

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu "Eiropas vienotā gaisa telpa II" (pašiniciatīvas atzinums)

(2011/C 376/07)

Ziņotājs: **KRAWCZYK kgs**

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja saskaņā ar Reglamenta 29. panta 2. punktu 2011. gada 20. janvārī nolēma izstrādāt pašiniciatīvas atzinumu par tematu

"Eiropas vienotā gaisa telpa II".

Par Komitejas dokumenta sagatavošanu atbildīgā Transporta, enerģētikas, infrastruktūras un informācijas sabiedrības specializētā nodaļa savu atzinumu pieņēma 2011. gada 22. jūnijā.

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja savā 474. plenārajā sesijā, kas notika 2011. gada 21. un 22. septembrī (21. septembra sēdē), ar 152 balsīm par un 1 atturoties pieņēma šo atzinumu.

1. Secinājumi un ieteikumi

1.1 Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības (ATM) sistēmai jau gadu desmitiem ir raksturīga sadrumstalotība un vājas vietas. Izveidojot Eiropas vienoto gaisa telpu (SES), var uzlabot drošību un lidojumu efektivitāti. Tas ievērojami samazinātu viena lidojuma radītās CO₂ emisijas un būtiski mazinātu citu veidu ietekmi uz vidi (ar aviāciju saistītās CO₂ emisijas varētu samazināt par 12 % uz vienu lidojumu), vienlaikus radot ievērojamus izmaksu ietaupījumus.

1.2 Eiropas vienotās gaisa telpas izveide ir arī svarīga, lai nodrošinātu ES aviācijas nozares konkurētspēju pasaules tirgū. Ir svarīgi, lai Eiropas Komisija uzņemtos galvenos pienākumus SES II īstenošanā. Tikai stingra un neapšaubāma Komisijas vadība ļaus sekmīgi pārvarēt dažādos šķēršļus un politiskās problēmas, ar kuriem saskārāties iepriekšējos gados.

1.3 Veidojot Eiropas vienoto gaisa telpu, būtiski faktori ir darbības uzlabošanas sistēmas sekmīga īstenošana, kuras pamatā ir reāli sasniedzami, bet vērienīgi mērķi saistībā ar drošību, izmaksu efektivitāti, kapacitāti/kavējumiem un lidojumu efektivitāti. EESK pauž bažas, ka ES dalībvalstis nav pietiekami iesaistījušās virzībā uz Eiropas vienotās gaisa telpas izveidi.

1.4 Funkcionālie gaisa telpas bloki ir jāattīsta, pamatojoties uz operatīvajām vajadzībām un ņemot vērā drošības, gaisa telpas kapacitātes, izmaksu efektivitātes uzlabošanas mērķus un ar lielāku lidojumu efektivitāti panākamus vides aizsardzības uzlabojumus. Eiropas Komisijai būtu jānosaka un cieši jāuzrauga darbības rādītāji, kas ir jāsasniež ar dažādām funkcionālo gaisa telpas bloku iniciatīvām, izmantojot SES II darbības sistēmu.

1.5 EESK uzskata, ka *Eurocontrol* varētu būt būtiska nozīme Eiropas ATM tīkla funkciju stiprināšanā, piemēram, maršrutu tīkla plānošanā, centrālās satiksmes plūsmas pārvaldībā un ierobežotu resursu apsaimniekošanā, bet tikai ar nosacījumu, ka tas notiek saskaņā ar ES tiesību aktiem, ka *Eurocontrol* aģentūras

reforma ir sekmīgi pabeigta un ir turpmāk racionalizēta *Eurocontrol* izmaksu bāze. EESK atzinīgi vērtē Eiropas Komisijas lēmumu iecelt *Eurocontrol* par Eiropas tīkla pārvaldītāju

1.6 EESK uzskata, ka jaunās paaudzes gaisa satiksmes vadības sistēmas (SESAR) programmas virzības pamatā arī turpmāk ir jābūt drošības un darbības mērķiem, kā arī sadarbībai ar trešo valstu ATM sistēmām (piemēram, ASV *NextGen* iniciatīvu). Tādēļ EESK uzskata, ka saistībā ar SESAR ieviešanu ir jāveic šādi uzdevumi:

— nodrošināt infrastruktūras atjauninājumu sinhronizētu ieviešanu gaisā un uz zemes;

— savlaicīgi nodrošināt pienācīgus finanšu resursus SESAR ieviešanai;

— izveidot pareizu SESAR ieviešanas pārvaldību.

1.7 Drošība nozīmē ne tikai drošības noteikumus. Tā ietver arī cilvēka spējas, drošības kultūru, kompetences un mācības un komandas resursu pārvaldību. Šajā saistībā ir svarīgi

— atzīt cilvēka darbību proaktīvā drošības risku pārvaldībā;

— nodrošināt atbilstošu kompetences līmeni un profesionālu mācības;

— veicināt sociālo partneru iesaistīšanos Eiropas vienotās gaisa telpas veidošanā visos līmeņos un

— veidot stabilu drošības kultūru, kurā kā drošības pamats apvienota atklāta ziņošanas kultūra un "taisnīguma kultūra".

1.8 EESK norāda, ka ar *SES II* paketi ir paplašināta Eiropas Aviācijas drošības aģentūras (EASA) sistēmas darbības joma, ietverot arī ATM drošības regulējumu ES līmenī un tādējādi nodrošinot integrētu pieeju ATM drošības regulējumam un uzraudzībai Eiropas Savienībā saskaņā ar koncepciju “no izejas līdz izejai” (*gate to gate*).

2. Ievads

2.1 Izveidojot Eiropas vienoto gaisa telpu, var uzlabot drošību un lidojumu efektivitāti. Tas ievērojami samazinātu viena lidojuma radītās CO₂ emisijas un ievērojami mazinātu citu veidu ietekmi uz vidi (ar aviāciju saistītās CO₂ emisijas varētu samazināt par 12 % uz vienu lidojumu), vienlaikus radot ievērojamus izmaksu ietaupījumus.

2.2 Eiropas vienotās gaisa telpas izveide ir arī svarīga, lai nodrošinātu ES aviācijas nozares konkurētspēju pasaules tirgū. Turklāt pašreizējā ATM sistēma nespēs apmierināt prognozēto satiksmes pieprasījumu laikposmam no šā brīža līdz 2030. gadam (saskaņā ar jaunāko *Eurocontrol* ilgtermiņa prognozi gaisa satiksme līdz 2030. gadam pieaugs līdz 16,9 miljoniem lidojumu (1,8 reizes vairāk nekā pašreizējais satiksmes līmenis)).

2.3 Sākotnējā ES vienotās gaisa telpas (*SES I*) pakete stājās spēkā 2004. gadā. Tolaik lielākā gaisa satiksmes pārvaldības problēma bija gaisa satiksmes sastrēgumi un to radītie kavējumi, tāpēc galvenās *SES I* prioritātes bija minētais jautājums, kā arī drošība.

2.4 Pēdējos gados situācija ATM jomā ir nedaudz mainījies, un, lai gan drošība un kapacitāte joprojām ir galvenie mērķi, aina ir kļuvusi daudzveidīgāka, vairāk pievēršoties videi (lidojumu efektivitāte) un izmaksu efektivitātei. Turklāt pēc dalībvalstu un ieinteresēto pušu lūgumiem arī regulatīvā pieeja ir mainīta uz mazāk normatīvu pieeju (“labāks regulējums”).

2.5 Kaut arī vairāki *SES* mērķi tika sasniegti, dalībvalstu grūtības sasniegt dažus *SES I* mērķus, kā arī atjauninātie mērķi, piemēram, vide un efektivitāte, radīja nepieciešamību sākt Eiropas vienotās gaisa telpas II (*SES II*) paketes izstrādi. ES likumdevējs to pieņēma 2009. gadā un publicēja Oficiālajā Vēstnesī 2009. gada 14. novembrī. Tajā ir noteikti svarīgi instrumenti, tiesiskais regulējums un pamats Eiropas vienotās gaisa telpas īstenošanai, sākot ar 2012. gadu.

2.6 Kā tehnisks un darbības papildinājums ar *SES II* paredzētajām iestāžu reformām tika sākota arī *SESAR* programma.

2.7 Tomēr joprojām nav atrisinātas nozīmīgas problēmas. Lai tās pārvarētu un strauji īstenotu *SES II* paketi, kas pamatojas uz

vērienīgiem darbības mērķiem un kuras galīgais mērķis ir novērst darbības atšķirības starp ES ATM sistēmu un trešo valstu ATM sistēmām, ir nepieciešami būtiski darbības uzlabojumi un nepārtraukta politiska rīcība.

2.8 To, ka ir vajadzīga Eiropas vienotā gaisa telpa, EESK jau ir uzsvērusi agrāk pieņemtos atzinumos, it īpaši *TEN 354-355* par Eiropas aviācijas sistēmas efektivitātes uzlabošanu ar *SES II* palīdzību. Šā pašiniciatīvas atzinuma mērķis ir sniegt augsta līmeņa redzējumu par *SES II* paketes īstenošanu un *SESAR* ieviešanu, un tajā aplūkoti šādi aspekti:

— īstenot *SES II* darbības uzlabošanas shēmu ar vērienīgiem darbības mērķiem;

— ieviest funkcionālos gaisa telpas blokus, kuru pamatā ir vērienīgi darbības mērķi;

— stiprināt ATM tīkla funkcijas, pamatojoties uz reformētu *Eurocontrol*;

— veikt *Eurocontrol* reformu, lai atbalstītu *SES* un samazinātu tās izdevumu bāzi;

— *SESAR* kā tehnisks un operatīvs *SES* elements ar publisko finansējumu īstenošanas posma atbalstam;

— Eiropas Aviācijas drošības aģentūra (*EASA*) kā vienots drošības regulators ar lidojumu drošības noteikumiem, kas pamatojas uz drošības principiem un spēkā esošajiem noteikumiem.

Cilvēka faktoru princips un sociālā dialoga nepieciešamība ar vadošajiem darbiniekiem un pienācīga apspriešanās ar visām ieinteresētajām aprindām ir galvenais elements, kam ir jābūt visu minēto aspektu pamatā.

3. Īstenot *SES II* darbības uzlabošanas shēmu ar vērienīgiem darbības mērķiem

3.1 Veidojot Eiropas vienoto gaisa telpu, būtisks faktors ir sekmīgi īstenot darbības uzlabošanas shēmu, kuras pamatā ir vērienīgi mērķi saistībā ar drošību, izmaksu efektivitāti, kapacitāti/kavējumiem un lidojumu efektivitāti. Lai nodrošinātu no tās ātru labuma gūšanu, būs nepieciešama stingra politiskā apņemšanās. Šajā saistībā EESK uzsver, ka ir svarīgi, lai ES dalībvalstis pildītu savu apņemšanos paātrināt Eiropas vienotās gaisa telpas izveidi, kā tika nolemts ES Transporta padomē 2010. gada maijā. EESK pauž bažas, ka pašreizējais ES dalībvalstu iesaistīšanās līmenis Eiropas vienotās gaisa telpas izveidē ir zems.

3.2 EESK uzskata, ka ir svarīgi nodrošināt saskaņotību starp Kopienas mēroga darbības mērķiem un valsts funkcionālo gaisa telpas bloku mērķiem. Šajā nolūkā būs jāizstrādā sistēma, ar kuru novērs minēto mērķu pretrunas. Praksē tas nozīmē, ka dalībniekiem ar sliktākiem darbības rādītājiem vajadzēs noteikt vērienīgākus mērķus nekā tiem, kuru darbības rādītāji ir labāki. Eurocontrol Darbības pārskata komisijas ATM darbības rezultātu salīdzinošos novērtēšanas (ACE) ziņojumi būtu jāizmanto, lai noteiktu detalizētus mērķus individuāliem ATM pakalpojumu sniedzējiem. Lai nodrošinātu līdzsvarotu pieeju kopā ar citiem darbības mērķiem, būtu jāizstrādā un jāsteno drošības metriskie mērķi. Šajā saistībā nevajadzētu pieļaut kompromisus attiecībā uz drošības līmeņiem, un drošību ir jāturpina nemitīgi uzlabot.

3.3 EESK uzsver, ka ir svarīgi saglabāt valsts uzraudzības iestāžu neatkarību no aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem un no politiskās iejaukšanās; tas ir svarīgi, lai nodrošinātu sekmīgu Eiropas vienotās gaisa telpas izveidi. Tādēļ valsts uzraudzības iestādēm ir jānodrošina pietiekami resursi. Eiropas Komisijai, izmantojot SES II paketē pieejamos instrumentus, būtu rūpīgi jāuzrauga stingra minēto principu ievērošana. Turklāt valsts uzraudzības iestādēm vajadzētu veikt labāku koordināciju, intensīvi izmantojot izveidoto valsts uzraudzības iestāžu forumu, un vajadzības gadījumā jāparedz konsolidācija saistībā ar funkcionālajiem gaisa telpas blokiem, lai nodrošinātu apjomrādītus ietaupījumus un nepieļautu uzraudzības izmaksu palielināšanos. Šajā sakarā varētu nostiprināt funkcionālo gaisa telpas bloku koordinators lomu.

3.4 Darbības uzlabošanas shēmā būtu jāietver gan maršruta, gan termināla maksājumi. Tas ir svarīgi, lai, pamatojoties uz koncepciju "no izejas līdz izejai", nodrošinātu nozīmīgus ieguvumus lidsabiedrībām un pasažieriem. Ja izdosies izstrādāt skaidru ceļvedi, tas ilgākā laika posmā palīdzēs pazemināt ES ATM sistēmas tiešās un netiešās izmaksas un tādējādi samazināt gaisa satiksmes vadības (ATC) maksājumus, kas jāveic gaisa telpas izmantotājiem, tādējādi ietekmējot pasažierus un kravu pārvadājumu pakalpojumu izmantotājus.

3.5 EESK uzskata, ka SES II darbības uzlabošanas shēma būtu jāsaista ar labi izstrādātu stimulu sistēmu. Lielākais stimuls būs pilnīgas izmaksu atgūšanas sistēmas ATM atcelšana, par ko jau ir panākta vienošanās SES II paketē, un tās aizstāšana ar fiksētu izmaksu sistēmu.

3.6 Tikla funkcijas, piemēram, Eurocontrol Centrālā gaisa satiksmes plūsmu pārvaldības institūcija (Central Flow Management Unit, CFMU) un Centrālais maršruta maksājumu birojs (Central Route Charges Office, CRCO) arī būtu jāpamato ar skaidriem darbības mērķiem, bet tajās jāietver arī drošības pasākumi, lai nodrošinātu, ka ES Darbības izvērtēšanas iestāde (Performance Review Body, PRB) ir pilnīgi neatkarīga no šīm tikla funkcijām.

4. Ieviest funkcionālos gaisa telpas blokus, kuru pamatā ir vērienīgie darbības mērķi

4.1 Mērķis arī turpmāk ir koncentrēšanās uz minimālu skaitu funkcionālo gaisa telpas bloku, kas galvenokārt pamatojas uz

satiksmes plūsmas prasībām, kapacitāti un izmaksu efektivitāti. Visiem funkcionālajiem gaisa telpas blokiem būtu jāpiemēro vieni un tie paši drošības pasākumi un procedūras. Funkcionālie gaisa telpas bloki ir svarīgs instruments, kas ļauj individuāliem aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem sasniegt vērienīgos darbības mērķus, sākot ar 2012. gadu.

4.2 Funkcionālie gaisa telpas bloki ir jāattīsta, pamatojoties uz operatīvajām vajadzībām un ņemot vērā drošības, gaisa telpas kapacitātes, izmaksu efektivitātes uzlabošanas mērķus un ar lielāku lidojumu efektivitāti panākamus vides aizsardzības uzlabojumus. Minētā mērķa sasniegšanai ir nepieciešama politiska apņemšanās un uzraudzība augstākajā līmenī. Eiropas Komisijai būtu jānosaka un cieši jāuzrauga darbības rādītāji, kas ir jāsasniedz ar dažādajām funkcionālo gaisa telpas bloku iniciatīvām, izmantojot SES II darbības sistēmu.

4.3 Funkcionālo gaisa telpas bloku uzdevums, pamatojoties uz ceļvedi un skaidri noteiktiem mērķiem, ir nodrošināt sadrumstalotās Eiropas ATM sistēmas pakāpenisku tehnisko integrāciju. Lai sasniegtu šo mērķi, ir nepieciešama skaidra funkcionālo gaisa telpas bloku koordinācija un sadarbība.

4.4 Saistībā ar izmaiņām darba praksē svarīgas ir sociālo partneru attiecības. Izmaiņas var panākt tikai, veicot attiecīgas un pastāvīgas konsultācijas vārda tiešā nozīmē. Ja turpmāk vēlamies novērst minētās problēmas, obligāts priekšnoteikums ir labs sociālais dialogs. Nozāres galvenais līdzeklis ir darbinieki, un, ja pārmaiņas darba praksē neievieš pārdomāti, tās var nozarē izraisīt nemierus.

4.5 Saskaņā ar regulu par Eiropas vienoto gaisa telpu aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem ir jābūt izstrādātiem ārkārtas rīcības plāniem attiecībā uz visiem to sniegtajiem pakalpojumiem gadījumā, ja notikumi rada viņu sniegto pakalpojumu būtisku pasliktināšanos vai pārtraukšanu. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem ir jākoncentrējas uz risinājumiem, kas ir efektīvāki un rentablāki, vispirms meklējot iespējas esošajās valstu infrastruktūrās (t. i., citi lidojumu rajonu gaisa satiksmes vadības centri (ACC) vai militāras iekārtas), un jāprognozē funkcionālo gaisa telpas bloku veidošanas noteikumi šādās ārkārtas situācijās.

4.6 Lai nodrošinātu turpmāku SES attīstību un likvidētu kapacitātes svarīgākās sastrēguma vietas Eiropā, ļoti svarīga ir civilo un militāro pakalpojumu sniedzēju sadarbība. Dalībvalstīm un Eiropas Komisijai ir jāmeklē civilās un militārās sadarbības iespējas saistībā ar funkcionālajiem gaisa telpas blokiem, pragmatiski un nepolitiski saskaņojot civilās un militārās vajadzības. Ņemot vērā to, ka ir iesaistītas arī trešās valstis un ASV, svarīga ir ciešāka koordinācija ar NATO. EESK atzinīgi vērtē dažu militāro mācību zonu pārvietošanu tālāk no galvenajām civilās satiksmes plūsmām, kā paredzēts dažos funkcionālajos gaisa telpas blokos, un tas būtu aktīvi jāveicina ar visām funkcionālo gaisa telpas bloku iniciatīvām. Turklāt ATM nakts maršrutu tīkla ieviešana, kas paredzēta dažos funkcionālajos

gaisa telpas blokos, arī būtu jāveic visos funkcionālajos gaisa telpas blokos kā līdzeklis, ar kuru uzlabo nakts lidojumu efektivitāti tad, kad militārās mācību zonas netiek izmantotas.

4.7 EESK arī uzskata, ka ir svarīgi paplašināt funkcionālos gaisa telpas blokus un Eiropas vienotās gaisa telpas principu aiz ES robežām, it īpaši attiecībā uz valstīm, kas atrodas Eiropai kaimiņos. Tam būs nepieciešama turpmāka sadarbība starptautiskā līmenī.

4.8 Lai nodrošinātu, ka funkcionālie gaisa telpas bloki sniedz reālus ieguvumus galalietotājiem, svarīga ir politiskā apņemšanās. Eiropas Komisijai un ES funkcionālo gaisa telpas bloku koordinātoram arī turpmāk vajadzētu atgādināt dalībvalstīm par pienākumu īstenot SES un funkcionālos gaisa telpas blokus.

5. Eiropas tīklu pārvaldnieka izveide ATM tīkla funkciju pildīšanai

5.1 EESK piekrīt, ka Eiropas ATM tīkla funkciju stiprināšana, piemēram, maršrutu tīkla plānošana, centrālās satiksmes plūsmas pārvaldība un ierobežotu resursu apsaimniekošana (radiofrekvences un transponderu kodī) ir svarīgs SES II paketes elements.

5.2 EESK uzskata, ka *Eurocontrol* varētu uzņemties noteiktu lomu šo funkciju īstenošanā, bet tikai ar nosacījumu, ka tas notiek saskaņā ar ES tiesību aktiem, ka *Eurocontrol* aģentūras reforma ir sekmīgi pabeigta un ir turpmāk racionalizēta ilgtspējīgā *Eurocontrol* izmaksu bāze. Lai pārstrukturētu aģentūru, būs vajadzīga visu *Eurocontrol* dalībvalstu pilnīga politiska atļauja. EESK atzinīgi vērtē Eiropas Komisijas lēmumu iecelt *Eurocontrol* par Eiropas tīkla pārvaldītāju.

5.3 Tādēļ EESK lūdz Eiropas Komisijai, piešķirot pilnvaras *Eurocontrol*, nodrošināt stingru minētā būtiskā elementa ieviešanu.

5.4 EESK pauž bažas par prognozēto ATC kavējumu pieaugumu 2011. gada vasarā. EESK mudina *Eurocontrol*, kas ir SES tīkla vadītāja, sadarbībā ar aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem un gaisa telpas izmantotājiem rast īstermiņa risinājumus, lai mazinātu ietekmi uz gaisa satiksmi un ceļotājiem.

5.5 Visbeidzot EESK atgādina, ka Eljafjadlajegidla vulkāna izvirduma Islandē dēļ 2010. gadā bija jāslēdz gaisa telpa, radot lielas neērtības gaisa satiksmes nozarei un ceļotājiem. Tas radīja arī milzīgas izmaksas aviācijas nozarei un ES ekonomikai kopumā. Pēc minētajiem notikumiem tika panākta

vienošanās, ka Eiropai ir jāpārskata procedūras. Šajā saistībā EESK uzsver, ka Eiropai ir jāpielāgo savas procedūras labākajai citu pasaules valstu praksei, piemēram, ASV. Proti, Eiropa ir vienīgais reģions pasaulē, kur par iespējamo vulkānisko pelnu apdraudējumu nav atbildīgas aviosabiedrības. Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas (ICAO) nesēn veiktās vulkāna izvirduma simulācijas mācības (2011. gada aprīlī) liecina, ka, neraugoties uz zināmu progresu, ir nepieciešami daudz stingrāki norādījumi, lai izvairītos no vēl vienas sadrumstalotas pieejas. EESK mudina EASA sniegt skaidrus norādījumus visām ES dalībvalstīm, kad tās pieņems pārskatītu politiku.

6. Eurocontrol reforma SES atbalstam un izmaksu bāzes samazināšanai

6.1 EESK atzinīgi vērtē nozīmīgo progresu, ko *Eurocontrol* ir panākusi tās ģenerāldirektora vadībā, pārstrukturējoties par vienkāršāku organizāciju SES atbalstam. Šis process būtu jāpaātrina, un tas prasīs *Eurocontrol* dalībvalstu pilnīgu iesaistīšanos.

6.2 EESK apsveic *Eurocontrol* ar SES pilāra izveidi aģentūrā, ar kuru tiek sniegts tehnisks atbalsts SES. Dažādām *Eurocontrol* funkcijām, tām nepieciešamajiem resursiem un veidam, kā tās finansēt, ir jābūt pilnībā pārredzamiem. Protams, lidsabiedrībām nebūtu jāmaksā par valdības funkcijām, piemēram, SES pilāru. Tāpēc būs jāiegulda papildu darbs, lai izstrādātu pareizas *Eurocontrol* pārvaldības principus, ar kuru palīdzību iespējams pilnībā ievērot SES mērķus.

6.3 EESK arī uzsver, ka ir svarīgi saglabāt Eiropas mēroga pieeju, kas sniedzas ārpus ES robežām. Tādēļ Eiropas Komisijai vajadzētu paplašināt Eiropas kopējo aviācijas telpu ar visām Eiropas Savienības kaimiņvalstīm.

7. SESAR kā tehnisks un operatīvs SES elements ar publisko finansējumu īstenošanas posma atbalstam

7.1 SESAR programma tika izveidota kā tehnisks un operatīvs SES II papildinājums. Eiropas Komisija cer, ka SESAR izstrādās tādu Eiropas ATM turpmāko sistēmu laikposmam, sākot ar 2020. gadu un vēlāk, kura salīdzinājumā ar šodienas sniegumu var

— ļaut līdz trim reizēm palielināt gaisa satiksmes kustību, vienlaikus samazinot kavējumus;

— uzlabot drošības efektivitātes rādītājus 10 reizes;

— dot iespēju par 10 % samazināt gaisa kuģu ietekmi uz vidi un

— sniegt ATM pakalpojumus par cenu, kas gaisa telpas izmantotājiem ir vismaz par 50 % mazāka.

7.2 EESK uzskata, ka minētajiem mērķiem, kā arī sadarbībai ar trešo valstu ATM sistēmām (piemēram, ASV *NextGen* iniciatīvu) arī turpmāk ir jābūt SESAR programmas virzītājspēkam. EESK atzinīgi vērtē sadarbības memorandu, ko 2011. gada 3. martā Budapeštā parakstīja starp SESAR un *NextGen*; tas ir solis ceļā uz labāku sinhronizāciju starp diviem svarīgākajiem attīstības projektiem globālajās ATM sistēmās.

7.3 EESK uzskata, ka ir svarīgi SESAR izstrādē arī turpmāk iesaistīt darbiniekus, kas apkalpo klientus. Šajā saistībā par būtiskām ir uzskatāmas darbinieku mācības par jaunās tehnoloģijas izmantošanu un jaunām darbības koncepcijām.

7.4 EESK norāda, ka, neraugoties uz labumu, ko ilgākā laika posmā gūs gaisa telpas izmantotāji, ES iedzīvotāji un vide, SESAR saskaras ar daudzām sarežģītām problēmām. Laicīga un efektīva SESAR īstenošana ir ārkārtīgi svarīga. Turklāt līdztekus spēcīgai nozares iesaistīšanai būs vajadzīgs plašs politiskais un finansiālais atbalsts publiskajā un privātajā partnerībā. Tāpēc SESAR ieviešanai jābūt stratēģijas "ES 2020" neatņemamai sastāvdaļai, lai nodrošinātu stingru ekonomikas pārvaldību, kuras pamatā ir skaidrs uzņēmējdarbības modelis un savstarpēja sadarbība un saskaņošana ar ASV *NextGen* sistēmu.

7.5 Tāpēc EESK uzskata, ka saistībā ar SESAR ieviešanu ir jāpievēršas šādiem jautājumiem:

7.5.1 Nodrošināt infrastruktūras atjauninājumu sinhronizētu ieviešanu gaisā un uz zemes.

— Modernizēt ģenerālplānu, nosakot skaidru ceļvedi, ar ko Komisija, dalībvalstis, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji un gaisa telpas izmantotāji apņemas nodrošināt lielāku saskaņotību ar SES sistēmu, tostarp funkcionālajiem gaisa telpas blokiem. Kopuzņēmumam SESAR ir steidzami jāizvirza par prioritāti līdz šim paveiktā darba pārskatīšana un jānosaka, kā katrs galvenais SES veicinātājs sekmēs ES, funkcionālo gaisa telpas bloku un valsts darbības mērķu sasniegšanu.

— SESAR tehnoloģijas būtu jāievieš saskaņā ar vispārātzītu pozitīvas uzņēmējdarbības modeli, kas ietver ticamu drošības analīzi un pozitīvu un ticamu izmaksu un ieguvumu analīzi, uz kuras pamata tiek saskaņotas un noteiktas darbības uzlabošanas vajadzības. Ja nevar pierādīt, ka tehnoloģijas veicina ES mēroga mērķu (tostarp attiecībā uz drošību) sasniegšanu vai nodrošina drošu un laikus īstenotu pāreju, darbs ir jāpārtrauc.

— SESAR ģenerālplāna īstenošanā būs nepieciešama pilnīga visu ES dalībvalstu iesaistīšanās.

7.5.2 Savlaicīgi nodrošināt pienācīgus finanšu resursus SESAR ieviešanai.

7.5.2.1 SESAR īstenošana radīs nozīmīgu ekonomikas, vides un stratēģisko vērtību Eiropai kopumā. SESAR ieviešanas aizkavēšanās par 10 gadiem tiešā veidā negatīvi ietekmē IKP vairāk nekā 150 miljardu EUR apmērā ES 27 dalībvalstīs un rada energoefektivitātes zudumu vairāk nekā 150 miljonus tonnu CO₂ apmērā.

7.5.2.2 Tomēr SESAR ieviešanai nepieciešamie kopējie ieguldījumi pārsniedz 30 miljardus EUR, un sākuma finansējums, un apgādāšana ar SESAR iekārtām (gaisā un uz zemes) ir galvenā problēma pēc iespējas ātrākai tādas darbības nodrošināšanai, kāda tiek gaidīta jauno tehnoloģiju ieviešanas rezultātā.

7.5.2.3 Grūtības ar SESAR ieviešanas finansēšanu daļēji saistītas ar to, ka pārejas posmā ieguldījumi ne vienmēr nozīmē arī peļņu: lidsabiedrība, kas investē jaunā gaisa aprīkojumā, jutīs ieguvumus tikai tad, kad attiecīgus ieguldījumus būs izdarījuši aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji. No otras puses, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem (kuriem būs jāiegulda ar darbību ierobežotā vidē, lai nodrošinātu ieguvumus) uzņēmējdarbība kļūs pozitīva tikai tad, kad būs aprīkots pietiekams skaits gaisa kuģu. Visbeidzot varētu būt dažas pārmaiņas, kas var dot vispārīgu labumu tīklam un labvēlīgi ietekmēt uzņēmējdarbību, tomēr to veikšanai nepieciešams dažu ieinteresēto pušu ieguldījums, kas tām arī turpmāk būs neto izmaksas. Šajā gadījumā būtu jānodrošina finansējums.

7.5.2.4 Tādēļ ES piešķirtie līdzekļi ieviešanas atbalstam tiktu izlietoti, lai operatori (aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji, gaisa telpas izmantotāji, lidostas) varētu sinhronizēti un ātri pieņemt SESAR tehnoloģiju. Turklāt, lai nodrošinātu nepārtrauktus ieguldījumus pētniecībā, izstrādē un inovācijās, laikposmā no 2014. līdz 2020. gadam ATM jomā būs nepieciešami papildu līdzekļi tikpat lielā apjomā, kāds ir pieejams pašreizējā pētniecības un izstrādes posmā.

7.5.2.5 Ir aplēsts: lai sasniegtu ATM darbības mērķu sasniegšanai nepieciešamo ātrumu, SESAR ieviešanai būs vajadzīgi ES līdzekļi aptuveni 3 miljardu EUR apmērā, summa, kas jāiegūst, kombinējot dažādus finansēšanas mehānismus, kas pašreiz tiek apspriesti, piemēram (bet ne tikai), pašas nozares līdzekļi, ES projektu obligācijas, garantijas, EIB aizdevumi u. c. avoti. Attiecībā uz laikposmu no 2014. līdz 2020. gadam var secināt:

bez efektīvas ES līdzekļu piešķiršanas SESAR atbalstam ir maz ticams, ka programmu varēs īstenot laikā.

7.5.3. Izveidot pareizu SESAR ieviešanas pārvaldību.

— Neatkarīgas struktūrvienības izveide SESAR ieviešanai, kurā finansēšanu un ieviešanu ietver vienā vienotā pārvaldības sistēmā.

- Šai ieviešanas struktūrvienībai ir jābūt nozares virzītai, un to jāpārvalda vadības struktūrai, kurā ietilpst gaisa telpas izmantotāji un aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji, kas ir divas galvenās puses, kuras uzņemas investīciju risku. Būtu jāapspriežas arī ar citām aviācijas nozarē iesaistītajām pusēm.
- SESAR ieviešanas laikā pienācīgi jākonsultējas ar transporta nozares darba ņēmēju pārstāvjiem.
- (Aprīkojuma) ražotāju galvenais uzdevums ieviešanas posmā ir pārdot SESAR atbilstošu aprīkojumu lidsabiedrībām un aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem. Tādēļ, lai izvairītos no interešu konfliktiem, ražotājus atšķirībā no pašreizējās kopuzņēmuma SESAR pārvaldības nevajadzētu iesaistīt SESAR ieviešanas pārvaldībā.
- Jānodrošina koordinācija Eiropas līmenī attiecībā uz sinhronizētu SES tehnoloģiju ieviešanu atbilstīgi saistošajiem tīkla mērķiem. Minētā uzdevuma izpildē struktūrvienība varētu sniegt ieteikumus finansējuma mērķiem.

7.6 Visbeidzot EESK vēlas norādīt, ka SESAR sekmīgi darbosies tikai tad, ja nekavējoties tiks atrisinātas iepriekšējos punktos aprakstītās politiskās un iestāžu problēmas un ja ieviešanai tiks piešķirts nepieciešamais valsts finansējums.

8. Vienots ES drošības regulators uz EASA sistēmas pamata

8.1 EESK norāda, ka ar SES II paketi ir paplašināta Eiropas Aviācijas drošības aģentūras (EASA) sistēmas darbības joma, ietverot arī ATM drošības regulējumu ES līmenī un tādējādi nodrošinot integrētu pieeju ATM drošības regulējumam un uzraudzībai Eiropas Savienībā saskaņā ar koncepciju “no izejas līdz izejai” (*gate to gate*).

8.2 SES īstenošanu sekmēs stingras EASA veiktas uzraudzības funkcijas, piemēram, funkcijas kas vērstas uz valstu drošības iestāžu darbības pārbaudi, lai nodrošinātu, ka aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji ievēro kopējās prasības.

8.3 Kaut arī EESK atbalsta šo koncepciju, tā uzskata, ka ir svarīgi cieši uzraudzīt šo jauno EASA kompetenču praktisku īstenošanu. Svarīgi, lai EASA ATM drošības noteikumu pamatā būtu pašreizējie SES noteikumi, nevis lai EASA mēģinātu no jauna izgudrot riteņus, pieņemot apgrūtinātošus noteikumus, kam nav pamatojuma drošības jomā.

8.4 EESK uzskata, ka īstermiņā Eurocontrol resursi un zināšanas būtu jāizmanto par tehnisku atbalstu EASA ATM drošības noteikumu darbības jomā.

8.5 Visbeidzot EESK vēlas atgādināt par “taisnīguma kultūras” nozīmi, kā jau tika izklāstīts tās atzinumā TEN/416 par tematu “Negadījumu un incidentu izmeklēšana un novēršana civilajā aviācijā”. Aviācijas drošības interesēs ir svarīgi noteikt tiesisko regulējumu, saskaņā ar kuru visas negadījumos vai incidentos iesaistītās puses var dalīties ar informāciju un runāt brīvi un konfidenciali. EESK uzsver, ka Eiropas līmenī ir vajadzīga aktīvā rīcība, lai nodrošinātu, ka visas dalībvalstis groza savas valsts krimināltiesību sistēmu un nodrošina taisnīguma kultūru. EESK īpaši uzsver, ka ir svarīgi izstrādāt ES hartu par “taisnīguma kultūru”.

9. Drošība un cilvēka faktori

Drošība nozīmē ne tikai drošības noteikumus. Tā ietver arī cilvēka spējas, drošības kultūru, kompetences un mācības un komandas resursu pārvaldību.

Šajā saistībā ir svarīgi

- atzīt cilvēka darbību, it īpaši noguruma ietekmi, proaktīvā drošības risku pārvaldībā;
- nodrošināt atbilstošu kompetences līmeni un profesionālu mācības;
- veicināt sociālo partneru iesaistīšanos Eiropas vienotās gaisa telpas veidošanā visos līmeņos un
- veidot stabilu drošības kultūru, kurā drošības pamats ir atklāta ziņošana un “taisnīguma kultūra”.

Briselē, 2011. gada 21. septembrī

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas
priekšsēdētājs
Staffan NILSSON