

2.17 Propunerea face parte din programul Comisiei de actualizare și simplificare treptată a acquis-ului comunitar, precum și din programul său legislativ și de lucru.

### 3. Observații specifice

Comitetul dorește să atragă atenția asupra unui număr de aspecte asupra cărora are anumite rezerve:

3.1 În primul rând: în propunerea intitulată „Directiva Parlamentului European și a Consiliului privind transportul intern de mărfuri periculoase”, capitolul destinat definițiilor conține definiții detaliate ale termenilor și expresiilor (de exemplu, ADR, RID, AND, vehicul, vagon, vas) cu explicarea semnificației în sensul directivei. Nu există însă nici o indicație privind interpretarea conceptului de „mărfuri periculoase”. Fără îndoială, definirea acestui concept nu este un demers simplu, având în vedere numărul mare de mărfuri periculoase existente și faptul că progresele tehnologice adaugă pe listă noi astfel de mărfuri periculoase. Comitetul este însă de părere că textul ar trebui să conțină indicații privind modul de interpretare al conceptului de „mărfuri periculoase” în sensul acestei directive.

3.2 În al doilea rând: proiectul de directivă dă dreptul statelor membre să reglementeze sau să interzică din motive strict altele

decât cele de securitate transportul mărfurilor periculoase pe teritoriul lor. Deși înțelege motivele pentru care statelor membre li s-a acordat dreptul să reglementeze sau interzică transportul de mărfuri periculoase, Comitetul nu înțelege pe ce se bazează propunerea de a acorda dreptul de a acționa „numai pentru motive altele decât cele de securitate”. Comitetul este de părere că, în contextul acestei propuneri, al cărui scop este de a spori siguranța transportului de mărfuri periculoase, din formularea propusă rezultă că statele membre nu vor putea interzice transportul de mărfuri periculoase pe teritoriul lor din motive de siguranță, ceea ce ar părea ilogic. În plus, Comitetul nu înțelege foarte bine cum ar fi posibilă asigurarea coordonării acestor interdicții care se aplică transportului transfrontalier, în cazul în care statele membre adoptă diferite tipuri de interdicții.

3.3 În al treilea rând: punctele III.2 și III.3 din anexa III (transportul pe căile navigabile interioare) nu conțin nici o informație privind dispozițiile tranzitorii suplimentare sau normele naționale suplimentare avute în vedere. Prin urmare, Comitetul solicită să se precizeze dacă nu se prevede într-adevăr nici o măsură de acest gen sau dacă astfel de dispoziții sunt în curs de elaborare.

Bruxelles, 11 iulie 2007

Președintele

Comitetului Economic și Social European

Dimitris DIMITRIADIS

### Avizul Comitetului Economic și Social European privind „Cartea verde privind aplicațiile navigației prin satelit”

COM(2006) 769 final

(2007/C 256/10)

La 8 decembrie 2006, în conformitate cu articolul 262 din Tratatul de instituire a Comunității Europene, Comisia Europeană a hotărât să consulte Comitetul Economic și Social European cu privire la *Cartea verde privind aplicațiile navigației prin satelit*.

Secțiunea pentru transporturi, energie, infrastructură și societatea informațională, însărcinată cu pregătirea lucrărilor Comitetului pe această temă, și-a adoptat avizul la 19 iunie 2007. Raportor: dl Buffetaut.

În cea de-a 437-a sesiune plenară, care a avut loc la 11 și 12 iulie 2007 (ședința din 11 iulie), Comitetul Economic și Social European a adoptat prezentul aviz cu 134 voturi pentru și 5 abțineri.

### 1. Introducere

1.1 Galileo este programul cel mai important al politicii spațiale europene. Amploarea și caracterul strategic al proiectului au determinat Agenția Spațială Europeană (ESA) să colaboreze în cadrul acestuia cu Uniunea Europeană. Astfel, cultura interguvernamentală și cultura comunitară ar trebui să contribuie împreună la succesul acestui demers. În același spirit de cooperare, proiectul ar trebui să fie pus în aplicare sub forma unui parteneriat public-privat.

1.2 Primul satelit experimental, precursor al viitorilor sateliți din constelația care va cuprinde în final treizeci, a fost pus pe orbită la sfârșitul anului 2005, iar proiectul își urmează cursul, întâmpinând însă dificultăți și întâzieri.

1.3 Galileo va reprezenta un sistem mondial de navigație prin satelit care va oferi o serie de servicii de determinare a poziției, de navigare și datare.

1.4 Galileo, cu stațiile sale terestre și cu cei treizeci de sateliți, va permite furnizarea de informații despre poziția lor geografică pentru utilizatori din multe sectoare ale vieții economice, ca, de exemplu, transporturile (localizarea de vehicule, de nave, de aeronave, sisteme de ghidare, căutare de itinerarii etc.), justiția, poliția, vămile (controlul frontierelor), lucrările publice (topografia, geodezia și sistemele de informații geografice), divertismentul (orientarea pe mare și la munte), serviciile sociale (de exemplu, asistența pentru persoane cu handicap și pentru persoane în vârstă), serviciile guvernamentale de siguranță și, în sfârșit, salvarea persoanelor pe mare sau în zone izolate ale globului, grație serviciului de identificare a poziției radiobalzelor de localizare a sinistrelor.

1.5 Potrivit anumitor estimări, piața produselor și serviciilor derivate din aplicațiile navigației prin satelit ar trebui să ajungă la 400 de miliarde EUR până în anul 2025.

1.6 În prezent, negocierile privind contractul de concesiune au ajuns într-un punct mort, simptom al dezacordului profund dintre parteneri asupra modelului economic Galileo și asupra guvernării consorțiului industrial. În această situație, întârzierile acumulate și stagnarea negocierilor reprezintă un risc pentru proiectul însuși.

1.7 Având în vedere aceste dificultăți, Consiliul miniștrilor transporturilor din luna martie a cerut Comisiei Europene să evalueze stadiul negocierii contractului de concesiune și să studieze eventualele soluții alternative. Comisia, în Comunicarea sa intitulată „Galileo — la răscruce” și în fața acestei situații de blocaj, invită Consiliul și Parlamentul European să ia act de eșecul negocierilor în curs privind contractul de concesiune și să hotărască să pună capăt acestor negocieri. Comisia cere însă, totodată, Consiliului și Parlamentului European să-și reafirme voința de a pune în practică și de a duce mai departe programul Galileo. Comisia propune punerea în aplicare a unui scenariu alternativ, în care fazele de dezvoltare și de punere în aplicare să fie sprijinite și finanțate de sectorul public, iar contractul de concesiune să privească exclusiv exploatarea. Comisia recomandă ca Agenția Spațială Europeană să fie coordonator al proiectului și autoritate contractantă, acționând în numele Uniunii Europene.

## 2. Sinteza Cărții verzi

2.1 Textul Comisiei conține, pe de-o parte, o scurtă descriere a sistemului creat și a evoluțiilor sale previzibile și, pe de altă parte, inovația reprezentată de diferitele aplicații posibile, amintind că vor fi propuse cinci tipuri de servicii (serviciul deschis, serviciul comercial, serviciul „siguranța vieții”, serviciul de căutare și salvare și serviciul reglementat public PRS cu acces rezervat). Cartea verde nu abordează aplicațiile legate de ultimul dintre serviciile menționate; utilizarea acestuia este la latitudinea statelor membre. Comisia se va adresa așadar, pe acest subiect, fiecărui stat membru în parte, va reuni și va sintetiza răspunsurile primite.

2.2 Comisia alcătuiește o listă a sectoarelor potențial interesate de acesta:

- informațiile asupra poziției geografice (pentru publicul larg) și apelurile de urgență;
- transportul rutier;
- transporturile feroviare;
- navigația maritimă și fluvială și pescuitul;
- transportul aerian;
- protecția civilă, gestionarea situațiilor de urgență și ajutoarele umanitare;
- monitorizarea mărfurilor periculoase;
- transportul animalelor;
- agricultura, măsurarea parcelelor, geodezia și cadastrul;
- energia, petrolul și gazul;
- serviciul de căutare și salvare;
- logistica;
- mediul;
- sportul și turismul;
- menținerea ordinii publice.

2.3 Lungimea listei de aplicații posibile subliniază de fapt amploarea și varietatea acestora.

2.4 Cartea verde se încheie, ca de obicei, cu o listă de întrebări adresate părților interesate. Rolul CESE nu este de a oferi răspunsuri precise, ci mai degrabă de a sublinia întrebările care i se par deosebit de importante și de a le menționa pe cele care au fost omise.

2.5 Comisia analizează reacțiile la Cartea verde pe care le-a primit de la părțile interesate. Aceste reacții sunt destul de puțin numeroase și uneori prea generale pentru a putea fi utilizate eficient. Așadar, comisia va completa consultarea, inițiind analize aprofundate pentru a publica, în octombrie 2007, un plan de acțiune. Până în prezent, nici un sector economic mare nu a manifestat un interes real pentru serviciile cu plată. Reiese clar de aici dificultatea de a fi în concurență cu un serviciu gratuit, deschis publicului, chiar dacă acesta nu este garantat. Acest lucru ridică așadar problema echilibrului economic și financiar al sistemului european, serviciu de natură civilă și care nu dispune de același sprijin public (în speță militar) ca sistemul GPS american.

## 3. Întrebări majore

3.1 Întrebarea 2 <sup>(1)</sup> privind protecția vieții private, întrebare căreia CESE i-a acordat deja o mare atenție, cerând ca principiul respectării vieții private să fie strict protejat, capătă o importanță deosebită. Aici se pune întrebarea legată de echilibrul între dreptul la protecția vieții private și posibilitățile deschise de tehnică. Trebuie totuși subliniat că sistemele de determinare a poziției/de navigație prin satelit permit utilizatorilor determinarea poziției, dar că această poziție le este cunoscută exclusiv utilizatorilor, nefiind disponibilă pentru terți, cu excepția situației în care utilizatorul decide să o comunice, de exemplu printr-un mijloc mobil de telecomunicație de tip GSM.

<sup>(1)</sup> COM(2006) 769 final, alin. 4.

Având în vedere că aceste sisteme funcționează într-un singur sens, operatorul unui sistem de navigație, indiferent dacă este vorba despre GPS, Galileo sau sistemul rusesc GLONASS, nu cunoaște utilizatorii și nu are nici o metodă de a afla cine utilizează sistemele de navigație și cu atât mai puțin care este poziția lor geografică. Din acest motiv, chestiunea protecției vieții private trebuie examinată la nivelul serviciilor individuale care vor fi propuse utilizatorilor. Multe dintre aceste servicii presupun, într-adevăr, retransmiterea poziției geografice instantanee a utilizatorului către un server care va putea, în acel moment, să comunice informația cerută de către utilizator (de exemplu, o informație despre traficul rutier).

3.2 Întrebarea 5 <sup>(2)</sup> cu privire la cooperarea internațională este și ea problematică. Uniunea Europeană a semnat acorduri de cooperare cu China, Israel, Coreea de Sud, Maroc și Ucraina și intenționează să semneze alte acorduri cu India, Brazilia, Argentina și Australia. Cu toate că este evident faptul că aceste acorduri de cooperare sunt benefice pentru consolidarea poziției internaționale a sistemului Galileo, în special pentru chestiuni legate de standardizare, de deschiderea piețelor, de certificare și de frecvențe, precum și de drepturi de proprietate intelectuală, vigilența rămâne necesară, deoarece anumiți parteneri au ca motivație principală dobândirea cunoștințelor teoretice și practice europene, pentru a câștiga timp în dezvoltarea unei tehnologii proprii, care ar concura apoi cu Galileo. În prezent, este foarte clar că aceasta a fost motivația Chinei la momentul semnării, în 2003, a acordului său de cooperare cu Uniunea Europeană privind Galileo. În plus, este surprinzătoare constatarea că nici Norvegia, nici Elveția nu au încă acorduri de cooperare privind Galileo cu Uniunea Europeană, în condițiile în care aceste două țări finanțează faza de dezvoltare/validare a programului prin participarea lor prin intermediul Agenției Spațiale Europene. Din acest motiv, chestiunea accesului lor eventual la serviciul PRS al Galileo nu este rezolvată.

3.3 În orice caz, în general, cooperările existente nu privesc serviciul reglementat public cu acces rezervat. În plus, negocierile în materie de cooperare internațională au fost încetinite, deoarece s-a impus ca prioritate punerea eficientă în aplicare a proiectului european de navigație prin satelit, ceea ce este simptomatic pentru dificultățile întâlnite.

3.4 Întrebările 6 și 7 <sup>(3)</sup> privind standardele și certificarea pun, de fapt, problema certificării echipamentelor, a sistemului însuși și a terminalelor de navigație de la bord. Această chestiune este sensibilă îndeosebi în transportul aerian și în cel feroviar, două sectoare în care echipamentele de securitate și de semnalizare sunt supuse unei proceduri de certificare riguroase, recunoscute pe plan internațional. Certificarea sistemului Galileo nu are sens decât într-un sector de aplicare anume, de exemplu în aviația civilă, care definește standardele și procedurile de certificare aplicabile. Certificarea terminalelor și echipamentelor de la bordul echipamentelor mobile care utilizează servicii Galileo implică mult mai mult decât simplul terminal de determinare a poziției; ea implică și toate celelalte echipamente care exploatează informația legată de poziție și care furnizează, în cele din urmă, pilotului sau comandantului de bord informația elaborată. În aceste cazuri, se aplică procedurile de certificare obișnuite, specifice aplicației. Așadar, această chestiune trebuie tratată pentru fiecare aplicație în parte.

<sup>(2)</sup> COM(2006) 769 final, alin. 5.3.

<sup>(3)</sup> COM(2006) 769 final, alin. 5.4.

3.5 Celălalt aspect, cel legat de răspundere, deși este de o importanță considerabilă, nu este decât schițat în Cartea verde. Trebuie admis faptul că această problemă este deosebit de complexă și trebuie luate în considerare atât chestiunile legate de răspunderea contractuală, relativ simple, cât și chestiunile legate de răspunderea extracontractuală, mult mai dificil de abordat. În plus, trebuie să se țină seama de faptul că gradul de răspundere poate varia în funcție de serviciul în cauză: deschis, comercial sau serviciu reglementat public. Comisia Europeană are în vedere un sistem asemănător cu cel aplicat în aviația civilă, anume asumarea răspunderii, până la o anumită sumă, de către societățile de asigurări și, dincolo de această sumă, de către autoritățile publice. În acest caz, esențială este stabilirea pragului de trecere la acoperirea publică a riscului. Pragul avut în vedere în prezent este ridicat, de circa un miliard de euro.

3.6 Până la ce nivel furnizorul de semnal garantează performanța? Chestiunea este deosebit de acută în sectorul transportului aerian, feroviar și maritim.

3.7 În cazul în care un semnal de proastă calitate provoacă, de exemplu, o catastrofă aeriană sau un naufragiu urmat de o maree neagră, cine ar trebui să-și asume răspunderea și în ce măsură? Trebuie făcută distincția aici între răspunderea contractuală și cea extracontractuală.

3.8 Trebuie ca operatorul sistemului Galileo să-și asume răspunderea în întregime sau să o împartă cu statele? Și dacă da, cu care state? Statul din care se face lansarea, Uniunea Europeană, statele care participă la sistemul Galileo? Aceste întrebări trebuie abordate și trebuie să primească un răspuns, pentru ca aplicațiile comerciale ale sistemului Galileo să se poată dezvolta într-un cadru juridic satisfăcător și sigur.

3.9 Precedente există. ARIANE, de exemplu. Riscul de daune cauzate terților la lansare este suportat până la 100 de milioane EUR de către ARIANESPACE, iar, dincolo de această sumă de către statul francez. Există sisteme asemănătoare de partajare a riscului între state și operatori comerciali în domeniul aviației civile, partajare care s-ar putea aplica eventual și sistemului Galileo. Cu toate acestea, fixarea pragului rămâne o chestiune delicată: cum se poate împărți riscul în mod adecvat între autoritatea publică și operator, îndeosebi atunci când este vorba despre un serviciu nou?

3.10 Un sistem inspirat din acest model implică în mod evident definirea clară, pentru programul Galileo, a autorității publice în măsură să împartă răspunderea cu operatorul Galileo.

3.11 Întrebarea 9 <sup>(4)</sup>, legată de proprietatea intelectuală, este o întrebare importantă. Deși cercetarea inițială este finanțată de către instituții publice, ar fi important ca proprietatea intelectuală asupra aplicațiilor să revină întreprinderilor, îndeosebi IMM-urilor, care le pun la punct și le aplică.

<sup>(4)</sup> COM(2006) 769, alin. 5.6.

3.12 Trebuie ridicată, în cele din urmă, și problema utilizării militare a sistemului Galileo. Spre deosebire de GPS, sistem militar deschis în mod discreționar domeniului civil, Galileo este un sistem civil. Ca și în cazul semnalului GPS civil, nimic nu împiedică forțele armate ale oricărui stat să utilizeze serviciul deschis Galileo în scopuri militare, deși utilizarea serviciului public cu acces rezervat, unde accesul este reglementat precis de către statele membre ale Uniunii Europene, prezintă avantajul rezistenței sporite la bruiaj și al independenței în raport cu alte servicii furnizate de Galileo (bandele de frecvență utilizate nu sunt aceleași).

3.13 Fără a intra în dezbateră legată de diferitele tipuri de utilizare militară a semnalului PRS al Galileo, dezbateră care ar depăși cu mult cadrul prezentului aviz și care nu este abordată de Cartea verde, trebuie remarcat faptul că echilibrul economic al exploatării sistemului Galileo depinde în parte de această utilizare. În noua configurație a proiectului Galileo, propusă de Comisie, acest punct va mai fi în mod sigur discutat. De altfel, în Comunicarea sa, Comisia notează că, „fără a pune sub semnul întrebării caracterul civil al sistemului, trebuie recunoscut faptul că utilizatorii militari pot genera venituri substanțiale”.

#### 4. Concluzie

4.1 Cartea verde privind aplicațiile navigației prin satelit trece în revistă numeroase sectoare de activitate pentru care aceasta este într-adevăr relevantă. Aceasta necesită completări la nivelul unor chestiuni foarte importante, cum ar fi proprietatea intelectuală asupra unor procedee care ar putea deschide noi domenii de aplicare, problemele legate de certificare sau regimul răspunderii.

4.2 Chestiunea utilizării guvernamentale sau chiar militare a Galileo de către statele membre ale Uniunii Europene, chestiune tratată în cadrul dialogului direct dintre Comisie și statele membre și între statele membre însele, în cadrul Galileo Security Board, este importantă în măsura în care are un impact semnificativ asupra modelului economic Galileo. În mod evident, această chestiune va trebui abordată din nou, cu atât mai mult cu cât contribuția publică va trebui să crească sensibil, din cauza eșecului primului scenariu de parteneriat public-privat.

4.3 În sfârșit, trebuie subliniat că întrebările legate de aplicațiile navigației prin satelit sunt extrem de utile și interesante, dar că ar trebui ca finalizarea constelației de sateliți să și aibă, într-adevăr, loc. Noile propuneri ale Comisiei reprezintă ultima șansă pentru proiectul Galileo. CESE este foarte conștient de eforturile financiare pe care aceste propuneri le implică pentru statele membre, însă, într-o perioadă în care Uniunea Europeană se confruntă cu un oarecare scepticism al popoarelor Europei, cu un fel de „dezamăgire” revelată de dezbaterile despre proiectul de tratat constituțional, abandonarea programului Galileo ar avea un efect dezastruos în Europa și în afara ei. Un astfel de eșec ar arăta lumii incapacitatea Uniunii Europene de a se mobiliza în jurul unui proiect de înalt impact științific, tehnic și economic. Este esențial ca proiectul Galileo să fie dus la bun sfârșit, pentru a demonstra astfel capacitatea Uniunii Europene de a-și reveni și de a realiza cu succes mari proiecte de viitor.

4.4 Realitatea este că, din aceste motive, proiectul Galileo traversează o perioadă dificilă. CESE nu poate decât să remarce că un eventual eșec al acestui proiect cheie al Uniunii Europene ar submina grav încrederea cetățenilor în construcția europeană și că un astfel de eșec trebuie evitat cu orice preț.

Bruxelles, 11 iulie 2007

Președintele  
Comitetului Economic și Social European  
Dimitris DIMITRIADIS