

BUL-ROM FAB

Un pic de istorie

A FAB sau a nu FAB? Aceasta-i întrebarea. Din păcate răspunsul e unul singur... Trebuie să FAB și dacă-i musai... cu plăcere.

De ce da? În primul rând pentru că intrăm în Europa. Europa, așa cum începem să realizăm pe zi ce trece, vine și cu bune și cu rele. Trebuie să te conformezi legislației europene și cum domniile din Europa au votat niște legi care deocamdată spun că trebuie să FAB, deși nu au definit prea clar termenul, trebuie să FAB și noi.

Acum, că am stabilit că da, facem FAB (nici nu a fost prea greu), vine partea cu adevărat grea. Cum? La întrebarea asta dragilor, multa lume caută un răspuns.

Lumea are o idee ce ar fi vrut IATA, doamna de Loyola și chiar Eurocontrol (desi se cam jură ca nu...). Vreo 5-6, maxim 10 „CEATS-uri” în Europa. Și lumea s-a mobilizat (da dom'le, se poate) și a început să lupte să nu se cam întâmple ce vor ceilalți. Așa că au obținut niște chestii (și vor mai obține și altele) astfel încât să nu se întâmple chiar așa.

Dar ce o să se întâmple în final? Nu știu dacă în momentul ăsta e cineva care poate spune cu certitudine ce și cum. Vom vedea.

În acest moment însă, multa lume a înțeles că nu trebuie să stea. Că vorba aia, dacă stai îți stă norocul. Din fericire, ROMATSA (și implicit Romania), din punctul meu de vedere, a ales să nu stea. Tot din punctul meu de vedere, lucru destul de surprinzător, având în vedere că România, în istoria ei recentă, numai activă nu a fost. De obicei așteptăm să se liniștească lucrurile și apoi reacționăm în funcție de presiuni și de termene. Și de multe ori termenele treceau și noi tot nu făceam ceea ce agreasem.

Cam pe unde ne aflăm

Dar să revenim. Acum, deși nu e foarte clară situația, noi facem. Ce facem? Ne străduim să creăm ceva astfel încât acest ceva să fie conform cu ceea ce s-a stabilit deja și ne pregătim ca, în funcție de chestiunile noi care vor apărea să modelăm din mers ceea ce creăm. Acest lucru e posibil, dacă ne facem temele. Adică să citim toate proiectele de noi reglementări (chiar să încercăm să influențăm forma lor finală) astfel încât să fim pregătiți în momentul când ele vor fi publicate. Iar acest ceva al nostru, dacă va fi conform cu ce va scrie la lege, **va exista**. Nu

prea mai are altcineva cum să îți impună alte soluții.

Simplu, nu? Ei bine, nu chiar, e nevoie de multa muncă, dar se poate. Voluntari?

Am avut surpriza, anul acesta, să vedem că Europa se uită la zona din Sud Estul Europei cu mare interes, chiar dacă majoritatea statelor din zona nu sunt membre UE. S-au decis să creeze ECAA (European Civil Aviation Area), adică un fel de UE lărgită la nivel de aviație civilă. Au inclus în acest proiect 8 țări care nu sunt membre UE. Ideea e ca aceste state să adopte toată legislația UE în domeniul aviației civile și astfel ECAA să funcționeze ca UE lărgită în acest domeniu. Printre cele 8 se află și România și Bulgaria. Pentru aceste 2 state, situația e puțin ciudată. Să vedeți de ce. Planul UE e ca această ECAA să ființeze începând cu 1 ianuarie 2007. Dacă România și Bulgaria aderă la UE începând cu aceeași dată, nu mai e necesar să facă parte din ECAA pentru că vor fi membre. La această întrebare, pe care i-am adresat-o unui oficial EC, el mi-a răspuns malițios: „Și dacă nu aderați în 2007?” Oricum, participarea la acest proiect nu necesită un efort suplimentar pentru România pentru că noi ne-am angajat deja prin tratatul de aderare să adoptăm toată legislația UE în acest domeniu.

Dar EC a mers mai departe. A creat pentru domeniul ATM un grup de lucru numit South East Europe FAB Approach Working Group care să studieze fezabilitatea introducerii conceptului de FAB în zonă. În cadrul acestui grup mai participă Eurocontrol, Grecia și Italia ca state membre UE interesate în zonă. Ce ziceți de asta: **interesate în zonă!**

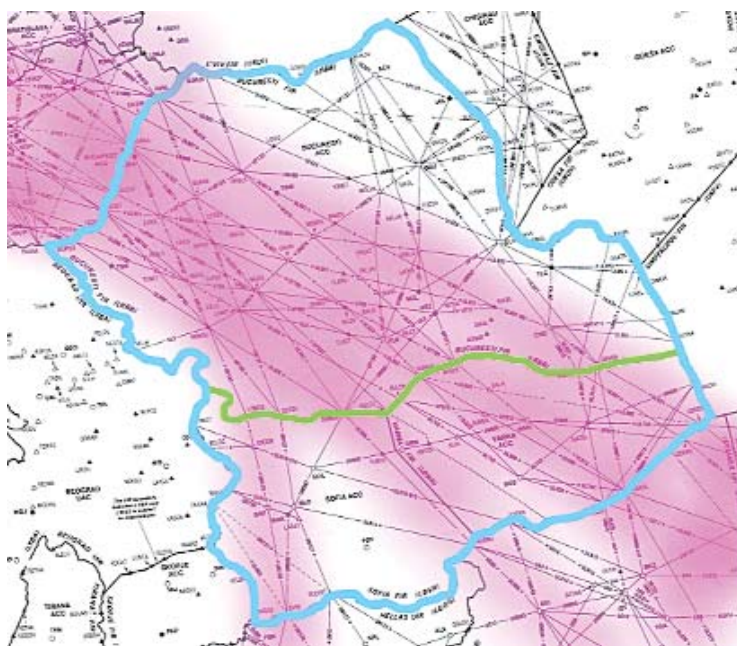
Acest grup a avut până acum 3 întâlniri. La început, în primele 2 întâlniri, Bulgaria și România au simțit o oarecare presiune în ceea ce privește planul lor. Asta deoarece Eurocontrol susține că de obicei necesitatea creării de FAB-uri de mari dimensiuni ca CEATS (copilul lor preferat) și **Italia** a reinviat proiectul cunoscut sub denumirea de **Justiniano**. A revenit cu un proiect de FAB de foarte mari dimensiuni care să

cuprindă toată zona de sud-est și anume Sudul Italiei, Serbia și Montenegro, România, Bulgaria, Albania, FYRoM, Grecia, Cipru și Malta. România și Bulgaria, dar nu numai ele, au atacat viguros proiectul. Italienii nu au fost bine pregătiți așa că deocamdată nu a fost agreat.

Odată cu trecerea timpului, mai ales după ce cele două țări au făcut o prezentare cu privire la FAB-ul comun în care au demonstrat că știu despre ce e vorba, lumea a început să ne aprecieze, inclusiv EC a promis că ne va susține proiectul.

Ce facem?

Până acum am reușit, în cadrul grupului de lucru creat de ROMATSA și ATSA Bulgaria să ajungem la niște concluzii. Dar acestea sunt mai mult de principiu, urmând ca ele să fie fundamentate inclusiv printr-un studiu care, cel mai probabil va fi efectuat de o companie străină.



Printre ele, crearea FAB-ului se bazează pe „*bottom-up approach*”, FAB-ul va avea un „*common strategic management*” asupra unui „*virtual center*”. Va fi un „*cooperative FAB*”, creat cu scopul de a crea o „*win-win situation*”. FAB-ul va fi un „*open initiative*”.

Unde:

- „*cooperative FAB*” - amândouă ANSP-urile vor furniza servicii de navigație aeriană.
- „*virtual center*” - centrele de dirijare de la București și Sofia vor furniza servicii ca un singur ACC.

- „*open initiative*” - FAB-ul va fi deschis către o eventuală extindere.

Sunt multe lucruri de stabilit. **Cât se va întinde pe verticală?** Eu personal cred că ar fi mai bine să fie cuprins tot spațiul aerian. Dacă lași spațiul aerian inferior (*lower*) în afară, pentru ca acesta să se finanțeze ar fi nevoie de taxe de survol foarte mari și chiar și așa nu știu cum ar reuși să supraviețuiască. E părerea mea. Putem discuta. Ar fi necesar să

începem discuții de acest gen. Sau, dacă vom fi obligați de viitoarea reglementare europeană în privința Charging Schemes să avem un singur Unit Rate pe FAB, cum împărțim banii? Pentru că probabil rutele nu vor mai fi aceleași. Vor fi mai directe. Și multe alte implicații.

E nevoie de multă muncă și, în cazul nostru, al

salariaților, nu uitați că acest grup de lucru are reprezentanți de la **RATCA** și **ATCOR** care lucrează mai ales în cadrul subgrupului creat pe tematică socială. Aceștia au nevoie de ajutor. Aștept voluntari pentru această muncă.

Ce vom face?

Un FAB mic dar voinic. Așa să ne ajute Dumnezeu!

Cristian Mihnea RADU
zis Oq