

## Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru na tému „Jednotný európsky vzdušný priestor II“ (stanovisko z vlastnej iniciatívy)

(2011/C 376/07)

Spravodajca: **pán KRAWCZYK**

Európsky hospodársky a sociálny výbor sa 20. januára 2011 rozhodol podľa článku 29 ods. 2 rokovacieho poriadku vypracovať stanovisko z vlastnej iniciatívy na tému

„Jednotný európsky vzdušný priestor II“.

Odborná sekcia pre dopravu, energetiku, infraštruktúru a informačnú spoločnosť, poverená vypracovaním návrhu stanoviska výboru v danej veci, prijala svoje stanovisko 22. júna 2011.

Európsky hospodársky a sociálny výbor na svojom 474. plenárnom zasadnutí 21. a 22. septembra 2011 (schôdza z 21. septembra 2011) prijal 152 hlasmi za, pričom nikto nehlasoval proti a 1 člen sa hlasovania zdržal, nasledujúce stanovisko:

### 1. Závbery a odporúčania

1.1 Systém európskeho manažmentu letovej prevádzky (ATM) znáša už celé desaťročia negatívne dôsledky fragmentácie a nedostatkov. Vytvorením jednotného európskeho vzdušného priestoru (SES) je možné zvýšiť bezpečnosť a zlepšiť efektívnosť letov. Došlo by k výraznému zníženiu množstva emisií CO<sub>2</sub> na jeden let a výrazne by sa zmiernili ďalšie vplyvy na životné prostredie (emisie CO<sub>2</sub> súvisiace s odvetvím letectva by bolo možné znížiť o 12 % na let). Zároveň by mohlo dôjsť k značným úsporám nákladov.

1.2 Vytvorenie jednotného európskeho vzdušného priestoru je nevyhnutné tiež na zabezpečenie konkurencieschopnosti leteckého priemyslu EÚ na globálnom trhu. Je dôležité, aby Európska komisia zohrávala kľúčovú úlohu pri realizácii iniciatívy SES II. Iba silné a nespochybniteľné vedúce postavenie Komisie umožní úspešne prekonať rôzne prekážky a politické problémy, ktorým sme čelili v predchádzajúcich rokoch.

1.3 Úspešné zavedenie systému výkonnosti na základe realistických, ale ambiciózných cieľov v oblasti bezpečnosti, rentability, kapacity/meškania a letovej efektívnosti je kľúčovým faktorom pre realizáciu iniciatívy SES. EHSV sa obáva, že súčasná úroveň angažovanosti členských štátov EÚ pri zavádzaní jednotného európskeho vzdušného priestoru nie je dostatočujúca.

1.4 Je potrebné vypracovať funkčné bloky vzdušného priestoru (FAB) na základe prevádzkových potrieb a s ohľadom na bezpečnosť, kapacitu vzdušného priestoru, ciele zlepšenia v oblasti efektívnosti nákladov a zlepšenie životného prostredia prostredníctvom lepšej efektívnosti letov. Európska komisia by mala stanoviť a podrobne sledovať parametre výkonnosti, ktoré majú dosiahnuť rôzne iniciatívy FAB využitím výkonnostného rámca SES II.

1.5 EHSV sa domnieva, že by organizácia Eurocontrol mohla zohrávať úlohu pri posilňovaní funkcií európskej siete ATM, akými sú napríklad návrh siete liniek, riadenie prepravného toku a riadenie obmedzených zdrojov, ale len pod podmienkou

uplatnenia práva EÚ, úspešného dokončenia reformy Eurocontrolu a ďalšej racionalizácie jeho nákladovej základne. EHSV víta rozhodnutie Európskej komisie určiť Eurocontrol za európskeho „správcu siete“.

1.6 EHSV sa domnieva, že ciele bezpečnosti a výkonnosti ciele, rovnako ako interoperabilita so systémami ATM mimo EÚ (ako je napríklad americká iniciatíva NextGen), by mali byť aj naďalej hnacou silou programu pre výskum manažmentu letovej prevádzky jednotného európskeho vzdušného priestoru (SESAR). EHSV sa preto domnieva, že je potrebné zaoberať sa problémami súvisiacimi so správkovaním programu SESAR:

- Zabezpečiť synchronizované zavedenie modernizácie vzdušných a pozemných infraštruktúr.
- Zabezpečiť včasné a primerané finančné zdroje pre zavádzanie programu SESAR.
- Zaviesť správne riadenie zavádzania programu SESAR.

1.7 Bezpečnosť presahuje bezpečnostné predpisy. Patria sem aj: ľudské schopnosti, kultúra bezpečnosti, kvalifikácia a vzdelávanie a tímové riadenie zdrojov. V tomto kontexte je dôležité:

- rozpoznať ľudskú výkonnosť, pokiaľ ide o proaktívne riadenie bezpečnostných rizík,
- zabezpečiť primeranú úroveň schopností a vzdelávania odborníkov,
- podporovať zapojenie sa sociálnych partnerov do implementácie jednotného európskeho vzdušného priestoru na všetkých úrovniach a
- vybudovať náležitú bezpečnostnú kultúru, integrujúc otvorené vykazovanie (*open reporting*) a „kultúru spravodlivosti“, ako základ bezpečnej prevádzky.

1.8 EHSV konštatuje, že balík SES II rozšíril pôsobnosť systému Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva (EASA) na právnu úpravu v oblasti bezpečnosti ATM na úrovni EÚ, čím sa zabezpečí integrovaný prístup k regulácii bezpečnosti a dohľadu nad manažmentom letovej prevádzky (ATM) v EÚ v rámci konceptu „od vzletu až po pristátie“.

## 2. Úvod

2.1 Vytvorením jednotného európskeho vzdušného priestoru je možné zvýšiť bezpečnosť a zlepšiť efektívnosť letov. Došlo by k výraznému zníženiu množstva emisií CO<sub>2</sub> na jeden let a výrazne by sa zmiernili ďalšie vplyvy na životné prostredie (emisie CO<sub>2</sub> súvisiace s odvetvím letectva by bolo možné znížiť o 12 % na let). Zároveň by mohlo dôjsť k značným úsporám nákladov.

2.2 Vytvorenie jednotného európskeho vzdušného priestoru je tiež nevyhnutné na zabezpečenie konkurencieschopnosti leteckého priemyslu EÚ na globálnom trhu. Okrem toho, súčasný systém ATM nebude schopný vyrovnáť sa s prognózou dopytu po doprave v období od súčasnosti do roku 2030 (podľa najnovšej dlhodobej predpovede organizácie Eurocontrol sa objem dopravy v roku 2030 zvýši na 16,9 miliónov letov – 1,8 násobok súčasnej úrovne prevádzky).

2.3 Prvý balík opatrení EÚ pod názvom „Jednotný európsky vzdušný priestor“ (SES I) nadobudol platnosť v roku 2004. V tom čase bolo v oblasti manažmentu letovej prevádzky najväčším problémom preťaženie vo vzduchu a následné meškania, preto sa toto spolu s bezpečnosťou stalo hlavným ťažiskom SES I.

2.4 Za posledné roky sa situácia v rámci ATM trochu zmenila, a aj keď sú bezpečnosť a kapacita ešte stále hlavnými cieľmi, obraz sa stal pestrejším, s väčším dôrazom na životné prostredie (účinnosť letov) a efektívnosť nákladov. Okrem toho došlo k zmene regulačného prístupu z dôvodu žiadostí členských štátov a zúčastnených strán o menej normatívny prístup („lepšia regulácia“).

2.5 Hoci boli niektoré z cieľov SES dosiahnuté, problémy členských štátov naplňať niektoré ciele SES I, spolu s aktualizovanými cieľmi, akými sú životné prostredie a výkonnosť, viedli k spusteniu iniciatívy jednotný európsky vzdušný priestor II (SES II). Zákonodarcami EÚ bola prijatá v roku 2009 a zverejnená v Úradnom vestníku 14. novembra 2009. Poskytuje základné nástroje, právny rámec a stavebné bloky pre implementáciu jednotného európskeho vzdušného priestoru od roku 2012.

2.6 Okrem toho bol program SESAR odštartovaný ako technický a prevádzkový doplnok k inštitucionálnym reformám, ktoré sa plánujú v rámci SES II.

2.7 Podstatné výzvy však naďalej pretrvávajú. Na prekonanie týchto výziev sú potrebné prevádzkové zlepšenia väčšieho

rozsahu spolu s nepretržitou politickou činnosťou, s cieľom zabezpečiť rýchle zavedenie balíka SES II na základe ambiciózných výkonnostných cieľov a s konečným cieľom premostenia priepasti vo výkonnosti medzi systémom ATM v EÚ a systémami ATM mimo EÚ.

2.8 EHSV zdôraznil potrebu jednotného európskeho vzdušného priestoru už skôr v predchádzajúcich stanoviskách, najmä v TEN 354 – 355 o zlepšovaní výkonnosti európskeho systému leteckej dopravy prostredníctvom SES II. Toto stanovisko z vlastnej iniciatívy má za cieľ zabezpečiť víziu na vysokej úrovni vo vzťahu k implementácii balíka SES II a vo vzťahu k zavádzaniu programu SESAR, a zaoberá sa aspektmi, ku ktorým patria:

- implementácia výkonnostnej schémy SES II s ambicióznymi environmentálnymi cieľmi,
- implementácia FAB, ktoré sa zakladajú na týchto ambiciózných výkonnostných cieľoch,
- posilňovanie funkcií siete ATM na základe zreformovanej organizácie Eurocontrol,
- reforma organizácie Eurocontrol na podporu SES a so zredukovanou nákladovou základňou,
- SESAR ako technická a prevádzková zložka SES s verejným financovaním na podporu implementačnej fázy,
- Európska agentúra pre bezpečnosť letectva (EASA), ako jediný bezpečnostný regulátor s bezpečnostnými pravidlami, ktoré sú založené na bezpečnostných zásadách a využívaní existujúcich pravidiel.

Princíp ľudského faktora a potreba sociálneho dialógu so zamestnancami v prednej línii a riadne konzultácie so všetkými zainteresovanými stranami sú kľúčovým prvkom, ktorý by mal byť oporou všetkých týchto aspektov.

## 3. Implementácia výkonnostnej schémy SES II s ambicióznymi výkonnostnými cieľmi

3.1 Úspešné zavedenie systému výkonnosti na základe ambiciózných cieľov v oblasti bezpečnosti, rentability, kapacity/meškania a letovej efektívnosti je kľúčovým faktorom realizácie iniciatívy Jednotný európsky vzdušný priestor. Na zabezpečenie rýchleho využitia jeho výhod bude potrebný neochvejný politický záväzok. V tejto súvislosti EHSV zdôrazňuje vo vzťahu k členským štátom EÚ dôležitosť plniť si svoj záväzok urýchleného zavedenia jednotného európskeho vzdušného priestoru, ako o tom rozhodla Rada EÚ pre dopravu v máji 2010. EHSV sa obáva, že súčasná úroveň angažovanosti členských štátov EÚ pri realizácii jednotného európskeho vzdušného priestoru je nízka.

3.2 EHSV sa domnieva, že je potrebné zabezpečiť súlad medzi výkonnosťnými cieľmi celého Spoločenstva a vnútroštátnymi cieľmi FAB. To si bude vyžadovať vytvorenie systému na riešenie nezrovnalostí medzi týmito cieľmi. V praxi to znamená, že tie štáty, ktoré dosahujú najhoršie výsledky, budú potrebovať ambicioznejšie ciele, než tie, ktoré dosahujú lepšie výsledky. Správy o porovnávaní výkonnosti ATM (ACE) komisie Eurocontrolu na hodnotenie výkonnosti by sa mali použiť na stanovenie podrobných cieľov pre jednotlivých poskytovateľov ATM. Mali by sa stanoviť a zaviesť bezpečnostné metrické ciele, aby bolo možné zabezpečiť vyvážený prístup v súvislosti s ostatnými výkonnosťnými cieľmi. V tejto súvislosti by sa nemalo pristúpiť na žiaden kompromis, pokiaľ ide o úrovne bezpečnosti a malo by sa pokračovať v zlepšovaní bezpečnosti.

3.3 EHSV zdôrazňuje, že je dôležité zabezpečiť nezávislosť národných dozorných orgánov (NSA) od poskytovateľov leteckých navigačných služieb (ANSP), ako aj od politického zasahovania; toto je nevyhnutné na zabezpečenie úspešnej realizácie. Preto je potrebné zabezpečiť adekvátne zdroje pre NSA. Európska komisia by mala pozorne sledovať prísne dodržiavanie týchto zásad využívajúc nástroje, ktoré sú dostupné v rámci balíka SES II. Okrem toho by NSA mali zabezpečiť lepšiu koordináciu na základe intenzívnejšieho využívania zavedených platforiem NSA, a tam, kde je to vhodné, by sa mala navrhnúť konsolidácia v rámci FAB, aby bolo možné zabezpečiť úspory z rozsahu a zabrániť zvýšeniu nákladov spojených s dohľadom. V tejto súvislosti by sa mala posilniť úloha koordinátora FAB.

3.4 Výkonnosťná schéma by sa mala zaoberať tak traťovými poplatkami, ako aj terminálnymi odplatami. Je to nevyhnutné na zabezpečenie zmysluplných výhod pre leteckých dopravcov a cestujúcich na základe konceptu „od vzletu až po pristátie“. Ak sa naplní tento plán, povedie to k zníženiu priamych a nepriamych nákladov systému ATM EÚ v dlhodobom horizonte, čím sa znížia poplatky na riadenie letovej prevádzky (ATC), ktoré sú účtované užívateľom vzdušného priestoru, teda cestujúcim a užívateľom nákladnej dopravy.

3.5 EHSV sa domnieva, že výkonnosť systému SES II by mala byť prepojená s dobre vypracovaným systémom stimulov. Najväčším stimulom bude zrušenie systému náhrady celkových nákladov v rámci ATM, ako už bolo dohodnuté v rámci balíka SES II, a jeho nahradenie systémom fixných nákladov.

3.6 Sieťové funkcie, ako napríklad Centrálna jednotka Eurocontrol pre manažment prepravného toku (CFMU) a Ústredný úrad traťových poplatkov (CRCO), by mali byť založené na jasných výkonnosťných cieľoch, ale musia obsahovať opatrenia na zabezpečenie toho, aby bol orgán na preskúmanie výkonnosti (PRB) EÚ prísne nezávislý od týchto sieťových funkcií.

#### **4. Implementácia FAB, ktoré sa zakladajú na týchto ambicioznych výkonnosťných cieľoch**

4.1 Cieľom zostáva konvergencia k minimálnemu počtu funkčných blokov vzdušného priestoru (FAB), predovšetkým

na základe požiadaviek plynulosti prepravného toku, kapacity a efektívnosti nákladov. Tie isté bezpečnostné opatrenia a postupy by sa mali vzťahovať na všetky FAB. Funkčné bloky vzdušného priestoru sú základným nástrojom na to, aby individuálni poskytovatelia leteckých navigačných služieb dokázali od roku 2012 plniť náročné výkonnosťné ciele.

4.2 FAB je potrebné vypracovať na základe prevádzkových potrieb a s ohľadom na bezpečnosť, kapacitu vzdušného priestoru, ciele zlepšenia v oblasti efektívnosti nákladov a zlepšenia životného prostredia prostredníctvom lepšej efektívnosti letov. Dosiachnutie tohto cieľa si vyžaduje politický záväzok a monitorovanie na najvyššej úrovni. Európska komisia by mala stanoviť a podrobne sledovať parametre výkonnosti, ktoré majú dosiahnuť rôzne iniciatívy FAB využitím výkonnosťného rámca SES II.

4.3 Funkčné bloky vzdušného priestoru musia zabezpečiť postupnú technickú integráciu roztriešteného európskeho systému ATM na základe podrobného plánu s jasnými cieľmi. Na dosiahnutie tohto cieľa je potrebná jasná koordinácia a spolupráca medzi FAB.

4.4 Pokiaľ ide o zmeny pracovných postupov, dobré odvetvové vzťahy sú dôležité. Toto je možné dosiahnuť prostredníctvom riadnych a prebiehajúcich konzultácií v tom pravom zmysle slova. Pri napredovaní je absolútne nevyhnutný dobrý sociálny dialóg, ak sa chceme v budúcnosti týmto problémom vyhnúť. Pracovníci v tomto odvetví predstavujú kľúčové aktíva a pokiaľ nebudú zmeny pracovných postupov riešené ohľaduplne, môžu viesť k nepokojom v tomto priemysle.

4.5 Podľa nariadenia SES sú poskytovatelia leteckých navigačných služieb (ANSP) povinní mať pohotovosťné plány pre všetky služby, ktoré poskytujú, pre prípad, keď udalosť vyústi do výrazného zhoršenia alebo prerušenia poskytovania ich služieb. ANSP sa musia sústrediť na riešenia, ktoré sú účinnejšie a nákladovo výhodnejšie tým, že v prvom rade vyhľadajú núdzové možnosti v rámci existujúcej vnútroštátnej infraštruktúry (t. j. iné oblastné strediská riadenia alebo vojenské zariadenia) a pri vývoji funkčných blokov vzdušného priestoru musia tiež vopred počítať s ustanoveniami pre takúto pohotovosťnú situáciu.

4.6 Spolupráca medzi civilnými a vojenskými poskytovateľmi služieb je nevyhnutná na zabezpečenie ďalšieho rozvoja SES a na odstránenie najvýznamnejších problémov spojených s kapacitou v jadre Európy. Členské štáty a Európska komisia musia usilovať o civilno-vojenskú spoluprácu v rámci FAB, ktorá porovnáva civilné a vojenské potreby pragmatickým a nepolitickým spôsobom. Vzhľadom k tomu, že sa tiež zapojili štáty mimo EÚ a USA, je podstatná užšia spolupráca s NATO. EHSV víta prerozdelenie niektorých vojenských výcvikových priestorov do priestorov ďaleko od hlavných prúdov civilnej prevádzky, ako to predpokladajú niektoré FAB a všetky iniciatívy FAB by ho mali aktívne podporovať. Okrem toho by mali všetky FAB podporovať aj zavedenie siete nočných trás ATM,

ako to predpokladajú niektoré FAB, ako prostriedku na zlepšenie efektívnosti nočných letov v čase, keď sa vojenské výcvikové priestory nepoužívajú.

4.7 EHSV sa tiež domnieva, že je potrebné rozšíriť FAB a zásadu jednotného európskeho vzdušného priestoru za hranice EÚ, a to najmä smerom ku krajinám susediacim s Európou. Toto si bude vyžadovať ďalšiu koordináciu na medzinárodnej úrovni.

4.8 Politický záväzok je dôležitý na zabezpečenie toho, aby FAB poskytli konečným užívateľom skutočné výhody. Komisia EÚ a koordinátor FAB EÚ by mali aj naďalej pripomínať členským štátom ich povinnosť uskutočniť implementáciu SES a FAB.

#### 5. Ustanovenie správcu európskej siete na výkon funkcií siete ATM

5.1 EHSV súhlasí s tým, že posilňovanie funkcií európskej siete manažmentu letovej prevádzky (ATM), ako napríklad návrh siete liniek, riadenie prepravného toku a riadenie obmedzených zdrojov (frekvenčné kódy a kódy transpondérov), tvorí podstatnú zložku balíka opatrení SES II.

5.2 EHSV sa domnieva, že Eurocontrol by mohol zohrávať určitú úlohu v rámci týchto funkcií, ale len pod podmienkou uplatnenia práva EÚ, úspešného dokončenia reformy Eurocontrolu a ďalšej racionalizácie jeho nákladovej základne. To si bude vyžadovať úplnú politickú angažovanosť všetkých členských štátov Eurocontrolu, aby bolo možné presadiť reštrukturalizáciu tejto agentúry. EHSV víta rozhodnutie Európskej komisie určiť Eurocontrol za európskeho „správcu siete“.

5.3 EHSV preto žiada Európsku komisiu, aby pri udeľovaní mandátu organizácii Eurocontrol zabezpečila prísne dodržiavanie tohto základného prvku.

5.4 EHSV vyjadruje obavy v súvislosti s predpokladaným zvýšením počtu meškaní pri riadení leteckej prevádzky počas leta 2011. EHSV vyzýva organizáciu Eurocontrol, ako správcu siete SES, v spolupráci s ANSP a užívateľmi vzdušného priestoru, aby našla krátkodobé riešenia s cieľom zmierniť dosah na leteckú prevádzku a cestujúcu verejnosť.

5.5 A napokon EHSV pripomína, že výbuchy sopky Eyjafjallajökull na Islande v roku 2010 vyústili do uzavretia vzdušného priestoru, čo spôsobilo značné škody leteckému priemyslu a cestujúcej verejnosti. To má obrovský vplyv na náklady v rámci leteckého priemyslu a hospodárstva EÚ ako celku. Po týchto udalostiach bolo dohodnuté, že Európa musí svoje

postupy prehodnotiť. V tejto súvislosti EHSV zdôrazňuje, že je potrebné, aby Európa zosúládila svoje postupy s najlepšími postupmi používanými v iných častiach sveta, ako napríklad v USA. Konkrétne, Európa je jediným regiónom na svete, v ktorom letecké spoločnosti nenesú zodpovednosť za riešenie potenciálnych rizík sopečného popola. Nedávne cvičenie s dôrazom na sopečný popol (v apríli 2011), ktoré zorganizovala Medzinárodná organizácia civilného letectva (ICAO), vyzdvihlo tú skutočnosť, že hoci sa dosiahol určitý pokrok, na to, aby sa zabránilo ďalšiemu nesúrodému prístupu, je potrebné vypracovať presnejšie usmernenia. EHSV nalieha na EASA, aby všetkým členským štátom EÚ poskytla jasné usmernenia pri prijímaní revidovanej politiky.

#### 6. Reforma organizácie Eurocontrol na podporu SES a so zredukovanou nákladovou základňou

6.1 EHSV víta významný pokrok, ktorý dosiahla organizácia Eurocontrol pod vedením svojho generálneho riaditeľa v rámci svojej reštrukturalizácie, na základe ktorej sa stala zoštíhľenou organizáciou na podporu SES. Tento prebiehajúci proces bude potrebné urýchliť a bude si vyžadovať úplnú angažovanosť všetkých členských štátov organizácie Eurocontrol.

6.2 EHSV vyslovuje organizácii Eurocontrol uznanie, že zriadila pilier SES v rámci svojej agentúry, na základe ktorého je možné poskytnúť technickú podporu SES. Existuje potreba plnej transparentnosti rôznych funkcií organizácie Eurocontrol, zdrojov, ktoré si vyžadujú, a spôsobu, akým by mali byť financované. Je jasné, že letecké spoločnosti by nemali platiť za vládne funkcie, ako napríklad pilier SES. To si bude vyžadovať ďalšiu prácu spojenú s vypracovaním správnych zásad riadenia pre organizáciu Eurocontrol, na základe čoho bude možné v plnej miere dodržiavať ciele SES.

6.3 EHSV tiež zdôrazňuje dôležitosť zachovania celoeurópskeho prístupu, ktorý presahuje hranice EÚ. Európska komisia by preto mala rozšíriť spoločný európsky letecký priestor na všetky susedné krajiny Európskej únie.

#### 7. SESAR ako technická a prevádzková zložka SES s verejným financovaním na podporu implementačnej fázy

7.1 Program SESAR bol vypracovaný ako technický a prevádzkový doplnok k SES II. Európska komisia očakáva, že SESAR „zavedie budúci európsky systém manažmentu letovej prevádzky (ATM) do roku 2020 a na nasledujúce obdobie, ktorý dokáže, v porovnaní so súčasným výkonom,

— umožniť až trojnásobné zvýšenie počtu letov a zároveň znížiť počet meškaní,

— desaťnásobne zlepšiť bezpečnosť,

— umožniť 10 % zníženie vplyvu lietadiel na životné prostredie a

— poskytovať služby ATM za cenu účtovanú užívateľom vzdušného priestoru, ktorá bude minimálne o 50 % nižšia“.

7.2 EHSV sa domnieva, že tieto ciele a interoperabilita so systémami ATM mimo EÚ (ako je napríklad americká iniciatíva NextGen), by mali byť aj naďalej hnacou silou programu SESAR. EHSV víta memorandum o spolupráci, ktoré bolo podpísané medzi SESAR a NextGen v Budapešti 3. marca 2011, ako krok smerom k lepšej synchronizácii dvoch najdôležitejších rozvojových projektov v rámci globálnych systémov ATM.

7.3 EHSV sa domnieva, že je nevyhnutné, aby sa do rozvoja programu SESAR zapojili aj pracovníci v prvej línii. V tejto súvislosti je nevyhnutné vyškoliť pracovníkov, pokiaľ ide o používanie nových technológií a nových prevádzkových koncepcií.

7.4 EHSV zdôrazňuje, že napriek dlhodobším výhodám pre užívateľov vzdušného priestoru, občanov EÚ a životné prostredie, SESAR čelí pri zavádzaní mnohým zložitým problémom. Včasná a účinná realizácia projektu SESAR má zásadný význam. Okrem silnej angažovanosti odvetvia bude potrebné získať rozsiahlu politickú a finančnú podporu v rámci verejno-súkromného partnerstva. Sprevádzkovanie programu SESAR by sa preto malo stať neoddeliteľnou súčasťou stratégie EÚ 2020 na zabezpečenie silného ekonomického riadenia na základe jasného obchodného modelu a vzájomnej spolupráce a harmonizácie s americkým systémom NextGen.

7.5 EHSV sa preto domnieva, že je potrebné zaoberať sa problémami súvisiacimi so zavedením SESAR:

7.5.1 Zabezpečiť synchronizované zavedenie modernizácie vzdušných a pozemných infraštruktúr.

— Aktualizovať hlavný plán definujúci jasný plán, na základe ktorého sa Komisia, členské štáty, ANSP a užívatelia vzdušného priestoru zaviazajú, že zabezpečia väčšiu konzistentnosť s rámcom SES, vrátane FAB. Naliehavou záležitosťou spoločného podniku SESAR by malo byť prioritné preskúmanie prác vykonaných k dnešnému dňu a zistiť, akým spôsobom prispieje každý hlavný SES k výkonnostným cieľom EÚ, FAB a k vnútroštátnym výkonnostným cieľom.

— Technológie SESAR by mali byť zavádzané podľa dobre zavedeného, pozitívneho obchodného modelu, ktorý zahŕňa dôveryhodnú dokumentáciu o bezpečnosti a pozitívnu a dôveryhodnú analýzu nákladov a výnosov, na základe ktorej sa odsúhlasia a stanovujú potreby zlepšenia výkonnosti. Ak nie je možné preukázať, že technológia prispieva k cieľom celej EÚ (vrátane tých, ktoré sa týkajú bezpečnosti), alebo že nedokáže podporiť bezpečný a včasný prechod, práce by sa mali prerušiť.

— Realizácia hlavného plánu SESAR si bude vyžadovať plnú angažovanosť všetkých členských štátov EÚ.

7.5.2 Zabezpečiť včasné a primerané finančné zdroje pre zavádzanie SESAR.

7.5.2.1 Zavedenie projektu SESAR vyústi do významnej ekonomickej, environmentálnej a strategickej hodnoty pre Európu ako celok. Desafročné omeškanie pri zavádzaní projektu SESAR má priamy negatívny vplyv na HDP vo výške viac než 150 miliárd EUR za EÚ-27 a stratu energetickej účinnosti vo výške viac než 150 miliónov ton CO<sub>2</sub>.

7.5.2.2 Zavedenie programu SESAR si však vyžaduje celkové investície presahujúce sumu 30 miliárd EUR a skoré financovanie a vybavenie zariadení SESAR (vzdušných a pozemných) sú veľkou výzvou, najmä pokiaľ ide o dosiahnutie výkonnosti, ktorá sa očakáva v čo najkratšom čase od zavedenia novej technológie.

7.5.2.3 Ťažkosti spojené s financovaním zavedenia programu SESAR vyplývajú z čiastočnej neexistencie prepojenia investícií a výhod počas prechodnej fázy: letecká spoločnosť, ktorá investuje do nového palubného zariadenia uvidí výhody až po tom, čo ANSP zrealizuje zodpovedajúcu investíciu. Na druhej strane, pokiaľ ide o ANSP (ktorí budú musieť investovať do výkonnostne obmedzeného prostredia s cieľom dosiahnuť výhody), obchodný scenár sa môže ukázať ako pozitívny až vtedy, keď bude zariadením vybavený dostatočný počet lietadiel. Napokon sa môžu vyskytnúť isté zmeny spojené s výhodou celej siete a s pozitívnou obchodným scenárom, ale bude potrebné, aby niektoré zo zúčastnených strán investovali, pričom takáto investícia bude pre ne predstavovať čisté náklady. V takomto prípade by sa mali sprístupniť finančné prostriedky.

7.5.2.4 Finančné prostriedky, ktoré poskytne EÚ na podporu zavádzania, by sa preto mali použiť na synchronizáciu a rýchle prijatie technológie SESAR zo strany prevádzkovateľov (ANSP, užívatelia vzdušného priestoru, letiská). Okrem toho, aby bolo možné zabezpečiť nepretržitý tok investícií do výskumu, vývoja a inovácií, bude potrebné zabezpečiť ďalšie finančné prostriedky v oblasti ATM na obdobie rokov 2014 – 2020 v súlade s tými, ktoré sú k dispozícii pre aktuálnu fázu výskumu a vývoja.

7.5.2.5 Na dosiahnutie tempa, ktoré je nevyhnutné na splnenie výkonnostných cieľov ATM, sa odhaduje, že zavedenie programu SESAR by si vyžiadalo finančné prostriedky EÚ vo výške približne 3 miliárd EUR, ide teda o sumu, ktorá by pozostávala z kombinácie rôznych finančných nástrojov, ktoré sú v súčasnosti predmetom diskusií, akými sú, okrem iných, vlastné zdroje pochádzajúce z odvetvia, dlhopisy na projekty EÚ, záruky, pôžičky EIB, atď. Pokiaľ ide o obdobie medzi rokmi 2014 a 2020, možno konštatovať, že:

je nepravdepodobné, aby bol program bez efektívnej alokácie zdrojov EÚ na podporu projektu SESAR realizovaný včas.

7.5.3 Zaviesť správne riadenie zavádzania programu SESAR.

— Zriadenie nezávislého subjektu pre zavádzanie projektu SESAR, ktorý by spájal financovanie a realizáciu v jednom spoločnom riadiacom rámci.

- Tento realizačný subjekt by mal byť riadený odvetvím a mal by mať štruktúru riadenia, ktorá by pozostávala z užívateľov vzdušného priestoru, letísk a ANSP, ktorí by na seba prebrali veľké investičné riziko. Ďalšie zainteresované strany v oblasti leteckého priemyslu by mali byť včas kontaktované.
- Počas fázy implementácie programu SESAR by mali prebehnúť riadne konzultácie so zástupcami zamestnancov v letectve.
- Úloha výrobcov (zariadení) vo fáze realizácie spočíva v prvom rade v tom, aby leteckým spoločnostiam, letiskám a ANSP predávali zariadenia vyhovujúce projektu SESAR. Na rozdiel od toho, ako je to v prípade súčasného riadenia spoločného podniku SESAR, by sa výrobcovia nemali zúčastňovať na riadení realizácie tohto projektu, aby sa zabránilo konfliktu záujmov.
- Zabezpečiť koordináciu na európskej úrovni pre synchronizované zavedenie technológií SES v súlade so záväznými cieľmi sietí. Pri realizácii tejto úlohy by sa mohli vydať odporúčania na účely financovania.

7.6 Na záver by chcel EHSV upozorniť na to, že SESAR bude úspešný len v prípade, ak budú politické a inštitucionálne problémy uvedené v predchádzajúcich odsekoch vyriešené bez ďalšieho odkladu a ak budú požadované verejné finančné prostriedky k dispozícii pre fázu implementácie.

## 8. Jednotný regulátor bezpečnosti EÚ založený na systéme EASA

8.1 EHSV konštatuje, že balík SES II rozšíril pôsobnosť systému Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva (EASA) na právnu úpravu v oblasti bezpečnosti ATM na úrovni EÚ, čím sa zabezpečí integrovaný prístup k regulácii bezpečnosti a dohľadu nad manažmentom letovej prevádzky (ATM) v EÚ v rámci konceptu „od vzletu až po pristátie“.

8.2 Priamy dohľad nad funkciami zo strany EASA – napr. zameranie sa na kontrolu výkonnosti NSA, aby ANSP dodržiavali spoločné požiadavky – pomôže realizovať SES.

8.3 V rámci podporovania tohto konceptu EHSV považuje za potrebné pozorne monitorovať praktické uplatňovanie týchto nových právomocí EASA. Je dôležité, aby sa bezpečnostné

pravidlá ATM organizácie EASA zakladali na existujúcich pravidlách SES namiesto toho, aby sa EASA snažila „znovu objaviť Ameriku“ prostredníctvom komplikovaných pravidiel, ktoré by nemali žiadne bezpečnostné odôvodnenie.

8.4 EHSV sa domnieva, že z krátkodobého hľadiska by sa mali zdroje a odborné znalosti organizácie Eurocontrol využiť v podobe technickej podpory činností spojených s riadením bezpečnosti ATM organizácie EASA.

8.5 Na záver by EHSV rád zdôraznil dôležitosť „kultúry spravodlivosti“, ako už uviedol vo svojom stanovisku TEN/416 vo veci nariadenia o vyšetrovaní a prevencii nehôd a incidentov v civilnom letectve. V záujme bezpečnosti letectva je dôležité zaručiť právny rámec, na základe ktorého by si všetci účastníci nehôd alebo incidentov mohli vzájomne vymieňať informácie a vyjadrovať sa slobodne a dôverne. EHSV zdôrazňuje, že je potrebné prijať ďalšie opatrenia na úrovni EÚ s cieľom zabezpečiť, aby každý členský štát zmenil svoj vnútroštátny trestno-právny systém a uplatňoval kultúru spravodlivosti. EHSV zdôrazňuje najmä význam vypracovania charty EÚ vo veci kultúry spravodlivosti.

## 9. Bezpečnostné a ľudské faktory

Bezpečnosť presahuje bezpečnostné predpisy. Patria sem aj: ľudské schopnosti, kultúra bezpečnosti, kvalifikácia a vzdelávanie a tímové riadenie zdrojov.

V tomto kontexte je dôležité:

- rozpoznať ľudskú výkonnosť, obzvlášť účinky únavy, pokiaľ ide o proaktívne riadenie bezpečnostných rizík,
- zabezpečiť primeranú úroveň schopností a vzdelávania odborníkov,
- podporovať zapojenie sa sociálnych partnerov do implementácie jednotného európskeho vzdušného priestoru na všetkých úrovniach a
- vybudovať náležitú bezpečnostnú kultúru, integrujúc otvorenú kultúru vykazovania (*open reporting culture*) a „kultúru spravodlivosti“, ako základ bezpečnej prevádzky.

V Bruseli 21. septembra 2011

Predseda  
Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru  
Staffan NILSSON