



COMISIA EUROPEANĂ

Bruxelles, 14.11.2011
COM(2011) 731 final

**RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CĂTRE
CONSILIU**

**referitor la punerea în aplicare a legislației privind cerul unic european:
e timpul să trecem la fapte**

(Text cu relevanță pentru SEE)

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CĂTRE CONSILIU

referitor la punerea în aplicare a legislației privind cerul unic european: e timpul să trecem la fapte

(Text cu relevanță pentru SEE)

1. INTRODUCERE

Transportul aerian joacă un rol major în economia și societatea Uniunii Europene (UE). În acest context, sistemul de management al traficului aerian (ATM) este esențial pentru operațiunile de transport aerian, abordând în același timp provocările legate de competitivitate, siguranță și durabilitate.

ATM este un sector bazat pe rețele. Acesta constă în sute de sectoare de control al traficului aerian exploatate de mai mult de 60 de centre de control al traficului aerian și mai mult de 16 700 controlori de trafic aerian, care gestionează traficul dinspre/spre 450 de aeroporturi europene, precum și dinspre și spre țări terțe. Această structură complexă gestionează mai mult de 26 000 de zboruri zilnice în UE, permite efectuarea a aproximativ 38 000 de ore de zbor pe zi și funcționează pe o rețea de rute aviatice optimizate la nivel național, dar nu încă la nivel european.

Deoarece se bazează încă pe spațiul aerian suveran național, ATM în Europa este foarte fragmentat și dominat de monopolul național în privința prestării de servicii. Având în vedere că volumul de trafic aerian a crescut considerabil, nu în cea mai mică măsură din cauza dezvoltării pieței unice a aviației, această fragmentare implică în momentul de față probleme grave de capacitate și întârzieri majore pentru pasageri. În plus, aceasta cauzează consum inutil de carburant și emisii și generează tarife de utilizare a infrastructurii mai mari decât ar fi cazul dacă s-ar opera la nivel european mai degrabă decât la nivel național. În timp ce costul pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană în Europa se ridică la aproximativ 8 miliarde EUR pe an, costul suplimentar total suportat de companiile aeriene din cauza raportului cost-eficiență sub valorile optime și a fragmentării spațiului aerian european este estimat la aproximativ 4 miliarde EUR pe an. Pe scurt, spațiul aerian unic european nu este încă o realitate.

Ca urmare a lansării inițiativei cerului unic european (SES) în 2000¹, legislația adoptată în 2004² a adus ATM în sfera de competență a UE, cu scopul de a reduce fragmentarea spațiului aerian european și de a îi crește capacitatea. În momentul de față avem un cadru instituțional în evoluție, standarde de siguranță și de interoperabilitate și norme privind spațiul aerian și managementul fluxului de trafic aerian, precum și o transparență sporită în privința costurilor. Dar, deși primul cadru legislativ a fost necesar, acesta nu a fost suficient. Astfel, un al doilea pachet legislativ (SES II) propus de Comisie în iunie 2008³ a fost adoptat în noiembrie 2009 de către Consiliu și Parlamentul European, cu obiectivul de a accelera instituirea unui cer

¹ COM(1999) 614 final din 6.12.1999.

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

³ COM(2008) 389 Cerul unic european II: Către un sector aviatic mai durabil și mai eficient

europăan cu adevărat unic începând din 2012⁴. Acesta se bazează pe cinci piloni: performanță, siguranță, tehnologie, aeroporturi și factorul uman. Cel de al doilea pachet a beneficiat de un sprijin puternic și activ nu numai din partea companiilor aeriene și a aeroporturilor, dar chiar și din partea furnizorilor de servicii de navigație aeriană (ANSP). Sprijinul întregii comunității ATM a fost reafirmat odată cu aprobarea unei foi de parcurs la Madrid în februarie 2010, în cadrul reuniunii Consiliul de Miniștri din 4 mai 2010, ca urmare a crizei provocate de norul de cenușă vulcanică, și printr-o cartă la Budapesta, în martie 2011. Acest sprijin politic puternic confirmă caracterul urgent al nevoii de reformă actuală a sectorului ATM și în special înaltul nivel de prioritate care trebuie acordat punerii în aplicare și realizării pe deplin și la timp a SES.

În conformitate cu articolul 12 alineatul (2) din regulamentul (CE) nr. 549/2004, prezentul raport⁵⁶ oferă o imagine de ansamblu asupra situației actuale a aplicării legislației SES și a măsurilor-cheie luate sau care încă urmează să fie luate de la aprobarea celui de al doilea pachet în noiembrie 2009.

2. STADIUL PUNERII ÎN APLICARE A PRIMULUI PACHET DE LEGISLAȚIE SES

2.1. Progresele înregistrate și preocupările rămase

De la adoptarea acestuia în 2004 și având în vedere volumul de măsuri de punere în aplicare care trebuie să fie puse în aplicare, ar trebui subliniat faptul că statele membre și părțile interesate au desfășurat o activitate semnificativă. Progresele înregistrate în punerea în aplicare a legislației SES au fost și sunt monitorizate periodic⁷. În special:

- toate statele membre au instituit în momentul de față o autoritate națională de supervizare (NSA);
- marea majoritate a furnizorilor de servicii de navigație aeriană (ANSP) au fost certificați și desemnați în mod corespunzător;
- a fost pus în aplicare un sistem de tarifyare transparent;
- supravegherea managementului spațiului aerian și a managementului fluxului de trafic aerian are loc la nivel național; și
- Comitetul pentru cerul unic și organul consultativ al sectorului joacă roluri depline și importante la nivelul UE.

Cu toate acestea, rămân multe cerințe de satisfăcut pentru a respecta pe deplin și la timp legislația SES. De exemplu, Eurocontrol a formulat șaiszeci de recomandări (în raportul din 2010 privind punerea în aplicare a legislației SES⁸) privind măsurile

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

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

⁶ Având în vedere stadiul punerii în aplicare a SES, imaginea de ansamblu nu include o evaluare a rezultatelor obținute dintr-o perspectivă economică, socială, de mediu, privind ocuparea forței de muncă și tehnologică; aceasta va fi abordată în raportul următor.

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

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

concrete pe care ar trebui să le ia statele membre pentru a îmbunătăți fie nivelul lor de conformitate, fie verificările lor privind nivelul de conformitate al ANSP. În special,

- lipsa de resurse pentru NSA reprezintă o preocupare majoră, care trebuie abordată rapid la nivel politic național. Funcționarea adecvată a SES poate fi asigurată numai dacă NSA au resursele potrivite pentru supravegherea eficace în toate domeniile, incluzând siguranța, interoperabilitatea și performanța (un nou domeniu de competență în care NSA acționează în calitate de autoritate națională de reglementare). Soluțiile posibile pentru aceste probleme sunt bine cunoscute și includ cooperarea, delegarea și/sau externalizarea.

- la nivelul statelor membre și al NSA au fost luate măsuri insuficiente pentru a asigura supravegherea corespunzătoare a furnizării transfrontaliere de servicii de navigație aeriană. În mai multe dintre statele membre, nu este încă instituit în mod corespunzător cadrul de furnizare și de supraveghere a serviciilor transfrontaliere. Multe dintre mecanismele transfrontaliere par a fi cunoscute numai la nivel operațional, însă nu sunt oficializate la nivel instituțional, ceea ce poate sugera lipsa unei supravegheri a furnizării transfrontaliere de servicii. Statele membre trebuie să asigure stabilirea corectă și aplicarea temeiului juridic pentru furnizarea transfrontalieră de servicii de navigație aeriană pe teritoriul lor suveran; și

- regulamentul privind interoperabilitatea ⁹ nu a fost respectat cu strictețe. La șapte ani după adoptarea regulamentului de bază, aproximativ o treime dintre NSA nu au verificat în mod corespunzător capacitatea ANSP de a desfășura activități de evaluare a conformității – care sunt cruciale pentru aplicarea unor sisteme ATM interoperabile. În mod similar, aproximativ o treime dintre NSA nu exercită nivelul necesar de supraveghere pentru a asigura conformitatea ANSP cu normele de punere în aplicare și nu sunt suficient de active în verificarea graficelor de realizare a planurilor de punere în aplicare ale ANSP față de termenele impuse.

În cele din urmă, deși statele membre au înregistrat progrese în punerea în aplicare a utilizării flexibile a spațiului aerian, mai sunt multe de făcut pentru a îmbunătăți eficacitatea acesteia, în special în raport cu monitorizarea performanței acesteia. La toate nivelurile, statele membre ar trebui să se axeze pe consolidarea cooperării și coordonării civil-militare, inclusiv cu țările învecinate.

2.2. Nevoia de remediere de către statele membre

Nivelul de progrese înregistrate în anumite domenii a fost insuficient și sugerează că diverse date de punere în aplicare ar putea fi supuse riscurilor. Prin urmare, în octombrie 2011, Comisia a adresat fiecărui stat membru invitația scrisă de a descrie amănunțit problemele specifice fiecărui caz și de a insista asupra respectării pe deplin a legislației UE, ținând seama de faptul că punerea în aplicare a primului pachet SES este necesară pentru punerea în aplicare cu succes a celui de al doilea pachet SES. Schimbul de cele mai bune practici se poate desfășura utilizând evaluările *inter pares* ale NSA inițiate în 2010 sau platformele de coordonare pentru NSA și FAB. Dar, în cazurile în care se confirmă nerespectarea și aceasta nu este rectificată în timp util, Comisia va lua în considerare toate opțiunile aflate la dispoziția sa, inclusiv inițierea unor proceduri în constatarea neîndeplinirii obligațiilor.

⁹

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

3. STADIUL PUNERII ÎN APLICARE A CELUI DE AL DOILEA PACHET DE LEGISLAȚIE SES

Arhitectura de bază a SES II (atât programul cu caracter normativ, cât și aspectele organizaționale) a fost stabilită conform calendarului inițial. A venit momentul punerii în aplicare.

Punerea în aplicare cu succes a SES se bazează pe punerea în aplicare la timp a diferitelor sale componente. Ar trebui să se acorde prioritate acțiunilor care vor contribui în cea mai mare măsură la performanță, în special sistemului de performanță (începând din prima parte a anului 2012), FAB (care trebuie să fie funcționale până la sfârșitul anului 2012), funcțiilor de rețea (deja funcționale) și desfășurării programului SESAR (care urmează să înceapă în 2014), 2012 fiind un an esențial pentru punerea în aplicare a SES. În anexă există un tabel care oferă o imagine de ansamblu asupra stadiului actual al priorităților-cheie din al doilea pachet SES.

3.1. Imagine de ansamblu a cadrului de reglementare al SES II

Programul de bază cu caracter normativ al SES II este finalizat

Toate regulamentele și principalele măsuri de punere în aplicare ulterioare direct legate de SES II au fost adoptate, de exemplu

- sistemul de performanță (regulamentul Comisiei adoptat la 29.7.2010)¹⁰
- un sistem de tarife de rută (regulamentul Comisiei adoptat la 16.12.2010, care a modificat legislația anterioară)¹¹
- cerințele FAB de asigurare a unei consultări adecvate la nivel european a părților interesate relevante înainte de instituirea FAB (regulamentul Comisiei adoptat la 24.2.2011)¹² și
- funcțiile rețelei (regulamentul Comisiei adoptat la 7.7.2011)¹³.

Ca urmare a extinderii competențelor Agenției Europene de Siguranță a Aviației (AESA) în noile domenii ale ATM și ale aerodromurilor¹⁴, normele de punere în aplicare ar trebui să fie elaborate în conformitate cu cerințele esențiale incluse în regulamentul de bază privind AESA. Ca primă măsură, trei norme SES existente (privind eliberarea de licențe controlorilor de trafic aerian, cerințele comune privind furnizorii de servicii și supravegherea siguranței) au fost transpuse conform noului temei juridic¹⁵.

¹⁰ Regulamentul (CE) nr. 691/2010 al Comisiei, JO L 201, 3.8.2010, p. 1.

¹¹ Regulamentul (UE) nr. 1191/2010 al Comisiei, JO L 333, 16.12.2010, p. 6.

¹² Regulamentul (UE) nr. 176/2011 al Comisiei, JO L 51, 25.2.2011, p. 2.

¹³ Regulamentul (UE) nr. 677/2011 al Comisiei, JO L 185, 15.7.2011, p. 1.

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

¹⁵ Regulamentul (UE) nr. 805/2011 al Comisiei din 10 august 2011 de stabilire a normelor detaliate privind licențele controlorilor de trafic aerian și anumite certificate în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului, JO L 206, 11.8.2011, p.21; Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1034/2011 al Comisiei din 17 octombrie 2011 privind supravegherea siguranței în managementul traficului aerian și serviciile de navigație aeriană și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 691/2010, JO L 271, 18.10.2011, p.15; Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1035/2011 al Comisiei din 17 octombrie 2011 de stabilire a cerințelor comune pentru

Supravegherea punerii în aplicare a cadrului de reglementare al SES II

Un avantaj major al cadrului SES II este că, în plus față de supravegherea efectuată de NSA la nivel național, acesta oferă posibilitatea de a se baza pe inspecțiile de standardizare în privința siguranței ale AESA începând din 2012 în statele membre și în țările învecinate pentru a supraveghea aplicarea legislației europene. AESA îi va supraveghea și pe furnizorii din țări terțe și pe furnizorii paneuropeni (inclusiv administratorul de rețea).

Perspective pentru viitoare reglementări

Deși măsurile de punere în aplicare menționate anterior au construit o bază solidă pentru SES II, ar trebui să fie elaborate noi măsuri. Aceasta privește în principal normele de interoperabilitate necesare pentru desfășurarea programului SESAR, norme care transpun în general și detaliază în continuare dispozițiile din anexele OACI în cadrul UE.

3.2. Noul cadru instituțional este în mare măsură instituit

Noul cadru instituțional aprobat de pachetul SES II a fost instituit:

- Organul de evaluare a performanțelor (PRB) a fost instituit în iulie 2010 în temeiul articolului 11 din Regulamentul (CE) 549/2004. Comisia de evaluare a performanțelor a Eurocontrol a fost desemnată drept PRB¹⁶. PRB asistă Comisia și NSA în punerea în aplicare și monitorizarea sistemului de performanță. Contribuția acestuia a fost esențială în pregătirea obiectivelor la nivelul UE adoptate în februarie 2011, permițând astfel începerea primei perioade de referință pentru sistemul performanță în 2012.
- Coordonatorul FAB a fost desemnat în august 2010¹⁷, în vederea facilitării instituirii FAB conform articolului 9b din Regulamentul 1070/2009; de la desemnarea sa, coordonatorul a vizitat majoritatea statelor membre pentru a lansa procesul de instituire a FAB.
- Administratorul de rețea al rețelei ATM a UE a fost numit în iulie 2011 în conformitate cu articolul 6 din Regulamentul (CE) nr. 551/2004¹⁸. Comisia i-a încredințat Eurocontrol sarcini legate de executarea funcțiilor rețelei (managementul fluxului de trafic aerian, configurarea rețelei europene de rute, coordonarea resurselor limitate, în special a frecvențelor radio, în cadrul benzilor de frecvență pentru aviație utilizate de traficul aerian general și a codurilor pentru transponderele radar) și de funcționarea celulei europene de coordonare a crizelor în sectorul aviației.
- Întreprinderea comună SESAR (SJU) a fost instituită în 2007 ca parteneriat public-privat pentru a gestiona faza de dezvoltare a programului SESAR.

furnizarea de servicii de navigație aeriană și de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 482/2008 și (UE) nr. 691/2010, JO L 271, 18.10.2011, p. 23.

¹⁶ Decizia Comisiei din 29 iulie 2010

¹⁷ Decizia Comisiei din 12 august 2010 de desemnare a dlui Jarzembowski în calitate de coordonator al sistemului FAB

¹⁸ Decizia Comisiei C(2011) 4130 final din 7 iulie 2011 de numire a administratorului rețelei pentru funcțiile rețelei de management al traficului aerian (ATM) a cerului unic european.

- Începând din 2010, AESA s-a implicat treptat în procesul de reglementare al SES în domeniul ATM, în timp ce Eurocontrol a realizat un proces de reformă internă pentru a deveni organul de suport tehnic pentru UE.
- În decembrie 2010 a fost instituit un grup de experți privind dimensiunea socială a SES; acesta consiliază Comisia cu privire la noi măsuri care pot îmbunătăți luarea în considerare a impactului social în cadrul SES.
- În cele din urmă, au fost luate măsuri pentru instituirea Platformei de coordonare a NSA, precum și a Grupului de contact la nivel înalt FAB, două foruri în cadrul cărora NSA și FAB fac schimb de experiență și de cele mai bune practici, discută dificultățile cu care se confruntă și depun eforturi pentru elaborarea de abordări și procese comune.

3.3. Punerea în aplicare a sistemului de performanță al UE (2012-2014)

Performanța este nucleul SES II. Ca urmare a adoptării regulamentului privind performanța în iulie 2010, Comisia, sprijinită de nou numitul PRB, a lucrat în a doua jumătate a anului 2010 cu privire la stabilirea de obiective de performanță la nivelul UE în domeniile-cheie ale mediului, capacității/întârzierilor și raportului cost-eficiență (siguranța fiind monitorizată numai pe parcursul primei perioade de referință). La 21 februarie 2011, Comisia a adoptat obiective de performanță la nivelul UE¹⁹ pentru perioada 2012-2014, în contextul unei creșteri a traficului preconizate de 16% (și anume pentru capacitate o întârziere medie de 0,5 minute per zbor în 2014, o îmbunătățire cu 10% a raportului cost-eficiență în perioada respectivă, precum și un obiectiv de mediu, aplicat eficienței zborurilor, care va permite o creștere a aviației neutră din punctul de vedere al emisiilor de dioxid de carbon).

Statelor membre li s-a acordat termenul de 30 iunie 2011 pentru pregătirea și adoptarea planurilor de performanță și a obiectivelor naționale sau FAB. În cadrul Comisiei au început lucrările privind evaluarea detaliată a planurilor. Dacă acestea nu sunt coerente cu obiectivele la nivelul UE adoptate, Comisia va recomanda statelor membre interesate să adopte obiective de performanță revizuite, solicitând mai întâi avizul Comitetului pentru cerul unic.

În paralel, au început de asemenea lucrări în care sunt implicate AESA și Eurocontrol cu privire la stabilirea de indicatori-cheie de performanță privind siguranța, care să fie adoptați de Comisie până la sfârșitul anului 2011, și pregătirea celei de a doua perioade de referință privind performanța (2015-2019).

3.4. Instituirea FAB și începerea funcționării (până în decembrie 2012)

Statelor membre li se solicită să ia toate măsurile necesare pentru asigurarea instituirii FAB până în decembrie 2012 și apoi pentru obținerea de beneficii operaționale pentru utilizatorii spațiului aerian. În special acestea ar trebui să consolideze cooperarea și să urmărească integrarea furnizării de ANS în cadrul unui FAB, după caz, în vederea asigurării faptului că limitele spațiului aerian național nu reduc eficiența fluxurilor de trafic aerian și a furnizării de servicii de

¹⁹ Decizia 2011/121/UE a Comisiei, JO L 48, 23.2.2011, p. 16

trafic aerian în Europa. În acest sens, a fost pus la dispoziție material orientativ pentru instituirea FAB²⁰. Coordonatorul FAB prezintă rapoarte cu detalii privind instituirea și evoluția FAB²¹.

În momentul de față, două FAB au fost instituite în mod formal²² și sunt în etapa de punere în aplicare, în timp ce încă șapte FAB sunt în diferite stadii de instituire. Sprijinul financiar al UE a fost acordat tuturor FAB prin intermediul programului financiar TEN-T. Pare probabil că toate inițiativele FAB vor putea semna și eventual ratifica acordurile FAB la nivel de stat, pentru a respecta termenul din decembrie 2012. Cu toate acestea, se pare că punerea în aplicare a FAB nu decurge la fel de repede pe cât ar trebui - au fost înaintate numai două planuri de performanță la nivelul FAB. Comisia va continua să monitorizeze îndeaproape progresele înregistrate, interesul fiind sporit de apropierea termenelor; Comisia va evalua în special îndeplinirea de către fiecare FAB a cerințelor de reglementare, dacă părțile interesate (inclusiv organele profesionale de reprezentare a personalului) au fost implicate în mod adecvat și dacă există beneficii operaționale în urma abordării ascendente a eliminării fragmentării spațiului aerian.

În plus față de cerințele formale, trebuie încă abordate câteva chestiuni-cheie, de exemplu punerea în aplicare a planurilor de performanță FAB și a strategiilor de tarifare; dezvoltarea unui parteneriat real între fiecare FAB și administratorul de rețea pentru un mai bun management al spațiului aerian; și desfășurarea coordonată și sincronizată a SESAR.

3.5. Stabilirea administratorului de rețea pentru rețeaua ATM a UE

În momentul de față statele membre iau decizii privind funcțiile rețelei în mod voluntar, bazându-se pe principiile bunăvoinței și presiunii *inter pares*. O realizare majoră a pachetului SES II este un management mai centralizat al rețelei, bazat pe un proces decizional bazat pe cooperare și pe planuri detaliate pentru realizarea obiectivelor de performanță pe baza legislației UE.

Există în momentul de față cadrul pentru realizarea beneficiilor dorite pentru rețea. Funcțiile rețelei se vor afla sub guvernanta unui consiliu de administrare a rețelei, care va transmite rapoarte Comitetului pentru cerul unic; Administratorul rețelei este un element important pentru îmbunătățirea performanței în utilizarea spațiului aerian. ANSP, utilizatorii spațiului aerian și aeroporturile așteaptă acțiuni imediate la nivel de rețea, de FAB și la nivel național pentru a anticipa și atenua problemele privind capacitatea (inclusiv, printre altele, întârzierile din perioada verii).

Deoarece Eurocontrol este numit în calitate de administrator de rețea pentru rețeaua ATM a UE, SES poate fi aplicat în afara UE, pentru a acoperi mai mult de 40 de state. Noua direcție pentru managementul rețelei reorientează resursele Eurocontrol în sensul rolului de administrator de rețea.

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

²¹ Rapoartele din decembrie 2010 și martie 2011

²² http://ec.europa.eu/transport/air/single_european_sky/functional_airspace_blocks_en.htm
FAB Danemarca-Suedia și FAB Regatul Unit-Irlanda

3.6. Disponibilitatea de a atenua impactul crizelor (celula europeană de coordonare a crizelor în sectorul aviației)

Evenimentele legate de erupția vulcanului Eyjafjallajökull din primăvara 2010 au demonstrat nevoia de instituire a unei entități centrale care să preia conducerea în coordonarea gestionării răspunsurilor la nivel național și de rețea pentru a garanta o reacție în timp util și armonizată la criza care afectează aviația. Această chestiune a fost abordată prin adoptarea regulamentului privind funcțiile rețelei, care cuprinde dispoziții privind gestionarea crizelor.

Pentru a îl sprijini pe administratorul de rețea, celula europeană de coordonare a crizelor în sectorul aviației (EACCC) a fost instituită sub conducerea Comisiei și a Eurocontrol. Aceasta necesită implicarea AESA și a statelor membre. Erupția vulcanică din mai 2011 a demonstrat creșterea eficacității EACCC.

3.7. Provocarea tehnologică și desfășurarea SESAR

SESAR permite din punct de vedere tehnologic punerea în aplicare a SES. Acesta este cel mai important program tehnologic public-privat din domeniul ATM lansat vreodată în Europa. Cu toate acestea, obiectivele de performanță ale SES în privința capacității, mediului, siguranței și eficienței costurilor pot fi atinse numai printr-o desfășurare bine sincronizată și coordonată a noilor infrastructuri ATM, după cum se indică în Planul general pentru ATM.

Planul general european pentru ATM

Planul general european pentru ATM²³ include o serie de scenarii de desfășurare care să fie puse în aplicare de părțile interesate relevante până în 2025 și ulterior și pe care se bazează activitățile de validare ale SJU pentru realizarea sistemului ATM de nouă generație. Acesta a fost aprobat de Consiliu în 2009 și a fost actualizat în continuare de Întreprinderea comună SESAR (SJU); o altă actualizare se va efectua până în martie 2012.

Întreprinderea comună SESAR

În 2010, Comisia a realizat prima evaluare intermediară a SJU după primii trei ani de funcționare. Rezultatul indică faptul că, în ceea ce privește capacitatea de a-și îndeplini mandatul, SJU a avut o performanță foarte bună și a fost percepută în mare măsură cu satisfacție de către părțile interesate; aceasta a dovedit că este organizația potrivită pentru managementul etapei de dezvoltare a SESAR și pentru executarea la timp a planului general european pentru ATM.

Desfășurarea viitoare a SESAR

În 2009, Consiliul a solicitat Comisiei să prezinte propuneri detaliate privind o strategie de desfășurare a SESAR, cu accentul în mod special pe o structură de guvernare și pe mecanismele de finanțare. Până la sfârșitul anului 2011, Comisia va prezenta o propunere privind modul în care să se alinieze tranziția complexă de la etapa de dezvoltare la etapa de desfășurare a SESAR. Strategia va include o serie de

²³

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

recomandări pentru a permite o adeziune și un angajament puternice din partea tuturor părților interesate, inclusiv a sectorului militar, pentru a desfășura noile tehnologii și proceduri în mod sincronizat, coordonat și la timp. Această strategie se va baza în principal pe instrumentele UE existente; o implicare puternică din partea industriei, cu supravegherea de rigoare, este considerată de asemenea de o importanță capitală²⁴. Se acordă de asemenea atenție proiectelor de desfășurare timpurii, care formează baza pentru viitoarea punere în aplicare a rezultatelor SESAR²⁵.

Memorandumul de cooperare cu SUA în materie de cercetare și dezvoltare în sfera aviației civile

UE și SUA au făcut un semnificativ pas înainte în domeniul cooperării internaționale pentru modernizarea și interoperabilitatea ATM prin semnarea la 3 martie 2011 a unui memorandum de cooperare în materie de cercetare și dezvoltare în sfera aviației civile. Această cooperare ar trebui să realizeze interoperabilitatea între programele SESAR și NextGen; aceasta va facilita cooperarea ulterioară dintre industria UE și SUA și va coordona, de asemenea, eforturile tehnice pentru sprijinirea activităților de standardizare globală a ATM, oferind, de asemenea, sprijin comun UE-SUA pentru eforturile de standardizare ale OACI.

3.8. Dimensiunea „gate-to-gate” implicarea aeroporturilor în SES

Aeroporturile fiind punctele de intrare și de ieșire în rețeaua europeană, acestea au fost luate în considerare pe deplin în raport cu regulamentele privind performanța și managementul rețelei. Performanța serviciilor de navigație aeriană la aeroporturi va trebui să atingă obiectivele de performanță începând din 2015. În plus, având în vedere interdependența dintre performanța ANS și alte operațiuni/activități din aeroporturi, viitoarea revizuire a legislației UE existente privind sloturile de aeroport și serviciile de handling la sol va extinde aplicabilitatea regulamentului privind performanța la toate operațiunile aeroportuare și pentru a defini eventualele obiective de performanță pentru părțile interesate implicate în operațiunile aeroportuare.

3.9. Factorul uman

Dimensiunea umană și cea socială sunt elemente-cheie pentru realizarea SES în scopul de a asigura faptul că aceste dimensiuni nu sunt subestimate sau chiar neglijate. Dialogul social ar trebui să se dezvolte la trei niveluri: național, european și FAB. Punerea în aplicare pe deplin a SES poate fi realizată dacă menținem o forță de muncă stabilă și profesionistă de controlori de trafic aerian. Cu toate acestea, SES implică de asemenea optimizarea alocării resurselor, evoluția modalităților postului de controlori de trafic aerian și dezvoltarea „culturii echitabilității”. Punerea în aplicare și funcționarea sistemului de performanță, FAB, administratorul de rețea și desfășurarea SESAR vor avea o influență asupra personalului ATM, care ar trebui evaluată cu atenție și în privința căreia Comisia se angajează față de desfășurarea unor consultări depline.

²⁴ A se vedea documentul de lucru al serviciilor Comisiei SEC(2010) 1580 privind pregătirea unei strategii de desfășurare pentru pilonul tehnologic al cerului unic european.

²⁵ numite IP1 pentru pachetul 1 de punere în aplicare.

3.10. Dimensiunea paneuropeană a SES

SES este deschis țărilor învecinate, cu obiectivul de a se extinde și de a aduce beneficii unei zone geografice mai mari decât UE. Aplicarea cadrului SES a fost deja extinsă pentru a cuprinde Norvegia și Islanda (pe baza Acordului privind Spațiul Economic European) și Elveția (pe baza acordului bilateral privind transportul aerian cu Uniunea Europeană). Maroc, Iordania, Georgia și țările din Balcani (Albania, Bosnia și Herțegovina, Croația, Fosta Republică Iugoslavă a Macedoniei, Serbia, Muntenegru și Kosovo²⁶), care fac parte, de asemenea, din spațiul aerian comun european în temeiul acordurilor aviatice cuprinzătoare cu UE, înregistrează de asemenea progrese în sensul punerii în aplicare pe deplin a legislației SES. Oportunitatea ca aceste țări să se alăture inițiativelor FAB va conduce probabil la asigurarea conformității înaintea oricărei adoptări formale. Ca urmare a mandatelor acordate de Consiliu, Comisia negociază de asemenea acorduri cuprinzătoare cu Ucraina și Moldova. Negocierile cu Tunisia ar putea fi deschise în viitorul apropiat. În plus, Turcia (parteneriat pentru aderare) și Ucraina (parteneriat pentru asociere) s-au angajat să alinieze treptat ordinea lor juridică la legislația UE în domeniul transportului aerian.

Comisia este hotărâtă să lucreze îndeaproape cu toate statele învecinate și să dezvolte dimensiunea paneuropeană a SES²⁷. În acest context, parteneriatul cu Eurocontrol poate aduce o contribuție pozitivă.

3.11. Consolidarea relațiilor dintre UE și Eurocontrol

Din 2001, SES a introdus o nouă perspectivă în relațiile UE-Eurocontrol.

Eurocontrol dorește să evolueze pentru a răspunde nevoilor noului cadru legislativ al UE. În organizarea sa au fost introduse schimbări importante, precum separarea sprijinului acordat funcțiilor de reglementare de furnizarea de servicii. Acest proces (organizare, organe de decizie) ar trebui să fie încurajat. În octombrie 2011, Consiliul a acordat Comisiei un mandat în vederea negocierii unui acord la nivel înalt între UE și Eurocontrol. Obiectivul este de a stabiliza și de a consolida relațiile dintre UE și Eurocontrol, de a confirma Eurocontrol în calitate de organ care acordă suport tehnic pentru UE și de a sprijini în continuare schimbările instituționale de la Eurocontrol.

4. **CONCLUZII ȘI PERSPECTIVE**

Procesul de instituire a SES continuă într-un ritm alert. Dacă progresele înregistrate până acum în punerea în aplicare a primului pachet nu se ridică la nivelul așteptărilor inițiale, punerea în aplicare simultană a măsurilor-cheie din cel de al doilea pachet va începe în 2012 și ar trebui să aducă rapid beneficii importante. Statele membre sunt invitate să își confirme angajamentele și să ia măsuri în toate domeniile pentru a transforma acest proces într-un succes.

²⁶ În temeiul Rezoluției nr. 1244/99 a Consiliului de Securitate al ONU.

²⁷ A se vedea COM(2011) 415 final din 7.7.2011: UE și regiunile sale învecinate: o abordare reînnoită în privința cooperării în domeniul transporturilor

În special, Uniunea are nevoie de instituirea unui sistem integrat de management al traficului aerian, de o rețea adevărată cu o singură structură de guvernare și de o capacitate mai mare de reglementare și de supraveghere.

Ar putea fi nevoie de elaborarea unor măsuri adiționale, precum extinderea sistemului de performanță la aeroporturi, în conformitate cu abordarea „gate-to-gate”, și gestionarea investițiilor, pentru a asigura contribuția desfășurării SESAR la performanța SES în calitate de rețea. Un studiu de impact va fi realizat după caz.

ANEXĂ

PUNEREA ÎN APLICARE A PRIORITĂȚILOR-CHEIE ÎN SES II - STADIUL LUCRĂRILOR SEPTEMBRIE 2011				
TITLUL MĂSURILOR	TEMEI JURIDIC	ACTORI INTERESAȚI	DATA-ȚINTĂ	OBSERVAȚII
PRIMUL CICLU AL SISTEMULUI DE PERFORMANȚĂ 2012-2014				
Regulamentul privind sistemul de performanță	549/2004, art.11	SSC, CE	Finalizat	Reg. 691/2010 din 29.7.2010
Actualizarea regulamentului privind tarificarea	550/2004 and 1794/2006	SSC, CE	Finalizată	Reg. 1191/2010 din 16.12.2010
Desemnarea organului de evaluare a performanțelor	549/2004, art.11	EC	Finalizată	Decizia CE din 29.07.2010
Decizia privind obiectivele de performanță la nivel comunitar pentru perioada 2012-2014	549/2004, art.11	SSC, CE	Finalizată	Decizia CE 2011/12/EU din 21.2.2012
Adoptarea obiectivelor și a planurilor naționale/FAB pentru perioada 2012-2014	549/2004, art.11	SM, FAB	În curs	Recomandarea CE către SM în noiembrie 2011
Punerea în aplicare a primului ciclu de performanță 2012-2014	549/2004, art.11	SM, FAB, CE	2012-14	Este necesară monitorizarea continuă cu părțile interesate
BLOCURI FUNCȚIONALE DE SPAȚIU AERIAN - FAB				
Regulamentul privind cerințele referitoare la informații înainte de instituirea FAB	550/2004 Art.9 (a)	SSC, CE	Finalizat	Reg. 1191/2010 din 16.12.2010
Numirea coordonatorului de sistem FAB	550/2004 Art.9 (a)	CE	Finalizată	Decizia CE din 12.8.2010
Material orientativ pentru instituirea și modificarea FAB	550/2004 Art.9 (a)	SSC, FAB, CE	Finalizat	Aviz favorabil în cadrul SSC 38, 12.2010
Instituirea fiecărui FAB	550/2004 Art.9 (a)	SM, FAB	până la 12.2012	Proces în curs, abordare ascendentă
Punerea în aplicare a FAB	550/2004 Art.9 (a)	SM, FAB	Continuă	Obținerea de beneficii operaționale cât mai repede posibil
FUNCȚIILE REȚELEI ATM A UE				
Regulamentul privind funcțiile rețelei	551/2004, art.6	SSC, CE	Finalizat	Reg.677/2011 din 7.7.2011
Desemnarea administratorului de rețea pentru rețeaua ATM a UE	551/2004, art.6	CE, Eurocontrol	Finalizată	Decizia CE C(2011) 4130 final din 7.7.2011
Începerea activității de către administratorul de rețea	551/2004, art.6	Eurocontrol	9. 2011	Este necesară implicarea tuturor actorilor în ATM
IMPLICAREA AESA ÎN ATM				
Cerințe pentru furnizorii de servicii de navigație aeriană	216/2008	AESA, SSC,CE	2011	Adoptarea de către Comisie este iminentă
Reformularea directivei privind eliberarea de licențe pentru controlorii de trafic aerian ca normă de punere în aplicare	216/2008	AESA, SSC,CE	Finalizată	Reg. CE 805/2011 din 10.8.2011
Cerințe privind autoritățile competente	216/2008	AESA, SSC,CE	2011	Adoptarea de către Comisie este iminentă
Începutul inspecțiilor de standardizare ale AESA în statele membre	216/2008	AESA, SM	2012	programul de activitate este în pregătire
INOVAȚIE TEHNOLOGICĂ BAZATĂ PE PROGRAMUL SESAR				
Etapa de desfășurare a SESAR (inclusiv guvernanta)	Consiliu 3.2009	CE	11. 2011	Propunerea către Consiliu și PE este în pregătire
Memorandum de cooperare cu FAA în materie de cercetare și dezvoltare, incluzând cooperarea cu FAA în privința interoperabilității SESAR-NextGen	Consiliu 3.2009	CE, SM	Finalizat	Semnarea în martie 2011
IMPLICAREA AEROPORTURILOR ÎN SES				
Revizuirea legislației existente privind sloturile și serviciile de handling la sol		CE	11. 2011	Contribuție la abordarea „gate-to-gate”
DIMENSIUNEA FACTORULUI UMAN				
Implicarea reprezentanților personalului în punerea în aplicare a SES	549/2004 Art.10	CE, SM, FAB	Continuă	1. Grupul de experți privind dimensiunea socială a SES (Decizia CE Nr. C/2010/9016); 2. Procese de consultare la nivelul SM și FAB
DIMENSIUNEA PANEUROPEANĂ				
Punerea în aplicare a SES de către țările învecinate ale UE	549/2004 Art. 7	CE, UE	Continuă	Recurent. COM (2011)415 final din 7.7.2011 UE și regiunile sale învecinate: o abordare reînnoită în privința cooperării în domeniul transporturilor
RELAȚIILE CU EUROCONTROL				
Semnarea acordului la nivel înalt dintre UE și Eurocontrol	Consiliu 10.2011	CE, UE	2012	
Adoptarea unui acord financiar între CE și Eurocontrol		CE, Eurocontrol	2011-12	Suport tehnic din partea Eurocontrol pentru punerea în aplicare a SES