


GUVERNUL ROMÂNIEI
DEPARTAMENTUL PENTRU AFACERI EUROPENE

București, 011864, Bd Aviatorilor 50A, sector 1, ROMÂNIA, tel. 021 308 53 00, fax. 021 318 55 24

 PARLAMENTUL ROMÂNIEI
 CAMERA DEPUTAȚILOR
 SECRETAR GENERAL
 Nr. 11243/CP/11.05.2010

 Nr. 1332 / B.M.
 Data 04.05.2010

 Parlamentul României
 Camera Deputaților

B.P. Nr. 600 din 13.05.2010

Doamnei Roberta ANASTASE
Președinte
Camera Deputaților

 SB
 Pluoshu
 Sep Secretariat teh.
 pt. B. P.

 PARLAMENTUL ROMÂNIEI
 CAMERA DEPUTAȚILOR
 PREȘEDINTE
 Int. Nr. 11881/PA
 20 10 Luna 05 Zila 10

Stimată doamnă președinte,

Vă transmit, alăturat, spre informare, Nota privind accelerarea implementării pachetului privind Cerul Unic European în contextul recente crize provocate de erupția vulcanului din Islanda.

Vă rog să primiți, stimată doamnă președinte, expresia celei mai înalte considerații.



**GUVERNUL ROMÂNIEI****DEPARTAMENTUL PENTRU AFACERI EUROPENE**

București, 011864, Bd Aviatorilor 50A, sector 1, ROMÂNIA, tel. 021 308 53 00, fax. 021 318 55 24

NOTĂ

**privind accelerarea implementării pachetului privind Cerul Unic European
în contextul recente crize provocate de erupția vulcanului din Islanda**

Nr.1332...../B.M.
Data 07.05.2010

1. Context

Inițiativa creării unui spațiu aerian european unic a apărut în urmă cu mai mult de 50 ani, în anul 1960 fiind creat în acest scop EUROCONTROL¹. Cu toate acestea, obiectivul a fost doar parțial îndeplinit până în prezent.

Evoluțiile din ultimul deceniu arată că traficul aerian a crescut cu mai mult de 50%, Europa având în prezent aproape 8,5 milioane de zboruri pe an și până la 28.000 de zboruri în cele mai aglomerate zile.

În acest context, începând cu anul 1990, capacitatea spațiului aerian a fost majorată cu 80%, însă traficul aerian este în continuă creștere. EUROCONTROL se așteaptă ca traficul din prezent să se dubleze până în anul 2020, fapt ce face necesar ca actualele sisteme, cu îmbunătățirile prevăzute și care sunt în curs de derulare, să devină capabile să gestioneze până la mijlocul deceniului următor aceste evoluții.

Inițiativa privind cerul unic european (Single European Sky – SES) își propune să pună bazele unui sistem unificat de navigație aeriană, capabil să răspundă creșterii anticipate a traficului. Printre principalele obiective ale inițiativei se numără reducerea numărului spațiilor aeriene naționale de la 27 la 9, până în 2012. De asemenea, inițiativa prevede necesitatea introducerii unor măsuri radicale, după acea dată, în scopul evitării unor situații grave de congestie a traficului aerian.

Un prim pas în crearea spațiului european unic a fost adoptarea, în 2004, a legislației privind cerul unic european (SES I), care a inclus managementul traficului aerian în politica comună a domeniului transporturilor.

În continuarea acestui demers, Comisia Europeană a înaintat în iunie 2008 un nou pachet de propuneri, menite să răspundă noilor provocări la adresa spațiului aerian european – creșterea cererii în domeniul transportului aerian, fragmentarea managementului traficului aerian și preocuparea sporită prin protecția mediului

Acest nou pachet legislativ privind cerul unic european (SES II) este destinat să îmbunătățească performanța, capacitatea de gestionare, siguranța și eficiența costurilor sistemului european de aviație dar și reducerea impactului traficului aerian asupra mediului.

2. Oportunitatea implementării pachetului SES

Implementarea pachetului SES va duce la o reglementare mai eficientă și implicit la zboruri mai scurte, întârzieri reduse și la scăderea consumului de combustibili, pachetul fiind conceput astfel încât să îmbunătățească performanța și viabilitatea sistemului aviatic European.

În condițiile în care se estimează că traficul aerian din Europa se va dubla până în 2020, măsurile prevăzute în SES II au ca obiectiv rezolvarea provocărilor legate de această creștere, iar

¹ Organizația Europeană pentru Siguranța Traficului Aerian (EUROCONTROL) este o organizație inter-guvernamentală, din care fac parte cele 27 State Membre UE plus alte 11 state europene.

implementarea acestora ar duce la economii pentru industria aviatică în valoare de 2 până la 3 miliarde € în următorii 10 ani. Totodată, ar putea fi economisite 16 milioane tone de emisii de CO₂ pe an, ca rezultat al zborurilor cu o durată mai scurtă.

Crearea Cerului Unic European reprezintă un avantaj atât pentru companiile aeriene, cât și pentru pasageri, construirea rutelor aeriene directe și eficientizarea controlului traficului (prin crearea unor Blocuri Aerospațiale Functionale²) ducând implicit la reducerea timpilor de călătorie și a prețurilor билетelor de zbor.

3. Evoluții recente

În scopul stabilirii unei abordări comune în ceea ce privește siguranța și fluența traficului aerian, în data de 19 aprilie 2010³, președinția spaniolă a Consiliului Uniunii Europene a convocat de urgență o reuniune extraordinară a miniștrilor transporturilor din statele membre UE pe tema efectelor norului de cenușă creat de erupția vulcanului islandez Eyjafjalla asupra transportului aerian din Europa. Reuniunea a urmărit stabilirea unei abordări comune din punctul de vedere al siguranței traficului aerian, ca urmare a situației create de erupția vulcanului islandez.

Pe 27 aprilie, Comisia Europeană a adoptat *Nota de informare privind impactul erupției vulcanice asupra sectorului aviatic european*. Măsurile propuse vizează trei aspecte principale:

- acordarea de asistență financiară (UE/SM) companiilor aeriene puse în dificultate de situația creată;
- derogarea temporară de la principiul *use it or lose it*;
- clarificarea obligațiilor ce revin companiilor aeriene conform legislației în vigoare privind drepturile pasagerilor, pentru a ține cont de faptul că anularea zborurilor a fost determinată de un caz de forță majoră.

Tot în acest context, comisarul european pentru transport, Siim Kallas, a prezentat o serie de recomandări pe baza lecțiilor învățate în urma unei săptămâni de haos în transportul aerian, cauzat de erupția vulcanului islandez.

În data de 4 mai 2010, a avut loc la Bruxelles o reuniune extraordinară a Consiliului Transporturi, ocazie cu care a fost reafirmată dorința de a acorda prioritate accelerării implementării SES II.

În mod concret, Consiliul a invitat instituțiile europene și statele membre să ia de urgență deciziile adecvate pentru punerea în aplicare a măsurilor identificate de Comisie, și anume:

- crearea de urgență a unei celule de coordonare a crizei ce va trebui să conlucreze cu Eurocontrol EASA, Statele Membre și actorii interesați, în vederea cooperării și acordării de soluții imediate pentru implementarea măsurilor adecvate depășirii situației de criză;
- nominalizarea de urgență a unui coordonator pentru Blocurile Aerospațiale Funcționale (Functional Airspace Blocks – FAB);
- implementarea accelerată a FAB;
- desemnarea coordonatorului rețelei europene până la sfârșitul anului 2010;
- adoptarea schemei de performanță înainte de vara anului 2010. Acest sistem este cheia întregului pachet și vizează stabilirea unor obiective obligatorii pentru statele membre în domeniile cheie de performanță: siguranță, mediu, capacitatea spațiului aerian și eficiența costurilor;

² Propunerea vizează reconfigurarea spațiului aerian superior în blocuri aerospațiale funcționale, care au scopul de a realiza capacitatea și eficiența maximă a rețelei de gestionare a traficului aerian în cerul unic european și de a menține un nivel ridicat de siguranță.

³ În dimineața zilei de 19 aprilie a.c., membrii Consiliului Provizoriu al EUROCONTROL au evaluat, în cadrul unei teleconferințe, 3 scenarii posibile de acțiune. În urma discuțiilor, aceștia au decis în favoarea celei de-a treia opțiuni, care presupune închiderea spațiului aerian pe arii limitate, în funcție de concentrația de particule din norul de cenușă vulcanică. Noile prevederi au intrat în vigoare începând de marți, 20 aprilie a.c., 06:00 UTC.

- accelerarea implementării noilor competențe ale Agenției Europene pentru Securitate Aeriană (EASA), în mod special în ceea ce privește managementul traficului aerian (ATM), înainte de 2010;
- adoptarea strategiei de dezvoltare SESAR (Single European Sky ATM Research) până la sfârșitul anului 2010.

În acest context, *poziția României în cadrul Consiliului extraordinar din 4 mai 2010* referitoare la urgentarea implementării SES a fost următoarea:

România a fost de acord că această criză a demonstrat necesitatea unei mai bune integrări a spațiilor aeriene ale UE în cadrul unui Cer Unic European.

România a susținut propunerile cuprinse în document privind accelerarea implementării SES, cu excepția celei referitoare la o posibilă reducere a termenului de implementare a FAB-urilor (în prezent termenul fiind decembrie 2010), ținând cont de faptul că aceste procese sunt demarate pe baza unor calendare ce nu mai pot fi modificate.

4. Impactul crizei generate de norul de cenușă vulcanică asupra României

În spațiul aerian al României nu s-au mai efectuat zboruri începând cu vineri 16 aprilie 2010 și până luni 19 aprilie 2010.

Conform datelor furnizate de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, impactul estimat al acestei decizii asupra principalilor agenți aeronautici civili români a fost următorul:

Companii aeriene:

- TAROM - 133 curse anulate, afectând 20.983 de pasageri, pierderi estimate de 4.873.000 Euro;
- Blue Air - 164 curse anulate, afectând 20.164 de pasageri, din care 11.059 blocați în România și 9.105 în străinătate, pierderi estimate de 1.700.000 Euro;
- Carpatair - 115 curse anulate, afectând 4.700 de pasageri, din care 1.880 blocați în România și 2.820 în străinătate, pierderi estimate de 925.000 Euro;

Total: 412 curse anulate, afectând 45.847 de pasageri, pierderi estimate de 7.498.000 Euro.

Aeroporturi

- 1.446 zboruri anulate, din care 728 plecări și 718 sosiri
- 1.652.000 Euro pierderi, din care 1.000.000 Euro AIHCB

ROMATSA

- pierderi de aproximativ 1.200.000 Euro.

5. Propuneri

Având în vedere importanța pentru România a sectorului de transporturi aeriene, considerăm necesară analizarea atentă a pachetului propus de COM de către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, în vederea fundamentării unei poziții care să reflecte interesul de a menține România ca actor competitiv în categoria presatorilor de servicii de acest gen.

