

Islandzki pył rzuca cień na europejską gospodarkę



Fot. www.fotolia.com

PIOTR DIDENKOW

Gdy pisano traktat z Lizbony, 70 proc. obywateli Unii Europejskiej z Polakami włącznie chciało, aby Unia stała się supermocarstwem jak USA. Szef Komisji Europejskiej Jose Manuel Barroso zapowiadał globalną Europę. Gdy dziś jest chaos, wydaje się, że jak mało kiedy zasada pomocniczości, czyli wkroczenie władzy publicznej podczas paraliżu lotniczego, jest jak najbardziej uzasadnione, a wręcz niezbędne do udowodnienia, że Unia Europejska może stać się supermocarstwem.

Skąd ten pył?

Pył wulkaniczny pojawił się nad Europą w wyniku wybuchu w nocy z 13 na 14 kwietnia wulkanu Eyjafjell na Islandii. Ostatnim razem wulkan pod lodowcem na Islandii dał o sobie znać w 1821 r., a erupcja trwała aż dwa lata. Ilość pyłu wulkanicznego oraz jego koncentracja nad europejskimi szlakami powietrznymi wciąż się zmienia w związku z siłami geologicznymi i meteorologicznymi. Przez pięć dni z każdych

pięciu planowanych w Europie lotów odbyły się zaledwie dwa. Jest to największy kryzys w branży lotniczej od zamachów na WTC w 2001 r. Tysiące odwołanych lotów i ogromne zamieszanie na lotniskach to efekt wulkanicznego pyłu, który unosił się nad Europą i skutecznie utrudniał życie milionom ludzi. Międzynarodowe Zrzeszenie Przewoźników Lotniczych (IATA) szacuje, że dziennie przestój kosztował linie lotnicze 200 mln dolarów. Przewoźnicy już poprosili rządy oraz Komisję Europejską o pomoc finansową.

Dlaczego pył wulkaniczny jest niebezpieczny?

Pył wulkaniczny jest składnikiem popiołów wulkanicznych; może długo utrzymywać się w powietrzu po wybuchu wulkanu. Jest to bardzo drobny materiał, w którego skład mogą wchodzić drobiny szkła, sproszkowanych skał i krzemianów. Z pyłu może utworzyć się chmura potencjalnie niebezpiecznego materiału przypominającego papier ścierny.

Pył wulkaniczny stanowi niebezpieczeństwo dla lotnictwa. Ścierny efekt pyłu jest groźny dla silników odrzutowych i poszycia kadłubów samolotów. Mogą zostać również zniszczone rurki Pitota, czyli czujniki prędkości, które mogą się zatkać i zepsuć. Ponadto szyba w kokpicie samolotu może po zetknięciu z pyłem stać się matowa, przez co pilot traci widoczność. Pył może nieść chmury kwasu siarkowego i solnego.

Drobiny pyłu wulkanicznego są bardzo twarde i ostre. Mogą się dostać do silnika i innych części samolotu i uszkodzić wszystko, z czym wchodzi w kontakt i ostatecznie doprowadzić do wyłączenia silników. Najgorsze jest to, że pył jest niewidoczny dla pokładowych radarów meteorologicznych i często nie jest od razu zauważalny przez pilotów.

Wulkan to recesja

Chmura pyłu wulkanicznego rzuca cień na europejską gospodarkę oraz na ożywienie gospodarcze w całej Europie. Negatywne skutki wulkanu szybko przenoszą się do realnej gospodarki. Niemiecka Izba Przemysłowo-Handlowa wyliczyła, że największa gospodarka Europy musi się liczyć ze stratą ok. 6 mld euro. Z powodu chmury wulkanicznego pyłu produkcję wstrzymało np. BMW. Stały się taśmy w zakładach w Dingolfing oraz w Ratzfobon, a także Monachium. Kierownictwo ocenia, że w sumie trzeba będzie opóźnić produkcję ok. 7 tys. samochodów. Powodem przerwy jest wyczerpanie zapasów podzespołów. Podobnie postąpił Nissan, który musiał przerwać pracę w trzech japońskich fabrykach, bo nie mógł dostać dowiezionych z Irlandii części. – Jeśli przewidywania meteorologów się nie potwierdzą, a islandzki wulkan nadal będzie wypływał z siebie pył, możemy w tym roku zapomnieć o wyjściu przez kraje bogatego Zachodu z gospodarczej recesji. Nie można wykluczyć też wzrostu inflacji z powodu skoku cen importowanej żywności. Kłopoty ma również branża turystyczna. Ta sytuacja najmocniej odbija się na największych biurach podróży, które obsługują stale dużą liczbę lotów czarterowych – wynika z najnowszych badań ekspertów do spraw turystyki. Każdy kolejny dzień paralizu lotniczego oznacza setki tysięcy złotych strat. Biurom rosną nieprzewidziane koszty, nie tylko z powodu wycieczek, które nie doszły do skutku, ale też z powodu turystów uwieczonych za granicą.

Reakcja Unii Europejskiej

Unijny komisarz ds. transportu Siim Kallas, by pomóc przewoźnikom, proponuje przejściowe poluzowanie przepisów, w tym odroczenie niektórych opłat. Kallas przedstawił pod koniec kwietnia wnioski, jakie Komisja Europejska wyciągnęła z kryzysu. Mają one zapewnić, że Unia Europejska bę-

dzie gotowa stawić czoło podobnym kryzysom w przyszłości. A także, że europejskie linie lotnicze szybko staną na nogi po odwołaniu ponad 100 tys. lotów, na czym ucierpiało ponad 10 mln pasażerów. Straty sektora Kallas oszacował wstępnie (na podstawie informacji od firm) na 1,5–2,5 mld euro, przy czym ta górna granica bierze pod uwagę także straty zgłoszone przez niektórych touroperatorów. W celu wsparcia linii lotniczych mających problem z krótkoterminowymi płatnościami – mogą te płatności być odroczone na odpowiedni okres wobec ośrodków kontroli ruchu lotniczego, którym te płatności się należą, ponadto władze krajowe mogą też znieść różne ograniczenia ruchu lotniczego – jak zakaz lotów w nocy – tak, aby jak najszybciej nadrobić stracony czas. Komisarz do spraw transportu powtórzył, że kraje członkowskie będą mogły – jeśli znajdą pieniądze w swoich budżetach – przyznać liniom lotniczym pomoc publiczną na pokrycie strat. Komisja Europejska zapowiada wydanie wytycznych, które zagwarantują poszanowanie unijnych przepisów z zakresu konkurencji: wszystkie linie lotnicze będą traktowane tak samo, a kryzys nie stanie się pretekstem do wsparcia firm, które w kłopoty wpadły już wcześniej. Decyzja o tym, czy przyznać pomoc, czy nie, należy do krajów członkowskich, a Komisja Europejska każdorazowo będzie dawała zielone światło, traktując te sprawy priorytetowo. W dłuższej perspektywie Komisja Europejska zapowiada lepszą metodologię oceny zagrożenia dla lotnictwa związanego z wybuchem wulkanów. Ma być powołana grupa ekspertów, którzy opracują do września unijną propozycję nowych przepisów w ramach Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego. KE zamierza też szybciej dokończyć budowę jednolitego europejskiego nieba w UE, czyli wdrożyć do końca tego roku przyjęty w 2008 r. znowelizowany pakiet przepisów *Single European Sky II*. Potrzebna jest jedna europejska regulacja dla jednego europejskiego nieba. Silniejsza europejska koordynacja nie rozwiąże wszystkich problemów, ale pozwoli na sprawniejszą odpowiedź w przypadku takich kryzysów, jaki miał miejsce w połowie kwietnia. Pierwotnie pakiet miał wejść w życie do 2012 r. KE chce zyskać poparcie krajów członkowskich dla przyspieszenia jego wdrażania na nadzwyczajnym spotkaniu



Fot. www.froolia.com

ministrów transportu w maju w Brukseli. Siim Kallas liczy także, że KE dostanie zielone światło na opracowanie planów reagowania kryzysowego w przypadku poważnych zakłóceń w transporcie – tak by braki na przykład w lotnictwie można było uzupełnić koleją. Plany unii idą dalej. Ma być utworzona „platforma lotnicza” skupiająca przedstawicieli branży, by koordynować wszystkie podejmowane na szczeblu europejskim środki mające wpływ na lotnictwo cywilne i współpracować przy podejmowaniu działań kryzysowych.

Prawa konsumenta

W sytuacji, jaka miała miejsce w połowie kwietnia, warto by było poznać, jakie prawa przysługują konsumentowi – czyli każdemu z nas korzystającemu z usług lotniczych. Podstawowym prawem jest prawo do otrzymywania informacji związanych z rozwojem sytuacji, czyli z czasem trwania opóźnień, jak i informacje dotyczące możliwości odwołania poszczególnych lotów. Ponadto konsumentowi przysługuje prawo do opieki, to jest do otrzymywania posiłków i napojów, a w niektórych sytuacjach zakwaterowania. Konsument powinien mieć prawo do wyboru między zwrotem poniesionych opłat a wyrażeniem zgody na dojazd innym środkiem transportu w miejsce, do którego miał dotrzeć. Sprawa jest dość jasna w przypadku osób, które bilety kupiły bezpośrednio u linii lotniczych. Osoby te mogą starać się o rekompensatę bezpośrednio u przewoźnika. Gorzej jest z klientami biur podróży. Prawo turystyczne w Polsce jest na tyle niejasne, że jest spór, kto ponosi faktycznie odpowiedzialność za wykonanie lub niewykonanie poszczególnych usług realizowanych przez tak zwanych touroperatorów. W sytuacjach nadzwyczajnych, a taka bez wątpienia miała miejsce w połowie kwietnia, linie lotnicze wszelkimi sposobami będą się bronić przed wypłatą

rekompensat, gdyż spowodowałyby one gigantyczne kłopoty finansowe, które przecież już istnieją i najprawdopodobniej będą się pogłębiać. W oficjalnym komunikacie z końca kwietnia Komisja Europejska zastrzegła, że to do władz krajowych należy pilnowanie, czy wszystkie linie lotnicze respektują prawa przysługujące konsumentom Unii Europejskiej, których loty zostały odwołane. Chodzi tu zarówno o zwrot pieniędzy za niewykorzystany bilet, ale także o zapewnienie alternatywnego połączenia, a także w razie konieczności hotelu, napojów i jedzenia.

Lekcja z Islandii

Obywatele, podatnicy, wyborcy oczekują czynów proporcjonalnych do kryzysu. Z powodu pyłu w Unii Europejskiej nastąpiła destabilizacja. W USA instytucje federalne zostały stworzone głównie na kryzysy – i politykę zewnętrzną – a ich kompetencje rosną w miarę konieczności. Brak dotąd w UE instytucji władzy, która podczas paraliżu komunikacyjnego potrafiłaby wprowadzić w życie jednolite niebo europejskie. Kryzysowa konferencja z końca kwietnia ministrów i komisarzy zapowiedziała doraźne odejście od podziału przestrzeni powietrznej na krajowe fragmenty i stworzenie jednego nieba bez żadnych granic. To krok w dobrą stronę, ale nie wolno na tym poprzestać. W Europie jest wiele wulkanów, które mogą stać się aktywne z dnia na dzień, a Unia Europejska musi stawiać czoło tym wyzwaniom, jeśli chce w przyszłości odgrywać pierwszorzędną rolę w globalnej gospodarce. Lekcja z połowy kwietnia musi zostać sumiennie odrobiona, by w przyszłości zapobiec takiej destabilizacji, a przynajmniej zrobić wszystko, aby do niej nie dopuścić. ■

Autor jest prawnikiem, absolwentem Uniwersytetu Kardynała Stefana Wyszyńskiego w Warszawie.



Fot. www.fotolia.com