

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΟΥ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΥ

ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ

**ΤΗΝ ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ ΩΣΤΕ ΝΑ ΚΑΛΥΠΤΕΙ ΤΗ ΡΥΘΜΙΣΗ ΤΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ
ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΛΙΑΣ (ΑΤΜ/ΑΝΣ)**

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΑΚΡΩΝΥΜΙΩΝ	5
ΣΥΝΟΨΗ ΤΩΝ ΚΥΡΙΟΤΕΡΩΝ ΣΗΜΕΙΩΝ	8
1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΚΑΙ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ	13
1.1 ΠΛΑΙΣΙΟ	13
1.2 ΕΠΑΝΑΛΗΠΤΙΚΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΥ	14
1.2.1 «Καλύτερη ρύθμιση»	14
1.2.2 Προσδιορισμός του προβλήματος.....	14
1.2.3 Η προκαταρκτική αξιολόγηση αντικτύπου της Επιτροπής	16
1.2.4 Η τελική αξιολόγηση αντικτύπου της Επιτροπής	16
1.2.5 Η παρούσα αξιολόγηση κανονιστικού αντικτύπου	16
2. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΟΥ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΥ.....	18
2.1 ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΗΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΥ	18
2.1.1 Ποιοτική και ποσοτική αξιολόγηση	18
2.1.2 Μεθοδολογία αξιολόγησης.....	18
2.2 ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ ΜΕ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΟΥΣ	20
2.3 ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ	21
2.3.1 Επίπεδο ασφάλειας διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και υπηρεσιών αεροναυτιλίας στην Ευρώπη	21
2.3.1.1 Πηγή των πληροφοριών για την ασφάλεια	21
2.3.1.2 Κουλτούρα της ασφάλειας και σύστημα αναφοράς.....	21
2.3.1.3 Συνολικός αριθμός ατυχημάτων, συμβάντων ή περιστατικών σχετικών με τη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας και τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας	23
2.3.1.4 Ατυχήματα, συμβάντα και περιστατικά σχετικά με τη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας και τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας και σχετικές κατηγορίες.....	24
2.3.1.5 Θανατηφόρα ατυχήματα στα οποία συνέβαλε η διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας και οι υπηρεσίες αεροναυτιλίας.....	25
2.3.1.6 Βασικοί τομείς κινδύνου	28
2.3.1.7 Κόστος γεγονότων που αφορούν την ασφάλεια	28
2.3.2 Το κανονιστικό πλαίσιο	30
2.3.2.3 Το γενικό κανονιστικό πλαίσιο ICAO	30
2.3.2.2 Θέσπιση κανόνων και προτυποποίηση στην Ευρώπη	30
2.3.2.3 Το αποσπασματικό κανονιστικό πλαίσιο	31
2.3.3 Διαδικασίες σε εθνικό επίπεδο	33
2.3.3.1 Οι δέκα κορυφαίες περιπτώσεις «μη συμμόρφωσης» σύμφωνα με το πρόγραμμα παρακολούθησης και στήριξης της εφαρμογής των ρυθμιστικών απαιτήσεων ασφαλείας (ESIMS)	33
2.3.3.2 Τρέχουσες προσπάθειες για την εποπτεία της ασφάλειας της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας	33
2.3.4 Οι προκλήσεις που θέτει η ανάπτυξη	34
2.3.5 Συμπεράσματα και λόγοι υπέρ της παρέμβασης της ΕΕ.....	34
2.4 ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΔΕΙΚΤΕΣ	35
2.4.1 Στόχοι.....	35
2.4.2 Γενικοί στόχοι	35
2.4.3 Ειδικοί στόχοι.....	36
2.4.4 Επιχειρησιακοί στόχοι	37
2.4.5 Δείκτες.....	38
2.5 ΔΙΑΘΕΣΙΜΕΣ ΕΠΙΛΟΓΕΣ	42
2.5.1 Επιλογές βάσει της προκαταρκτικής αξιολόγησης κανονιστικού αντικτύπου	42
2.5.2 Επιλογές που εξετάζονται στην παρούσα αξιολόγηση κανονιστικού αντικτύπου.....	42
2.6 ΒΕΛΤΙΣΤΗ ΕΠΙΛΟΓΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΩΝ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΩΝ ΤΟΥ ΕΑΣΑ ΣΤΗ ΡΥΘΜΙΣΗ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΛΙΑΣ	47

2.6.1 Εναλλακτικές επιλογές.....	47
2.6.2 Ομάδα στόχος και αριθμός εμπλεκόμενων φορέων	47
2.6.2.1 Αρμόδιες αρχές	47
2.6.2.2 Φορείς παροχής υπηρεσιών διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και υπηρεσιών αεροναυτιλίας.....	49
2.6.2.3 Άλλοι φορείς παροχής πολλαπλών υπηρεσιών	50
2.6.2.4 Οργανισμοί σχεδιασμού, παραγωγής και συντήρησης.....	52
2.6.2.5 Οργανισμοί εκπαίδευσης και αεροϊατρικοί εξεταστές	54
2.6.2.6 Σύνοψη φορέων που επηρεάζονται.....	54
2.6.3 Αντίκτυπος στην ασφάλεια	56
2.6.4 Οικονομικός αντίκτυπος.....	60
2.6.4.1 Επιθεωρήσεις τυποποίησης από τον Οργανισμό.....	61
2.6.4.2 «Οριζόντια» ρύθμιση του συστήματος διαχείρισης ασφάλειας και ποιότητας	62
2.6.4.3 Εποπτεία οργανισμών συντήρησης.....	64
2.6.4.4 Πιστοποίηση συμμόρφωσης για τα ηλεκτρονικά συστήματα αεροσκάφους τρίτης χώρας	64
2.6.4.5 Κόστος των ζημιών	65
2.6.4.6 Ανάλυση σχετικά με την ασφάλεια και θέσπιση κανόνων από τον Οργανισμό	65
2.6.4.7 Σύνοψη οικονομικού αντικτύπου	66
2.6.5 Περιβαλλοντικός αντίκτυπος	67
2.6.6 Κοινωνικός αντίκτυπος	67
2.6.6.1 Αρμόδιες αρχές	67
2.6.6.2 Βιομηχανία	68
2.6.6.3 EUROCONTROL και Οργανισμός	68
2.6.6.4 Σύνοψη του κοινωνικού αντικτύπου	69
2.6.7 Αντίκτυπος σε άλλες κοινοτικές απαιτήσεις οι οποίες δεν εμπίπτουν στο σημερινό πεδίο αρμοδιοτήτων του EASA	69
2.6.7.1 «Νέα προσέγγιση»	69
2.6.7.2 Αδειοδότηση αερομεταφορέων.....	70
2.6.7.3 Σύνοψη αντικτύπου σε άλλες κοινοτικές απαιτήσεις.....	71
2.6.8 Πολυκριτηριακή ανάλυση και συνιστώμενη επιλογή.....	72
2.7 ΑΝΤΙΛΗΨΗ ΠΕΡΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΩΝ	72
2.7.1 Εναλλακτικές επιλογές.....	72
2.7.2 Ομάδα στόχος και αριθμός εμπλεκόμενων φορέων	74
2.7.2.1 Διαφορετικοί ρόλοι.....	74
2.7.2.2 Αρμόδιες αρχές	75
2.7.2.3 Φορείς διαμόρφωσης αντιλήψεων.....	75
2.7.2.4 Φορείς παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.....	75
2.7.2.5 Σύνοψη φορέων που επηρεάζονται.....	76
2.7.3 Αντίκτυπος στην ασφάλεια	76
2.7.4 Οικονομικός αντίκτυπος.....	79
2.7.5 Περιβαλλοντικός αντίκτυπος	81
2.7.6 Κοινωνικός αντίκτυπος	81
2.7.7 Αντίκτυπος σε άλλες κοινοτικές απαιτήσεις οι οποίες δεν εμπίπτουν στο σημερινό πεδίο αρμοδιοτήτων του EASA	81
2.7.8 Πολυκριτηριακή ανάλυση και συνιστώμενη επιλογή.....	83
2.8 ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΡΟΗΣ ΤΗΣ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ (ATFM)	83
2.8.1 Εναλλακτικές επιλογές.....	83
2.8.2.1 Αρμόδιες αρχές	84
2.8.2.2 Φορείς παροχής υπηρεσιών διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας	84
2.8.2.3 Λοιποί ενδιαφερόμενοι εμπλεκόμενοι σε δραστηριότητες της πολιτικής αεροπορίας.....	84
2.8.2.4 Άλλοι ενδιαφερόμενοι του τομέα της αεροπορίας	85
2.8.2.5 Σύνοψη επηρεαζόμενων φορέων.....	85
2.8.3 Αντίκτυπος στην ασφάλεια	85

2.8.4 Οικονομικός αντίκτυπος	87
2.8.5 Περιβαλλοντικός αντίκτυπος	89
2.8.6 Κοινωνικός αντίκτυπος	89
2.8.7 Αντίκτυπος σε άλλες κοινοτικές απαιτήσεις οι οποίες δεν εμπίπτουν στο σημερινό πεδίο αρμοδιοτήτων του EASA	90
2.8.8 Πολυκριτηριακή ανάλυση και συνιστώμενη επιλογή	90
2.9 ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΕΝΑΕΡΙΟΥ ΧΩΡΟΥ (ASM)	90
2.9.1 Εναλλακτικές επιλογές	90
2.9.2 Ομάδα στόχος και αριθμός εμπλεκόμενων φορέων	91
2.9.3 Αντίκτυπος στην ασφάλεια	92
2.9.4 Οικονομικός αντίκτυπος	93
2.9.5 Περιβαλλοντικός αντίκτυπος	95
2.9.6 Κοινωνικός αντίκτυπος	95
2.9.7 Αντίκτυπος σε άλλες κοινοτικές απαιτήσεις οι οποίες δεν εμπίπτουν στο σημερινό πεδίο αρμοδιοτήτων του EASA	95
2.9.8 Πολυκριτηριακή ανάλυση και συνιστώμενη επιλογή	95
2.10 ΜΙΚΡΟΜΕΣΑΙΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ	96
2.10.1 Εναλλακτικές επιλογές	96
2.10.2 Ομάδα στόχος και αριθμός εμπλεκόμενων φορέων	96
2.10.3 Αντίκτυπος στην ασφάλεια	97
2.10.4 Οικονομικός αντίκτυπος	98
2.10.5 Περιβαλλοντικός αντίκτυπος	99
2.10.6 Κοινωνικός αντίκτυπος	100
2.10.7 Αντίκτυπος σε άλλες κοινοτικές απαιτήσεις οι οποίες δεν εμπίπτουν στο σημερινό πεδίο αρμοδιοτήτων του EASA	100
2.10.8 Πολυκριτηριακή ανάλυση και συνιστώμενη επιλογή	101
2.11 ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΠΑΝΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΦΟΡΕΩΝ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΛΙΑΣ	101
2.11.1 Εναλλακτικές επιλογές	101
2.11.2 Ομάδα στόχος και αριθμός εμπλεκόμενων φορέων	102
2.11.3 Αντίκτυπος στην ασφάλεια	102
2.11.4 Οικονομικός αντίκτυπος	103
2.11.5 Περιβαλλοντικός αντίκτυπος	104
2.11.6 Κοινωνικός αντίκτυπος	104
2.11.7 Αντίκτυπος σε άλλες κοινοτικές απαιτήσεις οι οποίες δεν εμπίπτουν στο σημερινό πεδίο αρμοδιοτήτων του EASA	104
2.11.8 Πολυκριτηριακή ανάλυση και συνιστώμενη επιλογή	105
3. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	106

Κατάλογος ακρωνυμίων

ACC	Area Control Centre - Κέντρο ελέγχου περιοχής
AIB	Accident Investigation Body - Φορέας διερεύνησης ατυχημάτων
AFIS	Aerodrome Flight Information Service – Υπηρεσία Πληροφοριών Πτήσεων Αεροδρομίων
AMC	Acceptable Means of Compliance - Αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης
ANS	Air Navigation Services – Υπηρεσίες αεροναυτιλίας
ANSP	Air Navigation Service Provider – Φορέας παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας
AOC	Air Operator Certificate - Πιστοποιητικό αερομεταφορέα
ASM	Airspace Management – Διαχείριση εναέριου χώρου
AST	Annual Safety Template – Ετήσιο Φύλλο Ασφαλείας
ATC	Air Traffic Control – Έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας
ATCO	Air Traffic Control Official – Ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας
ATFM	Air Traffic Flow Management – Διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας
ATM	Air Traffic Management – Διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας
ATS	Air Traffic Services - Υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας
ATSP	Air Traffic Service Provider – Φορέας παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας
CFIT	Controlled Flight Into Terrain – Πρόσκρουση στο έδαφος χωρίς απώλεια του ελέγχου
CFMU κυκλοφορίας	Central Flow Management Unit – Κεντρική μονάδα διευθέτησης της
CoO	Concept of Operations – Αντίληψη περί λειτουργιών
CRD	Comment Response Document – Έγγραφο απάντησης στις παρατηρήσεις
CS	Certification Specification – Προδιαγραφές πιστοποίησης
CTR	Controlled airspace volume around an aerodrome - Τμήμα ελεγχόμενου εναέριου χώρου γύρω από αεροδρόμιο
DOA	Design Organisation Approval – Έγκριση φορέων σχεδιασμού
EASA	European Aviation Safety Agency - Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας
EC	European Commission – Ευρωπαϊκή Επιτροπή
ECAC	European Civil Aviation Conference – Ευρωπαϊκή Διάσκεψη Πολιτικής Αεροπορίας
EGNOS	European Geostationary and Navigation Overlay Service – Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Υπέρθωσης για τη Γεωστατική Πλοήγηση
ERs	Essential Requirements – Βασικές απαιτήσεις
ESARR	EUROCONTROL Safety Regulatory requirements – Ρυθμιστικές απαιτήσεις ασφαλείας του EUROCONTROL
ESIMS	ESARR Implementation Monitoring and Support – Παρακολούθηση και στήριξη της εφαρμογής των ρυθμιστικών απαιτήσεων ασφαλείας του
EUROCONTROL	
EU	European Union – Ευρωπαϊκή Ένωση
FAB	Functional Airspace Block – Λειτουργικό τμήμα εναέριου χώρου

FIR	Flight Information Region – Περιοχή πληροφοριών πτήσης
FMP	Flow Management Position – Θέση διαχείρισης ροής
FTE	Full Time Equivalent – Ισοδύναμο πλήρους απασχόλησης
FUA	Flexible Use of the Airspace – Ευέλικτη χρήση του εναέριου χώρου
GSA	GNSS Supervisory Authority – Εποπτική αρχή του ευρωπαϊκού GNSS
GNSS	Global Navigation Satellite System – Παγκόσμιο δορυφορικό σύστημα πλοήγησης
HLG	High Level Group – Ομάδα υψηλού επιπέδου
HST	High Speed Train – Τρένο υψηλής ταχύτητας
ICAO	International Civil Aviation Organisation – Διεθνής Οργάνωση Πολιτικής Αεροπορίας
ICASC	International Committee for Airspace Standards and Calibration – Διεθνής Επιτροπή Προτύπων και Ρύθμισης Εναέριου Χώρου
ICB	Industry Consultation Body – Συμβουλευτικό όργανο του κλάδου
IFR	Instrument Flight Rules – Κανόνες πτήσης με όργανα
IRs	Implementing Rules – Εκτελεστικοί κανόνες
IS-SG	Inter-Service Steering Group – Διυπηρεσιακή συντονιστική ομάδα
JAMC	Joint (civil-military) Airspace Management Cell – Κοινή (στρατιωτική – πολιτική) μονάδα διαχείρισης εναέριου χώρου
LCIP	Local Convergence and Implementation Plans - Τοπικά σχέδια σύγκλισης και εφαρμογής
MCA	Multi – Criteria Analysis – Πολυκριτηριακή ανάλυση
MS	Member State – Κράτος Μέλος
NAA/NSA	Εθνική (ή Πολιτική) Υπηρεσία Αεροπορίας/Εποπτική Αρχή
NPA	Notice for Proposed Amendment – Κοινοποίηση προτεινόμενης τροποποίησης
OPS	Operations – Αεροπορικές δραστηριότητες
POA	Production Organisation Approval – Έγκριση φορέα παραγωγής
QMS	Quality Management System – Σύστημα διαχείρισης ποιότητας
RIA	Regulatory Impact Assessment – Αξιολόγηση κανονιστικού αντικτύπου
RNAV	Area Navigation – Ναυτιλία περιοχής
RVSM	Reduced vertical Separation Minima – Ελάχιστα μειωμένου καθέτου διαχωρισμού
SARPs	Standards And Recommended Practices – Πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές
SES	Single European Sky – Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός
SESAR	Single European Sky ATM Research – Ερευνητικό πρόγραμμα για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας στον ενιαίο ευρωπαϊκό ουρανό
SJU	SESAR Joint Undertaking – Κοινή επιχείρηση για την υλοποίηση του ευρωπαϊκού συστήματος νέας γενεάς για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας
SME	Small/Medium Enterprise – Μικρομεσαία επιχείρηση
SMS	Σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας
SRC	Safety Regulation Commission – Επιτροπή Ρύθμισης της Ασφάλειας

TSA	Temporary Segregated Areas – Προσωρινή διαχωρισμένη περιοχή
TWR	Tower - Πύργος
UAS	Unmanned Aerial Systems – Μη επανδρωμένα εναέρια συστήματα
UIR	Upper (flight) Information Region – Ανώτερη περιοχή πληροφοριών (πτήσης)
VLJ	Very Light Jet – Πολύ ελαφρύ αεριωθούμενο αεροσκάφος

Σύνοψη των κυριοτέρων σημείων

Σκοπός της παρούσας αξιολόγησης κανονιστικού αντικτύπου (Regulatory Impact Assessment - RIA) είναι η αξιολόγηση, μέσα από ένα ευρωπαϊκό πρίσμα, των δυνητικών συνεπειών της επέκτασης του Βασικού Κανονισμού¹ ώστε να περιλαμβάνει την διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας (ATM) και τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας (ANS).

Η παρούσα αξιολόγηση κανονιστικού αντικτύπου βασίζεται στην προκαταρκτική αξιολόγηση κανονιστικού αντικτύπου που διεξήχθη το 2005 με πρωτοβουλία των υπηρεσιών της Επιτροπής. Την αξιολόγηση διεξήγαγε ο Οργανισμός, σύμφωνα με τη μεθοδολογία που εξέδωσε ο εκτελεστικός διευθυντής του Οργανισμού για την εφαρμογή των διατάξεων της παραγράφου 5.3 της κανονιστικής διαδικασίας του Οργανισμού.

Ζητήθηκε σε μεγάλο ποσοστό η γνώμη των ενδιαφερομένων φορέων και δόθηκε ιδιαίτερη έμφαση στις 1860 απαντήσεις τους στην κοινοποίηση προτεινόμενης τροποποίησης αριθ. 2007-16 (NPA 2007-16), οι οποίες παρουσιάστηκαν στο έγγραφο απάντησης στις παρατηρήσεις αριθ. 2007-16 (CRD 2007-16) που δημοσίευσε ο Οργανισμός στις 18 Μαρτίου 2008.

Η αξιολόγηση κανονιστικού αντικτύπου τεκμηριώνει τη γνώμη του Οργανισμού ότι το σύστημα του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA)² πρέπει να χρησιμοποιηθεί για:

- τη βελτίωση της ασφάλειας της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας (ATM) και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας (ANS), δύο τομείς στους οποίους θα μπορούσαν να προκαλούνται περίπου 18 ατυχήματα ετησίως (το 1/3 αυτών θανατηφόρα) και περίπου 90 000 συμβάντα εντός των επόμενων δύο δεκαετιών·
- τη μείωση του κόστους που θα μπορούσαν να συνεπάγονται ατυχήματα και συμβάντα τα οποία σχετίζονται με τη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας και τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας (ATM/ANS) στην ΕΕ των 27+4³ και το οποίο μπορεί να εκτιμηθεί ότι είναι της τάξης των 680 εκατ. ευρώ/έτος·
- την εφαρμογή μιας προσέγγισης ολικού συστήματος για τη ρύθμιση της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας·
- τη θέσπιση ισχυρού κανονιστικού πλαισίου στην ΕΕ των 27+4, σαφώς διαχωρισμένου από την παροχή υπηρεσιών, καθώς και από άλλες μορφές ρύθμισης ή δημόσιας παρέμβασης·
- την υποστήριξη του πανευρωπαϊκού συστήματος νέας γενιάς για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας (SESAR) με τον καθορισμό ενιαίου ρυθμιστή της ασφάλειας ικανού να παρακολουθεί τις εξελίξεις και να διευκολύνει την υλοποίηση του σχεδίου με τον έγκαιρο καθορισμό μέσων πιστοποίησης·
- τη βελτίωση, σε επίπεδο ΕΕ, του ποσοστού αναφοράς συμβάντων και περιστατικών που σχετίζονται με τη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας (ATM).

Προσδιορίστηκαν γενικοί, ειδικοί και επιχειρησιακοί στόχοι. Στην παρούσα αξιολόγηση κανονιστικού αντικτύπου χρησιμοποιήθηκαν δείκτες αποτελεσμάτων που συνδέονται με τους ειδικούς στόχους.

Εν συνεχεία των παρατηρήσεων επί της κοινοποίησης προτεινόμενης τροποποίησης αριθ. 2007-16 (NPA 2007-16), ο Οργανισμός έκρινε απαραίτητο να αξιολογήσει τον αντίκτυπο

¹ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ης Φεβρουαρίου 2008, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας, καθώς και για την κατάργηση της οδηγίας 91/670/ΕΟΚ του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 και της οδηγίας 2004/36/ΕΚ (ΕΕ L079 της 19.03.2008, σ. 1).

² Το «σύστημα» του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA) περιλαμβάνει τις συμπληρωματικές αρμοδιότητες του Οργανισμού και των αρμόδιων αεροπορικών αρχών των κρατών μελών, για την εκτέλεση των αντίστοιχων κανονιστικών καθηκόντων που τους έχουν ανατεθεί από το νομοθέτη.

³ Η Ισλανδία, το Λιχτενστάιν, η Νορβηγία και η Ελβετία, πλέον της ΕΕ των 27, αποτελούν μέρος του «συστήματος» του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA)».

της επέκτασης του Βασικού Κανονισμού του, σε σχέση με την ενσωμάτωση του κανονιστικού ρόλου του στον τομέα της ασφάλειας στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό.

Επιπλέον, προσδιόρισε τα ερωτήματα που τίθενται στην κοινοποίηση προτεινόμενης τροποποίησης αριθ. 2007-16 (NPA 2007-16) για τα οποία ήταν απαραίτητη η διεξαγωγή αξιολόγησης αντικτύπου προκειμένου να εξαχθούν συγκεκριμένα συμπεράσματα:

- το ερώτημα 1, σχετικά με το αν η απόφαση για τις αντιλήψεις περί λειτουργιών αποτελούσε κυβερνητική αρμοδιότητα ή αρμοδιότητα των φορέων παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας·
- το ερώτημα 3, σχετικά με το αν η διαχείριση εναέριου χώρου (ASM) και η διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας (ATFM) πρέπει να θεωρούνται αρμοδιότητες κανονιστικού χαρακτήρα ή σχετικές με την παροχή υπηρεσιών·
- το ερώτημα 6, σχετικά με το αν η παροχή ορισμένων υπηρεσιών δεν πρέπει να υπόκειται σε πιστοποίηση·
- το ερώτημα 8, σχετικά με το αν η πιστοποίηση των φορέων παροχής υπηρεσιών διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας/υπηρεσιών αεροναυτιλίας (ATM/ANS) σε πανευρωπαϊκό επίπεδο πρέπει να γίνεται από τον Οργανισμό και, σε αυτήν την περίπτωση, ποια πρέπει να είναι τα κριτήρια βάσει των οποίων θα ορίζεται ότι η υπηρεσία αυτή έχει πανευρωπαϊκό χαρακτήρα.

Για την ανάλυση καθενός από τα ερωτήματα αυτά, αναπτύχθηκαν εναλλακτικές λύσεις. Οι επιλογές αυτές αξιολογήθηκαν από την άποψη του αντικτύπου τους στην ασφάλεια, στην οικονομία, στο περιβάλλον, στο κοινωνικό σύνολο και σε σχέση με τους άλλους σχετικούς κοινοτικούς κανονισμούς. Στη συνέχεια, συγκρίθηκαν μεταξύ τους μέσω πολυκριτηριακής ανάλυσης χρησιμοποιώντας αδιάστατες «σταθμισμένες βαθμολογίες».

Με βάση τα αποτελέσματα αυτών των αξιολογήσεων, ο Οργανισμός αποφάσισε στη γνώμη του να:

- επιλέξει την επιλογή 0B (βλ. παράγραφο 2.6), το οποίο σημαίνει επέκταση του πεδίου εφαρμογής του Βασικού Κανονισμού αντί για ενσωμάτωση του ρόλου του Οργανισμού στη νομοθεσία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, διότι η πρώτη συγκεντρώνει διπλάσια βαθμολογία από τη δεύτερη όσον αφορά την ασφάλεια, ενώ είναι και η λιγότερο δαπανηρή από γενική οικονομική άποψη). Ο κοινωνικός της αντίκτυπος είναι πολύ περιορισμένος και μπορεί εύκολα να μετριαστεί με μεταφορά των σχετικών FTE (ισοδυνάμων πλήρους απασχόλησης) στον Οργανισμό. Τελευταίο, αλλά όχι έλασσον, αποτελεί τη μοναδική επιλογή που προβλέπει το διαχωρισμό της ασφάλειας από τις άλλες πτυχές της ρύθμισης.
- απορρίψει τις επιλογές 1A και 1B (βλ. παράγραφο 2.7) και, ως εκ τούτου, να συστήσει να μην συμπεριληφθούν στον Βασικό Κανονισμό διατάξεις για τη ρύθμιση της ασφάλειας της «γενικής» αντίληψης περί λειτουργιών. Αυτό σε καμία περίπτωση δεν θα εμποδίσει την κοινή επιχείρηση για την υλοποίηση του ευρωπαϊκού συστήματος νέας γενεάς για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας (SESAR Joint Undertaking) και τον Οργανισμό να συνάψουν κατάλληλες διευθετήσεις ώστε να συμβάλουν στην επαλήθευση, και σε κανονιστικό επίπεδο, των παραδοτέων του SESAR που αφορούν την ασφάλεια.
- επιλέξουν την επιλογή 1Γ, η οποία θεωρεί την «ειδική» αντίληψη περί λειτουργιών (η οποία επιβάλλει υποχρεώσεις τόσο στους χρήστες του εναέριου χώρου όσο και στους φορείς παροχής υπηρεσιών) κανονιστική δραστηριότητα, είτε σε επίπεδο ΕΕ είτε σε εθνικό επίπεδο. Η επιλογή αυτή συγκεντρώνει διπλάσια βαθμολογία από την 1Δ (δηλ. πρέπει να θεωρηθεί ότι αποτελεί μέρος της παροχής υπηρεσιών)· πράγματι, συγκεντρώνει καλύτερη βαθμολογία όσον αφορά την ασφάλεια, δεν συνεπάγεται πρόσθετο κόστος και ελαχιστοποιεί τον αντίκτυπο στη λοιπή νομοθεσία περί αεροπορίας που δεν εμπίπτει στην αρμοδιότητα του Οργανισμού, ενώ έχει ουδέτερο αντίκτυπο στο περιβάλλον και το κοινωνικό σύνολο.

- επιλέξει την επιλογή 3Γ (βλ. παράγραφο 2.8) η οποία θεωρεί ότι η κεντρική διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας (ATFM) έχει κανονιστικό χαρακτήρα, ενώ η τοπική/περιφερειακή διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας (ATFM) έχει επιχειρησιακό χαρακτήρα, καθώς η εν λόγω επιλογή έχει το μέγιστο θετικό αντίκτυπο στην ασφάλεια, το μικρότερο κόστος και αναμφισβήτητη συμβατότητα με τις αρχές και τους κανόνες του υγιούς και θεμιτού ανταγωνισμού στην εσωτερική αγορά·
- συστήσει την επιλογή 3Δ (βλ. παράγραφο 2.9), η οποία θεωρεί τη διαχείριση εναέριου χώρου (ASM) σε επίπεδο ΕΕ ή σε εθνικό επίπεδο, και κατά τη διάρκεια της στρατηγικής, προτακτικής ή τακτικής φάσης, κανονιστική λειτουργία σε όλες τις περιπτώσεις, καθώς η επιλογή αυτή συγκεντρώνει μεγαλύτερη βαθμολογία από τις δύο εναλλακτικές από την άποψη της ασφάλειας και της οικονομίας (μηδενικό πρόσθετο κόστος), ενώ θα είναι συμβατή και με την υφιστάμενη νομοθεσία εκτός αρμοδιότητας Οργανισμού. Ωστόσο, αυτό δεν θα εμποδίσει τα κράτη να μεταβιβάσουν στους φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας (ANSP) αρμοδιότητες διαχείρισης εναέριου χώρου (ASM) σε τοπικό επίπεδο, εάν το επιθυμούν.
- επιλέξει την επιλογή 6Β (βλ. παράγραφο 2.10), κάτι που σημαίνει ότι οι μικρομεσαίες επιχειρήσεις που προσφέρουν υπηρεσίες πληροφοριών πτήσεων αεροδρομίων (AFIS) (ή διαχείριση του χώρου στάθμευσης των αεροσκαφών) πρέπει να υπόκεινται σε ανάλογους κοινούς κανόνες και να έχουν την υποχρέωση να δηλώνουν τις δυνατότητές τους, καθώς η επιλογή αυτή συγκεντρώνει τετραπλάσια σχεδόν βαθμολογία σε σύγκριση με τις εναλλακτικές της, ιδίως όσον αφορά την οικονομική αποδοτικότητά τους και τη σχέση της με τη υπόλοιπη κοινοτική νομοθεσία·
- επιλέξει την επιλογή 8Γ (βλ. παράγραφο 2.11), η οποία θεωρεί ότι οι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας που παρέχουν υπηρεσίες σε τέσσερα ή περισσότερα κράτη θα τελούν υπό την επίβλεψη του Οργανισμού, καθώς η επιλογή αυτή συγκεντρώνει γενικά διπλάσια σχεδόν βαθμολογία και, από οικονομική άποψη, μεγαλύτερη βαθμολογία από τις υπόλοιπες επιλογές, αποτελώντας παράλληλα τη βέλτιστη λύση από άποψη ασφάλειας.

Οι παραπάνω προτάσεις συνάδουν με τις θέσεις που διατυπώθηκαν από πολλούς ενδιαφερόμενους φορείς πολλοί από τους ενδιαφερόμενοι φορείς, οι οποίες προέκυψαν κατόπιν εκτεταμένων διαβουλεύσεων (βλ. παράγραφο 2.2.) και, πιο συγκεκριμένα, από τις 1860 παρατηρήσεις επί της ΝΡΑ 2007-16 και τις 100 ενστάσεις επί του σχετικού CRD.

Ο αντίκτυπος του συνδυασμού των έξι επιλογών συνοψίζεται στον ακόλουθο πίνακα:

Αντίκτυπος		Επιλογές						ΣΥΝΟΛΟ
		ΟΒ	1.Γ	3Γ	3Δ	6Β	8Β	
		Επέκτ. Β. Κ.	Γεν. CoO* εκτός Ειδική CoO ρύθμ.	Κεντρ. ATFM κυβέρν. · τοπική ρυθμισμένη	Ρύθμιση διαχειρ. εναέρ. χώρου	«Αυτόβουλη δήλωση» για ΜΜΕ	Πραγματικό Ρ-Ε από EASA	
Στοιχείο	Μονάδα							
Ασφάλεια	Σταθμισμένη βαθμολογία	9	7,4	7	7,5	7,2	9	47,1
Περιβαλλοντικό	Σταθμισμένη βαθμολογία	0	0	0	0	1	0	1

Οικονομικό	Για τον Οργανισμό	χιλιάδες ευρώ/έτος	3,150	0	15	0	0	600	3,765
	ΣΥΝΟΛΟ	χιλιάδες ευρώ/έτος	- 17,139	0	0	0	- 265,8	600	- 16,805
Κοινωνικός	Οργανισμός	Θέσεις εργασίας	21	0	0	0	0	0	21
	ECTL**		- 10	0	0	0	0	0	- 10
	Αρχές		- 8	0	0	0	0	0	- 8
	Μερικό σύνολο δημόσιου τομέα		3	0	0	0	0	0	3
	Μερικό σύνολο ιδιωτικού τομέα		0	0	0	0	0	0	0
	ΣΥΝΟΛΟ		3	0	0	0	0	0	3
Στην υπόλοιπη νομοθεσία της ΕΕ		Σταθμισμένη βαθμολογία	3	1,33	3	3	3	2,2	15,53

* Concept of operations - Αντίληψη περί λειτουργιών

**EUROCONTROL

Καμία από τις προκριθείσες επιλογές δεν πλήττει την ασφάλεια. Απεναντίας, όλες συγκεντρώνουν καλύτερη βαθμολογία από άποψη ασφάλειας συγκριτικά με τις αντίστοιχες εναλλακτικές λύσεις.

Το κόστος που συνδέεται με την επέκταση των αρμοδιοτήτων του συστήματος του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA) στη ρύθμιση της ασφάλειας της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας (ATM/ANS) εκτιμάται ότι είναι της τάξης των 1.815 χιλ. ευρώ/έτος για τον Οργανισμό, ενώ τα εξοικονομούμενα ποσά για τους ενδιαφερόμενους φορείς είναι της τάξης των 17 εκατ. ευρώ/έτος, λόγω όχι μόνο μιας οριακής αύξησης της ασφάλειας (η οποία εκτιμάται σε μόλις 1%), αλλά κυρίως λόγω του εξορθολογισμού των διαδικασιών και της εξάλειψης της αποσπασματικότητας του κανονιστικού πλαισίου.

Επιπλέον, η προτεινόμενη πολιτική πρέπει να συμβάλει οριακά στην προστασία του περιβάλλοντος.

Από κοινωνικής άποψης, η προτεινόμενη πολιτική θα έχει αμελητέο αντίκτυπο. Δεν θα έχει κανέναν απολύτως κοινωνικό αντίκτυπο σε εκείνο το τμήμα του ιδιωτικού τομέα που υπόκειται ήδη στις υποχρεώσεις του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού. Χάθηκαν οκτώ θέσεις εργασίας στις εθνικές αρχές, οι οποίες ωστόσο θα μπορούσαν εύκολα να ξαναχρησιμοποιηθούν για την καλύτερη επίβλεψη των φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Επίσης, χάθηκαν οκτώ θέσεις εργασίας στο EUROCONTROL, οι οποίες θα μπορούσαν να μεταφερθούν στον Οργανισμό. Τέλος, δημιουργήθηκαν δεκαέξι θέσεις εργασίας στον Οργανισμό, συμπεριλαμβανομένης της σταδιακής αντικατάστασης των προσπαθειών του EUROCONTROL.

Τέλος, η προτεινόμενη πολιτική θα μπορούσε επίσης να συμβάλλει στην καλύτερη εναρμόνιση της ρύθμισης της ασφάλειας στον τομέα της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας (ATM/ANS), όχι μόνο με τον υπόλοιπο Βασικό Κανονισμό, αλλά και με τη «νέα προσέγγιση» και με άλλες πολιτικές του τομέα της αεροπορίας και με τη νομοθεσία της εσωτερικής αγοράς. Η σφαίρα των αρμοδιοτήτων του Οργανισμού θα περιοριστεί αυστηρά στη ρύθμιση της ασφάλειας, σύμφωνα με τις συστάσεις της ομάδας υψηλού επιπέδου, κάτι που θα συμβάλλει επίσης στη σαφέστερη διάκριση των ρόλων όσον αφορά τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό.

Επομένως, βάσει της παρούσας αξιολόγησης κανονιστικού αντικτύπου, κρίνεται ότι η επέκταση του συστήματος του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA) στην ασφάλεια και διαλειτουργικότητα αέρος/εδάφους της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας (ATM/ANS) είναι δικαιολογημένη από άποψη ασφάλειας και οικονομικού οφέλους. Θα επιτρέψει επίσης τον εξορθολογισμό και την ενίσχυση της συνέπειας των νομοθετικών πράξεων στον τομέα της αεροπορίας στην ΕΕ.

1. Εισαγωγή και αντικείμενο

1.1 Πλαίσιο

Σύμφωνα με την τελευταία μακροπρόθεσμη πρόβλεψη του EUROCONTROL⁴ (σενάριο Γ, δηλ. αειφόρος οικονομική ανάπτυξη με πιο αυστηρούς περιβαλλοντικούς περιορισμούς), η αύξηση της κυκλοφορίας αναμένεται να **συνεχιστεί** τις επόμενες δεκαετίες. Όλοι οι άλλοι ενδιαφερόμενοι φορείς συμφωνούν όσον αφορά αυτήν τη γενική τάση. Αν και οι επιστημονικές προβλέψεις διαφέρουν όσον αφορά τα πραγματικά νούμερα και τις ετήσιες ποσοστιαίες αυξήσεις της συνεχιζόμενης ανάπτυξης, μπορεί να σημειωθεί ότι στην Ευρώπη, κατά το διάστημα από το 2003 έως το 2007, ο μέσος ετήσιος ρυθμός μεγέθυνσης ήταν 5,4%.

Σύμφωνα με την ανακοίνωση της Επιτροπής⁵ για την εφαρμογή του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, ο αντίκτυπος της παγκόσμιας αστάθειας στην αγορά ενέργειας, είχε ως αποτέλεσμα να αυξηθεί δραματικά το κόστος των καυσίμων και οδήγησε την αεροπορική βιομηχανία στην αναζήτηση ακόμη μεγαλύτερων οικονομικών επιδόσεων, καθώς λειτουργεί σε μια εσωτερική αγορά που είναι απελευθερωμένη σε μεγάλο βαθμό, εντός της οποίας ανταγωνίζεται και με άλλους τρόπους μεταφοράς. Σε αυτό το πλαίσιο, οι αεροπορικές εταιρείες αντελήφθησαν ότι η παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας και τα σχέδια πτήσεων αποτελούν σημαντικούς τομείς οι οποίοι χρήζουν βελτίωσης. Το αίτημά τους για καλύτερες επιδόσεις της παροχής υπηρεσιών διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και υπηρεσιών αεροναυτιλίας (ATM/ANS) έχει εξελιχθεί στο βασικό κινητήριο μοχλό της αλλαγής.

Ωστόσο, ο συνδυασμός της διευρυμένης ανάπτυξης και της αναζήτησης αυξημένης οικονομικής αποδοτικότητας ενδέχεται να θέσει **νέες προκλήσεις στον τομέα της ασφάλειας**, όπως περιγράφεται στην παράγραφο 2.3.1 κατωτέρω.

Η αύξηση της δυναμικότητας και η βελτίωση της ασφάλειας, με παράλληλη διασφάλιση της καλύτερης δυνατής οικονομικής αποδοτικότητας, αποτέλεσε όντως τη βάση της πρωτοβουλίας για τον «Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό», με την οποία έχει ήδη θεσπιστεί η κοινοτική αρμοδιότητα στη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας (ATM) και στις υπηρεσίες αεροναυτιλίας (ANS)⁶. Τα παραδοτέα του συστήματος SESAR δείχνουν επίσης συνεχή αύξηση της κυκλοφορίας και επιβεβαιώνουν ότι η πρόκληση που τίθεται είναι να δημιουργηθεί ένα νέο σύστημα ικανό να ανταποκριθεί σε συνολικά **τριπλάσια αύξηση της εναέριας κυκλοφορίας**⁷, διατηρώντας τουλάχιστον την παρούσα ποιότητα της υπηρεσίας με χαμηλό κόστος για τους χρήστες. Αυτό σημαίνει, χονδρικά, τη διαχείριση σχεδόν 30 εκατομμυρίων πτήσεων σύμφωνα με τους κανόνες πτήσης με όργανα (πτήσεις IFR) στην Ευρώπη έναντι των σημερινών 10 εκατομμυρίων ετησίως.

Το σύστημα του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA), το οποίο σχεδιάστηκε με απώτερο στόχο την κάλυψη των αναγκών της βιομηχανίας σε ένα ανταγωνιστικό περιβάλλον, πέρα από τη διασφάλιση ενός υψηλού ενιαίου επιπέδου ασφαλείας στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας, έχει λάβει εντολή από το νομοθέτη:

- να διευκολύνει την ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων και των υπηρεσιών·
- να προαγάγει την οικονομική αποδοτικότητα στις κανονιστικές διαδικασίες και στις διαδικασίες πιστοποίησης·
- να προσφέρει ίσους όρους ανταγωνισμού για όλους τους παράγοντες της εσωτερικής αγοράς αεροπορικών μεταφορών,

Πρέπει, λοιπόν, να είναι σε θέση να συμβάλλει στη βελτίωση της οικονομικής αποδοτικότητας με δύο τουλάχιστον τρόπους:

⁴ Μακροπρόθεσμη πρόβλεψη του EUROCONTROL για το διάστημα 2006-2025: <http://www.eurocontrol.int/statfor/gallery/content/public/forecasts/Doc216%20LTF06%20Report%20v1.0.pdf>

⁵ COM(2007) 845 τελικό, της 20ης Δεκεμβρίου 2007 – ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ – Πρώτη έκθεση για την εφαρμογή της νομοθεσίας του ενιαίου ουρανού: επιτεύγματα και μελλοντική πορεία

⁶ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 549/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, για τη χάραξη του πλαισίου για τη δημιουργία του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού (ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 1).

⁷ Παραδοτέο SESAR D1, έκδοση 3.0, Ιούλιος 2006: <http://www.sesar-consortium.aero/deliv1.php>

- τη λογική χρήση των πόρων για τις κανονιστικές διαδικασίες και τις διαδικασίες πιστοποίησης·
- ανάπτυξη κανόνων ανάλογων με τους σχετικούς κινδύνους ασφάλειας, καθώς επίσης τον τύπο και την περιπλοκότητα της δραστηριότητας που καλύπτουν.

1.2 Επαναληπτική διαδικασία για την αξιολόγηση του αντικτύπου

1.2.1 «Καλύτερη ρύθμιση»

Βάσει της αρχής της «καλύτερης ρύθμισης», η Επιτροπή οφείλει να εκπονεί αξιολόγηση κανονιστικού αντικτύπου όποτε υποβάλλει οποιαδήποτε πρόταση στο νομοθέτη. Η ίδια αρχή ισχύει για τον Οργανισμό, ο οποίος οφείλει επίσης να διενεργεί αξιολόγηση κανονιστικού αντικτύπου (RIA) κάθε φορά που γνωμοδοτεί.

Μετά τον προσδιορισμό του προβλήματος, όπως αποτυπώνεται στην υποπαράγραφο 1.2.2 κατωτέρω, έγινε οργάνωση των εργασιών προκειμένου να περιοριστεί η αλληλοεπικάλυψη προσπαθειών. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή προέβη στη διεξαγωγή προκαταρκτικής αξιολόγησης αντικτύπου, αξιολόγησης των διοικητικών δαπανών και τελικής αξιολόγησης αντικτύπου. Η τελευταία επικεντρώθηκε στο «κατά πόσον» πρέπει να διευρυνθούν οι αρμοδιότητες του Οργανισμού.

Συμφωνήθηκε τότε ότι ο Οργανισμός θα εκπονούσε μια συγκεκριμένη αξιολόγηση κανονιστικού αντικτύπου σχετικά με το «πώς» θα μπορούσε να υλοποιηθεί η διεύρυνση των αρμοδιοτήτων ώστε να καλύπτει και τα αεροδρόμια⁸ και το παρόν έγγραφο σχετικά με το «πώς» η εν λόγω διεύρυνση θα μπορούσε επίσης να καλύψει τη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας και τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας (ATM/ANS).

Στις παραγράφους του κεφαλαίου 1 που ακολουθούν συνοψίζονται, για λόγους ευχερέστερης μελέτης, οι εκτεταμένες εργασίες που πραγματοποιήθηκαν για την εκπόνηση της επαναληπτικής αξιολόγησης αντικτύπου από τις υπηρεσίες της Επιτροπής σε συνεργασία με τον Οργανισμό. Οι εργασίες αυτές περιελάμβαναν εκτεταμένες διαβουλεύσεις με τους ενδιαφερόμενους φορείς.

1.2.2 Προσδιορισμός του προβλήματος

Στην Ευρώπη, η ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας βελτιώθηκε δραστικά από τις αρχές της δεκαετίας του 1970 (περίπου 200 θύματα ανά εκατομμύριο πτήσεις που εκτελούνται βάσει των κανόνων πτήσης με όργανα) έως το 1995 (μείωση σε 10 θύματα ανά εκατομμύριο πτήσεις που εκτελούνται βάσει των κανόνων πτήσης με όργανα), όπως επισημάνθηκε στην αναφερθείσα αξιολόγηση κανονιστικού αντικτύπου του Οργανισμού για τα αεροδρόμια. Έκτοτε, ωστόσο, παρά τις σημαντικές τεχνολογικές βελτιώσεις, η αναλογία των ατυχημάτων παρέμεινε σχεδόν αμετάβλητη. Στην περίπτωση της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας (ATM/ANS), νέοι τύποι ζήτησης (μη επανδρωμένα εναέρια συστήματα και, κυρίως, πολύ ελαφρά αεριωθούμενα αεροσκάφη), η αύξηση της κυκλοφορίας και της εμπορικής πίεσης, είναι πιθανό να θέσουν νέες προκλήσεις.

Για την περαιτέρω μείωση της πιθανότητας ατυχήματος, είναι αναγκαίο να αναληφθεί δράση όχι μόνο στον τομέα της τεχνολογίας αλλά και σε άλλες πτυχές της «αλυσίδας της ασφάλειας». Είναι σαφές ότι η σημερινή απόδοση στον τομέα της ασφάλειας επιτυγχάνεται χάρη στη συλλογική προσπάθεια ενός προσωπικού αποτελούμενου από επαγγελματίες με υψηλή εξειδίκευση, ευαισθητοποιημένους σε θέματα ασφάλειας. Ωστόσο, το ερώτημα δεν είναι μόνο πώς θα μπορούσε να διατηρηθεί, αλλά πώς θα μπορούσε να βελτιωθεί περαιτέρω στο εγγύς μέλλον η σημερινή απόδοση στον τομέα της ασφάλειας, προκειμένου να αντιμετωπιστούν οι νέες προκλήσεις με παράλληλη βελτιστοποίηση της χρήσης των πόρων σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Μπορεί να θεωρηθεί ότι η περαιτέρω βελτίωση της ασφάλειας εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την ικανότητα εισαγωγής ενιαίων συστημάτων διαχείρισης της ασφάλειας (SMS) από όλους τους ενδιαφερόμενους φορείς με αποτελεσματικό και εναρμονισμένο τρόπο σε ολόκληρη την Ευρώπη. Όμως τα συστήματα διαχείρισης της

⁸ http://www.easa.europa.eu/doc/Rulemaking/opinions/Translations/03_2007/RIA%20Opinion%203-2007.pdf

ασφάλειας αποτελούν ένα μόνο από τα απαραίτητα εργαλεία. Πρέπει, επίσης, να εξεταστούν οι σχετικές με την ασφάλεια κανονιστικές διαδικασίες, καθώς και η διασύνδεση των συστημάτων διαχείρισης της ασφάλειας που χρησιμοποιούν διάφοροι φορείς και η ενοποίηση των απαιτήσεων όσον αφορά τα συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας σε όλους τους τομείς της αεροπορίας. Από αυτήν την άποψη, αν και οι κανόνες του ICAO λειτουργούν ως παγκόσμια κανονιστική ομπρέλα, οι κανόνες αυτοί παρουσιάζουν διαφορές ως προς την εφαρμογή τους. Επιπλέον, ο ICAO εκδίδει πλήθος συστάσεων οι οποίες δεν είναι υποχρεωτικές για τα συμβαλλόμενα κράτη. Ως εκ τούτου, στην παρούσα κατάσταση, υπάρχουν σαφείς διαφορές μεταξύ των κρατών μελών στους τομείς της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας (ATM/ANS), καθώς πολλές από τις δραστηριότητες εφαρμογής διεξάγονται σε επίπεδο κρατους μέλους, χωρίς ισχυρή κεντρική επίβλεψη ή πιστοποίηση των αναδυόμενων πανευρωπαϊκών φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας (ANSP) από έναν κεντρικό φορέα. Μεγάλες διαφοροποιήσεις υπάρχουν ακόμη και όπου έχουν αναληφθεί κεντρικές συντονιστικές δραστηριότητες (π.χ. στον τομέα της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας). Κατά συνέπεια, η εφαρμοζόμενη μεθοδολογία για την πιστοποίηση και την επίβλεψη της ασφάλειας, εάν υπάρχουν, ποικίλλει σημαντικά μεταξύ των κρατών μελών. Ένα ακόμη μειονέκτημα της παρούσας κατάστασης είναι ότι υπάρχει έλλειψη μιας συνολικής προσέγγισης ολικού συστήματος της ασφάλειας των αερομεταφορών. Η διαχείριση των διαφόρων τομέων γίνεται από διαφορετικούς οργανισμούς, ενώ αναγνωρίζεται σε ολόένα και μεγαλύτερο βαθμό ότι η ασφάλεια των αερομεταφορών θα ωφελείτο από μια ολιστική, συνεκτική, «από την απογείωση έως την προσγείωση» προσέγγιση που θα ενσωμάτωνε τη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας, τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας, τον εξοπλισμό αεροσκαφών, τις αεροπορικές δραστηριότητες και τις επιχειρησιακές δραστηριότητες των αεροδρομίων, καθώς και την επαγγελματική ικανότητα του προσωπικού.

Ειδικότερα, στους τομείς της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας (ATM/ANS), πρέπει να επιλυθούν τα ακόλουθα βασικά προβλήματα:

- ανάγκη συνεχούς βελτίωσης του επιπέδου ασφαλείας ενόψει της συνεχιζόμενης αύξησης της κυκλοφορίας που προβλέπεται για τις επόμενες δεκαετίες (δηλ. περίπου +3% ανά έτος)·
- διευκόλυνση της ασφαλούς εισαγωγής νέων τεχνολογιών·
- ανάγκη για μια «προσέγγιση ολικού συστήματος» της ρύθμισης της ασφάλειας που να καλύπτει τους επιμέρους τομείς των εναέριων και των επίγειων δραστηριοτήτων, καθώς επίσης τα πρόσωπα και τους φορείς που επιτελούν επιχειρησιακά καθήκοντα τα οποία διασυνδέονται με τις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας (ATS), λαμβάνοντας υπόψη τις αλληλεπιδράσεις τους·
- αποφυγή διαδικασιών πολλαπλής πιστοποίησης για οργανισμούς που παρέχουν υπηρεσίες σε διαφορετικούς τομείς⁹ ή για εξοπλισμό¹⁰.
- ορισμός νομικών ευθυνών και σχετικών υποχρεώσεων, κυρίως υπό την προοπτική του «διαχωρισμού» των υπηρεσιών αεροναυτιλίας¹¹, ή στην περίπτωση φορέων παροχής υπηρεσιών που αφορούν εξαιρετικά περίπλοκα συστήματα (π.χ. δορυφορικά συστήματα)·

⁹ Για παράδειγμα, η ισπανική εταιρεία «AENA», η οποία αποτελεί τόσο φορέα εκμετάλλευσης αεροδρομίων (και, ως εκ τούτου, υπόκειται στις βασικές απαιτήσεις του Βασικού Κανονισμού αφού εγκριθεί από τον νομοθέτη) όσο και φορέα παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας (και, ως εκ τούτου, υπόκειται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2096/2005 της Επιτροπής, της 20ης Δεκεμβρίου 2005, περί καθορισμού «κοινού απαιτήσεων» για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας *EE L 335 της 21.12.2005, σ. 13*). ¹⁰ Π.χ. για την επαλήθευση της καταλληλότητας χρήσης του εναέριου τμήματος της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας, το οποίο εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής τόσο του Βασικού Κανονισμού του EASA όσο και του άρθρου 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 552/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (*EE L 96 της 31.3.2004, σ. 26*).

¹¹ Άρθρο 7.3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, σχετικά με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (*EE L 96 της 31.3.2004, σ. 10*).

- εξάλειψη της αποσπασματικότητας του κανονιστικού πλαισίου που διέπει την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας σε ευρωπαϊκό επίπεδο, όπως τόνισε η ομάδα υψηλού επιπέδου που δημιουργήθηκε το 2006 από τον αντιπρόεδρο Jacques Barrot¹².

1.2.3 Η προκαταρκτική αξιολόγηση αντικτύπου της Επιτροπής

Το 2005 διενεργήθηκε προκαταρκτική αξιολόγηση αντικτύπου από συμβουλευτική εταιρεία συμβεβλημένη με την Επιτροπή¹³. Η μελέτη κατέληγε στο συμπέρασμα ότι η επέκταση των αρμοδιοτήτων του Οργανισμού αποτελούσε όντως την πλέον λογική, αποτελεσματική και αποδοτική επιλογή. Συγκεκριμένα, κατά την εκτίμηση του εν λόγω συμβούλου, η επέκταση του συστήματος του EASA θα απέφερε σημαντικά οφέλη στον τομέα της ασφάλειας, ιδίως συγκρινόμενη με την επιλογή της «διατήρησης της υφιστάμενης κατάστασης».

Ειδικότερα, τα αποτελέσματα τόσο των συνεντεύξεων όσο και των ερωτηματολογίων για τα οποία ήταν υπεύθυνος ο σύμβουλος (δηλ. η ECORYS) που προσέλαβε η Επιτροπή χρησιμοποιήθηκαν για την εκπόνηση και την τεκμηρίωση της ανάλυσης των διαφόρων θεμάτων που πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο της προκαταρκτικής αξιολόγησης αντικτύπου, όπως αυτών της ανάλυσης του προβλήματος, της αξιολόγησης του αντικτύπου και της σύγκρισης των επιλογών. Σε καθένα από τα βασικά κεφάλαια της εν λόγω μελέτης, οι απόψεις των ενδιαφερομένων παρουσιάστηκαν σε χωριστή ενότητα. Επίσης, στο παράρτημα Β του εν λόγω εγγράφου υπήρχε λεπτομερής ανάλυση των αποτελεσμάτων του ερωτηματολογίου. Οι ενδιαφερόμενοι προσδιορίστηκαν βάσει είτε της συμμετοχής τους στο διοικητικό συμβούλιο του Οργανισμού είτε της συμμετοχής τους ως βασικών ενδιαφερομένων στο συμβουλευτικό όργανο του κλάδου (ICB), εκπροσώπου των συναφών διεθνών οργανώσεων. Επίσης, στο διαβούλευση συμμετείχε δείγμα φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας και φορέων εκμετάλλευσης αεροδρομίων.

1.2.4 Η τελική αξιολόγηση αντικτύπου της Επιτροπής

Ακολούθως, οι υπηρεσίες της Επιτροπής εκπόνησαν τον Μάρτιο του 2008, την τελική αξιολόγηση αντικτύπου, η οποία θα συνοδεύει τη νομοθετική της πρόταση για την επέκταση των αρμοδιοτήτων του Οργανισμού, εστιάζοντας για μία ακόμη φορά το ενδιαφέρον τους στο «κατά πόσον» ο Οργανισμός πρέπει να επεκτείνει τις αρμοδιότητές του στα αεροδρόμια, τη διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας. Βασίζόμενη στο έργο που έχει επιτελεστεί μέχρι τώρα και στα αποτελέσματα των διαβουλεύσεων που διεξήγαγε, στις συστάσεις της ομάδας υψηλού επιπέδου, στα συμπεράσματα του Συμβουλίου σχετικά με την εφαρμογή του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, καθώς επίσης στο έργο και τις διαβουλεύσεις του Οργανισμού, η Επιτροπή αποφάνθηκε θετικά επί του θέματος στην εν λόγω τελική αξιολόγηση αντικτύπου.

1.2.5 Η παρούσα αξιολόγηση κανονιστικού αντικτύπου

Η αρμοδιότητα της Κοινότητας στους τομείς της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας εδραιώθηκε με τη θέσπιση της νομοθετικής δέσμης σχετικά με τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό. Όπως αναφέρθηκε ανωτέρω, όλες οι μέχρι τώρα αξιολογήσεις καταλήγουν στο συμπέρασμα ότι είναι ανάγκη να γίνει ένα ακόμη βήμα προς τον εξορθολογισμό της ρύθμισης της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας σε κοινοτικό επίπεδο με την επέκταση των αρμοδιοτήτων του Οργανισμού στη ρύθμιση της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Ο Οργανισμός θεώρησε τότε ότι το ερώτημα σχετικά με το «κατά πόσον» έπρεπε να επεκταθούν οι αρμοδιότητες του Οργανισμού είχε απαντηθεί.

Απέμενε, λοιπόν, να απαντηθεί το ερώτημα του «πώς» θα έπρεπε να γίνει αυτό κατά τρόπο ίδιο με αυτόν που είχε γίνει η επέκταση του συστήματος του Ευρωπαϊκού Οργανισμού

¹² Τελική έκθεση της ομάδας υψηλού επιπέδου για το μελλοντικό κανονιστικό πλαίσιο της ευρωπαϊκής αεροπορίας (Ιούλιος 2007): http://ec.europa.eu/transport/air_portal/traffic_management/studies/doc/finalized/2007_09_15_atm_en.pdf

¹³ http://ec.europa.eu/transport/air_portal/traffic_management/studies/doc/finalized/2005_09_15_atm_en.pdf

Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA) στη ρύθμιση της ασφάλειας των αεροδρομίων¹⁴. Συνεπώς, ο σκοπός του παρόντος εγγράφου είναι να αξιολογήσει¹⁵, εντός του ανωτέρω πλαισίου, τον αντίκτυπο πιθανών εναλλακτικών λύσεων. Δεδομένου ότι υπάρχει η πρόθεση να χρησιμοποιηθούν ως βάση, όσο το δυνατόν περισσότερο, οι κανονιστικές διαδικασίες που θεσπίστηκαν δυνάμει του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, ο Οργανισμός έκρινε ότι δεν ήταν σωστό να αξιολογήσει τον αντίκτυπο των διαδικασιών αυτών τη στιγμή που η προτεινόμενη προσέγγισή του δεν θα παρέκκλινε από αυτές. Αντιθέτως, θεώρησε απαραίτητο να αξιολογήσει περαιτέρω πιθανές αλλαγές στις διαδικασίες αυτές, καθώς και να εξετάσει ορισμένα ζητήματα τα οποία θεωρούσε ότι δεν ήταν αρκετά σαφή στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού. Ως εκ τούτου, η παρούσα αξιολόγηση κανονιστικού αντικτύπου επικεντρώνεται στα ακόλουθα θέματα:

Οι αρμοδιότητες του Οργανισμού πρέπει να θεσπιστούν με την τροποποίηση του Βασικού Κανονισμού ή με την εισαγωγή διατάξεων οι οποίες θα διέπουν το ρόλο του Οργανισμού στους κανονισμούς του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού¹⁶;

Η απόφαση σχετικά με τις αντιλήψεις περί λειτουργιών αποτελούν κυβερνητική λειτουργία ή λειτουργία των φορέων παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας;

Η διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας και η διαχείριση ροής κυκλοφορίας πρέπει να θεωρούνται αρμοδιότητες ρυθμιστικού χαρακτήρα ή σχετικές με την παροχή υπηρεσιών;

Η παροχή ορισμένων υπηρεσιών πρέπει να εξαιρείται από την πιστοποίηση;

Η πιστοποίηση των φορέων παροχής υπηρεσιών διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και υπηρεσιών αεροναυτιλίας (ATM/ANS) σε πανευρωπαϊκό επίπεδο πρέπει να γίνεται από τον Οργανισμό και, σε αυτήν την περίπτωση, ποια πρέπει να είναι τα κριτήρια βάσει των οποίων θα ορίζεται ότι η υπηρεσία αυτή έχει πανευρωπαϊκό χαρακτήρα;

Συνοπτικά, η παρούσα αξιολόγηση κανονιστικού αντικτύπου συμπληρώνει μια επαναληπτική διαδικασία η οποία διεξάγεται επί τρία έτη σε πλήρη συνεργασία με τον Οργανισμό, τις υπηρεσίες της Επιτροπής και πλήθος ενδιαφερομένων που συμμετείχαν σε πλήθος εκτεταμένων διαβουλεύσεων σχετικά με την πιθανή επέκταση του συστήματος του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA) στα αεροδρόμια, τη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας και τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας.

¹⁴ Γνώμη αριθ. 3/2007 του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 2002, για κοινούς κανόνες στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας, για τη διεύρυνση του πεδίου εφαρμογής του στη ρύθμιση της ασφάλειας και τη διαλειτουργικότητα των αεροδρομίων
http://www.easa.europa.eu/doc/Rulemaking/opinions/Translations/03_2007/Opinion%203-2007.pdf

¹⁵ Οι θέσεις/απαντήσεις των ενδιαφερομένων δεν αναλύονται πλήρως στο παρόν έγγραφο, δεδομένου ότι παρουσιάζονται συνοπτικά στο έγγραφο απάντησης στις παρατηρήσεις (CRD 2007-16) που δημοσιεύτηκε στην ιστοθέση του Οργανισμού στις 18 Μαρτίου 2008, http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/CRD-2007-16.pdf

¹⁶ Κανονισμοί (ΕΚ) αριθ. 549/2004 («κανονισμός-πλαίσιο»), (ΕΚ) αριθ. 550/2004 («κανονισμός για την παροχή υπηρεσιών»), (ΕΚ) αριθ. 551/2004 («κανονισμός για τον εναέριο χώρο») και (ΕΚ) αριθ. 552/2004 («κανονισμός για τη διαλειτουργικότητα»), του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004 (ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 1-42).

2. Αξιολόγηση κανονιστικού αντικτύπου

2.1 Προσέγγιση της αξιολόγησης αντικτύπου

2.1.1 Ποιοτική και ποσοτική αξιολόγηση

Η αξιολόγηση κανονιστικού αντικτύπου συνίσταται στην αξιολόγηση των πλεονεκτημάτων και των μειονεκτημάτων ενός προτεινόμενου νέου κανόνα ή τροποποίησης υπάρχουσας νομοθεσίας, λαμβάνοντας υπόψη διάφορες πιθανές επιλογές για την επίτευξη του προσδοκώμενου κοινωνικού στόχου (ήτοι την πιο αποτελεσματική και αποδοτική ρύθμιση της ασφάλειας της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας), ποσοτικοποιώντας, παράλληλα, στο μέτρο του εφικτού τις επενέργειές τους σε όλες τις κατηγορίες θιγόμενων προσώπων και οργανισμών.

Το βάθος της μελέτης είναι ανάλογο προς το δυνητικό αντίκτυπο της πρότασης, όπως αναφέρεται στις ισχύουσες κατευθυντήριες γραμμές της Επιτροπής για την αξιολόγηση αντικτύπου. Οι επιπτώσεις αυτές θα αναλύονται από διάφορες οπτικές γωνίες (πεδία). Ως εκ τούτου, η παρούσα αξιολόγηση κανονιστικού αντικτύπου, η οποία αφορά τον κλάδο της αεροπορίας και πιο συγκεκριμένα τη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας και τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας, εξετάζει ειδικότερα τα ακόλουθα πεδία προς αξιολόγηση αντικτύπου:

- αντίκτυπος στην ασφάλεια·
- αντίκτυπος στην οικονομία·
- αντίκτυπος στο περιβάλλον·
- κοινωνικός αντίκτυπος·
- και αντίκτυπος σε άλλες απαιτήσεις της νομοθεσίας της ΕΕ οι οποίες δεν εμπίπτουν στο σημερινό πεδίο αρμοδιοτήτων του EASA, αλλά άπτονται άμεσα ή έμμεσα της πολιτικής αεροπορίας.

Πιο συγκεκριμένα, ο αντίκτυπος που αναφέρεται ανωτέρω αξιολογήθηκε ποιοτικά ή ποσοτικά, όπως παρουσιάζεται στον πίνακα 1:

Αξιολόγηση	Α Ν Τ Ι Κ Τ Υ Π Ο Σ					
	Στην ασφάλεια		Στην οικονομία	Στο περιβάλλον	Στο κοινωνικό σύνολο	Σε άλλες απαιτήσεις που άπτονται της πολιτικής αεροπορίας
	Κατά το παρελθόν	Μελλοντικός αντίκτυπος				
Ποσοτική	X					
Προσεγγιστικά ποσοτική		X	X		X	
Ποιοτική		X	X	X	X	X

Πίνακας 1: Ποιοτική και ποσοτική αξιολόγηση αντικτύπου

Καθένα από αυτά τα πέντε πεδία προς αξιολόγηση αντικτύπου θα εξεταστεί χωριστά στις παραγράφους § 2.6 έως 2.11 κατωτέρω.

2.1.2 Μεθοδολογία αξιολόγησης

Η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε για την αξιολόγηση αντικτύπου διαρθρώνεται σε 6 στάδια:

- ανάλυση του προβλήματος (παράγραφος 2.3 κατωτέρω)·
- καθορισμός στόχων (γενικών, ειδικών και επιχειρησιακών) και δεικτών (παράγραφος 2.4 κατωτέρω)·

- προσδιορισμός εναλλακτικών επιλογών για τα κύρια θέματα που προέκυψαν κατά τη διαβούλευση (δηλ. σχέση με νομικές πράξεις στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, αντίληψη περί λειτουργιών, διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας (ATFM), διαχείριση εναέριου χώρου (ASM), μικρομεσαίες επιχειρήσεις όπως η Υπηρεσία Πληροφοριών Πτήσεων Αεροδρομίων (AFIS) και πιστοποίηση των πανευρωπαϊκών φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας (ANSP) (παράγραφος 2.5).
- προσδιορισμός και εκτίμηση του μεγέθους της ομάδας στόχου.
- προσδιορισμός και αξιολόγηση των επιπτώσεων κάθε πιθανής επιλογής και στα πέντε πεδία που παρατίθενται στην παράγραφο 2.1.1, για τον καθορισμό των πιο σημαντικών.
- συμπερασματική πολυκριτηριακή ανάλυση.

Οι δυνητικές επιπτώσεις συνδέονται σε μεγάλο βαθμό με τους γενικούς και ειδικούς στόχους που προσδιορίζονται στις παραγράφους 2.4.2 και 2.4.3 κατωτέρω. Η μέτρησή τους βασίζεται στους δείκτες παρακολούθησης (δείκτες απώτερου αποτελέσματος και δείκτες άμεσων αποτελεσμάτων) που παρουσιάζονται στην παράγραφο 2.4.5 κατωτέρω. Ωστόσο, οι δείκτες που σχετίζονται με τους γενικούς στόχους ενδέχεται να επηρεάζονται σε πολύ σημαντικό βαθμό από άλλες πολιτικές. Ως εκ τούτου, δεν είναι σκόπιμο να ληφθούν υπόψη κατά την αξιολόγηση του αντίκτυπου της προτεινόμενης επέκτασης των αρμοδιοτήτων του Οργανισμού στη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας και στις υπηρεσίες αεροναυτιλίας.

Η κύρια χρησιμότητα των γενικών στόχων έγκειται στην αξιοποίησή τους για τον καθορισμό των ειδικών στόχων της προτεινόμενης πολιτικής. Οι δείκτες άμεσων αποτελεσμάτων που συνδέονται με τους στόχους αυτούς χρησιμοποιούνται κατά περίπτωση στην παρούσα αξιολόγηση κανονιστικού αντικτύπου, ενώ μπορούν επίσης να χρησιμοποιηθούν μελλοντικά για την τακτική αξιολόγηση της απόδοσης του συστήματος του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA). Σε αυτό το πλαίσιο, προσδιορίστηκαν οι επιχειρησιακοί δείκτες της παραγράφου 2.4.5. Παρόλο που δεν χρησιμοποιήθηκαν στην παρούσα αξιολόγηση κανονιστικού αντικτύπου, μπορούν να χρησιμοποιηθούν στο μέλλον για τη διαρκή συγκριτική αξιολόγηση της προόδου της προτεινόμενης πρωτοβουλίας.

Αφού προσδιοριστούν όλες οι επιπτώσεις για κάθε βασικό θέμα και κάθε σχετική επιλογή πολιτικής, σε σχέση με τους εν λόγω ειδικούς στόχους, στις συμπερασματικές παραγράφους 2.6 και 2.11 κατωτέρω γίνεται συνοπτική παρουσίαση των αποτελεσμάτων υπό τη μορφή πίνακα αντικτύπου. Η διαδικασία που ακολουθήθηκε για την κατάρτιση του πίνακα αυτού ήταν η πολυκριτηριακή ανάλυση (MCA), η οποία πραγματοποιήθηκε μέσω των ακόλουθων αναλυτικών βημάτων:

- προσδιορισμός των ειδικών στόχων, οι οποίοι ισχύουν για όλες τις προτεινόμενες εναλλακτικές επιλογές.
- σύνδεση κάθε επιλογής με τα δυνητικώς συναφή πεδία αντικτύπου, ώστε να είναι δυνατή η σύγκριση των επιλογών.
- καθορισμός των κριτηρίων μέτρησης (μέσω των δεικτών άμεσων αποτελεσμάτων) – τουλάχιστον από ποιοτικής άποψης και, όπου είναι εφικτό, από ποσοτικής άποψης (στην τελευταία περίπτωση, λαμβάνοντας υπόψη το μέγεθος της ομάδας στόχου).
- βαθμολόγηση κάθε επιλογής ως προς την εκπλήρωση των κριτηρίων, δίνοντας σε κάθε επίπτωση, είτε μετρηθείσα ποσοτικά είτε αξιολογηθείσα ποιοτικά, έναν αδιάστατο βαθμό («βαθμολογία»): δηλ. -3 για ιδιαίτερος αρνητικό αντίκτυπο, -2 για μετρίως αρνητικό αντίκτυπο, -1 για ελαχίστως αρνητικό αντίκτυπο, 0 για ουδέτερο αντίκτυπο και +3 για τις διάφορες διαβαθμίσεις θετικού αντικτύπου.
- ορισμός συντελεστών βαρύτητας για κάθε πεδίο αντικτύπου αναλόγως της σχετικής σημασίας του: για τον αντίκτυπο στην ασφάλεια και τον περιβαλλοντική αντίκτυπο ορίστηκε συντελεστής βαρύτητας, για τον αντίκτυπο στην οικονομία και στο κοινωνικό σύνολο ορίστηκε συντελεστής 2 και για τον αντίκτυπο στη λοιπή νομοθεσία της ΕΕ ορίστηκε συντελεστής βαρύτητας 1.
- τέλος, σύγκριση των επιλογών μέσω της άθροισης των σταθμισμένων βαθμολογιών τους.

2.2 Διαβούλευση με ενδιαφερόμενους

Στο πλαίσιο της δομημένης και επαναληπτικής διαδικασίας διαβούλευσης που διεξάγεται με τους ενδιαφερόμενους, έχουν χρησιμοποιηθεί έως τώρα δώδεκα μηχανισμοί (πέραν της αλληλογραφίας και των άτυπων συζητήσεων), οι οποίοι συνοψίζονται στον πίνακα 2 κατωτέρω:

Αρ ιθ.	Αρμόδιος	Περίοδος διαβούλευσης	Ομάδα στόχος	Μηχανισμός	Αποτελέσματα
1	ECORYS	Μέσα 2005	Περισσότεροι από 70 επιλεγμένοι ενδιαφερόμενοι	Ερωτηματολόγια	Ελήφθησαν 56. Σύνοψη των απαντήσεων στην έκθεση της ECORYS
2	ECORYS	Μέσα 2005	25 βασικοί ενδιαφερόμενοι	Συνεντεύξεις	Σύνοψη των απαντήσεων στην έκθεση της ECORYS
3	EASA	Δεκέμβριος 2005	Συμβουλευτική ομάδα εθνικών αρχών (AGNA)	Διαβούλευση επί του ετήσιου κανονιστικού σχεδίου του EASA	Έγκριση του καθήκοντος BR. 003
4	EASA	Δεκέμβριος 2005	Συμβουλευτική επιτροπή για θέματα προτύπων ασφάλειας (SSCC)		Έγκριση του καθήκοντος BR. 003
5	EASA	Δεκέμβριος 2005	AGNA	Διαβούλευση επί των όρων εντολής του καθήκοντος BR. 003	Δημοσίευση όρων εντολής
6	EASA	Δεκέμβριος 2005	SSCC		Δημοσίευση όρων εντολής
7	EASA	Δεκέμβριος 2007	Το κοινό μέσω διαβούλευσης μέσω Διαδικτύου	NPA 2007-16	Ελήφθησαν 1860 παρατηρήσεις. Δημοσίευση CRD
8	EASA	Μάρτιος 2008	Το κοινό μέσω διαβούλευσης μέσω Διαδικτύου	CRD 2007-16	Ελήφθησαν 100 ενστάσεις από 18 ενδιαφερόμενους. Ελήφθησαν υπόψη κατά την εκπόνηση της γνώμης
9	EE	Από τις αρχές 2006	Εθνικές εποπτικές αρχές	Συμμετοχή στη συνεδρίαση της Επιτροπής Ρύθμισης της Ασφάλειας (SRC) του EUROCONTROL	Αδιάλειπτη συμμετοχή και συζητήσεις στο πλαίσιο των συνεδριάσεων
10	EE	Από τις αρχές 2007	Εθνικές αρχές	Επιτροπή Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού	Συνεχής ενημέρωση στο πλαίσιο των συνεδριάσεων
11	EASA	Από το 2007	EGNOS και Galileo	Τακτική παρακολούθηση συνεδρίασης GALCERT	Πληρέστερη κατανόηση με GSA & ESA

12	EASA	Από το 2007	IRIS (Υπηρεσίες επικοινωνίας μέσω δορυφόρου)	Τακτική συμμετοχή στην ομάδα εξωτερικών εμπειρογνομόνων	Πληρέστερη κατανόηση με ESA
----	------	-------------	--	---	-----------------------------

Πίνακας 2: Διαβούλευση με ενδιαφερόμενους

Η Επιτροπή παρείχε συνεχή ενημέρωση στην Επιτροπή Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (SSC), το συμβουλευτικό όργανο του κλάδου (ICB) και την Επιτροπή Ρύθμισης της Ασφάλειας (SRC) του EUROCONTROL για την πρόοδο των εργασιών όσον αφορά την επέκταση του συστήματος του EASA.

Από την πλευρά του, ο Οργανισμός, όπως προβλέπει η κανονιστική του διαδικασία, διαβουλευτήκε διαδοχικά δύο φορές με την AGNA και τη SSCC αντίστοιχα σχετικά με τη συμπερίληψη του καθήκοντος BR. 003 στην κανονιστική διαδικασία και εν συνεχεία σχετικά με τους αναλυτικούς όρους εντολής όσον αφορά την εξέλιξή του. Από το 2007, ο Οργανισμός κατέβαλε κάθε δυνατή προσπάθεια για συνεργασία όχι μόνο με τις αρμόδιες αρχές αλλά και με όλους τους βασικούς ενδιαφερόμενους για άκρως περίπλοκα πανευρωπαϊκά συστήματα, όπως τα συστήματα που καλύπτουν ένα διαστημικό τμήμα. Στους ενδιαφερόμενους αυτούς περιλαμβάνονταν η Εποπτική Αρχή του ευρωπαϊκού GNSS (GSA) και η Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Διαστήματος (ESA). Η προσπάθεια αυτή είχε θετικό αντίκτυπο στον αριθμό και την ποιότητα των παρατηρήσεων που ελήφθησαν επί της NPA 2007-16. Όπως περιγράφεται στο CRD 2007-16 που δημοσιεύθηκε στις 18 Μαρτίου 2008, αναλύθηκαν 1800 και πλέον από τις ληφθείσες παρατηρήσεις. Τέλος, υποβλήθηκαν 100 ενστάσεις επί του CRD, οι οποίες επίσης αναλύθηκαν κατά την προπαρασκευή της παρούσας γνώμης.

Τελικά, και προφανώς στο πλαίσιο των διαθέσιμων πόρων, όλοι οι ενδιαφερόμενοι είχαν πολλαπλές ευκαιρίες να εκφράσουν τις απόψεις τους στην Επιτροπή και τον Οργανισμό, σύμφωνα με τις αρχές της «καλύτερης ρύθμισης».

2.3 Ανάλυση του προβλήματος

2.3.1 Επίπεδο ασφάλειας διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και υπηρεσιών αεροναυτιλίας στην Ευρώπη

2.3.1.1 Πηγή των πληροφοριών για την ασφάλεια

Κάθε χρόνο, η Επιτροπή Ρύθμισης της Ασφάλειας (SRC) του EUROCONTROL δημοσιεύει μια ετήσια επισκόπηση ασφάλειας η οποία είναι διαθέσιμη στο Διαδίκτυο. Η έκδοση της έκθεσης αυτής για το 2007¹⁷, η οποία περιέχει δεδομένα έως το 2006, αποτέλεσε την κύρια πηγή δεδομένων της παρούσας παραγράφου.

2.3.1.2 Κουλούρα της ασφάλειας και σύστημα αναφοράς

Το 2006, 24 κράτη ανέφεραν στον EUROCONTROL συγκεκριμένα περιστατικά σχετικά με τη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας, στην έκθεσή τους, το Ετήσιο Φύλλο Ασφαλείας (AST)¹⁸ έναντι 21 κρατών κατά το προηγούμενο έτος. Ο αριθμός αυτός είναι **μικρότερος (σχεδόν το 63%) από το συνολικό αριθμό** των κρατών μελών του EUROCONTROL¹⁹, είτε λόγω

¹⁷ Επιτροπή Ρύθμισης της Ασφάλειας EUROCONTROL – Ετήσια έκθεση για την ασφάλεια 2007: http://www.eurocontrol.int/src/gallery/content/public/documents/report/srcdoc43_e1.0_r1%20-%20EPR%20Final.pdf

¹⁸ Ετήσιο Φύλλο Ασφαλείας

¹⁹ Αυτή τη στιγμή, ανέρχονται σε 38 και περιλαμβάνουν: τα 25 κράτη μέλη της ΕΕ (εκτός της Εσθονίας και της Λεττονίας), 2 κράτη τα οποία επίσης συνδέονται με τον EASA (Νορβηγία και Ελβετία), 6 κράτη από τον κοινό ευρωπαϊκό χώρο στον τομέα των αερομεταφορών (Αλβανία, Βοσνία-Ερζεγοβίνη, Κροατία, πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας, Μαυροβούνιο και Σερβία), και 5 ακόμη κράτη της Ευρωπαϊκής Διάσκεψης Πολιτικής Αεροπορίας (Αρμενία, Μολδαβία, Μονακό, Τουρκία και Ουκρανία).

έλλειψης πρόσβασης του Σημείου Επαφής²⁰ στα δεδομένα ασφαλείας σχετικά με τους φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας είτε επειδή απλώς δεν υπάρχουν δεδομένα σχετικά με αυτό το είδος περιστατικών. Επιπλέον, ο συνολικός αριθμός των περιστατικών που αναφέρθηκαν και η ποιότητα των δεδομένων ποικίλλουν σημαντικά μεταξύ των κρατών.

Σε χώρες όπου τα Σημεία Επαφής του Ετήσιου Φύλλου Ασφάλειας (AST) διαθέτουν αφενός πρόσβαση σε δεδομένα ασφαλείας σχετικά με τους φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας και αφετέρου καλό σύστημα αναφοράς, αναφέρθηκαν υψηλοί αριθμοί όσον αφορά συγκεκριμένα περιστατικά σχετικά με τον τομέα διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας, αν και ο αριθμοί αυτοί περιλάμβαναν υψηλό ποσοστό τεχνικών συμβάντων ήσσονος σημασίας τα οποία δεν είχαν αντίκτυπο στην ασφάλεια. Ωστόσο, το 2006, σε 5 κράτη αναφέρθηκαν πάνω από 500 συγκεκριμένα περιστατικά σχετικά με τη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας ανά κράτος, ενώ σε 10 από τα 24 κράτη που ανέφεραν συγκεκριμένα περιστατικά σχετικά με τη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας (δηλ. 42%) αναφέρθηκαν λιγότερα από 10 περιστατικά ανά έτος.

Αυτό επισημαίνεται στην ετήσια έκθεση της Επιτροπής Ρύθμισης της Ασφάλειας (SRC) του EUROCONTROL, η οποία δείχνει μεγάλες διαφορές μεταξύ των διαφόρων οργανισμών και αρχών όσον αφορά την κουλτούρα αναφοράς και υπογραμμίζει την ανάγκη για πιο αποτελεσματική τυποποίηση σε επίπεδο ΕΕ.

Η έκθεση σημειώνει επίσης ότι η έκδοση 1.0 των ρυθμιστικών απαιτήσεων ασφαλείας του EUROCONTROL (ESARR) 2²¹ για την αναφορά και την αξιολόγηση περιστατικών σχετικών με την ασφάλεια στον τομέα της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας δημοσιεύθηκε την 12η Νοεμβρίου 1999 και τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 2000, καθώς και ότι, μετά από επτά χρόνια, μόλις τα 2/3 των εμπλεκόμενων κρατών υποβάλλουν αναφορές στον EUROCONTROL. Αυτό θεωρείται σαφές σύμπτωμα αργής προόδου επί τη βάση διακρατικών διακανονισμών.

Ωστόσο, οι αναφορές που υποβλήθηκαν από τα Σημεία Επαφής στον EUROCONTROL το 2007, βάσει των ρυθμιστικών απαιτήσεων ασφαλείας ESARR 2 και της οδηγίας 2003/42/ΕΚ²², δείχνουν περαιτέρω πρόοδο όσον αφορά την κουλτούρα αναφοράς ζητημάτων που άπτονται της ασφαλείας από μεμονωμένα μέλη του προσωπικού. Πάντως, σύμφωνα με την προαναφερθείσα ετήσια έκθεση της Επιτροπής Ρύθμισης της Ασφάλειας (SRC), εξακολουθούν να υπάρχουν ζητήματα τα οποία χρήζουν ιδιαίτερης προσοχής, όπως:

- σε ορισμένα κράτη της Ευρωπαϊκής Διάσκεψης Πολιτικής Αεροπορίας²³ υπάρχει έλλειψη «Δίκαιης Κουλτούρας» σχετικά με την αναφορά περιστατικών και, παρόλο που αυτό το σημαντικό ζήτημα αντιμετωπίζεται συνολικά, τόσο σε ευρωπαϊκό όσο και σε εθνικό επίπεδο, οι εξελίξεις σε αυτό το μέτωπο είναι εξαιρετικά αργές·
- η συνεχής έλλειψη πόρων και ειδικευμένου προσωπικού, σε εθνικό επίπεδο, με αποκλειστικό αντικείμενο τη συλλογή και την ανάλυση δεδομένων σχετικών με την ασφάλεια.

Η έλλειψη πόρων θα αποτελέσει αντικείμενο περαιτέρω ανάλυσης στην παράγραφο 2.3.3.2 κατωτέρω. Το ζήτημα της «δίκαιης κουλτούρας» δεν θα εξεταστεί περαιτέρω στην παρούσα αξιολόγηση κανονιστικού αντικτύπου, καθώς ο νομοθέτης ενέκρινε πρόσφατα ειδικές διατάξεις για την προστασία των πηγών πληροφοριών²⁴.

²⁰ Ορίζεται από τα κράτη μέλη βάσει των ρυθμιστικών απαιτήσεων ασφαλείας ESARR 2.

²¹

²² Οδηγία 2003/42/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Ιουνίου 2003, για την αναφορά περιστατικών στην πολιτική αεροπορία (ΕΕ L 167 της 4.7.2003, σ. 23).

²³ Η Ευρωπαϊκή Διάσκεψη Πολιτικής Αεροπορίας απαρτίζεται σήμερα από 42 κράτη, συμπεριλαμβανομένων και των 27 κρατών μελών της ΕΕ.

²⁴ Άρθρο 16 του ήδη αναφερθέντος Βασικού Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 της 20ης Φεβρουαρίου 2008.

2.3.1.3 Συνολικός αριθμός ατυχημάτων, συμβάντων ή περιστατικών σχετικών με τη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας και τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας

Τα αρχικά δεδομένα σχετικά με τον συνολικό αριθμό των ατυχημάτων στην Ευρώπη για το 2006 (για αεροσκάφη με μέγιστη μάζα απογείωσης (MTOM) > 2250 kg), δείχνουν αύξηση σε σχέση με το 2005 (από 85 σε 96). Ποσοστό μικρότερο του 10% αυτών των ατυχημάτων ήταν θανατηφόρα. Ωστόσο, η συμμετοχή (άμεση ή έμμεση) της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας στον αριθμό των ατυχημάτων, σύμφωνα με την προαναφερθείσα ετήσια έκθεση της Επιτροπής Ρύθμισης της Ασφάλειας (SRC) για το 2007, παρέμεινε χαμηλή: ο τομέας αυτός σχετίζεται με τα 6 από τα 96 ατυχήματα (ήτοι ποσοστό 6%). Για τα ατυχήματα, μπορεί να γίνει η παραδοχή ότι το ποσοστό αναφοράς είναι 100% (έναντι του συνολικού εκτιμώμενου αριθμού παρόμοιων συμβάντων που δεν αναφέρθηκαν).

Τα σχετικά με τη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας συμβάντα που ενέχουν υψηλό κίνδυνο για την ασφάλεια μειώθηκαν ελαφρά το 2006, αλλά εξακολουθούν να ανέρχονται σε 600 περίπου ανά έτος. Ακόμη και σε αυτήν την περίπτωση, γίνεται η αισιόδοξη παραδοχή ότι το ποσοστό αναφοράς είναι 100%.

Επιπλέον, ο EUROCONTROL εκτιμά ότι τα συνολικά 9600 συμβάντα στον τομέα της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας (συμπεριλαμβανομένων των συμβάντων ήσσονος σοβαρότητας που δεν ενέχουν σοβαρό κίνδυνο για την ασφάλεια) που αναφέρθηκαν το 2006, θα μπορούσαν να αντιπροσωπεύουν μόλις το 31% του πραγματικού συνόλου. Ως εκ τούτου, ο Οργανισμός εκτιμά ότι το 2006 τα συμβάντα που σχετίζονταν με τη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας εντός των ορίων της Ευρωπαϊκής Διάσκεψης Πολιτικής Αεροπορίας ανερχόταν συνολικά σε 30 000 ανά 10 περίπου εκατομμύρια πτήσεων σύμφωνα με τους κανόνες πτήσης με όργανα (πτήσεων IFR).

Ο EUROCONTROL αναφέρει επίσης ότι αναφέρθηκαν 15 658 περιστατικά σχετικά με τη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας²⁵ για το 2006. Ο EUROCONTROL δεν κάνει κάποια εκτίμηση σχετικά με το ποσοστό αναφοράς των συμβάντων αυτού του τύπου. Ο Οργανισμός κάνει την παραδοχή ότι θα μπορούσε να είναι της τάξης του 30% όσον αφορά τα συμβάντα.

Σύμφωνα με την προκαταρκτική μελέτη που διεξήγαγε η ECORYS το 2005, τη δεκαετία 1994-2004 σημειώθηκαν στην Ευρώπη κατά μέσο όρο 3,9 θανατηφόρα ατυχήματα ανά έτος στον τομέα των εμπορικών εναέριων μεταφορών, στα οποία συνέβαλαν ζητήματα σχετικά με τη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας και τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας. Εάν δεν γίνει κάτι για την περαιτέρω βελτίωση της ασφάλειας, δηλ. εάν το ποσοστό των ατυχημάτων παραμείνει στα σημερινά επίπεδα, αυτό θα μπορούσε να έχει ως αποτέλεσμα 6 έως 8 θανατηφόρα ατυχήματα ανά έτος στον τομέα των εμπορικών εναέριων μεταφορών το 2025 στα οποία θα έχει συμβάλει η διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας και οι υπηρεσίες αεροναυτιλίας.

Στην παράγραφο 1.1 ανωτέρω, υπενθυμίστηκε ότι το SESAR εκτιμά ότι, στις χώρες της Ευρωπαϊκής Διάσκεψης Πολιτικής Αεροπορίας, η κυκλοφορία θα τριπλασιαστεί: ήτοι 30 εκατομμύρια πτήσεις IFR/έτος, έναντι των σημερινών 10 εκατομμυρίων. Όλοι οι εμπειρογνώμονες συμφωνούν στο γεγονός ότι η σημαντική αύξηση της κυκλοφορίας, εάν δεν εφαρμοστούν μέτρα για τη βελτίωση της ασφάλειας, θα οδηγήσει σε αύξηση των γεγονότων που αφορούν την ασφάλεια. Ορισμένοι εκτιμούν ότι, επειδή η αύξηση της κυκλοφορίας θα οδηγήσει σε αυξημένη πυκνότητα στο χρόνο και στο χώρο, η σχετική αύξηση των γεγονότων που αφορούν την ασφάλεια δεν θα μπορούσε να είναι ευθύγραμμη, αλλά αντίθετα εκθετική (δηλ. πολύ υψηλότερη). Ο Οργανισμός παρατηρεί, ωστόσο, ότι δεν υπάρχει ακόμη ομοφωνία σχετικά με την ποσοτικοποίηση της εν λόγω εκθετικής αύξησης.

²⁵ Πρέπει να σημειωθεί ότι αυτός ο αριθμός περιλαμβάνει μεγάλο ποσοστό τεχνικών συμβάντων ελάσσονος σημασίας, τα οποία δεν έχουν αντίκτυπο στην ασφάλεια λόγω της ύπαρξης κατάλληλων συνοδευτικών μέτρων μετριασμού, όπως εφεδρικά συστήματα και αυτόματα αναδιαμόρφωση.

Κατά συνέπεια, στον πίνακα 3 κατωτέρω, γίνεται η παραδοχή ότι υπάρχει μόνο μια πολύ συντηρητική ευθύγραμμη αύξηση των γεγονότων που αφορούν την ασφάλεια:

Γεγονότα που αφορούν την ασφάλεια με (άμεση ή έμμεση) συμβολή της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας ή των υπηρεσιών αεροναυτιλίας	Αναφέρθηκαν στον EUROCONTROL το 2006	Εκτιμώμενο ποσοστό αναφοράς	Εκτιμώμενος συνολικός αριθμός γεγονότων ανά 10 εκατομμύρια πτήσεων IFR / έτος	Ευθύγραμμη αύξηση αριθμού γεγονότων για 30 εκατομμύρια πτήσεων IFR/έτος
Θανατηφόρα ατυχήματα	3,9 (βάσει των αναφορών της ECORYS)	100%	Μ. Δ.	6-8 (βάσει των εκτιμήσεων της ECORYS)
Ατυχήματα	6	100%	6	18
Συμβάντα που ενέχουν κίνδυνο	600	100%	600	1,800
Σύνολο συμβάντων	9,600	31%	30,000	90,000
Περιστατικά σχετικά με τη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας	15,658	30%	50,000	150,000

Πίνακας 3: Εκτιμώμενος αριθμός συνολικών γεγονότων που αφορούν την ασφάλεια της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας

2.3.1.4 Ατυχήματα, συμβάντα και περιστατικά σχετικά με τη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας και τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας και σχετικές κατηγορίες

Στην προαναφερθείσα ετήσια έκθεση για την ασφάλεια 2007, η Επιτροπή Ρύθμισης της Ασφάλειας (SRC) του EUROCONTROL αξιολόγησε επίσης τις πλέον σχετικές κατηγορίες ατυχημάτων/συμβάντων. Πιο συγκεκριμένα, η κατηγορία «**σύγκρουση στο έδαφος**» διαπιστώθηκε ότι αποτελεί την πλέον σημαντική στον τομέα των ατυχημάτων, καθώς το 2006 αντιπροσώπευε το 11% του συνόλου των ατυχημάτων. Το πλέον επικίνδυνο γεγονός στην κατηγορία αυτή είναι οι «**συγκρούσεις λόγω παρεισφρήσεων στο διάδρομο**», καθώς το 2006 αναφέρθηκαν 667 τέτοιες περιπτώσεις στις χώρες της Ευρωπαϊκής Διάσκεψης Πολιτικής Αεροπορίας (ECAC): περίπου 2 τέτοιες συγκρούσεις ανά ημέρα. Το σύνολο αυτό δείχνει αύξηση 6% το 2006 σε σχέση με το 2005. Αν και η συνολική τάση στον τομέα των συγκρούσεων μέγιστης σοβαρότητας μειώνεται, αυτός ο τύπος περιστατικών, δεδομένης επίσης της αναμενόμενης συνεχούς αύξησης της δυναμικότητας των αερολιμένων, θα πρέπει να αποτελέσει αντικείμενο συνεχούς προσοχής και προσπάθειας.

Η κατηγορία «**πρόσκρουση στο έδαφος χωρίς απώλεια του ελέγχου**» (CFIT) παρουσίασε αύξηση το 2006 έναντι του 2005 (από 5 σε 7). Η κατηγορία αυτή παραμένει η δεύτερη πιο σημαντική. Πρέπει να σημειωθεί ότι πρόσκρουση στο έδαφος χωρίς απώλεια του ελέγχου μπορεί επίσης να συμβεί σε μικρά αεροδρόμια, από κυκλοφορία IFR γενικής αεροπορίας, όπου σε πολλές περιπτώσεις δεν παρέχονται πλέον σήματα κατακόρυφου ραδιοναυσιπλοΐας. Ο συνολικός αριθμός συμβάντων στην κατηγορία «Παρ' ολίγον πρόσκρουση στο έδαφος χωρίς απώλεια του ελέγχου» (Near CFIT) μειώθηκε (21 το 2006, 31 το 2005). Εντούτοις, τα συμβάντα που ενέχουν κίνδυνο παραμένουν στα υψηλά επίπεδα του 2005 (3 συμβάντα με βαθμό σοβαρότητας Α το 2006 έναντι 4 συμβάντων το 2005, και 6 με βαθμό σοβαρότητας Β τόσο το 2006 όσο και το 2005). Επιπλέον, το ποσοστό των

υψηλού κινδύνου παρ' ολίγον προσκρούσεων στο έδαφος χωρίς απώλεια ελέγχου εξακολουθεί να είναι πολύ υψηλό.

Ο συνολικός αριθμός συμβάντων στην κατηγορία **«παραβίαση ελαχίστου διαχωρισμού»** σημείωσε ελαφρά πτώση, μικρότερη του 2% (σε απόλυτους αριθμούς), και 6% σε κανονικοποιημένους αριθμούς σε σχέση με το 2005. Η μείωση αυτή αντικατοπτρίζεται επίσης στις υψηλού κινδύνου παραβιάσεις ελαχίστου διαχωρισμού. Συνολικά, η κατηγορία αυτή εξακολουθεί να αντιστοιχεί σε περίπου 100 γεγονότα ανά εκατομμύριο ωρών πτήσης ανά έτος.

Μετά τη σημαντική αύξηση (30%) στους συνολικούς αριθμούς το 2005, η αύξηση στα αρχικά δεδομένα του 2006 για την **«παράνομη διείσδυση σε εναέριο χώρο»** ήταν λιγότερο έντονη (4%), ποσοστό που αντιστοιχεί σε 1500 περίπου αναφερθέντα συμβάντα συνολικά. Ο αριθμός των μη αναφερθέντων γεγονότων ενδέχεται να είναι πολύ μεγαλύτερος.

Η κατηγορία **«παρέκκλιση αεροσκάφους από την άδεια του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας (ΕΕΚ)»** συγκεντρώνει όλες τις μορφές παρέκκλισης από άδειες, όπως οι παρεκκλίσεις από εκχωρηθέν επίπεδο, εκχωρηθέν δρομολόγιο, εκχωρηθέντα χρόνο, καθώς και από ελάχιστα ύψη ασφαλείας, όπου εφαρμόζονται. Η συγκέντρωση όλων αυτών των γεγονότων εξηγεί το μέγεθος του συνολικού αριθμού των συμβάντων αυτής της κατηγορίας, ο οποίος αυξήθηκε κατά 5% το 2006 – ακολουθώντας την αύξηση της κυκλοφορίας. Ο αριθμός των αναφερθέντων γεγονότων αυτής της κατηγορίας ήταν της τάξης των 140 ανά εκατομμύριο ωρών πτήσης.

Επιπλέον, ο EUROCONTROL εξέτασε μια κατηγορία-«καλάθι», η οποία προσδιορίζεται ως **«παρέκκλιση αεροσκάφους από τον εφαρμοστέο κανονισμό διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας (ΔΕΚ)»**. Πρέπει να σημειωθεί ότι ορισμένες παρεκκλίσεις αεροσκαφών από τον εφαρμοστέο κανονισμό διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας καταχωρούνται και σε άλλες κατηγορίες όπου ισχύουν οι συνθήκες υπό τις οποίες μπορεί να συμβεί το συγκεκριμένο περιστατικό (π.χ. παράνομη διείσδυση σε εναέριο χώρο). Σε αυτήν την κατηγορία, ωστόσο, παρατηρήθηκε αύξηση τόσο στους συνολικούς αναφερθέντες αριθμούς το 2006 (2 370 περιστατικά) όσο και στους αριθμούς των συμβάντων που ενέχουν κίνδυνο (43).

2.3.1.5 Θανατηφόρα ατυχήματα στα οποία συνέβαλε η διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας και οι υπηρεσίες αεροναυτιλίας

Η στρατηγική της Ευρωπαϊκής Διάσκεψης Πολιτικής Αεροπορίας (ECAC) για τη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας από το έτος 2000 και μετά έθεσε έναν πολύ υψηλό στόχο στον τομέα της ασφάλειας: **«... Να βελτιωθεί το επίπεδο της ασφάλειας διασφαλίζοντας ότι ο αριθμός των ατυχημάτων που οφείλονται στη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας και των σοβαρών ατυχημάτων ή των ατυχημάτων που ενέχουν κίνδυνο δεν αυξάνεται και, όπου είναι δυνατόν, μειώνεται»**. Ο αριθμός των ατυχημάτων που έχουν αναφερθεί από τον EUROCONTROL ποικίλλει από έτος σε έτος, όπως ίσως αναμενόταν, αλλά η συνολική τάση δεν αυξάνεται, σε ένα περιβάλλον όπου το επίπεδο της εναέριας κυκλοφορίας αυξάνεται συνεχώς. Ως εκ τούτου, ο στόχος της Ευρωπαϊκής Διάσκεψης Πολιτικής Αεροπορίας (ECAC) για την ασφάλεια έχει επιτευχθεί όσον αφορά τα θανατηφόρα ατυχήματα. **Συγκεκριμένα, το 2006 δεν καταγράφηκε κανένας θάνατος συνεπεία ατυχημάτων τα οποία σχετίζονται με τη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας και τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας.**

Εντούτοις, κατά τη δεκαετία 1997-2006, τουλάχιστον εννέα θανατηφόρα ατυχήματα τα οποία καταγράφηκαν στην ΕΕ των 27+4 σχετίζονταν άμεσα ή έμμεσα με τη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας ή, ενδεχομένως, με τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας (για παράδειγμα, ανεπαρκείς υπηρεσίες αεροναυτιλίας ή έλλειψη έγκαιρης/ευκόλως κατανοητής ενημέρωσης από τις υπηρεσίες αεροναυτικών πληροφοριών):

- 30 Ιουλίου 1997, ATR-42, Air Littoral, Ιταλία, 1 νεκρός.

Το αεροσκάφος προσγειώθηκε με υπερβολικά μεγάλη ταχύτητα, με συνέπεια να βγει από τον μήκος 1 650 μ. διάδρομο 23 του αεροδρομίου της Φλωρεντίας. Το κατώφλι διαδρόμου είχε μετατοπιστεί με αποτέλεσμα η διαθέσιμη απόσταση προσγείωσης να είναι 1 030 μ.

- 17 Δεκεμβρίου 1997, Yakovlev 42, Aerosweet Ελλάδα, 70 νεκροί.
Μετά από αποτυχημένη προσέγγιση με σύστημα προσγείωσης με όργανα (ILS), ζητήθηκε από το αεροσκάφος να πάρει ύψος, να κατευθυνθεί βόρεια και να περιμένει προκειμένου να επιχειρήσει νέα προσπάθεια. Αντί γι' αυτό, το αεροσκάφος παρέκκλινε δυτικά-νοτιοδυτικά και προσέκρουσε σε βουνό σε ύψος 3 300 ποδιών, σε απόσταση 71,8 χμ. από τον αερολιμένα.
- 30 Ιουλίου 1998, Beech 1900, Proteus Air, Γαλλία, 14 νεκροί.
Το αεροσκάφος συγκρούστηκε με ένα Cessna 177 σε ύψος 2000 ποδιών. Το αεροσκάφος είχε ζητήσει άδεια να τροποποιήσει το σχέδιο πτήσης και να κατέβει κάτω από τα 3000 πόδια, σε μη ελεγχόμενο εναέριο χώρο ώστε να υπερίπταται του κρουαζιερόπλοιου «Norway». Τα αεροσκάφη δεν χρησιμοποιούσαν την ίδια συχνότητα και τα δύο πληρώματα είχαν μάλλον στραμμένη την προσοχή τους στο κρουαζιερόπλοιο.
- 25 Φεβρουαρίου 1999, Dornier 328, Minerva Airlines, Ιταλία, 4 νεκροί.
Κατά την προσγείωση στο διάδρομο 29 στη Γένοβα, το αεροσκάφος προσγειώθηκε, σύμφωνα με αναφορές, με υπερβολικά μεγάλη ταχύτητα και ούριο άνεμο. Προς το τέλος του διαδρόμου, ο πιλότος προσπάθησε προφανώς να στρίψει το αεροσκάφος ώστε να το βγάλει παραπλεύρως του διαδρόμου, αλλά χωρίς επιτυχία. Το αεροσκάφος βγήκε εκτός διαδρόμου και έπεσε στα νερά του κόλπου της Γένοβας.
- 11 Δεκεμβρίου 1999, British Aerospace ATP, SATA Air Açores, Πορτογαλία (Αζόρες), 35 νεκροί.
Κατά τη διάρκεια της πτήσης, ο καιρός επηρεάστηκε από μετωπικό σύστημα με διάσπαρτους σωρειτομελανίες, ραγδαία διαλείπουσα βροχή, αναταράξεις και ισχυρούς ανέμους από τα νοτιοδυτικά, με αποτέλεσμα το πλήρωμα να αποφασίσει να αλλάξει το σχέδιο πτήσης, επιλέγοντας δρομολόγιο το οποίο περιλάμβανε κάθοδο πάνω από το κανάλι μεταξύ των νήσων Pico και Sao Jorge τέμνοντας την ακτίνα VOR 250 μοιρών του αεροδρομίου Horta. Αρχικά, ο πύργος ελέγχου του αεροδρομίου Horta έδωσε άδεια στο αεροσκάφος για FL 100. Στη συνέχεια, το πλήρωμα ζήτησε να κατέβει στα 5 000 πόδια. Ο πύργος ελέγχου έδωσε τη σχετική άδεια και ζήτησε από το πλήρωμα να κρατήσει οπτική επαφή με τη νήσο Pico. Κατά την κάθοδο, αναφέρθηκαν ραγδαία βροχή και αναταράξεις. Επτά λεπτά μετά την έναρξη της καθόδου, το αεροσκάφος προσέκρουσε στη βόρεια πλαγιά του Pico da Esperanca, στη νήσο Sao Jorge, σε μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης με όργανα (IMC). Το σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους (GPWS) ειδοποίησε το πλήρωμα 17 δευτερόλεπτα πριν την πρόσκρουση.
- 25 Μαΐου 2000 – Σύγκρουση στο διάδρομο του αερολιμένα Charles De Gaulle (Γαλλία)²⁶, 1 νεκρός.
Οι πιθανές αιτίες ήταν, κατ' αρχάς, η εσφαλμένη αντίληψη του ελεγκτή για τη θέση του ενός αεροσκάφους, αντίληψη που ενισχύθηκε από τη γενικότερη κατάσταση και τις μεθόδους εργασίας, η οποία τον οδήγησε στο να δώσει εντολή ευθυγράμμισης με τον άξονα του διαδρόμου σε ένα αεροσκάφος τύπου Shorts. Δεύτερον, η ανεπάρκεια των διαδικασιών συστηματικής επαλήθευσης στον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας, η οποία κατέστησε αδύνατη τη διόρθωση του σφάλματος.
- 08 Οκτωβρίου 2001 – Σύγκρουση στο διάδρομο του αερολιμένα Linate (Ιταλία)²⁷, 114 νεκροί.

²⁶ <http://aviation-safety.net/database/record.php?id=20000525-0>

²⁷ <http://aviation-safety.net/database/record.php?id=20011008-0>

Η σχετική έρευνα κατέληξε στο συμπέρασμα ότι θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι βασική αιτία του ατυχήματος ήταν η παρείσφρηση ενός αεροσκάφους Cessna στον ενεργό διάδρομο. Η προφανής σκέψη είναι ότι ο ανθρώπινος παράγοντας, δηλ. οι ενέργειες του πληρώματος του Cessna – σε συνθήκες χαμηλής ορατότητας – πρέπει να σταθμιστούν έναντι του σεναρίου που επέτρεψε την αλληλουχία των γεγονότων που οδήγησαν στη μοιραία σύγκρουση. Ομοίως, μπορεί να αναφερθεί ότι το σύστημα του αερολιμένα Linde του Μιλάνου δεν ήταν εξοπλισμένο ώστε να αποτρέπονται τυχόν παρανοήσεις, πέρα από τις ακατάλληλες διαδικασίες και τα χονδροειδή ανθρώπινα λάθη, μεταξύ άλλων.

- 24 Νοεμβρίου 2001, British Aerospace 146, Crossair, Ελβετία, 24 νεκροί.
Στις 24 Νοεμβρίου 2001, στις 20:01 διεθνής ώρα UTC, το αεροσκάφος απογειώθηκε από τον αερολιμένα Berlin-Tegel εκτελώντας προγραμματισμένη πτήση προς τη Ζυρίχη. Στις 20:58 διεθνής ώρα UTC, μετά από ήρεμη πτήση, το αεροσκάφος πήρε άδεια για τυπική προσέγγιση με τη διαδικασία VOR/DME στο διάδρομο 28 του αερολιμένα της Ζυρίχης. Πριν από το αεροσκάφος που εμπλέκεται στο ατύχημα, ένα Embraer EMB 145, πτήση CRX 3891, προσγειώθηκε στο διάδρομο 28 του αερολιμένα της Ζυρίχης. Το πλήρωμα ενημέρωσε τον πύργο ελέγχου ότι οι καιρικές συνθήκες ήταν οριακές για την προσγείωση στο διάδρομο. Στις 21:00 διεθνής ώρα UTC, η πτήση CRX 3597 ανέφερε στη συχνότητα του πύργου ελέγχου του αεροδρομίου. Όταν το αεροσκάφος έφτασε στο ελάχιστο ύψος καθόδου (MDA) των 2 390 ποδιών στις 21:06, ο κυβερνήτης ανέφερε στο συγκυβερνήτη ότι είχε κάποια οπτική επαφή με το έδαφος και συνέχισε την κάθοδο. Λίγο μετά, το αεροσκάφος χτύπησε πάνω σε κορυφές δέντρων και, στη συνέχεια, συνετρίβη στο έδαφος.
- 01 Ιουλίου 2002 – Σύγκρουση εν πτήσει (πάνω από την πόλη Überlingen)²⁸, 71 νεκροί. Προσδιορίστηκαν, μεταξύ άλλων, τα εξής αίτια:
 - Ο ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας δεν αντιλήφθηκε εγκαίρως την επικείμενη παραβίαση διαχωρισμού. Ο ελεγκτής ζήτησε από το TU154M να πραγματοποιήσει κάθοδο ενώ δεν ήταν πλέον δυνατόν να διασφαλιστεί ο προβλεπόμενος διαχωρισμός από το B757-200.
 - Το πλήρωμα του TU154M ακολούθησε την οδηγία του ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας σχετικά με την κάθοδο και συνέχισε να κατεβαίνει ακόμη και όταν το σύστημα αποφυγής εναέριας σύγκρουσης (TCAS) το συμβούλευσε να πάρει ύψος. Ο ελιγμός αυτός πραγματοποιήθηκε παρά την προειδοποίηση RA του TCAS.
 - Η ενσωμάτωση του συστήματος αποφυγής εναέριας σύγκρουσης ACAS/TCAS II στο γενικότερο σύστημα της αεροπορίας ήταν ελλιπής και δεν αντιστοιχούσε πλήρως στη φιλοσοφία του.
 - Οι κανονισμοί σχετικά με το σύστημα ACAS/TCAS που δημοσιεύονται από τον ICAO και, κατά συνέπεια, οι κανονισμοί των εθνικών αεροπορικών αρχών, οι επιχειρησιακές και οι διαδικαστικές οδηγίες του κατασκευαστή του συστήματος αποφυγής εναέριας σύγκρουσης (TCAS) και των φορέων εκμετάλλευσης δεν ήταν τυποποιημένα, ενώ ήταν ελλιπή και εν μέρει αντιφατικά.
 - Η διοίκηση και η διασφάλιση ποιότητας του φορέα παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας δεν διασφάλιζαν ότι, κατά τη διάρκεια της νύχτας, όλοι οι ανοιχτοί σταθμοί εργασίας στελεχώνονταν συνεχώς από ελεγκτές.
 - Η διοίκηση και η διασφάλιση ποιότητας του φορέα παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας ανέχονταν για χρόνια το γεγονός ότι, στις ώρες χαμηλής ροής εναέριας κυκλοφορίας και μόνο τη νύχτα ο ένας ελεγκτής εργαζόταν ενώ ο άλλος ξεκουραζόταν.

Το 2006, τα πέντε από τα επτά ατυχήματα της κατηγορίας «πρόσκρουση στο έδαφος χωρίς απώλεια του ελέγχου» (CFIT) ήταν θανατηφόρα. Ενώ η διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας δεν αποτελεί άμεσο ή έμμεσο αιτιατό παράγοντα, ο EUROCONTROL δεν παρέχει κανένα δεδομένο που να οδηγεί σε κάποιο συμπέρασμα σχετικά με το κατά πόσο η ύπαρξη κατάλληλων υπηρεσιών αεροναυτιλίας θα μπορούσε να συμβάλει στην πρόληψη αυτών των ατυχημάτων.

²⁸ <http://aviation-safety.net/database/record.php?id=20020701-1>

2.3.1.6 Βασικοί τομείς κινδύνου

Συνοπτικά, στην προαναφερθείσα ετήσια έκθεση για την ασφάλεια 2007, η Επιτροπή Ρύθμισης της Ασφάλειας (SRC) του EUROCONTROL παραθέτει τους ακόλουθους βασικούς τομείς κινδύνου:

- **συγκρούσεις στο έδαφος** και ιδιαίτερα **παρεισφρήσεις στο διάδρομο**·
- **παράνομη διείσδυση σε εναέριο χώρο**·
- **πρόσκρουση στο έδαφος χωρίς απώλεια του ελέγχου (CFIT) ή παρ' ολίγον πρόσκρουση στο έδαφος χωρίς απώλεια του ελέγχου (near CFIT)**, για τις οποίες το ποσοστό των συμβάντων που ενέχουν κίνδυνο (με βαθμό σοβαρότητας Α και βαθμό σοβαρότητας Β) επί του συνολικού αριθμού των προσκρούσεων στο έδαφος χωρίς απώλεια του ελέγχου είναι πολύ υψηλό (43% το 2006 έναντι 32% το 2005) και συνεχίζει να αυξάνεται. Για λόγους σύγκρισης, σημειώνεται ότι το ποσοστό των συμβάντων που ενέχουν κίνδυνο είναι περίπου 20% για την παραβίαση ελαχίστου διαχωρισμού και 10% για τις παρεισφρήσεις στο διάδρομο·
- **παρέκκλιση αεροσκάφους από την άδεια του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας (ΕΕΚ)**·
- **αυξομειώσεις ύψους**·
- **επίπεδο των υπηρεσιών αεροναυτιλίας στα αεροδρόμια**.

Όσον αφορά τον τελευταίο τομέα, κυρίως στις περιοχές που γειτνιάζουν με αεροδρόμια δευτερεύουσας σημασίας, η Επιτροπή Ρύθμισης της Ασφάλειας (SRC), έχει εκφράσει από το 2005 την ανησυχία της όσον αφορά τις διαφορές που παρατηρούνται μεταξύ των κρατών ως προς τις κατηγορίες του εναέριου χώρου και το επίπεδο των παρεχόμενων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας. Στην προαναφερθείσα έκθεσή του για το 2007, ο EUROCONTROL κατέληξε στο συμπέρασμα ότι δεν υπάρχει τυπική προσέγγιση της παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και της δημιουργίας ελεγχόμενου εναέριου χώρου για εμπορικές πτήσεις. Ως εκ τούτου, σύμφωνα με την Επιτροπή Ρύθμισης της Ασφάλειας (SRC), απαιτούνται κανονιστικές πράξεις, ιδίως σε αυτόν τον βασικό τομέα κινδύνου.

Από τα ανωτέρω, ο Οργανισμός συμπεραίνει ότι:

- για τη βελτίωση της ασφάλειας στη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας και τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας, απαιτείται μια προσέγγιση ολικού συστήματος·
- οι υπηρεσίες αεροναυτιλίας, πέρα από τη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας, αξίζουν ιδιαίτερη προσοχή·
- ο συνολικός αριθμός των ατυχημάτων (ή των θανατηφόρων ατυχημάτων) είναι τόσο χαμηλός, ώστε, για να αξιολογηθούν σωστά οι σχετικοί με την ασφάλεια δείκτες, πρέπει αφενός να βελτιωθούν τα συστήματα αναφοράς συμβάντων και αφετέρου να οργανωθεί ένα σύστημα κεντρικής ανάλυσης σύμφωνα με την προσέγγιση ολικού συστήματος.

2.3.1.7 Κόστος γεγονότων που αφορούν την ασφάλεια

Το χειρότερο ατύχημα στον τομέα της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας ίσως περιλαμβάνει μια σύγκρουση υψηλής ενέργειας μεταξύ δύο πολύ μεγάλων αεροσκαφών, η οποία θα έχει ως αποτέλεσμα την καταστροφή τους και την απώλεια πάνω από 500 ανθρώπινων ζωών²⁹.

Η αξία μίας ανθρώπινης ζωής είναι μια πολύ αμφιλεγόμενη έννοια, εάν ιδωθεί από την ηθική πλευρά. Ωστόσο, όσον αφορά το κόστος ασφάλισης, στο παρόν έγγραφο και βάσει της σχετικής βιβλιογραφίας³⁰, θεωρείται ότι είναι της τάξης του 1 εκατομμυρίου ευρώ. Ένα ατύχημα που σχετίζεται με τη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας και τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας, και στο οποίο εμπλέκεται τουλάχιστον ένα μεγάλο εμπορικό αεροσκάφος, θα

²⁹ <http://aviation-safety.net/database/record.php?id=19770327-0>

³⁰ http://www.law.harvard.edu/programs/olin_center/papers/pdf/422.pdf

μπορούσε να οδηγήσει στην απώλεια 50 ανθρώπινων ζωών. Συνεπώς, το συνολικό κόστος των θυμάτων εκτιμάται σε 50 εκατομμύρια ευρώ.

Στις 30 Μαρτίου 2008, προσφέρονταν προς πώληση στο Διαδίκτυο μια σειρά από μεταχειρισμένα αεροσκάφη. Σύγχρονα, σχετικά μεγάλα, αεριωθούμενα επιχειρηματικά αεροπλάνα, προσφέρονταν σε τιμές της τάξης των 15-34 εκατομμυρίων δολαρίων ΗΠΑ³¹, δηλ. κατά μέσο όρο, η αναπόσβεστη αξία ενός αεριωθούμενου επιχειρηματικού αεροπλάνου μπορεί να θεωρηθεί ότι είναι της τάξης των 20 εκατομμυρίων ευρώ. Κατά συνέπεια, η αναπόσβεστη αξία ενός μεγάλου εμπορικού αεροσκάφους δημόσιων μεταφορών εκτιμάται σε τουλάχιστον 100 εκατομμύρια ευρώ (είναι δύο φορές μεγαλύτερη για τα πολύ μεγάλα αεροσκάφη, όπως το B-747).

Επομένως, ένα ατύχημα στο οποίο εμπλέκονται δύο B-747 θα αντιπροσωπεύει $200 + 200 = 400$ εκατομμύρια ευρώ όσον αφορά την απώλεια των δύο αεροσκαφών. Συν 500×1 εκατομμύριο ευρώ = 500 εκατομμύρια ευρώ για τις ζωές που χάθηκαν. Το συνολικό κόστος θα μπορούσε να είναι της τάξης των 900 εκατομμυρίων ευρώ €, εάν θεωρηθεί ότι δεν έχουν προκληθεί επιπλέον ζημιές στο έδαφος. Ωστόσο, η πιθανότητα να συμβεί ένα τέτοιο ατύχημα (μόνο ένα στα χρονικά της αεροπορίας) αποδείχθηκε εξαιρετικά μικρή. Κατά συνέπεια, δεν θα ήταν σωστό να μελετηθεί η περίπτωση ενός τόσο υψηλού κόστους στις ακόλουθες παραγράφους της παρούσας αξιολόγησης κανονιστικού αντικτύπου.

Ένα ατύχημα (το οποίο σχετίζεται άμεσα ή έμμεσα με τη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας ή τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας) είναι πιθανό να οδηγήσει κατά μέσο όρο στην απώλεια ενός αεριωθούμενου εμπορικού αεροσκάφους δημόσιων μεταφορών (αναπόσβεστη αξία γύρω στα 100 εκατομμύρια ευρώ) και 50 ανθρώπινων ζωών, με συνολικό κόστος 150 εκατομμύρια ευρώ. Θεωρείται ότι ένα στα πέντε ατυχήματα (δηλ. το 20%) που σχετίζονται με τη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας και τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας θα μπορούσαν να εμπίπτουν σε αυτήν την κατηγορία.

Για το υπόλοιπο 80% των ατυχημάτων, διαπιστώνεται ότι, στην ΕΕ των 27+4, τα πιο συχνά γεγονότα που αφορούν την ασφάλεια κατά την τροχοδρόμηση είναι οι συγκρούσεις με σταθερά αντικείμενα ή εξοπλισμό εδάφους. Η διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας μπορεί κάλλιστα να είναι σημαντικός παράγοντας.

Τα περιστατικά αυτά στα αεροδρόμια, αν και συνήθως δεν οδηγούν στην απώλεια ανθρώπινων ζωών ή στην απώλεια του αεροσκάφους, ωστόσο συνεπάγονται τεράστιο κόστος. Σύμφωνα με τα δεδομένα του προγράμματος πρόληψης ατυχημάτων στο έδαφος (GAP) που εγκαινιάστηκε το 2003 από τον Διεθνή Οργανισμό Ασφάλειας Πτήσεων³² (Flight Safety Foundation - FSF: έναν ανεξάρτητο διεθνή μη κερδοσκοπικό οργανισμό), ακόμα και ένα ήσσονος σημασίας συμβάν μπορεί να επιφέρει δαπανηρές επισκευές στο αεροσκάφος και ακόμα πιο δαπανηρή αναστάτωση στο πρόγραμμα πτήσεων και παραμονή του αεροσκάφους στο έδαφος για επισκευές της τάξης των 10 000 εκατ. δολ. ΗΠΑ/έτος παγκοσμίως, κάτι που σημαίνει μέσο κόστος της τάξης των 370 000 δολ. ΗΠΑ/ατύχημα ή συμβάν. Τα ατυχήματα που σχετίζονται με τη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας περιλαμβάνουν συμβάντα κατά την τροχοδρόμηση στους τροchioδρόμους. Στις εκτιμήσεις του FSF, περιλαμβάνονται ακόμα και ήσσονος σημασίας (και συνεπώς λιγότερο δαπανηρές και με λιγότερο χρόνο επισκευής) ζημιές σε αεροσκάφη σταθμευμένα στο χώρο στάθμευσης αεροσκαφών. Η χρήση των εκτιμήσεων του FSF στην παρούσα αξιολόγηση κανονιστικού αντικτύπου μπορεί να οδηγήσει στην υποτίμηση και όχι στην υπερεκτίμηση του κόστους. Υποθέτοντας ότι 1 ευρώ = 1,35 δολ. ΗΠΑ (το 2006), **το μέσο κόστος ενός μόνο από αυτά τα συμβάντα θα ήταν περίπου 270 000 ευρώ. Στην προκειμένη περίπτωση, γίνεται η παραδοχή ότι τα συμβάντα αυτά αντιπροσωπεύουν το 80% των ατυχημάτων που σχετίζονται με τη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας και τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας.**

³¹ <http://www.aviationbusinessindex.net/listings.asp?airframe=F&make=GULFSTREAM>

³² http://www.flightsafety.org/gap_home

Το μέσο κόστος ενός μεμονωμένου ατυχήματος που άπτεται της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας εκτιμάται ότι είναι της τάξης των:

$$(1 \times 150 \text{ εκατ. ευρώ}) \times 20\% + (4 \times 270 \text{ 000 €}) \times 80\% = 37 \text{ 770 000 ευρώ}$$

Στην παράγραφο 2.3.1.3 ανωτέρω, τα ατυχήματα που σχετίζονται με τη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας και τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας, εάν δεν βελτιωθεί η ασφάλεια, εκτιμάται ότι μελλοντικά ενδέχεται να ανέλθουν σε 18/έτος.

Συμπεραίνεται, λοιπόν, ότι στις επόμενες δύο δεκαετίες, το κόστος των ατυχημάτων που σχετίζονται με τη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας και τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας στην Ευρώπη θα μπορούσε να είναι κατά μέσο όρο $18 \times 37.77 = 680$ εκατ. ευρώ/έτος.

2.3.2 Το κανονιστικό πλαίσιο

2.3.2.3 Το γενικό κανονιστικό πλαίσιο ICAO

Για το κανονιστικό πλαίσιο του ICAO, ισχύουν όσα διατυπώνονται στην αξιολόγηση κανονιστικού αντικτύπου που επισυνάπτεται στη γνώμη 03/2007³³ του Οργανισμού. Συνοπτικά, το σύστημα που βασίζεται στα παραρτήματα του ICAO και τη μεταφορά τους στο εθνικό δίκαιο παρουσιάζει τα ακόλουθα βασικά μειονεκτήματα:

- Έλλειψη νομικά δεσμευτικών κανόνων σε διεθνές επίπεδο.
- Στους κανόνες συχνά ορίζεται το «τι» αλλά ούτε το «από ποιον» (δηλ. κάποιος φορέας) ούτε το «πώς» (π.χ. μέσω της πιστοποίησης και της εποπτείας από αρμόδιες αρχές).
- Κάθε συμβαλλόμενο κράτος οφείλει να προβαίνει σε παράλληλες διαδικασίες μεταφοράς της νομοθεσίας, με ό,τι αυτό εξ ορισμού συνεπάγεται (ανομοιογένεια, διαφοροποίηση χρονοδιαγραμμάτων και αλληλοεπικάλυψη εργασιών).

2.3.2.2 Θέσπιση κανόνων και προτυποποίηση στην Ευρώπη

Σύμφωνα με το παραδοτέο Δ1 του SESAR³⁴, παρόλο που έχουν θεσπιστεί πανευρωπαϊκοί κανονισμοί για την ασφάλεια και σύστημα υποβολής αναφορών σχετικά με την απόδοση, η εφαρμογή τους είναι ανομοιογενής και πολύ αργή. Η συμπεριφορά αυτή είναι απαράδεκτη και πρέπει να αποσαφηνιστεί η κατάσταση προκειμένου να εξεταστεί προσεκτικά από τους τελικούς χρήστες. Βάσει της παρούσας προσέγγισης όσον αφορά τη διοίκηση και την επιβολή του κανονιστικού πλαισίου, δεν είναι δυνατόν να υποχρεωθούν τα κράτη να εφαρμόσουν αυτούς τους κανονισμούς. Αυτό πρέπει να αλλάξει και απαιτείται ένα ενιαίο θεσμικό πλαίσιο με κατάλληλη οργανωτική και διοικητική δομή το οποίο θα είναι αρμόδιο για τη ρύθμιση της κατάστασης με συνεπή και συνεκτικό τρόπο. Αν δεν βελτιωθούν οι επιδόσεις στον τομέα της ασφάλειας, δεν μπορεί να βελτιωθεί η δυναμικότητα.

Η προαναφερθείσα ετήσια έκθεση για την ασφάλεια 2007 της Επιτροπής Ρύθμισης της Ασφάλειας (SRC) του EUROCONTROL προσθέτει ότι το επίπεδο της παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας στις περιοχές που γειτνιάζουν με αεροδρόμια δευτερεύουσας σημασίας έχει ήδη βελτιωθεί χάρη στο ενδιαφέρον που επέδειξε η SRC το 2005, η οποία επικέντρωσε τις προσπάθειές της στην αύξηση της χρήσης των υπηρεσιών αυτών από εμπορικούς μεταφορείς και στις διαφορές μεταξύ των κρατών μελών όσον αφορά τις κατηγορίες του εναέριου χώρου και το επίπεδο των παρεχόμενων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.

Η SRC κατάρτισε ερωτηματολόγιο με σκοπό τη συγκέντρωση σχετικών πληροφοριών και με επίκεντρο τις κατηγορίες του εναέριου χώρου που χρησιμοποιούνται από τις εμπορικές

³³ http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/opinions/Translations/03_2007/RIA%20Opinion%203-2007.pdf

³⁴ <http://www.sesar-consortium.aero/deliv1.php>

αεροπορικές υπηρεσίες και τους τύπους των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας που παρέχονται σε αυτές. Το τελικό αποτέλεσμα του ερωτηματολογίου αποκάλυψε τα ακόλουθα:

... δεν υπάρχει τυπική προσέγγιση της παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και της θέσπισης ελεγχόμενου εναέριου χώρου για τις εμπορικές πτήσεις....

Ως εκ τούτου, η SRC, πέραν των δράσεων που πρέπει να αναληφθούν σε εθνικό επίπεδο, συνέστησε να εναρμονιστεί σε ολόκληρη την Ευρώπη η εφαρμογή της υπηρεσίας πληροφοριών πτήσεων αεροδρομίων (AFIS).

Πιο συγκεκριμένα, μέσω του προγράμματος παρακολούθησης και στήριξης της εφαρμογής των ρυθμιστικών απαιτήσεων ασφαλείας (ESIMS), ο EUROCONTROL παρατηρεί (Ετήσια Έκθεση για την Ασφάλεια 2007) ότι ορισμένες διαπιστώσεις «γενικού» χαρακτήρα εντοπίζονται σε μεγάλο αριθμό περιπτώσεων στην ευρωπαϊκή ήπειρο. Αυτές οι «γενικές διαπιστώσεις» μαρτυρούν την ύπαρξη ορισμένων πανευρωπαϊκών ζητημάτων τα οποία απαιτούν την ανάληψη δράσης σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Μεταξύ άλλων διαπιστώνεται:

- η έλλειψη διακανονισμών για την εποπτεία της ασφάλειας στους τομείς της διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας (ATFM) και της διαχείρισης εναέριου χώρου (ASM)·
- η μη εφαρμογή ορισμένων διατάξεων των ρυθμιστικών απαιτήσεων ασφαλείας (ESARR)·
- η έλλειψη τυποποίησης διακανονισμών σχετικά με την εποπτεία της ασφάλειας όσον αφορά διασυννοριακές καταστάσεις·
- η ελλιπής εποπτεία της ασφάλειας των αλλαγών των συστημάτων·
- η έλλειψη διακανονισμών όσον αφορά την παραλαβή και των ελέγχου από τις εθνικές εποπτικές αρχές των δηλώσεων ελέγχου συστημάτων της ΕΚ που προσκομίζουν οι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας βάσει των απαιτήσεων του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 552/2004·
- η έλλειψη μέτρων επιβολής για παραβιάσεις των κανονισμών του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού από πιστοποιημένους φορείς παροχής υπηρεσιών·
- η ελλιπής εφαρμογή της ιδέας των «οδηγιών για την ασφάλεια» (οι οποίες βασίστηκαν στην οδηγία για την αξιοπλοΐα) η οποία χρησιμοποιείται ευρέως σε άλλους τομείς της αεροπορίας·
- η ανάγκη αποσαφήνισης του πεδίου εφαρμογής και της δυνατότητας εφαρμογής των κανόνων πιστοποίησης του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού στην περίπτωση μικρών οργανισμών που παρέχουν υπηρεσίες σε αεροσκάφη, κυρίως για να εξεταστούν τα πολύ διαφορετικά επίπεδα πολυπλοκότητας των υπηρεσιών που εμπίπτουν στην κατηγορία των υπηρεσιών πληροφοριών πτήσης (FIS).

Περαιτέρω σκέψεις σχετικά με το παρόν κανονιστικό πλαίσιο της ασφάλειας στην Ευρώπη παρουσιάστηκαν από τον Οργανισμό στην προαναφερθείσα αξιολόγηση κανονιστικού αντικτύπου που συνοδεύει τη γνώμη 03/2007, όπου συμπεραίνεται ότι οποιοσδήποτε κανόνας, πρότυπο ή απαίτηση εγκρίνεται και δημοσιεύεται από οποιονδήποτε από τους υπάρχοντες διακρατικούς οργανισμούς αεροπορίας, δεν έχουν άμεση εφαρμογή, παρά μόνο εάν μεταφερθούν στο εθνικό δίκαιο και ότι οι οργανισμοί αυτοί δεν έχουν καμία αρμοδιότητα έκδοσης πιστοποιητικών ή επιβολής των προτύπων τους στα μέλη τους.

2.3.2.3 Το αποσπασματικό κανονιστικό πλαίσιο

Στην πλειονότητά τους, οι ενδιαφερόμενοι με τους οποίους διαβουλευτήκε η ECORYS στο πλαίσιο της προκαταρκτικής αξιολόγησης αντικτύπου, σε γενικές γραμμές συμφώνησαν απολύτως ή εν μέρει με τα προβλήματα που προσδιορίζονται στις παραγράφους 2.3.2.1 και 2.3.2.2 ανωτέρω. Αν και δεν συμφώνησαν όλα τα μέρη ότι οι κανόνες τους ICAO δεν είναι δεσμευτικοί σε όλες τις περιπτώσεις, ωστόσο συμφώνησαν ότι αφήνονται σημαντικά περιθώρια για διαφορετικές ερμηνείες και ότι η εφαρμογή στην εθνική νομοθεσία είναι αργή.

Τις αντιλήψεις των ενδιαφερόμενων, όπως καταγράφηκαν από την ECORYS το 2005,

συμμερίζεται επίσης και το σχέδιο SESAR, το οποίο, στην παράγραφο 5.2.4.1 του παραδοτέου αριθ. 3 (DLM-0612-001-01-00) που δημοσιεύτηκε τον Ιούλιο του 2007, αναφέρει ότι η ευρωπαϊκή νομοθεσία για την πολιτική αεροπορία απαιτεί ένα πανευρωπαϊκό πλαίσιο ρύθμισης της ασφάλειας για τη διαχείριση των αλλαγών (change management) το οποίο θα θεσπίζει σταθερές και συμμετοχικές διαδικασίες.

Για την ενίσχυση της ανάπτυξης του πλαισίου αυτού και τη διασφάλιση της επιτυχούς υλοποίησης των αλλαγών, η κοινή επιχείρηση SESAR διατύπωσε τρεις βασικές συστάσεις:

- η Ευρωπαϊκή Ένωση και τα κράτη μέλη της πρέπει να ορίσουν μια ρυθμιστική αρχή της ασφάλειας σε ευρωπαϊκό επίπεδο, η οποία θα αποτελεί επίσης τη ρυθμιστική διεπαφή για τη διαχείριση αλλαγών και θα αλληλεπιδρά με την κοινή επιχείρηση SESAR που θα συσταθεί το αργότερο έως το τέλος της φάσης καθορισμού του σχεδίου SESAR.
- η ορισθείσα ευρωπαϊκή ρυθμιστική αρχή για την ασφάλεια πρέπει να εκπονήσει μια διαδικασία (ελέγχου) για τη διαχείριση αλλαγών και όπου αρμόζει να προτείνει τροποποιήσεις της ευρωπαϊκής νομοθεσίας για την πολιτική αεροπορία και τις υπάρχουσες ρυθμιστικές απαιτήσεις και ρυθμίσεις που άπτονται της ασφάλειας.

Στην ίδια κατεύθυνση, η ομάδα υψηλού επιπέδου που συγκροτήθηκε από τον αντιπρόεδρο κ. Jacques Barrot στα τέλη του 2006, στο πλαίσιο της σύστασης 1 που περιέχεται στην τελική της έκθεση που υποβλήθηκε τον Ιούλιο του 2007 διαπιστώνει ότι η αποσπασματικότητα συνιστά σημαντικό ανασταλτικό παράγοντα στη βελτίωση της απόδοσης του ευρωπαϊκού συστήματος πολιτικής αεροπορίας. Καθώς αυτό μπορεί να αντιμετωπιστεί μόνο σε ευρωπαϊκό επίπεδο, η ομάδα υψηλού επιπέδου συνιστά την ενίσχυση του ρόλου της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και αναδεικνύει την κοινοτική μέθοδο ως το μοναδικό όχημα για τον καθορισμό της ατζέντας σχετικά με τη ρύθμιση της ευρωπαϊκής πολιτικής αεροπορίας. Με τον τρόπο αυτό θα αρθούν επίσης οι αλληλοεπικαλύψεις μεταξύ της ΕΕ και άλλων κανονιστικών διαδικασιών, θα εξασφαλιστούν ανεξάρτητες δομές για τη ρύθμιση και την παροχή υπηρεσιών, και θα διασφαλιστεί ότι οι κανονιστικές δραστηριότητες σχετικά με την ασφάλεια ασκούνται ανεξάρτητα από άλλες μορφές ρύθμισης (π.χ. οικονομική ή χρηματοδοτική). Ακόμα πιο ρητά, στη σύσταση αριθ. 6, η ομάδα υψηλού επιπέδου προτείνει να επικεντρωθεί ο EUROCONTROL σε αναγκαίες πανευρωπαϊκές λειτουργίες, στο σχεδιασμό δικτύου διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και στην παροχή της υποστήριξης που θα ζητηθεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τα κράτη μέλη σε ρυθμιστικά θέματα, κατά τη μεταβίβαση της αρμοδιότητας των κανονιστικών δραστηριοτήτων σχετικά με την ασφάλεια στον Οργανισμό. Τέλος, στη σύσταση αριθ. 8, η ομάδα υψηλού επιπέδου ζητά από την Επιτροπή να ορίσει τον Οργανισμό ως μοναδικό κοινοτικό οργανισμό για τη ρύθμιση της ασφάλειας της αεροπορίας, περιλαμβανομένων των αερολιμένων και της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προσυπογράφει τα συμπεράσματα της ομάδας υψηλού επιπέδου και ανακοινώνει ένα πακέτο νομοθετικών προτάσεων για την αεροπορία, το οποίο θα δημοσιευτεί το 2008, προκειμένου να επιλύσει, μεταξύ άλλων, το πρόβλημα της αποσπασματικότητας του κανονιστικού πλαισίου για την ασφάλεια σε επίπεδο ΕΕ³⁵.

Εν κατακλείδι, τα προβλήματα που απορρέουν από το επί του παρόντος αποσπασματικό κανονιστικό πλαίσιο για την ασφάλεια και από τις νομικές αδυναμίες της διακρατικής προσέγγισης, κρίνονται από τους ενδιαφερόμενους, το SESAR και την ομάδα υψηλού επιπέδου ως χρήζοντα άμεσων διορθωτικών ενεργειών. Η Επιτροπή Ρύθμισης της Ασφάλειας (SRC) του EUROCONTROL αναγνωρίζει επίσης ότι η έλλειψη ομογένειας των κανόνων διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας σε ολόκληρη την Ευρώπη αποτελεί παράγοντα ο οποίος επηρεάζει τη συνολική απόδοση του ευρωπαϊκού συστήματος εναέριας κυκλοφορίας και υπηρεσιών αεροναυτιλίας σε οικονομικό επίπεδο και σε επίπεδο ασφάλειας. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή έχει ήδη ανακοινώσει την πρόθεσή της να αναλάβει την πρωτοβουλία για την αντιμετώπιση και την επίλυση των ζητημάτων αυτών.

³⁵ COM (2007) 845 τελικό της 20ης Δεκεμβρίου 2007. Πρώτη έκθεση για την εφαρμογή της νομοθεσίας του ενιαίου ουρανού – επιτεύγματα και μελλοντική πορεία.

2.3.3 Διαδικασίες σε εθνικό επίπεδο

2.3.3.1 Οι δέκα κορυφαίες περιπτώσεις «μη συμμόρφωσης» σύμφωνα με το πρόγραμμα παρακολούθησης και στήριξης της εφαρμογής των ρυθμιστικών απαιτήσεων ασφαλείας (ESIMS)

Σύμφωνα με την ίδια έκθεση της Επιτροπής Ρύθμισης της Ασφάλειας (SRC), οι δέκα κορυφαίες περιπτώσεις «μη συμμόρφωσης» που διαπιστώθηκαν κατά τη διάρκεια των ελέγχων του προγράμματος παρακολούθησης και στήριξης της εφαρμογής των ρυθμιστικών απαιτήσεων ασφαλείας (ESIMS) έως το 2006 είναι αυτές που παρουσιάζονται στον πίνακα 4 κατωτέρω:

Αριθμός	Μη συμμόρφωση	Ποσοστό % ΜΗ συμμορφούμενων κρατών
RLMK0240	Κανόνες για αξιολόγηση και μετριασμό κινδύνων	90
ESIM0030	Επαλήθευση της εφαρμογής συστημάτων διαχείρισης της ασφάλειας από τους φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας	90
ESIM0020	Επαλήθευση της εφαρμογής των ρυθμιστικών απαιτήσεων ασφαλείας ESARR 2	90
PERS0340	Κανόνες ασφαλείας για το προσωπικό μηχανικής ασφαλείας της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας	90
FRAM0430	Δείκτες ασφαλείας σε εθνικό επίπεδο	80
ESIM0050	Επαλήθευση της εφαρμογής των ρυθμιστικών απαιτήσεων ασφαλείας ESARR 5 για το προσωπικό μηχανικής ασφαλείας	80
RES0160	Συστάσεις σχετικά με την ασφάλεια ή μέτρα ασφαλείας	80
PERS0350	Εποπτεία της ασφάλειας του προσωπικού μηχανικής ασφαλείας	80
PERS0360	Εποπτεία των υπερβολών (π.χ. οργανισμών συντήρησης)	70
PERS0280	Έλεγχος των διαδικασιών αξιολόγησης της επάρκειας των υπαλλήλων ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας	70
ESIM0040	Επαλήθευση της εφαρμογής των ρυθμιστικών απαιτήσεων ασφαλείας ESARR 5 για τους υπαλλήλους ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας	70
ESIM0010	Επαλήθευση της εφαρμογής των ρυθμιστικών απαιτήσεων ασφαλείας ESARR 1	70
RLMK0220	Αναφορά συγκεκριμένων περιστατικών σχετικών με τη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας	70

Πίνακας 4: Εκτιμώμενος αριθμός συνολικών γεγονότων που αφορούν την ασφάλεια της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας

2.3.3.2 Τρέχουσες προσπάθειες για την εποπτεία της ασφαλείας της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας

Επιπλέον, η Επιτροπή Ρύθμισης της Ασφάλειας (SRC) σημειώνει ότι, σε ορισμένα κράτη, υπάρχει έλλειψη κατάλληλα ειδικευμένου προσωπικού που θα μπορούσε να αναλάβει κανονιστικές αρμοδιότητες στον τομέα της ασφάλειας. Αυτό επηρεάζει τις αρμόδιες αρχές σε μεγαλύτερο βαθμό από ό,τι τους φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, καθώς πολλές αρχές καταβάλλουν μεγάλη προσπάθεια για να αποκτήσουν τους απαραίτητους πόρους που θα τους επιτρέψουν να προσφέρουν ελκυστικές αμοιβές και προοπτικές

σταδιοδρομίας σε ενδεχόμενους υποψηφίους. Το θέμα αυτό θα μπορούσε ενδεχομένως να αντιμετωπιστεί εάν τα κράτη υιοθετούσαν μια πιο αποφασιστική στάση σχετικά με τη δημιουργία στέρεων και αξιόπιστων εθνικών αρχών αεροπορίας/εποπτείας. Από την άλλη πλευρά, ο Οργανισμός παρατηρεί ότι ίσως η συγκέντρωση πόρων σε επίπεδο ΕΕ ή σε υποπεριφερειακό επίπεδο θα μπορούσε να αποτελεί μια πιο λογική αντίδραση όσον αφορά τη βέλτιστη χρήση των σπάνιων διαθέσιμων πόρων, υπό το φως μάλιστα του ολοένα και πιο περίπλοκου χαρακτήρα της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας.

Για την εκπλήρωση των σκοπών της παρούσας αξιολόγησης κανονιστικού αντικτύπου, γίνεται ωστόσο η παραδοχή ότι, αφού η θέσπιση κανόνων επιτελείται ήδη σε κεντρικό επίπεδο μέσω του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, δεν είναι απαραίτητο να αξιολογηθεί ο αντίκτυπος μιας τέτοιας μεταβίβασης αρμοδιοτήτων, η οποία συνέβη στο παρελθόν.

Ομοίως, από τη στιγμή που ο Οργανισμός δεν προτείνει τη μεταβίβαση σε αυτόν ενός μεγάλου μέρους των καθηκόντων πιστοποίησης, δεν είναι απαραίτητο να εκτιμηθεί λεπτομερώς ο αριθμός των ΙΠΑ που χρησιμοποιούνται σε εθνικό επίπεδο για την πιστοποίηση και την εποπτεία της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας, καθώς αυτό είναι κάτι που δεν πρέπει να αλλάξει.

2.3.4 Οι προκλήσεις που θέτει η ανάπτυξη

Το συνδυασμένο αποτέλεσμα της συνεχούς αύξησης της εναέριας κυκλοφορίας και της εισαγωγής νέων τεχνολογιών / αντιλήψεων, θα θέσει ορισμένες ενδεχομένως σημαντικές προκλήσεις στον τομέα της ασφάλειας εντός του χρονοπλαισίου του σχεδίου SESAR. Μερικές από αυτές τις προκλήσεις είναι οι ακόλουθες:

- αύξηση της κυκλοφορίας από/προς τα νέα κράτη μέλη (ΕΕ 10+2), κάτι που συνεπάγεται πιο περίπλοκους κύκλους εναέριας κυκλοφορίας αεροδρομίου, λόγω της διασταύρωσης των δρομολογίων Ανατολής-Δύσης με τα παραδοσιακά δρομολόγια Βορρά-Νότου.
- επακόλουθη αύξηση του ποσοστού των πτήσεων εντός ΕΕ.
- εκτεταμένη εφαρμογή της ναυτιλίας περιοχής (RNAV) στον ανώτερο εναέριο χώρο, με αποτέλεσμα πιο πολύπλοκους κύκλους εναέριας κυκλοφορίας αεροδρομίου.
- κορεσμός των μεγάλων κεντρικών αερολιμένων και συγχώνευση των τερματικών σταθμών «εξαιρετικά υψηλής πυκνότητας» γύρω από αυτά.
- ανάπτυξη περιφερειακών αεροδρομίων, κάτι που θα αυξήσει την πολυπλοκότητα της κυκλοφορίας σε χαμηλό/μέτριο επίπεδο.
- σταθερή ανάπτυξη της γενικής αεροπορίας και εμφάνιση πολύ ελαφρών αεριωθούμενων (VLJ), κάτι που θα αυξήσει την πολυπλοκότητα και την πυκνότητα της κυκλοφορίας σε χαμηλό επίπεδο.
- αύξηση της χρήσης ζεύξεων επικοινωνίας αέρος/εδάφους.
- θέση σε λειτουργία διαδικασιών προσέγγισης με όργανα βασισμένων στο σύστημα EGNOS, κάτι που θα ενισχύσει επίσης τη δυνατότητα χρήσης μικρών αεροδρομίων.
- διαδικασίες με χρήση οργάνων για ελικόπτερα.
- ενσωμάτωση μη επανδρωμένων εναέριων συστημάτων (UAS) σε μη διαχωρισμένο εναέριο χώρο.

2.3.5 Συμπεράσματα και λόγοι υπέρ της παρέμβασης της ΕΕ

Συμπερασματικά, τα προβλήματα που προσδιορίστηκαν και αναλύθηκαν δικαιολογούν την παρέμβαση σε επίπεδο ΕΕ προκειμένου για:

- τη βελτίωση της ασφάλειας στους τομείς της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας, όπου θα μπορούσαν να συμβαίνουν περί τα 18 ατυχήματα ετησίως (το 1/3 αυτών θανατηφόρα).

- τη μείωση του κόστους που οφείλεται σε ατυχήματα και συμβάντα σχετικά με τη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας και τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας εντός της ΕΕ, το οποίο εκτιμάται ότι είναι της τάξης των 680 εκατ. ευρώ (2006)/έτος·
- την πορεία προς ένα συνεκτικό και μη αποσπασματικό κανονιστικό πλαίσιο για την ασφάλεια, που να διαχωρίζεται σαφώς από την παροχή υπηρεσιών καθώς και από άλλες μορφές ή ρυθμίσεις ή δημόσιες παρεμβάσεις·
- τη δημιουργία ενός στέρους κανονιστικού πλαισίου που να προβλέπει την προσέγγιση ολικού συστήματος όσον αφορά τη ρύθμιση της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας·
- την υποστήριξη του σχεδίου SESAR με τον καθορισμό ενός ενιαίου φορέα ρύθμισης της ασφάλειας ικανού να διευκολύνει την έγκαιρη και ομαλή υλοποίηση του συστήματος προβλέποντας τον έλεγχο καταλληλότητας και την πιστοποίηση των παραδοτέων του σε επίπεδο ασφάλειας·
- τη βελτίωση, σε επίπεδο ΕΕ, της αναφοράς και της ανάλυσης συμβάντων και περιστατικών που σχετίζονται με τη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας (ATM).

2.4 Στόχοι και δείκτες

2.4.1 Στόχοι

Η σκοπούμενη επέκταση του συστήματος EASA στη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας και στις υπηρεσίες αεροναυτιλίας επιλαμβάνεται των προβλημάτων που αφορούν την τρέχουσα οργάνωση της θέσπισης κανόνων για την ασφάλεια και την έλλειψη τυποποίησης στην εποπτεία της ασφάλειας και υποβολής αναφορών με τον δέοντα τρόπο από τις αρμόδιες αρχές.

Οι προσδιορισθέντες στόχοι μπορούν να υπαχθούν στα τρία επίπεδα που χρησιμοποιούν συνήθως οι υπηρεσίες της Επιτροπής για την αξιολόγηση αντικτύπου, ήτοι:

- **Γενικοί στόχοι**, που αντιπροσωπεύουν τους γενικότερους στόχους πολιτικής·
- **Ειδικοί στόχοι**, που αποτελούν τους πιο άμεσους στόχους της σχεδιαζόμενης νομοθετικής πρωτοβουλίας που συμβάλλουν στην επίτευξη των γενικότερων στόχων. Τόσο οι γενικοί όσο και οι ειδικοί στόχοι επηρεάζονται από παράγοντες που δεν τελούν υπό τον άμεσο έλεγχο της Επιτροπής ή του Οργανισμού και, ως εκ τούτου, μερικές φορές είναι δύσκολο να μετρηθούν·
- **Επιχειρησιακοί στόχοι**, οι οποίοι σχετίζονται με τα ακριβή αποτελέσματα της πρότασης και οι οποίοι μπορούν επομένως να αξιολογηθούν ή ακόμα και να μετρηθούν βάσει κατάλληλων δεικτών.

Οι στόχοι και οι δείκτες για την επέκταση του συστήματος EASA στη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας και στις υπηρεσίες αεροναυτιλίας παρουσιάζονται στις παραγράφους 2.4.2 έως 2.4.5 κατωτέρω.

2.4.2 Γενικοί στόχοι

Πρόκειται για τους γενικούς κοινωνικούς στόχους της Ευρωπαϊκής Επιτροπής όπως περιγράφονται στο πρόγραμμα εργασίας της Επιτροπής και την Ετήσια Πολιτική Στρατηγική³⁶, που με τη σειρά τους βασίζονται κατά μεγάλο μέρος στη «στρατηγική της Λισσαβόνας», και είναι εξής:

- είσοδος της Ευρώπης σε τροχιά *ευημερίας*, που συνεπάγεται, πέραν της δημιουργίας μιας εσωτερικής αγοράς που θα βασίζεται στον υγιή ανταγωνισμό, μεγαλύτερη αποδοτικότητα και αποτελεσματικότητα του συστήματος μεταφορών·

³⁶ βλ. http://europa.eu.int/comm/atwork/programmes/index_en.htm

- ισχυροποίηση της δέσμευσης της Ευρώπης για *αλληλεγγύη*, που συνεπάγεται την παροχή στους πολίτες του ίδιου επιπέδου προστασίας σε ολόκληρη την επικράτεια της ΕΕ των 27 + 4.
- ενίσχυση της *προστασίας* του πολίτη, από την άποψη της γενικότερης προστασίας και από την άποψη της *ασφάλειας των μεταφορών*.
- προβολή και προώθηση αυτών των στόχων εκτός των συνόρων της ΕΕ μέσω μιας *πιο ισχυρής φωνής στον κόσμο*.

2.4.3 Ειδικοί στόχοι

Οι ειδικοί στόχοι αφορούν συγκεκριμένους στόχους για τις αερομεταφορές, οι οποίοι υποστηρίζονται επίσης από άλλες πρωτοβουλίες, όπως η δημιουργία ενός Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού και η εγκαθίδρυση του συστήματος EASA. Πιο αναλυτικά, αυτοί οι ειδικοί στόχοι είναι δυνατόν να προσδιοριστούν στο πλαίσιο των δέκα συστάσεων που περιέχονται στην έκθεση της ομάδας υψηλού επιπέδου και παρουσιάζονται στον πίνακα 5 κατωτέρω.

Απόσπασμα από τις συστάσεις της ομάδας υψηλού επιπέδου			Σχετικοί ειδικοί στόχοι
Αρ. ιθ.	Τίτλος	Κείμενο	
1	Η ΕΕ ως κινητήρια δύναμη της ρύθμισης της αεροπορίας στην Ευρώπη	Η αποσπασματικότητα συνιστά σημαντικό ανασταλτικό παράγοντα στη βελτίωση της απόδοσης του ευρωπαϊκού συστήματος πολιτικής αεροπορίας. Καθώς αυτό μπορεί να αντιμετωπιστεί μόνο σε ευρωπαϊκό επίπεδο, συνιστάται να ενισχυθεί ο ρόλος της Κοινότητας και της κοινοτικής μεθόδου ως το μοναδικό όχημα για τον καθορισμό της ρύθμισης της ευρωπαϊκής αεροπορίας αίροντας τις αλληλοεπικαλύψεις μεταξύ της ΕΕ και άλλων κανονιστικών διαδικασιών, εξασφαλίζοντας ανεξάρτητες δομές για τη ρύθμιση και την παροχή υπηρεσιών και διασφαλίζοντας ότι οι κανονιστικές δραστηριότητες σχετικά με την ασφάλεια ασκούνται ανεξάρτητα από άλλες μορφές ρύθμισης.	• Άρση αλληλοεπικαλύψεων σε κανονιστικές διαδικασίες σχετικά με την ασφάλεια. • Εξασφάλιση ανεξάρτητων δομών για κανονιστικές δραστηριότητες σχετικά με την ασφάλεια έναντι άλλων μορφών ρύθμισης ή δημόσιας παρέμβασης.
2	Αύξηση των αρμοδιοτήτων της βιομηχανίας	Να ανατεθούν περισσότερες αρμοδιότητες στη βιομηχανία σύμφωνα με την απελευθέρωση της εσωτερικής αγοράς. Να οργανωθεί η συστηματική συμμετοχή της βιομηχανίας στην κανονιστική διαδικασία για το σύστημα της πολιτικής αεροπορίας.	Συστηματική συμμετοχή της βιομηχανίας στην κανονιστική διαδικασία
3	Καλύτερη ρύθμιση	Να εφαρμοστούν οι αρχές της «καλύτερης ρύθμισης», αποφεύγοντας τις υπερβολικές κανονιστικές ρυθμίσεις και διεξάγοντας αφενός αξιολογήσεις πλήρους αντικτύπου και αφετέρου διαβουλεύσεις.	Συμπερίληψη αξιολογήσεων πλήρους αντικτύπου και διαβουλεύσεων στις κανονιστικές διαδικασίες
4	Ώθηση στη βελτίωση της απόδοσης	Για τη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας, να προσαρμοστούν το κανονιστικό πλαίσιο και οι δομές διακυβέρνησης κατά τρόπο ώστε να τονωθεί η διαχείριση με απώτερο στόχο την επίτευξη υψηλότερης απόδοσης. Όπου είναι δυνατόν, να διευκολυνθεί η εφαρμογή των αρχών της αγοράς μέσω του διαχωρισμού και της απελευθέρωσης των φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας (ANSP).	• Ενθάρρυνση της εμφάνισης πανευρωπαϊκών φορέων παροχής διαχωρισμένων υπηρεσιών. • Διευκόλυνση της παροχής υπηρεσιών από την Υπηρεσία Πληροφοριών Πτήσεων Αεροδρομίου (AFIS) και της παροχής υπηρεσιών διαχείρισης χώρου στάθμευσης από MME.
5	Ολοκλήρωση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού	Να επιταχυνθεί η ολοκλήρωση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (SES) και του συστήματος SESAR μέσω αφενός της προληπτικής διαχείρισης και αφετέρου της παρακολούθησης της ετήσιας προόδου και της υποβολής σχετικών αναφορών από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.	• Άρση αλληλοεπικαλύψεων σε κανονιστικές διαδικασίες σχετικά με την ασφάλεια.
6	Ενίσχυση και	Ενίσχυση του Eurocontrol ώστε να παίξει	• Άρση

	επικέντρωση του Eurocontrol σε συγκεκριμένες λειτουργίες	πρωταγωνιστικό ρόλο στην επίτευξη των στόχων του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού και του συστήματος SESAR εντός του στρατηγικού και κανονιστικού πλαισίου που ορίζει η ΕΕ. Επικέντρωση των δραστηριοτήτων του EUROCONTROL σε βέλτιστες πανευρωπαϊκές λειτουργίες, στο σχεδιασμό δικτύου διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και στην παροχή της υποστήριξης που θα ζητηθεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τα κράτη μέλη σε ρυθμιστικά θέματα. Να μεταβιβαστεί στον EASA η αρμοδιότητα των κανονιστικών δραστηριοτήτων σχετικά με την ασφάλεια.	αλληλοεπικαλύψεων σε κανονιστικές διαδικασίες σχετικά με την ασφάλεια.
7	Αντιμετώπιση του ζητήματος της αερολιμενικής χωρητικότητας	Να ενσωματωθούν σε πιο συστηματική βάση οι αερολιμενικές στην προσέγγιση ολικού συστήματος.	Εναρμόνιση της διαχείρισης για τους φορείς εκμετάλλευσης / φορείς παροχής υπηρεσιών διαφορετικών υπηρεσιών
8	Συνεχής βελτίωση της ασφάλειας	Να οριστεί ο EASA ως μοναδικός κοινοτικός οργανισμός για τη ρύθμιση της ασφάλειας της αεροπορίας, περιλαμβανομένων των αερολιμένων και της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας, και να διασφαλιστεί ότι διαθέτει ανάλογη χρηματοδότηση και πόρους. Να προετοιμαστεί για την πρόκληση που θέτει το σύστημα SESAR με διαδικασίες έγκαιρης πιστοποίησης. Να διασφαλιστεί ότι τα κράτη θα εναρμονίσουν την εποπτεία τους σε θέματα ασφάλειας και ότι θα τονωθεί η συνεργασία των εθνικών αρχών για την επίτευξη υψηλότερων συνολικών επιπέδων απόδοσης.	- Εγκαθίδρυση ενός ενιαίου και συνεκτικού κανονιστικού πλαισίου για το σύνολο του συστήματος της αεροπορίας - Τυποποίηση της εποπτείας της ασφάλειας σε όλα τα κράτη μέλη με σκοπό την επίτευξη υψηλού και ενιαίου επιπέδου ασφάλειας
9	Αποκόμιση οφελών για το περιβάλλον	Στο πλαίσιο των τριών πυλώνων της βελτιωμένης «από την απογείωση ως την προσγείωση» διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, των καθαρότερων και λιγότερο θορυβωδών αεροσκαφών και των προσανατολισμένων στην αγορά λύσεων, να ζητηθεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να αναπτύξει μια ολοκληρωμένη περιβαλλοντική στρατηγική.	Άρση αλληλοεπικαλύψεων σε κανονιστικές διαδικασίες σχετικά με την ασφάλεια.
10	Δέσμευση των κρατών μελών για την επίτευξη συγκεκριμένων αποτελεσμάτων	Να απαιτηθεί η υλοποίηση σε πιο συστηματική βάση των δεσμεύσεων που έχουν αναλάβει τα κράτη μέλη της ΕΕ, ιδίως η εξάλειψη της αποσπασματικότητας, η οποία αποτελεί και στόχο της πρωτοβουλίας του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού. Τα κράτη πρέπει να επιλύσουν το πρόβλημα των αντιφατικών κατευθυντήριων γραμμών όσον αφορά τους φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, την ελλειμματική εποπτεία	- Διευκόλυνση της λογικής χρήσης των πηγών εποπτείας της ασφάλειας σε επίπεδο ΕΕ - Τυποποίηση της εποπτείας της ασφάλειας σε όλα τα κράτη μέλη με σκοπό την επίτευξη υψηλού και ενιαίου επιπέδου ασφάλειας

Πίνακας 5: Ειδικοί στόχοι σχετικοί με τις συστάσεις της ομάδας υψηλού επιπέδου

Οι δέκα ειδικοί στόχοι που αναφέρονται στην τελευταία στήλη του πίνακα 4 ανωτέρω, θα χρησιμοποιηθούν εν συνεχεία στις επόμενες παραγράφους της παρούσας αξιολόγησης κανονιστικού αντικτύπου.

2.4.4 Επιχειρησιακοί στόχοι

Όπως είναι φυσικό, οι επιδιωκόμενοι στόχοι της επέκτασης του συστήματος EASA συνδέονται στενά με τα προβλήματα που αναλύονται στην παράγραφο 2.3. Η επιλογή της πολιτικής αποσκοπεί στην επίλυση ή μετρίαση των υπαρχόντων προβλημάτων και στην επίτευξη βελτιώσεων.

Οι επιχειρησιακοί στόχοι σχετίζονται συνεπώς με τις συγκεκριμένες δράσεις που άπτονται της προτεινόμενης κοινοτικής παρέμβασης. Οι εκροές τους είναι παρακολουθήσιμες ή ακόμα

και μετρήσιμες και μπορούν να συσχετισθούν απευθείας με την υλοποιούμενη δράση. Πρώτα από όλα, αυτοί οι παρακολουθήσιμοι / μετρήσιμοι επιχειρησιακοί στόχοι είναι:

- τροποποιήσεις στον Βασικό Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 από τον ευρωπαϊό νομοθέτη·
- δημοσίευση κατάλληλων εκτελεστικών κανόνων για την ασφάλεια της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας, καθώς και για τους φορείς, το προσωπικό, τα συστήματα και τα δομικά μέρη που εμπλέκονται στην υλοποίησή τους·
- δημιουργία ενός λειτουργικού οργανισμού·
- συνεχής παρακολούθηση της ασφάλειας της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας·
- ανάπτυξη στενής σχέσης με άλλους πληρωτές, ιδιαίτερα τον EUROCONTROL και το SESAR·
- εμφάνιση στην αγορά πανευρωπαϊκών φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας·
- καθιέρωση και εφαρμογή κατάλληλων μέσων εκτέλεσης στον τομέα της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και υπηρεσιών αεροναυτιλίας.

2.4.5 Δείκτες

Αντίστοιχα μπορούν να προσδιοριστούν τρία διαφορετικά επίπεδα δεικτών:

- *Δείκτες απώτερου αποτελέσματος*: οι δείκτες αυτοί αντικατοπτρίζουν τον απώτερο επιθυμητό αντίκτυπο στην κοινωνία. Συνήθως εκφράζονται βάσει γενικών δεικτών και μπορεί να επηρεαστούν από πολλές άλλες πολιτικές· σε μερικές περιπτώσεις, είναι δύσκολο, εάν όχι αδύνατο, να συσχετιστούν τα αποτελέσματα αυτά με την επέκταση του συστήματος EASA·
- *Δείκτες άμεσων αποτελεσμάτων*: οι δείκτες αυτοί αντικατοπτρίζουν τους άμεσους στόχους της προτεινόμενης πολιτικής που πρέπει να εκπληρωθούν για την επίτευξη του γενικού στόχου. Εκφράζονται με βάση τις άμεσες και βραχυπρόθεσμες επενέργειες των εφαρμοζόμενων μέτρων και μπορεί επίσης να επηρεαστούν από άλλες πολιτικές·
- *Δείκτες εκρμών*: Οι δείκτες αυτοί αντικατοπτρίζουν τις ακριβείς δράσεις ή τις άμεσες επενέργειες που προσδοκάται να επιφέρει η πολιτική που προτείνεται βάσει της γνώμης του Οργανισμού επί του θέματος. Η επίτευξή τους τελεί υπό τον άμεσο έλεγχο της Επιτροπής και μπορεί να εξακριβωθεί εύκολα.

Οι δείκτες επιτρέπουν να παρακολουθείται εάν και σε ποιο βαθμό επιτυγχάνονται οι στόχοι. Ο εκ των προτέρων ορισμός τους είναι σημαντικός, καθώς έτσι καθίσταται δυνατή η αξιολόγηση των επενεργειών που επιφέρει η προτεινόμενη παρέμβαση πολιτικής. Οι δείκτες, σε επίπεδο ειδικών και γενικών στόχων, σχετίζονται στενά με τα προβλήματα και τον προσδοκώμενο αντίκτυπο, ενώ από τους επιχειρησιακούς στόχους προκύπτουν απλούστεροι και πιο παρακολουθήσιμοι δείκτες της ολοκλήρωσης των δράσεων.

Οι δείκτες απώτερου αποτελέσματος που συνδέονται με τους γενικούς στόχους και προτείνονται από τον Οργανισμό παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα:

Προσδιορισθέντα προβλήματα	Γενικοί στόχοι	Δείκτες απώτερου αποτελέσματος
Βελτίωση της ασφάλειας της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας	<i>Προστασία</i> των πολιτών: Ασφάλεια των μεταφορών και της αεροπορίας.	Ασφάλεια της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας που υπόκειται στο σύστημα EASA
Μείωση του κόστους των αεροπορικών ατυχημάτων που οφείλονται, τουλάχιστον εν μέρει, σε παράγοντες που σχετίζονται με τη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας και τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας.	<i>Ευημερία</i> : μείωση του κόστους των ατυχημάτων που οφείλονται, τουλάχιστον εν μέρει, σε παράγοντες που σχετίζονται με τη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας και τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας.	Κόστος των ζημιών που προκαλούνται από ατυχήματα και συμβάντα συνδεδεμένα άμεσα ή έμμεσα με παράγοντες που σχετίζονται με τη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας και τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας
Εξάλειψη της αποσπασματικότητας του κανονιστικού πλαισίου για την ασφάλεια.	<i>Ισχυρότερη φωνή στον κόσμο</i>	Άσκηση επιρροής υπέρ των προτύπων και των συνιστώμενων πρακτικών του ICAO στον τομέα της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας
	<i>Επέκταση</i> του συστήματος EASA πέραν της ΕΕ.	Σύναψη νέων συμφωνιών συνεργασίας ή επέκταση του γεωγραφικού πεδίου εφαρμογής της Ευρωπαϊκής Συμφωνίας Αξιολόγησης της Συμμόρφωσης (ECAA)
Δημιουργία ενός στέρεου κανονιστικού πλαισίου που να προβλέπει την προσέγγιση ολικού συστήματος όσον αφορά τη ρύθμιση της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας.	<i>Ευημερία</i> : ανάπτυξη της εσωτερικής αγοράς και προώθηση της κινητικότητας του εργατικού δυναμικού.	Εμφάνιση πανευρωπαϊκών φορέων παροχής υπηρεσιών
	<i>Αλληλεγγύη</i> : παροχή στους πολίτες του ίδιου επιπέδου προστασίας σε ολόκληρη την επικράτεια της ΕΕ των 27.	Θέσπιση κοινών προγραμμάτων επαγγελματικής επάρκειας για το τεχνικό προσωπικό του τομέα διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Τυποποιημένη εφαρμογή κοινών κανόνων ασφαλείας.
Υποστήριξη του συστήματος SESAR με τον καθορισμό ενός ενιαίου φορέα ρύθμισης της ασφάλειας ικανού να διευκολύνει την έγκαιρη και ομαλή υλοποίηση του συστήματος προβλέποντας τον έλεγχο καταλληλότητας και την πιστοποίηση των παραδοτέων σε επίπεδο ασφάλειας	<i>Ευημερία</i> : μείωση του κόστους που συνδέεται με τη ρύθμιση της ασφάλειας.	Εγκαθίδρυση κατάλληλων μηχανισμών για την αξιολόγηση, τον έλεγχο της καταλληλότητας και την πιστοποίηση παραδοτέων ζωτικής σημασίας για την ασφάλεια

Πίνακας 6: Προσδιορισθέντα προβλήματα, γενικοί στόχοι και δείκτες απώτερου αποτελέσματος

Οι ειδικοί στόχοι που σχετίζονται με τα προβλήματα που αναλύονται στην παράγραφο 2.3 ανωτέρω, καθώς και οι δείκτες για την παρακολούθηση της επίτευξής τους, παρουσιάζονται στον πίνακα 7 κατωτέρω:

Προσδιορισθέντα προβλήματα	Ειδικοί στόχοι	Δείκτες άμεσων αποτελεσμάτων
Βελτίωση της ασφάλειας της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας και μείωση του κόστους ατυχημάτων και συμβάντων.	Σύσταση ανεξάρτητων δομών για κανονιστικές δραστηριότητες σχετικά με την ασφάλεια έναντι άλλων μορφών ρύθμισης ή δημόσιας παρέμβασης	Αρμοδιότητες του EASA σαφώς διαχωρισμένες από άλλες μορφές ρύθμισης ή δημόσιας παρέμβασης
	Συστηματική συμμετοχή της βιομηχανίας στην κανονιστική διαδικασία	Σταθερή εφαρμογή της κανονιστικής διαδικασίας του EASA.
	Τυποποιημένη εποπτεία της ασφάλειας σε όλα τα κράτη μέλη	Επέκταση των επιθεωρήσεων τυποποίησης του EASA στους τομείς της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας.
Εξάλειψη της αποσπασματικότητας του κανονιστικού πλαισίου για την ασφάλεια.	Θέσπιση ενός ενιαίου και συνεπούς κανονιστικού πλαισίου για το σύνολο του συστήματος της αεροπορίας	Ενσωμάτωση της ρύθμισης της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας στον Βασικό Κανονισμό
	Εναρμόνιση της κανόνων διαχείρισης για τους φορείς εκμετάλλευσης / φορείς παροχής υπηρεσιών διαφορετικών υπηρεσιών	Θέσπιση «οριζόντιων» εκτελεστικών κανόνων για το σύστημα διαχείρισης των φορέων εκμετάλλευσης και των φορέων παροχής υπηρεσιών.
Δημιουργία ενός στέρεου κανονιστικού πλαισίου που να προβλέπει την προσέγγιση ολικού συστήματος όσον αφορά τη ρύθμιση της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας.	Διατήρηση της σαφούς διάκρισης μεταξύ του ρόλου των αρχών και του ρόλου των φορέων εκμετάλλευσης / φορέων παροχής υπηρεσιών	Καθιέρωση σαφούς διάκρισης μεταξύ του ρόλου των αρχών και του ρόλου των φορέων εκμετάλλευσης / φορέων παροχής υπηρεσιών, κυρίως για την υιοθέτηση των αντιλήψεων περί λειτουργιών
	Ενθάρρυνση της εμφάνισης πανευρωπαϊκών φορέων παροχής διαχωρισμένων υπηρεσιών	Θέσπιση ειδικού συστήματος πιστοποίησης για φορείς παροχής υπηρεσιών σε 4 ή περισσότερα κράτη
	Διευκόλυνση της παροχής υπηρεσιών από την Υπηρεσία Πληροφοριών Πτήσεων Αεροδρομίου (AFIS) και της παροχής υπηρεσιών διαχείρισης χώρου στάθμευσης από MME.	Απλοποίηση των κανόνων για φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων που παρέχουν απευθείας υπηρεσίες πληροφοριών πτήσεων αεροδρομίων (AFIS) ή/και διαχείριση ή/και υπηρεσίες διαχείρισης χώρου στάθμευσης
	Συμπερίληψη αξιολογήσεων πλήρους αντικτύπου και διαβουλεύσεων στις κανονιστικές διαδικασίες	Επισύναψη αξιολογήσεων κανονιστικού αντικτύπου στους προτεινόμενους εκτελεστικούς κανόνες
Υποστήριξη του σχεδίου SESAR με τον καθορισμό ενός ενιαίου φορέα ρύθμισης της ασφάλειας ικανού να διευκολύνει την έγκαιρη και ομαλή υλοποίηση του συστήματος προβλέποντας τον έλεγχο καταλληλότητας και την πιστοποίηση των παραδοτέων σε επίπεδο ασφάλειας	Άρση αλληλοεπικαλύψεων σε κανονιστικές διαδικασίες σχετικά με την ασφάλεια.	Θεσμοθέτηση της κανονιστικής διεπαφής μεταξύ της ρύθμισης της ασφάλειας και άλλων μορφών ρύθμισης.

Ανάγκη εξορθολογισμού της προσπάθειας για τη ρύθμιση της ασφάλειας της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας.	Διευκόλυνση της λογικής χρήσης των πηγών εποπτείας της ασφάλειας σε επίπεδο ΕΕ	Διακανονισμοί εποπτείας μεταξύ των αρμόδιων αρχών
		Συνεπής διαδικασία εποπτείας για όλες τις λειτουργίες Κέντρου Ελέγχου Περιοχής (ΚΕΠ)

Πίνακας 7: Προσδιορισθέντα προβλήματα, ειδικοί στόχοι και δείκτες άμεσων αποτελεσμάτων

Οι επιχειρησιακοί στόχοι, οι οποίοι μπορεί να συσχετιστούν με μια σειρά αναλυτικών παρακολουθήσιμων ή μετρήσιμων δεικτών απόδοσης, παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα.

Επιχειρησιακοί στόχοι	Δείκτες εκροών
Τροποποιήσεις στον Βασικό Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008	Υποβολή της γνώμης του Οργανισμού στην Επιτροπή.
	Έγκριση της νομοθετικής πρότασης από την Επιτροπή.
	Πρώτη ανάγνωση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο.
	Θέση του Συμβουλίου.
	Δεύτερη ανάγνωση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο.
Δημοσίευση κοινών εκτελεστικών κανόνων για την ασφάλεια της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας, καθώς και για τους σχετικούς οργανισμούς και προσωπικό	Έγκριση τροποποιήσεων.
	Δημοσίευση της ΝΡΑ επί των εκτελεστικών κανόνων για τη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας και τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας.
	Δημοσίευση της ΝΡΑ επί των εκτελεστικών κανόνων για τους φορείς υπηρεσιών διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και υπηρεσιών αεροναυτιλίας.
	Δημοσίευση CRD επί των εκτελεστικών κανόνων για τη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας και τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας.
	Δημοσίευση CRD επί των εκτελεστικών κανόνων για τους φορείς παροχής υπηρεσιών διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και υπηρεσιών αεροναυτιλίας.
	Υποβολή γνώμης επί των εκτελεστικών κανόνων για τη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας και τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας.
	Υποβολή γνώμης επί των εκτελεστικών κανόνων για τους φορείς παροχής υπηρεσιών διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και υπηρεσιών αεροναυτιλίας.
Θέσπιση των απαραίτητων αρμοδιοτήτων στο πλαίσιο του EASA	Πρόσληψη προσωπικού για τη θέσπιση κανόνων στους τομείς της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και των αεροδρομίων
	Πρόσληψη προσωπικού για την ανάλυση των πτυχών ασφάλειας περιστατικών που σχετίζονται με τη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας και τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας.
	Πρόσληψη προσωπικού για επιθεωρήσεις τυποποίησης στον τομέα της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας
	Ορισμός εξωτερικών ελεγκτών που θα μπορούν να συμμετέχουν σε επιθεωρήσεις τυποποίησης στους τομείς της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας.
	Ένταξη της κοινότητας της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας στη SSCC.
Συνεχής επιτήρηση της ασφάλειας της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας	Συμπερίληψη ανάλυσης σχετικά με την ασφάλεια της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών ασφάλειας στην ετήσια επισκόπηση ασφάλειας
Ανάπτυξη στενής σχέσης με το SESAR	Έχει τεθεί σε εφαρμογή σταθερή διαδικασία για την αξιολόγηση της ασφάλειας των παραδοτέων ασφαλείας του SESAR.
Εμφάνιση στην αγορά πανευρωπαϊκών φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας.	Έχει τεθεί σε εφαρμογή ειδική διαδικασία πιστοποίησης για την πιστοποίηση των πανευρωπαϊκών φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας.

Ενιαία εφαρμογή κανόνων διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και υπηρεσιών αεροναυτιλίας στην ΕΕ	Θέσπιση διαδικασιών για επιθεωρήσεις τυποποίησης στους τομείς της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας.
	Προγραμματισμός της πρώτης σειράς επιθεωρήσεων πιστοποίησης η οποία καλύπτει επίσης τους τομείς της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας.
	Διεξαγωγή της πρώτης επιθεώρησης τυποποίησης στους τομείς της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας.

Πίνακας 8: Προσδιορισθέντα προβλήματα, επιχειρησιακοί στόχοι και δείκτες απόδοσης

2.5 Διαθέσιμες επιλογές

2.5.1 Επιλογές βάσει της προκαταρκτικής αξιολόγησης κανονιστικού αντικτύπου

Στο πλαίσιο της προκαταρκτικής αξιολόγησης αντικτύπου που αναφέρθηκε ανωτέρω, εξετάστηκαν πέντε εναλλακτικές επιλογές:

- Α) «διατήρηση της υφιστάμενης κατάστασης» (δηλ. να μην αλλάξει η κατάσταση όπως αναμένεται να διαμορφωθεί μετά την πρώτη επέκταση του συστήματος του EASA: ο Οργανισμός θα είναι αρμόδιος για την αξιοπλοΐα, τις άδειες άσκησης επαγγέλματος ιπτάμενου πληρώματος και τις αεροπορικές δραστηριότητες· οι αρμόδιες αρχές που θα ορίζονται σε εθνικό επίπεδο θα είναι αρμόδιες για τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας, περιλαμβανομένων των πανευρωπαϊκών φορέων παροχής υπηρεσιών και των αεροδρομίων)·
- **Β) σταδιακή επέκταση του συστήματος EASA όσον αφορά τη θέσπιση κανόνων, την πιστοποίηση και τις επιθεωρήσεις τυποποίησης στους τομείς της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας, των υπηρεσιών αεροναυτιλίας και των αεροδρομίων·**
- Γ) επέκταση του μηχανισμού εντολοδότησης του EUROCONTROL στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού στη ρύθμιση της ασφάλειας των αεροδρομίων και ανάθεση καθηκόντων στον EUROCONTROL και στους τομείς της πιστοποίησης και των επιθεωρήσεων τυποποίησης·
- Δ) σύσταση ενός εντελώς νέου ευρωπαϊκού οργανισμού ο οποίος θα παρέχει υποστήριξη στην Επιτροπή όσον αφορά τη ρύθμιση της ασφάλειας στους τομείς της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας, των υπηρεσιών αεροναυτιλίας και των αεροδρομίων·
- Ε) μεταβίβαση στον «διευρυμένο» EASA (όπως προβλέπεται βάσει της επιλογής Β) και της αρμοδιότητας επιτέλεσης συγκεκριμένων επιχειρησιακών λειτουργιών στον τομέα της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας (π.χ. διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας).

Η εν λόγω μελέτη κατέληγε στο συμπέρασμα ότι η επιλογή Β ήταν αυτή που προεκρίνετο, βάσει της ανάλυσης των προσδοκώμενων αντικτύπων που διενεργήθηκε από τον σύμβουλο και υποστηρίχθηκε από τους ενδιαφερόμενους με τους οποίους υπήρξε διαβούλευση.

2.5.2 Επιλογές που εξετάζονται στην παρούσα αξιολόγηση κανονιστικού αντικτύπου.

Οι επιλογές Α, Γ, Δ και Ε, που παρατίθενται ανωτέρω, οι οποίες εξετάζονται και στην τελική αξιολόγηση αντικτύπου της Επιτροπής σχετικά με το θέμα αυτό, δεν χρειάζεται επομένως να αξιολογηθούν εκ νέου στην παρούσα αξιολόγηση κανονιστικού αντικτύπου. Από την άλλη πλευρά, θα αξιολογηθούν άλλα σημαντικά ζητήματα σε σχέση με την εφαρμογή της επιλογής Β στην πράξη.

Η NPA 2007-16 περιείχε 10 ερωτήματα από την άποψη αυτή, λαμβάνοντας επίσης ως δεδομένο ότι απώτερος στόχος ήταν η εφαρμογή της ήδη αιτιολογηθείσας και επιλεχθείσας (από την Επιτροπή³⁷) επιλογής Β της παραγράφου 2.5.1 ανωτέρω.

Από αυτά τα 10 ερωτήματα, ωστόσο, το ερώτημα 3 στην πραγματικότητα αφορούσε δύο διαφορετικά θέματα: τη φύση και την αναγκαιότητα ρύθμισης αφενός της διαχείρισης εναέριου χώρου (ASM) και αφετέρου της διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας (ATFM). Ο συνολικός αριθμός των ερωτημάτων που περιείχε η NPA πρέπει, επομένως, να θεωρείται ότι είναι 11. Κατά τη γνώμη του Οργανισμού, τα 6 από αυτά τα 11 θέματα δεν χρειάζεται να αναλυθούν περαιτέρω από την άποψη της αξιολόγησης αντικτύπου.

³⁷ COM (2005) 845 τελικό της 20ης Δεκεμβρίου 2007.

Στον παρακάτω πίνακα, παρατίθενται τα θέματα αυτά, αλλά και ο λόγος για τον οποίο δεν κρίνεται αναγκαία η περαιτέρω ανάλυση αντικτύπου.

Ερωτήματα της NPA 2007-16		Λόγος για τον οποίο δεν εξετάζονται εναλλακτικές επιλογές
Αριθ	Κείμενο	
2	Ο Οργανισμός θα ήθελε να μάθει εάν οι ενδιαφερόμενοι θεωρούν ότι οι επισυναπτόμενες βασικές απαιτήσεις αποτελούν καλή βάση για τη ρύθμιση της ασφάλειας και της διαλειτουργικότητας της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Επίσης, χαιρετίζει τυχόν προτάσεις για τη βελτίωση των βασικών αυτών απαιτήσεων.	Γνώμη επί της ποιότητας των βασικών απαιτήσεων. Δεν προσδιορίστηκαν συναφείς εναλλακτικές επιλογές.
4	Ο Οργανισμός θα ήθελε επίσης να μάθει εάν οι ενδιαφερόμενοι θεωρούν ότι ο ορισμός των συστημάτων και των δομικών μερών τους που χρησιμοποιείται στο πλαίσιο του Ευρωπαϊκού Δικτύου Διαχείρισης Εναέριας Κυκλοφορίας καθορίζει με τον κατάλληλο τρόπο εκείνους που πρέπει να υπόκεινται στο διευρυμένο Βασικό Κανονισμό.	Η συντριπτική πλειονότητα των ενδιαφερομένων θεώρησε ότι δεν ήταν αναγκαία η αλλαγή των ορισμών. Ο Οργανισμός κατέληξε στο συμπέρασμα ότι δεν θα προτείνει αλλαγές στους ορισμούς του ICAO ή του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού και ότι θα εναρμονίσει τους εκτελεστικούς κανόνες του με τους κανόνες που σχετίζονται με την απόδοση και άλλα θέματα διαλειτουργικότητας. Δεν χρειάζεται περαιτέρω αξιολόγηση.
5	Ο Οργανισμός θα ήθελε να μάθει εάν οι ενδιαφερόμενοι θεωρούν ότι οι ρυθμιστικοί φορείς που εμπλέκονται αφενός στο σχεδιασμό, την παραγωγή και τη συντήρηση συστημάτων και δομικών μερών ζωτικής σημασίας για την ασφάλεια, και αφετέρου στην πιστοποίηση συμμόρφωσης, πρέπει να αποδεικνύουν την ικανότητά τους να ελαφρύνουν τις αρμοδιότητες των φορέων εκμετάλλευσης.	Έχει ήδη εδραιωθεί στο σύστημα EASA. Υποστηρίζεται από τους ενδιαφερόμενους που απάντησαν στην NPA 2007-16. Ο Οργανισμός κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η παραχώρηση της δυνατότητας αυτής θα αποφασίζεται κατά περίπτωση και ότι θα πραγματοποιείται δέουσα αξιολόγηση κανονιστικού αντικτύπου στο πλαίσιο της στήριξης των σχετικών εκτελεστικών κανόνων. Δεν απαιτείται περαιτέρω αξιολόγηση σε αυτό το στάδιο.
7	Ο Οργανισμός θα ήθελε να μάθει τις απόψεις των ενδιαφερομένων όσον αφορά το δικαίωμα των φορέων παροχής υπηρεσιών διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και υπηρεσιών αεροναυτιλίας να εκμεταλλεύονται πολλές υπηρεσίες ή/και λειτουργικές μονάδες υπό ένα ενιαίο πιστοποιητικό.	Οι ενδιαφερόμενοι ερμηνεύουν τον ήδη θεσπισθέντα κανονισμό του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού ώστε να προβλεφθεί αυτή η δυνατότητα. Δεν χρειάζεται περαιτέρω αξιολόγηση.
9	Ο Οργανισμός θα ήθελε να μάθει εάν οι ενδιαφερόμενοι φορείς θεωρούν ότι η πιστοποίηση ορισμένων φορέων παροχής υπηρεσιών οι οποίοι εμπλέκονται σε λιγότερο ευαίσθητες υπηρεσίες θα μπορούσε να πραγματοποιείται από φορείς αξιολόγησης. Σε αυτήν την περίπτωση, ο Οργανισμός πρέπει να είναι εξουσιοδοτημένος και για την πιστοποίηση αυτών των φορέων αξιολόγησης;	Η δυνατότητα αυτή έχει ήδη αξιολογηθεί για τα αεροδρόμια. Κατ' αρχήν, ο αντίκτυπος επηρεάζεται από παρόμοιους παράγοντες και στην περίπτωση της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας.
10	Ο Οργανισμός θα ήθελε να μάθει εάν οι ενδιαφερόμενοι θεωρούν ότι θα έπρεπε να εφαρμόζονται χωριστά συστήματα πιστοποίησης στην περίπτωση συστημάτων και δομικών μερών ζωτικής σημασίας για την ασφάλεια. Εάν ναι, ποια πρέπει να είναι αυτά τα συστήματα και δομικά μέρη;	Οι απόψεις των ενδιαφερομένων δεν επέτρεψαν τον εντοπισμό περιπτώσεων στις οποίες θα μπορούσε να εφαρμοστεί μια τέτοια διαδικασία σε αυτό το στάδιο. Ο Οργανισμός κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η παραχώρηση της δυνατότητας αυτής θα αποφασίζεται κατά περίπτωση και ότι θα πραγματοποιείται δέουσα αξιολόγηση κανονιστικού αντικτύπου στο πλαίσιο της στήριξης των σχετικών εκτελεστικών

		κανόνων. Δεν απαιτείται περαιτέρω αξιολόγηση σε αυτό το στάδιο.
--	--	--

Πίνακας 9: Θέματα της NPA 2007-16 ο αντίκτυπος των οποίων δεν χρήζει λεπτομερούς ανάλυσης

Απεναντίας, για τα υπόλοιπα πέντε ερωτήματα που τίθενται στην NPA 2007-16, είναι δυνατόν να προβλεφθούν εναλλακτικές λύσεις. Οι εν λόγω εναλλακτικές παρατίθενται στον πίνακα 10 κατωτέρω και ο αντίκτυπός τους αναλύεται λεπτομερώς στις παραγράφους 2.7 και 2.11.

Ερώτημα στην NPA 16/2007		Εναλλακτικές επιλογές	
Αριθ.	Κείμενο		
1	<i>Εάν οι ενδιαφερόμενοι θεωρούν ότι η λήψη αποφάσεων σχετικά με τις αντιλήψεις περί λειτουργιών αποτελεί κυβερνητική αρμοδιότητα ή αρμοδιότητα των φορέων παροχής υπηρεσιών ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας.</i>	1Α	Η γενική αντίληψη περί λειτουργιών (π.χ. ανάπτυξη SESAR) και οι αποφάσεις σχετικά με συγκεκριμένο εναέριο χώρο αποτελούν αμφότερες κυβερνητική αρμοδιότητα και υπόκεινται στις νομοθετικές διατάξεις του Βασικού Κανονισμού.
		1Β	Η γενική αντίληψη περί λειτουργιών (π.χ. ανάπτυξη SESAR) και οι αποφάσεις σχετικά με συγκεκριμένο εναέριο χώρο αποτελούν αμφότερες ρυθμιζόμενες δραστηριότητες, επιτελούμενες από φορείς παροχής υπηρεσιών σύμφωνα με τις βασικές απαιτήσεις.
		1Γ	Η γενική αντίληψη περί λειτουργιών (π.χ. ανάπτυξη SESAR) είναι εκτός του πεδίου εφαρμογής του Βασικού Κανονισμού του EASA, ενώ οι αποφάσεις σχετικά με συγκεκριμένο εναέριο χώρο αποτελούν κυβερνητική αρμοδιότητα και υπόκεινται σε νομοθετικές διατάξεις.
		1Δ	Η γενική αντίληψη περί λειτουργιών (π.χ. ανάπτυξη SESAR) είναι εκτός του πεδίου εφαρμογής του Βασικού Κανονισμού του EASA, ενώ οι αποφάσεις σχετικά με συγκεκριμένο εναέριο χώρο αποτελούν παροχή υπηρεσιών και λαμβάνονται σύμφωνα με τις βασικές απαιτήσεις.
3 (FM)	<i>Εάν οι ενδιαφερόμενοι θεωρούν ότι η διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας αποτελεί παροχή υπηρεσιών.</i>	3Α	Η διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας αποτελεί κανονιστική/κυβερνητική αρμοδιότητα.
		3Β	Η διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας, ως υπηρεσία ή επιχειρησιακή λειτουργία, αποτελεί αντικείμενο ρύθμισης.
		3Γ	Η διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας σε επίπεδο ΕΕ είναι κανονιστική λειτουργία. Η τοπική (ή περιφερειακή) διαχείριση της ροής της εναέριας λειτουργίας αποτελεί αντικείμενο ρύθμισης.
3 (SM)	<i>Εάν οι ενδιαφερόμενοι θεωρούν ότι η διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας αποτελεί παροχή υπηρεσιών.</i>	3Δ	Η διαχείριση εναέριου χώρου είναι κανονιστικού/κυβερνητικού χαρακτήρα (περιλαμβανομένης της ασφάλειας, της δυναμικότητας και της αποτελεσματικότητας).
		3Ε	Η διαχείριση εναέριου χώρου, ως υπηρεσία ή επιχειρησιακή λειτουργία, αποτελεί ρυθμιζόμενο ζήτημα.
		3Σ Τ	Η διαχείριση εναέριου χώρου σε επίπεδο ΕΕ αποτελεί κανονιστική λειτουργία. Η τοπική διαχείριση εναέριου χώρου είναι ρυθμιζόμενη λειτουργία.
6	<i>Εάν η παροχή ορισμένων υπηρεσιών δεν πρέπει να υπόκειται σε πιστοποίηση.</i>	6Α	Επιτρέπει εθνικές παραλλαγές/αποκλίσεις για τις ΜΜΕ.
		6Β	Εγκαθίδρυση ανάλογων κοινών κανόνων για τις ΜΜΕ, συμπεριλαμβανομένης της «αυτόβουλης δήλωσης».
		6Γ	Ανάλογοι κοινοί κανόνες για τις ΜΜΕ, περιλαμβανομένης της πιστοποίησης.
8	<i>Εάν ο Οργανισμός πρέπει να πιστοποιεί πανευρωπαϊκούς φορείς παροχής υπηρεσιών εναέριου χώρου/διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας. Σε μια τέτοια περίπτωση, βάσει ποιών κριτηρίων πρέπει να ορίζεται ο πανευρωπαϊκός χαρακτήρας της υπηρεσίας;</i>	8Α	«Διατήρηση της υφιστάμενης κατάστασης»: δηλ. όλοι οι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας υπό την εποπτεία των εθνικών εποπτικών αρχών όπως στον «Ενιαίο Ουρανό»
		8Β	Υπό την εποπτεία του Οργανισμού, εάν παρέχει υπηρεσίες σε δύο ή περισσότερα κράτη (οι «διασυνοριακές» υπηρεσίες θα τελούν υπό την εποπτεία του Οργανισμού)
		8Γ	Όπως στην 8Β, εάν παρέχονται υπηρεσίες σε τέσσερα ή περισσότερα κράτη (εξαιρουμένης της παροχής διασυνοριακών υπηρεσιών και εξαιρουμένων των υπηρεσιών εναέριου χώρου σε ένα λειτουργικό τμήμα εναέριου χώρου (FAB), εάν παρέχονται από μια ομάδα διαφορετικών φορέων παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας)

Πίνακας 10: Θέματα της NPA 2007-16 που είναι ανοικτά σε εναλλακτικές επιλογές

Τελευταίο αλλά όχι έλασσον, πολλοί ενδιαφερόμενοι, απαντώντας στην NPA 2007-16, παρατήρησαν ότι υπάρχουν δύο εναλλακτικές για την παραχώρηση αρμοδιοτήτων στον Οργανισμό όσον αφορά τη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας και τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας. Η πρώτη είναι η τροποποίηση του Βασικού Κανονισμού, αλλά η εναλλακτική είναι να ενταχθεί ο ρόλος του Οργανισμού στο νομικό πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού. Ο Οργανισμός θεώρησε ότι η πρόταση αυτή απαιτεί προσοχή και, συνεπώς, παρόλο που κανένα από τα ερωτήματα της NPA δεν αναφέρεται σε αυτήν, αποφάσισε να την περιλάβει στην παρούσα αξιολόγηση κανονιστικού αντικτύπου, εξετάζοντας τις ακόλουθες τρεις εναλλακτικές επιλογές:

- 0Α): να μην δοθεί στον Οργανισμό κανένας ρόλος στον τομέα της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας, ή
- 0Β): να επεκταθεί ο Βασικός Κανονισμός ώστε να περιλάβει τη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας και τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας, ή
- 0Γ): να τροποποιηθούν οι κανονισμοί του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού ώστε να συμπεριλάβουν το ρόλο του Οργανισμού στη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας και στις υπηρεσίες αεροναυτιλίας.

Οι επιπτώσεις τους αξιολογούνται λεπτομερώς και συγκρίνονται στην επόμενη παράγραφο.

2.6 Βέλτιστη επιλογή για την επέκταση των αρμοδιοτήτων του EASA στη ρύθμιση της ασφάλειας της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας***2.6.1 Εναλλακτικές επιλογές***

Οι πιθανές επιλογές για την επέκταση των αρμοδιοτήτων του EASA στη ρύθμιση της ασφάλειας της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας είναι οι εξής:

- 0Α: να μην δοθεί στον Οργανισμό κανένας ρόλος όσον αφορά τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας και τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας (δηλ. «διατήρηση της υφιστάμενης κατάστασης»).
- 0Β: να επεκταθεί ο Βασικός Κανονισμός ώστε να περιλάβει τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας και τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας.
- 0Γ: να τροποποιηθούν οι τέσσερις (βασικοί) κανονισμοί του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού ώστε να συμπεριλάβουν το ρόλο του Οργανισμού στη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας και στις υπηρεσίες αεροναυτιλίας.

Η επιλογή 0Α δεν απαιτεί αξιολόγηση, καθώς έχει ήδη αναλυθεί και δεν συνιστάται από την προκαταρκτική αξιολόγηση αντικτύπου της ECORYS. Ωστόσο, είναι απαραίτητη, καθώς παρέχει ένα κοινό σημείο αναφοράς για τη συγκριτική αξιολόγηση των άλλων δύο επιλογών, της 0Β και της 0Γ.

2.6.2 Ομάδα στόχος και αριθμός εμπλεκόμενων φορέων**2.6.2.1 Αρμόδιες αρχές**

Πριν από τον «Ενιαίο Ουρανό», οι αρμόδιες εθνικές αεροπορικές αρχές επιτελούσαν δύο βασικά καθήκοντα σχετικά με την ασφάλεια της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας:

- τη θέσπιση κανόνων (δηλ. τη μεταφορά των διατάξεων της σύμβασης ICAO στην εθνική έννομη τάξη και την ενσωμάτωσή τους)·
- τη γενική εποπτεία της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας, καθώς δεν υπήρχαν ειδικά πρότυπα του ICAO για αυτόν τον τομέα.

Ο Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός έχει ήδη αλλάξει άρδην την εν λόγω κατάσταση, καθώς συνιστά τη βάση επί της οποίας αναπτύσσονται πλέον κοινοί κανόνες για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας και τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας σε επίπεδο ΕΕ³⁸, ενώ τα κράτη πρέπει να διορίσουν ή να συστήσουν Εθνικές Εποπτικές Αρχές (NSA)³⁹, προκειμένου να εφαρμόσουν επισήμως μηχανισμούς βασισμένους σε κοινούς κανόνες για την πιστοποίηση και την εποπτεία των φορέων παροχής υπηρεσιών. Οι διατάξεις του Ενιαίου Ουρανού προβλέπουν επίσης την υποχρέωση υποβολής των εθνικών εποπτικών αρχών (NSA) σε έλεγχο μέσω της διαδικασίας «αξιολόγησης από ομοτίμους»⁴⁰.

Κατά συνέπεια, το παρόν σημείο αναφοράς (ήτοι η επιλογή 0Α) έχει ως εξής:

- εξακολουθούν να θεσπίζονται κοινοί κανόνες για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας (συμπεριλαμβανομένης της ασφάλειας) μέσω των μηχανισμών του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού·
- οι εθνικές εποπτικές αρχές (NSA) εξακολουθούν να πιστοποιούν και να έχουν υπό την εποπτεία τους τους φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας που εμπίπτουν γεωγραφικά στην αρμοδιότητά τους·
- οι εθνικές εποπτικές αρχές (NSA) υπόκεινται σε περιοδικούς ελέγχους σύμφωνα με το πρόγραμμα ESIMS του EUROCONTROL.

Η μεταβίβαση των **κανονιστικών καθηκόντων** σχετικά με την ασφάλεια (του πρώτου μεταξύ των καθηκόντων που επισημαίνονται με κουκίδες ανωτέρω) στον Οργανισμό, κατ' αρχήν, δεν επιφέρει καμία αλλαγή στα προαναφερθέντα. Με άλλα λόγια, όσον αφορά τις επιλογές 0Α, 0Β ή 0Γ, δεν επηρεάζονται οι αρμόδιες αρχές σε εθνικό επίπεδο. **Στην περίπτωση των επιλογών 0Β ή 0Γ, αντίθετα, επηρεάζονται τόσο ο Οργανισμός όσο και ο EUROCONTROL**, ο οποίος, στην παρούσα φάση, λαμβάνει κανονικά τις «εντολές» για την εκπόνηση εκτελεστικών κανόνων κατά περίπτωση.

Όσον αφορά το δεύτερο καθήκον (δηλ. την πιστοποίηση και την επίβλεψη των φορέων παροχής υπηρεσιών διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και υπηρεσιών αεροναυτιλίας), πρέπει να σημειωθεί ότι, αυτήν τη στιγμή, συμμετέχουν στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό 30 κράτη⁴¹. για τα κράτη αυτά, δεν υπάρχει καμία σημαντική αλλαγή όσον αφορά τις επιλογές 0Β ή 0Γ, αφού σε κάθε περίπτωση οι αντίστοιχες αρμόδιες αρχές εξακολουθούν να είναι υπεύθυνες για την πιστοποίηση και την επίβλεψη των βασικών εθνικών φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας για λόγους εγγύτητας.

Τέλος, και στις δύο επιλογές, οι εθνικές εποπτικές αρχές (NSA) υποβάλλονται σε έλεγχο. Τόσο στην επιλογή 0Β όσο και στην επιλογή 0Γ, επηρεάζονται αφενός ο Οργανισμός και αφετέρου οι 30 αρχές και ο EUROCONTROL, ο οποίος σήμερα διεξάγει το πρόγραμμα παρακολούθησης και στήριξης της εφαρμογής των ρυθμιστικών απαιτήσεων ασφαλείας του EUROCONTROL (ESIMS).

Κατά συνέπεια, ο συνολικός αριθμός των εμπλεκόμενων εθνικών εποπτικών αρχών (NSA), είτε στην επιλογή 0Β είτε στην επιλογή 0Γ θα είναι 30. Επίσης, από τις επιλογές 0Β ή 0Γ επηρεάζονται τόσο ο EUROCONTROL όσο και ο Οργανισμός.

³⁸ Άρθρο 8 του κανονισμού πλαισίου 549/2004 του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού.

³⁹ Άρθρο 4 του ανωτέρω.

⁴⁰ Άρθρο 9 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2096/2005 της Επιτροπής, της 20ης Δεκεμβρίου 2005, περί καθορισμού κοινών απαιτήσεων για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας (ΕΕ L 335 της 21.12.2005, σ. 13).

⁴¹ Το Λιχτενστάιν είναι συνδεδεμένο με την Κοινότητα, αλλά έχει αναθέσει τα θέματα που σχετίζονται με τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας και τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας στις γειτονικές του χώρες

2.6.2.2 Φορείς παροχής υπηρεσιών διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και υπηρεσιών αεροναυτιλίας

Κατά βάση, οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας υπόκεινται ήδη σε πιστοποίηση⁴². Για την πλειονότητα των παρόχων αυτών, δεν πρόκειται να υπάρξει σημαντική αλλαγή εάν ο ρόλος του Οργανισμού περιληφθεί στην τάδε ή τη δείνα νομοθετική διάταξη, καθόσον αντιστοιχούν στην παραδοσιακή έννοια του πολιτικού φορέα παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, ο οποίος συνιστά δημόσιο φορέα που παρέχει υπηρεσίες αεροναυτιλίας στη γενική εναέρια κυκλοφορία εντός του εναέριου χώρου ενός κράτους. Ωστόσο, η κατάσταση αυτή, και λόγω της νομοθεσίας του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, συνεχώς αλλάζει.

Αριθ.	Κράτος	Σημαντικός πολιτικός φορέας παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας (του οποίου κύρια δραστηριότητα είναι η διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας)	Επιχειρησιακές δραστηριότητες πέραν της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας
1	Αυστρία	Austrocontrol	Όχι
2	Βέλγιο	Belgocontrol	Όχι
3	Βουλγαρία	ATSA	Εναέρια εργασία
4	Κύπρος	Department of Civil Aviation - ANS	Όχι
5	Τσεχική Δημοκρατία	ANS – Czech Republic	Όχι
6	Δανία	Naviair	Όχι
7	Εσθονία	EANS	Όχι
8	Φινλανδία	Finavia	Φορέας εκμετάλλευσης αεροδρομίων (25)
9	Γαλλία	DSNA	Εναέρια εργασία
10	Γερμανία	DFS	Όχι
11	Ελλάδα	HCAA	Εναέρια εργασία + Φορέας εκμετάλλευσης αεροδρομίων (43)
12	Ουγγαρία	HungarControl Pte. Ltd. Co	Όχι
13	Ιρλανδία	IAA Operations Directorate	Όχι
14	Ιταλία	ENAV	Εναέρια εργασία
15	Λεττονία	LGS	Καμία
16	Λιθουανία	ORO NAVIGACIJA	Καμία
17	Λουξεμβούργο	Κανέναν	Μ. Δ.
18	Μάλτα	MATS	Καμία
19	Κάτω Χώρες	LVNL	Καμία
20	Πολωνία	PANSA	Καμία
21	Πορτογαλία	NAV Portugal	Καμία
22	Ρουμανία	ROMATSA	Καμία
23	Σλοβακική Δημοκρατία	LPS SR	Καμία
24	Σλοβενία	Slovenia Control	Καμία
25	Ισπανία	AENA	Φορέας εκμετάλλευσης αεροδρομίων (47)
26	Σουηδία	LFV	Εναέρια εργασία + Φορέας εκμετάλλευσης αεροδρομίων (16)
27	Ηνωμένο Βασίλειο	NATS	Καμία
28	Ισλανδία*	Isavia (Flugstoðir)	Επιχειρησιακές δραστηριότητες αεροδρομίων
29	Λιχτενστάιν*	Δεν παρέχονται υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας	Άνευ αντικειμένου
30	Νορβηγία	Avinor	Εναέρια εργασία + Φορέας εκμετάλλευσης αεροδρομίων (46)
31	Ελβετία	Skyguide	Καμία

Στην πραγματικότητα, σε ορισμένες περιπτώσεις, οι σημαντικοί πολιτικοί φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, πέρα από φορείς παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας είναι συχνά και φορείς παροχής υπηρεσιών πλοήγησης, αεροναυτικών πληροφοριών, εποπτείας ή υπηρεσιών επικοινωνίας. Αντίθετα, οι φορείς παροχής μετεωρολογικών υπηρεσιών (MET) είναι υψηλά εξειδικευμένοι και, ως εκ τούτου, δεν υπάρχουν πολλές περιπτώσεις τέτοιων

⁴² Άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004 για την παροχή υπηρεσιών.

φορέων που να εμπλέκονται σε άλλους τύπους υπηρεσιών. Κατά συνέπεια, τα παρακάτω δεν αφορούν τους φορείς παροχής μετεωρολογικών υπηρεσιών και τους στρατιωτικούς φορείς παροχής υπηρεσιών.

Οι περισσότεροι (αλλά όχι όλοι οι εν λόγω σημαντικοί πολιτικοί φορείς διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και υπηρεσιών αεροναυτιλίας) παρέχουν με το προσωπικό τους υπηρεσίες συντήρησης ζωτικής σημασίας για την ασφάλεια.

Ωστόσο, παρουσιάζει ενδιαφέρον και σημειώνεται το γεγονός ότι ορισμένοι από αυτούς είναι επίσης εμπορικοί φορείς εκμετάλλευσης εναέριας εργασίας οι οποίοι παρέχουν υπηρεσίες επιθεώρησης πτήσης και ρύθμισης σημάτων ραδιοναυσιπλοΐας. Πράγματι, **οι 6 από αυτούς** (ATSA-Bulgaria, Avinor, LFV, DSN, ENAV και HCAA) συμπεριλήφθηκαν (στις 4 Απριλίου 2008) στο δικτυακό τόπο της Διεθνούς Επιτροπής Προτύπων και Ρύθμισης Εναέριου Χώρου (ICASC)⁴³ ως **φορείς παροχής υπηρεσιών ρύθμισης πτήσεων**. Οι υπηρεσίες αυτές ήδη εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του συστήματος EASA. Ως εκ τούτου, η αποσπασματικότητα του κανονιστικού πλαισίου θα μπορούσε ενδεχομένως να επηρεάσει αυτούς τους αερομεταφορείς/φορείς παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.

Τα τοπικά σχέδια σύγκλισης και εφαρμογής (LCIP) του EUROCONTROL⁴⁴ επίσης προσδιορίζουν ορισμένους σημαντικούς φορείς παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας ως φορείς εκμετάλλευσης μεγάλων αερολιμένων στη χώρα τους ή/και σημαντικού αριθμού αεροδρομίων σε διάφορες χώρες. Τα στοιχεία αυτά παρουσιάζονται συνοπτικά στον ακόλουθο πίνακα.

*Για τις χώρες αυτές δεν εκπονήθηκε τοπικό σχέδιο σύγκλισης και εφαρμογής (LCIP).

Πίνακας 11: Σημαντικοί πολιτικοί φορείς παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας που παρέχουν υπηρεσίες πέραν της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας

Ο ανωτέρω πίνακας δείχνει ότι έξι φορείς παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας εμπλέκονται στην εναέρια εργασία και τρεις είναι επίσης **φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων**.

Ως εκ τούτου, η προσοχή θα πρέπει να επικεντρωθεί στους 9 φορείς εκμετάλλευσης/παροχείς υπηρεσιών που αναφέρονται ανωτέρω, είτε για την επιλογή ΟΒ είτε για την επιλογή ΟΓ, καθώς το γεγονός ότι υπόκεινται σε ένα ή περισσότερα σύνολα νομοθεσίας ενδέχεται να έχει αντίκτυπο σε αυτούς.

2.6.2.3 Άλλοι φορείς παροχής πολλαπλών υπηρεσιών

Σύμφωνα με τις πληροφορίες που έχει στη διάθεσή του ο Οργανισμός, υπάρχουν και άλλες εταιρείες/φορείς, διαφορετικές/οί από το σημαντικό πολιτικό φορέα παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας κάθε χώρας, που παρέχουν επίσης υπηρεσίες διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και υπηρεσίες αεροναυτιλίας. Οι πληροφορίες αυτές παρουσιάζονται συνοπτικά στον παρακάτω πίνακα.

Ενώ είναι πιθανό ότι ο τρόπος με τον οποίο θεσπίζονται οι αρμοδιότητες του Οργανισμού δεν θα έχει αντίκτυπο στην Tower Company GmbH, καθώς αυτή παρέχει μόνο υπηρεσίες διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας, και στην Υπηρεσία Αεροναυτικών Πληροφοριών της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας της Ρουμανίας (RCAA AIS Department), γιατί αυτή ανήκει στην τοπική αρχή πολιτικής αεροπορίας, αυτό ενδέχεται να μην ισχύει για όλους τους άλλους φορείς, οι οποίοι είναι ως επί το πλείστον φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων.

⁴³ http://avnwww.jccbi.gov/icasc/fi_service_providers.html

⁴⁴ http://www.eurocontrol.int/lcip/public/subsite_homepage/homepage.html

Αριθμός φορέων	Κράτος	Περαιτέρω γνωστοί πολιτικοί φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας	Κύρια δραστηριότητα
1	Τσεχική Δημοκρατία	Prague Airport Authority	Επιχειρησιακές δραστηριότητες αεροδρομίων
1	Εσθονία	Tallin Airport Ltd	Επιχειρησιακές δραστηριότητες αεροδρομίων
3	Φινλανδία	Αερολιμένας κοινότητας Mikkeli Αερολιμένας κοινότητας Seinäjoki Αερολιμένας κοινότητας Sodankylä	Επιχειρησιακές δραστηριότητες αεροδρομίων
66	Γαλλία	66 ιδιωτικοί φορείς εκμετάλλευσης υπηρεσιών πληροφοριών πτήσεων αεροδρομίων	Επιχειρησιακές δραστηριότητες αεροδρομίων
5 - 1	Γερμανία	Tower Company GmbH	Έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας (μόνο υπηρεσίες πύργου)
		Fraport* Munchen Flughafen* 2 περιφερειακοί αερολιμένες (Lahr & Mannheim) οι οποίοι παρέχουν απευθείας υπηρεσίες πύργου	Επιχειρησιακές δραστηριότητες αεροδρομίων
8	Ουγγαρία	Αερολιμένας Βουδαπέστης (υπηρεσίες επικοινωνίας, πλοήγησης και επιτήρησης) FlyBalaton LHSM (υπηρεσίες επικοινωνίας, πλοήγησης και επιτήρησης) Debrecen LHDC (υπηρεσίες επικοινωνίας, πλοήγησης και επιτήρησης) LHPP Pécs-Pogány (υπηρεσίες επικοινωνίας, πλοήγησης και επιτήρησης & υπηρεσίες πληροφοριών πτήσεων αεροδρομίων) Békéscsaba (υπηρεσίες επικοινωνίας, πλοήγησης και επιτήρησης & υπηρεσίες πληροφοριών πτήσεων αεροδρομίων) Győr-Pér (υπηρεσίες επικοινωνίας, πλοήγησης και επιτήρησης & υπηρεσίες πληροφοριών πτήσεων αεροδρομίων) Nyíregyháza (υπηρεσίες επικοινωνίας, πλοήγησης και επιτήρησης & υπηρεσίες πληροφοριών πτήσεων αεροδρομίων) Szeged (υπηρεσίες επικοινωνίας, πλοήγησης και επιτήρησης & υπηρεσίες πληροφοριών πτήσεων αεροδρομίων)	Επιχειρησιακές δραστηριότητες αεροδρομίων
8	Ιρλανδία	Waterford Airport Kerry Airport PLC Galway Airport Ireland West Airport Knock Sligo Airport Co LTD Donegal Airport Weston Airport	Επιχειρησιακές δραστηριότητες αεροδρομίων
10	Ιταλία	Ανεξάρτητοι φορείς παροχής υπηρεσιών πληροφοριών πτήσεων αεροδρομίων	Επιχειρησιακές δραστηριότητες αεροδρομίων
1	Λουξεμβούργο	Adm. de l'Aéroport de Luxembourg	Επιχειρησιακές δραστηριότητες αεροδρομίων
0	Ρουμανία	RCAA AIS Department	Τμήμα της Εθνικής Υπηρεσίας Αεροπορίας
10	Σλοβενία	Τοπικοί φορείς παροχής υπηρεσιών πληροφοριών πτήσεων αεροδρομίων (10)	Επιχειρησιακές δραστηριότητες αεροδρομίων

40	Σουηδία	Τοπικοί φορείς παροχής υπηρεσιών πληροφοριών πτήσεων αεροδρομίων σε περίπου 40 αεροδρόμια	Επιχειρησιακές δραστηριότητες αεροδρομίων
1	Ηνωμένο Βασίλειο	SERCO Aviation	Διαχείριση υπηρεσιών
153	ΣΥΝΟΛΟ		

*Υπηρεσία διαχείρισης χώρου στάθμευσης

Πίνακας 12: Ήσσονες πολιτικοί φορείς παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας που έχουν ως κύρια δραστηριότητα τις επιχειρησιακές δραστηριότητες αεροδρομίων

Επιπλέον, στο πλαίσιο της παρούσας γνώμης, οι φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων μπορούν να προσφέρουν τις απλούστερες τοπικές υπηρεσίες: δηλ. υπηρεσίες πληροφοριών πτήσεων αεροδρομίων ή/και υπηρεσίες διαχείρισης χώρου στάθμευσης αεροσκαφών, χωρίς να χρειάζεται να μετατραπούν σε αυτοτελείς φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας και χωρίς να χρειάζεται να απασχολούν ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας με άδεια. Σε περίπτωση που επιλέξουν να γίνουν φορείς παροχής υπηρεσιών ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας πύργου, τότε φυσικά θα καλύπτονται, τόσο αυτοί όσο και το προσωπικό τους που απασχολείται στο συγκεκριμένο τομέα, από τις ειδικές απαιτήσεις για την παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας. Η ενδεχόμενη απλοποίηση των απαιτήσεων για τις υπηρεσίες πληροφοριών πτήσεων αεροδρομίων/διαχείρισης χώρου στάθμευσης αεροσκαφών θα αναλυθεί περαιτέρω στην παράγραφο 2.10, αλλά **στο πλαίσιο της παρούσας αξιολόγησης, οι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροδρομίου που ενδεχομένως επηρεάζονται από τις επιλογές 0B ή 0Γ εκτιμώνται σε 150.**

2.6.2.4 Οργανισμοί σχεδιασμού, παραγωγής και συντήρησης

Οι οργανισμοί σχεδιασμού, παραγωγής και συντήρησης των αεροσκαφών, των κινητήρων και των εξαρτημάτων τους, συμπεριλαμβανομένου του ηλεκτρονικού εξοπλισμού πλοήγησης και επικοινωνίας, ρυθμίζονται ήδη μέσω του συστήματος EASA. Στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό, η ευθύνη των σχεδιαστών/κατασκευαστών έχει επίσης θεσπιστεί, υπό την έννοια της υποχρέωσης υπογραφής δήλωσης συμμόρφωσης για τα συστατικά στοιχεία⁴⁵.

Ωστόσο, στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό, οι οργανισμοί συντήρησης του τομέα της ασφάλειας⁴⁶, εάν είναι διαφορετικοί από τον πιστοποιημένο φορέα παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, υπόκεινται στην εποπτεία του εν λόγω φορέα παροχής υπηρεσιών βάσει των «κοινών απαιτήσεων»⁴⁷. Στην περίπτωση της επιλογής 0Α αυτό δεν θα αλλάξει, οπότε ο αριθμός των θιγόμενων οργανισμών συντήρησης θα είναι μηδενικός.

Ομοίως, στην περίπτωση της επιλογής 0Γ (δηλ. να αποδοθεί κάποιος ρόλος στον EASA αλλά να διατηρηθεί ο Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός ως έχει αυτήν τη στιγμή), ο αριθμός των θιγόμενων οργανισμών συντήρησης θα είναι μηδενικός.

Αντίθετα, στην περίπτωση της επιλογής 0B, οι οργανισμοί συντήρησης θα μπορούσαν να ρυθμίζονται, χωριστά από τον φορέα παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, κατά περίπτωση. Σήμερα, μόνο τρεις σημαντικές εταιρείες ή φορείς είναι γνωστές(οί) στην ΕΕ, για τη διεξαγωγή των αναφερθέντων υπηρεσιών συντήρησης σχετικά με την ασφάλεια: η Cyprus Telecommunications Agency (CYTA), η Eltel Networks⁴⁸

⁴⁵ Άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 552/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004 σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 26).

⁴⁶ δηλ. εκείνοι των οποίων το προσωπικό παρακολουθεί και αναδιαμορφώνει σε πραγματικό χρόνο συστήματα ζωτικής σημασίας για την ασφάλεια, και υπογράφει την επαναφορά τους σε χρήση κατόπιν προγραμματισμένης ή διορθωτικής επί τόπου συντήρησης.

⁴⁷ Άρθρο 8 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2096/2005 της Επιτροπής, της 20ης Δεκεμβρίου 2005, περί καθορισμού κοινών απαιτήσεων για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας (ΕΕ L 335 της 21.12.2005, σ. 13).

⁴⁸ <http://www.eltelnetworks.com/main.aspx?ID=B2B538BF-3D54-4640-984A-D3DE847ED006>

και η Techno Sky⁴⁹. Θα επηρεαστούν από τους κανόνες του Οργανισμού, εάν υπαχθούν σε πιστοποίηση.

Τρεις φορείς σχεδιασμού και παραγωγής παρέχουν επίσης υπηρεσίες διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας/επικοινωνίας, πλοήγησης και επιτήρησης, όπως περιγράφεται στον παρακάτω πίνακα.

Κράτος	Περαιτέρω γνωστοί πολιτικοί φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας	Κύρια δραστηριότητα
Γερμανία	Airbus Deutschland GmbH (υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας στο Hamburg-Finkenwerder)	Σχεδιασμός και παραγωγή μεγάλων αεροσκαφών
	BAN 2000 GmbH THALES ATM Navigation GmbH (υπηρεσίες επικοινωνίας, πλοήγησης και επιτήρησης)	Ολοκληρωμένες υπηρεσίες για εξοπλισμό επικοινωνίας, πλοήγησης και επιτήρησης + Σχεδιασμός και παραγωγή συστημάτων διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας/επικοινωνίας, πλοήγησης και επιτήρησης
Ιρλανδία	IAA Technology Directorate (επικοινωνία, πλοήγηση και επιτήρηση)	Επιλογή θέσης εγκατάστασης, προμήθεια και λειτουργία υπηρεσιών επικοινωνίας, πλοήγησης και επιτήρησης

Πίνακας 13: Τεχνικοί οργανισμοί που παρέχουν επίσης υπηρεσίες διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και υπηρεσίες αεροναυτιλίας

Κατά συνέπεια, στην επιλογή ΟΒ ή ΟΓ, θα μπορούσαν να επηρεαστούν 3 οργανισμοί (οι οποίοι παρέχουν υπηρεσίες διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας/αεροναυτιλίας) + 3 οργανισμοί σχεδιασμού, παραγωγής ή συντήρησης.

⁴⁹ <http://www.technosky.it/Lang1/>

2.6.2.5 Οργανισμοί εκπαίδευσης και αεροϊατρικοί εξεταστές

Με βάση τις πληροφορίες που έχει στη διάθεσή του ο Οργανισμός, **4 φορείς** παρέχουν **εκπαίδευση ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας χωρίς να είναι φορείς παροχής υπηρεσιών διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας ή υπηρεσιών αεροναυτιλίας**, όπως περιγράφεται στον παρακάτω πίνακα.

Τόπος	Περαιτέρω γνωστοί πολιτικοί φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας	Κύρια δραστηριότητα στο τομέα των ρυθμιζόμενων αεροπορικών υπηρεσιών
Λεττονία	ANS Training Centre	Εκπαίδευση ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας
Λιθουανία	Vilnius Gediminas Technical Univ.	Εκπαίδευση ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας
Λουξεμβούργο	Institute of Air Navigation Services (IANS)	Εκπαίδευση ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας
Σουηδία	EPN (Entry Point North)	Εκπαίδευση ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας

Πίνακας 14: Οργανισμοί εκπαίδευσης ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας

Οι ιατρικοί εξεταστές⁵⁰ και οι εκπαιδευτικοί φορείς ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας⁵¹ υπόκεινται, ωστόσο, στην έγκριση/πιστοποίηση των εθνικών εποπτικών αρχών στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού. Κατά συνέπεια, σε οποιαδήποτε από τις επιλογές 0Α, 0Β ή 0Γ **δεν θα επηρεαστεί κανένας από αυτούς**.

2.6.2.6 Σύνοψη φορέων που επηρεάζονται

Συμπερασματικά, βάσει των στοιχείων που περιέχονται στις υποπαραγράφους 2.6.2.1, 2.6.2.2, 2.6.2.3, 2.6.2.4 και 2.6.2.5 ανωτέρω, οι εκτιμήσεις σχετικά με τον αριθμό των ενδιαφερόμενων φορέων παρουσιάζονται στον πίνακα 15 κατωτέρω:

ΕΠΙΛΟΓΗ		Εκτιμώμενος αριθμός				
Αριθ.	Περιγραφή	Αρχές	Φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας	Φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων	Οργανισμοί σχεδιασμού, παραγωγής και συντήρησης	Οργανισμοί εκπαίδευσης ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας και αεροϊατρικοί εξεταστές
0Α	«Διατήρηση της υφιστάμενης κατάστασης»	0	0	0	0	0
0Β	Επέκταση του πεδίου εφαρμογής του Βασικού Κανονισμού	30 + 2*	9	150	3 (επίσης φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας) + 3 (συντήρ.)	0
0Γ	Ενσωμάτωση του ρόλου του EASA στον	30 + 2*	9	150	3 + 3	0

⁵⁰ Άρθρο 12.1 της οδηγίας 2006/23/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Απριλίου 2006, για κοινοτική άδεια ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας.

⁵¹ Άρθρο 13,1 του ανωτέρω.

	Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό					
--	-------------------------------	--	--	--	--	--

*EUROCONTROL και EASA.

**Πίνακας 15: Αριθμός επηρεαζόμενων φορέων για διαφορετικούς τρόπους
επέκτασης της εντολής του Οργανισμού**

Θα ήταν, συνεπώς, εξαιρετικά σημαντικό να αξιολογηθεί ο αντίκτυπος στους φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων για τη σύγκριση της επιλογής 0B με την επιλογή 0Γ.

2.6.3 Αντίκτυπος στην ασφάλεια

Στην επιλογή 0Α, δεν θα τροποποιηθούν κατά κανέναν τρόπο ούτε οι βασικές διατάξεις του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού⁵² ούτε ο Βασικός Κανονισμός.

Στην επιλογή 0Γ, λίγα άρθρα περιγράφουν το ρόλο του Οργανισμού, ενώ διατηρείται η γενική φιλοσοφία και η διατύπωση των διατάξεων του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού. Η παραδοχή αυτή ισχύει ακόμη και στην περίπτωση της νομοθετικής πρότασης για το «δεύτερο πακέτο» του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, καθώς αυτό αποσκοπεί κυρίως στην παρακολούθηση της απόδοσης και στη βελτίωση της αποδοτικότητας και όχι στη ρύθμιση της ασφάλειας. Κατά συνέπεια, η επιλογή 0Α και η επιλογή 0Γ, είναι ισοδύναμες από την άποψη της ασφάλειας, καθώς και οι δύο βασίζονται στις υφιστάμενες διατάξεις για την ασφάλεια του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού.

Στην επιλογή 0Β, θα περιληφθούν στον Βασικό Κανονισμό μερικά ακόμη άρθρα, σχετικά με τη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας και τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας. Ο εν λόγω κανονισμός αποτελείται σήμερα από 70 άρθρα ήδη εγκεκριμένα από το νομοθέτη. Στην παρούσα αξιολόγηση κανονιστικού αντικτύπου, θεωρείται ότι η φιλοσοφία, ακόμη και η διατύπωση αυτών των άρθρων δεν θα αλλάξουν, ώστε το σύστημα EASA να εφαρμοστεί ως έχει στον τομέα της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας.

Για τη σύγκριση της επιλογής 0Β με τις άλλες δύο από την άποψη του αντικτύπου τους στην ασφάλεια, παρατίθενται ορισμένα γενικά χαρακτηριστικά στον πίνακα που ακολουθεί.

Θέμα	Πλαίσιο Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (Επιλογές 0Α & 0Γ)		Βασικός Κανονισμός EASA (Επιλογή 0Β)		Συγκριτικός αντίκτυπος στην ασφάλεια	
	Άρθρο	Διάταξη	Άρθρο	Διάταξη	Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός	EASA
Διαχωρισμός παροχής υπηρεσιών σχεδιασμού, παραγωγής και συντήρησης από την παροχή υπηρεσιών	5 (552)	Μόνο αξιολόγηση συμμόρφωσης κατά την αγορά. Μη εμπλοκή του κατασκευαστή για μελλοντικές αλλαγές	1.1(a)	Σαφέστατη	☹	☺
Προσέγγιση ολικού συστήματος στην ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας	Μ. Δ.	Ο Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός εξ ορισμού περιορίζεται στη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας και στις υπηρεσίες αεροναυτιλίας, κάτι που δεν θα επιτρέψει μια εναρμονισμένη προσέγγιση στην ασφάλεια της αεροπορίας	4	Έχει ήδη ενσωματωθεί στο σύστημα EASA.	☹	☺
Προσέγγιση ολικού συστήματος της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας/των υπηρεσιών αεροναυτιλίας	Μ. Δ.	Το πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού θα επιτρέψει μια εναρμονισμένη προσέγγιση των θεμάτων της διαχείρισης εναέριας	Μ. Δ.	Εξ ορισμού, το σύστημα EASA περιορίζεται σε ζητήματα ασφάλειας, κάτι που θα μπορούσε να δημιουργήσει κενά	☹	☹

⁵² Κανονισμοί 549, 550, 551 και 552/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.

		κυκλοφορίας, αλλά χρησιμοποιώντας διάφορους φορείς που θα πρέπει να συντονιστούν, κάτι που θα μπορούσε να οδηγήσει σε κενά ή αλληλοεπικαλύψεις				
Καταλληλότητα για χρήση ηλεκτρονικών συστημάτων (φορείς εκμετάλλευσης της ΕΕ)	5 (552)	Καλύπτει επίσης εναέρια δομικά μέρη	8 + 1.c.2 Παράρτ. I & 5. a Παράρτ. IV	Περιλαμβάνει αξιοπλοΐα και καταλληλότητα για χρήση	☹	☺
Καταλληλότητα για χρήση ηλεκτρονικών συστημάτων (φορείς εκμετάλλευσης εκτός ΕΕ)	5 (552)	Καλύπτει επίσης εναέρια δομικά μέρη	9 + 1.c.2 Παράρτ. I & 5. a Παράρτ. IV	Περιλαμβάνει αξιοπλοΐα και καταλληλότητα για χρήση	☹	☺
Συλλογική εποπτεία	2.4 (550)	Σύναψη διακανονισμών κατά περίπτωση = κίνδυνος μη κατανόησης και ανομοιομορφίας	10.2	Άμεσα εφαρμόσιμη, σε ολόκληρη την ΕΕ	☹	☺
Ανταλλαγή πληροφοριών (διαπιστώσεις)	2.4 (550)	Σύναψη διακανονισμών κατά περίπτωση	10.4	Άμεσα εφαρμόσιμη, σε ολόκληρη την ΕΕ	☹	☺
Έλεγχος συμμόρφωσης των πιστοποιητικών από την ΕΚ	18.1	Περιορισμένη	11.2	Πιθανή	☹	☺
Μέτρα ασφαλείας	9 & 13 (549)	Περιορίζεται στις κυρώσεις & την ασφάλεια. Καμία αναφορά των οδηγιών για την ασφάλεια στις βασικές διατάξεις	14.1	Πιθανή άμεση αντίδραση	☹	☺
Ευελιξία των εκτελεστικών κανόνων	8 (549)	Το κείμενο περιορίζεται στην εκπόνηση των κανόνων. Καμία αναφορά σχετικά με την ευελιξία τους.	14.6	Σαφής ιεράρχηση των κανόνων και σαφείς διαδικασίες για την επίτευξη ισοδύναμου επιπέδου ασφαλείας με τη βοήθεια μέσω των διαφορετικών από τους εκτελεστικούς κανόνες	☹	☺
Δίκτυο πληροφοριών (για την ασφάλεια)	18 (552)	Έμφαση στην εμπιστευτικότητα, όχι στην ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με την ασφάλεια: αυτό αντικείται στις αρχές για την ασφάλεια, όπως περιέχονται στην οδηγία 2003/42/ΕΚ	15.1	Ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με την ασφάλεια μεταξύ κρατών, ΕΚ, EASA και φορέων διερεύνησης ατυχημάτων, υποχρεωτική και σύμφωνη με την οδηγία 2003/42/ΕΚ	☹	☺
Ετήσια έκθεση για την ασφάλεια	11.1d (549)	Η επισκόπηση απόδοσης	15.4	Σε ολόκληρη την ΕΕ + σε όλους	☹	☺

		περιορίζεται στη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας: δεν υπάρχει η ιδέα του ολικού συστήματος		τους τομείς		
Προστασία εθελοντών εισηγητών	Μ. Δ.	Δεν αναφέρεται	16.1	Ρητή	☹	☺
Προστασία από ηθική παρενόχληση (mobbing)	Μ. Δ.	Δεν αναφέρεται	16.3	Ρητή	☹	☺
«Ήπιοι» κανόνες (Προδιαγραφές πιστοποίησης)	4 (549)	Ογκώδης διαδικασία	18 (c)	Απλούστερη διαδικασία (δηλ. διαδικασία ταχύτερα ανταποκρινόμενη στις αναδυόμενες ανάγκες στον τομέα της ασφάλειας)	☹	☺
Άδεια σε αεροσκάφος τρίτης χώρας	5 (549)	Περιορίζεται στον ηλεκτρονικό εξοπλισμό προ της εγκατάστασής του στο αεροσκάφος	23.1b	Επίσημη διαδικασία αδειοδότησης	☹	☺
Επιθεωρήσεις τυποποίησης	9 (2096)	Μόνο σε επίπεδο εκτελεστικών κανόνων. Δεν είναι δυνατή η επιθεώρηση των επιχειρήσεων. Καμία απαίτηση για την επάρκεια των επιθεωρητών	24.1	Η επιθεώρηση από το κράτος μέλος είναι υποχρεωτική και περιλαμβάνει επίσης τη διερεύνηση των ρυθμιζόμενων επιχειρήσεων	☹	☺
Κυρώσεις στους πανευρωπαϊκούς φορείς παροχής υπηρεσιών	9 (549)	Μη σαφείς διαδικασίες, εάν η παραβίαση συμβαίνει σε κράτος διαφορετικό από το κράτος πιστοποίησης	25.1	Επιβολή διοικητικών προστίμων από την Επιτροπή κατόπιν αιτήματος του EASA	☹	☺
Μη συμβατική ευθύνη	Μ. Δ.	Δεν υπάρχουν διατάξεις σχετικά με την ευθύνη του EUROCONTROL ή των επιθεωρητών που εμπλέκονται στις «αξιολογήσεις από ομοτίμους»	31.3	Σύμφωνα με το νόμο, ο EASA και το προσωπικό του φέρουν την πλήρη ευθύνη των πράξεών τους	☹	☺
Συνεργασία μεταξύ των εθνικών εποπτικών αρχών	2.3 (550)	Εξαρτάται από διμερείς ή πολυμερείς συμφωνίες, κάτι που θα μπορούσε να οδηγήσει σε ανομοιομορφία	38.3(c)	Απλή διαδικασία	☹	☺
Διαδικασία διαβούλευσης & γραπτές απαντήσεις	8.1 (549)	Μέσω διακανονισμών του EUROCONTROL οι οποίοι δεν είναι απαραίτητως δημόσιοι	52.1(c)	Εμπλοκή της βιομηχανίας και ανοιχτή δημόσια διαβούλευση επιβεβλημένη δια νόμου	☹	☺
Παροχή συνδρομής στην ΕΕ στην περίπτωση παραβιάσεων	9 (2096)	Δεν υπάρχει σαφής σύνδεση με το καθήκον της ΕΕ να παρακολουθεί την	54.1	Σαφής γραμμή για αναφορά των πορισμάτων των επιθεωρήσεων	☹	☺

		εφαρμογή του κοινοτικού δικαίου		στην ΕΚ		
Κανόνες για τους ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας	5 (550)	Οδηγία 23/2006 = απαιτούμενος χρόνος για τη μεταφορά στο εθνικό δίκαιο + εξακολουθεί να υπάρχει πιθανότητα μη συμμόρφωσης	Εκτελεστικοί κανόνες	Άμεση και ομοιόμορφη εφαρμοσιμότητα	⊗	☺
«Οριζόντιοι» κανόνες για τις αρχές	Μ. Δ.	Το πεδίο εφαρμογής του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού περιορίζεται στη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας και τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας	Ενότητες Β των εκτελεστικών κανόνων του EASA	Προσδιορίζονται σε όλους τους τομείς της αεροπορίας για λόγους αμοιβαίας αναγνώρισης	⊗	☺
«Οριζόντιοι» κανόνες για σύστημα διαχείρισης	Μ. Δ.	Ενδέχεται να υπάρχουν διαφορετικοί κανόνες για τους διάφορους τομείς, κάτι που καθιστά λιγότερο σαφές ή περισσότερο δαπανηρό το σύστημα διαχείρισης	Εκτελεστικοί κανόνες υπό εκπόνηση	Ενιαίο σύνολο κανόνων το οποίο εφαρμόζεται σε όλους τους τομείς για τη μείωση του κανονιστικού φόρτου και με απώτερο στόχο ενιαίες διαδικασίες πιστοποίησης για διάφορους τύπους δραστηριοτήτων	⊗	☺

Πίνακας 16: Σύγκριση των επιλογών 0Α, 0Β και 0Γ από την άποψη της ασφάλειας

Από τον παραπάνω πίνακα, διαπιστώνεται ότι ο Βασικός Κανονισμός περιέχει ένα πλήρες σύνολο «οριζόντιων» διατάξεων για την ασφάλεια της αεροπορίας. Η ένταξη της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας σε αυτό το πλαίσιο θα εξασφαλίσει, κυρίως, την προσέγγιση ολικού συστήματος στην ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας, κάτι που θα επιτρέψει τον εντοπισμό και το μετριασμό κινδύνων οι οποίοι σχετίζονται με τη διασύνδεση των διαφόρων παραγόντων, καθώς η ασφάλεια δεν είναι δυνατό να επιτευχθεί μόνο με την προσθήκη της μεμονωμένης τυφλής δράσης καθενός από αυτούς. Προσδοκάται, επίσης, ότι η τοποθέτηση όλων των κανονιστικών διαδικασιών του τομέα της ασφάλειας υπό ένα σύστημα θα καταστήσει απλούστερη τη διαδικασία πιστοποίησης για τους φορείς εκμετάλλευσης που εμπλέκονται σε πολλούς τομείς της αεροπορίας.

Αντίθετα, το πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, το οποίο σχεδιάστηκε με σκοπό τη βελτίωση της δυναμικότητας και της αποδοτικότητας της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας, είναι λιγότερο ανεπτυγμένο από την άποψη της ρύθμισης της ασφάλειας. Επιπλέον, η ενσωμάτωση του ρόλου του Οργανισμού σε αυτό, θα αναγκάσει τους φορείς εκμετάλλευσης σε διάφορους τομείς να ακολουθήσουν χωριστά σύνολα νομοθεσίας: δηλ. να διοχετεύσουν μέρος της διαθέσιμης προσπάθειας για το σύστημα διαχείρισης σε βασικά καθήκοντα που δεν σχετίζονται με την ασφάλεια.

Συμπερασματικά, βάσει της μεθοδολογίας που παρουσιάζεται στην παράγραφο 2.1.2 ανωτέρω (περιλαμβανομένου ενός συντελεστή βαρύτητας 3 για τις επιπτώσεις στην ασφάλεια) και κατόπιν επιλογής των κατάλληλων δεικτών άμεσων αποτελεσμάτων που συνδέονται με ειδικούς στόχους από την παράγραφο 2.4.5, οι τρεις επιλογές συγκέντρωσαν ως προς τον αντίκτυπό τους στην ασφάλεια τις βαθμολογίες που παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα.

Ειδικοί στόχοι/Δείκτες άμεσων αποτελεσμάτων	Βαθμολόγηση επιλογών		
	0Α	0Β	0Γ
Ο ρόλος του EASA καλύπτεται από	Δεν επεκτείνεται στη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας /υπηρεσίες αεροναυτιλίας	Βασικός Κανονισμός EASA	EASA στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό
Ρύθμιση της ασφάλειας σαφώς διαχωρισμένη από άλλες μορφές ρύθμισης	0	3	1
Εφαρμογή κανονιστικής διαδικασίας EASA (για διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας / υπηρεσίες αεροναυτιλίας)	- 3	3	3
Επιθεωρήσεις τυποποίησης στον τομέα της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας	1	3	2
Διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας και υπηρεσίες αεροναυτιλίας στο κανονιστικό πλαίσιο για την ασφάλεια του EASA	- 3	3	1
Οριζόντιοι κανόνες για συστήματα διαχείρισης	- 3	3	- 1
Σαφής διάκριση του ρόλου των αρχών από το ρόλο των φορέων παροχής υπηρεσιών	Δεν σχετίζεται άμεσα με νομικές πράξεις		
Βάση για την πιστοποίηση των φορέων παροχής υπηρεσιών σε 4 ή περισσότερα κράτη	- 3	3	2
Απλοποίηση (αλλά ενιαίοι κανόνες) της παροχής υπηρεσιών πληροφοριών πτήσεων αεροδρομίων (AFIS) και της διαχείρισης χώρου στάθμευσης αεροσκαφών	Καλύπτεται από την παράγραφο 2.10		
Αξιολόγηση αντικτύπου για κάθε προτεινόμενο κανόνα	1	3	2
Διεπαφή με άλλες μορφές ρύθμισης	- 1	3	2
Διακανονισμοί μεταξύ των αρχών για τη λογική χρήση των πόρων	- 2	3	3
Συνεπής διαδικασία εποπτείας για όλες τις λειτουργίες Κέντρου Ελέγχου Περιοχής (ΚΕΠ)	Δεν σχετίζεται άμεσα με νομικές πράξεις		
ΣΥΝΟΛΟ	- 13	27	15
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑΣ (□/9 ποσοτικοποιημένες παράμετροι)	- 1,44	3	1,67
ΣΤΑΘΜΙΣΜΕΝΗ ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑ (Βαθμολογία x 3 για την ασφάλεια)	- 4,32	9	5,01

Πίνακας 17: Βαθμολόγηση του αντικτύπου στην ασφάλεια της επέκτασης του πεδίου εφαρμογής της νομοθεσίας της ΕΕ

2.6.4 Οικονομικός αντίκτυπος

Σε αυτήν την ενότητα, εκτιμώνται οι δαπάνες του Οργανισμού ως ακολούθως. Οι συνολικές δαπάνες για το προσωπικό του Οργανισμού (μισθολογικές + διοικητικές δαπάνες, εξαιρουμένων όμως των δαπανών ταξιδιού) είναι περίπου 43,8 εκατ. ευρώ το 2008 για μέσο συνολικό αριθμό 338 υπαλλήλων. Επομένως, **1 ΗΠΑ στον EASA** κοστίζει περίπου 130 χιλ. ευρώ/έτος, λαμβανομένων επίσης υπόψη των εκτάκτων υπαλλήλων όλων των βαθμών της κατηγορίας Β, των συμβασιούχων υπαλλήλων και των επικουρικών υπαλλήλων. Ωστόσο, το προσωπικό το οποίο αφορά η παρούσα αξιολόγηση κανονιστικού αντικτύπου αποτελείται κυρίως από έκτακτους υπαλλήλους διάφορων βαθμών της κατηγορίας Α. Για αυτούς εκτιμάται μια δαπάνη υψηλότερη κατά 15% (δηλ. **150 χιλ. ευρώ/έτος**). Σε ένα έτος (365 ημέρες), υπάρχουν 52 Σάββατα και ίσος αριθμός Κυριακών. Επιπλέον, πρέπει να ληφθούν υπόψη 30 ημέρες άδειας και 16 αργίες. Επομένως, ο αριθμός αξιοποιήσιμων ημερών που απομένουν είναι ως εξής: $365 - 104 - 30 - 16 = 215$ ημέρες. Με την παραδοχή ότι 5 ημέρες χάνονται λόγω ασθένειας ή άλλων απουσιών, ο καθαρός αριθμός ημερών που απομένουν είναι **210/έτος**. Με την παραδοχή ότι οι εργάσιμες ώρες είναι 7,5 ανά ημέρα, **οι εργάσιμες ώρες του έτους είναι 1575**. Με την παραδοχή ότι **περίπου 20% των ωρών αναλώνονται σε εργασίες ρουτίνας**, προγραμματισμού, σύνταξης εκθέσεων και άλλες εργασίες διοικητικής φύσης, ο αριθμός **«χρεώσιμων» ωρών είναι 1260**. Το **κόστος μίας χρεώσιμης ώρας είναι** ως εκ τούτου ($150.000/1260$)

της τάξης των **120 ευρώ** για το προσωπικό του Οργανισμού. Περίπου **25 ευρώ/ώρα** εκτιμάται ότι αντιπροσωπεύουν **τις δαπάνες ταξιδιού**, δεδομένου ότι οι επιθεωρήσεις τυποποίησης πρέπει να καλύπτουν ολόκληρη την ήπειρο, περιλαμβανομένης της περιφέρειάς της. **Έτσι, γίνεται η παραδοχή ότι το συνολικό κόστος μιας χρεώσιμης ώρας στο πλαίσιο της παρούσας αξιολόγησης κανονιστικού αντικτύπου είναι, για το προσωπικό του Οργανισμού, της τάξης των 145 ευρώ (περιλαμβανομένων των δαπανών ταξιδιού).**

Συμπερασματικά, στην παράγραφο αυτή και σε όλη την παρούσα αξιολόγηση κανονιστικού αντικτύπου **γίνεται η παραδοχή** ότι **1 ΙΠΑ** για τον Οργανισμό **αντιστοιχεί σε:**

- μέσο κόστος 150.000 ευρώ/έτος·
- **210 εργάσιμες ημέρες** και 1260 χρεώσιμες ώρες, το κόστος των οποίων ανέρχεται σε 120€·
- το κόστος ταξιδιών εκτιμάται σε 25 ευρώ ανά ώρα.

2.6.4.1 Επιθεωρήσεις τυποποίησης από τον Οργανισμό

Η επέκταση των επιθεωρήσεων τυποποίησης από τον Οργανισμό στη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας και στις υπηρεσίες αεροναυτιλίας θα πραγματοποιηθεί σύμφωνα με το υφιστάμενο γενικό πρόγραμμα περιοδικών ελέγχων και θα περιλαμβάνει 1 επίσκεψη ανά 2 έτη (συχνότητα = $1 : 2 = 0,5$ επισκέψεις/έτος). Πέραν τούτου, ωστόσο, θα είναι δυνατή η διενέργεια ad hoc επιθεωρήσεων σε ειδικές περιπτώσεις. Έτσι, λοιπόν, γίνεται η παραδοχή ότι η συχνότητα θα είναι 10% μεγαλύτερη: 0,55.

Οι επισκέψεις αυτού του είδους διαρκούν συνήθως 5 ημέρες και πραγματοποιούνται από ομάδες που αποτελούνται από 3 ελεγκτές με αποκλειστικό αντικείμενο απασχόλησης τη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας και τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας, οι οποίοι προέρχονται από τον Οργανισμό ή τις εθνικές εποπτικές αρχές,⁵³. Έτσι, λοιπόν, η μέση καταβαλλόμενη προσπάθεια ανά επίσκεψη επιθεώρησης είναι 5 ημέρες x 8 ώρες x 3 άτομα = 120 ώρες εργασίας.

Δεδομένου ότι η συχνότητα των επισκέψεων ανά έτος εκτιμάται ότι ισοδυναμεί με 0,55, αυτό σημαίνει ($120 \times 0,55$) ότι κατά μέσο όρο **απαιτούνται περίπου 66 ώρες εργασίας ετησίως για την πραγματοποίηση μιας επίσκεψης τυποποίησης σε μία αρμόδια αρχή, κατά τη διάρκεια της διετούς περιόδου προγραμματισμού.**

Ωστόσο, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 736/2006, οι ελεγκτές που εκτελούν τα καθήκοντα του Οργανισμού συμβάλλουν στην κατάρτιση και τροποποίηση των πρωτοκόλλων και των ερωτηματολογίων των ελέγχων. Επίσης, οφείλουν να συμβάλλουν στην εκπόνηση των προγραμμάτων ελέγχου, στο συντονισμό και την προπαρασκευή των επισκέψεων, στην υποβολή εκθέσεων σχετικά με τα αποτελέσματα και στη μεταπαρακολούθηση σχεδίων για τυχόν διορθωτικές ενέργειες. Επομένως, ο αριθμός των απαιτούμενων ωρών εργασίας που θα αφιερώνει ο Οργανισμός ετησίως για την τυποποίηση μιας αρμόδιας αρχής, στους εξαιρετικά περίπλοκους τομείς της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας, εκτιμάται ότι θα είναι, κατά μέσο όρο, τουλάχιστον 5 φορές υψηλότερος (δηλ. μία εβδομάδα για την επίσκεψη συν 4 εβδομάδες για τις σχετικές εργασίες γραφείου) από τις 66 ώρες που αναφέρθηκαν ανωτέρω.

Ως εκ τούτου, $66 \times 5 = 330$ ώρες απαιτούνται κατά μέσο όρο ετησίως από τον **Οργανισμό για την τυποποίηση μιας αρμόδιας αρχής στους τομείς της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας**, που περιλαμβάνουν την ίδια την επίσκεψη όσο και τις σχετικές εργασίες γραφείου πριν και μετά την επίσκεψη.

⁵³ Σύμφωνα με το άρθρο 6(1) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 736/2006 της Επιτροπής, της 16ης Μαΐου 2006, σχετικά με τις μεθόδους εργασίας του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας για τη διενέργεια επιθεωρήσεων τυποποίησης, η ομάδα ελεγκτών του Οργανισμού πρέπει να απαρτίζεται από 3 τουλάχιστον μέλη. 1 ή 2 μέλη είναι δυνατόν να προέρχονται από τα κράτη μέλη. Η διάταξη αυτή θα μπορούσε να τροποποιηθεί εύκολα με τη διαδικασία επιτροπολογίας, ώστε να επιτρέπεται η συμμετοχή του προσωπικού του EUROCONTROL, το οποίο παλαιότερα συμμετείχε στο πρόγραμμα ESIMS.

Στην παράγραφο 2.6.2.1 ανωτέρω, οι εμπλεκόμενες αρχές εκτιμώνται σε 30 και, συνεπώς, για τις επιθεωρήσεις τυποποίησης, ο ετήσιος φόρτος εργασίας για τον Οργανισμό θα είναι συνολικά:

- 330 ώρες x 30 αρχές = περίπου 9 900 χρεώσιμες ώρες/έτος·
- ο αριθμός αυτός, διαιρούμενος δια του 1260, αντιστοιχεί **περίπου σε 8 ΙΠΑ για δραστηριότητες τυποποίησης·**
- για αυτόν τον αριθμό επιθεωρητών θα απαιτηθεί **επιπλέον 1 τομεάρχης και 1 βοηθό· έτσι, ο αριθμός ΙΠΑ θα είναι 10**, σύμφωνα με το εγκεκριμένο πρόγραμμα προσλήψεων προσωπικού για τον Οργανισμό·
- στα 150.000 ευρώ/ΙΠΑ, στην πλέον δαπανηρή περίπτωση χρήσης προσωπικού το οποίο προέρχεται αποκλειστικά από τον Οργανισμό, αυτό συνεπάγεται **εκτιμώμενο συνολικό κόστος περίπου 1 500 000 ευρώ/έτος για τον Οργανισμό.**

Ωστόσο, οι επιθεωρήσεις τυποποίησης απαιτούν επίσης προσπάθεια και από τις επιθεωρούμενες αρχές. Γίνεται, λοιπόν, η παραδοχή ότι:

- οι αρχές υπόκεινται ήδη σε «αξιολογήσεις από ομοτίμους» βάσει του άρθρου 9 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2096/2005 της Επιτροπής («κοινές απαιτήσεις»): ως εκ τούτου, οι επιλογές ΟΒ ή ΟΓ, δεδομένου ότι οι επιθεωρήσεις που θα πραγματοποιεί ο Οργανισμός θα αντικαταστήσουν προφανώς τις εν λόγω «αξιολογήσεις από ομοτίμους», δεν θα συνεπάγονται **επιπρόσθετη οικονομική επιβάρυνση για τις αρχές στις οποίες γίνεται επιθεώρηση·**
- **οι αρχές θα παρέχουν επιθεωρητές προκειμένου να συνδράμουν την ΕΚ στη διεξαγωγή «αξιολογήσεων από ομοτίμους»,** για περίπου 6 930 ώρες/έτος, οι οποίες, πολλαπλασιαζόμενες επί 110 ευρώ/ώρα τους αποφέρουν **εξοικονόμηση της τάξης των 762 300 ευρώ/έτος·**
- οι επισκέψεις στο πλαίσιο του προγράμματος ESIMS του EUROCONTROL, συνεπάγονται λίγο ως πολύ ίδια προσπάθεια με αυτήν που εκτιμάται για τον Οργανισμό και είναι παράλληλες με τις «αξιολογήσεις από ομοτίμους». Θεωρώντας ότι το κόστος εργασίας είναι αυτό που εκτιμά ο EASA, και με βάση τις ίδιες παραδοχές, αυτό αντιστοιχεί σε κόστος περίπου **1 500 000 ευρώ/έτος** για τον EUROCONTROL, το οποίο θα μπορεί να εξοικονομηθεί από τη στιγμή που οι επιθεωρήσεις τυποποίησης θα διενεργούνται από τον Οργανισμό.

Συμπερασματικά, το διαφορικό (σε σχέση με την επιλογή ΟΑ) **κόστος της επέκτασης των επιθεωρήσεων τυποποίησης του Οργανισμού** στους τομείς της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας, **είτε στην επιλογή ΟΒ είτε στην επιλογή ΟΓ**, λαμβάνοντας υπόψη ότι οι φορείς παροχής υπηρεσιών ενδέχεται να μην εμπλέκονται άμεσα σε αυτήν τη δραστηριότητα, εκτιμάται όπως φαίνεται στον πίνακα 18 κατωτέρω.

Παράμετρος	Για τον Οργανισμό	Συνολικά για 30 αρμόδιες αρχές	Για τον EUROCONTROL	ΣΥΝΟΛΟ
ΙΠΑ	10	- 8	- 10	- 8
χιλ. ευρώ	1,500	- 762	- 1500	- 762

Πίνακας 18: Εκτιμώμενο κόστος επιθεωρήσεων τυποποίησης στον τομέα της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας

2.6.4.2 «Οριζόντια» ρύθμιση του συστήματος διαχείρισης ασφάλειας και ποιότητας

Στην παράγραφο 2.6.2.6, **εκτιμάται ότι 162 φορείς παρέχουν υπηρεσίες σε πολλούς τομείς της αεροπορίας** (π.χ. φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας οι οποίοι παρέχουν επίσης εναέρια εργασία· ή φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων οι οποίοι παρέχουν επίσης υπηρεσίες διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας ή υπηρεσίες αεροναυτιλίας· ή τεχνικοί φορείς που παρέχουν επίσης υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας και υπηρεσίες

αεροναυτιλίας). Μερικοί από αυτούς τους φορείς είναι μικρομεσαίες επιχειρήσεις (ΜΜΕ). Ωστόσο, στην επιλογή 0Α, λόγω του αποσπασματικού πλαισίου, πρέπει:

- να εξοικειωθούν με δύο διαφορετικά σύνολα ρύθμισης της ασφάλειας της αεροπορίας·
- να εκπαιδεύσουν τα μέλη του προσωπικού τους που ασχολούνται με τη διαχείριση της ασφάλειας και για τα δύο σύνολα κανονισμών·
- να προσαρμόσουν ενδεχομένως τα συστήματα διαχείρισης που διαθέτουν σε διάφορες (και ενδεχομένως αντικρουόμενες) απαιτήσεις ή να καθιερώσουν χωριστό σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας για κάθε επιχείρηση·

Η προαναφερθείσα αποσπασματικότητα θεωρείται ότι θα μπορούσε να οδηγήσει κατά μέσο όρο σε **απώλεια τουλάχιστον 0,5 ΙΠΑ/φορέα/έτος**. Αυτή η πολύ συντηρητική εκτίμηση βασίζεται στο γεγονός ότι, όπως αναφέρεται παραπάνω, πολλοί από αυτούς τους φορείς είναι μικρομεσαίες επιχειρήσεις (ΜΜΕ). Από την άλλη πλευρά, για μια ΜΜΕ ακόμη και 0,5 ΙΠΑ είναι σημαντική απώλεια.

Το κόστος της εργασίας για τους φορείς αυτούς θεωρείται κατά μέσο όρο ίδιο με αυτό των αρχών, οπότε το κόστος **1 ΙΠΑ στην περίπτωση τους είναι (1260 χρεώσιμες ώρες x 110 ευρώ/ώρα) = 138 600 ευρώ**.

Στην επιλογή 0Α, το «χαμένο» κόστος των 0,5 ΙΠΑ/φορέα δεν θα αποφευχθεί. Συνολικά, αυτό αντιπροσωπεύει μια «χαμένη» προσπάθεια $0,5 \times 162 = 81$ ΙΠΑ· σε οικονομικούς όρους, αυτό αντιπροσωπεύει $81 \times 138\,600$ ευρώ = **11 227 χιλ. ευρώ/έτος**.

Στην επιλογή 0Β, εκπονούνται «οριζόντιοι» εκτελεστικοί κανόνες για ολοκληρωμένα συστήματα διαχείρισης. Ακόμη και αν κάποια τμήματα αυτών των κανόνων αφορούν συγκεκριμένους τομείς, πίσω από αυτούς θα υπάρχει, σε γενικές γραμμές, μια ενιαία νομική πράξη και η ίδια φιλοσοφία. Αυτό σημαίνει ότι το προαναφερθέν **«χαμένο κόστος», σε σύγκριση με την κατάσταση που επικρατεί σήμερα, θα μπορούσε να είχε αποφευχθεί εντελώς**.

Τέλος, στην επιλογή 0Γ, μπορεί να επιτευχθεί κάποια εξοικονόμηση, αλλά στο τέλος, το πιθανότερο είναι ότι θα εφαρμοστούν διαφορετικοί κανόνες στη διαχείριση της ασφάλειας της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας σε σύγκριση με άλλους τομείς της αεροπορίας. Θεωρείται, συνεπώς, ότι σε αυτήν την περίπτωση η εξοικονόμηση θα μπορούσε να περιοριστεί στο μισό (**5 613 χιλιάδες ευρώ/έτος**).

Συμπερασματικά, δεν θα υπάρχει επιπρόσθετο κόστος για τους φορείς παροχής υπηρεσιών διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και υπηρεσιών αεροναυτιλίας από την επέκταση του πεδίου εφαρμογής του Οργανισμού στους τομείς τους, αλλά εξοικονόμηση, η οποία εκτιμάται όπως φαίνεται στον παρακάτω πίνακα.

Παράμετρος	ΕΠΙΛΟΓΗ		
	0Α	0Β	0Γ
	Δεν επεκτείνεται στη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας/υπηρεσίες αεροναυτιλίας	Βασικός Κανονισμός EASA	EASA στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό
ΙΠΑ	0	- 81	- 40,5
χιλ. ευρώ	0	- 11 227	- 5 613

Πίνακας 19: Εκτιμώμενη εξοικονόμηση για τους φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας

2.6.4.3 Εποπτεία οργανισμών συντήρησης

Στην παράγραφο 2.6.2.4 ανωτέρω, προσδιορίστηκαν τρεις οργανισμοί συντήρησης ζωτικής σημασίας για την ασφάλεια στους τομείς της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Σήμερα, σύμφωνα με το κανονιστικό πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, δεν εποπτεύονται από τις αρμόδιες αρχές, αλλά, αντίθετα, από τον συμβεβλημένο πιστοποιημένο φορέα παροχής υπηρεσιών.

Στην περίπτωση των επιλογών ΟΑ και ΟΓ, η κατάσταση αυτή θα συνεχιστεί οδηγώντας:

- σε λιγότερο επίσημες διαδικασίες εποπτείας της ασφάλειας, οι οποίες από διοικητικής απόψεως σημαίνουν λιγότερο φόρτο εργασίας, αλλά από την άποψη της ασφάλειας δικαίου και της δυνατότητας εκτίμησης της προσπάθειας που απαιτείται, θα μπορούσαν να είναι χειρότερες·
- στην ανάγκη σύναψης διακανονισμών μεταξύ δύο ή περισσότερων φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, σε περίπτωση που αποφασίσουν να συμβληθούν με τους ίδιους οργανισμούς συντήρησης, προκειμένου να αποφευχθούν οι διπλοί έλεγχοι·
- η παραπάνω περίπτωση θα μπορούσε να αποτελέσει τροχοπέδη στην οικοδόμηση της εσωτερικής αγοράς.

Θα μπορούσαν να παρατεθούν πολλές άλλες σκέψεις, αλλά σε γενικές γραμμές υπάρχει η αίσθηση ότι η αντικειμενική εκτίμηση του οικονομικού αντικτύπου όσον αφορά αυτό το συγκεκριμένο ζήτημα είναι πολύ δύσκολη και δυσανάλογη του πολύ μικρού αριθμού (δηλ. των μόλις 3 πιστοποιημένων οργανισμών) των εμπλεκόμενων φορέων. Ορισμένοι παράγοντες θα μπορούσαν να οδηγήσουν στην εξοικονόμηση κεφαλαίων, αλλά άλλοι θα μπορούσαν κάλλιστα να οδηγήσουν στην αύξηση του κόστους, όπως για παράδειγμα ο πολλαπλασιασμός των δραστηριοτήτων εποπτείας όταν ο οργανισμός συντήρησης έχει πολλούς πελάτες. Πρόκειται για την περίπτωση των επιλογών ΟΑ και ΟΓ. Ως εκ τούτου, η επιλογή ΟΒ θα μπορούσε να είναι η λιγότερο δαπανηρή, αν και η παρούσα αξιολόγηση κανονιστικού αντικτύπου δεν περιέχει αναλυτική εκτίμηση του οικονομικού αντικτύπου της εν λόγω επιλογής.

2.6.4.4 Πιστοποίηση συμμόρφωσης για τα ηλεκτρονικά συστήματα αεροσκάφους τρίτης χώρας

Σύμφωνα με το άρθρο 12 του Βασικού Κανονισμού, ο Οργανισμός μπορεί να αναγνωρίσει πιστοποιητικά εκδοθέντα από τις αεροναυτικές αρχές τρίτων χωρών, όπως προβλέπεται στις ισχύουσες συμφωνίες μεταξύ της Κοινότητας και της εν λόγω χώρας. Αυτό ισχύει για τα ηλεκτρονικά συστήματα, αλλά και για τη μεταφορά τους, εάν ληφθούν υπόψη οι κανονισμοί εναέριας κυκλοφορίας και οι κανόνες αέρα. Επιπλέον, καλύπτει την καταλληλότητα για χρήση υπό οποιεσδήποτε προβλεπόμενες συνθήκες λειτουργίας. Σε περίπτωση απουσίας τέτοιων συμφωνιών αμοιβαίας αναγνώρισης, ο Οργανισμός οφείλει να διερευνήσει όλες τις σχετικές πτυχές προτού εκδώσει στους φορείς εκμετάλλευσης της τρίτης χώρας την άδεια εισόδου στον εναέριο χώρο της ΕΕ.

Εάν ο ρόλος του Οργανισμού για τη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας και τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας ενσωματωθεί στο νομικό πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, θα ισχύουν οι ακόλουθες διατάξεις:

- Το άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004, το οποίο παρέχει στα μη κράτη μέλη της ΕΕ τη δυνατότητα να συνάπτουν συμφωνίες για ζητήματα που άπτονται του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού. Ωστόσο, το άρθρο αυτό δεν καταρτίστηκε με σκοπό τη διευθέτηση των απαιτήσεων που αφορούν τον εξοπλισμό και δεν παρέχει την κατάλληλη νομική βάση για την ελάφρυνση των απαιτήσεων πιστοποίησης που περιέχονται στον Βασικό Κανονισμό.
- Το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 552/2004, το οποίο απαιτεί από τους κατασκευαστές να υπογράφουν μια δήλωση συμμόρφωσης για τα εναέρια «συστατικά στοιχεία», η οποία καλύπτει τα πλαίσια των ηλεκτρονικών συστημάτων,

αλλά όχι την ασφάλειά του και την απόδοσή του όταν είναι εγκατεστημένο επί του αεροσκάφους.

Ο αντίκτυπος της κατάστασης αυτής στην ασφάλεια έχει ήδη εκτιμηθεί στην παράγραφο 2.6.3 ανωτέρω. Από οικονομικής πλευράς, μπορεί να σημειωθεί ότι το πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού ενδεχομένως στερείται νομικής σαφήνειας και ίσως αφήνει ορισμένα κενά. Για να καλυφθεί το κενό και να αποσαφηνιστεί το θέμα, θα χρειαστεί φυσικά να καταβληθεί προσπάθεια. Ωστόσο, είναι δύσκολο να ποσοτικοποιηθεί η προσπάθεια αυτή βάσει μιας ρεαλιστικής υπόθεσης. Συνεπώς, ο **οικονομικός αντίκτυπος είτε της επιλογής 0Α είτε της επιλογής 0Γ μόνο αρνητικός μπορεί να χαρακτηριστεί**. Αντίθετα, η επιλογή 0Β δεν συνεπάγεται επιπλέον κόστος.

2.6.4.5 Κόστος των ζημιών

Δεν υπάρχουν αξιόπιστα εργαλεία για να αξιολογηθούν με ακρίβεια οι ποσοτικοποιημένες επιπτώσεις των νέων νομοθετικών μέτρων στην ασφάλεια. Είναι, λοιπόν, πολύ δύσκολο να υπάρξουν ακριβείς σχετικές οικονομικές εκτιμήσεις.

Ωστόσο, η παράγραφος 2.6.3 κατέληξε στο συμπέρασμα ότι, ενώ η επιλογή 0Α έχει αρνητικό αντίκτυπο στην ασφάλεια, δεδομένων των μελλοντικών προκλήσεων, οι άλλες δύο επιλογές, δηλ. η 0Β και η 0Γ είχαν θετικό αντίκτυπο στην ασφάλεια. Μάλιστα, ο αντίκτυπος της επιλογής 0Β ήταν σχεδόν διπλάσιος από αυτόν της επιλογής 0Γ. Επιπλέον, η παράγραφος 2.3.1.8 κατέληγε στο συμπέρασμα ότι το κόστος των αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων που σχετίζονται άμεσα ή έμμεσα με τους παράγοντες της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας στην ΕΕ των 27 + 4 ανέρχεται σε 680 εκατ. ευρώ/έτος = 680 000 χιλιάδες ευρώ/έτος.

Γίνεται, λοιπόν, η παραδοχή ότι η **επιλογή 0Α** σε καμία περίπτωση δεν θα αποφέρει οφέλη σε επίπεδο ασφάλειας ενόψει των μελλοντικών προκλήσεων: **0 αποταμίευση σε οικονομικούς όρους**. Από την άλλη πλευρά, μολονότι η επιλογή 0Β συγκέντρωσε υψηλότερη βαθμολογία από την επιλογή 0Γ στην αξιολόγηση της ασφάλειας, μια πολύ συντηρητική εκτίμηση η οποία εκτιμά το κέρδος και των δύο **επιλογών 0Β και 0Γ** σε μόλις 1%, αποφέρει οικονομικό όφελος από την πλευρά των **ζημιών που αποφεύχθηκαν το οποίο ανέρχεται σε 6 800 χιλιάδες ευρώ/έτος**.

2.6.4.6 Ανάλυση σχετικά με την ασφάλεια και θέσπιση κανόνων από τον Οργανισμό

Καθώς οι αρμοδιότητες της Κοινότητας έχουν καθοριστεί στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, γίνεται η παραδοχή ότι καμία επιλογή δεν οδηγεί σε αλλαγές που να επηρεάζουν τις αρμόδιες αρχές ή τους ενδιαφερόμενους φορείς της βιομηχανίας, όσον αφορά τη θέσπιση κανόνων και την ανάλυση σχετικά με την ασφάλεια.

Γίνεται, λοιπόν, η παραδοχή ότι ο αριθμός των **ισοδυνάμων πλήρους απασχόλησης (ΙΠΑ) που απαιτούνται από τον Οργανισμό για κανονιστικές δραστηριότητες** στους τομείς της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας, **είναι 9 (1 υπεύθυνος + 7 διοικητικοί υπάλληλοι + 1 βοηθός). 2 ακόμη ΙΠΑ θεωρούνται αναγκαία για την παροχή υποστήριξης στη διαδικασία θέσπισης κανόνων υπό τη μορφή επαρκούς ανάλυσης των δεδομένων ασφαλείας και έρευνας για την ασφάλεια**.

Οι επιπλέον πόροι που απαιτούνται από τον Οργανισμό εκτιμώνται σε 11 ΙΠΑ = 1 650 000 ευρώ/έτος, και για τις δύο επιλογές 0Β και 0Γ, εξαιρουμένων των αποστολών, των ομάδων και των μελετών.

Γίνεται η παραδοχή ότι, είτε στην επιλογή 0Β είτε στην επιλογή 0Γ, το EUROCONTROL θα συνεχίσει να υποστηρίζει την ΕΚ όσον αφορά κάποιες πτυχές του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού που δεν σχετίζονται με τη ρύθμιση της ασφάλειας. Κατά συνέπεια, δεν γίνεται η παραδοχή ότι το EUROCONTROL θα μπορούσε να φείδεται των ΙΠΑ, αν και ορισμένες

μονάδες προσωπικού, οι οποίες σήμερα απασχολούνται από τη μονάδα ρύθμισης ασφάλειας (SRU) σε κανονιστικές δραστηριότητες, ενδέχεται να κατανεμηθούν σε διαφορετικά καθήκοντα.

2.6.4.7 Σύνοψη οικονομικού αντικτύπου

Ο **προϋπολογισμός του Οργανισμού** θα πρέπει να συμπεριλάβει, είτε στην επιλογή 0B είτε στην επιλογή 0Γ, περίπου **21 επιπλέον ΙΠΑ** (10 για επιθεωρήσεις τυποποίησης + 9 για τη θέσπιση κανόνων + 2 για αναλύσεις σχετικά με την ασφάλεια). Κόστος 150 000 χιλιάδων ευρώ/ΙΠΑ αντιπροσωπεύει άμεσα **ετήσιο κόστος για τον Οργανισμό ίσο με 3 150 χιλιάδες ευρώ**, εξαιρουμένου του κόστους αποστολών, ομάδων και μελετών, καθώς αυτά υπάρχουν ήδη στο σημερινό σύστημα.

Όσον αφορά τώρα τον οικονομικό αντίκτυπο στους ενδιαφερόμενους, βάσει των συμπερασμάτων που συνάχθηκαν στις προηγούμενες υποπαραγράφους, καταρτίστηκε ο ακόλουθος συνοπτικός πίνακας για τη σύγκριση του οικονομικού αντικτύπου των τριών επιλογών.

Εκτιμώμενο κόστος σε συνάρτηση με το νομικό πλαίσιο	Χιλιάδες ευρώ/έτος		
	0Α	0B	0Γ
	Δεν επεκτείνεται στη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας/υπηρεσίες αεροναυτιλίας	Βασικός Κανονισμός EASA	EASA στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό
Επιθεωρήσεις τυποποίησης από EASA	0	- 762	- 762
«Οριζόντιοι» κανόνες για συστήματα διαχείρισης	0	- 11 227	- 5 613
Εποπτεία οργανισμών συντήρησης	0	0	0
Συμμόρφωση ηλεκτρονικών συστημάτων σε αεροσκάφος τρίτης χώρας	Αρνητικός, αλλά όχι ποσοτικοποιήσιμος	0	Αρνητικός, αλλά όχι ποσοτικοποιήσιμος
Ζημίες που αποφεύχθηκαν	0	- 6 800	- 6 800
Κοινοί κανόνες	0	1 650	1 650
ΣΥΝΟΛΟ	0	- 17,139	- 11,525

Πίνακας 20: Σύνοψη οικονομικού αντικτύπου ως συνάρτησης της επιλεγείσας νομικής λύσης

Ο πίνακας αυτός δείχνει ότι τόσο η επιλογή 0B όσο και η επιλογή 0Γ, αν και συνεπάγονται μεγαλύτερο κόστος για τον Οργανισμό, αποφέρουν στο σύνολο της κοινότητας οικονομικό όφελος της τάξης των 11 εκατ. ευρώ/έτος στην περίπτωση της επιλογής 0Γ και περίπου 17 εκατ. ευρώ/έτος στην περίπτωση της επιλογής 0B.

Τα οικονομικά στοιχεία του πίνακα 20 μεταφράζονται σε βαθμολογία στον ακόλουθο πίνακα.

Ειδικοί στόχοι/Δείκτες άμεσων αποτελεσμάτων	Βαθμολόγηση επιλογών		
	ΟΑ	ΟΒ	ΟΓ
Ο ρόλος του EASA καλύπτεται από	Δεν επεκτείνεται στη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας/ υπηρεσίες αεροναυτιλίας	Βασικός Κανονισμός EASA	EASA στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό
Ρύθμιση της ασφάλειας σαφώς διαχωρισμένη από άλλες μορφές ρύθμισης	Δεν σχετίζεται με την οικονομία		
Εφαρμογή κανονιστικής διαδικασίας EASA (για διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας / υπηρεσίες αεροναυτιλίας)	0	- 2	- 2
Επιθεωρήσεις τυποποίησης στον τομέα της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας	- 2	2	2
Διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας και υπηρεσίες αεροναυτιλίας στο κανονιστικό πλαίσιο για την ασφάλεια του EASA	- 3	3	2
Οριζόντιοι κανόνες για συστήματα διαχείρισης	0	3	2
Σαφής διάκριση του ρόλου των αρχών από το ρόλο των φορέων παροχής υπηρεσιών	Δεν σχετίζεται με την οικονομία		
Βάση για την πιστοποίηση των φορέων παροχής υπηρεσιών σε 4 ή περισσότερα κράτη	Αξιολογήθηκε στην παράγραφο 2.11		
Απλοποίηση (αλλά ενιαίοι κανόνες) της παροχής υπηρεσιών πληροφοριών πτήσεων αεροδρομίων (AFIS) και της διαχείρισης χώρου στάθμευσης αεροσκαφών	Αξιολογήθηκε στην παράγραφο 2.10		
Αξιολόγηση αντικτύπου για κάθε προτεινόμενο κανόνα	0	0	0
Διεπαφή με άλλες μορφές ρύθμισης	Δεν σχετίζεται με την οικονομία		
Διακανονισμοί μεταξύ των αρχών για τη λογική χρήση των πόρων	Αξιολογήθηκε στην παράγραφο 2.11		
Συνεπής διαδικασία εποπτείας για όλες τις λειτουργίες Κέντρου Ελέγχου Περιοχής (ΚΕΠ)	Δεν σχετίζεται άμεσα με νομικές πράξεις		
ΣΥΝΟΛΟ	- 5	6	4
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑΣ (□/5 ποσοτικοποιημένες παράμετροι)	- 1	1,2	0,8
ΣΤΑΘΜΙΣΜΕΝΗ ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑ (Βαθμολογία x 2 για την οικονομία)	- 2	2,4	1,6

Πίνακας 21: Βαθμολογία ως προς τον οικονομικό αντίκτυπο των επιλογών ΟΑ, ΟΒ και ΟΓ

2.6.5 Περιβαλλοντικός αντίκτυπος

Κανένα στοιχείο της υπό εξέταση νομοθετικής πράξης δεν αποσκοπεί στην κατασκευή νέων υποδομών ή στη χαλάρωση των περιβαλλοντικών κανόνων. Ως εκ τούτου, και οι τρεις επιλογές θεωρείται ότι έχουν ουδέτερο αντίκτυπο από περιβαλλοντικής απόψεως.

2.6.6 Κοινωνικός αντίκτυπος

2.6.6.1 Αρμόδιες αρχές

Με βάση τα ίδια οικονομικά στοιχεία που χρησιμοποιήθηκαν για την αξιολόγηση του οικονομικού αντικτύπου στην παράγραφο 2.6.4 ανωτέρω, προβλέπεται να υπάρξουν οι παρακάτω κύριες επιπτώσεις:

- συνολική εξοικονόμηση 8 ΙΠΑ από τις 30 αρμόδιες αρχές που δεν θα παρέχουν πλέον ελεγκτές για τις αξιολογήσεις από ομοτίμους·
- κατά μέσο όρο λιγότερα από 0,3 ΙΠΑ/αρχή·
- λαμβάνοντας υπόψη ότι πολλοί ειδικοί συμφωνούν ότι οι η προσπάθεια που είναι σε θέση να καταβάλλουν οι αρχές για την πιστοποίηση και την εποπτεία στους τομείς της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας είναι οριακά

επαρκής, εάν όχι ανεπαρκής, αυτή η ελάχιστη μείωση των ΙΠΑ θα μπορούσε πολύ εύκολα να ανακατανεμηθεί σε παρεμφερή καθήκοντα στον ίδιο οργανισμό.

Συμπερασματικά, ο κοινωνικός αντίκτυπος στις αρχές θα είναι αμελητέος για οποιαδήποτε από τις τρεις πιθανές επιλογές.

2.6.6.2 Βιομηχανία

Στην παράγραφο 2.6.4.2 εκτιμάται ότι η επιλογή 0B επιτρέπει την εξοικονόμηση 0,5 ΙΠΑ από καθέναν από τους 162 επηρεαζόμενους φορείς. Σε κοινωνικό επίπεδο, 0,5 ΙΠΑ ανά εταιρεία μπορούν εύκολα να απορροφηθούν, οπότε ο κοινωνικός αντίκτυπος ακόμη και για αυτές είναι οριακός.

Στην περίπτωση της επιλογής 0Γ, ο κοινωνικός αντίκτυπος περιορίζεται στο ήμισυ.

2.6.6.3 EUROCONTROL και Οργανισμός

Στον τομέα της ασφάλειας της αεροπορίας, οι αρχές που είναι αρμόδιες για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας και τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας υπόκεινται ενδεχομένως σε τρία διαφορετικά είδη ελέγχου, πέραν των επισκέψεων του Γενικού Ελεγκτικού Προγράμματος Εποπτείας της Ασφάλειας (USOAP) του ICAO:

- το πρόγραμμα παρακολούθησης και στήριξης της εφαρμογής των ρυθμιστικών απαιτήσεων ασφαλείας (ESIMS) του EUROCONTROL,
- τις «αξιολογήσεις από ομοτίμους» στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού και
- τις επιθεωρήσεις τυποποίησης του EASA στους τομείς της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας.

Είναι σαφές ότι ο πολλαπλασιασμός λίγο ως πολύ παρόμοιων ελέγχων δεν είναι ούτε απαραίτητος ούτε επιθυμητός. Ως εκ τούτου, στην παράγραφο 2.6.4.1 εκτιμάται ότι, προκειμένου να εξαλειφθούν οι διπλές επιθεωρήσεις, θα τερματιστεί το πρόγραμμα ESIMS του EUROCONTROL για την ΕΕ των 27 + 4. **Αυτό θα έχει ως αποτέλεσμα την απώλεια 10 ΙΠΑ**, κυρίως στη μονάδα ρύθμισης ασφαλείας (SRU).

Ωστόσο, κατά τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου και ενώ θα αναλαμβάνει νέες αρμοδιότητες, θα υπάρχει έλλειψη μεγάλου αριθμού ειδικευμένων επαγγελματιών στον Οργανισμό. Αυτά τα ΙΠΑ θα μπορούσαν εύκολα να χρησιμοποιηθούν από τον Οργανισμό για τις επιθεωρήσεις τυποποίησης. Με αυτόν τον τρόπο, θα μπορούσε να ελαχιστοποιηθεί ο κοινωνικός αντίκτυπος στο EUROCONTROL.

Επίσης, στην παράγραφο 2.6.4.7, αναφέρθηκε ότι σταδιακά θα δημιουργηθούν στον Οργανισμό περίπου 21 νέες θέσεις εργασίας.

2.6.6.4 Σύνοψη του κοινωνικού αντικτύπου

Οι σκέψεις που διατυπώνονται στις παραπάνω παραγράφους μεταφράζονται σε βαθμολογίες για τους ισχύοντες δείκτες άμεσων αποτελεσμάτων στον ακόλουθο πίνακα.

Ειδικοί στόχοι/Δείκτες άμεσων αποτελεσμάτων	Βαθμολόγηση επιλογών		
	0Α	0Β	0Γ
Ο ρόλος του EASA καλύπτεται από	Δεν επεκτείνεται στη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας / υπηρεσίες αεροναυτιλίας	Βασικός Κανονισμός EASA	EASA στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό
Ρύθμιση της ασφάλειας σαφώς διαχωρισμένη από άλλες μορφές ρύθμισης	Δεν σχετίζεται άμεσα με νομικές πράξεις		
Εφαρμογή κανονιστικής διαδικασίας EASA (για διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας / υπηρεσίες αεροναυτιλίας)	0	0	0
Επιθεωρήσεις τυποποίησης στον τομέα της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας	0	2	3
Διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας και υπηρεσίες αεροναυτιλίας στο κανονιστικό πλαίσιο για την ασφάλεια του EASA	Δεν σχετίζεται άμεσα με νομικές πράξεις		
Οριζόντιοι κανόνες για συστήματα διαχείρισης	Δεν σχετίζεται άμεσα με νομικές πράξεις		
Σαφής διάκριση του ρόλου των αρχών από το ρόλο των φορέων παροχής υπηρεσιών	Δεν σχετίζεται άμεσα με νομικές πράξεις		
Βάση για την πιστοποίηση των φορέων παροχής υπηρεσιών σε 4 ή περισσότερα κράτη	Δεν σχετίζεται άμεσα με νομικές πράξεις		
Απλοποίηση (αλλά ενιαίοι κανόνες) της παροχής υπηρεσιών πληροφοριών πτήσεων αεροδρομίων (AFIS) και της διαχείρισης χώρου στάθμευσης αεροσκαφών	Δεν σχετίζεται άμεσα με νομικές πράξεις		
Αξιολόγηση αντικτύπου για κάθε προτεινόμενο κανόνα	Δεν σχετίζεται άμεσα με νομικές πράξεις		
Διεπαφή με άλλες μορφές ρύθμισης	Δεν σχετίζεται άμεσα με νομικές πράξεις		
Διακανονισμοί μεταξύ των αρχών για τη λογική χρήση των πόρων	Δεν σχετίζεται άμεσα με νομικές πράξεις		
Συνεπής διαδικασία εποπτείας για όλες τις λειτουργίες Κέντρου Ελέγχου Περιοχής (ΚΕΠ)	Δεν σχετίζεται άμεσα με νομικές πράξεις		
ΣΥΝΟΛΟ	0	2	3
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑΣ (□/2 ποσοτικοποιημένες παράμετροι)	0	1	1,5
ΣΤΑΘΜΙΣΜΕΝΗ ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑ (Βαθμολογία x 2 για τον κοινωνικό αντίκτυπο)	0	2	3

Πίνακας 22: Βαθμολογία ως προς τον κοινωνικό αντίκτυπο των επιλογών 0Α, 0Β και 0Γ

2.6.7 Αντίκτυπος σε άλλες κοινοτικές απαιτήσεις οι οποίες δεν εμπίπτουν στο σημερινό πεδίο αρμοδιοτήτων του EASA

2.6.7.1 «Νέα προσέγγιση»

Η «νέα προσέγγιση» για την τυποποίηση και την ασφάλεια των βιομηχανικών προϊόντων εγκαινιάστηκε με ένα ψήφισμα του Συμβουλίου⁵⁴ το 1985. Περιλαμβάνει τέσσερις θεμελιώδεις αρχές:

- η νομοθετική παρέμβαση περιορίζεται στις βασικές απαιτήσεις·

⁵⁴ Ψήφισμα του Συμβουλίου της 7ης Μαΐου 1985, για νέα προσέγγιση στο θέμα της τεχνικής εναρμόνισης και της τυποποίησης (EE C 136 της 4.6.1985, σ. 1).

- έγκριση τεχνικών κανόνων ανατιθέμενων σε οργανισμούς με επαρκή τεχνογνωσία και ικανότητες·
- κοινοτικές προδιαγραφές (ή προδιαγραφές πιστοποίησης) οι οποίες δεν είναι νομικά δεσμευτικές·
- δυνατότητα εναλλακτικών αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης (AMC).

Το «σύστημα» EASA όχι μόνο συμμορφώνεται πλήρως με τη «νέα προσέγγιση» όσον αφορά τα προϊόντα αλλά και εφαρμόζει τις αρχές της σε θέματα ζωτικής σημασίας για την ασφάλεια.

Αντίθετα, στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό, δεν υπάρχουν βασικές απαιτήσεις για τις υπηρεσίες (μόνο για τα συστήματα, όπως επισυνάπτονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 552/2004), ενώ μερικές φορές περιέχονται τεχνικά στοιχεία σε δεσμευτικούς εκτελεστικούς κανόνες.

Επιπλέον, η «νέα προσέγγιση» περιέχει δέκα κύρια στοιχεία. Το πρώτο από αυτά είναι η αποφυγή της συσσώρευσης νομικών διατάξεων από διαφορετικές πηγές. Είναι σαφές ότι οι επιλογές 0Α και 0Γ δεν συμμορφώνονται με αυτήν, ενώ η επιλογή 0Β συμμορφώνεται πλήρως.

2.6.7.2 Αδειοδότηση αερομεταφορέων

Το άρθρο 9 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2047/92⁵⁵ αναφέρει σαφώς ότι η ανά πάσα στιγμή έκδοση και εγκυρότητα άδειας εκμετάλλευσης προϋποθέτει την κατοχή έγκυρου πιστοποιητικού αερομεταφορέα που αναγράφει τις καλυπτόμενες δραστηριότητες και πληροί τα ισχύοντα κριτήρια σχετικά με την ασφάλεια. Ως εκ τούτου, τα κριτήρια σχετικά με την ασφάλεια καθορίζονται σήμερα στον Βασικό Κανονισμό, ενώ ο προαναφερθείς κανονισμός του Συμβουλίου περιέχει όλες τις υπόλοιπες πτυχές που σχετίζονται με την επιχείρηση (επιχειρηματικό πλάνο, οικονομική σταθερότητα, ασφάλιση κ.λπ.).

Στις επιλογές 0Α και 0Γ, θα διατηρηθούν οι αρχές του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού και, συνεπώς, παρόλο που οι διαδικασίες «πιστοποίησης» και «καθορισμού» που προβλέπονται σε αυτόν είναι διαφορετικές, η πρώτη περιλαμβάνει επίσης τις αναφερθείσες οικονομικές/επιχειρηματικές πτυχές, ενώ η τελευταία δεν ορίζεται σε κοινοτικό επίπεδο.

Η επιλογή 0Β θα οδηγήσει σε καλύτερο διαχωρισμό των δύο ζητημάτων, σύμφωνα με τις συστάσεις της ομάδας υψηλού επιπέδου και την προσέγγιση που ήδη εφαρμόζεται σε άλλους τομείς της αεροπορίας.

⁵⁵ Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992 περί της εκδόσεως αδειών των αερομεταφορέων (EE L 240 της 24.08.1992, σ. 1).

2.6.7.3 Σύνοψη αντικτύπου σε άλλες κοινοτικές απαιτήσεις

Οι σκέψεις που διατυπώνονται στις παραπάνω παραγράφους μεταφράζονται σε βαθμολογίες για τους ισχύοντες δείκτες άμεσων αποτελεσμάτων στον ακόλουθο πίνακα.

Ειδικοί στόχοι/Δείκτες άμεσων αποτελεσμάτων	Βαθμολόγηση επιλογών		
	0Α	0Β	0Γ
Ο ρόλος του EASA καλύπτεται από	Δεν επεκτείνεται στη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας/υπηρεσίες αεροναυτιλίας	Βασικός Κανονισμός EASA	EASA στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό
Ρύθμιση της ασφάλειας σαφώς διαχωρισμένη από άλλες μορφές ρύθμισης	Δεν σχετίζεται με το θέμα		
Εφαρμογή κανονιστικής διαδικασίας EASA (για διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας / υπηρεσίες αεροναυτιλίας)	Δεν σχετίζεται με το θέμα		
Επιθεωρήσεις τυποποίησης στον τομέα της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας	Δεν σχετίζεται με το θέμα		
Διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας και υπηρεσίες αεροναυτιλίας στο κανονιστικό πλαίσιο για την ασφάλεια του EASA	Δεν σχετίζεται με το θέμα		
Οριζόντιοι κανόνες για συστήματα διαχείρισης	-3	3	-2
Σαφής διάκριση του ρόλου των αρχών από το ρόλο των φορέων παροχής υπηρεσιών	Δεν σχετίζεται με το θέμα		
Βάση για την πιστοποίηση των φορέων παροχής υπηρεσιών σε 4 ή περισσότερα κράτη	Δεν σχετίζεται με το θέμα		
Απλοποίηση (αλλά ενιαίοι κανόνες) της παροχής υπηρεσιών πληροφοριών πτήσεων αεροδρομίων (AFIS) και της διαχείρισης χώρου στάθμευσης αεροσκαφών	Δεν σχετίζεται με το θέμα		
Αξιολόγηση αντικτύπου για κάθε προτεινόμενο κανόνα	Δεν σχετίζεται με το θέμα		
Διεπαφή με άλλες μορφές ρύθμισης	- 3	3	1
Διακανονισμοί μεταξύ των αρχών για τη λογική χρήση των πόρων	Δεν σχετίζεται με το θέμα		
Συνεπής διαδικασία εποπτείας για όλες τις λειτουργίες Κέντρου Ελέγχου Περιοχής (ΚΕΠ)	Δεν σχετίζεται με το θέμα		
ΣΥΝΟΛΟ	- 6	6	- 1
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑΣ (□/2 ποσοτικοποιημένες παράμετροι)	- 3	3	- 0,5
ΣΤΑΘΜΙΣΜΕΝΗ ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑ (Βαθμολογία x 1 για σχέση με άλλη νομοθεσία)	- 3	3	- 0,5

Πίνακας 23: Σύγκριση των επιλογών 0Α, 0Β και 0Γ σε σχέση με τη λοιπή κοινοτική νομοθεσία

2.6.8 Πολυκριτηριακή ανάλυση και συνιστώμενη επιλογή

Σύμφωνα με τη μεθοδολογία που περιγράφεται στην παράγραφο 2.1.2, οι βαθμολογίες που αποδίδονται σε κάθε επιλογή αναφέρονται στον ακόλουθο πίνακα πολυκριτηριακής ανάλυσης.

Σταθμισμένη βαθμολογία των επιλογών σχετικά με το νομικό πλαίσιο		0Α	0Β	0Γ
Πεδίο αντικτύπου	Συντελεστής βαρύτητας	Δεν επεκτείνεται στη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας/υψηρές εισίες αεροναυτιλίας	Βασικός Κανονισμός EASA	EASA στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό
Αντίκτυπος στην ασφάλεια	3	- 4,32	9	5,01
Οικονομικός αντίκτυπος	2	- 2	2,4	1,6
Περιβαλλοντικός αντίκτυπος	3	0	0	0
Κοινωνικός αντίκτυπος	2	0	2	3
Αντίκτυπος σε άλλες ρυθμίσεις της ΕΕ	1	- 3	3	- 0,5
ΣΤΑΘΜΙΣΜΕΝΟ ΣΥΝΟΛΟ		- 9,32	16,4	9,11

Πίνακας 24: Πολυκριτηριακή ανάλυση για το νομικό πλαίσιο

Ο παραπάνω πίνακας δείχνει ότι η βαθμολογία που συγκεντρώνει η επιλογή 0Β είναι σχεδόν δύο φορές καλύτερη από εκείνη της επιλογής 0Γ, ενώ η επιλογή 0Α έχει αρνητικό συνολικό αντίκτυπο. Ειδικότερα, η επιλογή 0Β:

- συγκεντρώνει σχεδόν δύο φορές καλύτερη βαθμολογία από την άποψη της ασφάλειας σε σχέση με την επιλογή 0Γ·
- είναι η λιγότερο δαπανηρή, καθώς κοστίζει στην ΕΚ περίπου 3,15 εκατ. ευρώ/έτος για τους 21 νέους υπαλλήλους του Οργανισμού, αλλά προβλέπει ετήσια εξοικονόμηση περίπου 17 εκατ. ευρώ/έτος στους ενδιαφερόμενους του τομέα της πολιτικής αεροπορίας·
- δεν έχει σημαντικό κοινωνικό αντίκτυπο·
- είναι απόλυτα ευθυγραμμισμένη με τη «νέα προσέγγιση» και την αρχή του διαχωρισμού μεταξύ της ασφάλειας και των άλλων μορφών ρύθμισης ή δημόσιας παρέμβασης.

2.7 Αντίληψη περί λειτουργιών

2.7.1 Εναλλακτικές επιλογές

Ο όρος «αντίληψη περί λειτουργιών» (ή λειτουργική αντίληψη της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας) μπορεί να ερμηνευτεί με διάφορους τρόπους, εκ των οποίων ο επικρατέστερος είναι:

- ανάπτυξη αφηρημένων εννοιολογικών μοντέλων, τα οποία δεν συνδέονται με ένα συγκεκριμένο τμήμα εναέριου χώρου και στους γενικούς τύπου εναέριου χώρου των οποίων χρησιμοποιούνται ορισμένες τεχνολογίες, εφαρμόζονται ορισμένοι κανόνες και διαφορετικοί παράγοντες (π.χ. οι χρήστες του εναέριου χώρου και οι φορείς παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας) παίζουν διαφορετικούς ρόλους·
- προσδιορισμός και έκδοση των κανόνων για την πρόσβαση και την παροχή υπηρεσιών σε ένα συγκεκριμένο τμήμα εναέριου χώρου, με αποδέκτες συγκεκριμένα νομικά πρόσωπα (π.χ. οι χρήστες του εναέριου χώρου και οι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας).

Στην Ευρώπη, κατά τη διάρκεια των τελευταίων δεκαετιών, το έργο του EUROCONTROL επικεντρωνόταν συχνά στον πρώτο ορισμό, π.χ. στη δεκαετία του '90, όταν αναπτύχθηκε μια «γενική» αντίληψη περί λειτουργιών για την εισαγωγή της βασικής εφαρμογής

ναυτιλίας περιοχής (RNAV), ή στην αρχή αυτής της δεκαετίας, όταν έγινε το ίδιο για τα ελάχιστα μειωμένου καθέτου διαχωρισμού (RVSM). Σήμερα, ο ορισμός γενικών αντιλήψεων περί λειτουργιών για διάφορους τύπους εναέριου χώρου (και σε διαφορετικά χρονικά πλαίσια) αποτελεί βασικό καθήκον του SESAR. Η δραστηριότητα αυτή θα μπορούσε να χαρακτηριστεί κυβερνητική αρμοδιότητα ή δραστηριότητα παροχής υπηρεσιών ή, υπό ευρύτερη έννοια, δραστηριότητα ανάπτυξης. Στην τελευταία περίπτωση, θα ήταν εκτός του πεδίου εφαρμογής του Βασικού Κανονισμού, αν και θα ήταν προτιμότερη η έγκαιρη και εθελοντική εκπόνηση αξιολογήσεων της ασφάλειας και η διεξαγωγή σχετικού διαλόγου με τις κανονιστικές αρχές.

Ο δεύτερος ορισμός οδηγεί σε συγκεκριμένες αποφάσεις όσον αφορά τον ακριβή όγκο, το σχήμα και τα όρια ενός συγκεκριμένου εναέριου χώρου σε μια ορισμένη γεωγραφική περιοχή (π.χ. το τμήμα ελεγχόμενου εναέριου χώρου γύρω από αεροδρόμιο (CTR)· τον καθορισμό της κατηγορίας αυτού του εναέριου χώρου (π.χ. «ICAO Κατηγορία Α» σημαίνει ότι κανονικά επιτρέπεται η είσοδος μόνο στην κυκλοφορία IFR, δηλ. στην κυκλοφορία που διεξάγεται βάσει κανόνων πτήσης με όργανα)· τις σχετικές απαιτήσεις για τη χρήση ηλεκτρονικών συστημάτων από τους χρήστες του εναέριου χώρου και τη σχετική εκπαίδευση των πιλότων· τα εγκεκριμένα τυπικά δρομολόγια για τις αναχωρήσεις με όργανα, τις προσεγγίσεις με όργανα και την προσγείωση· τις υπηρεσίες ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας που θα παρέχονται κ.λπ. Οι δραστηριότητες αυτές, οι οποίες θα μπορούσαν να επωφεληθούν από τις γενικές διατάξεις που αναπτύχθηκαν από τη δραστηριότητα που περιγράφεται ανωτέρω ως πρώτη πιθανή ερμηνεία, επιβάλλουν επίσης συγκεκριμένες υποχρεώσεις και δικαιώματα στους διάφορους ενδιαφερόμενους του τομέα της αεροπορίας, όπως οι χρήστες του εναέριου χώρου και οι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας σε πρώτη φάση, αλλά και οι φορείς εκμετάλλευσης των αεροδρομίων στην περίπτωση ορισμένων λειτουργιών χαμηλού επιπέδου. Αυτός ο δεύτερος τύπος ορισμού για την αντίληψη περί λειτουργιών θα μπορούσε να θεωρηθεί ως κυβερνητική αρμοδιότητα είτε ως παροχή υπηρεσιών.

Με βάση τις απαντήσεις των ενδιαφερομένων στην ερώτηση 1 (όπως περιέχεται στην NPA 2007-16), σχετικά με τα ζητήματα που παρουσιάζονται συνοπτικά ανωτέρω, καθορίστηκαν οι ακόλουθες εναλλακτικές επιλογές για την αντίληψη περί λειτουργιών στην παράγραφο 2.5.2 του παρόντος εγγράφου:

- 1Α): Οι γενικές αντιλήψεις περί λειτουργιών (π.χ. ανάπτυξη SESAR) και οι αποφάσεις σχετικά με αντιλήψεις περί λειτουργιών που χρησιμοποιούνται σε συγκεκριμένο εναέριο χώρο αποτελούν αμφότερες κυβερνητική αρμοδιότητα και υπόκεινται στις νομοθετικές διατάξεις του Βασικού Κανονισμού.
- 1Β): Οι γενικές αντιλήψεις περί λειτουργιών (π.χ. ανάπτυξη SESAR) και οι αποφάσεις σχετικά με αντιλήψεις περί λειτουργιών οι οποίες χρησιμοποιούνται σε συγκεκριμένο εναέριο χώρο αποτελούν αμφότερες ρυθμιζόμενες δραστηριότητες επιτελούμενες από φορείς παροχής υπηρεσιών σύμφωνα με τις βασικές απαιτήσεις του Βασικού Κανονισμού.
- 1Γ): Η γενική αντίληψη περί λειτουργιών (π.χ. ανάπτυξη SESAR) θα ήταν εκτός του πεδίου εφαρμογής του Βασικού Κανονισμού, ενώ οι αποφάσεις σχετικά με αντιλήψεις περί λειτουργιών που χρησιμοποιούνται σε συγκεκριμένο εναέριο χώρο αποτελούν κυβερνητική αρμοδιότητα και υπόκεινται στις διατάξεις του νόμου.
- 1Δ): Οι γενικές αντιλήψεις περί λειτουργιών (π.χ. ανάπτυξη SESAR) θα ήταν εκτός του πεδίου εφαρμογής του Βασικού Κανονισμού, ενώ οι αποφάσεις σχετικά με αντιλήψεις περί λειτουργιών που χρησιμοποιούνται σε συγκεκριμένο εναέριο χώρο αποτελούν παροχή υπηρεσιών και λαμβάνονται σύμφωνα με τις βασικές απαιτήσεις του Βασικού Κανονισμού.

2.7.2 Ομάδα στόχος και αριθμός εμπλεκόμενων φορέων

2.7.2.1 Διαφορετικοί ρόλοι

Με βάση τις τέσσερις εναλλακτικές επιλογές που ορίζονται ανωτέρω για τον καθορισμό της φύσης των αντιλήψεων περί λειτουργιών, κάθε φορέας θα παίζει διαφορετικό ρόλο, όπως φαίνεται στον Πίνακα 25 κατωτέρω. Στον πίνακα, ο όρος «διαμορφωτής αντίληψης» ("concept developer") χρησιμοποιείται για να υποδείξει τους σχετικούς με το SESAR φορείς, οι οποίοι όντως εμπλέκονται στην ανάπτυξη **γενικών** αντιλήψεων περί λειτουργιών για τους διάφορους τύπους του ευρωπαϊκού εναέριου χώρου.

Επιλογή	Οργανισμός*	Φορείς διαμόρφωσης (γενικών) αντιλήψεων	Αρμόδιες αρχές	Φορείς παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας	άλλοι ενδιαφερόμενοι
1Α	Αλληλεπιδρά με το SESAR βάσει των εκτελεστικών κανόνων που θα καταρτιστούν	Υπόκειται στους κανόνες του EASA	Αποφασίζουν επί των ειδικών αντιλήψεων στον αντίστοιχο εναέριο χώρο τους	Συμμορφώνονται με τους κανόνες και τις αποφάσεις (π.χ. εφαρμογή εξοπλισμού εδάφους)	Συμμορφώνονται με τους κανόνες και τις αποφάσεις (π.χ. υποχρεωτική μεταφορά ηλεκτρονικών συστημάτων)
1Β	Όπως στην 1Α + ασκεί την εποπτεία των φορέων του SESAR	Ρυθμιζόμενη δραστηριότητα	Αρμόδιες για την πιστοποίηση και την εποπτεία των φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας	Αποφασίζουν επί των ειδικών αντιλήψεων στον αντίστοιχο εναέριο χώρο τους	Ως ανωτέρω
1Γ	Δεν υπάρχουν επίσημοι κανόνες για τις γενικές αντιλήψεις	Εκτός πεδίου εφαρμογής Βασικού Κανονισμού EASA	Αποφασίζουν επί των ειδικών αντιλήψεων στον αντίστοιχο εναέριο χώρο τους	Συμμορφώνονται με τους κανόνες και τις αποφάσεις (π.χ. εφαρμογή εξοπλισμού εδάφους)	Ως ανωτέρω
1Δ	Δεν υπάρχουν επίσημοι κανόνες για τις γενικές αντιλήψεις	Εκτός πεδίου εφαρμογής Βασικού Κανονισμού EASA	Αρμόδιες για την πιστοποίηση και την εποπτεία των φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας	Αποφασίζουν επί των ειδικών αντιλήψεων στον αντίστοιχο εναέριο χώρο τους	Ως ανωτέρω

* πέραν των επιθεωρήσεων τυποποίησης, οι οποίες καλύφθηκαν ήδη στην παράγραφο 2.6.

Πίνακας 25: Ρόλοι διαφορετικών φορέων

Από τον παραπάνω πίνακα, είναι φανερό ότι οι ενδιαφερόμενοι του τομέα της αεροπορίας, καθώς και οι λοιποί ενδιαφερόμενοι, οφείλουν ούτως ή άλλως να συμμορφώνονται με τους σχετικούς κανόνες και αποφάσεις - οι τελευταίες δε λαμβάνονται είτε από την αρμόδια αρχή είτε από τον αρμόδιο φορέα παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας. Με άλλα λόγια, ο ρόλος τους δεν μεταβάλλεται ανάλογα με τις τέσσερις πιθανές επιλογές. Κατά συνέπεια, δεν χρειάζεται να εκτιμηθεί με ακρίβεια ο αριθμός των φορέων που επηρεάζονται σε αυτήν την

κατηγορία. Επιπλέον, οι φορείς που δεν εμπλέκονται άμεσα στις αεροπορικές δραστηριότητες, όπως οι οργανισμοί σχεδιασμού, παραγωγής και συντήρησης, δεν επηρεάζονται από αυτές τις επιλογές.

Κατά συνέπεια, στις παραγράφους 2.7.2.2, 2.7.2.3 και 2.7.2.4 που ακολουθούν, θα εκτιμηθεί μόνο ο αριθμός των αρχών που επηρεάζονται, των φορέων παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και των φορέων διαμόρφωσης (γενικών) αντιλήψεων.

2.7.2.2 Αρμόδιες αρχές

Και οι 30 αρμόδιες αρχές (βάσει της εκτίμησης της παραγράφου 2.6.2.1 ανωτέρω) **συν τον Οργανισμό** θα επηρεαστούν **από τις τέσσερις πιθανές επιλογές**, ενώ οι κανονιστικές δραστηριότητες του EUROCONTROL σχετικά με την ασφάλεια εξετάζονται στην παράγραφο 2.6 ανωτέρω.

2.7.2.3 Φορείς διαμόρφωσης αντιλήψεων

Η Διεύθυνση Στρατηγικών Διαχείρισης Εναέριας Κυκλοφορίας (DAS) του EUROCONTROL, η οποία είναι επιφορτισμένη με την ανάπτυξη νέων γενικών αντιλήψεων περί των λειτουργιών, θα επηρεαστεί από τις επιλογές 1Α και 1Β. Αντίστροφα, δεν θα επηρεαστεί κατά κανέναν τρόπο από τις επιλογές 1Γ και 1Δ, καθώς σε αυτήν την περίπτωση η γενική αντίληψη περί λειτουργιών δεν θα εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του Βασικού Κανονισμού.

Το ίδιο ισχύει για την κοινή επιχείρηση για την υλοποίηση του ευρωπαϊκού συστήματος νέας γενεάς για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας (SESAR Joint Undertaking) και της κοινοπραξίας SESAR (SESAR Consortium).

Ως εκ τούτου, μπορεί να γίνει η παραδοχή ότι, στην περίπτωση των επιλογών 1Α και 1Β, οι φορείς που θα επηρεαστούν θα είναι 3, αλλά για τις υπόλοιπες δύο επιλογές δεν θα επηρεαστεί κανένας φορέας διαμόρφωσης αντιλήψεων.

2.7.2.4 Φορείς παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας

Η κοινότητα των φορέων παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας είναι ευρύτατη και περιέχει επίσης φορείς όπως οι φορείς παροχής σημάτων για δορυφορική πλοήγηση, αεροναυτικών πληροφοριών, δικτύων επιτήρησης, μετεωρολογικών υπηρεσιών και δικτύων επικοινωνίας. Κατά κανόνα, οι φορείς που αναφέρονται ανωτέρω καλύπτουν μεγάλες περιοχές εναέριου χώρου, αλλά ο ρόλος τους δεν είναι να αποφασίζουν επί των γενικών ή ειδικών αντιλήψεων περί λειτουργιών. Έτσι, δεν θα επηρεαστούν από τις τέσσερις επιλογές που παρέχονται εδώ.

Στον αντίποδα, ούτε οι φορείς παροχής υπηρεσιών απλών υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας σε πολύ περιορισμένη γεωγραφική κλίμακα (π.χ. οι υπηρεσίες πληροφοριών πτήσεων αεροδρομίων) διαδραματίζουν ρόλο στον καθορισμό των αντιλήψεων περί λειτουργιών ή στη λήψη των σχετικών αποφάσεων. Ως εκ τούτου, ακόμη και αυτή η κατηγορία φορέων θεωρείται ότι δεν επηρεάζεται.

Ωστόσο, οι πολιτικοί φορείς παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας που παρέχουν έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας εν πτήση ή στους σημαντικούς τερματικούς σταθμούς θα επηρεαστούν από τις τέσσερις πιθανές επιλογές, καθώς ο ρόλος τους ενδέχεται να είναι δυνητικά διαφορετικός. Επί του παρόντος, υπάρχει τουλάχιστον ένας τέτοιος φορέας παροχής υπηρεσιών σε κάθε κράτος μέλος της ΕΕ ή τα κράτη που συνδέονται με τον EASA (εκτός του Λιχτενστάιν). **Κατά συνέπεια, ο αριθμός των δυνητικά επηρεαζόμενων φορέων παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και για τις τέσσερις προσδιορισθείσες επιλογές εκτιμάται σε 30.**

2.7.2.5 Σύνοψη φορέων που επηρεάζονται

Συμπερασματικά, βάσει των στοιχείων που περιέχονται στις υποπαραγράφους 2.7.2.1 έως 2.7.2.4 ανωτέρω, ο αριθμός των ενδιαφερόμενων φορέων εκτιμάται στον πίνακα 26 κατωτέρω:

ΕΠΙΛΟΓΗ		Εκτιμώμενος αριθμός			
Αρ. ιθ.	Περιγραφή	Αρχές	Φορείς διαμόρφωσης αντιλήψεων	φορείς παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας	Άλλοι ενδιαφερόμενοι
1Α	Οι γενικές αντιλήψεις περί λειτουργιών και οι αποφάσεις σχετικά με αντιλήψεις περί λειτουργιών που χρησιμοποιούνται σε συγκεκριμένο εναέριο χώρο αποτελούν αμφότερες κυβερνητική αρμοδιότητα και υπόκεινται στις διατάξεις του νόμου.	30 + Οργανισμός	3	30	0
1Β	Οι γενικές αντιλήψεις περί λειτουργιών και οι αποφάσεις σχετικά με τις αντιλήψεις περί λειτουργιών που χρησιμοποιούνται σε έναν συγκεκριμένο εναέριο χώρο διεξάγονται αμφότερες από φορείς παροχής υπηρεσιών		3	30	0
1Γ	Γενικές αντιλήψεις περί λειτουργιών που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του EASA. Οι αποφάσεις σχετικά με τις αντιλήψεις περί λειτουργιών που χρησιμοποιούνται σε συγκεκριμένο εναέριο χώρο είναι κυβερνητική αρμοδιότητα		0	30	0
1Δ	Οι γενικές αντιλήψεις περί λειτουργιών δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του EASA. Οι αποφάσεις σχετικά με αντιλήψεις περί λειτουργιών οι οποίες χρησιμοποιούνται σε συγκεκριμένο εναέριο χώρο λαμβάνονται από φορείς παροχής υπηρεσιών		0	30	0

Πίνακας 26: Αριθμός φορέων που επηρεάζονται από τις αντιλήψεις περί λειτουργιών

2.7.3 Αντίκτυπος στην ασφάλεια

Στην επιλογή 1Γ, η διαμόρφωση και ο έλεγχος καταλληλότητας των γενικών αντιλήψεων περί διαδικασιών (π.χ. για τον ανώτερο εναέριο χώρο, για οποιονδήποτε τερματικό σταθμό υψηλής πυκνότητας ή για άλλα παρόμοια σενάρια) θα ήταν μια δραστηριότητα που δεν θα υπόκειτο στον Βασικό Κανονισμό, όπως συμβαίνει σήμερα. Ωστόσο, αυτό δεν θα εμποδίζει τους φορείς διαμόρφωσης αντιλήψεων να διεξάγουν όσο γίνεται νωρίτερα τις (γενικές) αξιολογήσεις τους για την ασφάλεια και, όπως συνιστάται, να ανταλλάσσουν πληροφορίες με τους φορείς ρύθμισης της ασφάλειας και να ζητούν επισκοπήσεις από αυτούς. Εν συνεχεία, στην επιλογή 1Γ, η αρμόδια αρχή που είναι υπεύθυνη για ένα ορισμένο τμήμα εναέριου χώρου θα αποφάσιζε σχετικά με τους κανόνες αέρα που θα εφαρμόζονταν σε αυτό, τα όρια μεταξύ των περιοχών ευθύνης των διαφόρων μονάδων των υπηρεσιών

εναέριας κυκλοφορίας, την έγκριση των διαθέσιμων αεροδιαδρόμων για πτήση με όργανα, την απαίτηση για υποχρεωτική μεταφορά του εναέριου εξοπλισμού κ.λπ. Δεν υπάρχουν εργαλεία ακριβείας για την ποσοτικοποίηση του αντικτύπου αυτής της επιλογής στην ασφάλεια. Ωστόσο, δεν υπάρχουν στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι η εξαίρεση της διαμόρφωσης των γενικών αντιλήψεων από το πεδίο εφαρμογής των κανόνων ασφαλείας έχει προκαλέσει προβλήματα στην ασφάλεια. Και στις δύο περιπτώσεις, η κρατική αρχή έχει αρκετές νομικές εξουσίες για να επιβάλλει οποιονδήποτε κανόνα ή απόφαση όχι μόνο στους φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας και στους φορείς παροχής εναέριας κυκλοφορίας, αλλά και στους άλλους ενδιαφερόμενους του τομέα της αεροπορίας, περιλαμβανομένων των αερομεταφορέων και των φορέων εκμετάλλευσης αεροδρομίων.

Ως εκ τούτου, η επιλογή 1Γ, μετά την ανωτέρω ποιοτική αξιολόγηση, θεωρείται πολύ θετική από την άποψη της ασφάλειας.

Όσον αφορά τις γενικές αντιλήψεις περί λειτουργιών, η κατάσταση στην επιλογή 1Δ δεν είναι κατά κανέναν τρόπο διαφορετική. Σε αυτήν την περίπτωση, ωστόσο, οι αποφάσεις σχετικά με τις υποχρεώσεις που πρέπει να εκπληρώνονται, ακόμη και από τους αερομεταφορείς ή τους φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων, θα λαμβάνονται από τον σημαντικό πολιτικό φορέα παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας που θα ορίζουν (και υπό τον όρο της εποπτείας της ασφάλειας από την αρμόδια αρχή) το κράτος ή τα κράτη (στην περίπτωση πολυεθνικών λειτουργικών τμημάτων εναέριου χώρου).

Δεν υπάρχουν στοιχεία που να υποδηλώνουν ότι η επιλογή αυτή θα ήταν αρκετά ασφαλής. Ωστόσο, από τη στιγμή που οι φορείς παροχής υπηρεσιών δεν διαθέτουν εξουσίες επιβολής σε άλλους ενδιαφερόμενους, οι αποφάσεις τους θα πρέπει να κοινοποιούνται στην αρμόδια υπηρεσία για κύρωση και θέση σε ισχύ. Με άλλα λόγια, οι διαδικασίες απόφασης και εφαρμογής που συνδέονται με ζητήματα ασφαλείας θα ήταν αναπόφευκτα βραδύτερες. Ως εκ τούτου, στη γνώμη του Οργανισμού, **η επιλογή 1Δ είναι ελαφρώς λιγότερο βέλτιστη από την επιλογή 1Γ σε όρους ασφαλείας.**

Προκειμένου να αξιολογηθεί το εν δυνάμει επιπλέον όφελος για την ασφάλεια που μπορεί να επιτευχθεί μέσω των επιλογών 1Α ή 1Β, πρέπει να σημειωθεί ότι το Συμβούλιο της ΕΕ, συστήνοντας την κοινή επιχείρηση για την υλοποίηση του ευρωπαϊκού συστήματος νέας γενιάς για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας (SESAR Joint Undertaking)⁵⁶ (SJU), στο εδάφιο (2) δήλωνε ότι πρέπει να αναπτύξει το τεχνολογικό σκέλος του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, προκειμένου να **καταστήσει δυνατή την ασφαλή και τη φιλοπεριβαλλοντική ανάπτυξη των αεροπορικών μεταφορών**. Κατά συνέπεια, στην ίδια πράξη, το Συμβούλιο ανέθεσε στην SJU να:

- εξασφαλίσει τη συμμετοχή (τρίτη παύλα στο άρθρο 1.5) φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, των χρηστών του εναέριου χώρου, των ενώσεων επαγγελματικού προσωπικού, των αερολιμένων, και του κατασκευαστικού κλάδου του τομέα, καθώς και της επιστημονικής κοινότητας, δηλ. ενός τμήματος της κοινωνίας με ισχυρή κουλτούρα στην ασφάλεια της αεροπορίας·
- οργανώσει (τέταρτη παύλα στο ίδιο άρθρο), μεταξύ άλλων, το έργο επικύρωσης, το οποίο κατά τον Οργανισμό περιλαμβάνει έγκαιρη αξιολόγηση της ασφάλειας.

Συνεπώς, έχουν ήδη θεσπιστεί διατάξεις προκειμένου να διασφαλιστεί η επικύρωση των (γενικών) εννοιών SESAR λαμβάνοντας επίσης υπόψη την αξιολόγηση της ασφάλειας. Ως εκ τούτου, **η επιλογή 1Α δεν θα ήταν καλύτερη από την 1Γ, ούτε και η 1Β θα ήταν καλύτερη από την 1Δ** από την άποψη της ασφάλειας.

Συμπερασματικά, βάσει της μεθοδολογίας που παρουσιάζεται στην παράγραφο 2.1.2 ανωτέρω (περιλαμβανομένου ενός συντελεστή βαρύτητας 3 για τις επιπτώσεις στην ασφάλεια) και κατόπιν επιλογής των κατάλληλων δεικτών άμεσων αποτελεσμάτων που

⁵⁶ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 219/2007 του Συμβουλίου, της 27ης Φεβρουαρίου 2007, για τη σύσταση κοινής επιχείρησης για την ανάπτυξη του ευρωπαϊκού συστήματος νέας γενιάς για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας (SESAR) (ΕΕ L 64 της 2.3.2007, σ. 1).

συνδέονται με ειδικούς στόχους από την παράγραφο 2.4.5, οι τέσσερις επιλογές που σχετίζονται με τις αντιλήψεις περί λειτουργιών (CoO) συγκέντρωσαν ως προς τον αντίκτυπο τους στην ασφάλεια τις βαθμολογίες που παρουσιάζονται στον πίνακα 27 κατωτέρω.

Ειδικοί στόχοι/Δείκτες άμεσων αποτελεσμάτων	Βαθμολόγηση επιλογών			
	1Α	1Β	1Γ	1Δ
Φύση και ρύθμιση των αντιλήψεων περί λειτουργιών (CoO)	Γενικές + ειδικές CoO που αποτελούν κυβερνητική αρμοδιότητα	Γενικές + ειδικές CoO σχετικές με την παροχή υπηρεσιών	Γενικές CoO εκτός πεδίου εφαρμογής Βασικού Κανονισμού. Αποτελούν κυβερνητική αρμοδιότητα	Γενικές CoO εκτός πεδίου εφαρμογής Βασικού Κανονισμού. Σχετικές με την παροχή υπηρεσιών
Ρύθμιση της ασφάλειας σαφώς διαχωρισμένη από άλλες μορφές ρύθμισης	- 1	3	3	2
Εφαρμογή κανονιστικής διαδικασίας EASA (για διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας / υπηρεσίες αεροναυτιλίας)	- 1	- 1	3	3
Επιθεωρήσεις τυποποίησης στον τομέα της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας	Δεν σχετίζεται με το θέμα			
Διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας και υπηρεσίες αεροναυτιλίας στο κανονιστικό πλαίσιο για την ασφάλεια του EASA	Δεν σχετίζεται με το θέμα			
Οριζόντιοι κανόνες για συστήματα διαχείρισης	Δεν σχετίζεται με το θέμα			
Σαφής διάκριση του ρόλου των αρχών από το ρόλο των φορέων παροχής υπηρεσιών	3	- 3	3	- 3
Βάση για την πιστοποίηση των φορέων παροχής υπηρεσιών σε 4 ή περισσότερα κράτη	Δεν σχετίζεται με το θέμα			
Απλοποίηση (αλλά ενιαίοι κανόνες) της παροχής υπηρεσιών πληροφοριών πτήσεων αεροδρομίων (AFIS) και της διαχείρισης χώρου στάθμευσης αεροσκαφών	Δεν σχετίζεται με το θέμα			
Αξιολόγηση αντικτύπου για κάθε προτεινόμενο κανόνα	Δεν σχετίζεται με το θέμα			
Διεπαφή με άλλες μορφές ρύθμισης	- 1	1	3	3
Διακανονισμοί μεταξύ των αρχών για τη λογική χρήση των πόρων	- 1	- 2	2	2
Συνεπής διαδικασία εποπτείας για όλες τις λειτουργίες Κέντρου Ελέγχου Περιοχής (ΚΕΠ)	Δεν σχετίζεται με το θέμα			
ΣΥΝΟΛΟ	- 1	- 3	14	7
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑΣ (□/5 ποσοτικοποιημένες παράμετροι)	- 0,2	- 0,6	2,8	1,4
ΣΤΑΘΜΙΣΜΕΝΗ ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑ (Βαθμολογία x 3 για την ασφάλεια)	- 0,6	- 1,8	7,4	4,2

Πίνακας 27: Βαθμολόγηση του αντικτύπου στην ασφάλεια των επιλογών για τις αντιλήψεις περί λειτουργιών

2.7.4 Οικονομικός αντίκτυπος

Η **επιλογή 1Γ**, δηλ. όχι επιπλέον κανόνες για την ανάπτυξη του SESAR και συνέχιση του παραδοσιακού ρόλου των αεροπορικών αρχών να λαμβάνουν αποφάσεις για τη χρήση και για τις υπηρεσίες του εναέριου χώρου που εμπίπτει στην αρμοδιότητά τους, θεωρείται ότι αντανakλά την παρούσα κατάσταση. Η συμπερίληψή της σε νόμο δεν θα οδηγήσει σε επιπρόσθετες δαπάνες, ενώ ο οικονομικός αντίκτυπος της θέσπισης επιθεωρήσεων τυποποίησης από τον EASA έχει ήδη αξιολογηθεί στην παράγραφο 2.6.4.1. Δεν πρόκειται, συνεπώς, να δημιουργήσει **ούτε επιπλέον δαπάνες ούτε εξοικονόμηση**.

Η **επιλογή 1Δ**, αναθέτοντας στους φορείς παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας την ευθύνη για τη λήψη αποφάσεων οι οποίες, στη συνέχεια, πρέπει υποχρεωτικά να κυρώνονται και να τίθενται σε ισχύ από τις αρχές, συνεπάγεται επιπλέον φόρτο εργασίας και, ως εκ τούτου, ελαφρώς λιγότερο βέλτιστο οικονομικό αντίκτυπο, αν και η ποσότητα αυτής της **επιπλέον προσπάθειας** είναι πολύ δύσκολο να εκτιμηθεί με επαρκή ακρίβεια. Έτσι, γίνεται μια πολύ συντηρητική παραδοχή για τους σκοπούς αυτής της αξιολόγησης αντικτύπου: θα χρειαζόταν μόνο 1 επιπλέον ΙΠΑ, σε σύγκριση με την επιλογή 1Γ, κάτι που ισοδυναμεί με **138,6 χιλ. ευρώ/έτος**.

Στην **επιλογή 1Α**, θα απαιτείτο από τους **3 φορείς διαμόρφωσης αντιλήψεων του SESAR και από τον Οργανισμό** να θεσπίσουν επίσημες διασυνδέσεις και σχέσεις. Το κόστος 1 ΙΠΑ για αυτούς τους φορείς εκτιμάται ότι είναι της τάξης των 150 χιλιάδων ευρώ. Η ποσότητα που πρέπει να παρασχεθεί για τον εν λόγω επίσημο συντονισμό εκτιμάται ότι είναι της τάξης του 1 ΙΠΑ ανά φορέα, δηλ. συνολικά 4 ΙΠΑ προς **600 χιλ. ευρώ/έτος**.

Τέλος, στην **επιλογή 1Β**, θα απαιτείτο από τον Οργανισμό να ασκήσει εποπτεία στους 3 φορείς διαμόρφωσης αντιλήψεων του SESAR. Στην παράγραφο 2.6.4.1, εκτιμήθηκε ότι για τις δραστηριότητες τυποποίησης μίας υπηρεσίας αεροπορίας απαιτούνται από τον Οργανισμό **330 ώρες κατά μέσο όρο ετησίως**, που περιλαμβάνουν την ίδια την επίσκεψη όσο και τις σχετικές εργασίες γραφείου πριν και μετά την επίσκεψη.

Σε αυτήν την περίπτωση, οι φορείς που θα υποβληθούν σε έλεγχο θα είναι 3, αλλά η πραγματική εργασία που απαιτείται θα ήταν πολύ πιο περίπλοκη από αυτήν που περιγράφεται στην τυπική εκτίμηση που χρησιμοποιείται στην παράγραφο 2.6.4.1. Εδώ εκτιμάται ότι θα απαιτηθεί τρεις φορές περισσότερη προσπάθεια. Ως εκ τούτου, η προσπάθεια για τον Οργανισμό θα ήταν 330 ώρες x 3 = 990 ώρες/έτος. Όσον αφορά τους 3 φορείς, η προσπάθεια θα ήταν ισοδύναμη με 2,35 ΙΠΑ (2970/1260) και, σε οικονομικούς όρους, θα αντιπροσώπευε δαπάνες **352,5 χιλ. ευρώ/έτος** (1 ΙΠΑ = 150 χιλ. ευρώ).

Ωστόσο, οι επιθεωρήσεις τυποποίησης απαιτούν επίσης προσπάθεια και από τους επιθεωρούμενους φορείς. Γίνεται, λοιπόν, η παραδοχή ότι, κατά μέσο όρο, θα απαιτήσουν τόση προσπάθεια όση απαιτείται από τον Οργανισμό, με το ίδιο κόστος εργασίας. Ως εκ τούτου, το συνολικό **κόστος για τους τρεις φορείς διαμόρφωσης υπηρεσιών θα ήταν και πάλι 352,5 χιλιάδες/ευρώ συνολικά**.

Για αυτήν την επιλογή 1Β, ο οικονομικός αντίκτυπος στους φορείς παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας θα είναι ίδιος με αυτόν της επιλογής 1Δ.

Οι παραπάνω εκτιμήσεις συνοψίζονται στον πίνακα 28 κατωτέρω:

Εκτιμώμενο κόστος της αντίληψης περί λειτουργιών	Χιλιάδες ευρώ/έτος			
	1Α	1Β	1Γ	1Δ
	Γενικές + ειδικές CoO που αποτελούν κυβερνητική αρμοδιότητα	Γενικές + ειδικές CoO σχετικές με την παροχή υπηρεσιών	Γενικές CoO εκτός πεδίου εφαρμογής Βασικού Κανονισμού. Αποτελούν κυβερνητική αρμοδιότητα	Γενικές CoO εκτός πεδίου εφαρμογής Βασικού Κανονισμού. Σχετικές με την παροχή υπηρεσιών
EASA	150	352,5	0	0
Εθνικές αρχές	0	0	0	0
φορείς παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας	0	138,6	0	138,6
Φορείς διαμόρφωσης αντιλήψεων SESAR	450	352,5	0	0
ΣΥΝΟΛΟ	600	843,6	0	138,6

Πίνακας 28: Σύνοψη του κόστους της ρύθμισης της αντίληψης περί λειτουργιών
 Όλες οι ανωτέρω εκτιμήσεις του οικονομικού αντίκτυπου εκφράζονται από τις βαθμολογίες στον πίνακα 29 κατωτέρω:

Ειδικοί στόχοι/Δείκτες άμεσων αποτελεσμάτων	Βαθμολόγηση επιλογών			
	1Α	1Β	1Γ	1Δ
Φύση και ρύθμιση των αντιλήψεων περί λειτουργιών (CoO)	Γενικές + ειδικές CoO που αποτελούν κυβερνητική αρμοδιότητα	Γενικές + ειδικές CoO σχετικές με την παροχή υπηρεσιών	Γενικές CoO εκτός πεδίου εφαρμογής Βασικού Κανονισμού. Αποτελούν κυβερνητική αρμοδιότητα	Γενικές CoO εκτός πεδίου εφαρμογής Βασικού Κανονισμού. Σχετικές με την παροχή υπηρεσιών
Ρύθμιση της ασφάλειας σαφώς διαχωρισμένη από άλλες μορφές ρύθμισης	Δεν αφορά τον οικονομικό αντίκτυπο των CoO			
Εφαρμογή κανονιστικής διαδικασίας EASA (για διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας / υπηρεσίες αεροναυτιλίας)	Δεν αφορά τον οικονομικό αντίκτυπο των CoO			
Επιθεωρήσεις τυποποίησης στον τομέα της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας	0	- 3	0	0
Διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας και υπηρεσίες αεροναυτιλίας στο κανονιστικό πλαίσιο για την ασφάλεια του EASA	Δεν αφορά τον οικονομικό αντίκτυπο των CoO			
Οριζόντιοι κανόνες για συστήματα διαχείρισης	Δεν αφορά τον οικονομικό αντίκτυπο των CoO			
Σαφής διάκριση του ρόλου των αρχών από το ρόλο των φορέων παροχής υπηρεσιών	0	- 1	0	- 1
Βάση για την πιστοποίηση των φορέων παροχής υπηρεσιών σε 4 ή περισσότερα κράτη	Δεν αφορά τον οικονομικό αντίκτυπο των CoO			
Απλοποίηση (αλλά ενιαίοι κανόνες) της παροχής υπηρεσιών πληροφοριών πτήσεων	Δεν αφορά τον οικονομικό αντίκτυπο των CoO			

αεροδρομίων (AFIS) και της διαχείρισης χώρου στάθμευσης αεροσκαφών				
Αξιολόγηση αντικτύπου για κάθε προτεινόμενο κανόνα	Δεν αφορά τον οικονομικό αντίκτυπο των CoO			
Διεπαφή με άλλες μορφές ρύθμισης	- 2	- 3	0	0
Διακανονισμοί μεταξύ των αρχών για τη λογική χρήση των πόρων	Δεν αφορά τον οικονομικό αντίκτυπο των CoO			
Συνεπής διαδικασία εποπτείας για όλες τις λειτουργίες Κέντρου Ελέγχου Περιοχής (ΚΕΠ)	Δεν αφορά τον οικονομικό αντίκτυπο των CoO			
ΣΥΝΟΛΟ	- 2	- 7	0	- 1
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑΣ (□/3 ποσοτικοποιημένες παράμετροι)	- 0,67	- 2,33	0	- 0,33
ΣΤΑΘΜΙΣΜΕΝΗ ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑ (Βαθμολογία x 2 για την οικονομία)	- 1,34	- 4,66	0	- 0,66

Πίνακας 29: Βαθμολόγηση του οικονομικού αντικτύπου των επιλογών για τις αντιλήψεις περί λειτουργιών

2.7.5 Περιβαλλοντικός αντίκτυπος

Όπως σημειώθηκε στην παράγραφο 2.7.3 ανωτέρω, το Συμβούλιο της ΕΕ έχει ήδη αναθέσει στο SESAR τη διαμόρφωση «φιλοπεριβαλλοντικών» αντιλήψεων περί λειτουργιών. Ως εκ τούτου, καθεμιά από τις τέσσερις θεωρούμενες επιλογές πρέπει να βαθμολογηθεί περιβαλλοντικά ουδέτερη.

2.7.6 Κοινωνικός αντίκτυπος

Ο αριθμός των εμπλεκόμενων ΙΠΑ, όπως επισημαίνονται στην προηγούμενη παράγραφο 2.7.4 είναι τόσο μικρός, ώστε δεν είναι δυνατόν να προσδιοριστεί σημαντικός κοινωνικός αντίκτυπος για κάποια από τις τέσσερις πιθανές επιλογές.

2.7.7 Αντίκτυπος σε άλλες κοινοτικές απαιτήσεις οι οποίες δεν εμπίπτουν στο σημερινό πεδίο αρμοδιοτήτων του EASA

Η επιλογή 1Γ δεν θα είχε αντίκτυπο ούτε στον αναφερθέντα κανονισμό του Συμβουλίου για τη σύσταση κοινής επιχείρησης SESAR ούτε στις διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 551/2004 για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό όσον αφορά τις αρμοδιότητες του κράτους για αποφάσεις που αφορούν τη χρήση του αντίστοιχου εναέριου χώρου τους. Η εφαρμογή αρμοδιοτήτων σύμφωνα με αυτήν την επιλογή δεν θα εμπόδιζε τη σύναψη, εντός των ορίων των αντίστοιχων αρμοδιοτήτων και πόρων, διακανονισμών σε εθελοντική βάση μεταξύ της κοινής επιχείρησης SESAR και του Οργανισμού.

Αντίθετα, οι επιλογές 1Β και 1Δ θα επηρέαζαν τον παρόντα καταμερισμό ρόλων μεταξύ των αρχών και των φορέων παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και θα απαιτούσαν σημαντικές τροποποιήσεις στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 551/2004.

Επιπλέον, οι επιλογές 1Α και 1Β θα είχαν επίσης αντίκτυπο στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 219/2007 του Συμβουλίου δημιουργώντας την ανάγκη θέσπισης επίσημων κανόνων για την επικύρωση των γενικών αντιλήψεων περί λειτουργιών έναντι σχετικών διατάξεων για την ασφάλεια.

Τα ανωτέρω μεταφράζονται σε αριθμητική βαθμολογία στον πίνακα 30 κατωτέρω:

Ειδικοί στόχοι/Δείκτες άμεσων αποτελεσμάτων	Βαθμολόγηση επιλογών			
	1Α	1Β	1Γ	1Δ
Φύση και ρύθμιση των αντιλήψεων περί λειτουργιών (CoO)	Γενικές + ειδικές CoO που αποτελούν κυβερνητική αρμοδιότητα	Γενικές + ειδικές CoO σχετικές με την παροχή υπηρεσιών	Γενικές CoO εκτός πεδίου εφαρμογής Βασικού Κανονισμού. Αποτελούν κυβερνητική αρμοδιότητα	Γενικές CoO εκτός πεδίου εφαρμογής Βασικού Κανονισμού . Σχετικές με την παροχή υπηρεσιών
Ρύθμιση της ασφάλειας σαφώς διαχωρισμένη από άλλες μορφές ρύθμισης	- 1	3	2	2
Εφαρμογή κανονιστικής διαδικασίας EASA (για διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας / υπηρεσίες αεροναυτιλίας)	Δεν αφορά τον αντίκτυπο σε άλλη κοινοτική νομοθεσία			
Επιθεωρήσεις τυποποίησης στον τομέα της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας	Δεν αφορά τον αντίκτυπο σε άλλη κοινοτική νομοθεσία			
Διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας και υπηρεσίες αεροναυτιλίας στο κανονιστικό πλαίσιο για την ασφάλεια του EASA	Δεν αφορά τον αντίκτυπο σε άλλη κοινοτική νομοθεσία			
Οριζόντιοι κανόνες για συστήματα διαχείρισης	Δεν αφορά τον αντίκτυπο σε άλλη κοινοτική νομοθεσία			
Σαφής διάκριση του ρόλου των αρχών από το ρόλο των φορέων παροχής υπηρεσιών	0	- 2	0	- 2
Βάση για την πιστοποίηση των φορέων παροχής υπηρεσιών σε 4 ή περισσότερα κράτη	Δεν αφορά τον αντίκτυπο σε άλλη κοινοτική νομοθεσία			
Απλοποίηση (αλλά ενιαίοι κανόνες) της παροχής υπηρεσιών πληροφοριών πτήσεων αεροδρομίων (AFIS) και της διαχείρισης χώρου στάθμευσης αεροσκαφών	Δεν αφορά τον αντίκτυπο σε άλλη κοινοτική νομοθεσία			
Αξιολόγηση αντικτύπου για κάθε προτεινόμενο κανόνα	Δεν αφορά τον αντίκτυπο σε άλλη κοινοτική νομοθεσία			
Διεπαφή με άλλες μορφές ρύθμισης	- 2	- 3	2	2
Διακανονισμοί μεταξύ των αρχών για τη λογική χρήση των πόρων	Δεν αφορά τον αντίκτυπο σε άλλη κοινοτική νομοθεσία			
Συνεπής διαδικασία εποπτείας για όλες τις λειτουργίες Κέντρου Ελέγχου Περιοχής (ΚΕΠ)	Δεν αφορά τον αντίκτυπο σε άλλη κοινοτική νομοθεσία			
ΣΥΝΟΛΟ	- 3	- 2	4	2
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑΣ (□/3 ποσοτικοποιημένες παράμετροι)	- 1	- 0,66	1,33	0,66
ΣΤΑΘΜΙΣΜΕΝΗ ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑ (Βαθμολογία x 1 για αντίκτυπο σε άλλη νομοθεσία)	- 1	- 0,66	1,33	0,66

Πίνακας 30: Αντίκτυπος των αντιλήψεων περί λειτουργιών σε άλλη κοινοτική νομοθεσία

2.7.8 Πολυκριτηριακή ανάλυση και συνιστώμενη επιλογή

Σύμφωνα με τη μεθοδολογία που περιγράφεται στην παράγραφο 2.1.2 και τις βαθμολογίες που αποδίδονται στις παραγράφους 2.7.3 έως 2.7.7, προκύπτει ο ακόλουθος πίνακας πολυκριτηριακής ανάλυσης:

Σταθμισμένη βαθμολογία των επιλογών για την αντίληψη περί λειτουργιών		Επιλογές			
		1Α	1Β	1Γ	1Δ
Πεδίο αντίκτυπου	Συντελεστής βαρύτητας	Γενικές + ειδικές CoO που αποτελούν κυβερνητική αρμοδιότητα	Γενικές + ειδικές CoO σχετικές με την παροχή υπηρεσιών	Γενικές CoO εκτός πεδίου εφαρμογής Βασικού Κανονισμού. Αποτελούν κυβερνητική αρμοδιότητα	Γενικές CoO εκτός πεδίου εφαρμογής Βασικού Κανονισμού. Σχετικές με την παροχή υπηρεσιών
Αντίκτυπος στην ασφάλεια	3	- 0,6	- 0,8	7,4	4,2
Οικονομικός αντίκτυπος	2	- 1,34	- 4,66	0	- 0,66
Περιβαλλοντικός αντίκτυπος	3	0	0	0	0
Κοινωνικός αντίκτυπος	2	0	0	0	0
Αντίκτυπος σε άλλες ρυθμίσεις της ΕΕ	1	- 1	- 0,66	1,33	0,66
ΣΤΑΘΜΙΣΜΕΝΟ ΣΥΝΟΛΟ		- 2,94	- 6,12	8,73	4,2

Πίνακας 31: Πολυκριτηριακή ανάλυση για την αντίληψη περί λειτουργιών

Από τον ανωτέρω πίνακα, παρατηρεί κανείς ότι οι επιλογές 1^Α και 1Β δείχνουν αρνητική συνολική σταθμισμένη βαθμολογία. Συνιστάται, λοιπόν, να μην περιληφθούν διατάξεις για τη ρύθμιση της ασφάλειας των «γενικών» αντιλήψεων περί λειτουργιών στον Βασικό Κανονισμό. Ωστόσο, αυτό δεν θα εμποδίζει την κοινή επιχείρηση SESAR (SJU) και τον Οργανισμό να συνάψουν αμοιβαίους διακανονισμούς σε εθελοντική βάση προκειμένου να συμβάλουν στην επικύρωση των αποτελεσμάτων του SESAR και από κανονιστικής απόψεως. Μεταξύ των επιλογών που απομένουν, η επιλογή 1Γ συγκεντρώνει διπλάσια βαθμολογία από την επιλογή 1Δ. Όσον αφορά την επιλογή 1Γ, ιδιαίτερα:

- συγκεντρώνει διπλάσια βαθμολογία από αυτήν της επιλογής 1Δ όσον αφορά την ασφάλεια·
- δεν συνεπάγεται πρόσθετο κόστος·
- ελαχιστοποιεί τον αντίκτυπο στη λοιπή νομοθεσία περί αεροπορίας που δεν εμπίπτει στην αρμοδιότητα του EASA, ενώ έχει ουδέτερο αντίκτυπο στο περιβάλλον και το κοινωνικό σύνολο.

2.8 Διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας (ATFM)

2.8.1 Εναλλακτικές επιλογές

Στην παράγραφο 2.5.2 ανωτέρω, προσδιορίστηκαν οι ακόλουθες εναλλακτικές επιλογές για τη διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας:

- 3Α): η διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας αποτελεί κανονιστική / κυβερνητική αρμοδιότητα·
- 3Β): η διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας, ως υπηρεσία ή επιχειρησιακή λειτουργία, αποτελεί αντικείμενο ρύθμισης·

- 3Γ): η διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας σε επίπεδο ΕΕ είναι κανονιστική λειτουργία· η τοπική (ή περιφερειακή) διαχείριση της ροής της εναέριας λειτουργίας αποτελεί αντικείμενο ρύθμισης.

2.8.2 Ομάδα στόχος και αριθμός εμπλεκόμενων φορέων

2.8.2.1 Αρμόδιες αρχές

Και οι 30 αρμόδιες αρχές (όπως εκτιμάται στην παράγραφο 2.6.2.1 ανωτέρω) **και ο Οργανισμός** θα επηρεαστούν **από τις τρεις πιθανές επιλογές**.

Οι κανονιστικές δραστηριότητες του EUROCONTROL σχετικά με την ασφάλεια εξετάζονται στην παράγραφο 2.6 ανωτέρω. Δεν θα επηρεαστούν.

2.8.2.2 Φορείς παροχής υπηρεσιών διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας

Επί του παρόντος, ο κεντρικός πυλώνας της διαχείρισης ροής εναέριας κυκλοφορίας στην Ευρώπη είναι η κεντρική μονάδα διευθέτησης της κυκλοφορίας (CFMU), η οποία διοικείται από τον EUROCONTROL και βρίσκεται κοντά στις Βρυξέλλες. Η μονάδα αυτή θα επηρεαστεί από τις τρεις πιθανές λύσεις.

Επιπλέον, θέσεις διαχείρισης ροής (FMP) υπάρχουν σε όλα σχεδόν τα ευρωπαϊκά κέντρα ελέγχου περιοχής (ACC), με εξαίρεση την Ισλανδία, όπου η διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας γίνεται στο πλαίσιο της περιοχής του Βορείου Ατλαντικού. Από την άλλη πλευρά, τα κέντρα ελέγχου περιοχής (ACC) στα άλλα κράτη μέλη της ΕΕ και στα κράτη που συνδέονται με τον EASA διοικούνται από 28 φορείς παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας που έχουν οριστεί για τη διαχείριση της εν πτήση κυκλοφορίας στον αντίστοιχο εναέριο χώρο της αρμοδιότητάς τους, ενώ δεν υπάρχουν τέτοιοι ειδικοί φορείς παροχής υπηρεσιών στο Λιχτενστάιν και στο Λουξεμβούργο.

Στο μέλλον, θα μπορούσαν ενδεχομένως να συσταθούν «περιφερειακές» FMP (π.χ. μία ανά λειτουργικό τμήμα εναέριου χώρου (FAB) αντί για μία ανά κέντρο ελέγχου περιοχής (ACC)). Αυτό δεν θα αλλάξει το χαρακτήρα της λειτουργίας. Έτσι, οι τοπικές και περιφερειακές FMP θα μπορούσαν να θεωρηθούν παρόμοιες όσον αφορά τη φύση της δραστηριότητάς τους. Σε ποσοτικούς όρους, η τάση αυτή, εάν υλοποιηθεί, θα μείωνε τον αριθμό των FMP. Καθώς ο πιθανός αντίκτυπος είναι ένα προϊόν επηρεαζόμενο από δύο παράγοντες (δηλ. ο αντίκτυπος σε έναν φορέα πολλαπλασιασμένος επί τον αριθμό των φορέων) και ενώ σήμερα δεν μπορεί να γίνει μια αρκετά ακριβής εκτίμηση σχετικά με την ενδεχόμενη ενοποίηση των FMP σε περιφερειακό επίπεδο, στην παρούσα αξιολόγηση κανονιστικού αντικτύπου, ο μέγιστος αριθμός των FMP εκτιμάται με βάση την παραδοχή ότι κάθε φορέας παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας διαθέτει μία FMP στο κέντρο ελέγχου περιοχής του (ACC). Υπό την προοπτική της κανονιστικής αξιολόγησης αντικτύπου, αυτή είναι η πλέον απαισιόδοξη παραδοχή. Εάν μειωθεί ο αριθμός τους, θα μειωθεί και ο συνολικός αντίκτυπός τους.

Ως εκ τούτου, μπορεί να θεωρηθεί ότι, σε καθεμία από τις επιλογές, ο αριθμός των **επηρεαζόμενων φορέων παροχής υπηρεσιών διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας (καθένας εκ των οποίων διοικεί μία ή περισσότερες FMP) θα είναι 28 συν την κεντρική μονάδα διευθέτησης της κυκλοφορίας (CFMU): σύνολο 29**.

2.8.2.3 Λοιποί ενδιαφερόμενοι εμπλεκόμενοι σε δραστηριότητες της πολιτικής αεροπορίας

Οι αερομεταφορείς θα υπόκεινται σε κάθε περίπτωση σε περιορισμούς διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας ανεξάρτητα από τις επιλεγείσες ρυθμιστικές αρχές για την ασφάλεια. Η πρόκριση οποιασδήποτε από τις επιλογές που παρουσιάζονται εδώ δεν

επηρεάζει τους χρήστες του εναέριου χώρου υπό την έννοια της παρούσας αξιολόγησης αντικτύπου.

Ομοίως, ο ρόλος των φορέων εκμετάλλευσης αεροδρομίων και ο ρόλος των φορέων παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας που δεν εμπλέκονται άμεσα στη διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας (π.χ. η μονάδα προσέγγισης και ο πύργος ελέγχου στον αερολιμένα του Λουξεμβούργου) δεν θα αλλάξουν, οποιαδήποτε από τις τρεις επιλογές και αν προκριθεί.

2.8.2.4 Άλλοι ενδιαφερόμενοι του τομέα της αεροπορίας

Όπως ανωτέρω, η πρόκριση οποιασδήποτε από τις ανωτέρω επιλογές δεν επηρεάζει και είναι εντελώς άσχετη υπό την έννοια της παρούσας αξιολόγησης αντικτύπου με τους υπόλοιπους φορείς της αεροπορίας όπως οι οργανισμοί σχεδιασμού, παραγωγής και συντήρησης ή τα ινστιτούτα εκπαίδευσης.

2.8.2.5 Σύνοψη επηρεαζόμενων φορέων

Συμπερασματικά, βάσει των στοιχείων που περιέχονται στις υποπαραγράφους 2.8.2.1 ως 2.8.2.4 ανωτέρω, ο αριθμός των ενδιαφερόμενων φορέων εκτιμάται στον πίνακα 32 κατωτέρω:

ΕΠΙΛΟΓΗ		Εκτιμώμενος αριθμός			
Αρ. ιθ.	Περιγραφή	Αρχές	Φορείς παροχής υπηρεσιών διαχείρισης ροής εναέριας κυκλοφορίας	Άλλοι ενδιαφερόμενοι του τομέα της αεροπορίας	
				Εμπλεκόμενοι σε δραστηριότητες της πολιτικής αεροπορίας	Εμπλεκόμενοι σε τεχνικά και εκπαιδευτικά ζητήματα
3Α	Διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας κανονιστικού χαρακτήρα	30 + Οργανισμός	28 + κεντρική μονάδα διευθέτησης της κυκλοφορίας (CFMU)	0	0
3Β	Διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας επιχειρησιακού χαρακτήρα				
3Γ	CFMU κανονιστικού χαρακτήρα· FMP επιχειρησιακού χαρακτήρα				

Πίνακας 32: Αριθμός φορέων που επηρεάζονται από τη διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας

2.8.3 Αντίκτυπος στην ασφάλεια

Το καθεστώς διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας στους κανονισμούς του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού δεν είναι απολύτως σαφές. Σύμφωνα με το άρθρο 2(9) του κανονισμού πλαισίου (ΕΚ) αριθ. 549/2004, η διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας θεωρείται λειτουργία και όχι υπηρεσία. Αυτό ενδέχεται να είναι σωστό, αλλά η νομική διαφορά μεταξύ των δύο αυτών διατάξεων και του μελλοντικού καθεστώτος της εποπτείας δεν ορίζεται πουθενά στα νομικά κείμενα, ενώ κανένας από τους δύο όρους (δηλ. «λειτουργία» ή «υπηρεσία») δεν αποσαφηνίζει από μόνη της εάν η διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας έχει κανονιστικό ή επιχειρησιακό χαρακτήρα. Σε κάθε περίπτωση, το άρθρο 2(4) του κανονισμού πλαισίου περιέχει έναν ορισμό των υπηρεσιών αεροναυτιλίας, ο οποίος είναι σαφές ότι δεν περιλαμβάνει τη διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας. Επειδή ο εν λόγω ορισμός είναι εξαντλητικός, αυτό σημαίνει ότι στην παρούσα έκδοση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού η διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας δεν θεωρείται υπηρεσία.

Συνεπώς, η διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας εξαιρείται από την υποχρέωση πιστοποίησης των φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας που θεσπίζεται (μόνο) με το άρθρο 7(1) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004 για την παροχή υπηρεσιών στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού. Ωστόσο, στο επίπεδο των εκτελεστικών κανόνων του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού⁵⁷, στις εθνικές εποπτικές αρχές έχει ανατεθεί το καθήκον να εποπτεύουν τη διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας (και τη διαχείριση εναέριου χώρου) που παρέχονται στις περιοχές αρμοδιότητάς τους. Ως εκ τούτου, η εποπτεία της διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας θεσπίζεται χωρίς να έχει θεσπιστεί μια σαφής νομική βάση σχετικά με τον τρόπο κατάδειξης της συμμόρφωσής της με τις απαιτήσεις ασφάλειας ή οποιαδήποτε άλλη ισχύουσα διάταξη.

Γενικά συμφωνείται ότι, μέχρι σήμερα, δεν έχουν ανακύψει σημαντικά ή επείγοντα ζητήματα στον τομέα της ασφάλειας όσον αφορά τις δραστηριότητες της διαχείρισης της ροής εναέριας κυκλοφορίας. Ωστόσο, με βάση την υφιστάμενη κατάσταση, μπορεί να σημειωθεί ότι:

- Δεν υπάρχει η αναγκαία σαφήνεια για τη διασφάλιση της εποπτείας της διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας.
- Ο ρόλος της διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας ενδέχεται να επηρεάσει τα οικονομικά συμφέροντα των χρηστών του εναέριου χώρου (π.χ. πτήσεις με καθυστέρηση ή πτήσεις εκτός αρχικής πορείας), καθώς και τα οικονομικά συμφέροντα των φορέων παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας (προσφορά μεγαλύτερης δυναμικότητας σε δεδομένη χρονική στιγμή). συνεπώς, το να εξακολουθήσει να αποτελεί «γκρίζα ζώνη» δεν θα μπορούσε να είναι η βέλτιστη λύση.
- Στο μέλλον, ο ρόλος της διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας αναμένεται να καλύψει, ενδεχομένως, και τα αεροσκάφη εν πτήση (π.χ. την πτήση τους εκτός αρχικής πορείας ή την επιβολή περιορισμών στην ταχύτητα/στο χρόνο), κάτι που επίσης απαιτεί να μην τεθεί σε κίνδυνο το συμφέρον της ασφάλειας λόγω οικονομικών πιέσεων.
- Σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, η διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας ενδέχεται να πρέπει να ανακατευθύνει και να θέσει εκτός αρχικής πορείας ένα αεροσκάφος εν πτήση (αυτό συνέβη στις 9 Σεπτεμβρίου 2001, όταν οι ΗΠΑ υποχρεώθηκαν να κλείσουν ξαφνικά τον εναέριο χώρο τους, ενώ ένας αριθμός αεροσκαφών αναχωρούσε από την ευρωπαϊκή ήπειρο με προορισμό τα αμερικανικά αεροδρόμια), κάτι που θα μπορούσε ενδεχομένως να θίξει και τα οικονομικά συμφέροντα των φορέων εκμετάλλευσης αεροδρομίων (δηλ. ένας αριθμός αεροσκαφών να παραμένουν ακινητοποιημένα στους χώρους στάθμευσης αεροσκαφών).

Βάσει των ανωτέρω, συμπεραίνεται ότι η ρύθμιση της ασφάλειας της διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας σήμερα είναι υποβέλτιστη. Μελλοντικά, σε γενικούς όρους, η επιλογή 3Α δεν θα επέτρεπε να γίνει σαφής διάκριση μεταξύ του ρόλου του ρυθμιζόμενου φορέα και του ρόλου της εποπτικής αρχής σε τοπικό ή περιφερειακό επίπεδο. Ενώ η επιλογή 3Β θα μπορούσε να οδηγήσει σε συμβιβασμούς μεταξύ οικονομικών πιέσεων και αναγκών στον τομέα της ασφάλειας σε κεντρικό επίπεδο. Στην περίπτωση της επιλογής 3Γ, μπορεί να θεωρηθεί ότι η τοπική (ή περιφερειακή) λειτουργία θα καλυπτόταν από την ισχύουσα διαδικασία πιστοποίησης για τους φορείς παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και θα περιλαμβανόταν στο πεδίο εφαρμογής του πιστοποιητικού, όπως οποιοδήποτε άλλο συναφές καθήκον του εν λόγω ρυθμιζόμενου φορέα. Οι παραπάνω σκέψεις συνοψίζονται υπό μορφή αριθμητικών συντελεστών στον πίνακα 33 κατωτέρω:

⁵⁷ Άρθρο 3.1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1315/2007 της Επιτροπής, της 8ης Νοεμβρίου 2007, για την εποπτεία της ασφάλειας στη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2096/2005 (ΕΕ L 291 της 9.11.2007, σ. 16).

Ειδικοί στόχοι/Δείκτες άμεσων αποτελεσμάτων	Επιλογές		
	3Α	3Β	3Γ
Φύση και ρύθμιση της διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας	κανονιστικού χαρακτήρα	επιχειρησιακού χαρακτήρα	CFMU κανονιστικού χαρακτήρα· FMP επιχειρησιακού χαρακτήρα
Ασφάλεια σαφώς διαχωρισμένη από άλλες μορφές ρύθμισης	Δεν αφορά τη διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας		
Εφαρμογή κανονιστικής διαδικασίας EASA	Δεν αφορά τη διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας		
Επιθεωρήσεις τυποποίησης στον τομέα της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας	2	0	2
Διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας και υπηρεσίες αεροναυτιλίας στο πλαίσιο για την ασφάλεια του EASA	Δεν αφορά τη διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας		
Οριζόντιοι κανόνες για συστήματα διαχείρισης	Δεν αφορά τη διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας		
Σαφής διάκριση του ρόλου των αρχών από το ρόλο των φορέων παροχής υπηρεσιών	3	- 3	2
Πιστοποίηση φορέων παροχής υπηρεσιών σε 4 ή περισσότερα κράτη	Δεν αφορά αυτήν την παράγραφο		
Απλοποίηση (αλλά ενιαίοι κανόνες) της παροχής υπηρεσιών πληροφοριών πτήσεων αεροδρομίων (AFIS) και της διαχείρισης χώρου στάθμευσης αεροσκαφών	Δεν αφορά τη διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας		
Αξιολόγηση αντικτύπου για κάθε προτεινόμενο κανόνα	Δεν αφορά τη διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας		
Διεπαφή με άλλες μορφές ρύθμισης	Δεν αφορά τη διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας		
Διακανονισμοί μεταξύ των αρχών για τη λογική χρήση των πόρων	Περαιτέρω ανάλυση στην παράγραφο 2.11		
Συνεπής διαδικασία εποπτείας για όλες τις λειτουργίες Κέντρου Ελέγχου Περιοχής (ΚΕΠ)	- 1	3	3
ΣΥΝΟΛΟ	4	0	7
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑΣ (□/3 ποσοτικοποιημένες παράμετροι)	1,33	0	2,33
ΣΤΑΘΜΙΣΜΕΝΗ ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑ (Βαθμολογία x 3 για την ασφάλεια)	4	0	7

Πίνακας 33 Αντίκτυπος των επιλογών στην ασφάλεια όσον αφορά τη διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας

2.8.4 Οικονομικός αντίκτυπος

Στην επιλογή 3Α (η διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας έχει κανονιστικό χαρακτήρα):

- Ο Οργανισμός θα διεξήγαγε επιθεωρήσεις πιστοποίησης των εθνικών εποπτικών αρχών, χωρίς επιπλέον επιβάρυνση όσον αφορά τις αξιολογήσεις της παραγράφου 2.6.4.1.
- Ο Οργανισμός θα μπορούσε επίσης, βάσει του άρθρου 54(4) του Βασικού Κανονισμού του, και εφόσον του ανατεθεί ένα τέτοιο καθήκον από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, να επιθεωρεί την κεντρική μονάδα διευθέτησης της κυκλοφορίας (CFMU). Αυτό εκτιμάται ότι απαιτεί κατά μέσο όρο 126 ώρες εργασίας ετησίως, η οποίες ισοδυναμούν με 0,1 ΙΠΑ (15 χιλ. ευρώ)· αν και αυτή η δυνατότητα ενδέχεται να μην υλοποιηθεί, εξετάζεται στην παρούσα αξιολόγηση κανονιστικού αντικτύπου, καθώς θα μπορούσε ενδεχομένως να συνεπάγεται επιπρόσθετο κόστος.
- Για την κεντρική μονάδα διευθέτησης της κυκλοφορίας (CFMU), η οποία ήδη υπόκειται σε εποπτεία βάσει του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1315/2007 του

Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, τίποτα δεν πρόκειται να αλλάξει όσον αφορά την προσπάθεια που απαιτείται να καταβληθεί για την αποδοχή των ελέγχων.

- Η ίδια αρχή θα ίσχυε για τους φορείς παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας που διοικούν FMP.

Στην επιλογή 3B (η διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας έχει επιχειρησιακό χαρακτήρα):

- Ο Οργανισμός θα διεξήγαγε επιθεωρήσεις πιστοποίησης των εθνικών εποπτικών αρχών, χωρίς επιπλέον επιβάρυνση όσον αφορά τις αξιολογήσεις της παραγράφου 2.6.4.1.
- Συγκεκριμένα, επειδή η κεντρική μονάδα διευθέτησης της κυκλοφορίας (CFMU) υπόκειται σε πιστοποίηση και εποπτεία από τις αρμόδιες αρχές, δεν θα απαιτείτο ειδική επιπλέον προσπάθεια εκ μέρους του Οργανισμού για τις επιθεωρήσεις αυτές.
- Οι αρμόδιες εθνικές εποπτικές αρχές θα έπρεπε όχι μόνο να συνεχίσουν να ασκούν εποπτεία όπως σήμερα βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1315/2007 αλλά και να συμφωνήσουν επί ενός συστήματος πιστοποίησης και να εκδώσουν αντίστοιχα πιστοποιητικά· η συμφωνία επί ενός συστήματος πιστοποίησης δεν αποτελεί επαναλαμβανόμενο καθήκον, ενώ το οριακό κόστος για την έκδοση ενός πιστοποιητικού μετά από εποπτεία/έλεγχο θεωρείται ότι σημειώνει ελαφρά αύξηση.
- Δεδομένου ότι, παρόλα αυτά, ο κεντρικός φορέας παροχής υπηρεσιών διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας θα ασκεί εκτελεστικές εξουσίες σε επίπεδο ΕΕ, θα έπρεπε να εκπονηθούν νέοι και συγκεκριμένοι κανόνες· το κόστος αυτής της διαδικασίας θα μπορούσε να είναι της τάξης των 5 FTE (γύρω στα 750 χιλ. ευρώ).
- Όπως και ανωτέρω, για την κεντρική μονάδα διευθέτησης της κυκλοφορίας (CFMU). Ομοίως, τίποτα δεν θα αλλάξει όσον αφορά την προσπάθεια που απαιτείται να καταβληθεί για την αποδοχή των ελέγχων.
- Για μία ακόμη φορά, θα ίσχυαν τα ίδια για τους φορείς παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας που διοικούν FMP.

Τέλος, σε οικονομικούς όρους, η επιλογή 3Γ θα είχε ίδιο αντίκτυπο με την επιλογή 3Α.

Πέραν των οικονομικών όρων, θα πρέπει επίσης να ληφθούν υπόψη, τουλάχιστον σε ποιοτικούς όρους, οι νομικές αβεβαιότητες που συνδέονται με τις ειδικές νομικές εξουσίες για την εποπτεία μιας κυβερνητικής λειτουργίας (δηλ. στην CFMU).

Συμπερασματικά, οι **επιπρόσθετες δαπάνες** που απορρέουν από τις τρεις θεωρούμενες επιλογές εκτιμώνται όπως φαίνεται στον πίνακα 34 κατωτέρω:

Εκτιμώμενο κόστος για τη διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας	Χιλιάδες ευρώ/έτος		
	3Α	3Β	3Γ
	κανονιστικό υ χαρακτήρα	επιχειρησια- κού χαρακτήρα	CFMU κανονιστικού χαρακτήρα· FMP επιχειρησιακού χαρακτήρα
EASA	15	750	15
Εθνικές αρχές	0	0	0
CFMU	0	0	0
Φορείς παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας που διοικούν FMP	0	0	0
ΣΥΝΟΛΟ	15	750	15

Πίνακας 34: Εκτιμώμενο κόστος για την εποπτεία της διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας

Οι παραπάνω ποσοτικές εκτιμήσεις και ποιοτικές παρατηρήσεις για τον οικονομικό αντίκτυπο είναι δυνατό να εκφραστούν με βαθμολογίες, όπως φαίνεται στον πίνακα 35 κατωτέρω:

Ειδικοί στόχοι/Δείκτες άμεσων αποτελεσμάτων	Επιλογές		
	3Α	3Β	3Γ
Φύση και ρύθμιση της διαχείρισης ροής εναέριας κυκλοφορίας	κανονιστικού χαρακτήρα	επιχειρησιακού χαρακτήρα	CFMU κανονιστικού χαρακτήρα· FMP επιχειρησιακού χαρακτήρα
Ρύθμιση της ασφάλειας σαφώς διαχωρισμένη από άλλες μορφές ρύθμισης	Δεν αφορά τον οικονομικό αντίκτυπο της διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας		
Εφαρμογή κανονιστικής διαδικασίας EASA (για διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας / υπηρεσίες αεροναυτιλίας)	Δεν αφορά τον οικονομικό αντίκτυπο της διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας		
Επιθεωρήσεις τυποποίησης στον τομέα της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας	- 1	1	- 1
Διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας και υπηρεσίες αεροναυτιλίας στο κανονιστικό πλαίσιο για την ασφάλεια του EASA	Δεν αφορά τον οικονομικό αντίκτυπο της διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας		
Οριζόντιοι κανόνες για συστήματα διαχείρισης	Δεν αφορά τον οικονομικό αντίκτυπο της διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας		
Σαφής διάκριση του ρόλου των αρχών από το ρόλο των φορέων παροχής υπηρεσιών	Δεν αφορά τον οικονομικό αντίκτυπο της διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας		
Βάση για την πιστοποίηση των φορέων παροχής υπηρεσιών σε 4 ή περισσότερα κράτη	2	- 3	2
Απλοποίηση (αλλά ενιαίοι κανόνες) της παροχής υπηρεσιών πληροφοριών πτήσης αεροδρομίων (AFIS) και της διαχείρισης χώρου στάθμευσης αεροσκαφών	Δεν αφορά τον οικονομικό αντίκτυπο της διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας		
Αξιολόγηση αντικτύπου για κάθε προτεινόμενο κανόνα	Δεν αφορά τον οικονομικό αντίκτυπο της διαχείρισης ροής εναέριας κυκλοφορίας		
Διεπαφή με άλλες μορφές ρύθμισης	Δεν αφορά τον οικονομικό αντίκτυπο της διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας		
Διακανονισμοί μεταξύ των αρχών για τη λογική χρήση των πόρων	Ανάλυση στην παράγραφο 2.11		
Συνεπής διαδικασία εποπτείας για όλες τις λειτουργίες Κέντρου Ελέγχου Περιοχής (ΚΕΠ)	- 2	3	3
ΣΥΝΟΛΟ	- 1	1	4
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑΣ (□/3 ποσοτικοποιημένες παράμετροι)	- 0,67	0,33	1,33
ΣΤΑΘΜΙΣΜΕΝΗ ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑ (Βαθμολογία x 2 για την οικονομία)	- 1,34	0,66	2,66

Πίνακας 35: Βαθμολόγηση του οικονομικού αντικτύπου για τη διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας

2.8.5 Περιβαλλοντικός αντίκτυπος

Και οι τρεις επιλογές που παρουσιάζονται θα είχαν ουδέτερο αντίκτυπο στο περιβάλλον, καθώς σχετίζονται μόνο με την οργάνωση ορισμένων διοικητικών και εποπτικών διαδικασιών.

2.8.6 Κοινωνικός αντίκτυπος

Οι αριθμοί των FTE που αναφέρονται στην παράγραφο 2.8.4 είναι τόσο μικροί ώστε μπορεί να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι καθεμία από τις τρεις πιθανές λύσεις θα είχε αμελητέο αντίκτυπο στο κοινωνικό σύνολο.

Ομοίως, ο κοινωνικός αντίκτυπος θα ήταν αμελητέος σε επίπεδο ποιότητας, δεδομένου ότι ήδη σήμερα το προσωπικό της CFMU και των FMP είναι υψηλά εξειδικευμένο και οι επιλογές που παρουσιάζονται εδώ δεν θα είχαν αντίκτυπο σε αυτό.

2.8.7 Αντίκτυπος σε άλλες κοινοτικές απαιτήσεις οι οποίες δεν εμπίπτουν στο σημερινό πεδίο αρμοδιοτήτων του EASA

Δεν εντοπίστηκε αντίκτυπος στη λοιπή κοινοτική νομοθεσία για τις επιλογές 3Α ή 3Γ, οι οποίες συνεπώς πρέπει να λάβουν τη μέγιστη βαθμολογία (δηλ. +3 σχετικά με το θέμα αυτό). Αντίθετα, η επιλογή 3Β, η οποία αποδίδει σε ορισμένους οικονομικούς φορείς εξουσίες οι οποίες θα μπορούσαν να τιμωρούν άλλους, ενδέχεται να είναι πολύ αμφιλεγόμενη από την άποψη της εσωτερικής αγοράς και της διάκρισης των ρόλων μεταξύ κανονιστικών και οικονομικών λειτουργιών. Κατά συνέπεια, η βαθμολογία της θεωρείται αρνητική (- 3).

2.8.8 Πολυκριτηριακή ανάλυση και συνιστώμενη επιλογή

Σύμφωνα με τη μεθοδολογία που περιγράφεται στην παράγραφο 2.1.2 και τις βαθμολογίες που αποδίδονται στις παραγράφους 2.8.3 έως 2.8.7 ανωτέρω, προκύπτει ο ακόλουθος πίνακας πολυκριτηριακής ανάλυσης:

Σταθμισμένη βαθμολογία επιλογών για διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας		3Α	3Β	3Γ
		κανονιστικό ύ χαρακτήρα	επιχειρησια- κού χαρακτήρα	CFMU κανονιστικού χαρακτήρα· FMP επιχειρησιακού χαρακτήρα
πεδίο αντικτύπου	Συντελεστής βαρύτητας			
Αντίκτυπος στην ασφάλεια	3	4	0	7
Οικονομικός αντίκτυπος	2	- 1,34	0,66	2,66
Περιβαλλοντικός αντίκτυπος	3	0	0	0
Κοινωνικός αντίκτυπος	2	0	0	0
Αντίκτυπος σε άλλες ρυθμίσεις της ΕΕ	1	3	- 3	3
ΣΤΑΘΜΙΣΜΕΝΟ ΣΥΝΟΛΟ		5,66	- 2,34	12,66

Πίνακας 36: Πολυκριτηριακή ανάλυση για διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας

Από αυτήν την ανάλυση, διαπιστώνεται ότι η επιλογή 3Β φαίνεται να έχει γενικά αρνητικό αντίκτυπο, κυρίως όσον αφορά την ενδεχόμενη στρέβλωση της εσωτερικής αγοράς και δεν θα απέφερε σημαντικά οφέλη στην ασφάλεια. Αντίθετα, οι επιλογές 3Α και 3Γ δείχνουν θετική βαθμολογία (η βαθμολογία της δεύτερης είναι διπλάσια από αυτήν της πρώτης).

Πιο συγκεκριμένα, η επιλογή 3Γ έχει το μέγιστο θετικό αντίκτυπο στην ασφάλεια, το μικρότερο κόστος και αναμφισβήτητη συμβατότητα με τις αρχές και τους κανόνες του υγιούς και θεμιτού ανταγωνισμού στην εσωτερική αγορά.

Για το λόγο αυτό, ο Οργανισμός περιέλαβε την επιλογή 3Γ (δηλ. κεντρική διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας κανονιστικού χαρακτήρα και τοπική/περιφερειακή διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας επιχειρησιακού χαρακτήρα) στη γνώμη του.

2.9 Διαχείριση εναέριου χώρου (ASM)

2.9.1 Εναλλακτικές επιλογές

Ο Οργανισμός θεωρεί ότι η διαχείριση εναέριου χώρου (ASM) περιλαμβάνει:

- Μια στρατηγική φάση συνδεδεμένη ως επί το πλείστον με το σχεδιασμό των ορίων της αρμοδιότητας των διαφόρων φορέων παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας εντός της περιοχής πληροφοριών πτήσης/ανώτερης περιοχής πληροφοριών πτήσης (FIR/UIR), όπως συμφωνούνται από το συμβούλιο του ICAO (πρόκειται κυρίως για πολιτική απόφαση), και το σχεδιασμό δικών του δομών συγκεκριμένου εναέριου

- χώρου (π.χ. προσωρινές διαχωρισμένες περιοχές (TSA) για στρατιωτικές ασκήσεις κ.λπ.).
- Μια προτακτική φάση, συνήθως 24 ώρες πριν τις δραστηριότητες, κατά τη διάρκεια της οποίας η χρήση των προσωρινών διαχωρισμένων περιοχών (TSA) και άλλων τμημάτων εναέριου χώρου προγραμματίζεται με τη στενή συνεργασία πολιτικών και στρατιωτικών χρηστών του εναέριου χώρου βάσει της έννοιας της ευέλικτης χρήσης του εναέριου χώρου (FUA)⁵⁸.
 - Μια τακτική φάση για την ενεργοποίηση/απενεργοποίηση συγκεκριμένων δομών του εναέριου χώρου (π.χ. διαδρομές υπό όρους) την ημέρα των δραστηριοτήτων, και πάλι με τη στενή συνεργασία πολιτικών και στρατιωτικών χρηστών του εναέριου χώρου.

Όσον αφορά τη ρύθμιση της ασφάλειας της διαχείρισης εναέριου χώρου, στην παράγραφο 2.5.2 ανωτέρω, προσδιορίζονται οι ακόλουθες εναλλακτικές επιλογές:

- 3Δ): η διαχείριση εναέριου χώρου αποτελεί κανονιστική / κυβερνητική αρμοδιότητα.
- 3Ε): η διαχείριση εναέριου χώρου είναι υπηρεσία/υπηρεσιακού χαρακτήρα και, ως τέτοια, είναι ρυθμιζόμενη δραστηριότητα.
- 3ΣΤ): η διαχείριση εναέριου χώρου σε επίπεδο ΕΕ είναι κανονιστικού χαρακτήρα, ενώ σε τοπικό επίπεδο είναι επιχειρησιακού χαρακτήρα.

2.9.2 Ομάδα στόχος και αριθμός εμπλεκόμενων φορέων

Κατά συνέπεια, σύμφωνα με όσα παρουσιάστηκαν στην παράγραφο 2.8.2, μπορεί να γίνει η παραδοχή ότι οποιαδήποτε από τις επιλογές μπορεί να έχει αντίκτυπο:

- σε 30 αρχές της πολιτικής αεροπορίας και στον Οργανισμό.
- σε 30 αρχές της στρατιωτικής αεροπορίας.
- σε 30 κατά το μέγιστο κοινές (στρατιωτικές – πολιτικές) μονάδες διαχείρισης εναέριου χώρου (JAMC), εάν έχουν συσταθεί από τα κράτη βάσει του άρθρου 5.1 του αναφερθέντος κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2150/2005 της Επιτροπής.

Κανένας άλλος ενδιαφερόμενος φορέας δεν θα επηρεαστεί από τη μέθοδο μέσω της οποίας διασφαλίζεται η ρύθμιση της ασφάλειας της διαχείρισης εναέριου χώρου. Συμπερασματικά, ο αριθμός των εν δυνάμει επηρεαζόμενων φορέων για κάθε επιλογή παρουσιάζεται στον πίνακα 37 κατωτέρω:

ΕΠΙΛΟΓΗ		Εκτιμώμενος αριθμός			
Αρ. ιθ.	Περιγραφή	Αρχές στρατιωτικής αεροπορίας	Αρχές πολιτικής αεροπορίας	Κοινές στρατιωτικές – πολιτικές μονάδες διαχείρισης εναέριου χώρου (JAMC)	Άλλοι ενδιαφερόμενοι του τομέα της αεροπορίας
3Δ	Διαχείριση εναέριου χώρου κανονιστικού χαρακτήρα	30	30 + Οργανισμός	30	0
3Ε	Διαχείριση εναέριου χώρου επιχειρησιακού χαρακτήρα				
3ΣΤ	Διαχείριση εναέριου χώρου κανονιστικού χαρακτήρα σε ΕΕ, επιχειρησιακού χαρακτήρα σε τοπικό επίπεδο				

Πίνακας 37: Αριθμός επηρεαζόμενων φορέων για τη διαχείριση εναέριου χώρου

⁵⁸ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2150/2005, της 23ης Δεκεμβρίου 2005, σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων για την ευέλικτη χρήση του εναέριου χώρου (ΕΕ L 342 της 24.12.2005, σ. 20).

2.9.3 Αντίκτυπος στην ασφάλεια

Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2150/2005 της Επιτροπής, η διαχείριση εναέριου χώρου θεωρείται σήμερα κανονιστική/επιχειρησιακή δραστηριότητα⁵⁹, σιωπηρά τόσο σε επίπεδο ΕΕ όσο και σε εθνικό επίπεδο. Ως εκ τούτου, εφαρμόζεται ήδη η επιλογή 3Δ βάσει των εκτελεστικών κανόνων του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, έστω και αν η νομική βάση της θα μπορούσε να καταστεί ακόμη σαφέστερη μέσω του Βασικού Κανονισμού. Η κατάσταση αυτή δεν οδήγησε σε συγκεκριμένα και επαρκώς προσδιορισμένα ζητήματα που άπτονται της ασφάλειας. Εάν η Κοινότητα, κατά την έγκριση του δεύτερου πακέτου για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό, θεσπίσει κεντρικές λειτουργίες διαχείρισης εναέριου χώρου υπό την ευθύνη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η πράξη αυτή δεν θα αλλάξει τον κυβερνητικό χαρακτήρα της δραστηριότητας αυτής. Έτσι, στα **πιθανά οφέλη της επιλογής 3Δ θα περιλαμβάνονταν μόνο η βελτίωση της νομικής σαφήνειας**, η οποία θα μπορούσε επίσης να θεωρηθεί εμμέσως ως συμβάλλουσα στην ασφάλεια της αεροπορίας.

Από την άλλη πλευρά, η **επιλογή 3ΣΤ**, διακρίνοντας τις δραστηριότητες σε επίπεδο ΕΕ από τις δραστηριότητες σε εθνικό επίπεδο, **θα κατέστρεφε** τη συνοχή μεταξύ στρατηγικής, προτακτικής και τακτικής φάσης της διαχείρισης εναέριου χώρου. Επιπλέον, θα έθετε το **πρόβλημα της ρύθμισης του στρατιωτικού προσωπικού που εμπλέκεται στις JAMC** ή της θέσπισης δύο διαφορετικών καθεστώτων για την επαγγελματική επάρκεια του πολιτικού και του στρατιωτικού προσωπικού.

Τα ίδια προβλήματα θα απέρρεαν σε τοπικό επίπεδο από την **επιλογή 3Ε**, η οποία επιπλέον, σε επίπεδο ΕΕ, θα μπορούσε **ενδεχομένως να έχει αντίκτυπο στα προνόμια της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, όπως θεσπίζονται αυτά βάσει της νομοθεσίας του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού**.

Οι παραπάνω σκέψεις αποτυπώνονται στις βαθμολογίες του πίνακα 38 κατωτέρω:

Ειδικοί στόχοι/Δείκτες άμεσων αποτελεσμάτων	Επιλογές		
	3Δ	3Ε	3ΣΤ
Φύση και ρύθμιση της διαχείρισης εναέριου χώρου	κανονιστικού χαρακτήρα	επιχειρησιακού χαρακτήρα	κανονιστικού χαρακτήρα σε επίπεδο ΕΕ, επιχειρησιακού χαρακτήρα σε τοπικό επίπεδο
Ρύθμιση της ασφάλειας σαφώς διαχωρισμένη από άλλες μορφές ρύθμισης	3	- 2	- 2
Εφαρμογή κανονιστικής διαδικασίας EASA (για διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας / υπηρεσίες αεροναυτιλίας)	Δεν αφορά τη διαχείριση εναέριου χώρου		
Επιθεωρήσεις τυποποίησης στον τομέα της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας	Δεν αφορά τη διαχείριση εναέριου χώρου		
Διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας και υπηρεσίες αεροναυτιλίας στο κανονιστικό πλαίσιο για την ασφάλεια του EASA	3	- 2	- 3
Οριζόντιοι κανόνες για συστήματα διαχείρισης	Δεν αφορά τη διαχείριση εναέριου χώρου		
Σαφής διάκριση του ρόλου των αρχών από το ρόλο των φορέων παροχής υπηρεσιών	2	- 1	- 2
Βάση για την πιστοποίηση των φορέων παροχής υπηρεσιών σε 4 ή περισσότερα κράτη	Δεν αφορά τη διαχείριση εναέριου χώρου		
Απλοποίηση (αλλά ενιαίοι κανόνες) της παροχής υπηρεσιών πληροφοριών πτήσεων αεροδρομίων (AFIS) και της διαχείρισης χώρου στάθμευσης αεροσκαφών	Δεν αφορά τη διαχείριση εναέριου χώρου		
Αξιολόγηση αντικτύπου για κάθε προτεινόμενο κανόνα	Δεν αφορά τη διαχείριση εναέριου χώρου		
Διεπαφή με άλλες μορφές ρύθμισης	2	- 1	- 1
Διακανονισμοί μεταξύ των αρχών για τη λογική χρήση των πόρων	Δεν αφορά τη διαχείριση εναέριου χώρου		
Συνεπής διαδικασία εποπτείας για όλες τις λειτουργίες	Δεν αφορά τη διαχείριση εναέριου χώρου		

⁵⁹ Πράγματι, βάσει του εν λόγω κανονισμού τα κράτη μέλη αναλαμβάνουν το καθήκον να ασκούν στρατηγικά (άρθρο 4), προτακτικά (άρθρο 5) ή τακτικά (άρθρο 6) καθήκοντα.

Κέντρου Ελέγχου Περιοχής (ΚΕΠ)			
ΣΥΝΟΛΟ	10	- 6	- 8
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑΣ (□/4 ποσοτικοποιημένες παράμετροι)	2,5	- 1,5	- 2
ΣΤΑΘΜΙΣΜΕΝΗ ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑ (Βαθμολογία x 3 για την ασφάλεια)	7,5	- 4,5	- 6

Πίνακας 38: Αντίκτυπος στην ασφάλεια για τη διαχείριση εναέριου χώρου

2.9.4 Οικονομικός αντίκτυπος

Στην περίπτωση της επιλογής 3Δ, ο Οργανισμός θα διασφάλιζε την ασφάλεια σε επίπεδο ΕΕ μέσω επιθεωρήσεων τυποποίησης χωρίς επιπλέον επιβάρυνση από αυτήν που ήδη εκτιμάται στην παράγραφο 2.6.4.1.

Επίσης, για τις εθνικές αρχές (πολιτικές και στρατιωτικές) δεν θα εισάγονταν αλλαγές όσον αφορά τις σημερινές πρακτικές και, ως εκ τούτου, δεν θα ήταν δυνατόν να προβλεφθεί επιπλέον κόστος. Το ίδιο ισχύει για τις κοινές στρατιωτικές – πολιτικές μονάδες διαχείρισης εναέριου χώρου (JAMC).

Στην περίπτωση των επιλογών 3Ε και 3ΣΤ, λόγω της ιδιαίτερης φύσης της διαχείρισης εναέριου χώρου (ορισμένες δραστηριότητες θα παραμείνουν υποχρεωτικά κυβερνητική αρμοδιότητα, ενώ οι JAMC θα συνεχίσουν να καλύπτουν το στρατιωτικό προσωπικό), ο Οργανισμός θα έπρεπε να καταβάλει προσπάθεια για συγκεκριμένες κανονιστικές δραστηριότητες, η οποία εκτιμάται σε περίπου 1 ΙΠΑ, δηλ. 150 χιλιάδες ευρώ/έτος.

Οι εθνικές (πολιτικές) αρχές της αεροπορίας θα έπρεπε να πιστοποιούν και να εποπτεύουν τις δραστηριότητες διαχείρισης εναέριου χώρου (οι οποίες θα γίνονταν ρυθμιζόμενες υπηρεσίες) σε τοπικό επίπεδο τόσο στην επιλογή 3Ε όσο και στην επιλογή 3ΣΤ. Ωστόσο, επειδή αυτές οι υπηρεσίες παρέχονται κυρίως στις εγκαταστάσεις των κέντρων ελέγχου περιοχής (ACC), εκτιμάται ότι απαιτείται μια μικρή επιπλέον προσπάθεια. Γίνεται, λοιπόν, η παραδοχή ότι για την πιστοποίηση και την εποπτεία, κάθε εθνική εποπτική αρχή θα μπορούσε να δαπανήσει περίπου 0,25 ΙΠΑ. Αυτό θα ισοδυναμούσε συνολικά με: $30 \text{ αρχές} \times 0,25 \text{ ΙΠΑ} = 7,5 \text{ ΙΠΑ}$, οι οποίες με κόστος 138,6 χιλιάδων ευρώ/ΙΠΑ θα αντιπροσώπευαν επιπλέον κόστος 1 040 χιλιάδων ευρώ/έτος περίπου.

Εάν η πιστοποίηση και η εποπτεία κάλυπταν και την ΕΕ, εκτιμάται ότι θα απαιτείτο 1 ακόμη ΙΠΑ, ισοδύναμο με 138,6 χιλιάδες ευρώ/έτος. Αυτό θα σήμαινε συνολικά $1\ 040 + 138,6 = 1\ 178,6$ χιλιάδες ευρώ/έτος.

Η επιπλέον προσπάθεια για τις στρατιωτικές αρχές θεωρείται αμελητέα στις επιλογές 3Ε και 3ΣΤ.

Αντίστροφα, γίνεται η παραδοχή ότι θα καταβαλλόταν προσπάθεια τουλάχιστον 0,25 ΙΠΑ από κάθε κοινή στρατιωτική – πολιτική μονάδα διαχείρισης εναέριου χώρου (JAMC) προκειμένου να ικανοποιηθούν οι νέες απαιτήσεις. Αυτό, για τις 30 συνολικά JAMC θα αντιπροσώπευε $0,25 \times 30 = 7,5 \text{ ΙΠΑ}$ και, συνεπώς, επιπλέον κόστος (επί 138,6 χιλιάδες ευρώ) ύψους 1 040 χιλιάδων ευρώ/έτος.

Όλες οι ανωτέρω εκτιμήσεις συνοψίζονται στον πίνακα 39 κατωτέρω:

Εκτιμώμενο κόστος για διαχείριση εναέριου χώρου	Χιλιάδες ευρώ/έτος		
	3Δ	3Ε	3ΣΤ
	κανονιστικού χαρακτήρα	επιχειρησιακού χαρακτήρα	κανονιστικού χαρακτήρα σε επίπεδο ΕΕ, επιχειρησιακού χαρακτήρα σε τοπικό επίπεδο
EASA	0	150	150
Εθνικές (πολιτικές) αρχές	0	1 178,6	1 040
Εθνικές (στρατιωτικές) αρχές	0	0	0
Κοινές στρατιωτικές – πολιτικές μονάδες διαχείρισης εναέριου χώρου (JAMC)	0	1 040	1 040
ΣΥΝΟΛΟ	0	2 368,6	2 230

Πίνακας 39: Σύνοψη οικονομικού αντικτύπου για τη διαχείριση εναέριου χώρου

Οι ανωτέρω εκτιμήσεις αποτυπώνονται στη βαθμολογία που παρουσιάζεται στον πίνακα 40 κατωτέρω:

Ειδικοί στόχοι/Δείκτες άμεσων αποτελεσμάτων	Επιλογές		
	3Δ	3Ε	3ΣΤ
Φύση και ρύθμιση της διαχείρισης εναέριου χώρου	κανονιστικού χαρακτήρα	επιχειρησι- ακού χαρακτήρα	κανονιστικού χαρακτήρα σε επίπεδο ΕΕ, επιχειρησιακού χαρακτήρα σε τοπικό επίπεδο
Ρύθμιση της ασφάλειας σαφώς διαχωρισμένη από άλλες μορφές ρύθμισης	Δεν αφορά τον οικονομικό αντίκτυπο της διαχείρισης εναέριου χώρου		
Εφαρμογή κανονιστικής διαδικασίας EASA (για διαχείριση εναέριου κυκλοφορίας / υπηρεσίες αεροναυτιλίας)	Δεν αφορά τον οικονομικό αντίκτυπο της διαχείρισης εναέριου χώρου		
Επιθεωρήσεις τυποποίησης στον τομέα της διαχείρισης εναέριου κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας	Δεν αφορά τον οικονομικό αντίκτυπο της διαχείρισης εναέριου χώρου		
Διαχείριση εναέριου κυκλοφορίας και υπηρεσίες αεροναυτιλίας στο κανονιστικό πλαίσιο για την ασφάλεια του EASA	0	- 3	- 2
Οριζόντιοι κανόνες για συστήματα διαχείρισης	Δεν αφορά τον οικονομικό αντίκτυπο της διαχείρισης εναέριου χώρου		
Σαφής διάκριση του ρόλου των αρχών από το ρόλο των φορέων παροχής υπηρεσιών	2	2	- 2
Βάση για την πιστοποίηση των φορέων παροχής υπηρεσιών σε 4 ή περισσότερα κράτη	2	- 2	- 2
Απλοποίηση (αλλά ενιαίοι κανόνες) της παροχής υπηρεσιών πληροφοριών πτήσεων αεροδρομίων (AFIS) και της διαχείρισης χώρου στάθμευσης αεροσκαφών	Δεν αφορά τον οικονομικό αντίκτυπο της διαχείρισης εναέριου χώρου		
Αξιολόγηση αντικτύπου για κάθε προτεινόμενο κανόνα	Δεν αφορά τον οικονομικό αντίκτυπο της διαχείρισης εναέριου χώρου		
Διεπαφή με άλλες μορφές ρύθμισης	Δεν αφορά τον οικονομικό αντίκτυπο της διαχείρισης εναέριου χώρου		
Διακανονισμοί μεταξύ των αρχών για τη λογική χρήση των πόρων	2	- 3	- 2
Συνεπής διαδικασία εποπτείας για όλες τις λειτουργίες Κέντρου Ελέγχου Περιοχής (ΚΕΠ)	Δεν αφορά τον οικονομικό αντίκτυπο της διαχείρισης εναέριου χώρου		
ΣΥΝΟΛΟ	6	- 6	- 8
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑΣ (□/4 ποσοτικοποιημένες παράμετροι)	1,5	- 1,5	- 2
ΣΤΑΘΜΙΣΜΕΝΗ ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑ (Βαθμολογία x 2 για την οικονομία)	3	- 3	- 4

Πίνακας 40: Βαθμολόγηση του οικονομικού αντικτύπου για τη διαχείριση εναέριου χώρου

2.9.5 Περιβαλλοντικός αντίκτυπος

Οι υπό εξέταση επιλογές εκτιμάται ότι έχουν ουδέτερο αντίκτυπο στο περιβάλλον.

2.9.6 Κοινωνικός αντίκτυπος

Οι αριθμοί των ΙΠΑ που εκτιμώνται στην παράγραφο 2.9.4 είναι πολύ χαμηλοί. Επιπλέον, κανένα μέλος του προσωπικού δεν αναμένεται να υποχρεωθεί να αλλάξει απασχόληση ή να αποκτήσει νέες δεξιότητες. Ως εκ τούτου, οι τρεις πιθανές λύσεις έχουν ουδέτερο αντίκτυπο στο κοινωνικό σύνολο.

2.9.7 Αντίκτυπος σε άλλες κοινοτικές απαιτήσεις οι οποίες δεν εμπίπτουν στο σημερινό πεδίο αρμοδιοτήτων του EASA

Η επιλογή 3Δ ταιριάζει τέλεια με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 551/2004 το Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού και τους εκτελεστικούς κανόνες του (αναφέρονται ήδη στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2150/2005 της Επιτροπής). Επιπλέον, ενδέχεται να θεωρηθεί επίσης σύμφωνη με την αρχή του εναέριου χώρου υπό εθνική κυριαρχία. Επομένως, πρέπει να αποδοθεί σε αυτήν η μέγιστη βαθμολογία (δηλ. 3) όσον αφορά τον αντίκτυπο σε άλλες νομικές πράξεις που δεν εμπίπτουν στη σημερινή εντολή του EASA.

Αντίθετα, οι επιλογές 3ΣΤ και 3Ε, έχοντας αντίκτυπο όχι μόνο στους εκτελεστικούς κανόνες αλλά και σε θέματα ακόμη πιο συναφή, θα πρέπει να λάβουν τη χαμηλότερη δυνατή βαθμολογία (δηλ. - 3).

2.9.8 Πολυκριτηριακή ανάλυση και συνιστώμενη επιλογή

Σύμφωνα με τη μεθοδολογία που περιγράφεται στην παράγραφο 2.1.2 και τις βαθμολογίες που αποδίδονται στις παραγράφους 2.9.3 έως 2.9.7, προκύπτει ο ακόλουθος πίνακας πολυκριτηριακής ανάλυσης:

Σταθμισμένη βαθμολογία επιλογών για διαχείριση εναέριου χώρου		3Δ	3Ε	3ΣΤ
πεδίο αντικτύπου	Συντελεστής βαρύτητας	κανονιστικού χαρακτήρα	επιχειρησιακού χαρακτήρα	κανονιστικού χαρακτήρα σε επίπεδο ΕΕ, επιχειρησιακού χαρακτήρα σε τοπικό επίπεδο
Αντίκτυπος στην ασφάλεια	3	7,5	- 4,5	- 6
Οικονομικός αντίκτυπος	2	3	- 3	- 4
Περιβαλλοντικός αντίκτυπος	3	0	0	0
Κοινωνικός αντίκτυπος	2	0	0	0
Αντίκτυπος σε άλλες ρυθμίσεις της ΕΕ	1	3	- 3	- 3
ΣΤΑΘΜΙΣΜΕΝΟ ΣΥΝΟΛΟ		13,5	- 10,5	- 13

Πίνακας 41: Πολυκριτηριακή ανάλυση για διαχείριση εναέριου χώρου

Από την ανάλυση αυτή, διαπιστώνεται ότι μόνο η επιλογή 3Δ φαίνεται να έχει γενικά θετικό αντίκτυπο.

Συγκεκριμένα, η επιλογή 3Δ συγκεντρώνει μεγαλύτερη βαθμολογία από τις άλλες δύο όσον αφορά την ασφάλεια και την οικονομία (μηδέν επιπρόσθετο κόστος), ενώ θα είναι επίσης συμβατή με την υφιστάμενη νομοθεσία εκτός του πεδίου εφαρμογής του EASA.

Για το λόγο αυτό, ο Οργανισμός περιέλαβε την επιλογή 3Δ (δηλ. ότι η διαχείριση εναέριου χώρου αποτελεί κανονιστική/κυβερνητική αρμοδιότητα σε επίπεδο ΕΕ και σε εθνικό

επίπεδο) στη γνώμη του. Ωστόσο, τα κράτη ενδέχεται να αποφασίσουν να εκχωρήσουν την τοπική λειτουργία διαχείρισης εναέριου χώρου σε πιστοποιημένο φορέα παροχής υπηρεσιών εναέριου χώρου και, ως εκ τούτου, να υπαγάγουν τη λειτουργία αυτήν στην εποπτεία της αρμόδιας αρχής όσον αφορά την ασφάλεια.

2.10 Μικρομεσαίες επιχειρήσεις

2.10.1 Εναλλακτικές επιλογές

Στους τομείς της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας/υπηρεσιών αεροναυτιλίας, υπάρχουν για παράδειγμα μικρομεσαίες επιχειρήσεις (ΜΜΕ) οι οποίες λειτουργούν ως φορείς παροχής υπηρεσιών σημάτων ραδιοναυσιπλοΐας τα οποία εκπέμπονται από σχετικά φτηνούς και απλούς ραδιοφάρους ή φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων που παρέχουν οι ίδιοι υπηρεσίες πύργου σε μία τοποθεσία, ή υπηρεσιών πληροφοριών πτήσεων αεροδρομίων (AFIS) ή υπηρεσιών διαχείρισης χώρου στάθμευσης αεροσκαφών. Ως εκ τούτου, ο Οργανισμός, μέσω της ερώτησης 6 στην NPA 2007-16 ζητεί την άποψη των ενδιαφερομένων φορέων σχετικά με τα ζητήματα αυτά.

Στην παρούσα αξιολόγηση κανονιστικού αντικτύπου, προσδιορίστηκαν οι ακόλουθες εναλλακτικές επιλογές για τις ΜΜΕ στην παράγραφο 2.5.2 ανωτέρω:

- 6Α): να επιτρέπονται εθνικές παραλλαγές/αποκλίσεις για τις ΜΜΕ.
- 6Β): να θεσπιστούν ανάλογοι κοινοί κανόνες για τις ΜΜΕ, οι οποίοι θα καλύπτουν και την «αυτόβουλη δήλωση».
- 6Γ): να θεσπιστούν ανάλογοι κοινοί κανόνες για τις ΜΜΕ, οι οποίοι θα καλύπτουν και την πιστοποίηση.

2.10.2 Ομάδα στόχος και αριθμός εμπλεκόμενων φορέων

Όπως εκτιμάται στην παράγραφο 2.6.2.1, ο αριθμός των αρχών που εμπλέκονται σε οποιαδήποτε από τις τρεις πιθανές επιλογές είναι 30. Ο Οργανισμός θα εμπλακεί (για τη θέσπιση κανόνων) μόνο στην περίπτωση των επιλογών 6Β ή 6Γ.

Επιπλέον, στην παράγραφο 2.6.2.3, εκτιμάται ότι σήμερα γύρω στους 150 φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων (θεωρούμενοι ως ΜΜΕ στους τομείς της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας/υπηρεσιών αεροναυτιλίας) εμπλέκονται στην παροχή υπηρεσιών διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας/υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Εάν η επέκταση του Βασικού Κανονισμού δημιουργήσει ευνοϊκές συνθήκες, ο αριθμός αυτός θα μπορούσε ενδεχομένως να αυξηθεί κατά 10%. Ως εκ τούτου, εκτιμάται ότι 150 ΜΜΕ εμπλέκονται στην επιλογή 6Α (δηλ. την υφιστάμενη κατάσταση), ενώ 165 (δηλ. $150 + 10\%$) θα μπορούσαν να ενδιαφέρονται για την επιλογή 6Β ή 6Γ.

Ομοίως, σήμερα υπάρχουν 3 οργανισμοί σχεδιασμού ή/και παραγωγής, όπως εκτιμάται στην παράγραφο 2.6.2.4, οι οποίοι παρέχουν επίσης διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας/υπηρεσίες αεροναυτιλίας, ως ΜΜΕ σε αυτούς τους τομείς. Στην επιλογή 6Α, υπάρχουν 3 τέτοιοι φορείς, ενώ στην περίπτωση των επιλογών 6Β και 6Γ μπορεί ενδεχομένως να αυξηθούν σε 6.

Οι αναφερθέντες αριθμοί συνοψίζονται στον πίνακα 42 κατωτέρω:

ΕΠΙΛΟΓΗ		Εκτιμώμενος αριθμός		
Αρ ιθ.	Περιγραφή	Αρχές πολιτικής αεροπορίας	ΜΜΕ	
			Φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων	Τεχνικοί οργανισμοί
6Α	Εθνικές παραλλαγές για ΜΜΕ	30	150	3
6Β	Ανάλογοι κοινοί κανόνες και «αυτόβουλη δήλωση» για τις ΜΜΕ	30 + Οργανισμός	165	6
6Γ	Ανάλογοι κοινοί κανόνες και πιστοποίηση για τις ΜΜΕ		165	6

Πίνακας 42: Αριθμός επηρεαζόμενων φορέων σε σχέση με τις ΜΜΕ

2.10.3 Αντίκτυπος στην ασφάλεια

Σύμφωνα με το άρθρο 4 των «κοινών απαιτήσεων» (δηλ. του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2096/2005 της Επιτροπής), οι ΜΜΕ που εμπλέκονται στη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας και στις υπηρεσίες αεροναυτιλίας δύνανται να επιλέξουν να ζητήσουν αποκλίσεις από τις εν λόγω απαιτήσεις. Ορισμένοι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας δύνανται να επιλέξουν να μην χρησιμοποιήσουν την ευκαιρία να παρέχουν διασυννοριακές υπηρεσίες και δύνανται να παραιτηθούν του δικαιώματος αμοιβαίας αναγνώρισης, υπό την προϋπόθεση ότι πληρούνται ορισμένα κριτήρια. Οι εν λόγω αποκλίσεις αποφασίζονται από τις εθνικές εποπτικές αρχές απουσία εναρμονισμένων κριτηρίων κατά περίπτωση, κάτι που μπορεί να οδηγήσει σε έλλειψη ομοιομορφίας. Επιπλέον, οι εθνικές εποπτικές αρχές δύνανται να επιτρέψουν συγκεκριμένες αποκλίσεις όσον αφορά τις απαιτήσεις για τους οργανισμούς (π.χ. τον υπόλογο διευθυντή, τους μεταγενέστερους κατόχους και τις γραμμές αναφοράς), την ευθύνη ή/και την ασφάλιση, καθώς και όσον αφορά την εκπαίδευση και την επαγγελματική επάρκεια του προσωπικού για τις υπηρεσίες πληροφοριών πτήσεων αεροδρομίων (AFIS).

Πρέπει να υπενθυμιστεί ότι στην παράγραφο 2.3.4. παρουσιάστηκε κατάλογος με τις πιθανές μελλοντικές προκλήσεις στον τομέα της ασφάλειας. Ορισμένες από αυτές ισχύουν και για τις ΜΜΕ που παρέχουν υπηρεσίες διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας/υπηρεσίες αεροναυτιλίας σε μικρότερα αεροδρόμια ανοιχτά στο κοινό, όπως:

- περαιτέρω ανάπτυξη των περιφερειακών αεροδρομίων, λόγω συμφόρησης των μεγαλύτερων και άλλων οικονομικών παραγόντων, κάτι που θα αυξήσει την περιπλοκότητα της κυκλοφορίας σε μεσαίο/χαμηλό επίπεδο·
- σταθερή ανάπτυξη της γενικής αεροπορίας και κυρίως των πολύ ελαφρών αεριωθούμενων (VLJ), ικανών από επιχειρησιακής και οικονομικής απόψεως να παράσχουν υπηρεσίες αεροταξί σε μικρά αεροδρόμια, κάτι που θα συμβάλλει στην αύξηση της πολυπλοκότητας και της πυκνότητας της κυκλοφορίας σε χαμηλό επίπεδο·
- θέση σε λειτουργία διαδικασιών προσέγγισης με όργανα βασισμένα στο σύστημα EGNOS, κάτι που θα ενισχύσει επίσης τη δυνατότητα χρήσης μικρών αεροδρομίων·
- διαδικασίες με χρήση οργάνων για ελικόπτερα·
- επιχειρησιακή χρήση μη επανδρωμένων εναέριων συστημάτων (UAS) τα οποία αποτελούν μια συνεχώς αυξανόμενη και εν δυνάμει σημαντική κατηγορία μελλοντικών χρηστών σε μη διαχωρισμένο εναέριο χώρο.

Η επιλογή 6Α σημαίνει βασικά τη διατήρηση του άρθρου 4 των «βασικών απαιτήσεων», το οποίο επιτρέπει σημαντικές εθνικές παραλλαγές με αντάλλαγμα την άρνηση εφαρμογής της αρχής της αμοιβαίας αναγνώρισης. Οι επιλογές 6Β και 6Γ, αντίθετα, θα οδηγήσουν σε κοινούς κανόνες. Τα βασικά μέσα επαλήθευσης της εφαρμογής τους θα είναι η «αυτόβουλη

δήλωση» στην περίπτωση της επιλογής 6B και η κανονική διαδικασία τυποποίησης του φορέα παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας στην επιλογή 6Γ.
Βάσει των σκέψεων που εκτίθενται ανωτέρω, ο αντίκτυπος των τριών εξεταζόμενων επιλογών στην ασφάλεια παρουσιάζεται στον πίνακα 43 κατωτέρω:

Ειδικοί στόχοι/Δείκτες άμεσων αποτελεσμάτων	Επιλογές		
	6Α	6Β	6Γ
Ρύθμιση της ασφάλειας των ΜΜΕ στους τομείς της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας	Εθνικές παραλλαγές	Ανάλογοι κοινοί κανόνες + αυτόβουλη δήλωση	Ανάλογοι κοινοί κανόνες + πιστοποίηση
Ασφάλεια σαφώς διαχωρισμένη από άλλες μορφές ρύθμισης	Δεν αφορά τις ΜΜΕ		
Εφαρμογή κανονιστικής διαδικασίας EASA	- 3	3	3
Επιθεωρήσεις τυποποίησης στον τομέα της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας	- 1	1	1
Διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας και υπηρεσίες αεροναυτιλίας στο πλαίσιο για την ασφάλεια του EASA	- 1	2	2
Οριζόντιοι κανόνες για συστήματα διαχείρισης	Εκτός πεδίου εφαρμογής παραγράφου		
Διάκριση των ρόλων των αρχών/φορέων παροχής υπηρεσιών	Δεν αφορά αυτήν την παράγραφο		
Βάση για την πιστοποίηση των φορέων παροχής υπηρεσιών σε 4 ή περισσότερα κράτη	Δεν αφορά τις ΜΜΕ		
Απλοποίηση (αλλά ενιαίοι κανόνες) της παροχής υπηρεσιών πληροφοριών πτήσεων αεροδρομίων (AFIS) και της διαχείρισης χώρου στάθμευσης αεροσκαφών	- 3	3	1
Αξιολόγηση αντικτύπου για κάθε προτεινόμενο κανόνα	- 1	3	3
Διεπαφή με άλλες μορφές ρύθμισης	Δεν αφορά τις ΜΜΕ		
Διακανονισμοί μεταξύ των αρχών για τη λογική χρήση των πόρων	Δεν αφορά τις ΜΜΕ		
Συνεπής διαδικασία εποπτείας για όλες τις λειτουργίες Κέντρου Ελέγχου Περιοχής (ΚΕΠ)	Δεν αφορά αυτήν την παράγραφο		
ΣΥΝΟΛΟ	- 9	12	10
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑΣ (□/5 ποσοτικοποιημένες παράμετροι)	- 1,8	2,4	2
ΣΤΑΘΜΙΣΜΕΝΗ ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑ (Βαθμολογία x 3 για την ασφάλεια)	- 5,4	7,2	6

Πίνακας 43: Αντίκτυπος των επιλογών για τις ΜΜΕ στην ασφάλεια

Από τον πίνακα 43 ανωτέρω, διαπιστώνεται ότι η επιλογή 6Α είναι υποβέλτιστη από την άποψη της ασφάλειας, ενώ οι επιλογές 6Β και 6Γ ικανοποιούν τις ανάγκες στον τομέα της ασφάλειας με συγκρίσιμο τρόπο.

2.10.4 Οικονομικός αντίκτυπος

Καθώς η επιλογή 6Α αντανάκλα την υφιστάμενη κατάσταση, γίνεται η παραδοχή ότι δεν συνεπάγεται ούτε επιπρόσθετο κόστος ούτε εξοικονόμηση. Το επιπρόσθετο κόστος για τις επιλογές 6Β και 6Γ θα εκτιμηθεί, συνεπώς, έναντι της πρώτης επιλογής ως σημείο αναφοράς.

Στις επιλογές 6Β και 6Γ, δεν θα υπάρχει επιπρόσθετο κόστος για τον Οργανισμό, είτε για πιστοποίηση (δεν προβλέπεται να παίξουν ρόλο ΜΜΕ) είτε για τυποποίηση (εκτιμάται ήδη στην παράγραφο 2.6.4.1).

Αντίθετα, και για τις δύο επιλογές, εκτιμάται ότι 1 ΙΠΑ πρέπει να αφιερωθεί στη θέσπιση κανόνων για τις ΜΜΕ, κάτι που συνεπάγεται κόστος 150 χιλιάδων ευρώ/έτος.

Σήμερα, οι εθνικές εποπτικές αρχές πρέπει να αποφασίσουν σχετικά με τις αποκλίσεις ξεχωριστά και κατά περίπτωση (δηλ. επιλογή 6Α). Στις επιλογές 6Β και 6Γ, αντίθετα, θα υπάρχουν κοινοί κανόνες, κοινά αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης και κοινό υλικό καθοδήγησης. Καθώς οι ΜΜΕ απαιτούν, ούτως ή άλλως, μικρή προσπάθεια εκ μέρους των εθνικών εποπτικών αρχών, γίνεται η παραδοχή ότι οι επιλογές 6Β και 6Γ θα μπορούσαν να προσφέρουν μικρό μόνο όφελος (δηλ. μόλις 0,1 ΙΠΑ) από την άποψη της εξοικονόμησης προσπάθειας.

Ως εκ τούτου, με δεδομένο ότι οι επηρεαζόμενοι φορείς εκτιμώνται σε 30, η συνολική εξοικονομούμενη προσπάθεια θα είναι $30 \times 0,1 = 3$ ΙΠΑ, η οποία, με κόστος 138,6 ευρώ, συνεπάγεται εξοικονόμηση $138,6 \times 3 = 415,8$ χιλιάδων ευρώ/έτος.

Οι 150 φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων υπόκεινται ήδη στις διατάξεις που σχετίζονται με την επιλογή 6Α, οπότε για αυτούς θα υπάρξει μηδενικό επιπρόσθετο κόστος ή μειωμένο κόστος στη προκειμένη περίπτωση.

Στην περίπτωση της επιλογής 6Β (κοινοί κανόνες συν αυτόβουλες δηλώσεις), εκτιμάται ότι καθένα από τα 165 (δηλ. 150 συν 10%) εμπλεκόμενα αεροδρόμια θα πρέπει να δαπανήσει κατά μέσο όρο 0,2 ΙΠΑ προκειμένου να εξοικειωθεί με τους κανόνες. Ωστόσο, η προσπάθεια αυτή θα αντισταθμιστεί από την εξάλειψη της ανάγκης διαπραγμάτευσης των αποκλίσεων με την αρχή. Με άλλα λόγια, μπορεί να θεωρηθεί ότι τα δύο αποτελέσματα αλληλοαντισταθμίζονται και, συνεπώς, με δεδομένο ότι η προσπάθεια που απαιτείται από την «αυτόβουλη δήλωση» είναι αμελητέα, η επιλογή 6Β μπορεί να θεωρηθεί για αυτά ουδέτερη από άποψης κόστους.

Στην περίπτωση της επιλογής 6Γ αντίθετα, μια επιπλέον επιβάρυνση, εκτιμώμενη σε 0,1 ΙΠΑ απαιτείται για τη διαδικασία πιστοποίησης κάθε ΜΜΕ. Κατά συνέπεια, $0,1 \times 165 = 16,5$ ΙΠΑ συνολικά $\times 138,6$ χιλιάδες ευρώ = 2 286,9 χιλιάδες ευρώ/έτος.

Κατά τον ίδιο τρόπο, για τους 6 εν δυνάμει επηρεαζόμενους από την επιλογή 6Γ τεχνικούς οργανισμούς, εκτιμάται ότι το κόστος ισούται με $0,1$ ΙΠΑ $\times 6$ φορείς = $0,6$ ΙΠΑ $\times 138,6$ χιλιάδες ευρώ = 83 χιλιάδες ευρώ/έτος.

Εκτιμώμενο κόστος για διαχείριση εναέριου χώρου	Χιλιάδες ευρώ/έτος		
	6Α	6Β	6Γ
	Εθνικές παραλλαγές	Ανάλογοι κοινοί κανόνες + αυτόβουλη δήλωση	Ανάλογοι κοινοί κανόνες + πιστοποίηση
EASA	0	150	150
εθνικές αρχές	0	- 415,8	- 415,8
Φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων	0	0	2 286,9
Τεχνικοί οργανισμοί	0	0	83
ΣΥΝΟΛΟ	0	- 265,8	2 104,1

Πίνακας 44: Οικονομικός αντίκτυπος για τις ΜΜΕ

Συμπεραίνεται εύκολα ότι η επιλογή 6Α είναι ουδέτερη από άποψη κόστους, ενώ η απλοποίηση του συστήματος σύμφωνα με την επιλογή 6Β θα οδηγήσει σε οριακή εξοικονόμηση. Αντίθετα, η επιλογή 6Γ θα κοστίσει περίπου 2 εκατ. ευρώ/έτος, κόστος που θα επιβαρύνει τις ΜΜΕ.

Συνοπτικά, στην επιλογή 6Α θα μπορούσε να αποδοθεί ουδέτερη βαθμολογία (δηλ. 0), στην επιλογή 6Β ελαφρώς θετική βαθμολογία (δηλ. 1) και στην επιλογή 6Γ ορισμένη αρνητική βαθμολογία (δηλ. - 3). Αυτοί οι αδιάστατοι αριθμοί πρέπει να πολλαπλασιαστούν με το συντελεστή βαρύτητας 2 στην περίπτωση του οικονομικού αντίκτυπου.

2.10.5 Περιβαλλοντικός αντίκτυπος

Η επιλογή 6Α πρέπει να θεωρηθεί ουδέτερη όσον αφορά τον αντίκτυπο της στο περιβάλλον, καθώς δεν πρόκειται να αλλάξει την υφιστάμενη κατάσταση. Αντίθετα, οι επιλογές 6Β και

6Γ, μέσω των κοινών κανόνων και της αμοιβαίας αναγνώρισης, θα μπορούσαν να συμβάλλουν στην αυξημένη χρήση των μικρότερων αεροδρομίων, μειώνοντας με αυτόν τον τρόπο το θόρυβο και τη ρύπανση στις περιοχές με κυκλοφοριακή συμφόρηση. Συνεπώς, στην περίπτωση τους, ο ελαφρώς θετικός περιβαλλοντικός αντίκτυπος (δηλ. +1) πρέπει να πολλαπλασιαστεί με το συντελεστή βαρύτητας 3.

2.10.6 Κοινωνικός αντίκτυπος

Ο αριθμός των ΙΠΑ που χρησιμοποιούνται ανά φορέα, βάσει των εκτιμήσεων της παραγράφου 2.10.4, είναι αμελητέος. Ως εκ τούτου, καθεμιά από τις τρεις πιθανές επιλογές πρέπει να θεωρηθεί ουδέτερη όσον αφορά τον κοινωνικό της αντίκτυπο.

2.10.7 Αντίκτυπος σε άλλες κοινοτικές απαιτήσεις οι οποίες δεν εμπίπτουν στο σημερινό πεδίο αρμοδιοτήτων του EASA

Η επιλογή 6Α είναι σύμφωνη με τους εκτελεστικούς κανόνες που θεσπίστηκαν με τη διαδικασία επιτροπολογίας στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού. Οι άλλες δύο επιλογές θα απαιτήσουν, εν ευθέτω χρόνω, την κατάργηση του άρθρου 4 των «κοινών απαιτήσεων».

Πρέπει να υπενθυμιστεί ότι το 1985 το Συμβούλιο εγκαινίασε τη «νέα προσέγγιση»⁶⁰ για την ασφάλεια των προϊόντων στην ενιαία αγορά. Η βασική αρχή της «νέας προσέγγισης» είναι από τη μία πλευρά η προστασία των πολιτών και από την άλλη:

- η διασφάλιση της αμοιβαίας αναγνώρισης·
- η διευκόλυνση της εισόδου των ΜΜΕ στην αγορά·
- η απλούστευση των απαιτήσεων, με παράλληλη διασφάλιση της ομοιομορφίας·
- η εκπόνηση, όπου είναι δυνατόν, αυτόβουλης δήλωσης, από τον φορέα που προσφέρει το προϊόν.

Όσον αφορά τα ανωτέρω, φαίνεται να είναι σαφές ότι:

- η επιλογή 6Α αποκλίνει πλήρως από τη «νέα προσέγγιση» και, συνεπώς, η βαθμολογία της πρέπει να είναι αρνητική (δηλ. -2)·
- αντίθετα, η επιλογή 6Β εφαρμόζει πλήρως την αρχή της «νέας προσέγγισης», περιλαμβανομένης της δυνατότητας «αυτόβουλης δήλωσης» (βαθμολογία +3)·
- η επιλογή 6Γ κλίνει επίσης προς τη «νέα προσέγγιση», αν και επιβάλλει συγκεκριμένη διαδικασία πιστοποίησης (βαθμολογία +1).

⁶⁰ Ψήφισμα του Συμβουλίου της 7ης Μαΐου 1985 για νέα προσέγγιση στο θέμα της τεχνικής εναρμόνισης και τυποποίησης (EE C 136 της 4.6.1985, σ. 1).

2.10.8 Πολυκριτηριακή ανάλυση και συνιστώμενη επιλογή

Σύμφωνα με τη μεθοδολογία που περιγράφεται στην παράγραφο 2.1.2 και τις βαθμολογίες που αποδίδονται στις παραγράφους 2.10.3 έως 2.10.7, προκύπτει ο ακόλουθος πίνακας πολυκριτηριακής ανάλυσης:

Σταθμισμένη βαθμολογία επιλογών για ΜΜΕ		6Α	6Β	6Γ
πεδίο αντίκτυπου	Συντελεστής βαρύτητας	Εθνικές παραλλαγές	Ανάλογοι κοινοί κανόνες + αυτόβουλη δήλωση	Ανάλογοι κοινοί κανόνες + πιστοποίηση
Αντίκτυπος στην ασφάλεια	3	- 5,4	7,2	6
Οικονομικός αντίκτυπος	2	0	2	- 6
Περιβαλλοντικός αντίκτυπος	3	0	3	3
Κοινωνικός αντίκτυπος	2	0	0	0
Αντίκτυπος στην υπόλοιπη νομοθεσία της ΕΕ	1	- 2	3	1
ΣΤΑΘΜΙΣΜΕΝΟ ΣΥΝΟΛΟ		- 7,4	15,2	4

Πίνακας 45: Πολυκριτηριακή ανάλυση για ΜΜΕ

Από τα ανωτέρω, διαπιστώνεται ότι η επιλογή 6Α έχει γενικά αρνητικό αντίκτυπο. Μεταξύ των υπόλοιπων δύο επιλογών, η επιλογή 6Β συγκεντρώνει βαθμολογία τέσσερις φορές υψηλότερη από αυτήν της επιλογής 6Γ.

Πιο συγκεκριμένα, η επιλογή 6Β συγκεντρώνει υψηλότερη βαθμολογία από την επιλογή 6Γ όσον αφορά τον οικονομικό αντίκτυπο αλλά και τη σχέση με την υπόλοιπη κοινοτική νομοθεσία.

Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο ο Οργανισμός περιέλαβε την επιλογή 6Β (δηλ. Κοινούς αλλά ανάλογους κανόνες και δυνατότητα αυτοπιστοποίησης για τις ΜΜΕ) στη γνώμη του.

2.11 Πιστοποίηση πανευρωπαϊκών φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας

2.11.1 Εναλλακτικές επιλογές

Στην παράγραφο 2.5.2, προσδιορίστηκαν οι ακόλουθες εναλλακτικές επιλογές για την πιστοποίηση των πανευρωπαϊκών φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας:

- 8Α): «διατήρηση της υφιστάμενης κατάστασης», κάτι που σημαίνει ότι όλοι οι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας εποπτεύονται από μια εθνική εποπτική αρχή·
- 8Β): οι φορείς παροχής υπηρεσιών που παρέχουν υπηρεσίες σε περισσότερα από ένα κράτη (ακόμη και περιορισμένες διασυνοριακές υπηρεσίες) υπό την εποπτεία του Οργανισμού·
- 8Γ): οι «ενιαίοι» φορείς παροχής υπηρεσιών που παρέχουν υπηρεσίες σε τέσσερα ή περισσότερα κράτη υπό την εποπτεία του Οργανισμού.

Ειδικότερα, η επιλογή 8Γ):

- αποκλείει τις περιορισμένες διασυνοριακές υπηρεσίες, οι οποίες δεν περιλαμβάνουν ποτέ τέσσερα κράτη·
- αποκλείει την παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας σε λειτουργικό τμήμα εναέριου χώρου (FAB), εάν έχει οργανωθεί μέσω της συνεργασίας εθνικών φορέων παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, οι οποίοι παραμένουν ανεξάρτητοι φορείς, παρά τη συμμετοχή τους σε ένα κοινό σχέδιο·
- **περιλαμβάνει** την περίπτωση ενός ενιαίου φορέα παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας σε λειτουργικό τμήμα εναέριου χώρου (FAB) που καλύπτει τουλάχιστον τέσσερα κράτη: σε αυτήν την περίπτωση, το κέντρο ελέγχου ανώτερης

περιοχής **Μάαστριχτ** (Maastricht Upper ACC) θα τελεί υπό την εποπτεία του Οργανισμού.

2.11.2 Ομάδα στόχος και αριθμός εμπλεκόμενων φορέων

Σε κάθε περίπτωση, η βιομηχανία κατασκευής ή συντήρησης δεν επηρεάζεται από τις επιλογές, καθώς δεν παρέχει υπηρεσίες. Δεν επηρεάζονται ούτε οι χρήστες εναέριου χώρου, καθώς υπόκεινται σε διαφορετικά συστήματα πιστοποίησης.

Στην επιλογή 8Α επηρεάζονται και οι 30 εθνικές εποπτικές αρχές (όχι όμως ο Οργανισμός). Οι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας δεν επηρεάζονται, καθώς υπόκεινται ήδη σε πιστοποίηση.

Στις επιλογές 8Β και 8Γ, επηρεάζονται και οι 30 εθνικές εποπτικές αρχές, καθώς και ο Οργανισμός. Όσον αφορά τους φορείς παροχής υπηρεσιών πλοήγησης, αυτοί που ενδεχομένως επηρεάζονται είναι οι εξής:

- φορείς παροχής σημάτων για δορυφορική πλοήγηση όπως τα συστήματα EGNOS ή Galileo·
- φορείς παροχής υπηρεσιών δικτύων επικοινωνίας, είτε είναι σταθερά είτε κινητά είτε και τα δύο·
- φορείς παροχής υπηρεσιών δεδομένων επιτήρησης δύο ή περισσότερων κρατών·
- φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας (όπως ο όμιλος EAD ή ο μελλοντικός πιθανός φορέας παροχής υπηρεσιών SWIM) σε δύο ή περισσότερα κράτη·
- ενιαίοι φορείς παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας σε δύο ή περισσότερα κράτη.

Εκτιμάται ότι ανέρχονται σε 10 για την επιλογή 8Γ.

Στην επιλογή 8Β, επηρεάζονται όλοι οι εθνικοί φορείς παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, καθώς παρέχουν διασυννοριακές υπηρεσίες σε περιορισμένη κλίμακα. Κατά συνέπεια, σε αυτήν την επιλογή, εκτιμάται ότι ανέρχονται σε $30 + 10 = 40$.

ΕΠΙΛΟΓΗ		Εκτιμώμενος αριθμός	
Αρ. ιθ.	Περιγραφή	Αρχές	Φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας
8Α	Όλοι οι φορείς παροχής υπηρεσιών υπό την εποπτεία των εθνικών εποπτικών αρχών	30	0
8Β	Όλοι οι φορείς παροχής υπηρεσιών που παρέχουν υπηρεσίες σε περισσότερα από ένα κράτη (ακόμη και διασυννοριακά) υπό την εποπτεία του EASA	30 + Οργανισμός	40
8Γ	Μόνο φορείς παροχής υπηρεσιών σε 4 ή περισσότερα κράτη υπό την εποπτεία του EASA.		10

Πίνακας 46: Επηρεαζόμενοι πανευρωπαϊκοί φορείς υπηρεσιών

2.11.3 Αντίκτυπος στην ασφάλεια

Η πλειονότητα των φορέων παροχής υπηρεσιών που επηρεάζονται είναι πολυσύνθετοι οργανισμοί, οι οποίοι παρέχουν υπηρεσίες υψηλής τεχνολογίας αξιοποιώντας μεγάλα και διασυνδεδεμένα τεχνικά συστήματα. Ωστόσο, οι διαθέσιμοι για την εποπτεία τους πόροι είναι σχετικά περιορισμένοι. Τα διδάγματα που αντλούνται από τα εν εξελίξει σύνθετα σχέδια πιστοποίησης (πιστοποίηση του κέντρου ελέγχου περιοχής Μάαστριχτ (Maastricht ACC) ή του συστήματος EGNOS) καταδεικνύουν την ανάγκη συνεργασίας μεταξύ των αρμόδιων αρχών, ανεξαρτήτως από το ποια από αυτές θα υπογράψει τελικά το πιστοποιητικό. Αυτό ισχύει ακόμη και αν ο νομοθέτης πρέπει να παραχωρήσει τη νομική ευθύνη της πιστοποίησης στον Οργανισμό. Ο τελευταίος θα περιλαμβάνει υποχρεωτικά τους υφιστάμενους διαθέσιμους πόρους των εθνικών εποπτικών αρχών.

Γίνεται, λοιπόν, η παραδοχή ότι η πιστοποίηση και η εποπτεία αυτών των πολυσύνθετων φορέων παροχής υπηρεσιών θα είναι συλλογική προσπάθεια, τουλάχιστον υπό την προϋπόθεση ότι η κοινότητα των φορέων ρύθμισης πρέπει να δημιουργήσει κανονιστικές διαδικασίες σε έναν τομέα ο οποίος άρχισε να υπόκειται σε ρύθμιση μόλις πρόσφατα. Ως εκ τούτου, καθεμία από τις τρεις πιθανές επιλογές πρέπει να θεωρείται πολύ θετική, καθώς θα εφαρμοστεί μέσω της συγκέντρωσης των καλύτερων διαθέσιμων πόρων σε επίπεδο ηπείρου, κάτι που θα διευκολύνει την αμοιβαία αναγνώριση και την άμεση ανταλλαγή πληροφοριών για την ασφάλεια, εάν καταστεί αναγκαίο. Ωστόσο, οι επιλογές 8B και 8Γ αναμένεται να πλεονεκτούν δεδομένου ότι ο Οργανισμός εφαρμόζει ορθή πρακτική στον τομέα της διαχείρισης σύνθετων σχεδίων πιστοποίησης σε άλλους τομείς της ασφάλειας της αεροπορίας, οι οποίες θα μπορούσαν να εφαρμοστούν στον τομέα της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Αναγνωρίζεται, πάντως, ότι η θέση του Οργανισμού και του πολυεθνικού προσωπικού του ενδέχεται να μην είναι απόλυτα προσαρμοσμένη στην εποπτεία οργανισμών οι οποίοι είναι διεσπαρμένοι σε ολόκληρη την επικράτεια της Κοινότητας. Ως εκ τούτου, το προαναφερθέν πλεονέκτημα είναι πιθανό να ακυρώνεται στην περίπτωση της επιλογής 8B. Η εξέλιξη εντός μεγαλύτερης χρονικής περιόδου θα οδηγούσε στη σταδιακή μεταφορά πόρων από τις εθνικές εποπτικές υπηρεσίες στον Οργανισμό. Η μεταφορά αυτή θεωρείται ότι θα διασφάλιζε σταθερά αποτελέσματα όσον αφορά την επιλογή 8Γ, ενώ η επιλογή 8B που προαναφέρθηκε θα γινόταν ακόμη πιο μειονεκτική.

Συμπερασματικά, γίνεται η παραδοχή ότι οι επιλογές 8A και 8B παρουσιάζουν την ίδια θετική βαθμολογία στον τομέα της ασφάλειας (+2), ενώ η επιλογή 8Γ συγκεντρώνει ακόμη υψηλότερη βαθμολογία: +3. Όλες οι βαθμολογίες πρέπει να πολλαπλασιαστούν με το συντελεστή βαρύτητας 3.

2.11.4 Οικονομικός αντίκτυπος

Καθώς οι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας υπόκεινται ήδη σε πιστοποίηση βάσει του άρθρου 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004, η παρούσα αξιολόγηση κανονιστικού αντικτύπου δεν θα αξιολογήσει τον αντίκτυπο των διαφόρων επιλογών επί του κόστους της πιστοποίησης αφ' εαυτού, αλλά θα επικεντρωθεί στις διακυμάνσεις του εν λόγω κόστους ως συνάρτησης των διαφόρων επιλογών.

Το άρθρο 2.3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004 του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού προβλέπει ότι, στην περίπτωση πολυεθνικών φορέων παροχής υπηρεσιών, τα κράτη πρέπει να συνάπτουν ειδικούς διακανονισμούς συλλογικής εποπτείας κατά περίπτωση. Αυτή η διαδικασία σύναψης και διαχείρισης πολυμερών διακανονισμών μπορεί κάλλιστα να αποτελεί διαδικασία έντασης προσπάθειας. Για την επιλογή 8A, γίνεται η παραδοχή ότι κάθε εθνική εποπτική αρχή αφιερώνει σε αυτήν κατά μέσο όρο 0,5 ΙΠΑ περίπου, με κόστος 0,5 ΙΠΑ x 30 επηρεαζόμενες εθνικές εποπτικές αρχές = 15 ΙΠΑ x 138,6 χιλ. ευρώ = 2.079 χιλ. ευρώ/έτος.

Στις επιλογές 8B και 8Γ, βάσει του άρθρου 10 του Βασικού Κανονισμού, δεν θα απαιτούνται ούτε μακροχρόνιες διαπραγματεύσεις μεταξύ των εθνικών εποπτικών αρχών ούτε πολυμερείς διακανονισμοί. Ως εκ τούτου, θα μπορούσε να απαλειφθεί το κόστος των περίπου 2 εκατ. ευρώ/έτος για τις εθνικές εποπτικές αρχές. Ακόμη και για αυτές τις επιλογές, δεν θα αλλάξει τίποτα για τους φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, οι οποίες υπόκεινται ούτως ή άλλως σε πιστοποίηση.

Ωστόσο, ο Οργανισμός, ακόμη και αν βασίζεται στους διαθέσιμους πόρους των εθνικών εποπτικών αρχών, θα πρέπει να αφιερώσει κάποια προσπάθεια σε αυτά τα πολυσύνθετα σχέδια πιστοποίησης. Εκτιμάται ότι, για κάθε πανευρωπαϊκό φορέα παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, ο Οργανισμός θα πρέπει να δαπανήσει, για πιστοποίηση και εποπτεία, περίπου 0,4 ΙΠΑ κατά μέσο όρο, ανά έτος.

Τότε, στην περίπτωση της επιλογής 8Γ, το κόστος εκτιμάται σε: 0,4 ΙΠΑ x 10 φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας = 4 ΙΠΑ x 150 χιλ. ευρώ = 600 χιλ. ευρώ/έτος.

Στην περίπτωση της επιλογής 8B, το κόστος εκτιμάται σε: 0,4 ΙΠΑ x 40 φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας = 16 ΙΠΑ x 150 χιλ. ευρώ = 2.400 χιλ. ευρώ/έτος.

Εκτιμώμενο κόστος για διαχείριση εναέριου χώρου	Χιλιάδες ευρώ/έτος		
	8Α	8Β	8Γ
	Όλοι οι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας υπό την εποπτεία των εθνικών εποπτικών αρχών	Όλοι οι διασυνοριακοί φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας υπό την εποπτεία του EASA	Φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας για 4 κράτη υπό την εποπτεία του EASA
EASA	0	2 400	600
Εθνικές εποπτικές αρχές	2 079	0	0
Φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας	0	0	0
ΣΥΝΟΛΟ	2 079	2 400	600

Πίνακας 47: Εκτιμώμενο κόστος για την εποπτεία των πανευρωπαϊκών φορέων παροχής υπηρεσιών

Η επιλογή 8Γ θα είναι η λιγότερο δαπανηρή. Θα πρέπει να της αποδοθεί η υψηλότερη βαθμολογία: $3 \times \text{«συντελεστής βαρύτητας»} 2 = 6$. Αντίστροφα, οι επιλογές 8Α και 8Β πρέπει να θεωρηθούν ελαφρώς αρνητικές (δηλ. βαθμολογία $-1 \times 2 = -2$).

2.11.5 Περιβαλλοντικός αντίκτυπος

Οι εξεταζόμενες επιλογές έχουν ουδέτερο αντίκτυπο στο περιβάλλον.

2.11.6 Κοινωνικός αντίκτυπος

Ενόψει του περιορισμένου αριθμού του εμπλεκόμενου προσωπικού, θεωρείται ότι η εκλογή μεταξύ των διαφόρων επιλογών έχει ουδέτερο αντίκτυπο στο κοινωνικό σύνολο.

2.11.7 Αντίκτυπος σε άλλες κοινοτικές απαιτήσεις οι οποίες δεν εμπίπτουν στο σημερινό πεδίο αρμοδιοτήτων του EASA

Οι διατάξεις του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού αποσκοπούν στην εξάλειψη της αποσπασματικότητας του τοπίου της αεροπορίας στην ΕΕ. Ο ίδιος στόχος τονίστηκε στην προαναφερθείσα έκθεση της ομάδας υψηλού επιπέδου. Επιπλέον, η ΕΚ υπέγραψε συμφωνία αμοιβαίας συνεργασίας με την Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Διαστήματος (ESA)⁶¹, η οποία επί του παρόντος δεν έχει αντίστοιχο σε επίπεδο ΕΕ για τη ρύθμιση της ασφάλειας του γενικότερου συστήματος της αεροπορίας. Το ίδιο ισχύει για την Εποπτική Αρχή του ευρωπαϊκού παγκόσμιου δορυφορικού συστήματος GNSS (GSA)⁶². Δεν αποκλείεται η ανάδυση περαιτέρω φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας από το πρόγραμμα SESAR.

⁶¹ Συμφωνία-πλαίσιο μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Διαστήματος (ΕΕ L 261 της 6.8.2004, π. 64).

⁶² Συστάθηκε δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1321/2004 του Συμβουλίου, της 12ης Ιουλίου 2004, σχετικά με τη δημιουργία δομών διαχείρισης για τα ευρωπαϊκά προγράμματα δορυφορικής ραδιοπλοήγησης (ΕΕ L 246 της 27.7.2004, σ. 1).

Λαμβάνοντας υπόψη αυτούς τους παράγοντες, ο αντίκτυπος εκτιμάται όπως στον πίνακα 48 κατωτέρω:

Ειδικοί στόχοι/Δείκτες άμεσων αποτελεσμάτων	Επιλογές		
	8Α	8Β	8Γ
Ρύθμιση πανευρωπαϊκών φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας	Όλοι οι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας υπό την εποπτεία των εθνικών εποπτικών αρχών	Όλοι οι διασυννοριακοί φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας υπό την εποπτεία του EASA	Πραγματικοί πανευρωπαϊκοί φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας υπό την εποπτεία του EASA
Ρύθμιση της ασφάλειας διαχωρισμένη από άλλες μορφές ρύθμισης	- 2	3	3
Κανονιστική διαδικασία EASA	Δεν αφορά αυτήν την παράγραφο		
Επιθεωρήσεις τυποποίησης	Δεν αφορά αυτήν την παράγραφο		
Διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας και υπηρεσίες αεροναυτιλίας στο πλαίσιο για την ασφάλεια του EASA	- 3	3	1
Κανονισμοί για συστήματα διαχείρισης	Δεν αφορά αυτήν την παράγραφο		
Σαφής διάκριση του ρόλου των αρχών από το ρόλο των φορέων παροχής υπηρεσιών	Δεν αφορά αυτήν την παράγραφο		
Πιστοποίηση φορέων παροχής υπηρεσιών σε 4 κράτη	- 3	3	3
Απλοποίηση (αλλά ενιαίοι κανόνες) της παροχής υπηρεσιών πληροφοριών πτήσεων αεροδρομίων (AFIS) και της διαχείρισης χώρου στάθμευσης αεροσκαφών	Δεν αφορά αυτήν την παράγραφο		
Αξιολόγηση αντικτύπου για κάθε κανόνα	Δεν αφορά αυτήν την παράγραφο		
Διεπαφή με άλλες μορφές ρύθμισης	- 2	3	3
Λογική χρήση των πόρων	- 1	2	1
Εποπτεία όλων των λειτουργιών Κέντρου Ελέγχου Περιοχής (ACC)	Δεν αφορά αυτήν την παράγραφο		
ΣΥΝΟΛΟ	- 11	14	11
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑΣ (□/5 ποσοτικοποιημένες παράμετροι)	- 2,2	2,8	2,2
ΣΤΑΘΜΙΣΜΕΝΗ ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑ (Βαθμολογία x 1)	- 2,2	2,8	2,2

Πίνακας 48: Αντίκτυπος στη λοιπή νομοθεσία για τους πανευρωπαϊκούς φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας

2.11.8 Πολυκριτηριακή ανάλυση και συνιστώμενη επιλογή

Σύμφωνα με τη μεθοδολογία που περιγράφεται στην παράγραφο 2.1.2 και τις βαθμολογίες που αποδίδονται στις προηγούμενες παραγράφους, προκύπτει ο ακόλουθος πίνακας πολυκριτηριακής ανάλυσης.

Σταθμισμένη βαθμολογία για τους πανευρωπαϊκούς φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας		8Α	8Β	8Γ
Πεδίο αντίκτυπου	Συντελεστής βαρύτητας	Όλοι οι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας υπό την εποπτεία των εθνικών εποπτικών αρχών	Όλοι οι διασυνοριακοί φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας υπό την εποπτεία του EASA	Πραγματικοί πανευρωπαϊκοί φορείς υπηρεσιών αεροναυτιλίας υπό την εποπτεία του EASA
Αντίκτυπος στην ασφάλεια	3	6	6	9
Οικονομικός αντίκτυπος	2	-2	- 2	6
Περιβαλλοντικός αντίκτυπος	3	0	0	0
Κοινωνικός αντίκτυπος	2	0	0	0
Αντίκτυπος σε άλλες ρυθμίσεις της ΕΕ	1	- 2,2	2,8	2,2
ΣΤΑΘΜΙΣΜΕΝΟ ΣΥΝΟΛΟ		1,8	6,8	17,2

Πίνακας 49: Πολυκριτηριακή ανάλυση για τους πανευρωπαϊκούς φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας

Η πολυκριτηριακή ανάλυση δείχνει ότι καμία επιλογή δεν έχει γενικά αρνητικό αντίκτυπο. Ωστόσο, η επιλογή 8Γ συγκεντρώνει πολύ καλύτερη βαθμολογία από τις επιλογές 8Α ή 8Β.

Πιο συγκεκριμένα, η επιλογή 8Γ συγκεντρώνει υψηλότερη βαθμολογία από τις άλλες σε επίπεδο ασφάλειας και οικονομίας.

Αυτός είναι και ο λόγος για τον οποίο ο Οργανισμός περιέλαβε την επιλογή 8Γ (δηλ. ο Οργανισμός να πιστοποιεί και να εποπτεύει τους ενιαίους φορείς που παρέχουν υπηρεσίες αεροναυτιλίας σε 4 ή περισσότερα κράτη) στη γνώμη του.

3. Συμπεράσματα

Επομένως, έχοντας αξιολογήσει τον αντίκτυπο καθεμίας από τις θεωρούμενες επιλογές, έναντι των συγκεκριμένων στόχων της προτεινόμενης πολιτικής, από την άποψη της ασφάλειας και από οικονομικής, περιβαλλοντικής και κοινωνικής άποψης, καθώς και σε σχέση με άλλες πολιτικές, ο Οργανισμός κρίνει ότι η επέκταση των αρμοδιοτήτων του στη ρύθμιση της ασφάλειας της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας είναι δικαιολογημένη, ιδίως όσον αφορά τα οφέλη από την άποψη της ασφάλειας και από οικονομικής άποψης.