

## Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Bendro Europos dangaus II (nuomonė savo iniciatyva)

(2011/C 376/07)

Pranešėjas **Jacek KRAWCZYK**

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas, vadovaudamasis Darbo tvarkos taisyklių 29 straipsnio 2 dalimi, 2011 m. sausio 20 d. nusprendė parengti nuomonę savo iniciatyva dėl

*Bendro Europos dangaus II.*

Transporto, energetikos, infrastruktūros ir informacinės visuomenės skyrius, kuris buvo atsakingas už Komiteto parengiamąjį darbą šiuo klausimu, 2011 m. birželio 22 d. priėmė savo nuomonę.

474-ojoje plenarinėje sesijoje, įvykusioje 2011 m. rugsėjo 21–22 d. (rugsėjo 21 d. posėdis), Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas priėmė šią nuomonę 152 nariams balsavus ir 1 susilaikius.

### 1. Išvados ir rekomendacijos

1.1 Europos oro eismo valdymo sistema ne vieną dešimtmetį buvo susiskaldžiusi ir neveiksminga. Sukūrus Bendrą Europos dangų (BED) būtų galima padidinti saugą ir pagerinti skrydžių veiksmingumą. Taip padėtų labai sumažinti skrydžio metu išmetamo CO<sub>2</sub> kiekį ir iš esmės sušvelninti kitą poveikį aplinkai (su aviacija susijusių išmetamų CO<sub>2</sub> dujų kiekis vieno skrydžio metu gali būti sumažintas 12 proc.), taip pat sutaupyti nemažai sąnaudų.

1.2 Bendro dangaus sukūrimas nepaprastai svarbus ir užtikrinant ES aviacijos pramonės konkurencingumą pasaulio rinkoje. Labai svarbu, kad Europos Komisija imtųsi pagrindinio vaidmens įgyvendinant BED II. Tik esant tvirtam ir visų pripažintam Komisijos vadovavimui bus įmanoma sėkmingai įveikti anksčiau kilusias įvairias kliūtis ir politines problemas.

1.3 Sėkmingas veiklos rezultatų plano įgyvendinimas, pagrįstas tikroviškais, tačiau plataus užmojo tikslais, susijusiais su sauga, ekonominiu efektyvumu, pajėgumais / vėlavimais ir skrydžių veiksmingumu – yra lemiamas veiksnys kuriant bendrą Europos dangų. EESRK sunerimęs, kad šiuo metu ES valstybės narės nėra pakankamai įsipareigojusios sukurti Bendrą Europos dangų.

1.4 Būtina sukurti funkcinis oro erdvės blokus, pagrįstus veiklos vykdymo reikalavimais ir atsižvelgiant į saugos, oro erdvės pajėgumo, ekonominio efektyvumo gerinimo tikslus ir aplinkos gerinimo didinant skrydžių veiksmingumą. Europos Komisija turėtų nustatyti veiklos charakteristikas, kurias turi atitikti įvairios funkcinis oro erdvės blokų iniciatyvos, ir šias charakteristikas atidžiai stebėti naudojantis BED II veiklos sistema.

1.5 EESRK mano, kad Eurokontrolė galėtų padėti stiprinti Europos oro eismo valdymo (OEV) tinklo funkcijas, pavyzdžiui, maršrutų tinklo sudarymą, centrinį srautų valdymą ir nedidelių išteklių valdymą, tačiau tik tuo atveju, jeigu tai bus daroma laikantis ES teisės, Eurokontrolės agentūros reforma bus

sėkminga ir bus tobulinama šios agentūros sąnaudų bazė. EESRK palankiai vertina Europos Komisijos sprendimą Eurokontrolę paskirti Europos tinklo valdytoja.

1.6 Komitetas mano, kad saugos ir veiklos tikslai bei sąveikumas su ES nepriklausančiomis OEV sistemomis (pavyzdžiui, JAV *NextGen* iniciatyva) turėtų išlikti varomuoju Bendro Europos dangaus oro eismo vadybos mokslinių tyrimų programos (SESAR) veiksmiu. Todėl EESRK mano, kad būtina spręsti šias su SESAR įgyvendinimu susijusias problemas:

— užtikrinti suderintą orlaivyje esančios ir antžeminės infrastruktūros patobulinimų diegimą,

— užtikrinti savalaikį ir pakankamą finansinių išteklių skyrimą SESAR įgyvendinti,

— sukurti tinkamą SESAR įgyvendinimo valdymą.

1.7 Saugos reikalavimai yra ne tik tie, kurie numatyti saugą reguliuojančiuose teisės aktuose. Be kita ko, jie apima žmogiškuosius gebėjimus, saugos kultūrą, kompetenciją ir mokymą bei komandinių išteklių valdymą. Atsižvelgiant į šias aplinkybes, svarbu:

— pripažinti žmogaus galimybes iniciatyviai valdyti riziką saugai,

— užtikrinti pakankamą kompetencijos lygį ir specialistų rengimą,

— skatinti socialinių partnerių dalyvavimą visais Bendro Europos dangaus įgyvendinimo etapais ir

— išugdyti tvirtą saugos kultūrą, suderinančią atvirą atskaitomybės kultūrą su „sąžiningumo kultūra“, kuri būtų saugos rodiklių pagrindas.

1.8 EESRK atkreipia dėmesį į tai, kad Bendro Europos dangaus II paketas išplėtė Europos aviacijos saugos agentūros (EASA) sistemos kompetenciją, įtraukiant OEV reguliavimą ES lygiu ir taip užtikrinant integruotą požiūrį į OEV saugos reguliavimą ir priežiūrą Europos Sąjungoje pagal „nuo vartų iki vartų“ koncepciją.

## 2. Įžanga

2.1 Sukūrus Bendrą Europos dangų būtų galima padidinti saugą ir pagerinti skrydžių veiksmingumą. Taip būtų galima labai sumažinti skrydžio metu išmetamo CO<sub>2</sub> kiekį ir iš esmės sušvelninti kitą poveikį aplinkai (su aviacija susijusių išmetamų CO<sub>2</sub> dujų kiekis vieno skrydžio metu gali būti sumažintas 12 proc.), taip pat sutaupyti nemažai sąnaudų.

2.2 Bendro dangaus sukūrimas nepaprastai svarbus ir užtikrinant ES aviacijos pramonės konkurencingumą pasaulio rinkoje. Be to, dabartinė OEV sistema nesugebės patenkinti prognozuojamos eismo paklausos laikotarpiu nuo dabar iki 2030 m. (pagal naujausią Eurokontrolės ilgalaikę prognozę eismas iki 2030 m. padidės iki 16,9 mln. skrydžių (1,8 karto, palyginti su dabartiniu eismo intensyvumo lygiu)).

2.3 Pradinis ES Bendro Europos dangaus (BED I) paketas įsigaliojo 2004 metais. Tuo metu didžiausia oro eismo valdymo problema buvo spūstys ore ir dėl to atsirandantys vėlavimai, todėl ši problema ir sauga tapo Bendro Europos dangaus I pagrindiniais klausimais.

2.4 Per pastaruosius metus OEV padėtis šiek tiek pasikeitė ir nors sauga ir pajėgumai išlieka pagrindiniais tikslais, didesnis dėmesys dabar skiriamas aplinkai (skrydžių veiksmingumui) ir ekonominiam efektyvumui. Be to, valstybėms narėms ir suinteresuotiesiems subjektams prašant nustatyti ne tokias griežtas taisykles („geresnis reguliavimas“), požiūris į reguliavimą pasikeitė.

2.5 Nors kai kurie Bendro Europos dangaus tikslai buvo pasiekti, valstybių narių sunkumai įgyvendinant keleto I paketo uždavinių, o kartu ir atnaujintų tikslų, susijusių su aplinka ir veikla, privertė parengti Bendro Europos dangaus II paketą (BED II). ES teisės aktų leidėjai jį priėmė 2009 m., ir tų pačių metų lapkričio 14 d. jis buvo paskelbtas Oficialiajame leidinyje. Šiame antrajame pakete numatytos pagrindinės priemonės, teisinė bazė ir sudedamosios dalys, kad nuo 2012 m. būtų galima įgyvendinti Bendrą Europos dangų.

2.6 Be to, buvo pradėta įgyvendinti SESAR programa, kuri tapo techniniu ir veiklos priedu institucinėms reformoms, numatytiems Bendro Europos dangaus II pakete, įgyvendinti.

2.7 Tačiau vis dar yra svarbių problemų. Kad būtų galima įveikti šiuos sunkumus, būtina gerokai patobulinti veiklą kartu

nuolat imantis politinių veiksmų užtikrinti spartų Bendro Europos dangaus II paketo įgyvendinimą laikantis plataus užmojo tikslinių veiklos rodiklių ir siekiant galutinio tikslo panaikinti veiklos rodiklių spragą tarp ES ir ES nepriklausančių OEV sistemų.

2.8 EESRK Bendro Europos dangaus būtinybę yra pabrėžęs jau ankstesnėse nuomonėse, ypač TEN 354–355 dėl Europos aviacijos sistemos veiklos gerinimo įgyvendinus Bendrą Europos dangų II. Šia nuomone savo iniciatyva siekiama aukšto lygio vizijos, kaip įgyvendinti Bendro Europos dangaus II paketą ir SESAR bei sprendžiami šie klausimai:

— Bendro Europos dangaus veiklos rezultatų plano įgyvendinimas, pagrįstas plataus užmojo tiksliniais veiklos rodikliais,

— funkcinų oro erdvės blokų, pagrįstų tais plataus užmojo tiksliniais veiklos rodikliais, įgyvendinimas,

— oro eismo valdymo tinklo funkcijų stiprinimas remiantis reformuota Eurokontrolė,

— Eurokontrolės reforma Bendram Europos dangui paremti ir sąnaudų bazės sumažinimas,

— SESAR – Bendro Europos dangaus techninis ir veiklos projektas, finansuojamas viešosioms lėšomis įgyvendinimo etapui paremti,

— Europos aviacijos saugos agentūra (EASA) kaip vienintelė saugos reguliuotoja, taikanti saugos taisykles, pagrįstas saugos principais ir besiremianti galiojančiomis taisyklėmis.

Žmogiškojo veiksnio principas ir socialinio dialogo būtinybė dalyvaujant kompetentingiems darbuotojams ir tinkamos konsultacijos su visais suinteresuotaisiais subjektais yra pagrindinis veiksnys, kuriuo turėtų būti paremti visi šie klausimai.

## 3. Bendro Europos dangaus II veiklos rezultatų plano įgyvendinimas, pagrįstas plataus užmojo tiksliniais veiklos rodikliais

3.1 Sėkmingas veiklos rezultatų plano įgyvendinimas, pagrįstas plataus užmojo tikslais, susijusiais su sauga, ekonominiu efektyvumu, pajėgumais / vėlavimais ir skrydžių veiksmingumu, – yra lemiamas veiksnys įgyvendinant Bendrą Europos dangų. Reikės politinio įsipareigojimo užtikrinti, kad būtų kuo greičiau gauta naudos. Atsižvelgdamas į tai, EESRK pabrėžia, kaip svarbu, kad ES valstybės narės laikytųsi savo įsipareigojimų paspartinti Bendro Europos dangaus įgyvendinimą, kaip nusprendė 2010 m. gegužės mėn. ES Transporto ministrų taryba. EESRK sunerimęs, kad šiuo metu ES valstybės narės nėra pakankamai įsipareigojusios sukurti Bendrą Europos dangų.

3.2 EESRK mano, kad labai svarbu užtikrinti Bendrijos masto tikslinių veiklos rodiklių ir nacionalinių funkcinių oro erdvės blokų tikslinių rodiklių darną. Tam reikės sukurti sistemą šių rodiklių tarpusavio neatitikimams panaikinti. Iš esmės, tai reiškia, kad blogiausių rezultatų pasiekę dalyviai turės nusistatyti platesnio užmojo tikslinius rodiklius nei tie, kurių rezultatai geresni. Eurokontrolės veiklos rezultatų vertinimo komisijos OEV veiklos lyginimo (ACE) ataskaitos turėtų būti skirtos išsamesniems oro eismo valdymo paslaugų teikėjų tiksliniams rodikliams nustatyti. Turėtų būti parengti ir įgyvendinti saugos metriniai tiksliniai rodikliai, kad būtų užtikrintas proporcingas požiūris kartu su kitais tiksliniais veiklos rodikliais. Atsižvelgiant į tai, neturėtų būti jokio kompromiso dėl saugos lygių ir sauga turėtų ir toliau būti gerinama.

3.3 EESRK pabrėžia, kaip svarbu užtikrinti, kad nacionalinės priežiūros institucijos (NPI) nepriklausytų nuo oro navigacijos paslaugos (ONP) teikėjų ir politikų kišimosi; tai labai svarbu, kad būtų užtikrintas sėkmingas įgyvendinimas. Todėl reikėtų užtikrinti NPI pakankamus išteklius. Europos Komisija turėtų atidžiai stebėti, kad šių principų būtų griežtai laikomasi taikant BED II pakete numatytas priemones. Be to, NPI turėtų geriau koordinuoti aktyviai naudodamosi įsteigta NPI platforma ir, prireikus, turėtų būti numatytas funkcinių oro erdvės blokų konsolidavimas tam, kad būtų užtikrinta masto ekonomika ir būtų užkirstas kelias priežiūros sąnaudoms didėti. Todėl funkcinių oro erdvės blokų koordinatoriaus funkcija turėtų būti sustiprinta.

3.4 Veiklos rezultatų planas turėtų apimti ir maršrutų, ir terminalo mokesčius. Tai labai svarbu siekiant užtikrinti būtinybę, kad naudą gautų ir oro linijos, ir keleiviai, remiantis „nuo vartų iki vartų“ koncepcija. Jeigu bus parengtas aiškus planas, jis padės sumažinti skrydžių valdymo (ATC) paslaugų tiesiogines ir netiesiogines išlaidas, kurias padengia oro erdvės naudotojai, tokiu būdu darant poveikį keleiviams ir krovinių vežimo klientams.

3.5 EESRK mano, kad BED II veiklos rezultatų planas turėtų būti susietas su tinkamai parengtomis skatinamosiomis priemonėmis. Didžiausia paskata būtų visų išlaidų kompensavimo sistemos oro eismo valdymo sektoriuje panaikinimas, kaip jau sutarta BED II pakete, ir jos pakeitimas fiskuotų išlaidų sistema.

3.6 Tokios tinklo funkcijos kaip Eurokontrolės Centrinis srautų valdymo padalinys (CFMU) ir Centrinė maršruto mokesčių tarnyba (CRCO) turėtų būti pagrįstos aiškiais tiksliniais veiklos rodikliais, tačiau turėtų apimti saugos priemones, kad būtų užtikrintas visiškas ES veiklos rezultatų apžvalgos įstaigos (PRB) nepriklausomumas nuo šio tinklo funkcijų.

#### **4. Funkcinių oro erdvės blokų, pagrįstų tais plataus užmojo tiksliniais veiklos rodikliais, įgyvendinimas**

4.1 Ir toliau siekiama iki minimumo sumažinti funkcinių oro erdvės blokų skaičių, iš esmės pagrįstą oro eismo srautų

reikalavimais, pajėgumu ir ekonominiu efektyvumu. Tos pačios saugos priemonės ir procedūros turėtų būti taikomos visiems funkciniams oro erdvės blokams. Funkciniai oro erdvės blokai yra pagrindinė priemonė sudaryti galimybę atskiriems oro navigacijos paslaugų (ONP) teikėjams pasiekti plataus užmojo tikslinius veiklos rodiklius nuo 2012 metų.

4.2 Būtina sukurti funkcinius oro erdvės blokus, pagrįstus veiklos vykdymo reikalavimais ir atsižvelgiant į saugos, oro erdvės pajėgumo, ekonominio efektyvumo gerinimo tikslų ir aplinkos gerinimo didinant skrydžių veiksmingumą. Šiam tikslui pasiekti reikalingas politinis išipareigojimas ir priežiūra aukščiausiu lygiu. Europos Komisija turėtų nustatyti veiklos charakteristikas, kurias turi atitikti įvairios funkcinių oro erdvės blokų iniciatyvos, ir šias charakteristikas atidžiai stebėti naudojantis BED II veiklos sistema.

4.3 Funkciniai oro erdvės blokai turi užtikrinti palaipsnių techninį Europos OEV susiskaidžiusios sistemos integravimą pagal planą, kuriame numatyti aiškūs tikslai. Kad šis tikslas būtų pasiektas, reikalingas aiškus funkcinių oro erdvės blokų tarpusavio koordinavimas ir bendradarbiavimas.

4.4 Kalbant apie darbo praktikos pasikeitimus, tinkami darbo santykiai yra labai svarbūs. Juos galima užmegzti surengus tinkamas ir nuolat vykstančias konsultacijas tikraja šio žodžio prasme. Tęsiant darbą, tinkamas socialinis dialogas yra būtinas, jeigu norime ateityje išvengti šių problemų. Darbuotojai pramonės sektoriuje yra svarbiausias turtas, ir darbo praktikos pakeitimai gali sukelti nepasitenkinimą, jeigu jie nebus vykdomi atidžiai.

4.5 Pagal BED reglamentą ONP teikėjai privalo parengti visų savo teikiamų paslaugų nenumatytų atvejų planus, jei dėl susidariusių aplinkybių jos būtų pajėgios teikti daug mažiau paslaugų arba būtų priverstos visai nutraukti jas. ONP teikėjai turėtų sutelkti dėmesį į veiksmingesnių ir sąnaudų požiūriu efektyvių sprendimų paiešką, atsarginių variantų pirmiausia ieškodami esamoje šalies infrastruktūroje (pavyzdžiui, kiti regioniniai valdymo centrai (RVC) arba karinė įranga) ir priimdami su nenumatytomis aplinkybėmis susijusias funkcinių oro erdvės blokų plėtros nuostatas.

4.6 Civilinis ir karinis bendradarbiavimas yra labai svarbus užtikrinant tolesnę BED kūrimą ir šalinant svarbiausias su pajėgumu susijusias kliūtis pagrindinėje Europos dalyje. Valstybės narės ir Europos Komisija turi siekti civilinio ir karinio bendradarbiavimo funkcinių oro erdvės blokų srityje, nes taip pragmatiškai ir nepolitizuotai yra suderinami civiliniai ir kariniai poreikiai. Atsižvelgiant į tai, kad dalyvauja ir ES nepriklausančios valstybės, ir JAV, labai svarbus yra glaudesnis veiklos koordinavimas su NATO. EESRK pritaria kai kurių karinių mokymų zonų perkėlimui toliau nuo pagrindinių civilinio oro eismo srautų, kaip numatyta kai kuriuose funkciniuose oro erdvės blokuose, ir šių tikslų turėtų būti siekiama visomis funkcinių oro erdvės blokų iniciatyvomis. Be to, įgyvendinti OEV naktinių maršrutų tinklą, kaip numatyta kai kuriuose funkciniuose oro

erdvės blokuose, turėtų būti siekiama ir visuose funkcinuose oro erdvės blokuose kaip priemonę padidinti naktinių skrydžių veiksmingumą, kai karinių mokymų zonos yra nenaudojamos.

4.7 Be to, EESRK mano, kad funkciniai oro erdvės blokai ir Bendro Europos dangaus principas turėtų būti išplėsti ir taikomi ne tik ES, bet ir už jos ribų, ypač šalia Europos esančiose šalyse. Tam prireiks tolesnio bendradarbiavimo tarptautiniu lygiu.

4.8 Politinis įsipareigojimas yra labai svarbus siekiant užtikrinti, kad funkciniai oro erdvės blokai atneštų realią naudą galutiniam naudotojams. ES Komisija ir ES funkciniai oro erdvės blokų koordinatoriai turėtų ir toliau priminti valstybėms narėms jų pareigą įgyvendinti BED ir funkcinis oro erdvės blokus.

#### 5. Pareigybės Europos tinko valdytojo OEV tinklo funkcijoms atlikti įsteigimas

5.1 EESRK sutinka, kad Europos OEV tinklo funkcijų, pavyzdžiui, maršrutų tinklo kūrimas, centrinis srautų valdymas ir ribotų išteklių (dažnių ir atsakiklių kodų) valdymas, stiprinimas yra esminė BED II paketo dalis.

5.2 EESRK mano, kad Eurokontrolė galėtų padėti sustiprinti šias funkcijas, tačiau tik tuo atveju, jeigu tai bus daroma laikantis ES teisės, Eurokontrolės agentūros reforma bus sėkminga ir bus tobulinama šios agentūros sąnaudų bazė. Tam reikės visiško visų Eurokontrolės valstybių narių politinio įsipareigojimo pertvarkyti agentūrą. EESRK palankiai vertina Europos Komisijos sprendimą Eurokontrolę paskirti Europos tinklo valdytoja.

5.3 Todėl EESRK prašo Europos Komisijos užtikrinti griežtą šio esminio reikalavimo laikymąsi, kai Eurokontrolėi bus suteikti įgaliojimai.

5.4 Komitetas suserimęs dėl didesnio prognozuojamo skrydžių valdymo vėlavimų skaičiaus 2011 m. vasarą. EESRK ragina Eurokontrolę kaip BED tinklo valdytoją, kartu su ONP teikėjais ir oro erdvės naudotojais, rasti trumpalaikius sprendimus sušvelninti poveikį oro eismui ir keliautojams.

5.5 Galiausiai, EESRK norėtų priminti 2010 m. Islandijoje įvykusį Eyjafjallajökull vulkano išsiveržimą, kai teko uždaryti oro erdvę ir dėl to smarkiai sutriko oro linijų darbas ir kelionės.

Aviacijos pramonė ir visa ES ekonomika patyrė didelį poveikį sąnaudoms. Po šių įvykių buvo sutarta, kad Europai būtina peržiūrėti savo procedūras. Esant tokioms aplinkybėms, EESRK pabrėžia būtinybę Europai savo procedūras suderinti su geriausia kitų pasaulio šalių, pavyzdžiui, JAV, praktika. Konkrečiau kalbant, Europa yra vienintelis pasaulio regionas, kuriame atsakomybė už galimą pavojų dėl vulkaninių pelenų nepriklauso oro linijoms. Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) neseniai organizuotos pratybos, skirtos imituoti vulkaninių pelenų išsiveržimą, parodė, kad nors šiokia tokia pažanga pasiekta, būtinos tvirtesnės gairės, kad būtų išvengta dar vieno fragmentiško požiūrio. EESRK ragina EASA pateikti visoms ES valstybėms narėms aiškias gaires parengti patikslintą politiką.

#### 6. Eurokontrolės reforma Bendram Europos dangui paremti ir sąnaudų bazės sumažinimas

6.1 EESRK palankiai vertina Eurokontrolės padarytą didelę pažangą vadovaujant jos generaliniam direktoriui; remiant BED, Eurokontrolė persitvarko į racialesnę organizaciją. Šis tebesitęsiantis procesas turėtų būti paspartintas ir tam reikės visų Eurokontrolės valstybių narių visiško įsipareigojimo.

6.2 EESRK sveikina Eurokontrolę sukūrus BED ramstį savo agentūroje, kad Bendram Europos dangui būtų teikiama techninė parama. Būtinai visiškai įvairių Eurokontrolės funkcijų skaidrumas, būtinai aprūpinimas reikalingais ištekliais ir būdas jiems finansuoti. Akivaizdu, kad oro linijos neturėtų mokėti už tokias vyriausybines funkcijas kaip BED ramstį. Todėl reikės toliau dirbti, kad būtų nustatyti teisingi Eurokontrolės valdymo principai, visiškai laikantis galimų BED tikslų.

6.3 Be to, EESRK pabrėžia, kaip svarbu laikytis europinio požiūrio, kuris neapsiriboja ES sienomis. Todėl Europos Komisija turėtų išplėsti Europos bendrą aviacijos erdvę į visas Europos Sąjungos kaimynines šalis.

#### 7. SESAR – Bendro Europos dangaus techninė ir veiklos dalis, finansuojama viešosioms lėšomis įgyvendinimo etapai paremti

7.1 SESAR programa buvo sukurta kaip BED II techninis ir veiklos priedas. Europos Komisija tikisi, kad SESAR „įgyvendins būsimą Europos OEV sistemą 2020 m. ir tolesniam laikotarpiui, kuri, atsižvelgiant į šiandieninius veiklos rezultatus,

— sugebės tris kartus padidinti oro transporto skrydžius sumažinant vėlavimų skaičių,

— dešimteriopai pagerinti saugos rodiklius,



— sudaryti sąlygas 10 proc. sumažinti skrydžių poveikį aplinkai ir

— OEV paslaugas oro erdvės naudotojams teikti 50 proc. pigiau“.

7.2 Komitetas mano, kad šie tikslai ir sąveikumas su ES nepriklausančiomis OEV sistemomis (pavyzdžiui, JAV *NextGen* iniciatyva) turėtų išlikti varomuoju SESAR programos veiksmu. EESRK palankiai vertina bendradarbiavimo memorandumą, kurį 2011 m. kovo 3 d. Budapešte pasirašė SESAR ir *NextGen*, kaip žingsnį geriau koordinuoti du svarbiausius vystymo projektus pasaulinėse OEV sistemose.

7.3 Komitetas mano, kad labai svarbu, kad vystant SESAR ir toliau dalyvautų kompetentingiausi specialistai. Todėl manoma, kad labai svarbu rengti darbuotojus taikyti naujas technologijas ir naujas veiklos koncepcijas.

7.4 EESRK norėtų pabrėžti, kad nepaisant ilgalaikės naudos oro erdvės naudotojams, ES piliečiams ir aplinkai, SESAR susiduria su daug sudėtingų įgyvendinimo sunkumų. Labai svarbu, kad SESAR būtų įgyvendinta laiku ir veiksmingai. Be to, kad aktyviai dalyvauja pramonė, reikės plačios politinės ir finansinės paramos viešojo ir privačiojo sektorių partnerystėje. Todėl SESAR įgyvendinimas turėtų tapti neatsiejama strategijos „ES 2020“ dalimi, kad būtų užtikrintas tvirtas ekonominis valdymas, pagrįstas aiškiu verslo modeliu ir abipusišku bendradarbiavimu bei suderinimu su JAV *NextGen* sistema.

7.5 Todėl EESRK mano, kad būtina spręsti šias, su SESAR įgyvendinimu susijusias problemas:

7.5.1 užtikrinti suderintą orlaivyje esančios ir antžeminės infrastruktūros patobulinimų diegimą.

— Atnaujinti pagrindinį planą, kuriame būtų aiškios gairės, pagal kurias Komisija, valstybės narės, ONP teikėjai ir oro erdvės naudotojai išsipareigotų užtikrinti didesnį nuoseklumą su BED sistema, įskaitant funkcinis oro erdvės blokus. SESAR bendra įmonė turėtų skubiai pirmenybę teikti iki šiol atlikto darbo apžvalgai ir nustatyti, kaip kiekvienas pagrindinis BED veiksnys prisidės prie ES, funkcinis oro erdvės blokų ir nacionalinių tikslinių veiklos rodiklių įgyvendinimo.

— SESAR technologijos turėtų būti įdiegtos laikantis nusistovėjusio konstruktyvaus verslo modelio, kuris apima patikimą saugą ir teigiamą bei patikimą ekonominės naudos analizę, kuria remiantis yra susitariama dėl veiklos pagerinimo poreikių ir jie nustatomi. Tais atvejais, kai manoma, jog technologijos nepadės siekti ES tikslų (įskaitant ir tuos, kurie susiję su sauga) arba neužtikrins saugaus ir savalaikio perėjimo, darbas turėtų būti nutrauktas.

— SESAR pagrindinio plano įgyvendinimas pareikalautų visų ES valstybių narių visiško išsipareigojimo.

7.5.2 Užtikrinti savalaikį ir pakankamą finansinių išteklių skyrimą SESAR įgyvendinti.

7.5.2.1 SESAR įgyvendinimas sukurs didelę ekonominę, aplinkosauginę ir strateginę vertę visai Europai. Dešimčia metų vėluojant įgyvendinti SESAR, tai padarė tiesioginį neigiamą poveikį BVP, kurio dydis daugiau kaip 150 mlrd. eurų ES-27 ir patirta daug energijos nuostolių, kurie sudaro daugiau kaip 150 mln. tonų CO<sub>2</sub>.

7.5.2.2 Tačiau SESAR įgyvendinti iš viso prireiks daugiau 30 mlrd. eurų; išankstinis finansavimas ir aprūpinimas SESAR įranga (orlaivyje ir ant žemės) yra didžiausias iššūkis kuo skubiau pasiekti veiklos rodiklius, kurių tikimasi įdiegus naujas technologijas.

7.5.2.3 Finansavimo, skirto įgyvendinti SESAR, sunkumai kyla dėl to, kad pereinamojo laikotarpio etape iš dalies nėra sąsajos tarp investicijų ir naudos: oro linijos, investuojančios į naują orlaivių įrangą, nepajus jokios naudos, kol ONP teikėjai nepadarys atitinkamų investicijų. Kita vertus, ONP teikėjams (kurie turi investuoti į riboto pelningumo veiklą), verslas gali ir nebūti pelningas, kol nemažai orlaivių nebus aprūpinti įranga. Galiausiai, gali būti padaryta keletas pakeitimų, kurie bus naudingi visam tinklui ir verslo pelningumui, tačiau reikalaujant, kad kai kurie suinteresuotieji subjektai investuotų, ir tai būtų jų grynosios sąnaudos. Tokiu atveju turėtų būti skirtas finansavimas.

7.5.2.4 Todėl ES lėšos, skirtos padėti įgyvendinti, turėtų būti panaudotos tam, kad veiklos vykdytojai (ONP teikėjai, oro erdvės naudotojai, oro uostai) galėtų darniai ir sparčiai įsisavinti SESAR technologiją. Be to, siekiant užtikrinti nenutrūkstamas investicijas į mokslinius tyrimus ir technologijų plėtrą bei inovacijas, 2014–2020 m. laikotarpiu reikės papildomų investicijų kartu su tomis, kurios skirtos dabartiniam MTTP etapui OEV srityje.

7.5.2.5 Kad būtų pasiektas tempas, būtinas tiksliniams OEV veiklos rodikliams pasiekti, apskaičiuota, kad SESAR įgyvendinti prireiks apie 3 mlrd. eurų ES lėšų; tai suma, kuri turėtų būti užtikrinta suderinus įvairias finansines priemones, dėl kurių diskutuojama šiuo metu, pavyzdžiui, pramonės nuosavas lėšas, ES projektų obligacijas, garantijas, EIB paskolas, kt. ir ne tik. Laikotarpiu nuo 2014 m. iki 2020 m. galima daryti išvadą, kad:

nesant veiksmingo ES išteklių paskirstymo SESAR paremti, nepanašų, kad programa galėtų būti įgyvendinta laiku.

7.5.3 sukurti tinkamą SESAR įgyvendinimo valdymą.

— Įsteigti nepriklausomą subjektą SESAR įgyvendinti, į vieną bendrą unikalią valdymo sistemą įtraukiant finansavimą ir įgyvendinimą.

- Šis įgyvendinimo subjektas turėtų būti pramonės inicijuotas, turėti valdymo struktūrą, sudarytą iš oro erdvės naudotojų, oro uostų ir ONP teikėjų, kaip pagrindinių investicijų riziką prisiimančių subjektų ir darbuotojų atstovų. Turėtų būti tinkamai konsultuojamasi su kitais aviacijos suinteresuotais subjektais.
- SESAR įgyvendinimo etape turėtų būti tinkamai konsultuojamasi su oro transporto sektoriaus darbuotojų atstovais.
- (Įrangos) gamintojų vaidmuo įgyvendinimo etape pirmiausia yra parduoti SESAR atitinkančią įrangą oro linijoms, oro uostams ir ONP teikėjams. Skirtingai nei SESAR bendros įmonės dabartinio valdymo atveju, gamintojai neturėtų dalyvauti SESAR įgyvendinimo valdyme, kad būtų išvengta interesų konflikto.
- Užtikrinti koordinavimą Europos lygiu, kad BED technologijos būtų įgyvendintos darniai laikantis privalomų tikslinių tinklo rodiklių. Vykdant šią užduotį, galėtų paskelbti rekomendacijas finansavimo tikslais.

7.6 Galiausiai, EESRK norėtų atkreipti dėmesį į tai, kad SESAR bus įgyvendinta tik tokiu atveju, jeigu ankstesnėse pastraipose nurodytos politinės ir institucinės problemos bus išspręstos nedelsiant ir bus skirtas reikalingas viešasis finansavimas įgyvendinimui.

## 8. Vienintelis ES saugos reguliuotojas, pagrįstas EASA sistema

8.1 EESRK atkreipia dėmesį į tai, kad Bendro Europos dangaus II paketas išplėtė Europos aviacijos saugos agentūros (EASA) sistemos kompetenciją, įtraukus OEV saugos reguliavimą ES lygiu ir taip užtikrinus integruotą požiūrį į OEV saugos reguliavimą ir priežiūrą Europos Sąjungoje pagal „nuo vartų iki vartų“ koncepciją.

8.2 Tvirtos EASA priežiūros funkcijos, pavyzdžiui, siekiant, kad nevalstybiniai subjektai atliktų veiklos patikrinimus užtikrinti ONP teikėjų laikymąsi bendrų reikalavimų, padės įgyvendinti BED.

8.3 Nors EESRK pritaria šiai koncepcijai, mano, kad labai svarbu atidžiai prižiūrėti šių naujų EASA kompetencijų praktinį

įgyvendinimą. Svarbu, kad EASA OEV saugos taisyklės remtųsi dabartinėmis BED taisyklėmis ir EASA nebandytų iš naujo išrasti dviračio nustatydama griežtas taisykles, kurios būtų nepagrįstos saugos požiūriu.

8.4 EESRK mano, kad artimiausiu metu Eurokontrolės išteklių ir patirtis turėtų būti panaudota kaip techninė parama EASA OEV saugos reguliavimo veiklai.

8.5 Galiausiai, EESRK norėtų pakartoti, kokia svarbi yra „sąžiningumo kultūra“, kaip jau nurodyta jo nuomonėje TEN/416 dėl reglamento dėl civilinės aviacijos avarių ir incidentų tyrimo ir prevencijos. Aviacijos saugos labui, labai svarbu turėti teisinę bazę, pagal kurią avarių ar incidentų šalys galėtų dalytis informacija ir laisvai bei konfidencialiai pareikšti savo nuomonę. EESRK pabrėžia, kad ES lygiu reikia imtis daugiau priemonių, kad visos valstybės narės iš dalies pakeistų nacionalines baudžiamosios teisės sistemas ir užtikrintų sąžiningumo kultūrą. EESRK visų pirma norėtų pabrėžti, jog svarbu parengti ES chartiją dėl sąžiningumo kultūros.

## 9. Saugos ir žmogiškieji veiksniai

Saugos reikalavimai yra ne tik tie, kurie numatyti saugą reguliuojančiuose teisės aktuose. Be kita ko, jie apima žmogiškuosius gebėjimus, kompetenciją ir mokymą bei komandinių išteklių valdymą.

Atsižvelgiant į šias aplinkybes, svarbu:

- pripažinti žmogaus galimybes, ypač nuovargio poveikį, iniciatyviai valdyti riziką saugai,
- užtikrinti pakankamą kompetencijos lygį ir specialistų rengimą,
- skatinti socialinių partnerių dalyvavimą visais Bendro Europos dangaus įgyvendinimo etapais ir
- išugdyti tvirtą saugos kultūrą, suderinančią atvirą atskaitomybės kultūrą su „sąžiningumo kultūra“, kuri būtų saugos rodiklių pagrindas.

2011 m. rugsėjo 21 d., Briuselis

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto  
pirmininkas  
Staffan NILSSON