

RO

RO

RO



COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE

Bruxelles, 25.6.2008  
COM(2008) 389 final

**COMUNICARE A COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN, CONSILIU,  
COMITETUL ECONOMIC ȘI SOCIAL EUROPEAN ȘI  
COMITETUL REGIUNILOR**

**Cerul unic european II: Către un sector aviatic mai durabil și mai eficient**

{SEC(2008) 2082}

**COMUNICARE A COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN, CONSILIU,  
COMITETUL ECONOMIC ȘI SOCIAL EUROPEAN ȘI  
COMITETUL REGIUNILOR**

**Cerul unic european II: Către un sector aviatic mai durabil și mai eficient**

**1. INTRODUCERE**

Cererea în domeniul transportului aerian crește foarte mult, iar **capacitatea** infrastructurii riscă să devină **insuficientă**: prin cele 28 000 de zboruri zilnice efectuate de 4 700 de aeronave comerciale, aeroporturile și managementul traficului aerian (ATM) sunt pe punctul de a-și atinge limitele. **Fragmentarea** managementului traficului aerian împiedică utilizarea optimă a capacității și impune o sarcină financiară inutilă sectorului aviatic. Odată cu creșterea traficului trebuie îmbunătățite standardele de **siguranță**. De asemenea, preocuparea sporită pentru mediu obligă sectorul aviatic să își dovedească **performanțele în ceea ce privește protejarea mediului**.

Pentru a aborda aceste probleme, Comisia a emis un pachet de propuneri.

În primul rând, **legislația privind cerul unic european** trebuie ameliorată pentru a face față provocărilor legate de performanță și de mediu. În al doilea rând, programul **SESAR** (*Single European Sky ATM Research*) urmează să furnizeze tehnologii viitoare. În al treilea rând, competența **Agenției Europene pentru Siguranța Aviației** (AESA) urmează să fie extinsă și la domeniul aerodromurilor, al managementului traficului aerian și al serviciilor de navigație aeriană. În al patrulea rând, trebuie pus în aplicare „**planul de acțiune pentru capacitatea, eficacitatea și siguranța aeroporturilor**”.

**2. CERUL UNIC EUROPEAN I: O BAZĂ PENTRU SCHIMBARE<sup>1</sup>**

Adoptarea legislației privind cerul unic european în 2004 (SES I) a inclus managementul traficului aerian în politica comună în domeniul transporturilor. Cu toate acestea, nu s-a realizat încă un cer cu adevărat „unic”.

**2.1. Realizările SES**

„Metoda comunitară” (procedura standard de luare a deciziilor în cadrul UE) a dat deja primele rezultate. S-a stabilit un cadru instituțional care include Comitetul pentru cerul unic, organismul consultativ al sectorului, dialogul social<sup>2</sup> și Eurocontrol<sup>3</sup> și care s-a dovedit util în stabilirea normelor.

Cerul unic a dus la creșterea nivelului de siguranță. Statele membre au început să separe activitatea de supraveghere de furnizarea de servicii. Cunoștințele (*know-how*) în domeniul siguranței, incluse în cerințele Eurocontrol pentru reglementarea siguranței, au fost încorporate în dreptul comunitar. Începând cu 20 iunie 2007, furnizarea de servicii de navigație aeriană face obiectul certificării. Standardele de competență pentru controlorii de trafic aerian au fost stabilite astfel încât să garanteze servicii sigure și să permită o gestionare mai flexibilă a resurselor și dincolo de frontierele naționale.

---

<sup>1</sup> COM(2007) 845, 20.12.2007.

<sup>2</sup> Comitetul sectorial pentru dialog social în domeniul aviației civile, instituit în temeiul Deciziei 98/500/CE din 20 mai 1998, extins la ATM.

<sup>3</sup> Comunitatea Europeană a devenit membru al organizației Eurocontrol în temeiul Deciziei 11053/2 a Consiliului Aviație 121 din 17.7.2002.

Standardele de contabilitate solide și adoptarea regulamentului privind tarifele reprezintă primii pași către eficiența economică<sup>4</sup>.

Între timp, s-au luat măsuri pentru accelerarea inovațiilor tehnologice Dincolo de normele de interoperabilitate, a fost lansat proiectul SESAR, componenta tehnologică și industrială a cerului unic european. Proiectul este structurat în trei faze. În faza de definire (2004-2008 — 60 MEUR) s-a elaborat „Planul general SESAR” în vederea introducerii viitorului sistem de management al traficului aerian. Următoarea fază include cercetarea și dezvoltarea sistemului, conduse de întreprinderea comună SESAR (2008-2016— 2,1 miliarde EUR). Faza de desfășurare va începe în 2013.

## 2.2. Încă o etapă de parcurs

Cerul unic european nu a avut rezultatele scontate în domenii importante. Procesul integrării în blocurile funcționale de spațiu aerian, fără a ține cont de frontierele naționale, a întâmpinat numeroase dificultăți, în special obstacole de natură politică și economică. Controlul traficului aerian este, în mod eronat, identificat cu suveranitatea, și anume cu responsabilitatea statelor membre (și răspunderea asociată) în raport cu spațiul lor aerian, precum și cu implicarea autorităților militare. Acest aspect este fără îndoială unul complex, însă este utilizat ca argument pentru a bloca integrarea transfrontalieră, în loc să se propună soluții inovatoare pentru exercitarea suveranității.

Statele membre nu au întreprins nicio acțiune pentru a **îmbunătăți rentabilitatea**. Progresul în privința eficienței globale a configurării și a utilizării **rețelei** aeriene europene este aproape inexistent.

## 3. PROVOCĂRI PENTRU SECTORUL AVIATIC

De la lansarea cerului unic în 2000 s-au produs multe schimbări. Politica de extindere împreună cu politica activă de vecinătate au dus la extinderea pieței aviatice europene la 37 de țări, care numără peste 500 de milioane de cetățeni<sup>5</sup>. Deținând o piață aviatice comună în continuă creștere, UE dobândește un rol important la nivel mondial. Începând cu iulie 2002, Agenția Europeană de Siguranță a Aviației (AESA) este responsabilă de asigurarea unui standard de siguranță ridicat și uniform. În plus, încălzirea globală este o sursă de îngrijorare în ceea ce privește mediul.

### 3.1. Viabilitatea sectorului aviatice

În momentul de față, știința demonstrează că activitatea umană este principala sursă a schimbărilor climatice. Aeronavele afectează mediul prin zgomot și emisii de gaze. În prezent, sectorul aviatice este sursa a aproximativ 3% din emisiile de CO<sub>2</sub> din Europa, dar sectorul înregistrează o creștere foarte rapidă.

Pentru a completa schema comunitară de comercializare a emisiilor și eforturile de cercetare<sup>6</sup>, managementul traficului aerian trebuie să participe, de asemenea, la viabilitatea sectorului aviatice. Aeronavele ar trebui să poată urma rutele cele mai scurte, conform unor profiluri de zbor optimizate<sup>7</sup>.

---

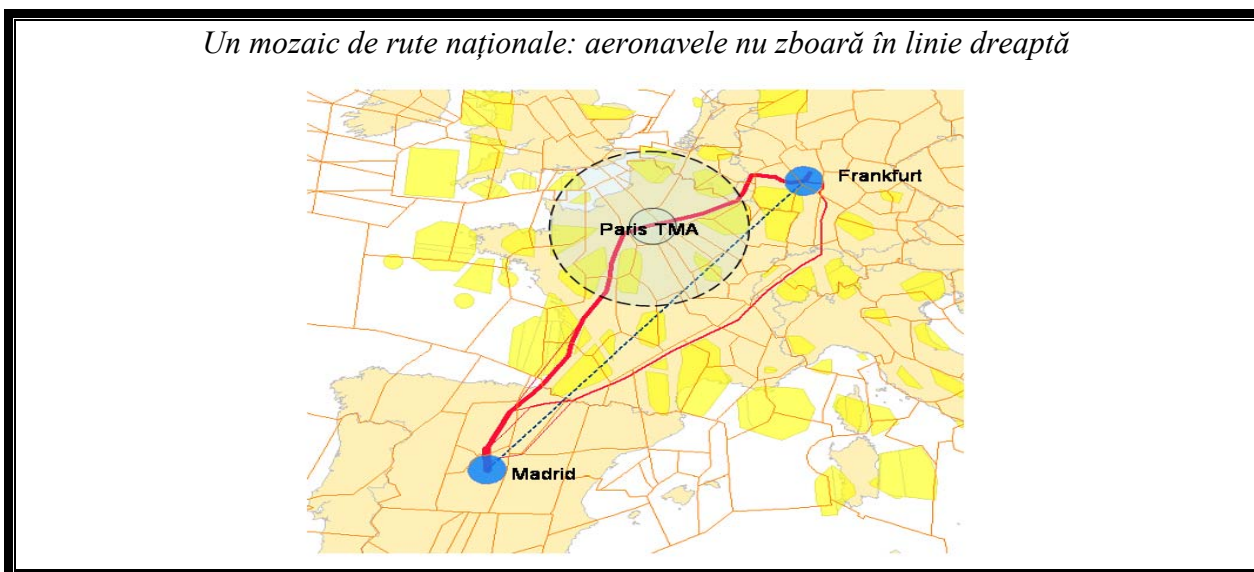
<sup>4</sup> Regulamentul (CE) nr. 1794/2006 al Comisiei din 6 decembrie 2006 de stabilire a unei scheme comune de tarifare pentru serviciile de navigație aeriană (JO L 341, 7.12.2006).

<sup>5</sup> Mai multe state învecinate au decis să se integreze în spațiul aerian comun european pentru a beneficia de o stimulare a creșterii și a gradului de ocupare a forței de muncă.

<sup>6</sup> Inclusiv inițiativa tehnologică comună Clean Sky.

<sup>7</sup> La altitudini mari, motoarele funcționează mai bine, iar corpurile aeronavelor întâmpină o rezistență a aerului mai scăzută (rezistență la înaintare).

**Figura 1: Necesitatea unor rute mai scurte**



Scurtarea rutelor va avea drept rezultat reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub> cu aproape 5 milioane de tone pe an. În medie, aeronavele parcurg cu 49 km mai mult decât este strict necesar, din cauza fragmentării spațiului aerian. 63% dintre ocoluri pot fi eliminate în interiorul granițelor. Cu toate acestea, statele membre sunt reticente în a aborda fragmentarea spațiului aerian. Rutele influențează fluxurile de venit ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană<sup>8</sup>. Statele membre trebuie să aloce zone de antrenament sectorului militar, însă, în timp, zonele îndepărtate au devenit zonele cu cel mai intens trafic. Procesul actual nu este suficient de solid pentru a îmbunătăți configurarea rețelei.

Managementul traficului în vecinătatea aeroporturilor este afectat de principiul „primul venit, primul servit” și de incoerența dintre operațiunile aeroportuare și cele de management al traficului aerian. Sloturile de aeroport<sup>9</sup> se alocă independent de planurile de zbor<sup>10</sup>. Lipsa unei abordări globale la nivel de rețea duce la poluare fonică și emisii inutile.

Per ansamblu, îmbunătățirea managementului traficului aerian și a operațiunilor aeroportuare ar putea avea drept rezultat o reducere a emisiilor cu 7-12% pentru un zbor mediu sau cu 16 milioane de tone de CO<sub>2</sub> pe an.

<sup>8</sup> Operatorilor de aeronave li se percep taxe în funcție de distanța parcursă în cadrul spațiului aerian național (multiplicată cu un factor de greutate), conform celui mai recent plan de zbor prezentat.

<sup>9</sup> Slotul este timpul acordat unei aeronave pentru utilizarea unei piste sau a spațiului aerian.

<sup>10</sup> Fiecare pilot trebuie să prezinte un „plan de zbor” înainte de decolare. Numărul planurilor de zbor indică nivelul cererii de servicii de navigație aeriană.

**Tabelul 1: Economii de timp (în minute) și de combustibil (în kilograme) în urma îmbunătățirii operațiunilor de zbor**

	Timp	Combustibil	% combustibil per zbor mediu
Rute mai scurte	4 min	150 kg	3,7%
Profil de zbor îmbunătățit	0,0 min	23 kg	0,6%
Proceduri de abordare îmbunătățite	2 – 5 min	100-250 kg	2,5 – 6%
Îmbunătățirea operațiunilor desfășurate pe aerodromuri	1 – 3 min	13 – 40 kg	0,3 – 0,9%
Total economii per zbor	8 – 14 min	300 – 500 kg <sup>11</sup>	7 – 11%
Un zbor obișnuit în interiorul UE	96 min	3 000 kg	100%

Sursa: Performance Review Report (Raportul de evaluare a performanțelor), 2007, p. 58.

### 3.2. Performanța în materie de furnizare de servicii de navigație aeriană

Sistemul actual de autoreglementare are drept rezultat performanțe foarte diferite. În general, performanțele înalte ale unora dintre părțile implicate sunt contrabalansate de performanțele slabe ale altora.

#### 3.2.1. Siguranță

Siguranța nu se dobândește o dată pentru totdeauna. Europa se poate lăuda cu rezultate excelente în materie de siguranță, însă procedurile privind siguranța sunt foarte diferite de la un stat membru la altul. Managementul în siguranță al traficului și al serviciilor de navigație aeriană trebuie îmbunătățit și trebuie să se identifice un set comun de norme elaborate de o autoritate unică și puse în aplicare de toate statele, în mod uniform și obligatoriu. În ceea ce privește aerodromurile, există norme OACI (Organizația Aviației Civile Internaționale), însă ele nu asigură condițiile echitabile necesare. În general, nu există o abordare coerentă în privința siguranței în sectorul aviatic. Acest lucru dăunează și supravegherii eficiente a siguranței. Per ansamblu, în pofida rezultatelor bune în ceea ce privește siguranța, este necesară creșterea nivelurilor de siguranță în contextul intensificării traficului.

#### 3.2.2. Eficiența zborurilor

Rețeaua de rute europeană actuală continuă să fie un amalgam de rute naționale. Configurarea rutelor este, în multe cazuri, rezultatul unor considerente naționale istorice. Rutele zborurilor intraeuropene sunt cu aproximativ 15% mai puțin eficiente decât rutele zborurilor naționale. În plus, rețeaua de rute nu este întotdeauna bine adaptată la traficul european. Cele mai scurte rute disponibile sunt foarte puțin utilizate din cauza lipsei de informații exacte și disponibile în timp real<sup>12</sup>.

Spațiul aerian este o resursă limitată, care trebuie să satisfacă atât cerințele utilizatorilor spațiului aerian din sectorul civil, cât și cerințele utilizatorilor din sectorul militar. Utilizarea eficientă a spațiului aerian depinde de modul în care sunt integrate toate fazele zborului, inclusiv planificarea și pregătirea adecvate, în cadrul unor operațiuni uniforme în spațiul aerian și la sol, precum și de modul în care sunt serviți utilizatorii noi, precum vehiculele aeriene fără pilot sau jeturile foarte ușoare.

<sup>11</sup> Un litru de combustibil produce 3,15 kg de emisii de CO<sub>2</sub>.

<sup>12</sup> Comisia de evaluare a performanțelor, 2007, „An Assessment of Air Traffic Management in Europe during the Calendar Year 2006”, Eurocontrol, Bruxelles, p. 51 și următoarele.

În consecință, aeronavele ar trebui să utilizeze rute mai scurte și mai bune pentru a contribui la îmbunătățirea viabilității sectorului aviației.

### 3.2.3. Capacitate/ întârzieri

Întârzierile grave înregistrate în 1999 au reprezentat motivul direct care a determinat lansarea proiectului cerului unic. De la data respectivă, situația s-a ameliorat datorită reducerii traficului în urma evenimentelor din 11 septembrie și a epidemiei SRAS (sindromul respirator acut sever), însă întârzierile au început să ia amploare în ultimii ani. Capacitatea nu crește în același ritm cu cererea din ce în ce mai mare. Întârzierile atrag după sine costuri mari pentru operatori, pentru călători și pentru economie în ansamblu<sup>13</sup>.

Întârzierile sunt un indiciu al capacității insuficiente sau al utilizării insuficiente a acesteia. Furnizarea de capacitate necesită o strategie pe termen lung care să implice o planificare eficientă și un angajament față de punerea în aplicare la timp și completă a acesteia. Această strategie ar trebui să ia în calcul toate cauzele întârzierilor, inclusiv managementul fluxurilor, capacitatea de control sau orarele aeroporturilor. În plus, ar trebui asigurată o capacitate de intervenție pentru rezolvarea dificultăților din punctele cu trafic intens, care au efecte de blocaj asupra întregii rețele.

### 3.2.4. Rentabilitate

Controlul traficului aerian este un serviciu de interes general furnizat de un **monopol natural**. În timp ce concurența în sectorul aviatic a dus la o reducere a costurilor și la prețuri mai accesibile ale biletelor, costurile relative aferente controlului traficului aerian au crescut. Costurile pentru controlul traficului aerian reprezintă, în prezent, între 8 și 12% din prețul biletului. Deși legislația comunitară permite utilizarea de către statele membre a măsurilor de stimulare în scopul îmbunătățirii rentabilității, niciun stat membru nu a utilizat această posibilitate din 2004<sup>14</sup>.

Cu toate că anumiți furnizori de servicii sunt tot mai orientați către rentabilitate, situația poate fi semnificativ îmbunătățită. Costurile fixe, în mare parte costuri aferente activităților de suport, ar trebui să beneficieze de economiile de scară. În primul rând, productivitatea controlorilor de trafic aerian ar trebui să se îmbunătățească<sup>15</sup>.

Într-adevăr, în pofida naturii sale tehnice, controlul de trafic aerian rămâne un proces „artizanal”. Controlorii și piloții încă mai folosesc comunicarea vocală prin radio. În timp ce cockpiturile au fost automatizate, metodele de lucru ale controlorilor nu s-au schimbat fundamental. Odată cu intensificarea traficului, au crescut proporțional numărul de echipamente și personalul și, în consecință, costurile, principalul mijloc de creștere a capacității fiind deschiderea unor „sectoare” noi administrate de doi controlori.

În cadrul limitelor impuse până în prezent funcționării ATM, s-au înregistrat și îmbunătățiri ale performanțelor în special datorită contribuției controlorilor și personalului de trafic aerian.

---

<sup>13</sup> Întârzierile mai mari au, în special, efecte perturbatoare: cele două procente de zboruri anulate sunt cauza a 2/3 din totalul întârzierilor. În 2007, întârzierile au însumat 21,5 milioane de minute și costuri de 1 300 miliarde EUR.

<sup>14</sup> Regatul Unit aplică un sistem de plafoane tarifare pentru serviciile de rută și efectuează controale ale traficului aerian în aeroporturi pe baza principiilor de piață. În anumite aeroporturi regionale, Germania a supus recent controlul traficului aerian unei politici concurențiale. Alte state intenționează să ia măsuri similare.

<sup>15</sup> Comisia de evaluare a performanțelor a calculat o productivitate de 0,71 a unui controlor de trafic aerian în 2005 pe baza orelor de zbor. Aceasta înseamnă că un controlor are numai 0,7 avioane de monitorizat în orice moment din timp, cea mai bună performanță fiind de 1,65, iar cea mai slabă, de 0,35.

### 3.3. Fragmentarea

Sistemul american de control al traficului aerian gestionează un număr dublu de zboruri, cu un buget similar, prin intermediul a 20 de centre de control. Fragmentarea sistemului european este rezultatul faptului că, **în trecut**, controlul traficului aerian a fost strâns legat de suveranitate și prin urmare limitat la frontierele naționale.

Fragmentarea are mai multe consecințe: multe dintre cele aproximativ 60 de centre de control regional din Europa nu au dimensiunea economică optimă; duplicarea sistemelor se menține din cauza adoptării nesincronizate a schimbărilor tehnologice și a achizițiilor fracționate, ceea ce duce la costuri mari de întreținere și la costuri neprevăzute pentru echipamente care nu sunt interoperabile; costurile de cercetare, formare și administrare sunt disproporționat de mari. Costurile fragmentării se ridică la **1 miliard de euro** anual.

### 4. NECESITATEA LUĂRII DE MĂSURI: EUROPA TREBUIE SĂ ASIGURE UN CER UNIFORM

Utilizatorii spațiului aerian și călătorii suportă **costuri inutile** ca rezultat al ineficiențelor din sectorul aviatic, ceea ce înseamnă timp, consum de combustibil și bani. SES I a determinat sectorul aviatic să acționeze, însă statele membre nu au utilizat suficient instrumentele furnizate pentru îmbunătățirea performanței: desemnarea furnizorilor de servicii, utilizarea stimulentei economice, deschiderea către piață, modificările în structura rutelor, crearea unor blocuri funcționale de spațiu aerian etc.<sup>16</sup>. Din aceste motive, Comisia de evaluare a performanțelor solicită elaborarea unor **obiective cuantificate**.

Grupul la nivel înalt pentru cadrul de reglementare viitor în domeniul aviației<sup>17</sup> face apel să se utilizeze coerent **metoda comunitară**, luarea deciziilor făcându-se la nivel european cu majoritate calificată, în timp ce punerea în aplicare este încredințată unui parteneriat puternic între statele membre și Comunitate.

Comisia a înaintat un pachet de propuneri cu scopul de a asigura un cer european mai sigur și mai durabil. Cele patru regulamente SES trebuie modificate pentru a include un **cadru de îmbunătățire a performanțelor**, implicând stabilirea de obiective cuantificate. Extinderea competențelor EASA (Agenția Europeană pentru Securitate Aeriană) pentru a acoperi toate verigile din lanțul siguranței aeriene va îmbunătăți **siguranța**. Avizarea planului general pentru ATM va accelera inovarea **tehnologică**. Planul de acțiune pentru aeroporturi va aborda aspectele care țin de **capacitate** atât în spațiul aerian, cât și la sol.

Succesul acestor propuneri depinde în mare măsură de **implicarea** intensă a părților interesate, în special a sectorului militar și a personalului. O politică comună în domeniul transporturilor pentru managementul traficului aerian se bazează pe un sistem civil, în care statele membre trebuie să integreze interesele de apărare. Acest lucru necesită o implicare intensă a **sectorului militar** în cadrul instituțional. În acest sens, Comitetul pentru cerul unic, cu participarea adecvată a sectorului militar, își va asuma un rol strategic.

Calitatea serviciilor de navigație aeriană depinde de **competența** personalului. Conceptul de „just culture” (politică non-punitivă) reprezintă baza unei politici privind siguranța. Toate părțile interesate din lanțul de raportare trebuie să contribuie la această politică non-punitivă. În termeni mai generali, sectorul traficului aerian va fi supus unor modificări structurale.

---

<sup>16</sup> Comisia de evaluare a performanțelor, Eurocontrol, 2006, „*Evaluation of the Impact of the Single European Sky initiative on air traffic management performance*”, Bruxelles, punctul (iii) – evaluare independentă la solicitarea Comisiei Europene.

<sup>17</sup> Grupul la nivel înalt pentru cadrul de reglementare viitor în domeniul aviației, 2007, „*Un cadru pentru îmbunătățirea performanței*”, Bruxelles, 47 p.



Această evoluție trebuie gestionată în mod adecvat. De aceea, **dimensiunea socială** ar trebui promovată mai mult pentru a asigura implicarea personalului.

## 5. PRIMUL PILON: REGLEMENTAREA PERFORMANTELOR

Bazate pe SES I, propunerile consolidează instrumentele existente și oferă un cadru de reglementare. Prima măsură introduce un sistem de **reglementare a performanței** prin stabilirea de obiective. A doua măsură contribuie la accelerarea inițiativelor de integrare a furnizării de servicii în **blocurile funcționale de spațiu aerian** ca modalitate de a atinge obiectivele de performanță. A treia măsură, privind consolidarea **funcției de management al rețelei**, va contribui în mod direct la îmbunătățirea performanțelor globale ale rețelei.

### 5.1. Îmbunătățirea performanțelor sistemului ATM

Un **organism independent de evaluare a performanțelor** monitorizează și evaluează performanțele sistemului. Acest organism elaborează indicatori pentru diversele domenii de performanță și propune obiective la nivel comunitar (privind întârzierile, reducerea costurilor, scurtarea rutelor). Părțile interesate vor putea contribui la definirea și selectarea indicatorilor pentru a facilita acceptarea generală. Autoritățile naționale de supraveghere sunt încurajate de asemenea să furnizeze comentarii, eventual să organizeze o reuniune comună a reprezentanților lor pentru a schimba opinii.

**Comisia aprobă** obiectivele de performanță și le transmite autorităților naționale de supraveghere. Acestea organizează consultări extinse, în special cu utilizatorii spațiului aerian, pentru a ajunge la un acord în privința unor propuneri de obiective naționale/regionale conforme cu noile obiective la nivel de rețea.

Obiectivele convenite sunt **obligatorii**. Tarifele de rută plătite furnizorilor de servicii de navigație aeriană<sup>18</sup> vor fi utilizate ca stimulente pentru a asigura credibilitatea reglementării performanțelor.

### 5.2. Facilitarea integrării furnizării de servicii

Provocarea constă în transformarea seriei largi de inițiative actuale privind blocurile funcționale de spațiu aerian în adevărate **instrumente de integrare regională** pentru a îndeplini obiectivele de performanță. Deocamdată, Comisia menține abordarea ascendentă pentru crearea blocurilor funcționale de spațiu aerian<sup>19</sup>.

Comisia va sprijini inițiativele actuale de creare a blocurilor funcționale de spațiu aerian prin:

- stabilirea unor termene limită pentru punerea în aplicare (până la sfârșitul anului 2012);
- extinderea domeniului de aplicare la spațiul aerian inferior până la nivelul aeroporturilor;
- înlăturarea obstacolelor de ordin legislativ și instituțional de la nivel național.

### 5.3. Consolidarea funcției de management al rețelei

Funcția de management al rețelei ajută furnizorii și utilizatorii de servicii să găsească cele mai bune soluții *gate-to-gate* din perspectiva unei rețele europene care completează reglementarea performanțelor. Această funcție cuprinde o serie de atribuții exercitate de diferite părți implicate:

---

<sup>18</sup> Regulamentul nr. 1794/2006 al Comisiei din 6 decembrie 2006 de stabilire a unei scheme comune de tarificare pentru serviciile de navigație aeriană.

<sup>19</sup> Articolul 5 alineatul (4) din Regulamentul nr. 551/2004 privind organizarea și utilizarea spațiului aerian în cerul unic european din 10 martie 2004 (JO L96/96, 31.3.2004 p. 20).

- configurarea rețelei de rute europene: garantarea faptului că soluțiile locale de configurare respectă cerințele de eficiență ale rețelei europene în cadrul unei politici multimodale și că utilizatorii spațiului aerian pot utiliza rutele optime;
- gestionarea resurselor limitate: optimizarea utilizării resurselor limitate prin intermediul unui inventar centralizat al acestor resurse, cu scopul de a rezolva eventuale incompatibilități dintre soluțiile locale;
- managementul fluxurilor de trafic, coordonarea și alocarea sloturilor: sloturile se alocă în funcție de „ora de sosire solicitată” pentru a garanta previzibilitatea;
- managementul desfășurării tehnologiilor SESAR și achiziția elementelor de infrastructură la nivel european: garantarea punerii la dispoziție într-un mod coerent și sincronizat a echipamentelor adecvate și a managementului rețelelor de informații<sup>20</sup>.

Modalitățile de executare a acestor funcții vor fi stabilite în cadrul unor norme de punere în aplicare, care să garanteze imparțialitatea interesului public și să asigure un nivel adecvat de implicare a sectorului în cauză. Managementul rețelei ar trebui să prevadă, de asemenea, interoperabilitatea globală și cooperarea cu țările vecine.

## **6. AL DOILEA PILON: UN CADRU UNIC PRIVIND SIGURANȚA**

Traficul aerian în continuă creștere în Europa, limitările de capacitate rezultate, supraaglomerarea spațiului aerian și a aerodromurilor, precum și utilizarea progresivă a noilor tehnologii impun necesitatea unei abordări comune la nivel european constând în elaborarea unor norme armonizate privind siguranța și în punerea lor în aplicare eficientă în vederea menținerii sau chiar a îmbunătățirii nivelului de siguranță al activității din acest sector.

Cu toate acestea, diferențele în ceea ce privește aplicarea și respectarea normelor neobligatorii de siguranță din sectorul aviatic înregistrate în statele membre au dus la procese divergente și la niveluri diferite ale standardelor de siguranță.

Europa a decis deja, în 2002, că reacția potrivită la provocările privind siguranța constă în instituirea unei entități unice europene însărcinate cu siguranța, denumită Agenția Europeană de Siguranță a Aviației (AESA).

Între timp, domeniul de responsabilitate al acesteia a crescut treptat, ajungând să acopere domeniul navigabilității aeronavelor, al exploatarei aeronavelor și al licențierii echipajelor de zbor. La acest domeniu de responsabilitate se adaugă responsabilitatea pentru mecanismele de inspecție conexe de a verifica conformitatea statelor membre și a întreprinderilor acestora.

Conform acestei abordări, Comisia propune extinderea competențelor agenției în domeniile cheie rămase privind siguranța aerodromurilor și managementul traficului aerian/serviciile de navigație aeriană. Prin urmare, acest pilon asigură elementul de siguranță al inițiativei privind cerul unic european.

## **7. AL TREILEA PILON: DESCHIDEREA CĂTRE NOILE TEHNOLOGII**

Sistemul actual de control al traficului aerian actual este pe punctul de a-și atinge limitele, deoarece acesta utilizează tehnologii învechite și este afectat de fragmentare. Europa trebuie să accelereze dezvoltarea acestui sistem pentru a face față provocărilor și pentru a sincroniza procesele de desfășurare atât în aer, cât și la sol. SESAR trebuie să crească de zece ori nivelul de siguranță, astfel încât să poată face față triplării traficului la jumătate din costurile actuale

---

<sup>20</sup> Conform managementului informațiilor la nivel de sistem.

pe zbor. Conceptul operațional viitor reprezintă o schimbare de paradigmă, deoarece creează o formă de sistem de informații cooperant pentru operațiunile aviatice. **Planul general SESAR**, care face parte din prezentul pachet de propuneri, se bazează pe rezultatele fazei de definire (2004-2008) și activează faza de dezvoltare (2008-2013). Pe baza acestui plan general, Comisia va pregăti o propunere pentru un **Plan general european pentru ATM**, care trebuie avizat de Consiliu, după cum se prevede la articolul 1 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 219/2007 al Consiliului de înființare a întreprinderii comune pentru SESAR.

### **7.1. Perspective**

Operațiunile aviatice sunt rezultatul final al unei serii complexe de interacțiuni între operatorii de aeronave (civili și militari), aeroporturi, furnizorii de servicii de navigație aeriană și managementul regional și central al fluxurilor de trafic. Măsura în care aceste părți implicate pot integra informațiile despre operațiunile proprii în vederea creșterii previzibilității determină performanța rețelei.

Previzibilitatea necesită o integrare la nivel de sistem și un schimb de informații privind operațiunile planificate și operațiunile în timp real care acoperă toate etapele zborului, din momentul pornirii motorului până la oprirea lui. Punctul de plecare în organizarea operațiunilor de zbor este ora de sosire solicitată.

Sistemul calculează ruta optimă de zbor („ruta cea mai economică”) în funcție de ora solicitată pentru sosirea pe aeroport. Rutele sunt concepute ca un continuum care acoperă toate etapele zborului, de la planificarea zborului până la descărcarea avionului la destinație. De aceea, managementul operațiunilor aeriene și al celor la sol este integrat pentru a evita timpul de așteptare. Operatorii vor beneficia de un stimulente pentru a respecta operațiunile planificate, și anume operațiunile efectuate la timp au prioritate pentru a se reduce sensibilitatea sistemului la întârzierile secundare.

Managementul dinamic al fluxurilor de trafic aerian adaptează structurile spațiului aerian la densitatea fluxurilor de trafic. Acest aspect este încorporat într-o serie mai largă de funcții de management al rețelei: asigurarea unei configurări optime a rețelei de rute, crearea unui flux necesar de informații între toate verigile lanțului operațional aviatic, stabilirea utilizării echipamentelor și sistemelor adecvate, organizarea procedurii de achiziționare, precum și distribuirea resurselor limitate, cum ar fi spațiul aerian, sloturile de pistă, codurile și frecvențele pentru transpondere.

### **7.2. Către o punere în aplicare eficientă a SESAR**

Succesul punerii în aplicare eficiente a SESAR reprezintă o responsabilitate colectivă și necesită angajarea întregii comunități aviatice. Faza de dezvoltare pune bazele pentru instrumente și tehnologii mai avansate. Întreprinderea comună coordonează și structurează dezvoltarea, depășind dificultățile ridicate de fragmentarea eforturilor de cercetare și analizând proiectele în desfășurare din punctul de vedere al pertinentei pentru SESAR. Țările terțe pot contribui, de asemenea, la activitățile întreprinderii comune.

Adevărata valoare adăugată a SESAR se va dovedi în momentul punerii în aplicare, atunci când produsele SESAR, odată validate la nivel european datorită sprijinului unui gen de structură de coordonare a autorităților de supraveghere, sunt integrate într-un mod coordonat și sincronizat la nivelul întregului cadru legal comunitar. Acest aspect va contribui la depășirea fragmentării legate de echipamente atât în ceea ce privește furnizorii de servicii de navigație aeriană, cât și pentru utilizatorii spațiului aerian și la accelerarea ritmului progresului tehnologic.

Procesul de desfășurare va necesita structuri solide de guvernare, care să reflecte natura activităților și să protejeze interesele comunității aviatice. Comisia va elabora o propunere pentru o astfel de structură.

## **8. AL PATRULEA PILON: MANAGEMENTUL CAPACITĂȚII LA SOL**

Parlamentul European<sup>21</sup> și Consiliul<sup>22</sup> au avizat „**planul de acțiune pentru capacitatea, eficacitatea și siguranța aeroporturilor din Europa**”<sup>23</sup>.

Trebuie făcute investițiile necesare în capacitatea aeroporturilor. Pentru a face față cererii crescânde de trafic aerian, capacitatea aeroporturilor trebuie să fie în continuare adaptată la capacitatea ATM, în scopul menținerii eficienței globale a rețelei. Prin urmare, planul de acțiune conține mai multe măsuri de îmbunătățire a rezultatelor și de optimizare a planificării infrastructurilor aeroportuare, ridicând, în același timp, nivelul standardelor de siguranță și mediu.

### **8.1. Utilizarea mai bună a infrastructurilor existente**

Noi tehnologii, produse de SESAR, vor spori siguranța și eficiența operațiunilor aeroportuare. În plus, Comisia va propune măsuri pentru a asigura coerența dintre sloturile de aeroport și planurile de zbor.

### **8.2. Planificarea îmbunătățită a infrastructurii**

Constrângerile economice și de mediu și termenele de execuție lungi pentru noua infrastructură fac din optimizarea utilizării capacității existente o prioritate.

Semnificația acestor măsuri este aceea că amenajarea teritoriului și planificarea pe termen lung a aeroporturilor vor fi realizate simultan pentru a ține cont mai mult de constrângerile **de mediu**. În acest scop, Comisia va propune separat consolidarea normelor privind zgomotul pe aeroporturile UE<sup>24</sup>.

### **8.3. Promovarea intermodalității și accesul mai ușor la aeroporturi**

Supraaglomerarea aeroporturilor și controalele de securitate mai riguroase duc la o competitivitate tot mai mare a trenurilor de mare viteză. Cu toate acestea, rețeaua feroviară de mare viteză, care se dezvoltă rapid, ar putea aduce beneficii aeroporturilor. Coordonarea strânsă cu planificarea rețelelor feroviare și rutiere va asigura configurarea și construirea, cu costuri minime, a unor **rețele cu adevărat complementare de transport**.

### **8.4. Observatorul comunitar pentru capacitatea aeroporturilor**

Comisia va înființa un observator, alcătuit din statele membre, autoritățile și părțile interesate pertinente, care să schimbe și să monitorizeze date și informații privind capacitatea aeroporturilor în ansamblu. Acest observator, care ar trebui să își înceapă activitatea la mijlocul anului 2008, va reprezenta forumul potrivit pentru prezentarea și dezbaterrea opiniilor părților implicate. Observatorul va avea competența de a formula opinii echilibrate și consolidate în sensul **consilierii Comisiei** în ceea ce privește dezvoltarea și punerea în aplicare a aspectelor care țin de capacitatea aeroporturilor comunitare. Observatorul va oferi de asemenea sprijin pentru îndeplinirea sarcinilor legate de managementul rețelelor.

---

<sup>21</sup> Rezoluția PE din 11.10.2007.

<sup>22</sup> Concluziile Consiliului din 2.10.2007.

<sup>23</sup> COM(2006) 819, 24.1.2007.

<sup>24</sup> Directiva 2002/30/CE din 26 martie 2002 privind stabilirea normelor și a procedurilor cu privire la introducerea restricțiilor de exploatare referitoare la zgomot pe aeroporturile comunitare.

## 9. CONSECINȚE PENTRU EUROCONTROL

Structura de reglementare și îndeplinirea unor sarcini centrale de rețea aferente managementului traficului aerian continuă să facă obiectul acordurilor interguvernamentale. Cu toate acestea, un cadru interguvernamental nu poate asigura condiții echitabile pentru dezvoltarea sectorului aviatic, deoarece normele nu pot fi aplicate.

Eurocontrol contribuie în prezent la îndeplinirea unor sarcini de management al rețelei. Reforma internă a organizației ar trebui să alinieze structurile de guvernare la proiectul privind cerul unic european, în vederea (i) îndeplinirii cerințelor legate de sarcinile de rețea și (ii) consolidării implicării sectorului în conformitate cu politica comună în domeniul transporturilor.

Plecând de la premisa implementării reformei, Comisia intenționează să dezvolte cooperarea cu Eurocontrol pentru a-și pune în aplicare politicile. Un acord-cadru ar reprezenta un prim pas în această direcție. Acesta va ține seama de natura paneuropeană a organizației.

## 10. CONCLUZII: CĂTRE UN VERITABIL CER UNIC EUROPEAN PÂNĂ ÎN 2012

Cetățenii europeni au dreptul să beneficieze de un sistem de transport aerian optim. Structurile de reglementare redundante moștenite din trecut trebuie să fie înlocuite cu un **cadru comunitar** pentru a acoperi toate etapele zborului în cadrul **rețelei** de transport aerian. Este timpul să ne pregătim pentru viitor.