

**Avizul Comitetului Economic și Social European privind propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (CE) nr. 216/2008 în domeniul aerodromurilor, al managementului traficului aerian și al serviciilor de navigație aeriană și propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind punerea în aplicare a Cerului unic european (reformare) și Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor pe tema „Accelerarea implementării Cerului unic european”**

[COM(2013) 408 final – COM(2013) 409 final – 2013/0187 (COD) și COM(2013) 410 final – 2013/0186 (COD)]

(2014/C 170/20)

Raportor: **DL THOMAS McDONOGH**

La 1 iulie 2013 și la 17 iulie 2013, în conformitate cu articolele 100 și 304 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, Parlamentul European și, respectiv, Consiliul Uniunii Europene au hotărât să consulte Comitetul Economic și Social European cu privire la

*Propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (CE) nr. 216/2008 în domeniul aerodromurilor, al managementului traficului aerian și al serviciilor de navigație aeriană și Propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind punerea în aplicare a cerului unic european (reformare) și Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor pe tema „Accelerarea implementării cerului unic european”*

COM(2013) 408 final – COM(2013) 409 final – 2013/0187 (COD) și COM(2013) 410 final – 2013/0186 (COD).

Secțiunea pentru transporturi, energie, infrastructură și societatea informațională, însărcinată cu pregătirea lucrărilor Comitetului pe această temă, și-a adoptat avizul la 19 noiembrie 2013.

În cea de-a 494-a sesiune plenară, care a avut loc la 10 și 11 decembrie 2013 (ședința din 11 decembrie), Comitetul Economic și Social European a adoptat prezentul aviz cu 180 de voturi pentru, 1 vot împotriva și 2 abțineri.

## 1. Concluzii și recomandări

1.1 Realizarea Cerului unic european (*Single European Sky – SES*) rămâne o prioritate-cheie a politicii europene în domeniul aviației, cu un potențial încă neexploatat de realizare a unor economii și a unor îmbunătățiri în domeniile calității, siguranței, impactului de mediu și cu privire la capacitatea din sectorul aviației și chiar în ansamblul economiei europene. În ultimii ani, Comitetul Economic și Social European (CESE) a făcut auzită în permanență vocea societății civile în cursul dezbaterilor purtate pe tema SES, cu privire la care a adoptat mai multe avize<sup>(1)</sup> ce au beneficiat de contribuția substanțială a părților interesate din domeniul aviației. În toate aceste avize, CESE a susținut ferm proiectul SES.

1.2 Propunerile legislative reprezintă o evoluție, și nu o revoluție: ele nu înlocuiesc reformele anterioare, ci le duc mai departe. Acestea ar trebui însă să aibă o contribuție semnificativă la transformarea, în decursul anilor următori, a sistemului european ATM într-un spațiu aerian operațional integrat mai eficient, pe baza rezultatelor obținute din 2004 până în prezent.

1.3 CESE solicită statelor membre să dea dovadă de curaj și voință politică pentru crearea rapidă a cerului unic european, iar Comisiei Europene, să preia întreaga responsabilitate a procesului de punere în aplicare.

<sup>(1)</sup> JO C 182, 4.8.2009, p. 50-55; JO C 376, 22.12.2011, p. 38-43; JO C 198, 10.7.2013, p. 9-13.

1.4 Un sistem de performanță cuprinzător constituie soluția stimulării acestei reforme radicale, de mult așteptată, a spațiului aerian european. Faptul că, în cursul primei perioade de referință, obiectivele în ceea ce privește raportul cost-eficacitate nu au fost duse la îndeplinire în mod satisfăcător impune cu necesitate ca obiectivele stabilite pentru a doua perioadă de referință să impulsioneze constituirea unor adevărate blocuri funcționale de spațiu aerian (FAB), pentru a realiza sinergii și pentru a elimina actualele zone de suprapunere dintre cei 37 de furnizori diferiți de servicii de navigație aeriană (ANSP).

1.5 Deși, inițial, realizarea unui adevărat SES va presupune confruntarea cu unele provocări, ea va impulsiona creșterea continuă a traficului aerian european, creând noi și semnificative oportunități de ocupare a forței de muncă și perspectiva configurării unei cariere europene pentru controlori.

1.6 Trebuie instituit fără întârziere un dialog social pe scară largă. Numai un parteneriat larg cuprinzător în domeniul resurselor umane din aviația europeană poate asigura angajamentul necesar al tuturor părților implicate și o abordare armonizată a realizării unui SES autentic, în beneficiul ocupării forței de muncă din toate segmentele lanțului valoric din sectorul aviatic, al mediului și, nu în ultimul rând, al consumatorilor europeni.

1.7 Ar trebui să se treacă în cel mai scurt timp la fuziunea și consolidarea FAB, precum și la reducerea numărului acestora. Conceptul centrelor virtuale reprezintă o inovație tehnică compatibilă cu SESAR, care permite în același timp o tranziție continuă și responsabilă din punct de vedere social. Introducerea Programului de cercetare privind managementul traficului aerian în cerul unic european (SESAR) va presupune reformarea ATM. Va trebui continuat procesul de standardizare a echipamentelor ATM în întreaga UE.

1.8 Totodată, ar trebui revizuite limitele FAB, pentru a avea certitudinea că forma și dimensiunea lor corespund scopului pentru care au fost create. Fluxurile de trafic, sinergiile în prestarea serviciilor și posibilitățile de îmbunătățire a performanțelor ar trebui să fie factorul determinant al componenței FAB, mai curând decât simpla proximitate geografică sau afilierea politică ori culturală.

1.9 Este foarte bine-venită propunerea de consolidare a funcției de administrator de rețea, care situează rețeaua europeană mai presus de interesele naționale, mai limitate.

1.10 Comitetul recunoaște valoarea inițiativei de separare a serviciilor auxiliare de management al traficului aerian, pentru deschiderea acestora către o concurență mai extinsă. El insistă ca, înainte de punerea în aplicare a acestor măsuri, Comisia să organizeze fără întârziere pregătirea unui studiu de impact independent referitor la efectele lor, mai ales la cele legate de aspecte sociale sau de ocupare a forței de muncă <sup>(2)</sup>.

1.11 Este importantă stabilirea unor obiective axate pe creșterea eficienței, care să mențină totodată calitatea condițiilor de muncă și să sporească siguranța aviației.

1.12 Utilizatorii spațiului aerian trebuie să fie mai implicați în elaborarea politicilor.

## 2. Introducere

2.1 Sectorul aviatic european joacă un rol fundamental în economia UE prin promovarea comerțului și turismului și ca vector al ocupării forței de muncă. Controlul traficului aerian reprezintă un factor determinant în lanțul valoric al industriei aviatice. El ar trebui să garanteze un flux de trafic aerian sigur, rapid și cu un raport optim între cost și rezultate, reducând astfel la minimum consumul de combustibil, emisiile de carbon și durata zborurilor.

2.2 Cu toate acestea, evoluția istorică a serviciilor europene de navigație aeriană a avut loc mai ales în interiorul granițelor naționale, fiecare stat membru creându-și propriul sistem de management al traficului aerian, fapt ce a condus la o fragmentare structurală costisitoare și ineficientă a spațiului aerian european și la o lipsă cronică de capacitate de reacție la cerințele clienților – companiile aeriene și, în cele din urmă, clienții care plătesc pentru aceste servicii.

---

<sup>(2)</sup> Cf. JO C 198, 10.7.2013, p. 9-13 (punctul 4.7).

2.3 Implementarea SES și reforma aferentă a sistemului european ATM trebuie accelerate, pentru a-i ajuta pe utilizatorii spațiului aerian să facă față unui mediu de concurență mondială acerbă, cu puteri emergente în sectorul aviatic, precum Ucraina și Turcia în imediata apropiere a UE <sup>(3)</sup>, și pentru a facilita viitoarea creștere economică. Dat fiind că, până în prezent, rezultatele pachetelor legislative SES I și SES II au dezamăgit, Comisia prezintă o nouă propunere legislativă <sup>(4)</sup>, cu obiective precise, care să faciliteze punerea rapidă în aplicare a SES. Acest pachet legislativ, SES II+, constă în reformarea celor patru regulamente de creare a cerului unic european <sup>(5)</sup> și în modificarea regulamentului de instituire a Agenției Europene de Siguranță a Aviației <sup>(6)</sup>.

### 3. Observații generale

3.1 Inițiativa privind cerul unic european are drept scop îmbunătățirea eficienței globale a modului în care spațiul aerian european este organizat și administrat.

3.2 Pe baza analizei efectuate în comunicarea supusă examinării <sup>(7)</sup> și a evaluării de impact aferente <sup>(8)</sup>, Comisia propune, prin intermediul unui pachet legislativ (SES II+) <sup>(9)</sup>, consolidarea și, în măsura posibilului, accelerarea procesului de reformă a managementului traficului aerian (ATM) din Europa, prin îmbunătățirea calității, eficienței, siguranței și performanței de mediu în prestarea serviciilor de navigație aeriană (ANS) și prin înaintarea pe calea consolidării sistemului european de ATM. Rapoartele Comisiei de evaluare a performanțelor a Eurocontrol relevă faptul că lipsa de eficiență și fragmentarea sistemului au dus, doar în 2010, la costuri de peste 4 miliarde EUR, care ar fi putut fi evitate. Rapoartele Comisiei de evaluare a performanțelor a Eurocontrol relevă faptul că lipsa de eficiență și fragmentarea sistemului au dus, doar în 2010, la costuri de peste 4 miliarde EUR, care ar fi putut fi evitate.

3.3 Prima problemă abordată în contextul evaluării impactului SES II+ este lipsa de eficiență și raportul cost-eficacitate în furnizarea de ANS în Europa. În materie de costuri, de eficacitate a zborurilor și de capacitate, aceste servicii sunt prestate în continuare fără eficiență. Este evidentă amploarea acestei probleme dacă se ia ca termen de comparație situația din SUA, al cărui spațiu aerian este de dimensiuni similare. În SUA, spațiul aerian este controlat de un singur furnizor de servicii, comparativ cu cele 38 de servicii de navigație aeriană de rută din Europa. Furnizorul de servicii din SUA controlează cu aproape 70% mai multe zboruri, cu 38% mai puțin personal. Această diferență de eficiență și productivitate trebuie pusă în primul rând pe seama rezistenței statelor membre la stabilirea unor obiective mai ambițioase în materie de cost-eficacitate ale sistemului de îmbunătățire a performanței, în prima perioadă de referință; îndeplinirii în mică măsură chiar și a acestor obiective modeste; activității ineficiente a autorităților de supraveghere în materie de supraveghere și punere în aplicare, precum și a numărului disproporționat de mare al personalului auxiliar care lucrează pentru furnizorii de servicii.

3.4 5 furnizori <sup>(10)</sup> generează 60% din totalul tarifelor de management al traficului aerian din Europa. Este esențial să se facă o analiză a motivelor pentru care acești mari operatori, cu economii de scară, au costuri de două ori sau, uneori, de patru ori mai ridicate decât omologii lor mai mici. Aceasta este situația reală, în pofida tuturor teoriilor economice care afirmă contrariul. Conform estimărilor Comisiei de evaluare a performanțelor din cadrul Eurocontrol, este vorba despre o valoare totală, alcătuită din costuri directe și indirecte, pentru perioada de referință 2015-2019, de peste 70 de miliarde EUR.

În contextul sistemului de îmbunătățire a performanțelor cerului unic european, care stabilește obiective la nivelul UE pentru a doua perioadă de referință și la care planurile naționale ale fiecărui stat membru trebuie să aibă o contribuție pe măsură, este limpede că îndeplinirea obiectivelor generale ale UE în ceea ce privește raportul cost-eficacitate depinde în mare măsură de contribuția țărilor care generează cea mai mare parte a tarifelor la îmbunătățirile necesare. Dar acest lucru nu s-a întâmplat în prima perioadă de referință.

<sup>(3)</sup> JO C 198, 10.7.2013, p. 51-55.

<sup>(4)</sup> Idem.

<sup>(5)</sup> COM(2013) 410 final.

<sup>(6)</sup> COM(2013) 409 final.

<sup>(7)</sup> COM(2013) 408 final.

<sup>(8)</sup> SWD(2013) 206 final.

<sup>(9)</sup> COM(2013) 409 și 410 final.

<sup>(10)</sup> Cf. tabelul sinoptic *Calculation of 2014 Unit Rates – Adjustments and revenues* din documentul de informare *Initial Estimates of the Route Charges Cost-Bases and Unit Rates*, publicat de Comisia extinsă pentru tarife de rută a Eurocontrol la 16 iulie 2013 (p. 6); [http://www.eurocontrol.int/sites/default/files/content/documents/route-charges/operation-reports/cer-99-2013-3452-fin\\_item\\_2-en.pdf](http://www.eurocontrol.int/sites/default/files/content/documents/route-charges/operation-reports/cer-99-2013-3452-fin_item_2-en.pdf)

3.5 Cea de-a doua problemă esențială care trebuie abordată constă în faptul că sistemul ATM este fragmentat. Sistemul ATM european este alcătuit din 28 de autorități naționale responsabile cu supervizarea a peste o sută de ANSP, fiecare dintre aceștia fiind supervizat de un organism național separat, fapt ce, cum este și de așteptat, presupune sisteme, norme și proceduri diferite. Există un volum important de costuri suplimentare cauzate de faptul că Europa deține un număr mare de furnizori de servicii, fiecare luând propriile decizii cu privire la programul său de investiții și achiziționându-și și menținându-și propriile sisteme, care de multe ori nu sunt compatibile cu sistemele celorlalți ANSP<sup>(11)</sup>. Problemele sunt și mai complicate în condițiile în care fiecare își formează separat personalul și elaborează proceduri operaționale distincte, iar prestarea de servicii este limitată la un spațiu aerian de mici dimensiuni. Pe ansamblu, cei 38 de ANSP naționali importanți au cheltuit fiecare 1 miliard EUR anual pe dotări esențiale, în lipsa oricărei coordonări sau verificări a pertinentei în materie de sporire a avantajelor globale la nivel de rețea.

3.6 Inițiativa SES II+ urmărește să coordoneze mai bine aceste procese decizionale, care în prezent sunt separate, vizând beneficii mai mari și o mai bună cooperare în cadrul rețelei.

#### 4. Evoluția performanțelor serviciilor de navigație aeriană

4.1 La sfârșitul anilor 1990, Europa a înregistrat mari întârzieri și lipsă de eficiență în furnizarea serviciilor de control al traficului aerian. La distanță de peste un deceniu, spațiul aerian european rămâne în continuare foarte fragmentat.

4.2 În 2011, valoarea totală a costurilor directe și indirecte pentru controlul traficului aerian din Europa s-a ridicat la cca 14 miliarde EUR. Numai costurile directe (percepute sub formă de tarife de utilizare) reprezintă peste 20% din cheltuielile totale de funcționare ale celor mai eficiente companii aeriene, excluzând combustibilul. Toate aceste costuri se recuperează de la utilizatori, adică de la consumatori, ceea ce nu se întâmplă în cazul altor moduri de transport.

4.3 Productivitatea (măsurată în ore de muncă/controlor de trafic aerian) a crescut cu cca 18% în ultimii zece ani, în vreme ce costul total al forței de muncă în cazul controlorilor de trafic aerian a crescut mai rapid (cu aproape 40%). Aceștia reprezintă însă doar o treime din numărul total al angajaților furnizorilor de servicii de navigație aeriană, personalul auxiliar fiind foarte numeros (cca 30 000 de persoane în 2011).

#### 5. Consolidarea eficienței cerului unic european

5.1 Experiența arată că statele membre care sunt proprietari unici sau majoritari ai furnizorilor de servicii au o tendință puternică de a privilegia fluxurile consistente de venituri ale sistemului de servicii de control al traficului aerian finanțat de către utilizatori. Ca urmare, statele membre pot ezita să aprobe o schimbare fundamentală în direcția unui spațiu aerian operativ mai integrat, care ar putea impune restricții asupra rutelor actuale care străbat spațiul aerian național, și care sunt preferate de state/ANSP, probabil din perspectiva veniturilor obținute.

5.2 O abordare de rețea a planificării mai coerente a rutelor ar putea reduce cu cca 10 minute durata medie a zborurilor în spațiul aerian european și, implicit, consumul de combustibil și emisiile aferente de CO<sub>2</sub>. Lipsa actuală de eficiență nu prezintă dezavantaje pentru ANSP sau state, însă povara costurilor apasă pe umerii companiilor aeriene cliente, fiind transferată, în mod inevitabil, către consumatori.

5.3 În sistemul actual, statele membre ale Comitetului pentru cerul unic (*Single Sky Committee* – SSC) au ultimul cuvânt în privința obiectivelor, a adoptării planurilor de performanță și a aprobării măsurilor de corectare în cazul neîndeplinirii obiectivelor. După cum s-a afirmat într-un aviz anterior al CESE<sup>(12)</sup>, dacă este necesar, utilizatorii și ANSP ar trebui să poată participa la întâlnirile SSC, ca observatori. Comitetul recunoaște că Comisia a depus unele eforturi în vederea unei mai bune consultări a actorilor nestatali implicați în SES, prin instituirea unui Organ consultativ sectorial<sup>(13)</sup>, dar consideră că punerea în aplicare eficientă a SES reclamă un dialog susținut între toate părțile interesate și state și participarea plenară a acestora.

<sup>(11)</sup> Cf. raportul EUROCONTROL *U.S./Europe Comparison of ATM-Related Operational Performance* (Compararea performanțelor operaționale ale ATM din SUA și Europa), 2010.

<sup>(12)</sup> JO C 198, 10.7.2013, p. 9.

<sup>(13)</sup> Prima întrunire a Organului consultativ sectorial (OCS) a avut loc în 2004. Potrivit site-ului Comisiei, acest organ „oferă tuturor părților din cadrul acestui sector posibilitatea de a spune Comisiei Europene ce așteaptă de la cerul unic european și ce părere au despre opțiuni și orare. Comisia intenționează să utilizeze recomandările OCS pentru a-și ghida nu doar inițiativele legislative, ci și investițiile în standardizare, cercetare și infrastructură”. ([http://ec.europa.eu/transport/modes/air/single\\_european\\_sky/consultation\\_body\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/air/single_european_sky/consultation_body_en.htm))

5.4 În acest nou pachet legislativ, Comisia propune consolidarea mecanismelor de control și de sancționare. CESE sprijină pe deplin propunerea Comisiei ca, în calitate sa de custode și de responsabil în ultimă instanță pentru sistemul de performanță, aceasta să numească direct membrii organismului de evaluare a performanțelor, pentru a-i garanta independența.

## 6. Observații specifice

6.1 Cel mai bun organism de reglementare este concurența, dar, în ceea ce privește furnizarea principalelor servicii de navigație aeriană, ea lipsește cu desăvârșire. Pe termen scurt și mediu, nu poate fi luată în considerare, în mod realist, introducerea concurenței în toate serviciile ATM. Analiza efectuată de Comisie relevă faptul că serviciile principale de control al traficului aerian constituie monopoluri naturale, cel puțin în condițiile tehnologice actuale. În lipsa concurenței, este și mai importantă o reglementare economică strictă și eficientă a unor asemenea furnizori ce dețin monopolul, care să servească drept substitut al acesteia. Ca atare, CESE susține propunerea formulată implicit în pachetul SES II+, ca organismul european de reglementare economică a ATM să fie Comisia.

6.2 Primul pachet SES din 2004 urmărea introducerea unor mecanisme de piață pentru furnizarea serviciilor de asistență, astfel încât acestea să fie mai eficiente. Practic, realizările au fost neînsemnate, deși în cele două cazuri în care au fost adoptate astfel de măsuri – în Suedia și în Regatul Unit – s-au obținut rezultate bune (potrivit estimărilor unuia dintre furnizori, s-au făcut economii de cca 50% în comparație cu furnizarea internă de servicii de asistență).

6.3 Unele servicii de asistență, precum cele meteorologice, de informații aeronautice, de comunicare, serviciile de navigație sau de supraveghere constituie propuneri mai concrete. Există multe companii, atât în cadrul sectorului ATM, cât și în afara lui, care ar putea presta astfel de servicii. Acestea ar putea fi împărțite între mai mulți furnizori, pentru a crește la maximum concurența sau – după cum a sugerat recent Eurocontrol în analiza conceptului de „servicii centralizate” – ar putea fi atribuite unui singur furnizor sau unui grup de furnizori de servicii care ar putea sprijini mai mulți furnizori principali.

6.4 Comisia este de părere că ar trebui introduse mecanisme de piață care să contribuie la o eficiență sporită în prestarea de servicii de asistență. În pachetul său legislativ, Comisia propune continuarea separării și a deschiderii pieței pentru unele dintre serviciile de asistență sus-menționate. Majoritatea activităților propuse în lista inițială de servicii preconizate a fi centralizate, întocmită de Eurocontrol, și care țin de gestionarea datelor, pot fi acoperite de entități din afara sectorului ATM. Ar trebui așadar luată în considerare posibilitatea ca la achizițiile publice să participe și alți ofertanți decât ANSP existenți, pentru a introduce unele elemente de concurență, în special o licitație mai deschisă.

6.5 O serie de dificultăți întâmpinate în punerea în aplicare a cerului unic european pot fi puse pe seama greutăților cu care s-au confruntat autoritățile naționale de supervizare (NSA): resurse necorespunzătoare, lipsa expertizei și a independenței față de guverne și de ANSP. În cazul în care nu se rezolvă aceste deficiențe există riscul ca implementarea SES să eșueze. Situația din Europa, unde există numeroase autorități naționale de supervizare, contrastează cu cea din SUA, care au o singură autoritate de reglementare. O reglementare europeană privind ATM – eventual pe baza FAB – ar îmbunătăți atât coerența, cât și respectarea normelor de punere în aplicare a SES și ar contribui la reducerea costurilor de supraveghere, care sunt suportate de utilizatori și, în ultimă instanță, de consumatori.

## 7. Eliminarea fragmentării sistemului european ATM

7.1 Reproiectarea blocurilor funcționale de spațiu aerian este menită să combată fragmentarea spațiului aerian prin instituirea cooperării între ANSP, prin optimizarea organizării și utilizării spațiului aerian, precum și a rutelor care acoperă zone mai mari, astfel încât să se obțină sinergii globale prin economii de scară.

7.2 Cu toate că statele membre și furnizorii lor de servicii de navigație aeriană au depus mari eforturi în vederea creării FAB, progresele semnificative scontate s-au lăsat așteptate. Au fost anunțate nouă FAB, însă în realitate niciunul dintre acestea nu este pe deplin operațional, iar majoritatea par a fi destinate să îndeplinească cerințele formale, în loc să dezvolte sinergii sau economii de scară.

7.3 Crearea unor FAB reale, și nu pur instituționale, a fost deseori blocată, de teamă că fluxul de venituri provenind din tarifele de navigație aeriană ar putea scădea, în unele cazuri cu peste 30 %, dacă respectivele FAB ar fi realizate, iar serviciile ar fi raționalizate, spre exemplu prin scurtarea rutelor. O opoziție puternică din partea personalului, care apără menținerea nivelurilor actuale ale efectivelor, a reprezentat o problemă suplimentară cu care s-au confruntat statele membre în acest domeniu. Acest sentiment de insecuritate este de înțeles, dar, în același timp, lipsit de temei. Un management al traficului aerian mai eficient, prin crearea unui veritabil cer unic european, ca și progresele tehnologice rapide, vor garanta mai bine creșterea continuă a traficului aerian european, asigurând menținerea nivelului de ocupare a forței de muncă și atribuind controlorilor responsabilități sporite și un rol de conducere și supraveghere mai important.



7.4 S-au invocat de asemenea probleme de suveranitate națională în apărarea monopolurilor existente, în numele protecției infrastructurii, obiectivelor și operațiunilor militare din spațiul aerian european. Deși necesitățile militare reale sunt protejate în mod justificat în cadrul cerului unic european, linia de demarcație precisă dintre aceste necesități legitime și protejarea nejustificată a intereselor naționale a devenit adesea neclară. Există exemple de delegare a spațiului aerian care nu au ridicat probleme reale de suveranitate.

În domeniul aviației, s-au privatizat cu succes aeroporturi naționale importante, care au devenit proprietate transfrontalieră. ATM este în esență un serviciu de infrastructură și în Europa există multe exemple de privatizări transfrontaliere în curs sau planificate, ale serviciilor de infrastructuri esențiale în sectorul energetic, inclusiv în zona sensibilă a producției de energie nucleară, în telecomunicații, în sectorul apei etc. Un ANSP european parțial privatizat se află de fapt, în parte, în proprietatea unor interese care nu sunt naționale.

7.5 CESE apreciază intenția Comisiei de a continua să inițieze proceduri în constatarea neîndeplinirii obligațiilor împotriva statelor membre în ceea ce privește FAB, în special împotriva acelor care nu demonstrează în mod clar progrese în direcția reformei în următoarele luni. Deși punerea în aplicare coordonată a SES, de către toate statele membre, sub conducerea Comisiei, este, indiscutabil, opțiunea preferată, procedurile în constatarea neîndeplinirii obligațiilor trebuie utilizate cu fermitate, ele constituind ultima posibilitate de reacție în cazul încălcării normelor. De asemenea, Comisia are dreptate să își mențină angajamentul față de adoptarea în cadrul FAB a unor modele organizaționale potrivite pentru o rețea europeană mai integrată a spațiului aerian operațional.

7.6 CESE susține propunerea formulată de Comisie în acest pachet legislativ, de a dezvolta în continuare conceptul FAB, astfel încât acesta să devină un instrument mai orientat către performanță și mai flexibil pentru ANSP, pe baza parteneriatelor industriale, pentru a atinge obiectivele stabilite de sistemul de performanță SES.

## 8. Rolul Eurocontrol

8.1 Eurocontrol va juca în continuare un rol major în implementarea SES. Inițial creat pentru a asigura un sistem colectiv de control al traficului aerian în șase state europene, Eurocontrol a preluat o gamă largă de sarcini suplimentare de-a lungul anilor. Odată cu instituirea cerului unic european, Eurocontrol ar trebui să se concentreze din nou pe sarcina sa principală, cea de coordonare a furnizării de servicii.

8.2 Urmărind să își coordoneze mai bine activitățile, UE și Eurocontrol au semnat în 2012 un acord la nivel înalt<sup>(14)</sup> care recunoaște contribuția pe care o poate avea Eurocontrol la instituirea unui sistem european ATM eficient, sprijinind autoritatea europeană unică de reglementare a ATM desemnată de UE, și anume Comisia. Astfel, Eurocontrol va sprijini în continuare Comisia și AESA în elaborarea normelor și reglementărilor relevante.

8.3 S-au realizat deja progrese semnificative, iar ultima parte a procesului de reformă a Eurocontrol a început în 2013. Eurocontrol rămâne o organizație interguvernamentală, iar componența sa și organele sale de decizie (cum ar fi Consiliul provizoriu) nu reflectă încă rezultatul modificărilor survenite în urma recentelor reforme. Comisia sprijină reforma în curs a Eurocontrol, care se va concentra asupra gestionării și exploatarei rețelei europene de ATM. UE a recunoscut deja importanța deosebită a acestui rol, acordând Eurocontrol un mandat pentru a exercita funcțiile de management al rețelei prevăzute de legislația SES. Această evoluție trebuie promovată în deplină concordanță cu cadrul juridic privind SES și cu punerea în practică a SESAR. În plus, evoluția menționată nu se poate materializa fără o schimbare în guvernanta acestei organizații, în direcția unui mediu gestionat, într-o mai mare măsură, de industria de profil.

8.4 Dat fiind rolul esențial pe care sistemul de îmbunătățire a performanțelor îl are în realizarea SES, responsabilitatea pentru revizuirea previziunilor referitoare la traficul și tariful unitar din statele membre ar trebui transferată de la Comisia extinsă a Eurocontrol către Organismul de evaluare a performanțelor, care să analizeze acest aspect în numele Comisiei. Ținând cont de faptul că Comisia extinsă răspunde în fața Consiliului provizoriu și deci a statelor membre, propunerea de transferare a revizuirii previziunilor referitoare la traficul și tariful unitar din statele membre către Organismul de evaluare a performanțelor ar fi mai logică în contextul sistemului de îmbunătățire a performanțelor și ar ține seama mai bine de rolul care a fost propus Comisiei, de organism european de reglementare economică a ATM. Revizuirea previziunilor referitoare la traficul și tariful unitar din statele terțe membre ale Eurocontrol, efectuată tot prin intermediul sistemului de îmbunătățire a performanțelor SES, va reveni în continuare Comisiei extinse.

8.5 Eurocontrol a fost desemnat de Comisie să îndeplinească funcția de administrator de rețea, sub conducerea Consiliului de administrație al rețelei. Funcția de administrator al rețelei și-a dovedit deja utilitatea.

<sup>(14)</sup> <http://register.consilium.europa.eu/pdf/ro/12/st13/st13792.ro12.pdf>.

8.6 Conceptul unui parteneriat industrial în vederea îmbunătățirii furnizării de servicii trebuie considerat drept un obiectiv care ar fi compatibil, de asemenea, cu reformarea în continuare a Eurocontrol. În acest scop, furnizorii de servicii de navigație aeriană și utilizatorii spațiului aerian ar urma să participe la organismul administratorului de rețea sub forma unei întreprinderi comune. Acest model asigură separarea de organismele de reglementare, deoarece îndepărtează administratorul de rețea de rolul unei organizații interguvernamentale care supraveghează un mozaic de blocuri de spațiu aerian naționale și îl apropie de cel de coordonare mai rațională a serviciilor de navigație aeriană, ce vizează crearea unei rețele europene mai eficiente și mai rentabile a spațiului aerian, cunoscută pe drept cuvânt ca „cerul unic european”.

8.7 CESE salută propunerea Comisiei din acest pachet legislativ, de consolidare a rolului administratorului de rețea, pe baza unui guvernante simplificate, care conferă un rol mai important sectorului (ANSP, utilizatorii spațiului aerian și aeroporturile).

## 9. Rolul Agenției Europene de Siguranță a Aviației (AESA) în ceea ce privește ATM

9.1 Începând din 2002, AESA a jucat un rol fundamental în politica UE privind siguranța în domeniul aviației, urmărind atât să obțină un nivel ridicat și uniform de siguranță, cât și să contribuie la realizarea obiectivelor tradiționale ale UE, precum asigurarea unor condiții de concurență echitabile, libera circulație, protecția mediului, evitarea suprapunerii dispozițiilor legislative, promovarea normelor OACI <sup>(15)</sup> etc.

9.2 Legislația invită Comisia să propună modificări pentru a elimina suprapunerea de îndată ce au fost stabilite normele de punere în aplicare corespunzătoare ale AESA.

9.3 În ceea ce privește ATM, situația este diferită, deoarece a fost făcută o distincție între normele care sunt și cele care nu sunt legate de siguranță, având în vedere puternicul rol rezidual jucat de Eurocontrol în privința aspectelor care nu se referă la siguranță.

9.4 Dat fiind că proiectul SESAR se apropie de momentul punerii în practică, problema alinierii unor norme tehnice diferite riscă să se înrăutățească, întrucât toate tehnologiile și conceptele aferente trebuie facilitate sau impuse prin sistemul de reglementare. Trebuie să trecem la o strategie de reglementare, la o structură a normelor și la un proces de consultare unice, sub egida AESA.

9.5 În pachetul legislativ supus examinării, Comisia propune eliminarea suprapunerii regulamentelor privind SES și AESA, precum și repartizarea în consecință a sarcinilor între diferitele instituții. Prin urmare, Comisia va trebui să se concentreze asupra întrebărilor-cheie legate de reglementarea economică, în timp ce AESA va asigura elaborarea și supravegherea, în mod coordonat, a tuturor normelor tehnice, pe baza expertizei Eurocontrol.

## 10. Dialogul social

10.1 Trebuie abordată de urgență chestiunea dialogului social, cu toate părțile implicate în lanțul valoric din sectorul aviatic, după cum s-a afirmat și în avizul exploratoriu recent al CESE <sup>(16)</sup> privind SES II+, întrucât importanța ei este esențială pentru punerea în aplicare a SES.

10.2 În legătură cu acest aspect, trebuie depuse eforturi pentru stabilirea unor norme UE care să garanteze ocuparea forței de muncă și calitatea sectorului aviației. În acest sens, se dovedește esențială existența celui de-al cincilea pilon al cerului unic european, care are ca scop abordarea adecvată a provocărilor existente în domeniile ocupării forței de muncă, mobilității lucrătorilor, modificărilor aduse gestionării angajaților și formării profesionale. Prin urmare, dialogul social ar trebui consolidat și extins, aplicându-se nu numai sectorului de gestionare a transportului aerian, ci și altor parteneri sociali, aflați dincolo de serviciile de navigație aeriană; dialogul trebuie deschis debaterilor referitoare la implicațiile sociale pentru lucrătorii din serviciile de navigație aeriană, companiile aeriene și aeroporturi și la modul în care pot fi păstrate locurile de muncă din întregul sector al aviației.

Bruxelles, 11 decembrie 2013.

*Președintele*  
*Comitetului Economic și Social European*  
Henri MALOSSE

<sup>(15)</sup> Organizația Aviației Civile Internaționale.

<sup>(16)</sup> JO C 198, 10.7.2013, p. 9.