

Въпрос с искане за устен отговор O-000051/2011

до Комисията

Член 115 от Правилника за дейността

Roberts Zile

от името на групата ECR

Относно: Кризите с вулканична пепел

Затварянето на големи сектори на европейското въздушно пространство през април и май миналата година поради изригването на вулкан в Исландия предизвика сериозни нарушения на полетите и икономически вреди и засегна пряко 10 милиона пътници. За да се изключи възможността от повтаряне на подобна криза следва да бъдат предприети следните мерки.

Предвид на това, че данните, които се използват за прогнозиране на разпространението и развитието на облаците вулканична пепел бяха непълни поради липса на достатъчно наземни и въздушни съоръжения, са необходими допълнителни инвестиции в техническо оборудване на земята и във въздуха (оборудване за светлинно откриване и измерване на разстояние ОСОИР/LIDAR, радарни инсталации, напълно оборудвани самолети за контрол и сателитни изображения). Надеждни прогнози могат да бъдат осигурени единствено чрез подобряване на техническото обслужване и 100 % точни данни в реално време.

Ролите на отделните институции в управлението на кризата бяха неясни и това доведе до допълнително влошаване на ситуацията. Отговорните органи (регулаторът, консултативните центрове за вулканична пепел и службите, контролиращи въздухоплаването) трябва да бъдат напълно подготвени. За тази цел следва да се провеждат тренировъчни курсове, включващи симулация на кризи.

Превозвачите носят основната отговорност за безопасността на полетите и следователно те трябва да разполагат с точни данни. Пилотите се обучават как да действат при полети при извънредни обстоятелства, наръчните относно безопасността на търговските авиокомпани се преразглеждат и одобряват от регулаторните органи и авиокомпаниите имат необходимия опит за полети над вулканични зони, както показват резултатите им по отношение на безопасността. Въздушният превозвач (пилотът) следва следователно да отговаря за оценката на риска и гарантиране на сигурността на полетите, като например избира маршрутите и решава дали е необходима смяна на маршрута, като отчита цялата налична информация (осигуряване на повече информация и подобряване на техническото оборудване на борда на самолета).

Бихме искали да отправим следните въпроси към Комисията:

1. В какъв стадий на изпълнение за горепосочените мерки?
2. Не следва ли процесът на съвместно вземане на решения да бъде по-прозрачен, за да се гарантира по-добър и по-координиран отговор по време на криза?
3. Не следва ли по-големият обем трафик, който се очаква в бъдеще, да доведе до ускорено въвеждане на Единното европейско небе?
4. Какво е направено за възлагане на този въпрос на Европейската агенция за авиационна безопасност (ЕЕАБ) и за започване на оперативната промяна, от която Европа се нуждае в тази област?

Внесен: 2.3.2011

Предаден: 4.3.2011

Краен срок за отговор: 11.3.2011