



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 15.3.2007
KOM(2007) 103 endelig

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN

**Statusrapport om udviklingen af en ny generation af det europæiske
lufttrafikstyringssystem (Sesar)**

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN

Statusrapport om udviklingen af en ny generation af det europæiske lufttrafikstyringsystem (Sesar)

1. INDLEDNING

Den 25. november 2005 forelagde Kommissionen en meddelelse om de udfordringer, som europæisk luftfart må tage op i løbet af de næste 20 år. Kommissionen fremsatte desuden forslag til en rådeforordning om oprettelse af et fællesforetagende til forvaltning af et ambitiøst projekt om modernisering af flyvekontrollen i Europa, Sesar (Single European Sky ATM Research).

Dette forslag er blevet drøftet i Rådet, Parlamentet og Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg. ØSU afgav udtalelse den 6. juli 2006¹, Parlamentet den 14. november 2006², og forordningen blev endeligt vedtaget af Rådet den 27. februar 2007.

I konklusionerne af rådsmødet den 9. juni 2006 understregede Rådet Sesar-projektets betydning for Europa og bad Kommissionen gå i gang med at forberede iværksættelsen af fællesforetagendet Sesar. Rådet bad desuden Kommissionen gøre status over Sesar-projektet og navnlig undersøge, hvor langt man var nået i definitionsfasen, samt gennemgå mulighederne for at inddrage industrien i finansieringen af projektet.

Formålet med denne meddelelse er at aflægge rapport til Rådet og Parlamentet om, hvordan Sesar-projektet skrider frem, og særlig om industriens deltagelse i projektets udviklingsfase.

2. BAGGRUND

I det sidste års tid har vilkårene på flyvekontrolområdet i Europa ikke ændret sig nævneværdigt. Trafikmængden er støt stigende (4,1 % gennemsnitlig stigning i 2006 i forhold til 2005³), i overensstemmelse med prognoserne. Det kan dog allerede nu fastslås, at trafikken nærmer sig mætningspunktet, og at der blot skal en kritisk situation til (tåge, uvejr, tekniske problemer)⁴ for at give store forsinkelser i hele lufttrafiknettet i Europa.

Luftfartssikkerheden i Europa har været tilfredsstillende i 2006, navnlig efter indførelsen af foranstaltninger på EU-plan, såsom "den sorte liste", der skal beskytte de europæiske passagerer mod luftfartsselskaber, der ikke regnes for sikre. Ikke desto mindre er der sket en række ulykker i andre egne af verden, hvoraf nogle efter al sandsynlighed bredt betraget

¹ TEN 232 Fællesforetagendet Sesar.

² P6_TA-PROV(2006)0484.

³ Kilde: Eurocontrol.

⁴ Som eksempel kan nævnes de vanskelige vejrforhold i sommeren 2006 og krisen i Heathrow i august 2006.

skyldes flyvekontrollen⁵, og dette minder os om, at sikkerheden aldrig kan tages for givet, men kræver konstant årvågenhed.

Indsatsen for at skabe et fælles europæisk luftrum, der blev indledt i 2004, skrider fortsat frem. Først og fremmest er der etableret nationale tilsynsmyndigheder, der skal føre tilsyn med luftfartstjenesteudøverne. Desuden er der vedtaget syv gennemførelsesforordninger og udstedt mere end 15 mandater til Eurocontrol med henblik på udarbejdelse af nye gennemførelsesbestemmelser.

Det fælles europæiske luftrum er også blevet udvidet geografisk med undertegnelsen af aftaler om et fælles europæisk luftfartsområde, der udvider EU-bestemmelserne, herunder om det fælles europæiske luftrum, til at omfatte EU's nabolande. Disse aftaler omfatter i første omgang landene i Sydøsteuropa samt Island og Norge.

De institutionelle rammer for den civile luftfart i Europa udvikler sig også, og navnlig spiller Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur, der på længere sigt vil få ansvaret for alle aktiviteter i forbindelse med luftfartssikkerheden i Europa, en stadig større rolle. Næstformand i Kommissionen, Jacques Barrot, har bedt en gruppe højtstående eksperter drøfte udviklingen af de lovgivningsmæssige og institutionelle rammer i Europa. Gruppen afslutter sit arbejde i juli 2007 og kommer til at yde et afgørende bidrag til statusrapporten om det fælles europæiske luftrum, der skal udarbejdes af Kommissionen i 2008⁶.

På det tekniske område er der iværksat en række tiltag, bl.a. for at minimere flytrafikkens miljøvirkninger. Kommissionen har således sammen med Eurocontrol indledt en undersøgelse af mulighederne for at udvikle et redskab til at måle præcist, hvilke miljøvirkninger hver enkelt flyvning i Europa har. Desuden har Kommissionen som led i det aftalememorandum, der er indgået med den civile luftfartsmyndighed (FAA) i USA, iværksat et program til demonstration af "grønne" tiltag inden for luftfartsregulering.

Selv om det fælles europæiske luftrum er på rette spor, er der stadig en række væsentlige problemer, der må løses:

- Systemets kapacitet har nået sine grænser.
- Der benyttes fortsat forældet teknologi.
- De utallige forskellige tekniske systemer giver fortsat anledning til bekymring, især for luftfartssikkerheden.
- Der er brug for en strategi, der tager udgangspunkt i de faktiske trafikstrømme i stedet for i geografiske begrænsninger.

Sesar-projektet er midlet til at tilvejebringe den teknologiske revolution, der er nødvendig på området, og fuldføre det arbejde, der blev indledt i 2004 for at skabe et fælles europæisk luftrum.

⁵ Navnlig sammenstødet i luften mellem en Boeing 737 og en Embraer Legacy den 29. september 2006 i Brasilien.

⁶ Gruppen ledes af Tammenoms Bakker.

3. STATUSOPGØRELSE OVER SESAR-PROJEKTETS DEFINITIONSFASE

Eurocontrol, den europæiske organisation for luftfartens sikkerhed, er ansvarlig for definitionsfasen (2004-2008), der medfinansieres af Det Europæiske Fællesskab (30 mio. EUR fra budgettet for transeuropæiske transportnet).

Efter en udbudsprocedure indgik Eurocontrol i november 2005 en kontrakt om udførelse af det arbejde, der indgår i definitionsfasen, med et konsortium af 30 selskaber, der repræsenterer hele den europæiske luftfartssektor. Inden for dette konsortium er der blevet lagt særlig vægt på luftrumsbrugerne, der leder konsortiets eksekutivkomite og deltager aktivt i arbejdet.

Det skal bemærkes, at så personalerepræsentanter og militærmyndighederne er involveret i konsortiets arbejde. Desuden deltager ikke-europæiske selskaber (Honeywell, Boeing, Rockwell) i arbejdet i definitionsfasen for at sikre interoperabilitet med andre egne af verden.

Projektet er inddelt i 6 etaper (se figur 1), der hver afsluttes med en rapport (D1...D6).

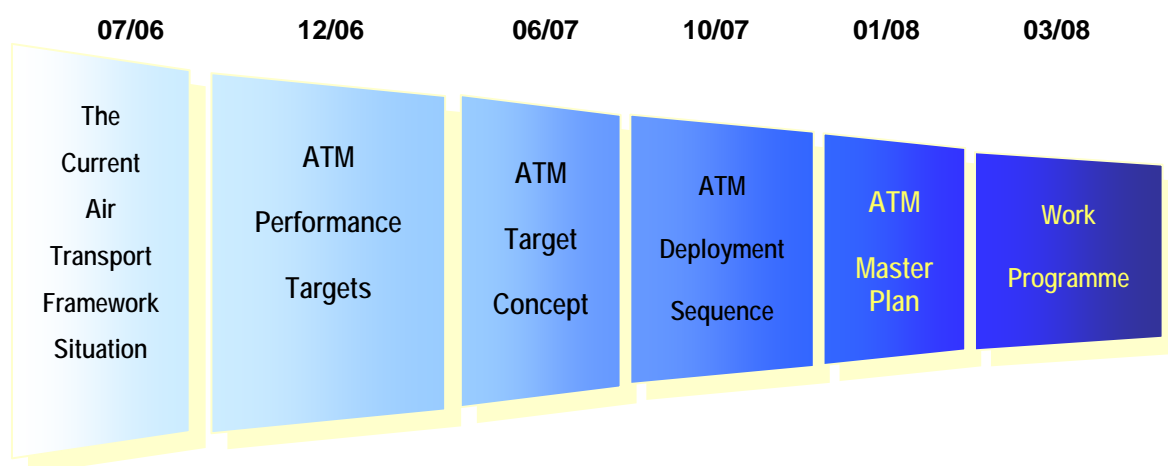


Fig. 1 – Etaper i definitionsfasen

For hver etape afholder konsortiet et seminar, hvor det udførte arbejde præsenteres for hele luftfartssektoren. Antallet af deltagere i tre seminarer, der hidtil er blevet afholdt⁷, er vokset fra gang til gang, navnlig deltagelsen fra selskaber og organisationer uden for EU, der således med jævne mellemrum tages med på råd og får mulighed for at bidrage til Sesar-projektet.

Arbejdet i definitionsfasen forløber efter planen

Efter godt et år og en indledende fase med gradvis optrapning af arbejdet (over 600 personer er involveret i definitionsfasen) er alle rapporter nu afleveret i overensstemmelse med den oprindelige plan.

⁷ Organiseret af konsortiet i Genève, i IATA's konferencecenter, den 28. marts og 12. september 2006 og den 24. januar 2007.

Etaperapporten **D1, der blev offentliggjort den 31. juli 2006**, giver et overblik over luftfarten i Europa i dag, både samfundsmæssigt, økonomisk og driftsmæssigt set. Den fremhæver en række mangler i det europæiske flyvekontrollsystem, hvis økonomiske virkninger for luftfarten **skønnes til ca. 4,4 mia. EUR, hvilket skal ses i forhold til de samlede omkostninger ved systemet på 7 mia.**⁸. D1-rapporten giver desuden et billede af komplekse institutionelle og tekniske rammer, der hurtigst muligt må forenkles. Den konkluderer, at det er nødvendigt at gøre noget ved opsplitningen af sektoren i Europa og at sørge for, at bestemte præstationsmål overholdes, da dette generelt vil skabe større fleksibilitet for alle virksomheder i luftfartssektoren.

I **D2-rapporten, der blev offentliggjort den 22. december 2006**, giver konsortiet sit bud på, hvordan sektoren bør udvikle sig i de kommende 15 år, og opstiller præcise præstationskriterier for udviklingen af de nye generationer af flyvekontrollsystemer. **Navnlig sætter industrien sig en række ambitiøse mål for konstruktionen af de nye systemer: en tredobling af kapaciteten, en halvering af enhedsomkostningerne og en forøgelse af sikkerheden med en faktor 10.** De miljømæssige mål har Sesar-projektet endnu ikke kunnet sætte tal på, da disse afhænger af de valg, der træffes på det driftsmæssige og tekniske område i rapport D3. Rapport D2 har desuden udpeget en række initiativer på kort sigt, der kan give en væsentlig gevinst, vurderet til 0,5-1 mia. EUR om året.

I definitionsfasen er det lykkedes at komme ud over flyvekontrolsektorens hidtidige store svaghed: alle parter arbejder nu sammen om at nå samme mål og er nødt til at træffe beslutninger og valg i fællesskab, som de er rede til at føre ud i livet. Projektet er på rette vej.

4. DRIFTSPRINCIPPERNE FOR SESAR

Et grundlæggende element i Sesar-projektet er driftsprincipperne, dvs. den tekniske og operationelle plan for, hvordan fremtidens flyvekontrollsystem skal fungere. Den plan, der er fremlagt i definitionsfasen, er på én gang revolutionerende og pragmatisk.

4.1. En teknologisk revolution

Som tidligere bemærket⁹, vil den nuværende flyvekontrollinfrastruktur sandsynligvis ikke kunne løfte de nye udfordringer, der er forbundet med en bæredygtig udvikling inden for europæisk luftfart.

Det er særlig uheldigt, at de teknologiske muligheder, som de nye generationer af fly (og også de nuværende) rummer, ikke kan udnyttes fuldt ud, fordi udstyret i kontrolcentraler og midlerne til kommunikation mellem kontrolcentraler og luftfartøjer er forældede. Desuden bør alle de fremskridt, som rumteknologien (Galileo, Satcom...) muliggør, kunne udnyttes fuldt ud i flyvekontrollen.

Det foreslås derfor, at Sesar-systemet baseres på følgende principper:

⁸ 2 mia. EUR tilskrives økonomisk ineffektivitet, 1,4 mia. EUR skyldes ikke-optimerede flyvninger og 1 mia. EUR skyldes forsinkelser.

⁹ Meddelelse fra Kommissionen til Rådet vedrørende projektet for udvikling af en ny generation af det europæiske lufttrafikstyringssystem (Sesar) og om oprettelse af Sesar-fællesforetagendet, KOM (2005) 602.

– Drift baseret på bedre prognoser

Flyvekontrollsystemet er i dag grundlæggende *reaktivt*: Flyveledernes viden om et flys reelle flyvevej er så upræcis, at muligheden for at forudse problemer er stærkt begrænset, og dette medfører et stort arbejdspress på de involverede parter (flyveledere og piloter).

I Sesar-systemet vil det være muligt at forudse problemer:

- (a) ved hjælp af procedurer, hvor beslutninger træffes i et samarbejde, der indebærer udveksling af relevante oplysninger og strukturerede drøftelser/forhandlinger mellem de forskellige parter (lufthavn, flyvekontrol, luftrumsbrugere), så trafikken præcist kan ledes via de mest hensigtsmæssige infrastrukturer (flykorridorer, miljøvenlige indflyvningsbaner, ...), idet der tages hensyn til sikkerheden (fordeling af trafikken), økonomiske forhold (luftrumsbrugernes behov tilgodeses så vidt muligt) og miljøet (flyvningernes følger for miljøet begrænses mest muligt)¹⁰.
- (b) gennem bedre viden om vejrforholdene: usikkerhed på dette område er en af de vigtigste årsager til forstyrrelser i planlægningen af flyvevejen. Flyene kan opsamle meteorologiske data og videresende præcise oplysninger om de atmosfæriske forhold i stor højde, således at der kan gives mere præcise vejrudsigter¹¹.
- (c) ved at de forskellige gengivelser af flyvevejen sammensmeltes til én enkelt, der dannes af computere om bord i flyene¹². Der tages fuldt hensyn til luftfartsselskabets behov (f.eks. præcist fastlagt ankomsttidspunkt, minimale omkostninger eller flyvetid, fleksibelt afgangstidspunkt, mv.¹³...) i den flyvevej, der aftales med flyvekontrolcentralen.
- (d) ved at den planlagte flyvevej følges meget præcist, først og fremmest ved hjælp af satellitnavigation (Galileo), der gør det muligt for luftfartøjer at navigere med stor nøjagtighed¹⁴.

– Etablering af et effektivt telekommunikationsnet

Det nuværende flyvekontrollsystem er hovedsagelig baseret på radiokontakt mellem jorden og cockpittet. Dette er lidt af en anakronisme, da der er tale om en teknologi fra 1950'erne. Desuden medfører det en ekstra arbejdsbyrde for de personer, der er involveret i procedurerne, og dermed stor risiko for fejl og misforståelser, der skaber sikkerhedsproblemer for luftfarten.

¹⁰ I praksis udmøntes disse drøftelser i en netdriftsplan (Network Operations Plan).

¹¹ Denne type oplysninger vil også kunne bidrage til en bedre forståelse af fænomenet kondensationsstriber i stor højde (cirrusskyer).

¹² I dag er de flyveveje, der beregnes af systemerne om bord i flyene (flystyringssystemer) forskellige fra dem, der beregnes af flyvekontrollsystemerne på jorden (flyvedatabehandlingssystemer), hvilket er en vigtig kilde til uoverensstemmelser.

¹³ I definitionsfasen af Sesar-projektet er alle disse elementer samlet under betegnelsen "business trajectory".

¹⁴ Efter metoden "krævet navigationspræstation" (Required Navigation Performance), der fastsætter en fejlmargen for flyet, som ikke må overskrides.

Sesar-projektet vil derfor etablere et effektivt net af dataforbindelser mellem jord og fly, som gør det muligt at udveksle præcise oplysninger om flyvevejen som omtalt ovenfor.

Ved hjælp af dette telekommunikationsnet vil alle involverede parter samtidig og effektivt kunne få et øjebliksbillede af flyvningerne. Således vil luftfartsselskabet vide præcist, hvor dets fly befinder sig, og hvilken plads de indtager i ankomstkøen i en lufthavn. Lufthavnen vil vide med sikkerhed, hvor langt flyene er nået i de forskellige forberedelser, og hvornår boardingudgangen vil være ledig. Alle driftsoplysninger vil være til rådighed og vil kunne udnyttes til sikkerhedsformål, og dermed vil man bedre kunne forudse potentielt kritiske situationer og reagere hurtigt og hensigtsmæssigt.

– Bedre udnyttelse af lufthavnene

Det må forventes, at de europæiske lufthavne i stigende grad kommer til at spille en kritisk rolle i udviklingen af luftfarten. Sesar-systemet omfatter en række driftsteknologier og procedurer, der vil gøre det muligt at styre lufthavnstrafikken bedre:

- (a) En 'flad' indflyvning¹⁵, der reducerer støjniveauet og mængden af udstødningsgas i landingsfasen (sammen med andre initiativer såsom "Clean sky").
- (b) Bedre prognoser for og sporing af slipstrømsturbulens, så flyene kan flyve tættere på hinanden, når risikoen for luftturbulens er ringe.
- (c) Moderne systemer til planlægning af lufthavnstrafikken, herunder placering i afgang- og ankomstkøer. Sådanne systemer kan blandt andet medvirke til at reducere tilfældene af uvedkommende færdsel på start- og landingsbaner¹⁶ og at nedbringe ventetiden på jorden med motoren i tomgang, der både er dyr for luftfartsselskaberne og medfører en betydelig forurening.
- (d) Nye sensorteknologier (f.eks. infrarød) forbundet med nye billedsynseteknikker vil gøre det muligt at rekonstruere normale sigtbarhedsforhold og dermed opnå de bedst mulige driftsbetingelser om natten og i dårligt vejr.
- (e) Procedurer baseret på "bedste praksis", således at teknikker og procedurer, der har vist deres værd i forskellige sammenhænge verden over, kan vinde almen udbredelse.

– Øget automatisering af flyvekontrolinstrumenter til hjælp for flyveledere og piloter

Ifølge driftsprincipperne for Sesar-systemet skal flyvelederne og piloterne fortsat stå i centrum for beslutningsprocessen. Automatiseringen skal lette presset på disse personer væsentligt og gøre det muligt for dem at håndtere den stigende mængde trafik. Under alle omstændigheder vil flyvelederne og piloterne fortsat spille den afgørende rolle som garant for flyvesikkerheden, selv om deres opgaver kommer til at ændre sig.

¹⁵ "Continous Descent Approaches".

¹⁶ Dette er fortsat en væsentlig årsag til ulykker på jorden.

De teknologier og driftsprocedurer, der udvikles i Sesar-projektet, skal gøre det muligt at fordele arbejdsbyrden mellem flyvelederen på jorden og piloten, f.eks. når piloten er den, der er bedst stillet til at tage ansvar for bestemte kritiske situationer (f.eks. holde afstand til flyet foran under indflyvning).

De instrumenter og systemer, der skal automatiseres, er bl.a. følgende:

- (a) Alle redskaber til planlægning af og forhandlinger om flyveveje
- (b) Redskaber til tildeling og ændring af flyveveje, herunder redskaber til at opdage og løse konflikter
- (c) Redskaber til styring af trafikken på jorden og af starter og landinger
- (d) Redskaber til visualisering af omgivende trafik i cockpittet
- (e) Redskaber til kontrol af, om den planlagte flyvevej overholdes.

5. FORBEREDELSE TIL OPRETTELSEN AF FÆLLESFORETAGENDET SESAR

Rådet gav i sine konklusioner af 9. juni 2006 Kommissionen mandat til at påbegynde forberedelserne til oprettelsen af fællesforetagendet Sesar, og Kommissionen har taget kontakt til en række potentielle medlemmer og indledt foreløbige drøftelser med Eurocontrol. Resultatet af disse drøftelser gennemgås i det følgende afsnit.

5.1. De stiftende medlemmers position

Det Europæiske Fællesskab

Det Europæiske Fællesskabs finansielle bidrag til fællesforetagendet Sesar anslås til 700 mio. EUR. Dette bidrag vil komme fra budgettet for rammeprogrammet for forskning og udvikling og budgettet for programmet for transeuropæiske transportnet (TEN-T) og vil blive ydet i form af støtte efter de regler, der gælder for hvert enkelt program.

Det samlede budget, som Kommissionen forventer afsat til det syvende rammeprogram for perioden 2007-2013, anslås til **350 mio. EUR**, og kan ikke overstige dette beløb. Hvad angår gennemførelsen af rammeprogrammet, indgår Sesar-projektet i særprogrammet "Samarbejde"¹⁷, under temaet "*Transport (og luftfart)*". I 2007-arbejdsprogrammet for dette særprogram¹⁸ er der afsat 10 mio. EUR til fællesforetagendet i 2007.

Som led i **programmet for transeuropæiske transportnet** planlægger Kommissionen at afsætte **350 mio. EUR** til Sesar-projektet i det flerårige program for 2007-2013, der skal vedtages på grundlag af den nye forordning for TEN-T (som nu er i den sidste fase af den fælles beslutningsprocedure). Sesar er udpeget som et større projekt og indgår således i de *tværgående indsatsområder*.

Den foreløbige vejledende fordeling af Fællesskabets bidrag til Sesar-projektet ser således ud:

¹⁷ Rådets beslutning nr. 2006/971/EF af 19.12.2006.

¹⁸ Afgørelse K(2006)6839.

(Vejledende beløb i mio. EUR)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	I alt
7 RP	10	65	75	50	50	50	50	350
TEN-T	50	50	50	50	50	50	50	350

Eurocontrol

Eurocontrol's provisoriske råd bekræftede på sit møde den 8. februar 2006, at Eurocontrol vil deltage i fællesforetagendet Sesar som stiftende medlem og godkendte i princippet, at organisationen yder et finansielt bidrag på 700 mio. EUR.

5.2. Industriens deltagelse

Kommissionen har modtaget 12 tilkendegivelser fra parter i industrien, der er interesserede i at deltage i fællesforetagendet Sesar.

De samlede investeringer, som industrien planlægger at afsætte til Sesar-projektet, beløber sig foreløbig til 900 - 1300 mio. EUR, hvilket stort set svarer til hvad der var forventet.

En lang række andre parter har også vist interesse i at deltage i projektet, om end denne interesse ikke er kommet konkret til udtryk i en hensigtserklæring. Navnlig har små og mellemstore luftfartstjenesteedøvere planer om at danne en passende sammenslutning, der vil kunne bidrage til projektet.

Industrien er villig til at yde et bidrag, først og fremmest ved at stille tekniske ressourcer til rådighed for projektet. Dette udgør et godt grundlag for et partnerskab, hvor den forskning, der udføres i Sesar-projektet, vil danne grundlag for udvikling af industrielle produkter og driftsudstyr. Det er blevet foreslået, at der udpeges en "industriell arkitekt" til at varetage den tekniske ledelse af arbejdet, og denne ide fortjener at blive drøftet nærmere.

Vurdering af bidrag in natura

De beløb, som de potentielle investorer angiver, vil blive kontrolleret omhyggeligt og systematisk i løbet af de forhandlinger, der vil finde sted mellem fællesforetagendet og dets fremtidige partnere. Disse beløb bekræfter industriens vilje til at engagere sig i projektet.

Metoden til vurdering af bidrag in natura er inspireret af de velkendte ordninger fra rammeprogrammerne for forskning og udvikling. Hvor der er tale om personaleressourcer, vil værdien af bidragene blive fastslået på grundlag af de reelle og reviderbare omkostninger. Hvad angår produkter og brug af materielle ressourcer (fly til forsøgsformål, simulatorer, kontrolcentre,...), foreslås det at anvende en gennemskuelig metode til vurdering af bidragene, der baseres på markedsprisen.

Flere ikke-europæiske parter har også vist interesse i at deltage i fællesforetagendet. Behovet for at modernisere flyvekontrollen er et verdensomspændende fænomen, og en række lande, der oplever en væsentlig stigning i lufttrafikken, vil gerne investere i ny teknologi. Muligheden for at associere disse parter til fællesforetagendet er en af de stærke sider ved den europæiske fremgangsmåde.

Tildeling af intellektuel ejendomsret

De intellektuelle ejendomsrettigheder i forbindelse med resultaterne af udviklingsfasen vil tilhøre fællesforetagendet. Hvert medlem vil kunne få adgang til disse resultater udelukkende med henblik på forskning, udvikling og validering som led i arbejdsprogrammet for Sesar.

Bestyrelsen vil vedtage procedurer for tildeling af brugsret på grundlag af de anmodninger, den modtager, og behovet for at sikre, at de nye systemer tages i brug. Hvad angår medlemmerne af fællesforetagendet, vil disse procedurer blive fastlagt i tiltrædelsesaftalerne.

I betragtning af den offentlige investering i projektet vil medlemsstaterne kunne tildeles ret til at få adgang til resultaterne af udviklingsfasen til rent ikke-kommercielle formål.

Overgangen mellem udviklingsfasen og ibrugtagningsfasen

Når fællesforetagendets aktiviteter ophører og afhængigt af, hvordan man vælger at gennemføre den følgende fase, træffer bestyrelsen afgørelse om overdragelse af alle materielle og immaterielle formuegenstande, der er overdraget til projektet eller skabt som led i projektet.

I afgørelsen vil der blive taget hensyn til, hvilken form for investering der er tale om, hvilke interesser investorerne har givet udtryk for i tiltrædelsesaftalerne (ret til kommerciel udnyttelse, brugsret, ejendomsret) samt til projektets behov for at sikre, at de nye teknologier tages i brug på ikke-diskriminerende vilkår.

5.3. Andre forberedende foranstaltninger

Et af formålene med Sesar-projektet er at rationalisere indsatsen inden for forskning og udvikling i Europa omkring et fælles projekt under fællesforetagendets ansvar. Kommissionen har allerede påtaget sig at bringe de F&U-projekter, der støttes gennem det sjette rammeprogram, på linje med Sesar-projektet, navnlig ved at indsætte bestemmelser om obligatorisk tilpasning til resultaterne af definitionsfasen af Sesar-projektet¹⁹ i kontrakterne om disse projekter.

I de interessetilkendegivelser, som Kommissionen har modtaget, giver en række af de kandidater, der ønsker at deltage i fællesforetagendet, klart udtryk for deres vilje til at bringe deres programmer på linje med Sesar-projektet. Det samme gælder Eurocontrol, der forpligter sig til at gennemføre en væsentlig del af sine forsknings- og udviklingsaktiviteter som led i Sesar-projektet for således at undgå overlappning.

Det kan derfor allerede nu slås fast, at indsatsen for at rationalisere forskningen på flyvekontrolområdet er begyndt takket være Sesar-projektet.

6. KONKLUSION

Sesar-projektet, der er teknologikomponenten i det fælles europæiske luftrum, er et uundværligt redskab til udvikling af en sikker og bæredygtig luftfart. Projektet er blevet mødt

¹⁹ For de projekter, der er resultatet af GD TREN's fjerde forslagsindkaldelse. For de øvrige projekters vedkommende skal der føres specifikke forhandlinger.

med begejstring og et stærkt engagement i den europæiske luftfartssektor. Definitionsfasen, der gennemføres under ledelse af Eurocontrol og et industrikonsortium, opfylder de mål, der er blevet sat for den, og giver lovende resultater, som støttes bredt af industrien.

Industrien har givet klart udtryk for sin vilje til at bidrage til Sesar-projektet og bringe sine egne aktiviteter på linje med projektet. Dette er et vigtigt skridt i retning af en koordineret modernisering af flyvekontrollen i Europa.