

COMISIA EUROPEANĂ

Bruxelles, 14.11.2011
COM (2011) 731 final

COMUNICAREA COMISIEI CĂTRE CONSILIU ȘI PARLAMENTUL EUROPEAN
privind implementarea programului Cerul Unic European:
durata de realizare
(text cu relevanță pentru Spațiul Economic European)

COMUNICAREA COMISIEI CĂTRE CONSILIU ȘI PARLAMENTUL EUROPEAN
privind implementarea programului Cerul Unic European:

1. INTRODUCERE

Traficul aerian joacă un rol important în economia și în dezvoltarea socială a Uniunii Europene (UE). În acest context, sistemul de management a traficului aerian (ATM) deține un rol esențial în operațiunile de transport aerian, răspunzând provocărilor legate de competitivitate, siguranță și viabilitate.

ATM este o structură de rețele. Este format din sute de sectoare de control de trafic aerian operate de peste 60 de centre de control de trafic aerian și de peste 16.700 de controlori de trafic aerian, care gestionează traficul de la/către 450 de aeroporturi europene și de asemenea de la/către terțe țări. Această structură complexă gestionează zilnic mai mult de 26.000 de zboruri pe tot cuprinsul UE, asigură un orar adecvat pentru operarea a aproximativ 38.000 de zboruri zilnice și operează pe o rețea de destinații optimizată la nivel național, dar încă nu și la nivel european.

Deoarece se bazează pe un spațiu aerian care încă își păstrează suveranitatea la nivel național, sistemul de management al traficului aerian în Europa este foarte fragmentat și dominat de monopolul național de prestare a serviciilor. Dată fiind creșterea semnificativă a volumului traficului aerian, datorată în bună măsură dezvoltării pieței aviatice unice, această fragmentare impune acum serioase probleme de capacitate și cauzează întârzieri majore pentru pasageri. În plus, implică un consum inutil de combustibil, emisii și generează taxe mai mari pentru infrastructură comparativ cu cele care s-ar percepe dacă s-ar opera la nivel european și nu la nivel național. În timp ce costurile pentru prestările serviciilor de transport aerian în Europa se ridică la 8 miliarde de Euro pe an, costul adițional total suportat de companiile aeriene din cauza raportului cost-eficiență neadecvat și a fragmentării spațiului european sunt estimate la aproximativ 4 miliarde de Euro pe an. Pe scurt, spațiul aerian european unic nu este în acest moment o realitate.

Urmând lansării inițiativei Cerul Unic European (SES) în 2000¹, legislația adoptată în 2004² a adus ATM sub competența EU cu scopul de a reduce fragmentarea spațiului aerian european și de a-i crește capacitatea. Dispunem acum de un cadru de lucru instituțional în dezvoltare, de standarde de siguranță și interoperabilitate și reglementări privind spațiul aerian și managementului fluxului de trafic aerian, precum și de o transparență crescută a costurilor. Dar dacă primul cadru de lucru legislativ a fost necesar, nu a fost și suficient. Așa că un al doilea pachet legislativ (SES II) propus de Comisie în iunie 2008³ a fost adoptat în Noiembrie 2009 de către Consiliu și Parlamentul European cu scopul de a accelera înființarea cu adevărat a unui cer unic european începând din 2012⁴. Există cinci piloni de bază: performanța, siguranța, tehnologia, aeroporturile și factorul uman. Cel de-al doilea pachet legislativ a fost bine primit nu numai de către aeroporturi și companii aeriene, ci și de furnizorii de servicii de trafic aerian (ANSP-uri). Sprijinul întregii comunități ATM a fost reafirmat cu ocazia aprobării unei hărți de rute la Madrid, în februarie 2011, în Consiliul de Miniștri din 4 mai 2010 organizat ca urmare a crizei generate de norul de cenușă vulcanică și printr-un document semnat la Budapesta în martie 2011. Acest sprijin politic puternic confirmă faptul că reforma în domeniul ATM, aflată în curs de desfășurare, reprezintă o urgență, și că trebuie să se acorde prioritate implementării complete și la termen a SES.

¹ COM (1999) 614 finalizat la 06.12.1999

² Regulamentul (CE) nr. 549/2004, OJ L 96, 31.3.2004, p. 1

³ COM (2008) 389 Cerul Unic European II: către o aviație mai sustenabilă și mai performantă

⁴ Regulamentul (CE) nr. 1070/2009 din 21 octombrie 2009, OJ L 2009, OJ L 300, 14.11.2009, p.34.

În acord cu Art. 12.2 din Regulamentul (CE) nr. 549/2004^{5 6}, acest raport oferă o imagine de ansamblu asupra stadiului în care se află aplicarea legislației privind SES și a acțiunilor-cheie întreprinse sau care se vor întreprinde în acest sens, de la aprobarea celui de-al doilea pachet în noiembrie 2009.

2. STADIUL IMPLEMENTĂRII PRIMULUI PACHET LEGISLATIV PRIVIND SES

2.1. Progrese înregistrate și probleme rămase nesoluționate până în prezent

Începând cu adoptarea sa în 2004 și având în vedere volumul de măsuri necesar a fi aplicate pentru realizarea implementării, ar trebui subliniat faptul că statele membre și părțile interesate au depus eforturi semnificative în acest sens. Progresul înregistrat în implementarea legislației privind SES a fost periodic monitorizat.⁷ În particular,

- toate statele membre au stabilit până în prezent o Autoritate Națională de Supraveghere (NSA);
- marea majoritatea a ANSP-urilor au fost certificați și desemnați în mod corespunzător;
- a fost implementat un sistem transparent de tarify;
- supravegherea managementului spațiului aerian și a traficului aerian are loc la nivel național;
- Comitetul pentru Cerul Unic și Organismul de Consultare a Industriei joacă un rol deplin și important la nivelul UE.

Pe lângă acestea, este nevoie de mai multe acțiuni pentru a se ajunge la un acord deplin și realizat la termen cu legislația privind SES. De exemplu, Eurocontrol a acordat 60 de recomandări (în cadrul raportului din 2010 asupra implementării legislației referitoare la SES⁸) referitoare la măsuri concrete pe care statele membre ar trebui să le ia pentru a-și îmbunătăți fie nivelul lor de conformare la legislația mai sus amintită, fie pentru a verifica respectarea acestei legislații de către ANSP-uri. În mod deosebit,

- lipsa de resurse pentru NSA-uri reprezintă un factor major de îngrijorare care trebuie să ajungă rapid în atenția forțelor politice naționale. Funcționarea adecvată a SES poate fi asigurată doar dacă NSA-urile dispun de resursele potrivite pentru o supraveghere eficientă în toate domeniile, inclusiv în ceea ce privește siguranța, interoperabilitatea și performanța (o nouă zonă de competență în care NSA acționează ca un legislator la nivel național). Posibile soluții la aceste probleme sunt bine cunoscute și includ cooperarea, delegarea și/sau externalizarea;
- la nivelul statelor membre și al NSA nu s-au făcut suficienți pași pentru a asigura o supraveghere adecvată a serviciilor transfrontaliere de navigare aeriană. Cadrul de lucru pentru prestarea și supravegherea serviciilor de trafic aerian nu este în acest moment bine stabilit în unele dintre statele membre. Numeroase acorduri transfrontaliere par să fie cunoscute doar la nivel operațional, dar nu sunt încă instituționalizate; aceasta poate implica lipsa supravegherii modului în care sunt prestate serviciile transfrontaliere. Statele membre trebuie să se asigure că baza legală pentru furnizarea ANS pe teritoriile în care acestea sunt suverane este stabilită și pusă în aplicare în mod corect, și;

⁵ Un prim raport asupra implementării legislației privind SES a fost adoptat în 2007, COM(2007) 845

⁶ Având în vedere stadiul implementării SES, această privire de ansamblu nu oferă o evaluare a rezultatelor obținute din perspectivă economică, socială, de mediu, tehnologică și din perspectiva ocupării forței de muncă; acestea vor fi tratate în următorul raport.

⁷ Până acum au fost publicate 3 rapoarte (în 2007-2008, 2009 și 2010) de către Eurocontrol, din partea Comisiei Europene.

⁸ http://ec.europa.eu/transport/air/single_european_sky/single_european_sky_en.htm

- Regulamentului privind interoperabilitatea⁹ i s-a acordat puțină atenție. La șapte ani după adoptarea regulamentului de bază, aproximativ o treime din NSA-uri nu au verificat în mod corespunzător capacitatea ANSP de a desfășura activități de evaluare a conformității – care constituie piatra de temelie a implementării a interoperabilității sistemelor ATM. Similar, aproape o treime din NSA-uri nu pun în practică verificările de rigoare pentru a se asigura de încadrarea planurilor de implementare ANSP în termenele limită cerute.

În cele din urmă, deși statele membre au făcut progrese în implementarea Utilizării Flexibile a Spațiului Aerian, sunt necesare măsuri suplimentare pentru creșterea eficienței, în special în ceea ce privește monitorizarea performanței acestei utilizări flexibile. La toate nivelele, statele membre ar trebui să se concentreze pe îmbunătățirea cooperării civil-militare și a coordonării inclusiv cu țările învecinate.

2.2 Nevoia de remediere de către statele membre

Nivelul progresului atins în unele zone este insuficient și aceasta implică faptul că există riscul ca diferitele date de implementare să nu poată fi respectate. Din acest motiv, Comisia a transmis în scris fiecărui stat membru în octombrie 2011 să precizeze problemele particulare pentru fiecare caz și să insiste pentru a fi în conformitate cu legile UE, având în vedere că implementarea primului pachet SES este necesară pentru implementarea cu succes a celui de-al doilea pachet SES. Schimbul de bune practici se poate face utilizând evaluările colegiale NSA inițiate în 2010 sau platformele de coordonare pentru NSA și blocurile funcționale de spațiu aerian. În cazul în care se constată neconcordanța cu legile UE și nu se fac în timp util rectificările necesare, Comisia va lua în calcul toate opțiunile pe care le are la dispoziție, inclusiv deschiderea unor proceduri privind încălcarea dreptului comunitar.

3. ETAPA IMPLEMENTĂRII CELUI DE-AL DOILEA PACHET LEGISLATIV SES

Arhitectura de bază a SES (atât a programului ce vizează elaborarea legislației, cât și aspectele organizaționale) a fost stabilită în conformitate cu schema temporală inițială. Acum este momentul implementării acesteia.

Finalizarea cu succes a SES depinde de implementarea la timp a diferitelor sale componente. Ar trebui să se acorde prioritate acțiunilor care vor avea cea mai mare contribuție în acest proces, în mod special schemelor de performanță (de la începutul anului 2012), blocurilor funcționale de spațiu aerian (care trebuie să fie operabile până la finalul anului 2012), funcțiilor de rețea (deja existente) și implementării programului SESAR (cu începere din 2014), 2012 fiind un an esențial pentru implementarea SES. Atașat acestui document se găsește un tabel care oferă o privire de ansamblu asupra stării de fapt a priorităților din cel de-al doilea pachet SES.

3.1. Privire de ansamblu asupra cadrului de reglementare al SES II

Programul de bază pentru reglementarea SES II este finalizat

Reglementările și măsurile subsecvente de implementare direct legate de SES II au fost adoptate, de ex.:

- schema de performanță (Regulamentul Comisiei adoptat la 29.07.2010)¹⁰

⁹ Regulamentul (CE) nr. 552/2004, OJ L 96, 31.3.2004, p.26

¹⁰ Regulamentul Comisiei (CE) nr. 691/2010, OJ L 201, 3.08.2010, p.1

- schema de taxare pe rută (Regulamentul Comisiei adoptat la 16.12.2010 care modifică legislația anterioară)¹¹;
- solicitările blocurilor funcționale de spațiu aerian de a se asigura o consultare adecvată, la nivel european, a părților implicate, înaintea stabilirii unui bloc funcțional de spațiu aerian (Regulamentul Comisiei adoptat la 24.02.2011)¹² și
- funcțiile rețelei (Regulamentul Comisiei adoptat la 7.07.2011)¹³.

Ca urmare a extinderii puterii Agenției Europene pentru Siguranța Aviației (EASA) asupra noilor zone ale ATM și asupra aerodromurilor¹⁴, este necesar să se elaboreze reguli de implementare în concordanță cu cerințele esențiale stipulate în Reglementările de Bază ale EASA. Un prim pas făcut în acest sens îl reprezintă faptul că trei regulamente privind SES (referitoare la acordarea de licență controlorilor, cerințe comune privind furnizorii de servicii și asigurarea siguranței) au fost transpuse în noile reglementări legale de bază¹⁵.

Supravegherea implementării cadrului de reglementare pentru SES II

Un avantaj major al cadrului de reglementare pentru SES II este acela că, pe lângă supravegherea oferită de NSA la nivel național, se oferă oportunitatea de a beneficia de activitatea prestată în acest sens de EASA prin inspecții privind standardizarea nivelului de siguranță, cum vor fi cele efectuate din 2012 în statele membre și în țările învecinate pentru a monitoriza aplicarea legislației europene. EASA va supraveghea, de asemenea, și activitatea furnizorilor din țări terțe și a furnizorilor pan-europeni (inclusiv a Managerului de Rețea).

Perspective pentru reglementări viitoare

În vreme ce măsurile de implementare mai sus descrise stabilesc o bază solidă pentru SES II, este necesar totuși să se dezvolte pe viitor măsuri suplimentare. Acestea vor viza mai ales stabilirea unor reguli de interoperabilitate necesare pentru implementarea programului SESAR, reguli care în general transpun și detaliază mai departe prevederile anexelor ICAO în UE.

3.2. Noua bază instituțională este în bună măsură funcțională

A fost stabilit noul cadru instituțional propus de pachetul SES II:

- Organismul de Evaluare a Performanței (PRB)¹⁶ a fost înființat în iulie 2010 în conformitate cu Articolul 11 din Regulamentul (EC) 594/2004. Comisia Eurocontrol pentru Evaluarea Performanței a fost numită ca PRB. PRB va asista Comisia și NSA în implementarea și monitorizarea schemei de performanță.

¹¹ Regulamentul Comisiei (CE) nr. 1191/2010, OJ L 333, 16.12.2010, p.6

¹² Regulamentul Comisiei (CE) nr. 176/2011, OJ L 51, 25.02.2011, p.2

¹³ Regulamentul Comisiei (CE) nr. 677/2011, OJ L 185, 15.07.2011, p.1

¹⁴ Regulamentul (CE) nr. 1108/2009, OJ L 309, 24.11.2009, p. 51

¹⁵ Regulamentul Comisie (CE) nr. 805/2011 din 10 august 2011 care stabilește reguli detaliate pentru acordarea licențelor controlorilor de trafic aerian și a anumitor certificate în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Consiliului și Parlamentului European, L 206, 11.08.2011, p. 21; Comisia de Implementare a Regulamentului (UE) nr. 1034/2011 din 17 octombrie 2011 cu privire la supravegherea siguranței în managementul traficului aerian și a serviciilor de trafic aerian și a Regulamentului de modificare (UE) nr. 691/2010, OJ L 271, 18.10.2011, p. 15; Comisia de Implementare a Regulamentului (UE) nr. 1035/2011 din 17 octombrie 2011 care stabilește cerințele comune pentru furnizarea serviciilor de trafic aerian și a Regulamentului de modificare (CE) nr. 482/2008 și (UE) nr. 691/2010, OJ L 271, 18.10.2011, p. 23

¹⁶ Decizia Comisiei din 29 iulie 2010

Contribuția sa a fost esențială în pregătirea obiectivelor pentru întreaga Uniune Europeană adoptate în februarie 2011, astfel permițând începerea desfășurării primei perioade din schema de performanță din 2012.

- Coordonatorul blocurilor funcționale de spațiu aerian desemnat în august 2010¹⁷ cu scopul de a facilita înființarea blocurilor funcționale de spațiu aerian conform prevederilor Articolului 9b din Regulamentul 1070/2009; din momentul desemnării sale, Coordonatorul a vizitat cele mai multe state membre pentru a declanșa procesul înființării blocurilor funcționale de spațiu aerian.

- Managerul de Rețea al rețelei ATM a UE a fost desemnat în iulie 2011 în conformitate cu Articolul 6 al regulamentului (EC) nr. 551/2004¹⁸. Comisia a încredințat organizației Eurocontrol sarcinile legate de executarea funcțiilor rețelei (managementul fluxului de trafic aerian, designul rețelei de rute europene, coordonarea resurselor limitate, în special a frecvențelor radio din cadrul benzilor de frecvență din aviație folosite de traficul aerian general și de codurile de transponder radar (SSR) și pe cele care țin de Celula Europeană de Coordonare a Crizelor din Sectorul Aviației.

- Întreprinderea comună SESAR (SJU) a fost înființată în 2007 ca un parteneriat public-privat care să se ocupe cu dezvoltarea programului SESAR.

- Din 2010, EASA a început să se implice tot mai mult în procesul de elaborare a legilor privind SES, în domeniul ATM, în vreme ce Eurocontrol a trecut printr-un proces de reformă internă pentru a deveni organismul care să susțină tehnic UE.

- Un grup de experți în problemele ce vizează dimensiunea socială a SES a fost înființat în Decembrie 2010; acest grup consiliază Comisia asupra noilor măsuri care pot îmbunătăți considerațiile privind impactul social al SES.

- În cele din urmă, au fost luate măsuri pentru înființarea Platformei de Coordonare a NSA și Grupurile de Puncte Focale ale blocurilor funcționale de spațiu aerian (FAB-uri), care reprezintă două foruri în care NSA-urile FAB-urile își împărtășesc experiențele, fac schimburi de bune practici și discută problemele întâlnite și se străduiesc să dezvolte abordări și procese comune.

3.3. Implementarea schemei de performanță a UE (2012-2014)

Performanța reprezintă obiectivul central al SES II. Ca urmare a adoptării Regulamentului privind performanța în iulie 2010, Comisia asistată de noul PRB desemnat a lucrat în cea de-a doua jumătate a anului 2010 la stabilirea obiectivelor de performanță pentru întreg cuprinsul UE în domeniile cheie în ceea ce privește performanța – mediul, capacitate/întârzieri și raportul cost-eficiență (siguranța a fost monitorizată doar în prima perioadă de referință). La 21 februarie 2011, Comisia a adoptat obiectivele de performanță pentru întreg cuprinsul UE¹⁹ pentru perioada 2012-2014, în contextul unei creșteri previzionate a traficului aerian de 16% (de ex., în ceea ce privește capacitatea – o întârziere medie de 0,5 min/zbor în 2014, o îmbunătățire de 10% a raportului cost-eficiență de-a lungul acestei perioade și stabilirea unui obiectiv privind mediul înconjurător, în condițiile păstrării eficienței zborurilor, care va permite o creștere a gradului de neutralizarea a emisiilor de carbon cauzate de aviație).

Statelor membre li s-a acordat ca termen limită data de 30 iunie 2011 pentru pregătirea și adoptarea planurilor și obiectivelor de performanță cerute de înființarea FAB-urilor. Comisia a început lucrările de evaluare detaliată a acestor planuri. Dacă aceste planuri nu sunt în concordanță cu obiectivele adoptate

¹⁷ Decizia Comisiei din 12 August 2010 prin care Dl. Jarzembowski a fost desemnat Coordonator al sistemului FAB

¹⁸ Decizia Comisiei C(2011) 4130 finalizată la 7 iulie 2011 privind desemnarea Managerului de Rețea pentru funcțiile de rețea ale cerului unic European ce vizează managerierea traficului aerian (ATM)

¹⁹ Decizia Comisiei 2011/121/UE, OJ L 48, 23.02.2011, p.16

pentru întreg cuprinsul UE, Comisia va recomanda statelor membre vizate să adopte obiectivele de performanță revizuite, după ce au solicitat mai întâi opinia Comitetului pentru Cerul Unic.

În paralel, au început și lucrări care implică EASA și Eurocontrol, privind atât stabilirea unor indicatori-cheie ai performanței în materie de siguranță, care trebuie adoptați de Comisie înainte de finalul anului 2011 și privind pregătirea celei de-a doua perioade de referință pentru îndeplinirea criteriilor de performanță (2015 – 2019).

3.4. Înființarea blocurilor funcționale de spațiu aerian și începerea operării (până în decembrie 2012)

Statelor membre li se cere să ia toate măsurile necesare pentru a asigura înființarea blocurilor funcționale de spațiu aerian până în decembrie 2012, pentru ca apoi să ofere beneficiile operaționale utilizatorilor spațiului aerian. În mod deosebit, statelor membre li se cere să-și îmbunătățească cooperarea și să urmărească integrarea furnizorilor ANS în cadrul unui FAB, acolo unde este cazul, avându-se în vedere să se asigure că granițele spațiului aerian național nu reduc eficiența fluxurilor de trafic aerian și a furnizării de servicii de trafic aerian în Europa. Materialele de orientare pentru înființarea blocurilor funcționale de spațiu aerian a fost puse la dispoziție în acest sens²⁰. Detalii privind înființarea și progresul blocurilor funcționale de spațiu aerian se raportează Coordonatorului blocului funcțional de spațiu aerian²¹.

În prezent, există două blocuri funcționale de spațiu aerian, anterior înființate²² și sunt în faza de implementare, în vreme ce alte șapte blocuri funcționale de spațiu aerian se găsesc în diverse faze ale înființării lor. UE a acordat sprijin financiar pentru înființarea tuturor acestor blocuri funcționale de spațiu aerian prin programul financiar TEN-T. Se pare că toate blocurile funcționale de spațiu aerian inițiate vor fi în măsură să semneze și să ratifice în mod potențial Acordurile la nivel de stat privind Blocurile Funcționale de Spațiu Aerian pentru a respecta termenul limită: decembrie 2012. Totuși, se pare că implementarea blocurilor funcționale de spațiu aerian nu se desfășoară atât de repede cum ar trebui – au fost transmise până acum doar două planuri de performanță la nivel de blocuri funcționale de spațiu aerian. Comisia va continua să monitorizeze progresul în acest sens cu un interes crescut pe măsură ce deadline-ul se apropie; va fi evaluată în mod particular îndeplinirea de către fiecare bloc funcțional de spațiu aerian a cerințelor din cadrul regulamentelor, dacă părțile implicate (inclusiv personalul și organisme reprezentative) au fost implicate în mod corespunzător și dacă abordarea de jos în sus a de-fragmentării spațiului aerian a adus beneficii operaționale.

Pe lângă cerințele formale, o serie de aspecte cheie trebuie încă să fie avute în vedere, de ex. implementarea planurilor de performanță ale blocurilor funcționale de spațiu aerian și strategiile de stabilire a taxelor; dezvoltarea unor parteneriate reale între blocuri funcționale de spațiu aerian individuale și Managerul de Rețea pentru un mai bun management al spațiului aerian; și implementarea coordonată și sincronizată a SESAR.

3.5. Stabilirea Managerului de Rețea pentru rețeaua ATM a UE

În prezent statele membre iau decizii privind funcționarea rețelei în mod voluntar, din bună voință și sub presiunile colegilor. O realizare majoră a pachetului SES II este aceea că pune problema unui management

²⁰ http://ec.europa.eu/transport/air/single_european_sky/functional_airspace_blocks_en.htm

²¹ rapoartele din decembrie 2010 și martie 2011

http://ec.europa.eu/transport/air/european_sky/functional_airspace_blocks_en.htm

²² FAB-ul Danez-Suedez și FAB-ul Marea Britanie-Irlanda

mai centralizat al rețelei, bazat pe luarea deciziilor prin cooperare (CDM) și pe stabilirea unor planuri detaliate pentru atingerea obiectivelor de performanță în conformitate cu legislația europeană.

S-a stabilit cadrul de lucru necesar pentru ca beneficiile dorite ale rețelei să poată fi realizate. De funcționarea rețelei va fi responsabil un Consiliu de Administrare a Rețelei, subordonat Comitetului pentru Cerul Unic. Managerul de Rețea joacă un rol important în îmbunătățirea performanței și în utilizarea spațiului aerian. ANSP-urile, utilizatorii spațiului aerian și aeroporturile se așteaptă la acțiuni imediate legate de rețea, de blocurile funcționale de spațiu aerian și la măsuri la nivel național pentru anticiparea și atenuarea problemelor de capacitate (incluzând, printre altele, întârzierile din perioada de vară).

Dat fiind că în calitate de Manager de Rețea pentru rețeaua ATM a UE a fost desemnată organizația Eurocontrol, SES poate fi aplicat și dincolo de granițele UE, astfel încât să acopere mai mult de 40 de state. Noua direcție pentru administrarea rețelei se concentrează din nou pe resursele Eurocontrol în privința rolului Managerului de Rețea.

3.6. Disponibilitatea de a atenua efectele crizei (Celula Europeană de Coordonare a Crizelor din Sectorul Aviației)

Evenimentele legate de erupția vulcanului Eyjafjallajökull în primăvara anului 2010 au demonstrat necesitatea stabilirii unui organism central care să preia conducerea în managerierea răspunsurilor la nivel național și de rețea pentru a garanta un răspuns prompt și armonizat la criza care afectează aviația. Acest aspect a fost dezbătut o dată cu adoptarea Regulamentului de funcționare a rețelei, care include prevederi legate de managementul crizei.

Pentru a sprijini managerul de Rețea, a fost înființată Celula Europeană de Coordonare a Crizelor (EACCC) sub conducerea Comisiei și a Eurocontrol. Este necesară implicarea EASA și a statelor membre. Erupția vulcanică din mai 2011 a demonstrat eficiența în creștere a EACCC.

3.7. Provocarea tehnologică și implementarea SESAR

SESAR este facilitatorul tehnologic pentru implementarea SES. Este cel mai important program tehnologic în regim public-privat din domeniul ATM care a fost lansat până acum în Europa. Oricum însă, obiectivele de performanță ale SES în amerie de capacitate, mediu, siguranță și raport cost-eficiență pot fi atinse doar printr-o implementare bine sincronizată și coordonată a noilor infrastructuri ATM, așa cum se indică în Planul Principal al ATM.

Planul Principal european al ATM

Planul Principal european al ATM²³ include un set de scenarii de desfășurare care vor fi implementate de părțile implicate în măsură să facă aceasta până în 2025 și dincolo de xareactivitățile de validare ale SJU vor constitui baza pentru obținerea sistemului ATM de ultimă generație. planul a fost aprobat în 2009 de Consiliu și a fost updatat apoi de Întreprinderea comună SESAR (SJU); o altă updatare se va realiza în martie 2012.

²³ http://ec.europa.eu/transport/air/sesar/european_atm_en.htm

Întreprinderea comună SESAR

În 2009, Consiliul a cerut Comisiei să prezinte propuneri detaliate pentru strategia de desfășurare a programului SESAR, acordându-se o atenție deosebită structurii de administrare și mecanismelor de finanțare. Comisia va înainta o propunere până la sfârșitul anului 2011 referitoare la modul în care trebuie să se facă trecerea de la faza de dezvoltare la faza de desfășurare a programului SESAR. Strategia va include un set de recomandări pentru a permite achiziții masive și angajamentul tuturor părților implicate, incluzând forțele militare, în vederea desfășurării noilor tehnologii și proceduri într-o manieră sincronizată, coordonată și cu respectarea termenilor stabilite. Că această strategie se va baza în principal pe instrumentele UE deja existente; o implicare puternică a industriei cu supravegherea adecvată este de asemenea considerată ca fiind extrem de importantă²⁴. Se va acorda atenție proiectelor din fazele inițiale ale desfășurării programului care vor constitui baza pentru implementarea viitoare a rezultatelor SESAR²⁵.

Memorandumul de Cooperare cu SUA privind cercetarea și dezvoltarea în aviația civilă

EU și SUA au făcut un important pas înainte în domeniul cooperării internaționale în vederea modernizării ATM și în privința interoperabilității prin semnarea la 3 martie 2011 a Memorandumului de Cooperare (MoC) în materie de cercetare și dezvoltare în aviația civilă. Această cooperare trebuie să contribuie la obținerea interoperabilității între SESAR și programele NextGen; va facilita cooperarea pe viitor între industriile din UE și din SUA și va coordona eforturile tehnice de susținere a standardizării globale a activităților ATM, oferind în același timp un sprijin coroborat UE-SUA eforturilor de standardizare ale ICAO.

3.8. Dimensiunea poartă- către - poartă: implicarea aeroporturilor în SES

Dat fiind că aeroporturile constituie punctele de intrare și ieșire din rețeaua europeană, rolul lor a fost luat în calcul pe deplin la stabilirea reglementărilor privitoare la performanță și la managementul rețelei. Performanța serviciilor de navigație aeriană la aeroporturi va trebui să îndeplinească anumite targeturi de performanță începând din 2015. Mai mult, luând în considerare interdependența dintre performanța ANS și alte operațiuni/activități la aeroporturi, următoarea revizuire a legislației europene privind alocarea sloturilor pe aeroporturi și prestarea de servicii de handling la sol va extinde sfera reglementărilor referitoare la performanță asupra tuturor operațiunilor aeroportuare și vor fi definite targeturi potențiale de performanță și pentru acționarii implicați în operațiunile aeroportuare.

3.9. Factorul uman

Dimensiunea umană și cea socială sunt elemente cheie pentru aducerea la îndeplinire a SES; aceste dimensiuni nu trebuie nici subestimate, nici neglijate. Dialogul social ar trebui să se desfășoare pe trei nivele: național, european și la nivel de bloc funcțional de spațiu aerian. La implementarea completă a SES se poate ajunge dacă controlorii de trafic aerian vor reprezenta în continuare o forță de muncă stabilă și profesionistă. Oricum, SES implică, de asemenea, optimizarea alocării resurselor, evoluția atribuțiilor controlorilor de trafic aerian și dezvoltarea „culturii corectitudinii”. Implementarea și operarea schemei de performanță, a blocurilor funcționale de spațiu aerian, Managerul de Rețea și implementarea SESAR – toate acestea vor avea un impact semnificativ asupra personalului ATM, care va trebui evaluat cu grijă, în acest caz Comisiei revenindu-i pe deplin atribuția de a oferi consultanță.

²⁴ A se vedea documentul de lucru al Comisiei SEC(2010) 1580 referitor la pregătirea unei strategii de desfășurare pentru pilonul tehnologic al Cerului Unic European.

²⁵ denumit [IP1](#) pentru primul pachet de implementare.

3.10. Dimensiunea pan-Europeană a SES

Programul SES este deschis pentru țările învecinate, cu obiectivul de a se extinde și de a-și aduce beneficiile pentru o arie geografică mai largă decât UE. Aplicarea cadrului de lucru pentru implementarea SES a fost deja extinsă la nivelul Norvegiei și al Islandei (în baza acordului privind Spațiul Economic European) și al Elveției (în baza acordului bilateral cu Uniunea Europeană privind transportul aerian). Maroc, Iordania, Georgia și țările balcanice (Albania, Bosnia și Herțegovina, Croația, fosta Republică Iugoslavă – Macedonia, Serbia, Muntenegru și Kosovo²⁶), care fac parte, de asemenea, din Zona Europeană comună de aviație, grație unor acorduri de aviație cuprinzătoare încheiate cu UE fac, de asemenea, progrese către completa implementare a legislației privitoare la SES. Oportunitatea care se oferă acestor țări de a lua parte la inițiativele blocurilor funcționale de spațiu aerian va conduce cel mai probabil la conformarea acestora la programul SES înainte de adoptarea formală a programului de către ele. În baza mandatului oferit de Consiliu, Comisia negociază de asemenea acorduri cuprinzătoare cu Ucraina și Tunisia. Negocierile cu Tunisia ar putea fi deschise în viitorul apropiat. Mai mult, Turcia (parteneriat de aderare) și Ucraina (parteneriat de asociere) s-au angajat ca în mod gradual să-și alinieze prevederile legislative cu legislația europeană în domeniul transportului aerian.

Comisia este decisă să lucreze îndeaproape cu toate statele învecinate și să dezvolte dimensiunea pan-europeană a SES²⁷. În acest context parteneriatul cu Eurocontrol poate contribui în mod pozitiv.

3.11. Consolidarea relațiilor dintre UE și Eurocontrol

Începând din 2001, programul SES a venit cu o nouă perspectivă asupra relațiilor dintre UE și Eurocontrol.

Organizația Eurocontrol este dornică să evolueze pentru a răspunde nevoilor noului cadru legislativ european. Au fost aduse schimbări importante în organizarea Eurocontrol, cum sunt separarea sprijinului acordat pentru funcțiile de reglementare de furnizarea de servicii. Acest proces (organizare, organisme de luare a deciziilor) ar trebui încurajat. În octombrie 2011, Consiliul a acordat un mandat Comisiei în scopul negocierii unui Acord la Nivel Înalt între UE și Eurocontrol. scopul este acela de a stabili și de a întări relațiile dintre UE și Eurocontrol, de a confirma rolul Eurocontrol ca organism de suport tehnic pentru Uniunea Europeană și de a susține mai departe schimbările instituționale din cadrul Eurocontrol.

4. CONCLUZII ȘI PERSPECTIVE

Procesul de înființare a SES continuă într-un ritm alert. Dacă nivelul progresului înregistrat până acum în implementarea primului pachet legislativ nu se încadrează în termenele inițial prevăzute, implementarea simultană a măsurilor celui de-al doilea pachet va începe în 2012 și ar trebui să aducă rapid beneficii semnificative. Statele membre sunt invitate să-și confirme angajamentul și să acționeze în toate sectoarele pentru a finaliza cu succes acest proces.

În mod deosebit, Uniunea urmărește înființarea unui sistem integrat de manageriere a traficului aerian european, crearea unei adevărate rețele cu structură de administrare unică și dezvoltarea capacității de reglementare și supraveghere.

²⁶ Sub prevederile Rezoluției UNSCR 1244/1999.

²⁷ A se vedea COM(2011) 415 finalizat la 7.07.2011: UE și regiunile învecinate: o abordare reînnoită a cooperării în domeniul transportului

Măsuri suplimentare ar putea fi necesare, cum sunt extinderea schemei de performanță la nivel de aeroporturi, în acord cu abordarea poartă-către-poartă, și managementul investițiilor pentru a se asigura că implementarea SESAR contribuie la performanța SES ca rețea. Se va realiza și o evaluare a impactului acolo unde este cazul.

ANEXĂ

STADIUL IMPLEMENTĂRII PRIORITĂȚILOR-CHEIE PREVĂZUTE DE SES II - SEPTEMBRIE 2011				
DENUMITREA ACȚIUNII	BAZA LEGALĂ	ACTORII INTERESAȚI	DATA STABILITĂ	COMENTARII
PRIMUL CICLU AL SCHEMEI DE PERFORMANȚĂ 2012-2014				
Reglementări privind schema de performanță	549/2004, art. 11	SSC, EC	Finalizat	Reg. 691/2010 din 29.07.2010
Up-datarea Regulamentului de Tarifare	550/2004 și 1794/2006	SSC, EC	Finalizat	Reg. 1191/2010 din 16.12.2010
Desemnarea Corpului de Control al Performanței	549/2004, art. 11	EC	Finalizat	Decizia Comunității Europene din 29.07.2010
Decizie asupra obiectivelor de performanță stabilite pentru întreaga Comunitate pentru 2012 - 2014	549/2004, art. 11	SSC, EC	Finalizat	Decizia Comunității Europene 2012/12/EU din 21.02.2012
Adoptarea de obiective și planuri la nivel național/de bloc funcțional de spațiu aerian (FAB) pentru perioada 2012 - 2014	549/2004, art. 11	MS, FAB-uri	În lucru	Recomandările Comisiei Europene către MS din Noiembrie 2011
Implementarea primului ciclu de performanță 2012 - 2014	549/2004, art. 11	MS, FAB-uri, EC	2012-14	Este necesară monitorizarea continuă în colaborare cu părțile interesate
BLOCURI FUNCȚIONALE DE SPAȚIU AERIAN – FAB-uri				
Reglementări privind cerințele informaționale înainte de înființarea FAB	550/2004, Art. 9 (a)	SSC, EC	Finalizat	Reg. 1191/2010 din 16.12.2010
Numirea coordonatorului sistemului de blocuri funcționale de spațiu aerian	550/2004, Art. 9 (a)	EC	Finalizat	Decizia EC din 12.08.2010
Materiale de orientare pentru stabilirea și modificarea FAB-urilor	550/2004, Art. 9 (a)	SSC, FAB-uri, EC	Finalizat	Opinie pozitivă în SSC 38, 12.2010
Înființarea unor blocuri funcționale de trafic aerian individuale	550/2004, Art. 9 (a)	MS, FAB-uri	Până la 12.2012	Proces în lucru, abordare de jos în sus
Implementarea FAB-urilor	550/2004, Art. 9 (a)	MS, FAB-uri	Continuu	Aduce rapid beneficii operaționale
FUNCȚIONAREA REȚELEI ATM A UE				
Reglementări privind funcționarea rețelei	551/2004, art.6	SSC, EC	Finalizat	Reg. 677/2011 din 7.07.2011
Desemnarea Managerului de Reșea pentru rețeaua ATM a UE	551/2004, art.6	EC, Eurocontrol	Finalizat	Decizia EC C(2011) 4130 finalizată la 7.07.2011
Începerea activității de către Managerul de Rețea	551/2004, art.6	Eurocontrol	09.2011	Este solicitată implicarea în ATM a tuturor actorilor

IMPLICAREA EASA ÎN ATM				
Cerințe pentru furnizorii de servicii de trafic aerian	216/2008	EASA, SSC, EC	Finalizat	Reg. EC 1035/2011 din 17.10.2011
Reformularea Directivei ATCO de acordare a licențelor ca regulă de implementare	216/2008	EASA, SSC, EC	Finalizat	Reg. EC 805/2011 din 10.08.2011
Solicitări pentru autoritățile competente	216/2008	EASA, SSC, EC	Finalizat	Reg. EC 1034/2011 din 17.10.2011
Începerea inspecțiilor EASA pentru standardizare în statele membre	216/2008	EASA, MS	2012	Program de lucru în faza de elaborare
INOVAȚIE TEHNOLOGICĂ ÎN BAZA PROGRAMULUI SESAR				
Faza de implementare SESAR (inclusiv administrarea)	Consiliu 03.2009	EC	12.2011	Propunere către Consiliu și Parlamentul European – în pregătire
Memorandum asupra Cooperării pe R&D cu FAA incluzând Cooperarea cu FAA pe programul SESAR – Interoperabilitate NextGen	Consiliu 03.2009	EC, MS	Finalizat	Semnăt în Martie 2011
IMPLICAREA AEROPORTURILOR ÎN SES				
Revizuirea legislației existente privind acordarea sloturilor și prestarea serviciilor de handling la sol		EC	11.2011	Contribuție la o abordare poartă-către-poartă
DIMENSIUNEA FACTOR UMAN				
Implicarea reprezentanților personalului în implementarea SES	594/2004, Art. 10	EC, MS, FAB-uri	Continuu	1. Grupul de experți pentru dimensiunea socială a SES (Decizia EC nr. C/2010/9016); 2. Procese de consultare la nivel de MS și FAB
DIMENSIUNEA PAN-EUROPEANĂ				
Implementarea SES la nivelul țărilor vecine ale UE	594/2004, Art. 7	EC, EU	Continuu	Periodic. COM (2011) finalizată la 7.07.2011. UE și regiunile învecinate: o abordare reînnoită a cooperării în domeniul transportului
RELĂȚII CU EUROCONTROL				
Semnarea unui Acord la Nivel Înalt între EU și Eurocontrol	Consiliu 10.2011	EC, EU	2012	
Adoptarea unui acord financiar între EC și Eurocontrol		EC, Eurocontrol	2011-12	Oferirea de suport tehnic din partea Eurocontrol pentru implementarea SES