



Sindicatul ATS și-a propus să fie cât mai activ în apărarea interesului controlorilor de trafic din România în perspectiva implementării noilor concepte de „Cer Unic European” și „Blocuri Funcționale”. În acest scop, a inițiat contacte cu omologii din celelalte țări europene, urmărind:

- să aibe la timp și integral informațiile legate de evenimente și discuții,

- să-și poată exprima propriile opinii – în comisiile de dialog social.

Cu toate că CUE și BF se referă la țările membre ale Uniunii Europene, ne dăm seama că regulile, procedurile și condițiile sociale se stabilesc în discuțiile ce au loc acum, urmând probabil ca ulterior să se aplice, fără alte discuții sau negocieri, și țărilor care vor adera.

- În luna septembrie 2002, reprezentanți ai Sindicatului ATS, au fost prezenți la **Conferința ATCEUC** (Air Traffic Controllers European Unions Coordination), de la Varna - Bulgaria. La întâlnire au participat reprezentanți din partea Eurocontrol, Maastricht, Irlandei, Franței, Elveției, Portugaliei, Spaniei, Italiei, Sloveniei, Ungariei, Croației, Bulgariei și Iugoslaviei.

Legat de conceptele de „Cer Unic European” și „Blocuri Funcționale”, toți cei de față au fost de acord, că acestea nu vor reduce de la sine problemele legate de siguranța traficului aerian. În acest moment avem în funcțiune un sistem de management al spațiului aerian, care funcționează și asigură traficului o siguranță ridicată, deci trebuie să gândim toți împreună

dacă schimbările propuse de Comisia Europeană garantează un nou sistem, mai bun și mai sigur. În orice caz, controlorii de trafic aerian (poziție la care au aderat și reprezentanții României), nu sunt dispuși să facă nici un compromis la siguranța pasagerilor, iar creșterea capacității, creșterea productivității, reducerea întârzierilor nu trebuie să reducă cu nimic siguranța sistemului de trafic aerian.

În ceea ce privește proiectul CEATS, cu un mare Centru de dirijare a traficului aerian la Viena, reprezentanți ai controlorilor de trafic aerian din țările implicate, și-au exprimat anumite observații și critici. Cu toate că proiectul în sine a avut un bun început, se pare că în prezent se lovește de unele probleme (Ce se va întâmpla cu controlorii de trafic aerian ce nu vor fi selectați de CEATS? Școala de pregătire a controlorilor de trafic fiind doar într-o țară pentru toate cele opt, se poate transforma dintr-una europeană într-una națională, etc.). La ora aceasta, Slovacia, Cehia și Ungaria au aderat la CEATS, prin ratificarea acordului în Parlamentele țărilor lor, iar când vor fi cinci state semnatare, Tratatul va intra în vigoare.

- În luna octombrie 2002, la Roma, reprezentanți ai Sindicatului ATS au luat parte la lucrările **Conferinței ETF-JATMWG** (Joint Air Traffic Management Working Group), alături de reprezentanți ai Uniunii Europene, Eurocontrol, ETF, PSI, IFATCA, ATCEUC, IFATSEA, NATCA (SUA), NATS (UK), Ministerului

Transporturilor și ai Ministerului Apărării din Italia. Temele abordate au fost punctuale și de mare importanță pentru controlorii de trafic din întreaga Europă:

Single European Sky

În discursul său, Comisarul European pentru Energie și Transporturi – d-na Loyola de Palacio s-a referit la modalitatea de implementare a SES, ca fiind o problemă delicată pe agenda Comisiei Europene. Propunerile făcute, ce vor fi parte integrantă din procesul de implementare a SES, sunt legate de : separarea providerului de regulator, modalitățile de certificare a ANSP, definirea activităților de ATM ca fiind monopol natural și definirea Blocurilor Funcționale. Punctele cheie ale inițiativelor legislative le constituie, definirea activităților ATM ca monopol natural, d-na de Palacio subliniind că nu se pune problema existenței unei competiții între serviciile de trafic aerian, iar Blocurilor Funcționale ar trebui să fie o consecință a implementării SES, pentru a mări eficiența și siguranța traficului aerian din Europa. De asemenea, d-na de Palacio și-a exprimat îngrijorarea față de lipsa necesarului de controlori de trafic aerian la nivelul Europei (deficit de 15%) și față de dificultățile ANSP, de a recruta și de a menține în serviciu această categorie de personal.

Modelul american

În timp ce reprezentanții țărilor europene, caută soluții de eficientizare a traficului aerian, delegații colegilor noștri de peste oceanul

Atlantic, au prezentat câteva idei legate de prezentul și viitorul managementului traficului aerian în Statele Unite. În prezent, spațiul aerian american este dirijat din 21 de centre și este împărțit în 740 de sectoare. Unul din principiile care stau la baza acestui concept este «**smaller but better**», adică menținerea aceluiași număr de centre, dar reorganizarea sectoarelor în spații aeriene mai mici ca suprafață și mult mai eficiente. Un alt principiu este „free flight”, care este asimilat aceluia de „free route”, adică există o anumită structură de rute de ieșire din spațiile aeriene aglomerate, asociate aeroporturilor, ulterior aeronavele putând alege singure ruta de zbor în funcție de caracteristicile de zbor existente.

Concluzia prezentării este că aplicarea SES și reducerea numărului de centre de dirijare prin crearea Blocurilor Funcționale, nu înseamnă neaparat și o mai bună administrare a spațiului aerian european. **Problema majoră o constituie de fapt numărul de sectoare de dirijare și complexitatea lor**, precum și **structura de căi aeriene**.

Privatizarea NATS din UK

NATS a făcut o prezentare a privatizării, care a fost demarată în 1998 prin metoda PPP (Public-Private Partnership). Deși inițial se

prevedea o revigorare a situației financiare a acestei instituții, ulterior s-a dovedit că privatizarea serviciilor de trafic aerian, nu a fost un succes. NATS a fost privatizată în proporție de 46% prin vânzare de acțiuni către un consorțiu format din câteva companii aeriene, British Airways, British Midland, Virgin Airline etc. și SERCO. Ca urmare a acestei privatizări, se spera într-un aport de capital necesar modernizării sistemului - de aproximativ 738 mild. lire sterline. Datorită multor probleme de natură tehnică apărute în sistemul NATS și ulterior a impactului acțiunilor teroriste din 9.11.2001, veniturile companiei au scăzut mult sub așteptări.

Blocuri Funcționale

Dl. Antonio Lanca a făcut o informare din partea JATMWG despre „Blocuri Funcționale”, observând că, deși acest concept este foarte mult discutat, până în prezent, Comisia Europeană încă nu a dat o definiție exactă și clară a acestuia. Dezvoltarea acestui concept ar trebui să fie o rezultată a mai multor condiții, necesar a fi îndeplinite anterior, cum ar fi: crearea unor sisteme ATM interoperabile, cadrul legal uniform la nivel european, organizarea flexibilă și eficientă a spațiului aerian, reglementări unice în ceea ce privește

administrarea spațiului și a serviciilor de trafic aerian, cooperare civilo-militară la nivel național și internațional, cooperare militaro-militară internațională, licențe ATCO unice, cadru social asigurat în vederea relocării personalului, etc.

Programul de realizare a Blocurilor Funcționale va trebui supervizat de un organism internațional, cu consultanță din partea unor instituții acreditate și cu experiență în domeniu, dar numai după îndeplinirea tuturor condițiilor impuse de Cer Unic European.

Timpul de lucru

Dl. Clarkson a prezentat câteva principii care trebuie să stea la baza stabilirii timpului de lucru la ATCO. Aceste principii sunt menite a reduce oboseala și ai menține într-o formă fizică cât mai bună. La stabilirea programului de lucru, este recomandat un interval optim între ture, un număr minim/maxim de ture consecutive, durata unei ture, echilibru între timpii de lucru efectiv și perioadele de refacere a organismului și alternarea echilibrată a turelor de zi și de noapte.

Licența europeană

În cadrul prezentării sale, dl. Koen de Vos a informat pe cei prezenți de intenția Comisiei Europene de a dezvolta conceptul de licență europeană. Aceasta se va face mai mult ca sigur prin modificarea ESARR 5.

Cu ocazia acestei Conferințe, reprezentanții controlorilor de trafic aerian din România au transmis oficial dorința și hotărârea de a participa în cadrul grupului JATMWG la Comisia pentru Dialog Social. Următoarea întâlnire va avea loc la începutul lunii februarie la Bruxelles și sperăm că până atunci vor fi îndeplinite formele oficiale pentru a fi recunoscuți ca membrii statuari în acest grup.

Florin Diaconu
ACC București

