

Avizul Comitetului Economic și Social European privind Cerul unic european II (aviz din proprie inițiativă)

(2011/C 376/07)

Raportor: **dl KRAWCZYK**

La 20 ianuarie 2011, în conformitate cu articolul 29 alineatul (2) din Regulamentul de procedură, Comitetul Economic și Social European a hotărât să elaboreze un aviz din proprie inițiativă cu privire la

Cerul unic european II.

Secțiunea pentru transporturi, energie, infrastructură și societatea informațională, însărcinată cu pregătirea lucrărilor Comitetului pe această temă, și-a adoptat avizul la 22 iunie 2011.

În cea de-a 474-a sesiune plenară, care a avut loc la 21 și 22 septembrie 2011 (ședința din 21 septembrie), Comitetul Economic și Social European a adoptat prezentul aviz cu 152 de voturi pentru și o abținere.

1. Concluzii și recomandări

1.1 De decenii, sistemul european de management al traficului aerian (ATM) este afectat de fragmentare și deficiențe. Prin crearea Cerului unic european se poate consolida siguranța și se poate îmbunătăți eficiența. Astfel s-ar reduce în mod semnificativ emisiile de dioxid de carbon pe zbor și s-ar atenua în mare măsură alte efecte asupra mediului (emisiile de dioxid de carbon legate de aviație ar putea fi reduse cu 12 % pe zbor), realizându-se în același timp importante economii de costuri.

1.2 Crearea Cerului unic european este esențială și pentru a asigura competitivitatea industriei aviatice din UE pe piața mondială. Este foarte important ca Comisia Europeană să joace un rol-cheie în punerea în aplicare a Cerului unic european II. Doar prin adoptarea de către Comisie a poziției de lider puternic și incontestabil se vor putea depăși cu succes diferitele obstacole și probleme politice întâmpinate în anii precedenți.

1.3 Un factor crucial pentru realizarea Cerului unic european este punerea în aplicare cu succes a sistemului de îmbunătățire a performanțelor bazat pe obiective realiste, dar ambițioase privind siguranța, rentabilitatea, capacitatea/întârzierile și eficiența zborurilor. CESE își exprimă îngrijorarea că nivelul actual al angajamentului statelor membre ale UE pentru Cerul unic european nu este suficient.

1.4 Trebuie dezvoltate blocuri funcționale de spațiu aerian (*Functional Airspace Blocks - FAB*) în baza nevoilor operaționale și ținând seama de obiectivele de îmbunătățire a siguranței, capacității spațiului aerian, randamentului și de îmbunătățiri în domeniul mediului printr-o mai mare eficiență a zborurilor. Comisia Europeană ar trebui să stabilească și să monitorizeze îndeaproape parametrii de performanță care trebuie atinși în cadrul diferitelor inițiative FAB recurgând la cadrul de performanță al Cerului unic european.

1.5 CESE crede că Eurocontrol ar putea avea un rol în consolidarea funcțiilor de rețea ale managementului traficului aerian european, cum ar fi configurarea rețelei de rute, managementul

central al fluxurilor de trafic și gestionarea resurselor limitate, dar numai cu condiția ca acest lucru să se execute cu respectarea legislației UE și ca reforma Agenției Eurocontrol să se realizeze cu succes și să se raționalizeze în continuare baza de costuri a agenției. CESE salută decizia Comisiei Europene de a desemna Eurocontrol „administrator de rețea” al Europei.

1.6 CESE crede că forța motrice a programului de cercetare în domeniul ATM Cerul unic european (SESAR) sunt siguranța și obiectivele de performanță, precum și interoperabilitatea cu sistemele ATM din afara UE (cum ar fi inițiativa NextGen din SUA). Prin urmare, CESE consideră că trebuie abordate următoarele provocări legate de implementarea programului SESAR:

- asigurarea implementării sincronizate a actualizării infrastructurii în aer și la sol;
- garantarea la timp a resurselor financiare adecvate pentru implementarea programului SESAR;
- stabilirea guvernancei corecte pentru implementarea programului SESAR.

1.7 Siguranța este mai presus de reglementările de siguranță. Ea include și capacitățile umane, o cultură a siguranței, competențe, formare și gestionarea resurselor de echipă. În acest context, este important:

- să se recunoască performanța umană cu privire la gestionarea proactivă a riscurilor pentru siguranță,
- să se asigure un nivel adecvat de competențe și de formare a specialiștilor,
- să se promoveze implicare partenerilor sociali în punerea în aplicare a Cerului unic european la toate nivelurile, și
- să se clădească o cultură solidă a siguranței care să includă raportarea transparentă și „o cultură justă” ca baze ale performanței în domeniul siguranței.

1.8 CESE constată că pachetul Cerul unic european II a extins domeniul de competențe al sistemului Agenției Europene de Siguranță a Aviației (AESA) și la reglementarea în materie de siguranță a ATM la nivelul UE, asigurând astfel abordarea integrată a acestei reglementări și supravegheri în UE în conformitate cu conceptul de gestionare a tuturor fazelor zborului (*gate-to-gate*).

2. Introducere

2.1 Prin crearea Cerului unic european se poate consolida siguranța și se poate îmbunătăți eficiența. Astfel s-ar reduce în mod semnificativ emisiile de dioxid de carbon pe zbor și s-ar atenua în mare măsură alte efecte asupra mediului (emisiile de dioxid de carbon generate de avioane ar putea fi reduse cu 12 % pe zbor), realizând în același timp importante economii de costuri.

2.2 Crearea Cerului unic european este esențială și pentru a asigura competitivitatea industriei aviatice din UE pe piața mondială. Mai mult, actualul sistem ATM nu va putea face față cerințelor de trafic estimate din prezent până în 2030 (conform ultimelor estimări pe termen lung ale Eurocontrol, traficul va crește până la 16,9 milioane de zboruri până în 2030, de 1,8 ori peste nivelul actual al traficului).

2.3 Un prim pachet Cerul unic european (SES I) a intrat în vigoare în 2004. În acea perioadă, cea mai mare problemă pentru managementul traficului aerian a fost ambuteiajul în traficul aerian și întârzierile subsecvente, astfel încât această chestiune, alături de siguranță, a constituit principala prioritate pentru SES I.

2.4 În ultimii ani, situația ATM s-a schimbat într-o oarecare măsură; siguranța și capacitatea sunt în continuare obiective majore, în timp ce problema s-a diversificat, punându-se mai mult accentul pe mediu (eficiența zborurilor) și pe rentabilitate. În plus, la solicitarea statelor membre și a părților interesate s-a schimbat abordarea de reglementare într-o abordare mai puțin normativă („o mai bună reglementare”).

2.5 Chiar dacă s-au realizat o parte din obiectivele Cerului unic european, dificultățile statelor membre de a îndeplini unele obiective ale SES I, alături de obiectivele actualizate, cum ar fi cele în domeniul mediului și al performanței, au dus la lansarea pachetului Cerul unic european II (SES II). Acesta a fost adoptat de organul legislativ al UE în 2009 și publicat în Jurnalul Oficial la 14 noiembrie 2009. Pachetul prevede instrumentele esențiale, cadrul legal și elementele de bază pentru punerea în aplicare a Cerului unic european începând cu 2012.

2.6 În plus, programul SESAR a fost lansat ca o completare de natură tehnică și operațională a reformelor instituționale prevăzute în cadrul SES II.

2.7 Cu toate acestea, vor exista în continuare provocări substanțiale. Pentru a depăși aceste provocări sunt necesare îmbunătățiri operaționale majore, alături de acțiuni politice

permanente menite să asigure punerea în aplicare rapidă a pachetului SES II pe baza obiectivelor de performanță ambițioase, țelul final fiind eliminarea decalajului de performanță dintre sistemul ATM din UE și sistemele din afara UE.

2.8 CESE a subliniat în avizele sale anterioare nevoia de a crea un cer unic european, în special în Avizul TEN 354-355 privind îmbunătățirea performanței sistemului aviat European prin SES II. Prezentul aviz din proprie inițiativă urmărește să ofere o viziune la nivel înalt cu privire la punerea în aplicare a pachetului SES II și la implementarea programului SESAR, abordând următoarele aspecte:

- punerea în aplicare a sistemului de îmbunătățire a performanțelor al Cerului unic european II cu obiective de performanță ambițioase;
- punerea în aplicare a blocurilor funcționale de spațiu aerian pe baza acestor obiective de performanță ambițioase;
- consolidarea funcțiilor de rețea ale managementului traficului aerian european pe baza reformei Eurocontrol;
- reforma Eurocontrol în sprijinul Cerului unic european și pentru reducerea bazei de cheltuieli;
- SESAR (Programul de cercetare privind managementul traficului aerian în cerul unic european) – elementul tehnic și operațional al Cerului unic european finanțat din fonduri publice în vederea sprijinirii fazei de punere în aplicare;
- Agenția Europeană de Siguranță a Aviației (AESA) – autoritatea unică de reglementare a siguranței bazată pe principii de siguranță și pe normele existente.

Toate aceste aspecte ar trebui susținute prin elemente-cheie precum aplicarea principiului factorului uman, prin nevoia de dialog social cu personalul din prima linie și consultarea corespunzătoare a tuturor părților interesate.

3. Punerea în aplicare a sistemului de îmbunătățire a performanțelor al Cerului unic european II cu obiective de performanță ambițioase

3.1 Un factor crucial pentru realizarea Cerului unic european este punerea în aplicare cu succes a sistemului de îmbunătățire a performanțelor bazat pe obiective ambițioase privind siguranța, rentabilitatea, capacitatea/întârzierile și eficiența zborurilor. Va fi necesar un angajament consecvent al clasei politice pentru a asigura rezultate rapide. În acest context, CESE subliniază importanța respectării angajamentului statelor membre ale UE față de accelerarea punerii în aplicare a Cerului unic european, așa cum s-a decis în mai 2010 cu ocazia Consiliului Transporturi al UE. CESE își exprimă îngrijorarea că nivelul actual al angajamentului statelor membre ale UE pentru Cerul unic european nu este suficient.

3.2 CESE crede că este esențial să se asigure coerența dintre obiectivele de performanță ale Uniunii și obiectivele naționale privind blocurile funcționale de spațiu aerian. În acest sens va fi necesară dezvoltarea unui sistem de soluționare a inconsistențelor dintre aceste obiective. În practică, acest lucru se traduce prin obiective mai ambițioase pentru cei care au rezultatele cele mai slabe față de cei care au rezultate mai bune. Rapoartele de analiză comparativă a performanței ATM ale Comisiei Eurocontrol de evaluare a performanțelor ar trebui să constituie baza de stabilire a obiectivelor detaliate pentru furnizorii individuali de ATM. Ar trebui elaborate și puse în aplicare obiective metrice de siguranță pentru a asigura o abordare echilibrată în corelare cu alte obiective de performanță. În acest context, nu ar trebui să se facă compromisuri cu privire la nivelurile de siguranță, care ar trebui îmbunătățite în continuare.

3.3 CESE subliniază importanța garantării independenței autorităților naționale de supraveghere față de furnizorii de servicii de navigație aeriană, precum și față de intervenția nivelului politic; acest lucru este esențial pentru asigurarea punerii în aplicare cu succes. Prin urmare, ar trebui să se asigure resurse adecvate autorităților naționale de supraveghere. Comisia Europeană ar trebui să monitorizeze îndeaproape respectarea strictă a acelor principii, recurgând la instrumentele disponibile în pachetul SES II. Mai mult, autoritățile naționale de supraveghere ar trebui să se coordoneze mai bine prin utilizarea intensivă a platformei create pentru ele și, dacă este cazul, ar trebui să se urmărească consolidarea în contextul blocurilor funcționale de spațiu aerian, asigurând astfel economii de scară și prevenind creșterea costurilor de supraveghere. În acest context s-ar putea consolida rolul coordonatorului de blocuri funcționale de spațiu aerian.

3.4 Sistemul de îmbunătățire a performanțelor ar trebui să aibă în vedere atât tarifele de navigație aeriană terminale, cât și tarifele de rută. Acest lucru este esențial pentru a asigura beneficii importante atât pentru companiile aeriene, cât și pentru pasageri, pe baza conceptului „gate-to-gate”. Dacă se stabilește o foaie de parcurs clară, aceasta va duce la reducerea pe termen lung a costurilor directe și indirecte ale sistemului ATM din UE, reducând astfel taxele de control trafic aerian care le revin utilizatorilor spațiului aerian, afectând astfel pasagerii și clienții serviciilor de transport de marfă.

3.5 CESE consideră că sistemul de îmbunătățire a performanțelor SES II ar trebui legat de un mecanism de stimulare bine dezvoltat. Cel mai puternic stimul va fi abolirea sistemului de recuperare în totalitate a costurilor generate de ATM, așa cum s-a decis deja în pachetul SES II, și înlocuirea lui cu un sistem de costuri fixe.

3.6 Funcțiile de rețea cum ar fi Unitatea centrală de management al fluxurilor de trafic aerian și Biroul central pentru tarife de rută ale Eurocontrol ar trebui să se bazeze, de asemenea, pe obiective de performanță clare, dar ar trebui să includă și garanții că organismul de evaluare a performanțelor al UE este strict independent de acele funcții de rețea.

4. Punerea în aplicare a blocurilor funcționale ale spațiului aerian (FAB) pe baza obiectivelor de performanță ambițioase

4.1 Rămâne un obiectiv urmărirea unui număr minim de FAB, bazat în principal pe cerințele fluxului de trafic, capacitate și rentabilitate. Tuturor blocurilor funcționale de spațiu aerian ar trebui să li se aplice aceleași măsuri și proceduri de siguranță. Blocurile funcționale de spațiu aerian reprezintă un instrument esențial care permit furnizorilor de servicii de navigație aeriană să îndeplinească obiectivele de performanță ambițioase începând cu 2012.

4.2 Trebuie dezvoltate FAB în baza nevoilor operaționale și ținând seama de obiectivele de îmbunătățire a siguranței, a capacității spațiului aerian, a randamentului și de îmbunătățiri în domeniul mediului printr-o mai mare eficiență a zborurilor. Realizarea acestui obiectiv presupune angajament politic și monitorizare la cel mai înalt nivel. Comisia Europeană ar trebui să stabilească și să monitorizeze îndeaproape parametrii de performanță care trebuie atinși în cadrul diferitelor inițiative FAB recurgând la cadrul de performanță al Cerului unic european.

4.3 Blocurile funcționale de spațiu aerian trebuie să asigure integrarea tehnică treptată a sistemului european de ATM fragmentat, pe baza unei foi de parcurs cu obiective clare. Sunt necesare coordonarea clară și cooperarea dintre FAB-uri pentru a îndeplini acest obiectiv.

4.4 În ceea ce privește schimbarea metodelor de lucru, sunt esențiale relațiile de muncă de bună calitate. Acest lucru se poate realiza doar printr-o consultare corespunzătoare și permanentă în adevăratul sens al cuvântului. Progresând, dialogul social adecvat este imperativ dacă dorim să evităm aceste probleme în viitor. Lucrătorii din acest sector sunt resurse-cheie, iar schimbările metodelor de lucru pot duce la manifestări de nemulțumire dacă nu sunt tratate cu atenție.

4.5 Conform reglementărilor SES, furnizorilor de servicii de navigație aeriană li se cere să elaboreze planuri de urgență pentru toate serviciile pe care le furnizează, în eventualitatea unor evenimente care ar cauza degradarea semnificativă sau întreruperea serviciilor lor. Furnizorii de servicii de navigație aeriană trebuie să se concentreze asupra unor soluții mai eficiente și mai rentabile, prin analizarea, într-o primă fază, a posibilităților de a face apel la infrastructura națională existentă (alte centre de control aerian sau echipamente militare) și prin anticiparea unei serii de dispoziții privind evoluția blocurilor funcționale de spațiu aerian pentru astfel de evenimente.

4.6 Este crucială cooperarea dintre furnizorii de servicii civile și militare pentru a asigura dezvoltarea în continuare a SES și eliminarea celor mai importante blocaje de capacitate în miezul Europei. Statele membre și Comisia Europeană trebuie să urmărească stabilirea cooperării civile-militare în contextul FAB, reconciliind astfel nevoile civile și militare într-un mod pragmatic și apolitic. Având în vedere că și SUA și statele care

nu sunt membre ale UE sunt implicate, este esențială coordonarea mai strânsă cu NATO. CESE salută intenția unor FAB de a realoca unele zone de instruire militară, departe de principalele fluxuri de trafic aerian civil, ceea ce ar trebui urmărit în mod activ de toate inițiativele FAB. În plus, punerea în aplicare a unei rețele de rută ATM nocturne, așa cum intenționează unele FAB-uri, ar trebui avută în vedere de toate FAB ca mijloc de îmbunătățire a eficienței zborurilor nocturne atunci când nu se utilizează zonele de instruire militară.

4.7 De asemenea, CESE crede că este esențial să se extindă FAB-urile și principiul Cerului unic european dincolo de granițele UE, în special înspre țările învecinate cu UE. Acest lucru presupune continuarea cooperării la nivel internațional.

4.8 Este esențial angajamentul politic pentru a garanta că FAB-urile aduc reale beneficii utilizatorilor finali. Comisia Europeană și coordonatorul UE al FAB ar trebui să reamintească în continuare statelor membre că au sarcina de a pune în aplicare SES și FAB-urile.

5. Desemnarea unui administrator al rețelei europene pentru a îndeplini funcțiile de rețea ale managementului traficului aerian

5.1 CESE este de acord cu consolidarea funcțiilor de rețea ale ATM europene, cum ar fi configurarea rețelei de rute, gestionarea fluxului central și a resurselor limitate (coduri de frecvență și de transponder), care constituie un element esențial al pachetului SES II.

5.2 CESE crede că Eurocontrol ar putea juca un rol în acele funcții, dar numai cu condiția să fie respectată legislația UE, să se realizeze cu succes reforma Agenției Eurocontrol și să se raționalizeze în continuare baza de costuri a Eurocontrol. Acest lucru presupune deplinul angajament politic al statelor membre ale Eurocontrol pentru a realiza restructurarea agenției. CESE salută decizia Comisiei Europene de a desemna Eurocontrol „administrator de rețea” al Europei.

5.3 De aceea, CESE solicită Comisiei Europene să asigure respectarea strictă a acestui element esențial atunci când atribuie mandatul Agenției Eurocontrol.

5.4 CESE își exprimă îngrijorarea cu privire la creșterea prevăzută a întârzierilor de control trafic aerian în cursul verii 2011. CESE încurajează Eurocontrol ca, în calitate de gestionar al rețelei SES, în cooperare cu furnizorii de servicii de navigație aeriană și utilizatorii spațiului aerian, să găsească soluții pe termen scurt în vederea atenuării impactului asupra traficului aerian și a publicului călător.

5.5 În cele din urmă, CESE ar dori să reamintească că erupțiile vulcanului Eyjafjallajökull din Islanda, în 2010, a dus la închiderea spațiului aerian, ceea ce a cauzat perturbări majore pentru sectorul transportului aerian și publicul călător. Acest

eveniment a avut un impact imens în ceea ce privește cheltuielile asupra sectorului transportului aerian și a economiei UE în ansamblu. În urma evenimentelor, s-a decis că Europa trebuie să-și revizuiască procedurile. În acest context, CESE subliniază necesitatea ca Europa să-și alinieze procedurile la cele mai bune practici din alte părți ale lumii, cum ar fi din SUA. Concret, Europa este singura regiune din lume în care responsabilitatea pentru potențialele riscuri ale cenușii vulcanice nu este a companiilor aeriene. Recentul exercițiu cu cenușă vulcanică (aprilie 2011) al Organizației Aviației Civile Internaționale a pus în evidență faptul că, în ciuda progreselor realizate, este nevoie de orientări mai solide pentru a evita o nouă abordare fragmentată. CESE îndeamnă AESA să ofere orientări clare tuturor statelor membre pentru ca acestea să adopte o politică revizuită.

6. Reforma Eurocontrol în sprijinul Cerului unic european și pentru reducerea bazei de cheltuieli

6.1 CESE salută progresul semnificativ al Eurocontrol, sub conducerea directorului general, în reorganizarea sa ca o organizație mai structurată care sprijină SES. Acest proces în curs ar trebui accelerat și va necesita angajamentul deplin al tuturor statelor membre ale Eurocontrol.

6.2 CESE felicită Eurocontrol pentru crearea pilonului SES în cadrul agenției pentru a acorda sprijin tehnic SES. Este nevoie de o transparență deplină cu privire la diferitele funcții ale Eurocontrol, resursele solicitate și modul de finanțare a acestora. Evident, companiile aeriene nu ar trebui să plătească pentru funcții guvernamentale cum ar fi pilonul SES. Acest lucru presupune eforturi în continuare pentru stabilirea principiilor corecte de guvernare pentru Eurocontrol, făcând posibilă respectarea deplină a obiectivelor SES.

6.3 CESE subliniază și importanța menținerii unei abordări paneuropene, dincolo de granițele UE. Prin urmare, Comisia Europeană ar trebui să extindă spațiul aerian comun european la toate țările vecine cu Uniunea Europeană.

7. SESAR (Programul de cercetare privind managementul traficului aerian în cadrul Cerului unic european) – elementul tehnic și operațional al Cerului unic european finanțat din fonduri publice în vederea sprijinirii fazei de punere în aplicare

7.1 Programul SESAR a fost prevăzut ca un element tehnic și operațional complementar la SES II: Comisia Europeană se așteaptă ca SESAR să „creeze un viitor sistem european de ATM pentru 2020 și după, care, raportat la performanța actuală, poate

— permite o triplare a fluxurilor de trafic aerian, reducând în același timp întârzierile,

— îmbunătăți de zece ori performanța în materie de siguranță,

— permite o reducere cu 10 % a efectelor zborurilor asupra mediului și

— furniza servicii ATM utilizatorilor spațiului aerian la un preț cu cel puțin 50 % mai mic”.

7.2 CESE consideră că aceste obiective, precum și interoperabilitatea cu sistemele ATM din afara UE (cum ar fi inițiativa NextGen din SUA) constituie forța motrice a programului SESAR. CESE salută memorandumul de cooperare semnat de SESAR și NextGen la Budapesta, la 3 martie 2011, acesta fiind un pas către o mai bună sincronizare a celor două proiecte de dezvoltare cele mai importante în domeniul sistemelor globale de ATM.

7.3 CESE crede că este esențială implicarea în continuare a personalului din prima linie în dezvoltarea SESAR. În acest context, este esențială formarea personalului pentru ca acesta să poată utiliza noua tehnologie și noile concepte operaționale.

7.4 CESE dorește să sublinieze că, în pofida beneficiilor pe termen lung pentru utilizatorii spațiului aerian, pentru cetățenii UE și pentru mediu, SESAR se confruntă cu multe provocări complexe privind desfășurarea lui. Punerea în aplicare în timp util și eficientă a SESAR este crucială. Pe lângă angajamentul puternic al industriei, va fi necesar sprijinul politic și financiar amplu al parteneriatului public-privat. Prin urmare, implementarea SESAR ar trebui să facă parte integrantă din Strategia UE 2020 pentru a asigura o guvernare economică puternică bazată pe un model de afaceri clar, pe cooperare reciprocă și pe armonizarea cu sistemul NextGen din SUA.

7.5 Prin urmare, CESE consideră că trebuie abordate următoarele provocări legate de desfășurarea programului SESAR:

7.5.1 Asigurarea implementării sincronizate a actualizării infrastructurii în aer și la sol

— actualizarea planului general prin definirea unei foi de parcurs clare, în care Comisia, statele membre, furnizorii de servicii de navigație aeriană și utilizatorii spațiului aerian se angajează să asigure o mai bună coerență cu cadrul SES, inclusiv cu FAB. Întreprinderea comună SESAR ar trebui să considere, în regim de urgență, revizuirea activității depuse până în prezent ca fiind o prioritate și să identifice modalitatea prin care fiecare factor principal al SES va contribui la obiectivele de performanță ale UE, FAB și naționale;

— implementarea tehnologiilor SESAR în conformitate cu un model de afaceri pozitiv bine stabilit care include un studiu de siguranță credibil și o analiză a rentabilității pozitive și credibile, pe baza căreia se hotărăsc și se stabilesc necesitățile de îmbunătățire a performanței; întreruperea activității în cazul în care tehnologiile nu contribuie la obiectivele UE (inclusiv cele privind siguranța) sau nu facilitează o tranziție sigură și în timp util;

— realizarea planului general SESAR va presupune implicarea deplină a tuturor statelor membre ale UE.

7.5.2 Garantarea de resurse financiare la timp și adecvate pentru desfășurarea programului SESAR

7.5.2.1 Punerea în aplicare a SESAR va genera valoare economică, ecologică și strategică semnificativă pentru întreaga Europă. O întârziere de 10 ani a punerii în aplicare a SESAR reprezintă un impact negativ direct asupra PIB-ului de peste 150 de miliarde EUR pentru UE 27 și o pierdere de eficiență energetică de peste 150 de milioane de tone de dioxid de carbon.

7.5.2.2 Cu toate acestea, desfășurarea SESAR presupune investiții totale de peste 30 de miliarde EUR, iar finanțarea timpurie și dotarea echipamentului SESAR (în aer și la sol) este o provocare majoră în ceea ce privește atingerea performanței estimate cât mai curând posibil în urma implementării noilor tehnologii.

7.5.2.3 Dificultățile de finanțare a implementării SESAR rezultă din deconectarea parțială dintre investiții și beneficii în faza de tranziție: o companie aeriană care a investit în echipament de bord nou nu va avea beneficii înainte ca furnizorii de servicii de navigație aeriană să facă investițiile corespunzătoare. Pe de altă parte, pentru un furnizor de servicii de navigație aeriană (care va fi nevoit să facă investiții într-un mediu cu constrângeri de performanță pentru a înregistra beneficii), afacerea nu va avea un rezultat pozitiv până când nu se echipează un număr semnificativ de aeronave. În cele din urmă, s-ar putea să aibă loc câteva schimbări care generează un beneficiu general de rețea și rezultate pozitive, dar care obligă unele părți interesate să investească, în timp ce acestea va rămâne un cost net pentru ele. În acest caz, trebuie puse la dispoziție mijloace de finanțare.

7.5.2.4 Prin urmare, fondurile puse la dispoziție de UE pentru susținerea desfășurării programului ar fi utilizate pentru adoptarea sincronizată și rapidă a tehnologiei SESAR de către operatori (furnizorii de servicii de navigație aeriană, utilizatorii spațiului aerian, aeroporturi). Mai mult, pentru a garanta în continuare investițiile în cercetare și dezvoltare și inovare, în perioada 2014-2020 vor fi necesare fonduri suplimentare ca și cele disponibile pentru actuala fază de cercetare și dezvoltare.

7.5.2.5 Pentru a atinge ritmul necesar realizării obiectivelor de performanță ATM, se estimează că desfășurarea programului SESAR va necesita fonduri UE în valoare de aproximativ 3 miliarde EUR, sumă care va fi finanțată prin combinarea diferitelor facilități financiare aflate în discuție, cum ar fi – fără o limitare la acestea – resurse proprii din industrie, obligațiuni UE pentru proiecte, garanții, credite BEI etc. Pentru perioada 2014-2020 se poate concluziona că:

fără o alocare eficientă a resurselor UE pentru a sprijini SESAR este puțin probabil că programul va fi pus în aplicare la timp.

7.5.3 Stabilirea guvernancei corecte pentru implementarea programului SESAR

— Înființarea unei entități independente pentru implementarea programului SESAR, integrând finanțarea și implementarea într-un cadru de gestionare unic.

- Această entitate de implementare ar trebui să fie orientată spre sectorul industrial și să aibă o structură de guvernare formată din utilizatori ai spațiului aerian, aeroporturi și furnizori de servicii de navigație aeriană ca principale categorii care își asumă riscul de investiții. Cealaltă actori din sectorul aviației ar trebui să fie consultați în mod corespunzător.
- De-a lungul întregii etape de implementare a programului SESAR, ar trebui consultați reprezentanți ai angajaților din sectorul transportului aerian.
- Rolul producătorilor (de echipament) în faza de implementare este, în primul rând, să vândă echipament conform SESAR companiilor aeriene, aeroporturilor și furnizorilor de servicii de navigație aeriană. Spre deosebire de guvernarea actuală a întreprinderii comune SESAR, producătorii nu ar trebui implicați în guvernarea implementării SESAR pentru a evita conflictele de interes.
- Să se asigure coordonarea la nivel european pentru implementarea sincronizată a tehnologiilor SES în conformitate cu obiectivele de rețea obligatorii. Îndeplinind această sarcină, ar putea face recomandări în scopuri de finanțare.

7.6 În cele din urmă, CESE dorește să pună în evidență faptul că SESAR va putea avea rezultate doar dacă problemele politice și instituționale menționate mai sus sunt soluționate fără întârziere și dacă finanțarea publică necesară va fi disponibilă pentru punerea în aplicare.

8. Autoritatea unică de reglementare a siguranței a UE bazată pe sistemul AESA

8.1 CESE constată că pachetul Cerul unic european II a extins domeniul de competențe al Agenției Europene de Siguranță a Aviației (AESA) și la reglementarea în materie de siguranță a ATM la nivelul UE, asigurând astfel abordarea integrată a acestei reglementări în UE în conformitate cu conceptul de gestionare a tuturor fazelor zborului (*gate-to-gate*).

8.2 Funcțiile de control solide ale AESA – de exemplu, inspecții ale performanței autorităților naționale de supraveghere pentru a asigura că furnizorii de servicii de navigație aeriană se aliniază cerințelor comune – vor contribui la rezultatele SES.

8.3 CESE sprijină acest concept, însă consideră esențial să se monitorizeze îndeaproape punerea în practică a noilor competențe ale AESA. Este important ca normele de siguranță ATM ale AESA să se bazeze pe normele existente ale SES, mai degrabă decât să se „reinventeze roata” cu norme împovărătoare fără justificare privind siguranța.

8.4 CESE crede că pe termen scurt, resursele și experiența Eurocontrol ar trebui folosite drept suport tehnic pentru activitățile de reglementare a siguranței ATM din cadrul AESA.

8.5 În cele din urmă, CESE dorește să reitereze importanța unei „culturi juste”, după cum a subliniat deja în Avizul său TEN/416 privind investigarea și prevenirea accidentelor și incidentelor de aviație civilă. În interesul siguranței aviației, este esențial să se asigure un cadru legal în care toți actorii implicați în accidente sau incidente pot împărtăși informații și se pot exprima liber și cu încredere. CESE subliniază că sunt necesare acțiuni suplimentare la nivelul UE pentru a garanta că toate statele membre își modifică dreptul penal național pentru asigurarea unei culturi juste. CESE subliniază mai ales importanța elaborării unei Carte a UE privind „cultura justă”.

9. Factori de siguranță și factori umani

Siguranța este mai presus de reglementările de siguranță. Ea include și capacitățile umane, o cultură a siguranței, competențe și formare și gestionarea resurselor de echipă.

În acest context, este important:

- să se recunoască performanța umană, și în special efectele oboselii, cu privire la gestionarea proactivă a riscurilor pentru siguranță,
- să se asigure un nivel adecvat de competențe și de formare a specialiștilor,
- să se promoveze implicarea partenerilor sociali în punerea în aplicare a Cerului unic european la toate nivelurile, și
- să se clădească o cultură solidă a siguranței care să includă o cultură deschisă de raportare și o „cultură justă” ca baze ale performanței în domeniul siguranței.

Bruxelles, 21 septembrie 2011

Președintele
Comitetului Economic și Social European
Staffan NILSSON