finansų valdymo (ABAC/SAP), informacinės sistemos.

3.2.7. *Naudingumas ir tvarumas*

Sukurtas BĮS suinteresuotųjų šalių bendradarbiavimas yra tvirtas pagrindas prisidėti prie to, kad siekiant įgyvendinti bendro Europos dangaus iniciatyvos tikslus būtų užtikrintas ilgalaikis tvarus oro transporto sektoriaus naudingumas. Vis dėlto pernelyg anksti spręsti, ar šių sąlygų pakaks ilgalaikiam tvarumui užtikrinti. Ilgalaikių tikslų įgyvendinimas priklauso nuo šių veiksnių:

- technologijų ir procedūrų diegimo reguliavimo sistemos ir reguliavimo institucijų paramos,
- svarbiausių subjektų (oro erdvės naudotojų, susijusių darbuotojų, oro uostų, oro navigacijos paslaugų teikėjų ir t. t.) dalyvavimo diegiant patvirtintas technologijas ir procedūras ir finansuojant jų diegimą,
- naujų oro eismo valdymo technologijų sukūrimo kituose regionuose ir jų sąveikos su Europos sistemomis,
- būsimos ekonomikos plėtros ir oro transporto paklausos tendencijų.

4. **PAGRINDINIS PLANAS**

Pagrindinis planas – bendrai sutartos gairės, kurias prižiūri ir kurių laikosi BĮS; jos skirtos pereiti prie naujos oro eismo valdymo koncepcijos, pritaikytos bendro Europos dangaus iniciatyvos tikslams įgyvendinti. Jis turėtų būti laikomas pamatiniu stabilaus ir patikimo planavimo Europos dokumentu, kad suinteresuotosios šalys žinotų, kada tikėtis naujų funkcijų, kad jos būtų suderintos su investavimo ciklais ir modernizavimo veikla. *Pagrindinis planas* yra kintantis dokumentas, taikomas SESAR rengimo ir parengimo darbui etapams. Pagal jį nustatoma rengimo etapo darbo programos kryptis; taip pat *pagrindinis planas* bus viena iš svarbiausių parengimo darbui etapo valdymo priemonių.

4.1. BĮS padaryta pagrindinio plano įgyvendinimo pažanga

SESAR apibrėžimo etapu nustatytas pagrindas kurti ir įgyvendinti naują oro eismo valdymo koncepciją, imtis mokslinių tyrimų bei patvirtinimo veiklos, o po jos – koordinuoto įdiegimo. Svarbiausias SESAR apibrėžimo etapo rezultatas – SESAR pagrindinis planas, į kurį įtrauktos tobulintinos veiklos sritys, naujos oro eismo valdymo koncepcijos sudedamosios dalys, ekonominės naudos analizė ir kuriame nustatytos gairės, pagal kurias vykdomas veiklos gerinimo darbas įgyvendinant nuoseklią darbo programą. Pagal BĮS reglamentą 2008 m. lapkričio 7 d. Eurokontrolė perdavė SESAR pagrindinį planą bendrajai įmonei SESAR.

2009 m. kovo 30 d. Taryba patvirtino SESAR pagrindinį planą kaip pirminę *pagrindinio plano* redakciją, kurioje pateiktos programos SESAR rengimo ir parengimo darbui etapų gairės. Taryba taip pat patvirtino, kad oro eismo valdymo modernizavimas ir pasiūlyti jo įgyvendinimo terminai ir toliau bus svarbūs ES politikos prioritetai. BĮS Administracinė valdyba *pagrindinį planą* priėmė 2009 m. birželio 12 d.

4.1.1. Esamas įvykdymo lygis

(1) Rengimo etapas

BĮS mokslinių tyrimų ir plėtros veikla pradėta 2009 m. birželio 3 d. Po metų iš 300 projektų pradėti įgyvendinti 85 proc., pradėtas maždaug 160 projektų mokslinių tyrimų ir plėtros darbas. BĮS pateikti pirmieji labiausiai pažengusių projektų rezultatai. Šiuo metu per bendrąją įmonę SESAR 1 500 ekspertų, atstovaujančių jos 16 narių iš 17 įvairių valstybių, dirba siekdami sukurti ir patvirtinti būsimą Europos oro eismo valdymo sistemą.

Šiuo metu visų pirma siekiama kuo greičiau gauti naudos iš pirmųjų rezultatų, gautų informacijos valdymo, maršruto paskyrimo, orlaivio nukreipimo ir trajektorijos valdymo orlaivio įranga srityse. Tikimasi, kad pirmąsias patvirtintas technologijas BĮS pateiks 2012 m. pradžioje.

(2) Parengimo darbui etapas

Pagrindiniame plane apibrėžti 3 vienas kitu grindžiami įgyvendinimo paketai:

- 1 įgyvendinimo pakete (1 IP) yra pagrindinės patvirtintos SESAR veikimo koncepcijos funkcijos ir technologijos, kurių toliau tirti nebūtina ir kurios parengtos įdiegti. 1 IP yra išėtinis būsimos sudėtingesnių funkcijų diegimo taškas.
- 2 įgyvendinimo pakete (2 IP) yra oro eismo valdymo sudedamosios dalys, kurias reikia toliau tirti ir plėtoti ir kurias galima siūlyti standartizuoti ir įdiegti nuo 2014 m.
- 3 įgyvendinimo pakete (3 IP) yra sudėtingiausios SESAR veikimo koncepcijos sudedamosios dalys, kurias įdiegus po 2020 m. būtų galima visiškai pereiti prie keturmačio trajektorijos valdymo ir laiku grindžiamo skrydžių vykdymo.

Šiuo programos etapu skirtingi oro eismo valdymo sektoriaus subjektai diegia tik 1 IP. Visos jame numatytos veiklos gerinimo sudedamosios dalys patvirtintos, organizuota jų pramoninė gamyba ir yra parengtos įdiegti arba jau įdiegtos. 1 IP siekiama per trumpąjį laikotarpį patobulinti Europos skrydžių valdymo sistemą ir padaryti ją nuoseklesnę įgyvendinant gerąją patirtį, geresnį koordinavimą ir pasirengiant trajektorija ir laiku grindžiamiems skrydžiams.

1 IP yra vienas iš esminių diegimo klausimų, nes vėluojant įgyvendinti trumpojo laikotarpio iniciatyvas kyla didelis pavojus programai SESAR. Atsižvelgdama į tai, kad 1 IP diegimui būtina vadovauti, Komisija sudarė Bendro dangaus komiteto prižiūrimą ir valstybių narių, BĮS, Eurokontrolės ir suinteresuotųjų šalių remiamą 1 IP iniciatyvinę grupę. Grupė įsteigta 2010 m. balandžio 27 d. kaip *ad hoc* darbo struktūra, kurios uždavinys – prižiūrėti 1 IP diegimą. Komisijai, ES valstybėms narėms, Eurokontrolei, BĮS ir privatiems investuotojams (oro navigacijos paslaugų teikėjams, oro vežėjams, oro uostams) 1 IP iniciatyvinė grupė pateiks rekomendacijas, kaip mažinti *pagrindiniame plane* nustatyto diegimo plano ir tikrovės atotrūkį.

(3) Pagrindinio plano atnaujinimas

Taryba paprašė, kad BĮS iki 2010 m. kovo mėn. pateiktų pirmą kartą atnaujintą *pagrindinį planą*⁹. Prašytą pasiūlymą BĮS pateikė savo Administracinei valdybai, o ši jį apsvarstė 2010 m. balandžio 30 d. Šis pirmasis ribotos apimties atnaujinimas neturėjo įtakos bendrajam planavimui, būtinoms investicijoms arba numatytiems veiklos rodikliams; jo turinys šis¹⁰:

- tiksliau apibrėžti su 1 IP susiję veiklos patobulinimai,
- įtrauktos reguliavimo ir standartizacijos gairės,
- atnaujintas rizikos valdymo planas.

Europos Sąjungos Bendro dangaus komitetas 2010 m. gegužės 7 d., o Eurokontrolės suinteresuotųjų šalių konsultacijų grupė 2010 m. gegužės 17 d., pasiūlymą priėmė be pakeitimų. BĮS Administracinė valdyba pasiūlymą priėmė 2010 m. liepos 12 d.

Būsimas atnaujinimas bus atliktas po pusantrų arba po dvejų metų, tiek laiko turėtų pakakti padarytai pažangai apsvarstyti ir užtikrinti dokumento stabilumą ir suinteresuotųjų šalių dalyvavimą. Kitą kartą atnaujinant *pagrindinį planą* galėtų būti išspręsti klausimai, susiję su veiklos rezultatų plano (aukšto lygio poreikiai) ir *pagrindinio plano* (technologiniai tinklo veikimo gerinimo sprendimai) sąsaja.

⁹ 2009 m. kovo 30 d. Tarybos rezoliucijos 3 pastraipa.
¹⁰ <https://www.atmmasterplan.eu>