

RO

RO

RO



COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE

Bruxelles, 1.10.2008  
COM(2008) 596 final

**COMUNICARE A COMISIEI**

**Un spațiu aerian comun cu țările vecine până în 2010 – Raport privind progresele înregistrate**

## COMUNICARE A COMISIEI

### Un spațiu aerian comun cu țările vecine până în 2010 – Raport privind progresele înregistrate

#### 1. DE CE UN SPAȚIU AERIAN COMUN CU ȚĂRILE VECINE PÂNĂ ÎN 2010?

1. În concluziile sale din 27 iunie 2005 referitoare la „Dezvoltarea agendei politicii externe comunitare în domeniul aviației”, Consiliul a salutat progresele realizate în direcția creării, până în 2010, a unui spațiu aerian comun (SAC) extins cu țările vecine UE.
2. SAC se înscrie în cadrul obiectivelor mai generale ale politicii comunitare în domeniul transportului aerian și, alături de acorduri cuprinzătoare în materie de transport aerian încheiate cu parteneri-cheie ai UE la nivel mondial și de așa-numitele „acorduri orizontale”, constituie un pilon esențial al acestei politici. Totodată, SAC vine în completarea obiectivelor mai generale ale politicii europene de vecinătate (PEV), prin intermediul căreia Comunitatea promovează stabilitatea și dezvoltarea sustenabilă de-a lungul granițelor sale estice și sudice.
3. Eficientizarea transporturilor în general și a transportului aerian în special poate contribui semnificativ la dezvoltarea economică, la cooperarea tehnică și la stabilirea de contacte la nivel individual între țările din UE și cele învecinate. Mai mult, prin facilitarea participării depline în cadrul unuia dintre sectoarele-cheie ale pieței unice, acordurile referitoare la SAC reprezintă un exemplu și un stimul pentru continuarea integrării economice a țării partenere cu UE.
4. SAC devine și mai relevant în contextul consolidării Uniunii pentru Mediterana<sup>1</sup> și al legăturilor tot mai strânse ale UE cu vecinii săi estici. Obiectivul său primordial ar trebui să fie stabilirea unei piețe unice paneuropene în domeniul transportului aerian, pe baza unui set comun de norme și cuprinzând până la 60 de țări cu o populație de aproximativ un miliard de locuitori. Numai în 2007, peste 120 de milioane de pasageri au călătorit între UE și țări învecinate din Europa, Europa de Est, Asia Centrală, zona mediteraneană și Orientul Mijlociu<sup>2</sup>, ceea ce reprezintă o creștere cu

---

<sup>1</sup> Procesul de la Barcelona: Uniunea pentru Mediterana a fost lansată la Paris, în data de 13 iulie 2008. Obiectivul său este de a revitaliza parteneriatul, conferind o guvernare mai echilibrată și o transparență sporită [Comunicarea Comisiei – Procesul de la Barcelona: Uniunea pentru Mediterana, COM (2008) 319 (Final)].

<sup>2</sup> Albania, Algeria, Armenia, Azerbaidjan, Belarus, Bosnia și Herțegovina, Croația, Egipt, Georgia, Islanda, Israel, Iordania, Kazahstan, Kârgâzstan, Liban, Libia, Republica Moldova, Muntenegru, Maroc, Norvegia, Palestina, Rusia, Elveția, Siria, Tadjikistan, Tunisia, Turcia, Turkmenistan, Ucraina, Uzbekistan, Fosta Republică Iugoslavă a Macedoniei și Serbia, precum și Kosovo, în temeiul Rezoluției 1244/99 al Consiliului de Securitate al ONU.

peste 20% comparativ cu 2004. Acest volum de trafic reprezintă peste 45% din traficul aerian desfășurat între UE și țări terțe<sup>3</sup>.

5. Aviația europeană cunoaște schimbări rapide, UE devenind principalul său motor instituțional și de reglementare. Acest fapt creează responsabilități suplimentare pentru Comunitate, care ar trebui să asigure implicarea corespunzătoare a statelor învecinate. Mai mult, provocări-cheie precum menținerea unui nivel ridicat al siguranței și securității aviației, optimizarea managementului traficului aerian (ATM) sau combaterea schimbărilor climatice nu se limitează la granițele Comunității, iar țările învecinate ar trebui invitate să participe la proiecte desfășurate de UE în scopul abordării acestor provocări.
6. Comunitatea a stabilit 2010 ca termen limită pentru crearea SAC, iar prin intermediul prezentei comunicări, Comisia evaluează progresele realizate până în prezent. De la lansarea SAC, s-au tras mai multe învățăminte. Aceste experiențe ar trebui utilizate în vederea sporirii eficienței și a accelerării proiectului.

## **2. CARE SUNT REZULTATELE OBTINUTE PÂNĂ ÎN PREZENT?**

### **2.1. Proiect flexibil bazat pe o abordare specifică fiecărei țări**

7. SAC vizează țări cu caracteristici diferite. Cu toate că oferta UE de a stabili relații mai trainice este aceeași pentru toți partenerii, tipul de abordare specifică fiecărei țări – cum ar fi PEV – conferă flexibilitate și facilitează diferențierea. Numărul soluțiilor posibile este direct proporțional cu numărul țărilor partenere, în funcție de situația politică a fiecăreia, de nivelul de ambiție cu privire la relația cu UE, de agenda de reformă și de realizările proprii.
8. Începuturile SAC datează din 1993, când cea mai avansată integrare a țărilor terțe în politica UE privind transportul aerian a fost realizată în cadrul acordului privind Spațiul Economic European<sup>4</sup>. Drept rezultat, Norvegia, Islanda și Liechtenstein participă de pe picior de egalitate cu statele membre ale UE pe piața unică din domeniul aviației. În mod similar, un nivel foarte ridicat de integrare a fost atins, prin intermediul unui acord specific privind transportul aerian, în cazul Elveției, și este operațional începând cu 2002<sup>5</sup>. De atunci, și alte țări au fost invitate să participe la proiect. În prezent, există două concepte principale în baza cărora UE urmărește să dezvolte SAC – conceptul privind piața unică în domeniul aviației și cel privind acordul euro-mediteranean în domeniul aviației.
9. Conceptul privind piața unică în domeniul aviației a fost utilizat în cazul țărilor angajate deja în cadrul instituțional privind transportul aerian paneuropean, cum ar fi țările din Balcanii Occidentali, și care au inițiat o apropiere în materie de reglementare cu UE prin participarea lor în organizații precum Eurocontrol sau

---

<sup>3</sup> Numărul total de pasageri transportați pe calea aerului între aeroporturi intracomunitare și aeroporturi extracomunitare atinse deja 250 de milioane în 2006 (Eurostat, *Statistics in Focus - Transport*, 52/2008).

<sup>4</sup> Acord privind Spațiul Economic European, JO L 1/1994, 3.1.1994, p. 3.

<sup>5</sup> Acord între Comunitatea Europeană și Confederația Elvețiană privind transportul aerian (JO L 114, 30.4.2002, p. 73).

Autoritățile comune din domeniul aviației (JAA). Acordurile care au la bază acest concept prevăd o integrare deplină a țării partenere în piața unică din domeniul aviației, anticipând adesea viitoarea aderare la UE a acesteia. Pe baza conceptului privind piața unică în domeniul aviației, Comisia a inițiat totodată negocieri cuprinzătoare cu Ucraina privind transportul aerian.

10. Un acord euro-mediteranean privind transportul aerian, care prevede un nivel ridicat de armonizare în materie de reglementare, deschiderea progresivă a pieței și posibilități sporite de investiții, a fost încheiat cu Maroc și reprezintă un punct de referință pentru viitoare acorduri în domeniul aviației cu parteneri UE din regiunea mediteraneană. Având deja un mandat din partea Consiliului, Comisia va purta, pornind de la acest model, negocieri cuprinzătoare privind transportul aerian cu Israel și Iordania. Comisia sprijină crearea SAC în regiunea mediteraneană printr-un proiect ambițios intitulat „Euromed Aviation Project” – elaborat în cadrul Forumului euro-mediteranean privind transporturile<sup>6</sup> și vizând apropierea reglementărilor din țările MEDA de reglementările UE din domeniul aviației, îmbunătățirea siguranței și securității aerului în regiune, precum și promovarea cooperării în domeniul ATM.
11. Cooperarea din zona Mării Negre și din Asia Centrală s-a axat pe asistență tehnică și schimburi de experiență la nivel de experți, familiarizând țările partenere cu legislația UE din domeniul aviației și sporind actualele niveluri de siguranță din regiune. În 2009, Comisia va iniția acordarea de asistență suplimentară specifică țărilor din această regiune în cadrul proiectului privind siguranța și securitatea în domeniul aviației civile, cu un buget de 5 milioane de euro.
12. Comisia monitorizează cu atenție schimbările care au loc în zona învecinată, unde un număr de țări ar putea fi considerate ca viitoare potențiale candidate pentru participarea la SAC. În regiunea mediteraneană, următoarele candidate firești sunt Tunisia și Algeria, datorită potențialului considerabil al piețelor din aceste țări, precum și puternicelor legături economice, culturale și istorice ale acestora cu Comunitatea. Printre vecinii estici ai UE, Comisia vede în Georgia și Republica Moldova posibile viitoare candidate – ambele țări fac deja parte din organizații paneuropene în domeniul aviației și colaborează strâns cu UE prin intermediul planurilor de acțiune PEV și al altor inițiative specifice.

## **2.2. Cazul particular al Rusiei și Turciei**

13. Cu 23 și, respectiv, 10 milioane de pasageri călătorind pe calea aerului în 2007, Turcia și Rusia se numără printre cele mai importante piețe din domeniul aviației din UE și cunosc o creștere dinamică. Cu toate acestea, nu există până în prezent un cadru global și solid din punct de vedere juridic care să vizeze relațiile aeriene cu acești parteneri-cheie.
14. Având în vedere statutul său de țară candidată la aderare și importanța sa ca partener în domeniul aviației, Turcia ar trebui pe deplin implicată în SAC. Cu toate acestea, progresele au fost încetinite ca urmare a nerecunoașterii de către Turcia a caracterului integrat al pieței unice în domeniul aviației, precum și prin existența unor probleme nerezolvate privind siguranța în domeniul ATM. Comisia se așteaptă ca situația să

---

<sup>6</sup> <http://www.euromedtransport.org/355.0.html>

evolueze într-o direcție pozitivă și va continua să poarte cu Turcia un dialog constructiv. Astfel de progrese ar fi la fel de vitale în cadrul negocierilor privind capitolul „transporturi” în vederea aderării Turciei. Ca un prim pas, acordurile bilaterale privind transportul aerian încheiate între statele membre și Turcia ar trebui armonizate cu legislația comunitară.

15. Rusia reprezintă un vecin-cheie al UE extinse, precum și o importantă piață de transport aerian, cu o lungă tradiție în domeniul aeronauticii. Această relație apropiată necesită stabilirea unui cadru adecvat de cooperare în domeniul aviației. Cu toate acestea, o condiție prealabilă trebuie să fie implementarea de către Federația Rusă a acordului privind plata necesară survolării zonei siberiene, percepută de Rusia în contradicție cu practica internațională curentă. La acest acord s-a ajuns cu ocazia summit-ului UE-Rusia din noiembrie 2006 și aprobat de către guvernul rus în noiembrie 2007, însă nu a fost încă semnat. În mod similar, acordurile bilaterale privind transportul aerian dintre Rusia și statele membre trebuie armonizate cu legislația comunitară.

### **2.3. Progrese semnificative privind asigurarea certitudinii juridice pentru operatorii comerciali**

16. Au avut loc progrese semnificative referitoare la armonizarea cu legislația comunitară a acordurilor bilaterale privind transportul aerian dintre statele membre și țările învecinate. Aceasta duce la sporirea certitudinii juridice care caracterizează operațiunile desfășurate de ambele părți, fără a afecta echilibrul drepturilor de trafic dintre statele membre și țările partenere.
17. Au fost încheiate acorduri orizontale cu Albania, Armenia, Azerbaidjan, Bosnia și Herțegovina, Croația, Fosta Republică Iugoslavă a Macedoniei, Georgia, Israel, Iordania, Kazahstan, Kârgâzstan, Liban, Republica Moldova, Muntenegru, Maroc, Ucraina și Serbia. Mai mult, acordurile bilaterale pe care Algeria, Belarus, Egipt, Siria, Tadjikistan, Turkmenistan și Uzbekistan le-au încheiat cu cel puțin un stat membru prevăd o clauză de desemnare comunitară.

## **3. ÎNVĂȚĂMINTE DIN IMPLEMENTAREA ACORDURILOR SAC**

### **3.1. O formulă confirmată și de succes**

18. La peste doi ani de la semnarea acordului privind spațiul aerian comun european cu Balcanii Occidentali (SACE)<sup>7</sup> și a primului acord euro-mediteranean privind serviciile aeriene cu Maroc<sup>8</sup>, concluziile Comisiei în ceea ce privește implementarea SAC sunt, în general, pozitive. Acordurile au contribuit la schimbări rapide în sectorul transportului aerian din țările partenere, precum și la creșterea numărului de pasageri și companii aeriene care operează pe rute noi.
19. S-a observat o creștere deosebit de mare a traficului între UE și Maroc. În 2007, peste 7,8 milioane de pasageri au călătorit în temeiul primului acord euro-mediteranean privind serviciile aeriene, ceea ce reprezintă o creștere cu 18%

---

<sup>7</sup> JO L285/2006 p.3, 16/10/2006

<sup>8</sup> JO L386/2006 p.57, 29/12/2006

comparativ cu 2006. Creșterea înregistrată în temeiul acordului SACE a fost mai modestă, un număr de peste 6,6 milioane de pasageri călătorind între UE și Balcanii Occidentali în 2007 (o creștere cu 5% față de 2006).

20. Progresul în privința implementării este monitorizat cu regularitate de comitetele mixte aferente, care s-au dovedit a fi foarte utile în cazul reexaminărilor periodice ale acordurilor și al facilitării operațiunilor prin abordarea dificultăților practice cu care operatorii comerciali se confruntă periodic. Un număr de parteneri din Balcanii Occidentali, la care se adaugă Maroc, ar trebui să poată finaliza, în 2009, prima etapă tranzitorie în cadrul acordurilor respective.

### **3.2. O agendă alcătuită din doi piloni: deschiderea pieței și armonizarea în materie de reglementare**

21. Politica aeriană comunitară referitoare la țările partenere are la bază o agendă alcătuită din doi piloni, care vizează crearea unor noi oportunități de piață și asigurarea unui mediu armonizat în materie de reglementare. Conform celor subliniate de Comisie<sup>9</sup>, această agendă alcătuită din doi piloni nu reprezintă doar un model teoretic, ci și o construcție practică, permițând modelarea acordurilor privind transportul aerian în funcție de particularitățile fiecărui caz în parte. În mod evident, atunci când tratează cu parteneri care dispun de piețe mature și cadre de reglementare robuste, abordarea Comunității trebuie să difere de cea utilizată în relațiile cu o țară care are un mare potențial, dar care se află încă în tranziție și nu dispune de un mediu legislative și comercial matur.
22. Partenerii SAC dețin un potențial important de dezvoltare și transportul aerian poate reprezenta un catalizator important în eliberarea potențialului respectiv. Totuși, acest lucru trebuie realizat ținându-se cont de fiecare caz în parte, și după o analiză atentă a unui număr de factori cum ar fi maturitatea pieței, nivelul ambițiilor țării în cauză, nivelul armonizării cu regulamentele și standardele UE, precum și interesele specifice ale Comunității și ale statelor membre. În acest sens, abordarea progresivă, prin intermediul unor acorduri tranzitorii clar definite va reprezenta, în multe din cazuri, cea mai logică abordare.
23. Implementarea eficientă și promptă a *acquis*-ului în domeniul aviației și aplicarea sa armonioasă în cadrul întregului spațiu aerian comun rămâne principala provocare pentru majoritatea țărilor partenere și pentru Comunitate. Acest aspect derivă din faptul că legislația UE din domeniul aviației trebuie implementată în cadrul sistemelor legislative interne ale țărilor partenere, în timp ce în cazul statelor membre ale UE, cea mai mare parte a acestui corp legislativ este direct aplicabilă și gata de intrarea în vigoare. În acest scop, este nevoie nu doar de asistență tehnică, pentru a sprijini țările partenere în implementarea legislației, ci și de mecanisme eficiente și inovatoare în cadrul acordurilor SAC, care să sprijine procesul de implementare, permițând monitorizarea progresului realizat și, dacă este cazul, adoptând măsuri de aplicare în caz de neconformitate.

---

<sup>9</sup> Dezvoltarea agendei politicii externe comunitare în materie de aviație, COM(2005) 79 final

### **3.3. Către o integrare subregională pe termen lung**

24. Nu ar fi de dorit ca ambiția comunitară să se limiteze la dezvoltarea unei multitudini de relații diferite cu țările învecinate, deoarece un amalgam de astfel de acorduri bilaterale și multilaterale ar putea duce, în final, la existența unor drepturi și obligații diferite în întregul spațiu aerian comun și, cel mai important, chiar între țările partenere, limitându-le astfel șansele unei mai strânse integrări subregionale.
25. Așadar, este recomandabil, ținând cont totodată de particularitățile și punctele sensibile specifice fiecărui caz în parte, ca negocierile cu țările învecinate să ducă la un anumit grad de coerență. Pe termen mai lung și în special atunci când masa critică de țări din aceeași regiune a finalizat pe deplin procesul de armonizare legislativă, acordurile individuale dintre țările respective și Comunitate ar putea fi fuzionate. Aceasta ar contribui la limitarea fragmentării SAC și a diferențierii drepturilor, obligațiilor și oportunităților de piață între părțile implicate. În acest scop, Comunitatea ar trebui să le propună țărilor partenere, în mod sistematic, clauze specifice care să prevadă posibilitatea unei astfel de extinderi, astfel cum s-a întâmplat în cazul acordurilor cu Balcanii Occidentali și Maroc.

### **3.4. O participare mai asiduă a țărilor învecinate la cadrul instituțional și operațional al UE**

26. Peisajul transportului aerian paneuropean și rolul organizațiilor europene din domeniul aviației este în schimbare. Grupul la nivel înalt privind viitorul cadru de reglementare din domeniul aviației solicită UE să se poziționeze ca principal promotor al definirii programului de reglementare în domeniul aviației europene și să consolideze relația cu statele care nu sunt membre ale UE<sup>10</sup>.
27. SAC și comitetele mixte responsabile cu administrarea acordurilor și-au dovedit rolul esențial în ceea ce privește sporirea comunicării proactive dintre UE și țările partenere. Cu toate acestea, pentru a asigura un „drept de proprietate” cu adevărat paneuropean al SAC în cadrul acestui mediu aflat într-o evoluție rapidă, Comunitatea ar trebuie să prevadă o implicare mai mare a țărilor partenere la cadrul său instituțional și/sau operațional.
28. Perfect conștientă de dispozițiile juridice și instituționale care derivă din Tratatul CE și din legislația comunitară relevantă, Comisia este de părere că UE ar trebui să stabilească o abordare coerentă a aspectelor legate de participarea cu statut de observator a țărilor partenere la cadrul instituțional al UE în domeniul aviației sau de implicarea sporită în programele comunitare din același domeniu și/sau în ceea ce privește inițiativa operațională odată cu îndeplinirea principalelor condiții prealabile. În acest sens, siguranța aeriană și managementul traficului aerian (ATM) sunt două domenii care merită o atenție deosebită.

#### *3.4.1. Asigurarea dimensiunii paneuropene a siguranței aeriene*

29. Siguranța aeriană continuă să fie o prioritate esențială în relațiile cu un număr de țări învecinate, iar consolidarea funcțiilor de supraveghere exercitate la nivel național

---

<sup>10</sup> Grupul la nivel înalt privind viitorul cadru de reglementare din domeniul aviației, 2007: „Un cadru de promovare a îmbunătățirii performanței”.



trebuie să se bucure în continuare de același statut. Este evident faptul că toți partenerii implicați alături de UE în cadrul SAC trebuie să facă dovada capacității lor de a îndeplini cel puțin standardele OACI și, pe această bază, să implementeze progresiv cerințe mai stricte, conform celor prevăzute de acordurile SAC aferente.

30. Extinderea competențelor AESA (Agenția Europeană de Siguranță a Aviației) și decizia Conferinței europene în domeniul aviației civile de a închide JAA la mijlocul anului 2009, necesită găsirea unor soluții adecvate în vederea menținerii dimensiunii paneuropene a siguranței aeriene. SAC reprezintă cea mai complexă soluție la această problemă, deoarece permite țărilor care nu sunt membre ale UE să coopereze cu AESA și să participe mai îndeaproape la sistemul UE privind siguranța. Cu toate acestea, această cooperare diferă de cea oferită de JAA, deoarece AESA nu este o asociație de autorități de reglementare, ci o agenție UE specializată, care sprijină autoritatea comunitară de reglementare și execută un număr de sarcini legate de controlul siguranței.
31. Țările europene semnatare ale Convenției de la Chicago, care nu sunt membre ale UE și care au semnat acorduri cu Comunitatea prin care se angajează să adopte și să aplice regulamentul de bază al AESA și normele sale de implementare, pot să participe la lucrările AESA și să dețină un loc în consiliul de administrație în calitate de membru fără drept de vot. De asemenea, țările partenere pot coopera cu Comunitatea prin intermediul acordurilor operaționale semnate cu AESA sau pot încheia acorduri de recunoaștere reciprocă cu Comunitatea.

#### 3.4.2. *Crearea cerului unic european (SES) dincolo de frontierele UE*

32. Crearea în anii '90 a pieței unice din domeniul aviației și creșterea aferentă a volumului de trafic în Europa nu a fost însoțită de modernizarea echipamentelor ATM. Mai mult, în Europa, ATM se caracterizează încă printr-un grad mare de fragmentare, ceea ce duce la creșterea inutilă a duratei de zbor având drept consecință costuri suplimentare pentru utilizatorii spațiului aerian și un impact negativ asupra mediului. Pentru a soluționa aceste deficiențe, Comisia a prezentat un al doilea pachet de măsuri legislative în vederea accelerării finalizării programului privind cerul unic european și a creării, în cadrul SESAR, a sistemului ATM de nouă generație<sup>11</sup>.
33. Un sistem ATM care funcționează în condiții optime nu ar trebui să fie limitat de frontierele comunitare. Pentru a evita blocajele, a promova interoperabilitatea și a spori siguranța și eficiența protecției mediului, statele învecinate ar trebui de asemenea implicate în mod corespunzător. În prezent, datorită SAC, 38 de țări sunt deja implicate în crearea SES și participă la elaborarea inițiativelor operaționale privind managementul de trafic aerian din UE, inclusiv crearea de blocuri funcționale de spațiu aerian. Toți partenerii SACE, precum și Elveția, participă de asemenea la lucrările Comitetului privind cerul unic, având statut de observator. În aprilie 2008, a fost lansat programul ISIS pentru a sprijini implementarea legislației SES în Europa

---

<sup>11</sup> Comunicare a Comisiei: Cerul unic european II: către un sector aviatic mai durabil și mai eficient, COM(2008) 389 final.

de Sud-Est, conform celor prevăzute în acordul SACE<sup>12</sup>. Extinderea SES la țările învecinate este în interesul Comunității, iar SAC pare a fi metoda logică de a atinge acest obiectiv. Pentru a se asigura implicarea corespunzătoare a țărilor partenere în acest proiect, acestea ar trebui de asemenea implicate, în mod corespunzător, în cadrul său instituțional și/sau operațional.

34. În mod similar, pentru a se asigura că țările învecinate vor beneficia de modernizarea ATM, acestora ar trebui să li se permită participarea la SESAR. Pe termen lung, aceasta ar însemna că cele mai avansate tehnologii și concepte operaționale în domeniul ATM ar putea fi implementate în țările partenere, asigurându-se astfel continuitatea sistemului ATM dincolo de frontierele UE. Companii din țările terțe care au semnat cu UE cel puțin un acord în domeniul aviației sunt deja eligibile să aplice pentru statutul de membru în cadrul Întreprinderii comune SESAR.

### **3.5. Dezvoltare durabilă a spațiului aerian comun**

35. Sectorul aviatic are efecte asupra mediului atât la nivel global cât și la nivel local, inclusiv efecte transfrontaliere. La nivel local, operațiunile aeriene contribuie la poluarea fonică și la cea a aerului, iar la nivel mondial, emisiile provenind de la aeronave contribuie la schimbările climatice. Deși în prezent un procent scăzut din emisiile de gaze cu efect de seră se datorează aviației, cantitatea acestor emisii crește cu repeziciune în multe țări și se preconizează că această creștere va continua. Dacă nu se iau măsuri, această creștere va submina eforturile depuse de alte sectoare în vederea reducerii emisiilor.

36. UE a propus o abordare cuprinzătoare privind impactul aviației asupra climei, care include îmbunătățirea în continuare a ATM și sporirea investițiilor în cercetarea care are ca obiect tehnologiile mai puțin poluante. Cu toate acestea, doar aceste măsuri nu vor fi suficiente pentru a reduce creșterea emisiilor datorate traficului aerian. Prin urmare, sectorul aviatic va fi inclus în cadrul sistemului UE de comercializare a certificatelor de emisii (ETS). Recent, Consiliul și Parlamentul European au ajuns la un acord politic privind legislația aferentă.

37. Este importantă conlucrarea cu țările terțe, pentru a facilita dezvoltarea durabilă a sectorului aviatic și a garanta luarea de măsuri eficiente de abordare a impactului aviației asupra mediului. Acordurile SAC ar trebui să includă dispoziții corespunzătoare pentru a realiza acest obiectiv și să încurajeze țările partenere să adopte măsuri eficiente de abordare a efectelor aviației asupra mediului, cum ar fi introducerea unui ETS sau a unor măsuri echivalente.

### **3.6. Necesitatea acordării de sprijin și a stabilirii clare a priorităților în ceea ce privește asistența tehnică**

38. Armonizarea cu standardele UE s-ar putea dovedi a fi o sarcină dificilă. Aceasta ar putea implica o reexaminare cuprinzătoare a legislației primare și a reglementărilor de operare specifice, elaborarea unor noi instrumente de control al siguranței, instruirea personalului sau chiar schimbări la nivel organizațional, cum ar fi

---

<sup>12</sup> Programul ISIS (*Implementation of the Single European Sky In South East Europe* - implementarea cerului unic european în sud-estul Europei) are la bază inițiativa SEE FABAs (*South East Europe Functional Airspace Block Approach*), care, prin urmare, s-a încheiat.

separarea dintre furnizarea de servicii și controlul siguranței sau instituirea unui organism independent de investigare a accidentelor.

39. Reformele necesită un nivel corespunzător de expertiză și competență din partea țărilor partenere. Unul dintre obstacolele recurente în acest sens ar putea fi lipsa unui organism adecvat de control al siguranței sau lipsa de personal tehnic calificat. Aceste deficiențe sunt, în majoritatea cazurilor, rezultatul alocării de resurse insuficiente organismelor naționale responsabile cu aviația civilă.
40. În afara furnizării de expertiză și de asistență tehnică, problema capacității administrative insuficiente și a lipsei resurselor poate fi abordată printr-o cooperare mai strânsă și prin punerea în comun a resurselor. Aceasta nu înseamnă neapărat că ar trebui instituită o organizație separată sau că ar trebui să se renunțe la suveranitatea națională. Utilizarea în comun a experților sau desfășurarea unor activități comune de control ar putea contribui în mod semnificativ la eliminarea duplicării eforturilor și la realizarea unor economii de scară. De exemplu, în domeniul ATM, o astfel de cooperare s-ar putea realiza în mod eficient prin intermediul conceptului de blocuri funcționale de spațiu aerian. Investigarea accidentelor aviatice reprezintă un alt domeniu în care cooperarea dintre autorități ar putea aduce beneficii semnificative.
41. Comisia oferă asistență tehnică tuturor țărilor care participă la SAC. Un proiect special de twinning în materie de siguranță aeriană, în valoare de 1 milion de euro, se desfășoară în prezent în Ucraina. Acest proiect, intitulat „Euromed Aviation Project”, cu un buget de 5 milioane de euro, a fost lansat pentru a furniza asistență tehnică specifică pentru partenerii din zona mediteraneană, până în 2011. Programul ISIS oferă asistență țărilor din Balcanii Occidentali în ceea ce privește implementarea legislației SES în conformitate cu acordul SACE. Datorită unui proiect AESA-CARDS, cu un buget de 0,5 milioane de euro, implementat în 2008, au fost stabilite planuri de convergență pentru implementarea în Balcanii Occidentali a legislației UE în domeniul siguranței, fiind prevăzute și alte măsuri de asistență pentru această regiune. De asemenea, Comisia sprijină țările învecinate la elaborarea de acte normative în domeniul aviației și la organizarea unor reuniuni de experți și a unor vizite de studiu.
42. Comisia va continua să acorde asistență tehnică țărilor partenere și să încurajeze punerea în comun a resurselor, pentru a se asigura că acestea sunt utilizate în mod optim. Pot fi elaborate dispoziții specifice în conformitate cu acordurile SAC, care să vizeze prioritățile în materie de asistență tehnică, indicând fondurile sau instrumentele disponibile. Twinning-ul, instrument foarte eficace de consolidare a capacităților cu ajutorul experților în materie de aviație din statele membre, ar trebui privit ca un instrument-cheie de sprijinire a administrațiilor aeronautice din țările învecinate care trebuie să implementeze legislația UE.
43. De asemenea, este necesar să se realizeze un schimb mai strâns de informații între Comisie, statele membre și instituțiile donatoare, pentru a se asigura o mai bună coordonare a asistenței tehnice oferite țărilor învecinate ca sprijin pentru SAC.

### 3.7. Implementarea cu promptitudine a acordurilor SAC

44. Acordul SACE cu Balcanii Occidentali a fost semnat în iunie 2006. În timp ce toți partenerii din Balcani, cu excepția unuia, au finalizat procedurile de ratificare, acordul SACE a fost ratificat doar de 14 state membre, la mai mult de doi ani de la semnarea acestuia. În mod similar, acordul euro-mediteranean cu Maroc, deși a fost semnat în decembrie 2006 și aplicat cu titlu provizoriu începând cu acea dată, a fost ratificat până în prezent doar de 13 state membre.
45. În prezent, este important să se accelereze procesul de ratificare de către statele membre a acordurilor, pentru a demonstra angajamentul politic al Comunității față de proiectul SAC. În viitor, problema implementării cu promptitudine a acordurilor SAC ar putea fi soluționată prin încheierea acestora sub formă de acorduri comunitare, în temeiul articolului 80 din Tratatul CE, și nu ca acorduri „mixte”. Cealaltă opțiune ar fi să se propună țărilor partenere aplicarea cu titlu provizoriu, începând cu o dată prestabilită, în vederea garantării implementării cu promptitudine a acordurilor.

## 4. CONCLUZII

46. Au fost făcute progrese semnificative în ceea ce privește îndeplinirea obiectivului unui SAC extins. Deși obiectivul este unul dificil de realizat, și probabil că nu va fi posibilă atingerea acestuia până în 2010, așa cum preconizase Consiliul, negocierile cu majoritatea partenerilor estici și mediteraneeni urmează să fie deschise sau închise, după caz, până la sfârșitul acestui deceniu. Cu toate acestea, trebuie depuse eforturi mai susținute pentru a asigura implementarea efectivă, de către țările partenere, a *acquis*-ului UE din domeniul aviației și pentru aplicarea armonioasă a acestor dispoziții în întregul SAC.
47. Comisia va continua să dezvolte SAC, atât printr-o monitorizare atentă a implementării acordurilor existente, astfel cum se menționează în prezenta comunicare, cât și prin identificarea următorilor parteneri potențiali în vederea participării la proiect. În acest context, Comisia le propune statelor membre, într-o comunicare adiacentă, să lanseze negocieri cuprinzătoare cu Tunisia în domeniul transportului aerian, și va examina îndeaproape valoarea adăugată a lansării de negocieri cu Algeria, Georgia și Republica Moldova, în vederea prezentării de propuneri Consiliului în lunile care urmează.

Trafic între UE și regiunile învecinate ale SAC (numărul pasagerilor aerieni, exprimat în milioane)<sup>13</sup>

	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000
<b>Balcanii Occidentali</b>	6,6	6,3	5,5	4,6	3,8	3,2	3,1	2,4
<b>Africa de Nord</b>	30	28	26	24	19	18	21	19
<b>Orientul Apropiat și Mijlociu</b>	7,3	7	7,2	6,9	5,8	5,2	6,6	6,9
<b>Republicile europene ale CSI</b>	3,9	3,5	3,3	2,7	1,9	1,5	1,4	1,1
<b>Republicile central-asiatice ale CSI</b>	0,7	0,7	0,7	0,7	0,6	0,5	0,5	0,5
<b>SEE/AELS</b>	39	38	34	31	27	25	28	26
<b>Turcia</b>	23	21	24	21	17	18	17	14
<b>Rusia</b>	9,8	9,1	8,2	7,5	6,4	5,2	5,4	4
<b>TOTAL UE – SAC</b>	<b>120,3</b>	<b>113,6</b>	<b>108,9</b>	<b>98,4</b>	<b>81,5</b>	<b>76,6</b>	<b>83</b>	<b>73,9</b>

<sup>13</sup> Geo-nomenclatură utilizată doar în scopul realizării acestei analize statistice.