

Wtorek, 23 października 2012 r.

2. zachęca Radę do przyjęcia spójnej i proaktywnej postawy wobec innych przypadków poważnego łamania praw człowieka w Rosji, na podstawie dobrze udokumentowanych, zbieżnych, niezależnych źródeł i przekonujących dowodów, oraz do wprowadzenia jako ostateczności podobnych środków ograniczających wobec przestępców;
3. podkreśla, że przestrzeganie przez rosyjskie władze podstawowych wartości, takich jak praworządność, poszanowanie praw człowieka i podstawowych wolności, pozostaje głównym warunkiem wstępnym stosunków UE-Rosja oraz budowania stabilnego i wiarygodnego partnerstwa między tymi dwoma stronami;
4. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszego zalecenia Radzie oraz przedstawienia go do wglądu Komisji, państwom członkowskim oraz rosyjskiej Dumie Państwowej i rządowi Federacji Rosyjskiej.

Wykonanie przepisów dotyczących jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej

P7_TA(2012)0370

Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 23 października 2012 r. w sprawie wykonania przepisów dotyczących jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (2012/2005(INI))

(2014/C 68 E/03)

Parlament Europejski,

- mając na uwadze sprawozdanie Komisji Europejskiej dla Parlamentu Europejskiego i Rady na temat wykonania przepisów dotyczących jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej: pora na konkrety (COM(2011)0731),
 - uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „Zarządzanie i mechanizmy zachęt w procesie wdrażania systemu SESAR - technologicznego filara jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej” (COM(2011)0923),
 - uwzględniając białą księgę zatytułowaną: „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu” (COM(2011)0144),
 - uwzględniając art. 48 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki oraz opinię Komisji Spraw Zagranicznych (A7-0254/2012),
- A. mając na uwadze, że poczyniono pozytywne postępy we wprowadzaniu jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej;
 - B. mając na uwadze oczekiwania, że rok 2012 będzie kluczowym rokiem dla wprowadzenia tej przestrzeni;
 - C. mając na uwadze, że realizacja jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej doprowadzi do znacznych oszczędności pod względem gospodarczym, w zakresie bezpieczeństwa, jak i środowiskowym poprzez stworzenie bardziej zrównoważonego sektora lotnictwa oraz bardziej skutecznego systemu zarządzania ruchem lotniczym na szczeblu europejskim;
 - D. mając na uwadze stale rosnące natężenie ruchu powietrznego, które pasażerowie odczuwają w postaci niewystarczających zdolności przewozowych i rosnącej liczby opóźnień, i z którym również linie lotnicze muszą się liczyć w swoich planach rozwojowych; mając na uwadze, że przestrzeń powietrzna Europy należy do jednej z najbardziej uczęszczanych na świecie, z ponad 750 milionami pasażerów korzystających z lotnisk UE, a do 2030 r. spodziewane jest podwojenie tego wskaźnika;
 - E. mając na uwadze, że powodzenie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej uzależnione jest od zintegrowanego podejścia, w ramach którego poszczególne państwa członkowskie nie narażają całego procesu wdrażania na szwank;

Wtorek, 23 października 2012 r.

- F. mając na uwadze, że 4 grudnia 2012 r. jest ostatecznym terminem sfinalizowania wdrażania funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, lecz że według najnowszych raportów stan zaawansowania stosownych prac zdecydowanie nie spełnia wymogów przepisów ustawodawstwa dotyczącego jednolitej przestrzeni powietrznej;
- G. mając na uwadze, że zgodnie z art. 13 ust. 3 rozporządzenia (UE) nr 691/2010 cztery miesiące po otrzymaniu od państwa członkowskiego planu skuteczności działania Komisja powinna wydać zalecenia dotyczące przyjęcia skorygowanych celów w odniesieniu do celów niezgodnych z ogólnounijnymi celami;
- H. mając na uwadze, że w chwili obecnej krajowe podmioty świadczące usługi żeglugi powietrznej, które oferują usługi kontroli ruchu lotniczego, odzwierciedlają rozczłonkowaną geograficznie polityczną kontynent, tym samym przyczyniając się niestety do braku efektywności i zagęszczenia ruchu;
- I. mając na uwadze, że aby sfinalizować wdrażanie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, konieczne jest podjęcie środków umożliwiających realizację celów UE w zakresie bezpieczeństwa lotniczego, aby zaostrzyć obowiązujące normy i zapewnić obywatelom jednolicie wysoki poziom bezpieczeństwa;
- J. mając na uwadze szybkie postępy w rozwoju innych programów, jak Galileo czy Globalny System Nawigacji Satelitarnej;
- K. mając na uwadze, że powinno się jak najszybciej osiągnąć porozumienie co do wymaganych środków i ram finansowych;

Ramy czasowe

1. zdaje sobie sprawę z ograniczeń związanych z wykonywaniem przepisów dotyczących jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej; niemniej jednak uważa, że konieczne jest wykorzystywanie osiągniętych postępów poprzez ustanowienie wiążących ram czasowych odnośnie do wdrożenia jednolitej przestrzeni powietrznej, a także poprzez uwzględnianie czynników gospodarczych;
2. podkreśla potrzebę szybkiego działania oraz przyspieszenia wykonania przepisów dotyczących jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, a zwłaszcza systemu skuteczności działania usług żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych;
3. wskazuje, że zbliża się decydujący etap wdrażania, a musi on być przeprowadzony w punktualny, zsynchronizowany i skoordynowany sposób;
4. ostrzega, że nasilenie ruchu powietrznego oznacza, że europejska przestrzeń lotnicza zbliża się do granic swej przepustowości oraz że problem ten wymaga szybkiego rozwiązania, aby zagwarantować wysoką jakość usług transportu lotniczego świadczonych obywatelom europejskim oraz zapewnić powstrzymanie dalszego potęgowania jego oddziaływania na środowisko i klimat;
5. podkreśla znaczenie portów lotniczych jako punktów wejścia i wyjścia dla sieci europejskiej; apeluje o ich pełne uwzględnianie w rozwoju jednolitej przestrzeni powietrznej, w tym o uwzględnianie regionalnych portów lotniczych, zważywszy na ich wkład w niwelowanie zagęszczenia ruchu w sieci oraz zwiększenie przepustowości;
6. zwraca uwagę na pilną potrzebę pomyślnego wdrożenia przepisów dotyczących jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej celem uniknięcia zagęszczenia ruchu wskutek jeszcze większego przepływu ruchu lotniczego oraz przestarzałej technologii oraz by zapewnić lepszą spójność europejskich przepisów w zakresie bezpieczeństwa lotniczego;
7. zwraca uwagę, że utrzymanie jednolicie wysokiego poziomu bezpieczeństwa w Europie oraz warunków operacyjnych staje się z biegiem czasu coraz większym wyzwaniem; apeluje do państw członkowskich i Komisji o sprecyzowanie roli odpowiednich organów europejskich, aby zapewnić utrzymanie niezawodnych i przejrzystych międzynarodowych norm w zakresie bezpieczeństwa lotnictwa;

Wtorek, 23 października 2012 r.

8. przypomina potrzebę możliwie największej efektywizacji europejskiej przestrzeni lotniczej, nie tylko z uwagi na korzyści gospodarcze, ale także środowiskowe, w zakresie energetyki oraz społeczne, w tym dobro pasażerów lotniczych;
9. podkreśla fakt, że ostatni komunikat Komisji na ten temat ocenił, iż pełne i punktualne rozmieszczenie technologii programu badawczego w zakresie systemu zarządzania ruchem lotniczym w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (SESAR) mogłoby przełożyć się na skumulowany wpływ na PKB UE w wysokości 419 mld EUR w 27 państwach członkowskich UE w okresie 2013-2030, z czym wiązałyby się stworzenie bezpośrednio lub pośrednio 328 000 miejsc pracy oraz zaoszczędzeniu netto 50 mln ton CO₂ pochodzących z emisji;
10. zwraca uwagę, że według Komisji terminowe wdrożenie technologii SESAR przyniesie konkretne korzyści dla podróżujących poprzez skrócenie czasu lotu średnio o 10 % (bądź o 9 minut), zmniejszenie o 50 % przypadków anulowania lotów lub ich opóźnień, a także ewentualną obniżkę cen biletów lotniczych; podkreśla jednak, że odroczenie o dziesięć lat rozmieszczania technologii SESAR miałyby katastrofalne skutki, wynikające ze straty około 268 mld EUR w wyniku niższego kumulacyjnego wpływu na PKB UE, utworzenia o około 190 000 mniej nowych miejsc pracy oraz niezaozczędzeniu 55 milionów ton CO₂ pochodzącego z emisji;
11. zwraca uwagę, że pozostałe kluczowe kraje i regiony czynią ogromne postępy w dziedzinie badań naukowych oraz opracowywania nowatorskich technologii, w związku z tym wyraża obawę, że UE może utracić czołową pozycję w stosunku do innych graczy międzynarodowych, jeżeli nie przyspieszy się wykonania przepisów dotyczących jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej;
12. jest zdania, że właściwe funkcjonowanie tej przestrzeni można zagwarantować jedynie poprzez rygorystyczne przestrzeganie terminów wdrożenia przez wszystkie podmioty;
13. podkreśla, że zrealizowano programy pilotażowe, których wyniki okazały się być pozytywne;
14. wzywa Komisję Europejską, aby do grudnia 2012 r. przedstawiła Komisji Transportu i Turystyki sprawozdanie w sprawie postępów poczynionych we wdrażaniu systemu skuteczności działania przez wszystkie podmioty świadczące usługi żeglugi powietrznej;
15. wzywa Komisję, by do marca 2013 r. złożyła Komisji Transportu i Turystyki Parlamentu Europejskiego sprawozdanie w sprawie postępów poczynionych w dziedzinie wykonania przepisów dotyczących jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, łącznie z oceną skutków opóźnień w realizacji funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej

Aspekty polityczne

16. przypomina państwom członkowskim o ich publicznym zobowiązaniu do zrealizowania celu stworzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, kiedy to przytłaczającą większością głosów poparły odnośne ustawodawstwo, i nalega, aby państwa te nadal utrzymywały aktywną postawę i zaangażowanie w wykonanie tych przepisów; w związku z tym wzywa państwa członkowskie do przedstawienia krajowych planów skuteczności działania zgodnych z unijnymi celami w zakresie skuteczności działania i do przyjęcia zaproponowanych przez Komisję zmienionych celów w zakresie skuteczności działania; Komisję do podjęcia stosownych środków w przypadku niedotrzymania terminów wdrożenia wspomnianych przepisów;
17. przypomina o celach dotyczących lotnictwa opisanych zarówno w białej księdze na temat polityki transportowej, jak i w dokumencie „Trasa 2050 - europejska wizja lotnictwa - sprawozdanie grupy wyższego szczebla ds. badań naukowych w dziedzinie lotnictwa”;
18. nalega, aby kwestię tę potraktowano jeszcze bardziej priorytetowo, i uważa, że dla pełnego i punktualnego osiągnięcia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej pilnie potrzebne jest aktywne wsparcie polityczne wszystkich zainteresowanych stron;
19. podkreśla, że pomyślnie wykonanie przepisów dotyczących jednolitej przestrzeni powietrznej wywrze pozytywny i stymulujący wpływ na konkurencję w UE i na świecie, a także wesprze wzrost i zatrudnienie, szczególnie w przemyśle lotniczym;

Wtorek, 23 października 2012 r.

20. ubolewa, że projekt jednolitej przestrzeni powietrznej mimo znacznych korzyści społecznych i środowiskowych nie jest wystarczająco znany ani zrozumiany przez społeczeństwo, i zwraca się do Komisji, państw członkowskich i zainteresowanych podmiotów, by zwiększyły swoje wysiłki w zakresie publicznej strategii komunikacji;
21. uznaje wyzwania, jakie stoją przed europejskimi systemami zarządzania ruchem lotniczym, i przyznaje, iż w realizacji jednolitej przestrzeni powietrznej kluczową rolę pełnią czynnik ludzki oraz skuteczny dialog; uznaje potrzebę nieprzerwanego podkreślenia procedur otwartej sprawozdawczości; podkreśla, że wraz z wdrożeniem jednolitej przestrzeni powietrznej wzrośnie popyt na wysokiej jakości miejsca pracy wymagające wysokich kwalifikacji;
22. wyraża pełne poszanowanie suwerenności i krajowych prerogatyw państw członkowskich w zakresie zarządzania ruchem powietrznym w przypadku operacji i szkoleń wojskowych i innych prowadzonych z wykorzystaniem statków powietrznych; zwraca uwagę na obowiązek dopilnowania przez państwa członkowskie, by koncepcja elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej⁽¹⁾ była w pełni i jednolicie przestrzegana, oraz podkreśla potrzebę wspierania ich wysiłków w tym zakresie; podkreśla, że flota powietrzna państwa obejmuje oprócz wojskowych statków powietrznych, samoloty wykorzystywane przez policję, straż pożarną, straż przybrzeżną, służby celne, służby ochrony cywilnej i inne służby, przez co w ramach jej eksploatacji prowadzony jest szeroki wachlarz działań w zakresie bezpieczeństwa i zarządzania kryzysowego;
23. uważa, że pomyślne wdrożenie jednolitej przestrzeni powietrznej przyniesie korzyści całemu łańcuchowi dostaw, w tym producentom, liniom lotniczym, MŚP, całemu sektorowi turystyki, itp.;
24. pozostaje dalece zaniepokojony nie tylko opóźnieniami w tworzeniu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, ale także brakiem ich podstaw, i dlatego wspiera wysiłki jego koordynatora; podkreśla potrzebę współpracy, koordynowania i podejmowania działań politycznych przez państwa członkowskie oraz między nimi, by udało się osiągnąć cel wdrożenia funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej do 4 grudnia 2012 r.; wzywa Komisję do wszechstronnego monitorowania rozwoju wypadków w tym względzie i, jeśli to konieczne, do podejmowania działań prawnych, w tym sankcji, wobec państw członkowskich naruszających swe zobowiązania na mocy przepisów dotyczących jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej;
25. zwraca uwagę, że tworzenie funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej musi być rozumiane nie jako odosobniony wymóg, lecz jako środek do osiągnięcia celów scalenia europejskiej przestrzeni powietrznej i poprawy skuteczności działania, a bez tych bloków jednolita europejska przestrzeń powietrzna nie będzie pełna; wzywa Komisję do zaproponowania strategii mającej na celu przyspieszenie wdrożenia funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, która obejmowałaby pełne wdrożenie scentralizowanych modeli (np. zarządcy sieci, wspólnego przedsięwzięcia SESAR, zarządcy wdrożenia); wzywa Komisję do częstszego sięgania po jej metody udzielania napomnienia, a gdyby to nie miało skutkować, do wszczynania postępowania w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego przeciwko tym państwom, które wciąż nie podpisały porozumień w sprawie ustanowienia swych funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej;
26. uważa, że najskuteczniejszym sposobem utworzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej jest podejście odgórne, i w związku z tym zwraca się do Komisji, by w oparciu o sprawozdanie, o którym mowa w ust. 15, zaproponowała środki mające na celu usunięcie skutków opóźnień we wdrażaniu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej i zmieniła szybko podejście oddolne na podejście odgórne, aby zapewnić osiągnięcie celów przewidzianych w ramach pakietu ustawodawczego dotyczącego SES II;
27. wzywa państwa członkowskie do dopilnowania, by sprawa braku środków, zwłaszcza jeżeli chodzi o krajowe organy nadzorcze, została szybko rozwiązana na krajowym szczeblu politycznym;
28. zwraca uwagę, że krajowe organy nadzorcze muszą być funkcjonalnie oddzielone od instytucji zapewniających usługi żeglugi powietrznej i muszą wykonywać swe uprawnienia w sposób bezstronny, niezależny i jawny, by mogły we właściwy sposób spełniać swą rolę w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej;
29. zwraca uwagę, że ważne jest domaganie się od krajowych organów świadczących usługi lotnicze, aby w aktywny sposób podchodziły do wykonania przepisów dotyczących jednolitej przestrzeni powietrznej;
30. potwierdza, że bezpieczne, efektywne i elastyczne wykorzystanie przestrzeni powietrznej można osiągnąć tylko dzięki ścisłej współpracy między cywilnymi i wojskowymi użytkownikami przestrzeni powietrznej oraz ich koordynacji;

⁽¹⁾ Oświadczenie państw członkowskich na temat kwestii wojskowych odnoszących się do jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej z dnia 10 marca 2004 r., (Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 9).

Wtorek, 23 października 2012 r.

31. zwraca się do państw członkowskich o wzmocnienie z pomocą właściwych agencji europejskich współpracy i koordynacji cywilno-wojskowej z krajami ościennymi;

32. nalega, aby państwa członkowskie jak najszybciej zapewniły środki finansowe konieczne do zakończenia procesu tworzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej; z zadowoleniem przyjmuje zaproszenie przez Komisję potraktowania jednolitej przestrzeni powietrznej i SESAR-u jako priorytetu horyzontalnego finansowanego w ramach instrumentu „Łącząc Europę”;

Strategia rozmieszczenia SESAR-u

33. uznaje, że zarówno przemysł, jak i Unia Europejska poczyniły znaczne inwestycje pieniężne na rzecz badań i rozwoju w zakresie technologii SESAR, i uważa, że czas najwyższy wprowadzić środki niezbędne do czerpania korzyści z tych inwestycji w drodze wykonania przepisów dotyczących tej przestrzeni;

34. przypomina o potrzebie skoordynowania harmonogramu tworzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej z etapami rozwoju i rozmieszczenia SESAR-u jako części jednolitej przestrzeni powietrznej, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1070/2009;

35. zdecydowanie podkreśla, że pomimo wymaganych znacznych inwestycji istnieją liczne ważne i wymierne korzyści wynikające z harmonizacji, w tym optymalizacja lotów, efektywność paliwowa, obniżenie poziomu hałasu, zanieczyszczenia powietrza i zmiany klimatu oraz elastyczne i bezpieczne korzystanie z mniej podzielonej przestrzeni powietrznej; podkreśla efektywność, jaką przyniosłoby większa koordynacja cywilno-wojskowa, gdyż korzystanie ze wspólnej infrastruktury zapewniłoby obniżenie kosztów; podkreśla, że zwiększone współdziałanie pomiędzy państwami członkowskimi i wdrożenie funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej przyniosłoby także korzyści w zakresie działań transgranicznych;

36. wyraża zrozumienie dla faktu, że technologia SESAR i wprowadzenie jednolitej przestrzeni powietrznej to strategie polityczne powiązane ze sobą, które należy rozwijać, by w pełni wykorzystać ich potencjał, i dlatego też nalega, by przemysł poważnie potraktował fazę rozmieszczenia projektu SESAR;

37. zwraca uwagę, że producenci już opracowali i udostępniają technologie zapewniające, że pomyślnie wprowadzenie systemu SESAR staje się celem możliwym do zrealizowania;

38. uznaje, że zasadność ekonomiczna inwestycji w technologii SESAR w większych i bardziej zatłoczonych węzłach komunikacyjnych jest większa niż w przypadku mniejszych regionalnych lotnisk lub lotnisk wykorzystywanych sezonowo; jest jednak zdania, że skuteczność całej sieci uległaby poprawie, gdyby rozwiązania systemu SESAR zostały szerszej rozpowszechnione w ramach pomocy ze środków publicznych;

39. jest przekonany, że w odpowiedzi na działania normalizacyjne wymagane przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) potrzebne jest globalnie skoordynowane podejście pozwalające zagwarantować interoperacyjność istniejących i nowych technologii na szczeblu światowym i zachęca do podpisywania protokołów współpracy w dziedzinie badań i rozwoju;

40. uważa, że niezbędne jest dalsze promowanie filaru skuteczności, aby instytucje zapewniające usługi żeglugi powietrznej i inne zainteresowane podmioty mogły optymalnie rozwinąć partnerstwa strategiczne i uzyskać zachęty do realizacji swoich celów;

41. Komisja podkreśla, że wspólnota wojskowa jest kluczowym podmiotem w kontekście jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej i powinna być w pełni zaangażowana na wszystkich poziomach i na bardzo wczesnym etapie; uznaje postęp we wdrażaniu przepisów jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej i wzywa państwa członkowskie do przyspieszenia wysiłków na rzecz koordynacji po stronie wojskowej; uwzględniając specyfikę krajową stosunków cywilno-wojskowych, wzywa państwa członkowskie do skupienia się na udoskonaleniu koordynacji oraz interoperacyjności cywilno-wojskowej i stosowania najlepszych praktyk w tym obszarze;

42. jest zdania, że istnieje potrzeba wspierania współpracy z krajami ościennymi w celu rozszerzenia jednolitej przestrzeni powietrznej poza granice Europy;

Wtorek, 23 października 2012 r.

43. podkreśla potrzebę defragmentacji europejskiej przestrzeni powietrznej za pomocą wprowadzania innowacji technologicznych i umocnienia systemu usług służb żeglugi powietrznej oraz terminowego wdrożenia funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej w celu uwolnienia pozytywnych skutków stworzenia jednolitej przestrzeni powietrznej;

44. pochwała stałe wsparcie ze strony państw członkowskich oraz zainteresowanych podmiotów, które pomagają w osiągnięciu harmonizacji interpretacji i wprowadzania przepisów dotyczących jednolitej przestrzeni powietrznej;

45. wspiera podejście polegające na tworzeniu partnerstw publiczno-prywatnych, gdyż może ono przynieść korzyści wszystkim stronom, jeżeli będzie uporządkowane i właściwie i skutecznie wdrażane, w oparciu o współpracę wzmocnioną zachętami i zaangażowaniem;

46. twierdzi, iż wdrożenie przepisów dotyczących jednolitej przestrzeni powietrznej okaże się w pełni korzystne dla wszystkich zainteresowanych stron dzięki, na przykład, obniżonym opłatom za użytkowanie, które przechodzą na konsumenta końcowego, tj. pasażera;

47. jest przekonany, że organy odpowiedzialne za wprowadzenie jednolitej przestrzeni powietrznej powinny ze sobą blisko współpracować w sposób bezkonfliktowy;

48. apeluje, by prace nad przygotowaniem wniosku ustawodawczego w sprawie przyszłej roli wspólnego przedsięwzięcia SESAR zostały zakończone w odpowiednim czasie, by mogło ono kontynuować w przyszłości obecnie odgrywaną rolę, jako że ma ono ogromne znaczenie dla pomyślności jednolitej przestrzeni powietrznej; podkreśla dotychczas wysiłki włożone w to, by wykazać jego skuteczność;

49. nalega, by Komisja szybko wprowadziła mechanizmy zarządzania, zachęt i finansowania, w tym ze środków publicznych, które konieczne są do zagwarantowania punktualnego i skutecznego rozmieszczenia technologii SESAR, i by zaangażowała do tego odnośne organy i zainteresowane strony, zwracając szczególną uwagę na wdrożenie innowacyjnych instrumentów finansowych;

50. Komisja zauważa, że chociaż wiedza wojskowa i cywilno-wojskowa jest obecna na różnych poziomach w poszczególnych zainteresowanych instytucjach, takich jak Komitet ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej, Eurocontrol i SESAR, wciąż istnieje potrzeba przeprowadzenia skoordynowanej i kompleksowej analizy wpływu jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej / SESAR-u na wojsko; konieczne jest włączenie w ten proces Komitetu Wojskowego Unii Europejskiej, gdyż w ten sposób można zapewnić odpowiednie informacje szefom obrony;

51. Komisja uznaje w tym zakresie naturalne role Europejskiej Agencji Obrony (EAO) jako pomostu pomiędzy wspólnotą obronną a Komisją i jako doradcy w stosunkach pomiędzy zainteresowanymi podmiotami wojskowymi; opowiada się za wzmocnieniem roli EAO w kształtowaniu świadomości politycznej, tworzeniu sieci współpracy, pomaganiu na etapie wdrażania SESAR-u oraz we wspieraniu państw członkowskich w przeprowadzaniu analizy finansowej i analizy ryzyka operacyjnego; stwierdza, że EAO ma potencjał wniesienia wkładu w sprostanie przyszłym wyzwaniom dla jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, na przykład w dziedzinie wyposażenia i szkoleń; z zadowoleniem przyjmuje decyzję państw członkowskich o zaangażowaniu Sztabu Wojskowego UE we wspieranie EAO w związku z SESAR-em; z zadowoleniem przyjmuje założenie wojskowego forum wdrażania jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej / SESAR-u, obsługiwanego przez EAO, i zachęca do dalszego skutecznego jego prowadzenia, gdyż forum to ma ważną zaletę skupiania przy jednym stole wszystkich zainteresowanych stron we wspólnocie obronnej; podkreśla, że współpraca z NATO jest nieodzowna, i z zadowoleniem przyjmuje postępy poczynione w tym zakresie;

*

* *

52. zobowiązuje swego przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie i Komisji.