

**Pytanie wymagające odpowiedzi ustnej O-00051/2011
do Komisji**

art. 115 Regulaminu PE

Roberts Zile

w imieniu grupy ECR

Przedmiot: Kryzys wywołany chmurą pyłu wulkanicznego

Zamknięcie dużych obszarów europejskiej przestrzeni powietrznej w kwietniu/maju bieżącego roku ze względu na erupcję wulkaniczną w Islandii spowodowało poważne zakłócenia w ruchu powietrznym oraz straty gospodarcze, a także dotknęło bezpośrednio 10 milionów pasażerów. W celu zapobiegnięcia wystąpieniu podobnego kryzysu w przyszłości należy podjąć następujące działania.

Biorąc pod uwagę fakt, że dane użyte do przewidzenia rozwoju chmur pyłu wulkanicznego były niekompletne ze względu na niewystarczające urządzenia naziemne i powietrzne, niezbędne są dalsze inwestycje w wyposażenie techniczne zarówno na ziemi, jak i w powietrzu (urządzenia LIDAR, instalacje radarowe, w pełni wyposażony statek powietrzny do lotów kontrolnych, obrazowanie satelitarne). Podanie dokładnej prognozy możliwe jest jedynie dzięki zwiększonej rezerwie technicznej oraz precyzyjnym w 100% danym przekazywanym w czasie rzeczywistym.

Ze względu na niejasność roli poszczególnych instytucji w zarządzaniu kryzysem sytuacja uległa dalszemu pogorszeniu. Zaangażowane podmioty (organ regulacyjny, ośrodki doradcze ds. pyłu wulkanicznego (VAAC) oraz instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej), muszą być w pełni przygotowane. W tym celu należy wprowadzić kursy szkoleniowe, których zakres obejmie symulację kryzysu (szkolenie w zakresie procedur zarządzania kryzysem).

Główna odpowiedzialność za bezpieczeństwo lotów spoczywa na ich operatorach, dlatego muszą oni mieć dostęp do dokładnych danych. Piloci są szkoleni w zakresie radzenia sobie z nadzwyczajnymi warunkami kryzysowymi podczas lotu, instrukcje bezpieczeństwa komercyjnych linii lotniczych są przeglądane, nadzorowane i zatwierdzane przez organy regulacyjne i linie lotnicze posiadają niezbędne doświadczenie w lataniu nad obszarami wulkanicznymi, co wynika z ich reputacji w kwestii bezpieczeństwa. Z tego względu operator linii lotniczych (pilot) powinien być odpowiedzialny za ocenę ryzyka i zapewnić bezpieczeństwo lotu poprzez np. wybranie czy zmianę tras, jeśli wystąpi taka potrzeba, uwzględnienie wszelkich dostępnych informacji (zakładając, że będzie miał dostęp do dodatkowych informacji i lepszego sprzętu technicznego na pokładzie samolotu).

Chcielibyśmy zadać Komisji następujące pytania:

1. Na jakim etapie są wyżej wymienione działania?
2. Czy proces wspólnego podejmowania decyzji nie powinien być bardziej przejrzysty po to, aby w obliczu kryzysu można było spodziewać się lepszej i bardziej skoordynowanej reakcji?
3. Czy zwiększone natężenie ruchu, jakiego można spodziewać się w przyszłości, nie powinno przyspieszyć wdrażania SES?
4. Jakie działania podjęto w celu uczynienia EASA odpowiedzialną za tę sprawę oraz przeprowadzenia zmian operacyjnych, jakich Europa potrzebuje w tej dziedzinie?

Przedłożone: 2.3.2011

Przekazane: 4.3.2011

Termin na udzielenie odpowiedzi: 11.3.2011