



ΓΝΩΜΗ ΑΡΙΘ. 05/2011

ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

της 14ης Νοεμβρίου 2011

για κανονισμό της Επιτροπής που θεσπίζει απαιτήσεις σχετικά με τις υπηρεσίες στην αεροναυτιλία και τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. .../... της Επιτροπής για καθορισμό των κοινών κανόνων για τις αεροπορικές και επιχειρησιακές διατάξεις σχετικά με τις υπηρεσίες και τις διαδικασίες αεροναυτιλίας και τους κανονισμούς (ΕΚ) αριθ. 2096/2005, (ΕΚ) αριθ. 1794/2006, (ΕΚ) αριθ. 730/2006, (ΕΚ) αριθ. 1033/2006 και (ΕΕ) αριθ. 255/2010

**«Μέρος Β των τυποποιημένων ευρωπαϊκών κανόνων αέρος (SERA) μέρος Β»
«Απαιτήσεις σχετικά με τις υπηρεσίες στην αεροναυτιλία»**

Σύνοψη των κυριότερων σημείων

Η παρούσα γνώμη περιέχει σχέδιο τροποποίησης του άρθρου 2 του εκτελεστικού κανόνα των τυποποιημένων ευρωπαϊκών κανόνων αέρος και σχέδιο τροποποίησης του παραρτήματος του εν λόγω εκτελεστικού κανόνα.

Οι προτεινόμενες απαιτήσεις μεταφέρουν τα περιεχόμενα των διατάξεων των παραρτημάτων 11 και 3 του ICAO τα οποία περιέχουν «κανόνες αέρος».

Οι κύριοι στόχοι των προτεινόμενων νέων κανόνων είναι:

- η εναρμόνιση των κανόνων αέρος εντός του ευρωπαϊκού εναέριου χώρου·
- η διευκόλυνση της ελεύθερης κυκλοφορίας των χρηστών εναέριου χώρου εντός του ευρωπαϊκού εναέριου χώρου·
- η διευκόλυνση της υλοποίησης των λειτουργικών τμημάτων εναέριου χώρου μέσω της παροχής ενός κοινού συνόλου διαδικασιών και επιχειρησιακών κανόνων διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας· και
- η υποστήριξη των κρατών μελών σχετικά με τις υποχρεώσεις τους αναφορικά με τη σύμβαση του Σικάγου μέσω της κοινής υλοποίησης των προτύπων και συνιστώμενων πρακτικών του ICAO.

Οι προτεινόμενες απαιτήσεις είναι αποτέλεσμα της διαβούλευσης με αρχές, φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, χρήστες εναέριου χώρου, ενώσεις, προμηθευτές στρατιωτικού εξοπλισμού και εμπειρογνώμονες στον τομέα της αεροπορίας.

Επεξηγηματική σημείωση**I. Γενικά**

1. Σκοπός της παρούσας γνώμης είναι να προταθεί στην Επιτροπή η τροποποίηση του άρθρου 2 του σχεδίου του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. .../...¹ για καθορισμό των κοινών κανόνων για τις διατάξεις αέρος και τις επιχειρησιακές διατάξεις σχετικά με τις υπηρεσίες και τις διαδικασίες στην αεροναυτιλία και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 2096/2005, (ΕΚ) αριθ. 1794/2006, (ΕΚ) αριθ. 730/2006, (ΕΚ) αριθ. 1033/2006 και (ΕΕ) αριθ. 255/2010 (εφεξής καλούμενος ο «εκτελεστικός κανόνας SERA») και του παραρτήματός του μέσω της εισαγωγής ενός νέου μέρους Β (εφεξής καλούμενο «Μέρος Β των SERA»). Το πεδίο εφαρμογής αυτής της διαδικασίας θέσπισης κανόνων παρουσιάζεται στους όρους αναφοράς ATM.001 (RMT.0148) και καθορίζεται περαιτέρω στην εντολή της Ευρωπαϊκής Επιτροπής προς το EUROCONTROL για τους τυποποιημένους ευρωπαϊκούς κανόνες αέρος² και στην τροποποίησή της μέσω της επιστολής αριθ. MOVE E2/JP/sr προς το EUROCONTROL στις 15/10/2010 (εφεξής καλούμενη η «εντολή SERA»).
2. Η γνώμη εκδόθηκε με βάση τη διαδικασία που καθορίστηκε από το διοικητικό συμβούλιο του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφαλείας της Αεροπορίας (εφεξής καλούμενος ο «Οργανισμός»)³, όπως προβλέπεται από τις διατάξεις του άρθρου 19 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008⁴ (εφεξής καλούμενος ο «βασικός κανονισμός»).
3. Στον προτεινόμενο κανόνα έχουν ληφθεί υπόψη η ανάπτυξη κοινοτικού και διεθνούς δικαίου (ICAO) και η εναρμόνιση με τους κανόνες άλλων αρχών των κύριων εταιρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης όπως ορίζεται στους στόχους του άρθρου 2 του βασικού κανονισμού. Ο προτεινόμενος κανόνας:
 - a) αναπτύχθηκε λαμβάνοντας υπόψη τις υπό εξέλιξη εργασίες στο πλαίσιο της ομπρέλας του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού για την εφαρμογή του άρθρου 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 551/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 10ης Μαρτίου 2004 για την οργάνωση και τη χρήση του εναέριου χώρου στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ)(αριθ. 1070/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Οκτωβρίου 2009 για τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 549/2004, (ΕΚ) αριθ. 550/2004, (ΕΚ) αριθ. 551/2004 και (ΕΚ) αριθ. 552/2004 για να βελτιωθούν οι επιδόσεις και η βιωσιμότητα του ευρωπαϊκού συστήματος πολιτικής αεροπορίας (εφεξής καλούμενος ο «κανονισμός για τον εναέριο χώρο») που επιτεύχθηκαν κατόπιν της εντολής SERA και οδήγησαν στο σχέδιο του εκτελεστικού κανόνα SERA, η συμπλήρωση του οποίου προτείνεται από την παρούσα γνώμη.

¹ Ο ακριβής αριθμός του εν λόγω κανονισμού δεν είναι διαθέσιμος καθώς δεν έχει ακόμη καθοριστεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή μέσω της επιτροπολογίας.

² Επιπλέον πληροφορίες σχετικά με την εντολή της Ευρωπαϊκής Επιτροπής προς το EUROCONTROL και το αποτέλεσμα και τα παραδοτέα του EUROCONTROL για τη φάση 1 προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή είναι διαθέσιμες στον ακόλουθο σύνδεσμο:
http://www.eurocontrol.int/ses/public/standard_page/sk_sera.html.

³ Απόφαση του διοικητικού συμβουλίου σχετικά με την εφαρμοστέα από τον Οργανισμό διαδικασία για την έκδοση γνωμοδοτήσεων, πιστοποιήσεων, προδιαγραφών και υλικού καθοδήγησης (διαδικασία θέσπισης κανόνων). EASA MB 08-2007 της 13.6.2007.

⁴ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ής Φεβρουαρίου 2008 για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφαλείας 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 L 79 της 19.3.2008, σ. 1), όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1108/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Οκτωβρίου 2009 (ΕΕ L 309 της 24.11.2009, σ. 51).

- β) μετέφερε τις σχετικές διατάξεις από τα παραρτήματα 11 και 3 του ICAO με τις ελάχιστες αλλαγές που είναι αναγκαίες για την εφαρμογή των διατάξεων του ICAO στο ευρωπαϊκό κανονιστικό πλαίσιο.
4. Όπως ζητήθηκε με την εντολή SERA και όπως εξηγήθηκε περαιτέρω στο αρχικό σχέδιο του EUROCONTROL σχετικά με την εντολή της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την υποστήριξη της θέσπισης των τυποποιημένων κανόνων αέρος SES/AS/SERA/IPL2⁵, το περιεχόμενο της παρούσας γνώμης και του σχεδίου του κανονισμού καταρτίστηκε βάσει του αποτελέσματος της συνεργασίας του Οργανισμού και του EUROCONTROL.

II. Διαβούλευση

5. Η κοινοποίηση προτεινόμενης τροποποίησης (NPA) 02-2011⁶ που περιείχε το σχέδιο γνώμης για κανονισμό της Επιτροπής που τροποποιεί τον εκτελεστικό κανόνα SERA δημοσιεύτηκε στο δικτυακό τόπο του Οργανισμού για δημόσια διαβούλευση την 8η Φεβρουαρίου 2010.
6. Μέχρι την καταληκτική ημερομηνία της 10ης Μαΐου 2010, ο Οργανισμός έλαβε 415 παρατηρήσεις από 44 σχολιαστές, συμπεριλαμβανομένων εθνικών αεροπορικών αρχών/εθνικών εποπτικών αρχών, επαγγελματικών φορέων και ιδιωτικών εταιρειών και ιδιωτών.
7. Όλες οι παρατηρήσεις που ελήφθησαν εξετάστηκαν και ενσωματώθηκαν σε ένα έγγραφο απάντησης στις παρατηρήσεις (ΕΑΠ) που δημοσιεύτηκε στο δικτυακό τόπο του Οργανισμού την 23η Αυγούστου 2011. Αυτό το ΕΑΠ περιέχει κατάλογο όλων των προσώπων ή/και των φορέων που υπέβαλαν παρατηρήσεις καθώς και τις απαντήσεις του Οργανισμού.
8. Όπως επισημάνθηκε ήδη στην επεξηγηματική σημείωση του ΕΑΠ 2011-02, οι περισσότερες παρατηρήσεις υποβλήθηκαν ως απάντηση στις ερωτήσεις που διατυπώθηκαν στην επεξηγηματική σημείωση της NPA 2011-02 και ως σχολιασμός των προτεινόμενων διατάξεων για τις ταξινομήσεις εναέριου χώρου. Οι περισσότερες από τις ανησυχίες που εκφράστηκαν αφορούσαν:
- α) τις κατηγορίες εναέριου χώρου A, ΣΤ και Z·
 - β) την έννοια της αρμόδιας αρχής και τη χρήση της στο σχέδιο του κανόνα·
 - γ) τη ρυθμιστική δομή εν γένει και εντός του εκτελεστικού κανόνα SERA·
 - δ) το ζήτημα που συνδέεται με τους ελέγχους ώρας που παρέχονται στο πλησιέστερο λεπτό μόνο αντί στο πλησιέστερο ήμισυ του λεπτού, όπως απαιτείται από τον ICAO·
 - ε) τον περιορισμό ταχύτητας 250 κόμβων·
 - στ) την επιλογή των ελάχιστων διαχωρισμού·
 - ζ) τον διαχωρισμό μεταξύ των πτήσεων εξ όψεως τη νύχτα και μεταξύ των πτήσεων εξ όψεως τη νύχτα και των πτήσεων με όργανα·
 - η) την άδεια πτήσης με όργανα με τους χειριστές να διατηρούν το δικό τους διαχωρισμό σε μετεωρολογικές συνθήκες πτήσεις εξ όψεως (άδεια VMC)·
 - θ) τις ειδικές πτήσεις εξ όψεως (SVFR)·
 - ι) τα αυτόματα συστήματα πληροφοριών τερματικού·
 - ια) το πεδίο εφαρμογής της υπηρεσίας πληροφοριών πτήσης· και

⁵ <http://www.eurocontrol.int/ses/gallery/content/public/docs/pdf/ses/SERA%20INITIAL%20PLAN%20PHASE%20II%20December%202010.pdf>.

⁶ Βλ. αρχεία θέσπισης κανόνων στη διεύθυνση http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.

- ιβ) τα μετεωρολογικά δελτία.
9. Ο Οργανισμός ανέλυσε όλες τις παρατηρήσεις με την υποστήριξη του EUROCONTROL και δόθηκε συντονισμένη απάντηση σε κάθε παρατήρηση μαζί με μια γενική επεξήγηση των απαντήσεων και των αντίστοιχων αιτιολογήσεων.
10. Επιπλέον, κατά τη συνάντηση διαβούλευσης με τους ενδιαφερόμενους που έλαβε χώρα στο EUROCONTROL την 19η Σεπτεμβρίου 2011, εξετάστηκαν τα κύρια στοιχεία που προέκυψαν από τη δημόσια διαβούλευση, από κοινού με άλλα ερωτήματα που τέθηκαν κατά τη συνάντηση. Βάσει του αποτελέσματος αυτών των συζητήσεων καθώς και των αντιδράσεων που ελήφθησαν επί του ΕΑΠ, ο Οργανισμός από κοινού με το EUROCONTROL τροποποίησε το σχέδιο των SERA μέρος Β και εκπόνησε το περιεχόμενο της παρούσας γνώμης.
11. Ο Οργανισμός έλαβε 62 αντιδράσεις επί του ΕΑΠ από επτά φορείς: τέσσερις φορείς αρχών, έναν στρατιωτικό φορέα, τρεις φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, δύο ενώσεις περιφερειακών αεροδρομίων, δύο ενώσεις γενικής αεροπορίας και μία αεροπορική εταιρεία. Οι περισσότερες από τις αντιδράσεις αφορούν:
- α) την κατηγορία εναέριου χώρου ΣΤ και τις απαντήσεις που δόθηκαν στις παρατηρήσεις σχετικά με την κατηγορία ΣΤ·
 - β) το όριο ταχύτητας των 250 κόμβων για συγκεκριμένες κατηγορίες εναέριου χώρου·
 - γ) τη δομή του κανόνα SERA·
 - δ) την αναχαίτιση πολιτικών αεροσκαφών·
 - ε) τις πτήσεις εξ όψεως στην κατηγορία εναέριου χώρου Α·
 - στ) τις ειδικές πτήσεις εξ όψεως τη νύχτα και την ανάγκη να επιτρέπονται·
 - ζ) το πεδίο εφαρμογής της υπηρεσίας πληροφοριών πτήσης και τη μετρησιμότητα/ασφάλεια δικαίου των διατάξεων·
 - η) τους ελέγχους ώρας·
 - θ) την ανάπτυξη αποδεκτών μέτρων συμμόρφωσης/υλικών καθοδήγησης·
 - ι) τη μετρησιμότητα και την ασφάλεια δικαίου των διατάξεων εν γένει·
 - ια) το ζήτημα που σχετίζεται με την αρμόδια αρχή και την προτίμηση της χρήσης του όρου «αποδοχή» αντί του όρου «έγκριση»·
 - ιβ) το γεγονός ότι οι απαντήσεις που έδωσε ο Οργανισμός ήταν πολύ γενικές· και
 - ιγ) το γεγονός ότι οι παρατηρήσεις εξακολουθούν να ισχύουν έπειτα από την εξέταση από τον Οργανισμό των παρατηρήσεών τους επί του ΕΑΠ.
12. Όπως ήδη αναφέρθηκε, ο Οργανισμός έλαβε υπόψη αυτές τις αντιδράσεις πριν από την εκπόνηση του περιεχομένου της γνώμης και στην επεξήγηση που ακολουθεί αναφέρεται λεπτομερώς ο τρόπος με τον οποίο αντιμετωπίστηκαν.

III. Περιεχόμενο της γνώμης του Οργανισμού

α. Γενικά

13. Στόχο της παρούσας γνώμης αποτελεί η μεταφορά των σχετικών διατάξεων των παραρτημάτων 11 και 3 του ICAO, οι οποίες θεωρείται ότι έχουν χαρακτήρα «κανόνων αέρος», σύμφωνα με τις αρχές σύνταξης που εξηγήθηκαν στην NPA 2011-02, στους SERA μέρος Β, συμπληρώνοντας έτσι τον εκτελεστικό κανόνα SERA και το παράρτημα των SERA μέρος Α.
14. Όπως ήδη εξηγήθηκε στην NPA 2011-02, υπάρχει διπλή νομική βάση για την κατάρτιση αυτών των κανόνων αέρος. Αφενός, δυνάμει του βασικού κανονισμού του EASA απαιτείται από τον Οργανισμό η κατάρτιση εκτελεστικών κανόνων για την κάλυψη των κοινών γενικών επιχειρησιακών κανόνων και τυχόν ισχύουσες διαδικασίες που καθορίζονται για τη

χρήση του εναέριου χώρου και, αφετέρου, δυνάμει του κανονισμού για τον εναέριο χώρο του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού απαιτούνται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή η θέσπιση εκτελεστικών κανόνων σχετικών με τους κανόνες αέρος και η εφαρμογή ομοιόμορφης ταξινόμησης εναέριου χώρου.

15. Λόγω των παραπάνω, η αρχική εντολή της Ευρωπαϊκής Επιτροπής προς το EUROCONTROL ήδη ανέφερε ότι το έργο που είναι αναγκαίο για τη συνεκτίμηση των θεσμικών εξελίξεων αφορούσε στην επέκταση του βασικού κανονισμού του EASA στη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας/στα συστήματα αεροναυτιλίας. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή τροποποίησε την εντολή προκειμένου να αντανακλώνται οι νέες αρμοδιότητες του EASA μετά την επέκταση του βασικού κανονισμού.
16. Συνεπώς, το περιεχόμενο της παρούσας γνώμης καταρτίστηκε σε συντονισμό με το EUROCONTROL καθώς έχει στόχο να αποκριθεί στις υποχρεώσεις του Οργανισμού σε σχέση με το βασικό κανονισμό και την εντολή της Ευρωπαϊκής Ένωσης προς το EUROCONTROL αναφορικά με τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τον κανονισμό για τον εναέριο χώρο.

β. Κύριες αντιδράσεις που ελήφθησαν και η γνώμη του Οργανισμού

i. Ορισμοί

17. Βάσει των παρατηρήσεων που ελήφθησαν κατά την περίοδο της δημόσιας διαβούλευσης, εξετάστηκαν οι ορισμοί που αφορούν το μέρος Β των SERA, των οποίων η προσθήκη στους ορισμούς του άρθρου 2 του εκτελεστικού κανόνα SERA προτάθηκε στην NPA, και συμπεριλήφθηκαν οι ορισμοί «νέφος επιχειρησιακής σπουδαιότητας», «αποφυγή κυκλοφορίας» και «επίπεδο μετάβασης» καθώς οι όροι χρησιμοποιούνται στις διατάξεις. Αυτοί οι ορισμοί προέρχονται από γνωστές πηγές (π.χ. παράρτημα 11, παράρτημα 3 και PANS-ATM) και η προσθήκη τους θεωρείται ότι θα βελτιώσει την κατανόηση του κανονισμού.
18. Επιπλέον, ο ορισμός του «φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών» που προτάθηκε στην NPA, διαγράφηκε γιατί ο όρος «φορέας εκμετάλλευσης» ορίζεται ήδη στον βασικό κανονισμό και δεν είναι αναγκαίος ο εκ νέου ορισμός του όρου στον εκτελεστικό κανόνα. Ωστόσο, προκειμένου να καταστεί βέβαιο σε ποιους φορείς εκμετάλλευσης αναφέρεται ο κανόνας, ο όρος «φορέας εκμετάλλευσης» καθορίστηκε ως «φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών» όταν χρησιμοποιείται.
19. Τέλος, ο Οργανισμός θα ήθελε να επισημάνει ότι οι προτεινόμενοι κανόνες για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών⁷ (τους οποίους η επιτροπή του EASA υπερψήφισε πρόσφατα) περιέχουν ελάχιστους ορισμούς οι οποίοι δεν είναι ευθυγραμμισμένοι με τους ορισμούς στους SERA μέρος Α. Αυτοί είναι οι ορισμοί «νύχτα», «τοποθεσία λειτουργίας» και «κυβερνήτης». Η άποψη του Οργανισμού είναι ότι η Επιτροπή από κοινού με τον Οργανισμό θα πρέπει να αξιολογήσουν τον καλύτερο τρόπο αντιμετώπισης αυτού του ζητήματος δεδομένης της σπουδαιότητας της χρήσης συνεκτικών ορισμών σε διαφορετικούς κανόνες, καθώς και του πεδίου εφαρμογής και του στόχου τους.

ii. Αρμόδια αρχή

20. Σε ορισμένες παρατηρήσεις τονίστηκε ότι η αντικατάσταση του όρου «κατάλληλη αρχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας» ή του όρου «κατάλληλη αρχή» που χρησιμοποιείται στον ICAO με τον όρο «αρμόδια αρχή» ή με τον όρο «φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας» θα μπορούσε να οδηγήσει σε αποσταθεροποίηση του τρέχοντος

⁷ <http://easa.europa.eu/agency-measures/docs/opinions/2011/04/Opinion%2004-2011.pdf>
[http://easa.europa.eu/agency-measures/docs/opinions/2011/04/draft%20Commission%20Regulation%20OPS%20\(LegisWrite\).pdf](http://easa.europa.eu/agency-measures/docs/opinions/2011/04/draft%20Commission%20Regulation%20OPS%20(LegisWrite).pdf)
<http://easa.europa.eu/agency-measures/docs/opinions/2011/04/Annexes%20to%20Regulation.pdf>

συστήματος και να προκαλέσει προβλήματα στο υφιστάμενο εθνικό πλαίσιο. Όπως εξηγήθηκε στις απαντήσεις που δόθηκαν στις παρατηρήσεις, οι όροι «υπηρεσία εναέριας κυκλοφορίας» και «μετεωρολογική αρχή» δεν υφίστανται στο τρέχον ευρωπαϊκό κανονιστικό πλαίσιο βάσει των κανονισμών του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού (οι οποίοι για παράδειγμα αποσαφηνίζουν τις ευθύνες βάσει της αρχής του διαχωρισμού μεταξύ της παροχής υπηρεσιών και της επίβλεψης). Συνεπώς, ο ρόλος της εθνικής εποπτικής αρχής ή της αρμόδιας αρχής έχει διαχωριστεί από το ρόλο του φορέα παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας και από το ρόλο των κρατών μελών [κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 550/2004 και κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 216/2008]. Η ορολογία που χρησιμοποιείται στους κανονισμούς υψηλού επιπέδου πρέπει να τηρείται στους κανονισμούς χαμηλότερου επιπέδου. Βάσει των ανωτέρω, το σχέδιο του εκτελεστικού κανόνα SERA πρέπει επίσης να συμμορφώνεται προς τις ίδιες αρχές και συνεπώς κάθε αναφορά που γίνεται στα παραρτήματα 11 και 3 του ICAO στους όρους «υπηρεσία εναέριας κυκλοφορίας» και «μετεωρολογική αρχή» έχει αναθεωρηθεί με στόχο να υποδειχθεί/αποφασιστεί, σύμφωνα με τους κανονισμούς για τον ενιαίο ευρωπαϊκό ουρανό, αν η δραστηριότητα/το καθήκον εκτελείται από την εποπτική αρχή ή από τον φορέα παροχής (φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας ή μονάδες υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας).

21. Είναι η άποψη του Οργανισμού ότι είναι αναγκαία η αποσαφήνιση του ορισμού του όρου «αρμόδια αρχή» που περιλαμβάνεται στον εκτελεστικό κανόνα SERA και της ερμηνείας του. Ο ορισμός: *ως αρμόδια αρχή νοείται η αρχή ενός κράτους μέλους η οποία είναι αρμόδια για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού ή κάθε φορέας στον οποίον ανατίθεται αυτή η αρμοδιότητα*, ερμηνεύθηκε από κάποιους ενδιαφερόμενους ότι επιτρέπει στην αρμόδια αρχή να αναθέσει κάποια καθήκοντα στους φορείς παροχής υπηρεσιών και συνεπώς θα μπορούσε να ερμηνευθεί ότι δεν συμμορφώνεται προς την αρχή του διαχωρισμού μεταξύ παροχής υπηρεσιών και εποπτείας.
22. Ο Οργανισμός είναι της άποψης ότι αυτός ο ορισμός ενδεχομένως να φανεί αντιφατικός προς την έννοια της ανάθεσης καθηκόντων σε ειδικευμένους φορείς, η οποία υπάρχει τόσο στον κανονισμό για τον ενιαίο ευρωπαϊκό ουρανό όσο και στον βασικό κανονισμό του EASA. Και στους δύο κανονισμούς υπάρχει διαφορά μεταξύ αυτού που μπορεί να ονομαστεί «νομική μεταβίβαση αρμοδιοτήτων» (η ανάθεση αρμοδιοτήτων σε κάποιο φορέα βάσει νόμου), η οποία δημιουργεί μια αρμόδια αρχή, και μιας δευτερεύουσας μεταβίβασης (ή ανάθεσης) καθηκόντων από την αρμόδια αρχή σε έναν ειδικευμένο φορέα.
23. Ο Οργανισμός είναι της άποψης ότι αυτός ο ορισμός πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να έχει την εξής διατύπωση: *ως αρμόδια αρχή νοείται η αρχή που ορίζεται από το κράτος μέλος ως αρμόδια για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού*.
24. Αν η αρμόδια αρχή αποφασίσει να μεταβιβάσει κάποια καθήκοντα σε άλλο φορέα, τηρώντας παράλληλα τις αρχές διαχωρισμού μεταξύ παροχής υπηρεσιών και εποπτείας, η μεταβίβαση αυτή δεν καθιστά τον εν λόγω φορέα αρμόδια αρχή. Μόνο συγκεκριμένα καθήκοντα πιστοποίησης και επιτήρησης μπορούν να μεταβιβαστούν σε ειδικευμένους φορείς, όπως περιγράφεται στον βασικό κανονισμό και στον κανονισμό-πλαίσιο για τον ενιαίο ευρωπαϊκό ουρανό. Ωστόσο, σε αυτές τις περιπτώσεις είναι σαφές ότι οι συγκεκριμένοι φορείς δεν είναι αρμόδιες αρχές για το σκοπό του κανονισμού, καθώς ενεργούν για λογαριασμό της αρμόδιας αρχής και η μόνη υπεύθυνη είναι η τελευταία. Συνεπώς, είναι δυνατή η μεταβίβαση κάποιων διαδικασιών, καθηκόντων και αρμοδιοτήτων, αλλά δεν είναι δυνατή η υπευθυνότητα ή η ευθύνη της αρμόδιας αρχής.
25. Αν δεν είναι δυνατή η αντιμετώπιση της τροποποίησης του ορισμού από την Επιτροπή σε αυτό το στάδιο, τότε ο Οργανισμός είναι της άποψης ότι το συγκεκριμένο ζήτημα θα πρέπει να το αποσαφηνίσει η Επιτροπή σε μεταγενέστερο στάδιο μέσω μιας διεξοδικής αναθεώρησης κάθε διάταξης ώστε να βεβαιωθεί ότι διατηρούνται οι ευθύνες και η υπάρχουσα ισορροπία και η ανεξαρτησία μεταξύ της παροχής υπηρεσιών και της επιτήρησης.

26. Είναι επίσης σημαντικό να τονιστεί ότι σε κάποιες περιπτώσεις το καθήκον, η απόφαση, η διαδικασία ή η ενέργεια του φορέα παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας ή της μονάδας υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας πρέπει να εγκριθεί από την αρμόδια αρχή πριν να είναι δυνατή η ανάληψη της ενέργειας. Αυτό δεν σημαίνει ότι είναι αναγκαία η χορήγηση έγκρισης πριν από κάθε ενέργεια, αλλά μπορεί να χορηγείται γενικώς όταν η αρμόδια αρχή εγκρίνει σχετικές διαδικασίες κατά τη διαδικασία πιστοποίησης ή κατά τη διάρκεια αναθεώρησης αλλαγών. Αυτό ισχύει, για παράδειγμα, στην περίπτωση επιλογής των ελάχιστων διαχωρισμού.
27. Από κάποιες παρατηρήσεις και κάποιες αντιδράσεις στις παρατηρήσεις προέκυψε η προτίμηση για τον όρο «αποδοχή» από την αρμόδια αρχή αντί του όρου «έγκριση». Ο Οργανισμός είναι της άποψης ότι ο όρος «αποδοχή» δεν είναι σαφής από νομικής σκοπιάς καθώς θα μπορούσε να ερμηνευτεί ποικιλοτρόπως. Θα μπορούσε, για παράδειγμα, να ερμηνευθεί ως σιωπηρή επιβεβαίωση παραλαβής όπου η αρμόδια αρχή απλώς «επιβεβαιώνει» τη διαδικασία χωρίς να ενημερώσει το φορέα παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας ή τη μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και συνεπώς δεν προκύπτει σαφώς αν η αρμόδια αρχή χρειάζεται να εξετάσει ή μη τη διαδικασία. Μια άλλη ερμηνεία θα μπορούσε επίσης να είναι ότι η αρμόδια αρχή χρειάζεται να εξετάσει και να αξιολογήσει τη διαδικασία ή την ενέργεια και να γνωστοποιήσει την απόφασή της στο φορέα παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας ή στη μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας πριν να μπορεί να εφαρμοστεί η διαδικασία ή να πραγματοποιηθεί η ενέργεια. Καθώς οι ελεγχόμενοι φορείς χρειάζεται να κατανοούν και ερμηνεύουν σαφώς τις νομικές πράξεις και τις υποχρεώσεις, επιλέχθηκε ο όρος «έγκριση» αντί του όρου «αποδοχή». Όπου χρησιμοποιείται ο όρος «έγκριση», είναι σαφές ότι η αρχή πρέπει να προβεί σε εξέταση και αξιολόγηση και να χορηγήσει επίσημη έγκριση σχετικά με το εκάστοτε έγγραφο, τη διαδικασία ή την ενέργεια.

iii. Δομή των κανόνων

28. Κατά τη διάρκεια της διαδικασίας διαβούλευσης του Οργανισμού σχετικά με το μέρος Β των SERA, κάποιοι ενδιαφερόμενοι εξέφρασαν τις ανησυχίες τους ότι η εσωτερική δομή των SERA δεν ήταν επαρκώς βελτιστοποιημένη ως προσέγγιση «φιλική προς τον αναγνώστη». Η τρέχουσα εσωτερική δομή των SERA είναι αποτέλεσμα της εντολής της Επιτροπής προς το EUROCONTROL όπου ζητείται μια σταδιακή προσέγγιση, αρχίζοντας με το μέρος Α μέσω του οποίου μεταφέρθηκε σχεδόν ολόκληρο το παράρτημα 2 του ICAO. Είναι επίσης αποτέλεσμα της πρόθεσης για την επίτευξη μιας ομαλής μετάβασης όπου οι αναγνώστες αναγνωρίζουν μια εσωτερική δομή που τους είναι οικεία. Ωστόσο, με το μέρος Β των SERA και τη μεταφορά μόνο ορισμένων μερών των παραρτημάτων 11 και 3 του ICAO, η λογική αυτής της δομής μοιάζει λιγότερο προφανής και φαίνεται ότι κάποιες διατάξεις θα μπορούσαν επίσης να ομαδοποιηθούν διαφορετικά βάσει του θέματος που πραγματεύονται. Κάποιοι ενδιαφερόμενοι πιστεύουν ότι τα διάφορα μέρη που δημιουργήθηκαν χρονολογικά θα μπορούσαν να οργανωθούν καλύτερα σε έναν περισσότερο ομοιογενή κανονισμό, διαρθρωμένο βάσει διαφορετικής λογικής, προσφέροντας μεγαλύτερη συνοχή και ευκολία ως προς την ανάγνωση. Εντούτοις, άλλοι ενδιαφερόμενοι δεν εξέφρασαν αυτές τις απόψεις και φάνηκαν ικανοποιημένοι με την τρέχουσα προσέγγιση και τη δομή.
29. Ο Οργανισμός θεωρεί ότι το ζήτημα που σχετίζεται με τη δομή των SERA είναι εύλογο και χρειάζεται να ληφθεί δεόντως υπόψη πριν να αποφασιστεί η οριστική δομή, για λόγους καλύτερης κανονιστικής ρύθμισης και για τη διευκόλυνση της διαδικασίας εφαρμογής του κανόνα.
30. Η άποψη του Οργανισμού είναι ότι παρότι η τήρηση της δομής του ICAO υπήρξε χρήσιμη κατά τη φάση σύνταξης προκειμένου να εξασφαλιστούν η εξοικείωση και η ευκολία σύγκρισης, η κατανομή των διατάξεων που σχετίζονται με κάποιο θέμα σε διαφορετικά μέρη βάσει μιας ιεραρχίας που αφορά γενικά στοιχεία (μέρος Α), υπηρεσίες (μέρος Β) και διαδικασίες (μέρος Γ) δεν αποτελεί τη μοναδική επιλογή για έναν βέλτιστο οριστικό κανόνα SERA. Ενδεχομένως κάποιες άλλες επιλογές να είναι αποτελεσματικότερες και πιο φιλικές προς το χρήστη, και αυτό αξίζει να εξεταστεί σοβαρά. Πράγματι, είναι αναγκαίο να

αποφευχθεί, για λόγους σαφήνειας και αναγνωσιμότητας του κανόνα, ο μη αιτιολογημένος κατακερματισμός των διατάξεων που σχετίζονται με το ίδιο θέμα σε διαφορετικά μέρη. Ωστόσο, κατά τη σύνταξη των SERA μέρος Β δεν ήταν δυνατή μια τέτοια οριστική εξέταση λόγω της πίεσης του χρόνου και λόγω του γεγονότος ότι τα διαφορετικά μέρη των SERA δεν βρίσκονται ακόμη στο ίδιο επίπεδο ως προς την ωριμότητα και τη διαδικασία υιοθέτησης (το μέρος Α έχει «παγώσει», το μέρος Β βρίσκεται στο τελικό στάδιο σύνταξης και το μέρος Γ βρίσκεται υπό ανάπτυξη).

Ωστόσο, ο Οργανισμός θεωρεί ότι η αναδιάρθρωση του μέρους Α και του μέρους Β των SERA σε αυτό το στάδιο της διαδικασίας δεν είναι ούτε εφικτή ούτε επωφελής. Ο βασικός λόγος για αυτό είναι ότι οι SERA μέρος Γ βρίσκεται προς το παρόν υπό ανάπτυξη και ότι το επίπεδο ωριμότητας του εν λόγω μέρους δεν επιτρέπει μια διεξοδική αξιολόγηση της συνολικής δομής των SERA. Συνεπώς, η δομή του κανόνα SERA θα πρέπει να εξεταστεί όταν το σχέδιο των SERA μέρος Γ θα έχει ωριμάσει επαρκώς και κατά τρόπο συνεκτικό με την προγραμματισμένη ημερομηνία εφαρμογής.

31. Τέλος, πρέπει να υπογραμμιστεί ότι οποιαδήποτε πιθανή αναδιάρθρωση του κανόνα SERA δεν συνεπάγεται ότι θα αλλάξει το περιεχόμενο των διατάξεων του μέρους Α ή Β των SERA (ή του μελλοντικού μέρους Γ). Αντιθέτως, δεν θα πρέπει να γίνουν αλλαγές στην ουσία των διατάξεων των SERA μέρη Α και Β (και μελλοντικό μέρος Γ), αλλά θα μπορούσε να επηρεαστεί μόνο η τοποθέτησή τους στα κατάλληλα κεφάλαια και τις παραγράφους στην πιθανή τροποποιημένη δομή των SERA.

iv. Έλεγχοι ώρας

32. Σύμφωνα με το παράρτημα 11 του ICAO απαιτείται οι μονάδες υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας να παρέχουν ελέγχους ώρας «στο πλησιέστερο ήμισυ του λεπτού». Αυτή η απαίτηση είχε μεταφερθεί στο αρχικό σχέδιο του μέρους Β των SERA χωρίς τροποποίηση και ελήφθη σημαντικός αριθμός παρατηρήσεων σχετικώς. Στη συντριπτική πλειοψηφία των παρατηρήσεων αναφέρθηκε ότι το «ήμισυ του λεπτού» δεν αντιστοιχεί στην τρέχουσα πρακτική στην Ευρώπη, ότι σήμερα αεροσκάφη και χειριστές διαθέτουν πολύ πιο ακριβή μέσα για τη λήψη της σωστής ώρας από άλλες πηγές και ότι θα επαρκούσε ο έλεγχος ώρας στο πλησιέστερο λεπτό. Επιπλέον, οι ενδιαφερόμενοι ανέφεραν ορισμένες ασυμβατότητες μεταξύ του παραρτήματος 11 και του τόμου 2 του παραρτήματος 10 του ICAO σχετικά με την περιγραφή της ώρας (ήμισυ του λεπτού στο παράρτημα 11 έναντι ωρών και λεπτών στο παράρτημα 10). Ωστόσο, η διάταξη της παραγράφου 5.2.1.4.1.4 του τόμου 2 του παραρτήματος 10 αναφέρεται γενικά στην εκπομπή της ώρας, ενώ το παράρτημα 11 περιγράφει ειδικά «ελέγχους ώρας». Το αίτημα για την παροχή ελέγχων ώρας στο πλησιέστερο λεπτό αντί του ημίσεος του λεπτού υποστηρίχθηκε ένθερμα από την ομάδα αναθεώρησης και στη δημόσια συνάντηση, παρότι δεν διατυπώθηκε ποτέ κάποιο σαφές επιχείρημα που να αιτιολογεί ότι δεν είναι δυνατή η χορήγηση ελέγχων ώρας στο πλησιέστερο ήμισυ του λεπτού.
33. Ο Οργανισμός και το EUROCONTROL έλαβαν σοβαρά υπόψη την περίπτωση αλλά μια τέτοια αλλαγή απαιτεί επιπλέον μελέτες. Πράγματι, η εισαγωγή στο μέρος Β ενός κριτηρίου λιγότερου ακριβούς από την αρχική τιμή του ICAO μπορεί να αποτελέσει διαφορά τύπου κατηγορίας Γ⁸ από το πρότυπο του ICAO. Η λήψη απόφασης για κοινή συμφωνία σε ευρωπαϊκό επίπεδο για τη συντονισμένη εθνική γνωστοποίηση μιας τέτοιας διαφοράς στον ICAO θα ήταν μείζονος σημασίας και ποτέ άλλοτε δεν ελήφθη υπόψη ένας τέτοιος τύπος διαφοράς στο πλαίσιο των SERA.
34. Σε κάθε περίπτωση, μια τέτοια αλλαγή θα απαιτούσε αδιάσειστη αιτιολόγηση προκειμένου να διασφαλιστεί ότι όλες οι σχετικές πτυχές έχουν μελετηθεί δεόντως και ληφθεί υπόψη πριν τη λήψη της απόφασης. Η μελέτη έχει ξεκινήσει και προς το παρόν διεξάγεται σε συνεργασία και με συντονισμό μεταξύ του Οργανισμού, του EUROCONTROL και των σχετικών ενδιαφερόμενων, συμπεριλαμβανομένων των χρηστών εναέριου χώρου. Λόγω

⁸ Κατηγορία Γ — Λιγότερη προστασία ή μερική εφαρμογή/μη εφαρμογή.

των δυνητικών επιπτώσεων αυτού του θέματος στην ασφάλεια, απαιτείται να δοθούν σε αυτό το έργο η αναγκαία προσοχή, οι πόροι και ο χρόνος.

35. Για αυτόν το λόγο (παρότι η προσέγγιση είναι σωστή και οι παρατηρήσεις υποδεικνύουν ότι η τρέχουσα πρακτική στην Ευρώπη ουσιαστικά διαφέρει από την περιγραφή στο παράρτημα 11) το σχέδιο του κειμένου που προσαρτάται στην παρούσα γνώμη δεν περιλαμβάνει την αιτηθείσα αλλαγή αλλά παραμένει ευθυγραμμισμένο με την απαίτηση του ICAO έως ότου είναι διαθέσιμο το αποτέλεσμα της μελέτης. Θα καταβληθεί κάθε προσπάθεια προκειμένου να διασφαλιστεί ότι το αποτέλεσμα θα είναι διαθέσιμο πριν να οριστικοποιηθεί η Επιτροπή τη διαδικασία επιτροπολογίας σχετικά με το σχέδιο του μέρους B των SERA.

v. Κατηγορία A ταξινόμησης εναέριου χώρου

36. Σύμφωνα με τον αντίστοιχο ορισμό του ICAO, ο εναέριος χώρος κατηγορίας A προορίζεται μόνο για πτήσεις με όργανα. Συνεπώς, όλοι οι χειριστές αναμένουν να συναντούν μόνο πτήσεις με όργανα και θα διαχωρίζονται από όλη την κυκλοφορία στον εν λόγω εναέριο χώρο. Σε κάποιες παρατηρήσεις και επίσης σε αντιδράσεις στις απαντήσεις επί των παρατηρήσεων ζητήθηκε η εφαρμογή απόκλισης από τον ορισμό του ICAO για τον εναέριο χώρο κατηγορίας A ώστε να επιτρέπονται πτήσεις εξ όψεως σε ειδικές περιστάσεις. Έπειτα από περαιτέρω ανάλυση και συζητήσεις με ορισμένους από τους ενδιαφερόμενους, υπενθυμίζεται ότι η τρέχουσα πρακτική που ακολουθείται σε ορισμένες περιοχές, όπου χρησιμοποιείται ο εναέριος χώρος κατηγορίας A αλλά χορηγούνται ειδικές εγκρίσεις για πτήσεις εξ όψεως σε αυτόν, προκαλεί μια σειρά ζητημάτων.
37. Μια από τις ανησυχίες είναι η αντίληψη των άλλων χρηστών που αναμένουν το διαχωρισμό όλης της κυκλοφορίας, ενώ μια άλλη είναι η έλλειψη σαφήνειας ως προς το καθεστώς των πτήσεων εξ όψεως σε έναν εναέριο χώρο όπου υποτίθεται ότι δεν επιτρέπονται οι συγκεκριμένες πτήσεις, συμπεριλαμβανομένου του καθεστώτος διαχωρισμού που ενδέχεται να ισχύει ή να μην ισχύει για αυτές. Συνεπώς, το συμπέρασμα ήταν ότι αυτή η λύση θα απαιτήσει διαφορά τύπου κατηγορίας Γ σε σχέση με το πρότυπο του ICAO. Ως εκ τούτου, θεωρείται αναγκαία η διατήρηση της σκοπούμενης χρήσης του εναέριου χώρου κατηγορίας A αποκλειστικά για πτήσεις με όργανα. Επιπροσθέτως, πιστεύεται ότι θα μπορούσαν να βρεθούν άλλες λύσεις, στο πλαίσιο του εκτελεστικού κανόνα SERA, ώστε να δοθούν εναλλακτικές επιλογές για τις υφιστάμενες ανάγκες να συμπεριληφθούν αποστολές πτήσεων εξ όψεως των οποίων η νομιμότητα είναι κατανοητή.
38. Παραδείγματα λύσεων που μπορούν να βρεθούν στον εκτελεστικό κανόνα SERA για την αποδοχή πτήσεων εξ όψεως σε έναν συγκεκριμένο όγκο εναέριου χώρου είναι π.χ. για συνήθεις πτητικές λειτουργίες, η εκ νέου ταξινόμηση κάποιων τμημάτων του εναέριου χώρου, δημιουργία διαδρόμων ή ενός προσωρινά δεσμευμένου εναέριου χώρου (TSA)/προσωρινά κατακερματισμένου εναέριου χώρου (TRA). Για ειδικές πτητικές λειτουργίες, πρέπει να ληφθεί υπόψη η εφαρμογή του άρθρου 4 του σχεδίου του εκτελεστικού κανόνα SERA, και για απρόβλεπτες περιστάσεις η εφαρμογή του άρθρου 3 του σχεδίου του ίδιου εκτελεστικού κανόνα (όπου γίνεται αναφορά στο άρθρο 14 παράγραφος 1 του βασικού κανονισμού του EASA) μπορεί να καλύψει τις ανάγκες. Αυτή η προσπάθεια για την ανεύρεση και εφαρμογή λύσεων βασιζόμενων πρωταρχικά σε έναν βέλτιστο σχεδιασμό εναέριου χώρου θα πρέπει να αποτελεί την κατάλληλη λύση για την κάλυψη των σχετικών ζητημάτων, διατηρώντας παράλληλα μια καλή αντίληψη της ταξινόμησης εναέριου χώρου και των υπηρεσιών που παρέχουν όλοι οι χειριστές, καθώς και διατηρώντας τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις του ICAO, γεγονός που αποτελεί έναν από τους στόχους του βασικού κανονισμού του EASA και του κανονισμού για τον εναέριο χώρο και αντανακλάται στην εντολή της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

vi. Κατηγορία ΣΤ ταξινόμησης εναέριου χώρου

39. Κατ' αρχάς είναι σημαντικό να τονιστεί ότι ο εναέριος χώρος κατηγορίας ΣΤ (όπως ορίζεται στο παράρτημα 11 του ICAO) δημιουργήθηκε ώστε να επιτρέψει την προσωρινή παροχή

υπηρεσίας συμβουλών έως ότου είναι δυνατή η παροχή πλήρους υπηρεσίας ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας

40. Η έννοια ότι η υπηρεσία συμβουλών θα πρέπει να παρέχεται ως προσωρινό μέτρο συμπεριλήφθηκε στο παράρτημα 11 του ICAO μόλις το 2001 βάσει των διατάξεων των PANS-ATM παράγραφος 9.1.4.1.2: *Λαμβάνοντας υπόψη τα στοιχεία που αναφέρονται λεπτομερώς στην παράγραφο 2.4 του παραρτήματος 11, η υπηρεσία συμβουλών για την εναέρια κυκλοφορία θα πρέπει να παρέχεται μόνο όταν οι υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας δεν επαρκούν για τον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας και οι περιορισμένες συμβουλές σχετικά με τους κινδύνους πρόσκρουσης που άλλως παρέχονται από την υπηρεσία πληροφοριών πτήσης δεν ικανοποιούν την απαίτηση. Όπου παρέχεται η υπηρεσία συμβουλών για την εναέρια κυκλοφορία, αυτή πρέπει συνήθως να θεωρείται προσωρινό μέτρο έως ότου είναι δυνατή η αντικατάστασή της από υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.*
41. Πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι η τελευταία φράση: *Όπου παρέχεται η υπηρεσία συμβουλών για την εναέρια κυκλοφορία, αυτή πρέπει συνήθως να θεωρείται προσωρινό μέτρο έως ότου είναι δυνατή η αντικατάστασή της από υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας* χρονολογείται το 1960 όταν συμπεριλήφθηκε στην 7η έκδοση του εγγράφου Doc 4444 μέρος VII παράγραφος 1.1.2.
42. Το συγκεκριμένο ζήτημα εξετάζεται επίσης στο εγχειρίδιο σχεδιασμού υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας του ICAO (ATS Planning Manual) (Doc 9426) που δημοσιεύτηκε το 1984. Στο έγγραφο Doc 9426 μέρος I ενότητα 2 κεφάλαιο 1 ενότητα 1.5 — Σταδιακή ανάπτυξη των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας παράγραφος 1.5.9, αναφέρεται ότι *Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίον ο ICAO αναγνώρισε τη σταδιακή ανάπτυξη των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας στις διατάξεις του σχετικά με την υπηρεσία συμβουλών για την εναέρια κυκλοφορία ως προσωρινό, ενδιάμεσο στάδιο για τη μετάβαση από την υπηρεσία πληροφοριών πτήσης στην υπηρεσία ελέγχου περιοχής ώστε να είναι δυνατή μια ομαλή μετάβαση από μια πρωταρχικά πληροφοριακού χαρακτήρα υπηρεσία σε μια υπηρεσία που απαιτεί την ανάληψη από τους ελεγκτές αυξημένων ευθυνών για την ασφάλεια των πτητικών λειτουργιών.* Περαιτέρω, στο κεφάλαιο 2 παράγραφος 2.7.1 αναφέρεται ότι: *Από την ένταξή της στη σχετική διάταξη του ICAO, ο σκοπός ήταν να θεωρείται η υπηρεσία συμβουλών για την εναέρια κυκλοφορία μια προσωρινή, ενδιάμεση μορφή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας ώστε να καταστεί δυνατή η ομαλή και σταδιακή μετάβαση από την υπηρεσία πληροφοριών πτήσης (κατά τη διαδρομή ή γύρω από αεροδρόμια) στην άσκηση ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας. Θα πρέπει, συνεπώς, να γίνει κατανοητό ότι η υπηρεσία συμβουλών για την εναέρια κυκλοφορία δεν μπορεί και δεν θα πρέπει αυτή καθαυτή να αποτελεί σκοπό αλλά θα πρέπει να παρέχεται μόνο ώστε να επιτρέπει στο προσωπικό ελέγχου, κατά τη διάρκεια περιορισμένης χρονικής περιόδου, να αποκτά την αναγκαία πείρα στην άσκηση πλήρους ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας δίνοντάς τους τη δυνατότητα να ενεργούν ως ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας χωρίς την ανάληψη όλων των ευθυνών που ενέχει ο έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας.*
43. Θεωρήθηκε ότι ο αρχικά προτεινόμενος εκτελεστικός κανόνας σχετικά με το συμβουλευτικό εναέριο χώρο αντανάκλούσε ορθά το σκοπό του ICAO. Διατηρώντας τον προσωρινό χαρακτήρα, διατηρήθηκε το πνεύμα του ICAO. Ωστόσο, προκειμένου να καταστούν μετρήσιμες οι διατάξεις του εκτελεστικού κανόνα, ορίστηκε τριετής προθεσμία ως συμβιβαστική λύση μεταξύ της προσωρινής και της μακροπρόθεσμης εφαρμογής.
44. Στις παρατηρήσεις που αφορούν το θέμα του εναέριου χώρου κατηγορίας ΣΤ και στις αντιδράσεις επί των απαντήσεων που δόθηκαν σε αυτές τις παρατηρήσεις, εκφράστηκε κυρίως η ιδέα ότι σύμφωνα με τον ICAO η κατηγορία ΣΤ θα πρέπει να επιτρέπεται χωρίς προθεσμία ώστε οι χώρες που προς το παρόν χρησιμοποιούν εναέριο χώρο κατηγορίας ΣΤ, να εξακολουθούν να τον χρησιμοποιούν. Αυτές τις παρατηρήσεις επανέλαβαν με έμφαση στη δημόσια συνάντηση οι αντιπρόσωποι του κράτους μέλους που έκανε τη μεγαλύτερη χρήση στον εναέριο χώρο του καθώς και κάποια περιφερειακά αεροδρόμια της ίδιας χώρας.

45. Στη συνέχεια, βάσει των επιχειρημάτων προς υποστήριξη αυτών των παρατηρήσεων, αποφασίστηκε η αφαίρεση της τριετούς προθεσμίας από τον εκτελεστικό κανόνα, και η υπόθεση θα εξεταστεί περαιτέρω προκειμένου να αποφασιστεί αν θα αφαιρεθεί απλά ή αν θα συμπεριληφθεί σε αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης.
46. Τέλος, θα πρέπει να σημειωθεί ότι, αναλόγως της εξέλιξης της κυκλοφορίας, ενδεχομένως να αποτελεί καταλληλότερη λύση η αντικατάσταση του εναέριου χώρου κατηγορίας ΣΤ με εναέριο χώρο κατηγορίας Ζ. Συνεπώς, ο προτεινόμενος κανόνας τροποποίησε το κείμενο της σημείωσης του ICAO ώστε να αντανακλάται αυτή η αλλαγή.

vii. Κατηγορία ΣΤ ταξινόμησης εναέριου χώρου και απαίτηση ικανότητας ραδιοεπικοινωνίας για πτήσεις με όργανα

47. Αυτή η παρατήρηση δεν διατυπώθηκε κατά την περίοδο της δημόσιας διαβούλευσης αλλά κατά τη διάρκεια της δημόσιας συνάντησης, και ο Οργανισμός θεώρησε σημαντικό να παρέχει σχετικώς περαιτέρω επεξήγηση στη γνώμη. Η υποχρέωση για τη μεταφορά στις πτήσεις με όργανα εξοπλισμού ασύρματου σε μη ελεγχόμενο εναέριο χώρο αμφισβητήθηκε στη δημόσια συνάντηση, χρησιμοποιώντας το παράδειγμα των ανεμόπτερων που πετούν σε μη ελεγχόμενο εναέριο χώρο κάτω από τις μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης εξ όψεως.
48. Επιπλέον, αυτό το θέμα συνδέεται με μια αποσαφήνιση που δόθηκε κατά τη δημόσια και ανεπίσημη διαβούλευση που διεξήγαγε το EUROCONTROL σχετικά με την έννοια του προσαρτήματος 1 του μέρους Β που περιγράφει τις κατηγορίες εναέριου χώρου. Στην αποσαφήνιση αναφέρθηκε ότι η ικανότητα ραδιοεπικοινωνίας είναι απαραίτητη για πτήσεις με όργανα σε μη ελεγχόμενο εναέριο χώρο, αλλά ότι αυτή η απαίτηση δεν πρέπει να εκλαμβάνεται ως υποχρέωση για διαρκή αμφίδρομη ραδιοεπικοινωνία.
49. Αυτό το ζήτημα αναλύθηκε και θεωρήθηκε ότι το τρέχον κανονιστικό πλαίσιο όσον αφορά τις πτήσεις με όργανα, τις πτήσεις σε μη ελεγχόμενο εναέριο χώρο, τα προσόντα των πληρωμάτων πτήσης, τον εξοπλισμό των αεροσκαφών καθώς και τη διενέργεια και τις επιπτώσεις αυτών των δραστηριοτήτων στην ασφάλεια, όπως περιγράφεται στο παράδειγμα, δεν προσέφερε τη δυνατότητα για την ασφαλή αφαίρεση αυτής της απαίτησης για ικανότητα ραδιοεπικοινωνίας καθώς είχε μεταφερθεί από το παράρτημα 11 του ICAO στο μέρος Β των SERA. Αντίθετα, πιστεύεται ότι δραστηριότητες όπως είναι οι πτήσεις ανεμόπτερων σε μη ελεγχόμενο εναέριο χώρο κάτω από τις μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης εξ όψεως, πρέπει να προστατεύονται μέσω ενός ειδικού καθεστώτος εναέριου χώρου που παρέχει διαχωρισμό από την υπόλοιπη κυκλοφορία, και πιθανώς προσφέρει επιχειρησιακούς διακανονισμούς όπου η ικανότητα ραδιοεπικοινωνίας μπορεί να είναι προαιρετική.

viii. Επιλογή ελάχιστων διαχωρισμού

50. Κατά την αρχική σύνταξη του μέρους Β, αποφασίστηκε να μείνει αυτή η ενότητα με μια αναφορά στην απόφαση της Επιτροπής που θα ληφθεί σε μεταγενέστερο χρόνο. Ο λόγος για αυτό ήταν η περιπλοκότητα του θέματος και το γεγονός ότι από την αρχή είχε αναγνωριστεί η ανάγκη για ευελιξία, καθώς και η ανάγκη για τη μεταφορά υλικού προερχόμενου από τις διαδικασίες για τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας (PANS) στους εκτελεστικούς κανόνες, στα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης και στο υλικό καθοδήγησης, ή τη μη μεταφορά του αναλόγως της κατά περίπτωση αξιολόγησης. Συνεπώς, αποφασίστηκε η μετάθεση της εξέτασης των λεπτομερειών αυτού του ζητήματος έως τη διενέργεια έργου ανάπτυξης για συμπληρωματικά μέρη των SERA, προκειμένου να αποφευχθεί η καθυστέρηση της διαδικασίας για το μέρος Β.
51. Η συμπερίληψη της τιμής των ελάχιστων κάθετου διαχωρισμού δεν ήταν μέρος της NPA, όπου αρχικά αναφερόταν ότι *η Επιτροπή προτείνει μέτρα σχετικά με την επιλογή των ελάχιστων διαχωρισμού.*
52. Εν όψει του γεγονότος ότι τα ελάχιστα των 1 000 ποδών και των 2 000 ποδών προκύπτουν ήδη από τη συμπερίληψη αναφοράς στον πίνακα των επιπέδων πλεύσης στο

προσάρτημα 2 του παραρτήματος I των SERA, θεωρήθηκε δέον να συμπεριληφθεί το κείμενο από τις PANS ATM του ICAO παράγραφος 5.3.2, ως αποσαφήνιση του ζητήματος όταν λαμβάνεται υπόψη ο κάθετος διαχωρισμός. Δημιουργεί μια κοινή και τυποποιημένη αντίληψη των κριτηρίων κάθετου διαχωρισμού. Όσον αφορά τον κάθετο διαχωρισμό, δεν θα αποτελεί μέρος του εκτελεστικού κανόνα, αλλά θα αποτελέσει αντικείμενο αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης ή υλικού καθοδήγησης, όπως αναφέρθηκε στη δημόσια συνάντηση.

53. Αυτή η διάταξη έλαβε, κατά τη διαβούλευση, μια σειρά παρατηρήσεων οι οποίες κυμαίνονται από ερωτήσεις σχετικά με τη μελλοντική απόφαση της Επιτροπής έως την έλλειψη κατανόησης της ακριβούς έννοιας και του σκοπού της αναφοράς στην εν λόγω απόφαση. Έπειτα από τη δημόσια διαβούλευση φάνηκε ότι η ενότητα για την επιλογή των κριτηρίων διαχωρισμού θα μπορούσε να περιέχει την ένδειξη ότι η γενική αρχή θα είναι η υποβολή από το φορέα παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας πρότασης για την επιλογή των ελάχιστων διαχωρισμού προς έγκριση από την αρμόδια αρχή. Η ομάδα σύνταξης θεώρησε τη συγκεκριμένη προσέγγιση ορθή και ασφαλή και με σεβασμό προς τις αρχές διαχωρισμού μεταξύ της παροχής υπηρεσιών και της εποπτείας.
54. Όπως προτάθηκε στην NPA και στη συνέχεια αποτυπώθηκε στο ΕΑΠ, ο σκοπός ήταν η τοποθέτηση αυτής της διαδικασίας επιλογής στο μελλοντικό μέρος ATS που θα εκπονηθεί μετά τον κανόνα SERA, γιατί δεν πληρούσε προφανώς το κριτήριο των «κανόνων αέρος». Ωστόσο, οι συζητήσεις στη δημόσια συνάντηση έδειξαν την προσδοκία των ενδιαφερόμενων για την ύπαρξη, χωρίς καθυστέρηση, πιο συγκεκριμένου υλικού και συνεπώς το αποτέλεσμα ήταν το κείμενο που προτείνεται στην παρούσα γνώμη. Η συγκεκριμένη προσέγγιση έχει το πλεονέκτημα ότι εδραιώνει τη συνοχή σε ολόκληρη την ενότητα 2.3 του σχεδίου του εκτελεστικού κανόνα, καθώς ορισμένες υποενότητες πρέπει οπωσδήποτε να διατηρηθούν στους SERA.
55. Στο σχέδιο του κανόνα που προσαρτάται στην παρούσα γνώμη ελήφθησαν υπόψη όλες οι παρατηρήσεις που διατυπώθηκαν. Θεωρείται ότι το σχέδιο του κανόνα προσφέρει την απαιτούμενη ευελιξία και αναλογικότητα, μπορεί να συμπληρωθεί με τα αναγκαία αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης και το υλικό καθοδήγησης. Επίσης θεωρείται ότι αποτελεί την πλέον πρακτική προσέγγιση ώστε να αποτυπωθεί στο κανονιστικό περιβάλλον της Ευρωπαϊκής Ένωσης ο ιδιαίτερος χαρακτήρας της σχέσης που υπάρχει μεταξύ των προτύπων και των διαδικασιών του ICAO.

ix. Ειδικές πτήσεις εξ όψεως (SVFR) τη νύχτα

56. Η ενότητα 2.6.1 του σχεδίου του μέρους B των SERA καταρτίστηκε βάσει του εργαλείου αριθ. 4 της εργαλειοθήκης ταξινόμησης εναέριου χώρου που εκπόνησε στο παρελθόν η ομάδα εναέριου χώρου και αεροναυτιλίας του EUROCONTROL. Σύμφωνα με το αίτημα των ενδιαφερόμενων, οι διατάξεις συμπεριλήφθηκαν στο σχέδιο του εκτελεστικού κανόνα SERA και συνεπώς συμπληρώνουν τα πρότυπα του ICAO. Όταν δημιουργήθηκε το συγκεκριμένο εργαλείο, ήταν ευρέως αποδεκτό από τους ενδιαφερόμενους ότι οι ειδικές πτήσεις εξ όψεως θα πρέπει να επιτρέπονται μόνο την ημέρα. Τότε, οι αντιπρόσωποι της γενικής αεροπορίας τάχθηκαν έντονα κατά των ειδικών πτήσεων εξ όψεως τη νύχτα για λόγους ασφάλειας. Έπειτα, η ομάδα σύνταξης αποφάσισε ότι οι ειδικές πτήσεις εξ όψεως θα επιτρέπονται «μόνο την ημέρα» και αυτό συμπεριλήφθηκε ως ένα από τα κριτήρια που σχετίζονται με την άδεια ειδικών πτήσεων εξ όψεως για τη δημοσίευση της NPA.
57. Ωστόσο, μια σειρά παρατηρήσεων υποστήριζε να χορηγείται άδεια για ειδικές πτήσεις εξ όψεως τη νύχτα. Η ομάδα σύνταξης εξέφρασε επιφυλάξεις σχετικά με αυτό το ζήτημα καθώς δεν υπήρχε διαθέσιμο επαρκές υλικό ασφάλειας που να αιτιολογεί μια απόκλιση από τις διατάξεις της εργαλειοθήκης, που αποτέλεσε τη βάση της απάντησης που δόθηκε στις σχετικές παρατηρήσεις. Από την άλλη, η εργαλειοθήκη καθαυτή δεν υποβλήθηκε ποτέ σε επίσημη αξιολόγηση ασφάλειας και το επίπεδο ασφάλειας των εργαλείων προέκυψε ουσιαστικά από το γεγονός ότι βασίστηκαν στις ευρωπαϊκές «βέλτιστες πρακτικές» και εκπονήθηκαν από καλά ενημερωμένους εμπειρογνώμονες στον χώρο της αεροπορίας υπεύθυνους για θέματα ασφάλειας.

58. Ένας από τους τεχνικούς λόγους για τους οποίους δεν θεωρήθηκαν κατάλληλες οι ειδικές πτήσεις εξ όψεως τη νύχτα ήταν ότι οι εν λόγω πτήσεις έχουν σχεδιαστεί πρωτίστως ώστε να επιτρέπουν την είσοδο πτήσεων εξ όψεως σε ελεγχόμενη ζώνη (CTR) ή την έξοδό τους από αυτήν όταν εντός της εν λόγω ζώνης δεν πληρούνται οι προϋποθέσεις πτήσης εξ όψεως. Ωστόσο, η μεταφορά αυτών των προϋποθέσεων τη νύχτα προσέφερε πολύ περιορισμένες επιλογές για πτήση εκτός της ελεγχόμενης ζώνης, λόγω των απαιτήσεων για τις πτήσεις εξ όψεως τη νύχτα των SERA μέρος A, οι οποίες είναι πολύ κοντά στα κριτήρια των μετεωρολογικών συνθηκών πτήσης εξ όψεως εντός ελεγχόμενης ζώνης.
59. Από τις συζητήσεις στη δημόσια συνάντηση προέκυψε ότι οι παρατηρήσεις σχετικά με τις ειδικές πτήσεις εξ όψεως τη νύχτα βασίστηκαν σε πραγματικές ανησυχίες. Επίσης προέκυψε ότι υπήρχε πράγματι αποδεκτή αιτιολόγηση και σκεπτικό για το εν λόγω αίτημα, ουσιαστικά ότι ενδέχεται να υπάρξουν ανεπαρκείς μετεωρολογικές συνθήκες λόγω διαφορετικών κριτηρίων. Όπως εξηγήθηκε, στην περίπτωση όπου μόνο η οροφή είναι πολύ χαμηλή για κανονικές μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης εξ όψεως αλλά εξακολουθούν να επιτρέπονται πτητικές λειτουργίες όπως η εξάσκηση σε κύκλους αεροδρομίου για τη διατήρηση της πιστοποίησης για πτήσεις εξ όψεως τη νύχτα, ενδεχομένως να υπήρχαν κάποια οφέλη από τις ειδικές πτήσεις εξ όψεως τη νύχτα, εφόσον η τοπική μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας το θεωρεί ορθό και χορηγεί άδεια.
60. Συνεπώς, προκειμένου να ληφθούν υπόψη όλες αυτές οι παρατηρήσεις, αποφασίστηκε ότι το κριτήριο των πτήσεων μόνο την ημέρα θα μπορούσε να συμπληρωθεί με τη δυνατότητα η αρμόδια αρχή να επιτρέπει ειδικές πτήσεις εξ όψεως τη νύχτα βάσει της υπόθεσης ότι αυτό θα πραγματοποιείται έπειτα από τοπική αξιολόγηση της ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένης της αξιολόγησης της τοπικής νοοτροπίας και των συνθηκών των πτήσεων εξ όψεως τη νύχτα/των ειδικών πτήσεων εξ όψεως. Σε κάθε περίπτωση, όπως συνέβη με τους SERA μέρος A, θα υποβληθούν σε αξιολόγηση ασφάλειας όλες οι διατάξεις που ελήφθησαν από την εργαλειοθήκη ταξινόμησης εναέριου χώρου και όλα τα στοιχεία του σχεδίου του εκτελεστικού κανόνα που θεωρείται ότι συμπληρώνουν το υλικό του ICAO. Η έκθεση που θα προκύψει θα είναι διαθέσιμη πριν να οριστικοποιηθεί η Επιτροπή τη διαδικασία επιτροπολογίας σχετικά με το σχέδιο του μέρους B των SERA.

κ. Πεδίο εφαρμογής της υπηρεσίας πληροφοριών πτήσης

61. Διατυπώθηκε σημαντικός αριθμός παρατηρήσεων σχετικά με το πεδίο εφαρμογής των απαιτήσεων που περιγράφονται στο μέρος B παράγραφος 3.2.2, και ιδιαίτερα το γεγονός ότι η υφιστάμενη αυστηρή διατύπωση των απαιτήσεων θα μπορούσε να οδηγήσει σε ανέφικτες υποχρεώσεις για την παροχή τεραστίων ποσοτήτων μη αναγκαίων ή κάποιες φορές μη διαθέσιμων πληροφοριών. Οι ανησυχίες επαναλήφθηκαν στη δημόσια συνάντηση βάσει της απάντησης που δόθηκε σε αυτές τις παρατηρήσεις στο ΕΑΠ, όπου εξηγήθηκε η πρόθεση για αποσαφήνιση του ζητήματος στο υλικό καθοδήγησης. Οι ενδιαφερόμενοι ανέφεραν ότι παρέμειναν ορισμένες ανησυχίες λόγω του ότι το υλικό καθοδήγησης δεν μπορεί να τροποποιήσει νόμιμα το περιεχόμενο μιας δεσμευτικής απαίτησης.
62. Ο Οργανισμός και το EUROCONTROL συμφώνησαν κατά τη δημόσια συνάντηση ότι θα καταβληθούν προσπάθειες για την ανεύρεση μιας βέλτιστης διατύπωσης που σέβεται τις θεμιτές προσδοκίες των χειριστών και διασφαλίζει «μια εξ ορισμού ασφαλέστερη κατάσταση» χωρίς να δημιουργεί υπερβολικό φόρτο στις μονάδες υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, ο οποίος θα μπορούσε να στερείται ισορροπίας όσον αφορά την τρέχουσα και εύλογη πρακτική θα δημιουργούσε επίσης δυνητικά επιχειρησιακή αναποτελεσματικότητα λόγω υπερβολικής χρήσης της συχνότητας.
63. Ο Οργανισμός και το EUROCONTROL εξέτασαν προσεκτικά τις διατάξεις και τη δυνατότητα τροποποίησης της διατύπωσης χωρίς να δημιουργηθεί η ανάγκη γνωστοποίησης στον ICAO διαφοράς κατηγορίας Γ. Το συμπέρασμα μετά από αυτήν την ανάλυση ήταν ότι η τροποποίηση των διατάξεων με λέξεις όπως «ανάλογα με την περίπτωση» ή «στο βαθμό που είναι εφικτό» οδηγεί σε μη βέλτιστες διατάξεις και θα μπορούσε να διαταράξει την

ισορροπία των υφιστάμενων πρακτικών καθώς και να οδηγήσει ακόμη και σε διαφορά κατηγορίας Γ.

64. Συνεπώς, αποφασίστηκε να μην τροποποιηθεί το κείμενο. Ωστόσο, η οριστική μορφή του σχεδίου της απαίτησης θα συμπληρωθεί επίσης με υλικό καθοδήγησης ώστε να αποσαφηνιστεί ο σκοπός και να εξηγηθεί η ανάγκη να μην απασχολείται η συχνότητα με πληροφορίες μη αναγκαίες, μη διαθέσιμες ή με πληροφορίες που δεν έχουν ζητηθεί από τον χειριστή, στην περίπτωση γενικών πληροφοριών. Το υλικό καθοδήγησης θα καταρτιστεί χρησιμοποιώντας τη σημείωση 1 του παραρτήματος 11 του ICAO παράγραφος 4.2.2, σύμφωνα με την οποία πρέπει να γίνει κατανοητό ότι μια μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας μπορεί να μην είναι πάντα ενήμερη για όλη την κυκλοφορία (κάλυψη εντοπισμού, επικοινωνία με ασύρματο κ.λπ.) και συνεπώς μπορεί σε κάποιες περιπτώσεις να μην είναι σε θέση να προσφέρει σχετικές πληροφορίες σχετικά με κινδύνους σύγκρουσης.

xi. Μετεωρολογικές υπηρεσίες

65. Όπως ήδη εξηγήθηκε στην NPA, το κεφάλαιο 5 του σχεδίου του εκτελεστικού κανόνα μεταφέρει σχετικές διατάξεις από το παράρτημα 3 του ICAO οι οποίες θεωρείται ότι έχουν το χαρακτήρα κανόνα αέρος. Αυτά τα στοιχεία σχετίζονται ουσιαστικά με τις αναφορές πτήσης που παρέχουν τα αεροσκάφη.
66. Το αποτέλεσμα της NPA έδειξε ότι στους ενδιαφερόμενους είναι πολύ διαδεδομένη η αίσθηση ότι οι ενότητες που αναφέρονται στην αυτόματη μετάδοση δεδομένων δεν πρέπει να εξεταστούν στους SERA. Από αυτές τις παρατηρήσεις προέκυψε ότι η αυτόματη μετάδοση δεδομένων (ζεύξη δεδομένων) θα πρέπει να αντιμετωπιστεί από κοινού με όλες τις άλλες πτυχές κατά την κανονιστική ρύθμιση της αυτόματης μετάδοσης δεδομένων και της ζεύξης δεδομένων.
67. Συνεπώς, το κεφάλαιο 5 του μέρους Β των SERA που προσαρτάται στην παρούσα γνώμη περιλαμβάνει μόνο διατάξεις που σχετίζονται με ειδικές αναφορές πτήσης και άλλες έκτακτες φωνητικές παρατηρήσεις από αεροσκάφος.
68. Προκειμένου να αντιμετωπιστούν οι ανησυχίες που έχουν ήδη εκφράσει οι ενδιαφερόμενοι σχετικά με τον διαχωρισμό αυτών των διατάξεων από μια κοινή ενότητα του παραρτήματος 3 του ICAO, ο Οργανισμός σκοπεύει να καταρτίσει σε εύθετο χρόνο έναν πίνακα προκειμένου να διασφαλίσει την ακούσια παράληψη κάποιας διάταξης κατά τη γενική μεταφορά από τα πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές του ICAO στο ευρωπαϊκό κανονιστικό πλαίσιο.

xii. Αναχαίτιση πολιτικών αεροσκαφών

69. Η ενότητα που αφορά την αναχαίτιση πολιτικών αεροσκαφών μεταφέρθηκε από το παράρτημα 11 του ICAO στο μέρος Β των SERA χωρίς αλλαγές σε σχέση με αρχικό κείμενο του ICAO. Κανένα μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν γνωστοποίησε στον ICAO διαφορές σχετικά με το παράρτημα 11 του ICAO. Εντούτοις, διατυπώθηκε μία παρατήρηση η οποία επαναλήφθηκε κατά και μετά τη δημόσια συνάντηση και παρουσιάστηκε ως αντίδραση. Η εν λόγω παρατήρηση τασσόταν ιδίως κατά της απαίτησης να επιχειρεί η μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας αμφίδρομη επικοινωνία με το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος και να ενημερώνει σχετικώς τον χειριστή. Επιπλέον της επικοινωνίας και των εξηγήσεων που ήδη παρέχονται, και προκειμένου να αποφευχθεί κάθε κίνδυνος αλλαγών που θα έπλητταν την ασφάλεια και την ακεραιότητα των SERA μέρος Β σε περίπτωση τροποποίησης αυτών των διατάξεων, είναι σημαντικό να υπογραμμιστεί ότι οι σχετικές διατάξεις αφορούν την μονάδα πολιτικών υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας που ελέγχει τα πολιτικά αεροσκάφη που τυχόν θα αναχαιτιστούν, καθώς και ότι ο μόνος σκοπός αυτών των διατάξεων είναι η ασφάλεια και δεν υπάρχει καμία απολύτως πρόθεση ή ικανότητα εξέτασης του τρόπου με τον οποίον πραγματοποιείται η αναχαίτιση.
70. Επιπλέον, πρέπει να εξηγηθεί ότι η έναρξη της σχετικής ενότητας που προβλέπει ότι η μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας «λαμβάνει από τα ακόλουθα μέτρα εκείνα που

είναι κατάλληλα δεδομένων των περιστάσεων: ...» προσφέρει την αναγκαία ευελιξία και πιστεύεται ότι δίνει στις αρχές των κρατών μελών την ελευθερία να καθορίζουν τις εθνικές διαδικασίες τους.

71. Τέλος, η παράγραφος 4.2.2 παρέχει επιπλέον αποσαφήνιση σε σχέση με τον τρόπο με τον οποίο θα διεξάγεται η επικοινωνία αέρα-εδάφους.

xiii. Φωνητική επανάληψη για επιβεβαίωση ορθής λήψης μηνυμάτων επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων ελεγκτή-χειριστή (CPDLC)

72. Σύμφωνα με το σχέδιο του μέρους Β των SERA που προτείνεται στην NPA, την απόφαση για το αν απαιτείται ή μη επανάληψη των μηνυμάτων CPDLC λαμβάνει η αρμόδια αρχή. Αυτό είναι ένα παράδειγμα της μεταφοράς της έννοιας της «αρχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας» που υπάρχει στο υλικό του ICAO που έπρεπε να αλλαχθεί σε «φορέα παροχής υπηρεσιών» ή «αρμόδια αρχή» στο ευρωπαϊκό κανονιστικό πλαίσιο, όπως εξηγείται στην ενότητα i παραπάνω. Σε σημαντικό αριθμό παρατηρήσεων αναφέρθηκε ότι η απόφαση για την εν λόγω επανάληψη για την επιβεβαίωση της ορθής λήψης ήταν σαφώς επιχειρησιακού χαρακτήρα. Επιπλέον, θεωρείται ότι αυτή η επιχειρησιακή απόφαση υπόκειται σε αξιολόγηση της ασφάλειας που πρέπει να εγκρίνει η αρμόδια αρχή.
73. Έγινε αποδεκτή η εγκυρότητα των εξηγήσεων που ελήφθησαν στην έγγραφη διαβούλευση και στη δημόσια συνάντηση και ο εκτελεστικός κανόνας που προσαρτάται στην παρούσα γνώμη αποτυπώνει τον επιχειρησιακό χαρακτήρα αυτής της απόφασης μέσω της αναφοράς σε φορέα παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας αντί σε αρμόδια αρχή.

xiv. Ζώνη υποχρεωτικής χρήσης ασύρματου (RMZ) — Ζώνη υποχρεωτικής χρήσης αναμεταδότη (TMZ)

74. Οι έννοιες της ζώνης υποχρεωτικής χρήσης ασύρματου και της ζώνης υποχρεωτικής χρήσης αναμεταδότη προέκυψαν από την εργαλειοθήκη ταξινόμησης εναέριου χώρου του EUROCONTROL. Αυτές δημιουργήθηκαν ως απόκριση σε διαδεδομένη ανησυχία και αποσκοπούν στη βελτίωση της ασφάλειας σε ορισμένα τμήματα του εναέριου χώρου όπου η απλή εφαρμογή της ταξινόμησης εναέριου χώρου του ICAO δεν επαρκούσε ώστε να παρέχεται το αναμενόμενο επίπεδο ασφάλειας όσον αφορά το επίπεδο των αεροναυτικών δραστηριοτήτων που λαμβάνουν χώρα στον συγκεκριμένο εναέριο χώρο.
75. Η εισαγωγή της RMZ και της TMZ στο μέρος Β των SERA υποστηρίχθηκε ευρέως στις παρατηρήσεις που ελήφθησαν και πρέπει να θεωρηθεί σημαντική βελτίωση στο πλαίσιο της κοινής εφαρμογής στην Ευρώπη των διαθέσιμων μέσων για τη βελτίωση της ασφάλειας. Σε κάποιες παρατηρήσεις έγινε πρόταση για τη βελτίωση του προτεινόμενου κειμένου. Οι εν λόγω παρατηρήσεις έγιναν αποδεκτές και συμπεριλήφθηκαν στο σχέδιο του κανόνα που προσαρτάται στην παρούσα γνώμη.
76. Πρέπει να σημειωθεί ότι παρότι οι έννοιες της RMZ και της TMZ δεν προέρχονται από το παράρτημα 11 ή το παράρτημα 3 του ICAO, δεν αποτελούν διαφορά σε σχέση με τον ICAO καθώς το εν λόγω παράρτημα 11 ήδη περιείχε κάποιες διατάξεις που επέτρεπαν ειδικές απαιτήσεις για την υποχρεωτική επικοινωνία με ασύρματο ή χρήση αναμεταδότη σε καθορισμένα τμήματα του εναέριου χώρου. Η νεοεισαχθείσα έννοια είναι το γεγονός ότι αυτές οι απαιτήσεις θα διατυπωθούν και θα εφαρμοστούν κατά τον ίδιο σε ολόκληρη την Ευρώπη, κατά τρόπο που είναι επίσης κατανοητός από όλους τους χειριστές, ανεξαρτήτως της προέλευσης ή της εθνικότητάς τους. Η RMZ και η TMZ θα συμπεριληφθούν, εντούτοις, στο πακέτο των στοιχείων που υπόκεινται σε αξιολόγηση ασφάλειας, το οποίο θα δοθεί στην Επιτροπή μετά τη δημοσίευση της γνώμης.

xv. Περιορισμός ταχύτητας 250 κόμβων

77. Ως προς το ζήτημα του περιορισμού της ταχύτητας του αέρα που σχετίζεται με την ταξινόμηση εναέριου χώρου, το σχέδιο του μέρους Β των SERA δεν τροποποιεί τις αρχικές απαιτήσεις του ICAO. Σχετικώς ελήφθησαν αντιφατικές παρατηρήσεις καθώς και κάποιες αντιφατικές αντιδράσεις επί του ΕΑΠ. Σε ορισμένες παρατηρήσεις ζητήθηκε η επέκταση του περιορισμού της ταχύτητας σε όλες τις κατηγορίες εναέριου χώρου κάτω των 10 000

ποδών, ενώ σε άλλες παρατηρήσεις ζητήθηκε η εφαρμογή του μόνο σε πτήσεις εξ όψεως ή η εξαίρεση, για διάφορους λόγους, ειδικών πτήσεων από την υποχρέωση.

78. Η αρχή βάσει της οποίας «γίνονται αντιληπτά και αποφεύγονται εμπόδια», η οποία αποτελεί την προέλευση του περιορισμού της ταχύτητας, ισχύει για πτήσεις εξ όψεως και για πτήσεις με όργανα, καθώς και σε περιπτώσεις όπου δεν παρέχεται διαχωρισμός. Πρέπει να σημειωθεί ότι οι επιχειρησιακοί περιορισμοί ταχύτητας για ειδικές άδειες ή διαδικασίες μπορεί ακόμη να ισχύουν, κατόπιν έγκρισης από την αρμόδια αρχή, εφόσον δεν αντίκεινται στον περιορισμό ταχύτητας του ICAO/SERA που σχετίζεται με την ταξινόμηση εναέριου χώρου (π.χ. συγκεκριμένη ταχύτητα που σχετίζεται με τυπικές ενόργανες αναχωρήσεις και αφίξεις).
79. Όσον αφορά μία παρατήρηση που ζητούσε την εξαίρεση από τον περιορισμό ταχύτητας για κάποιες κατηγορίες αεροσκαφών που για επιχειρησιακούς ή τεχνικούς λόγους πρέπει να πετούν με μεγάλες ταχύτητες, πρέπει να επαναληφθεί ότι ο εκτελεστικός κανόνας SERA ισχύει μόνο για τη γενική εναέρια κυκλοφορία. Μόνο το κάθε κράτος μέλος μπορεί να έχει την ευθύνη να επιτρέπει, εντός του εναέριου χώρου του και σύμφωνα με τους εθνικούς κανονισμούς του (π.χ. επιχειρησιακή στρατιωτική κυκλοφορία), υψηλές ταχύτητας, σε αντίθεση με τον ICAO, σε αεροναυτικό περιβάλλον ανοικτό σε όλες τις κατηγορίες χρηστών εναέριου χώρου, αλλά αυτή η απόφαση πολύ δύσκολα μπορεί να επεκταθεί και δεν θα πρέπει να έχει εφαρμογή σε ολόκληρο τον Ευρωπαϊκό εναέριο χώρο και στους κανόνες γενικής εναέριας κυκλοφορίας που ισχύουν για τον εν λόγω εναέριο χώρο.
80. Στη συνέχεια αποφασίστηκε η διατήρηση, στο σχέδιο του κανόνα που προσαρτάται στην παρούσα γνώμη, του περιορισμού ταχύτητας των 250 κόμβων όπως περιγράφεται στο παράρτημα 11 του ICAO.

xvi. Συμπλήρωμα στο μέρος B των SERA

81. Το συμπλήρωμα που εισάγει τις διαφορές μεταξύ του μέρους B των SERA και των σχετικών παραρτημάτων του ICAO, οι οποίες απαιτούν αμοιβαία συμφωνία και γνωστοποίηση στον ICAO από τα κράτη μέλη, συντάχθηκε σύμφωνα με το περιεχόμενο του σχεδίου του μέρους B στην NPA. Ελήφθη μια σειρά παρατηρήσεων που ανέφεραν βελτιώσεις ή ζητούσαν την εισαγωγή αλλαγών σύμφωνα με τις αλλαγές που προτάθηκαν για τον εκτελεστικό κανόνα καθαυτό.
82. Το συμπλήρωμα αναθεωρήθηκε και τροποποιήθηκε σύμφωνα με τις αλλαγές που εισήχθησαν στον εκτελεστικό κανόνα καθαυτό μετά τη διαβούλευση και προσαρτάται στην παρούσα γνώμη.
83. Το συμπλήρωμα του μέρους B των SERA περιλαμβάνει πλέον εννέα διαφορές, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που αντιστοιχούν στις σημειώσεις του ICAO που προήχθησαν σε δεσμευτικές, έναντι των 253 γνωστοποιημένων διαφορών σε σχέση με ολόκληρο το παράρτημα 11 του ICAO και 111 διαφορών σε σχέση με τα στοιχεία του ίδιου παραρτήματος τα οποία διατηρήθηκαν για το μέρος B των SERA.

IV. Αξιολόγηση των κανονιστικών επιπτώσεων

Σκοπός και επιδιωκόμενο αποτέλεσμα

84. Στόχος της αξιολόγησης των κανονιστικών επιπτώσεων είναι ο καθορισμός της καλύτερης επιλογής για την επίτευξη του στόχου της δραστηριότητας θέσπισης κανόνων ελαχιστοποιώντας παράλληλα ενδεχόμενες αρνητικές επιπτώσεις. Αποτελείται από μια σειρά πέντε λογικών βημάτων που διαρθρώνουν την ανάλυση: εντοπισμός ζητημάτων, καθορισμός στόχων, ανάπτυξη επιλογών, ανάλυση επιπτώσεων και σύγκριση επιλογών. Στη συγκεκριμένη περίπτωση η σύγκριση των επιλογών είναι αρκετά περιορισμένη καθώς το σχέδιο του εκτελεστικού κανόνα SERA καταρτίστηκε σύμφωνα με την εντολή SERA και, όπως έχει ήδη αναφερθεί στην NPA 2011-02, λόγω της περιορισμένης δυνατότητας εκλογής των επιλογών σχετικά με τον τρόπο κατάρτισης του σχεδίου του εκτελεστικού κανόνα του μέρους Β των SERA. Συνεπώς, θα διερευνηθεί μόνο η επιλογή που έγινε.
85. Στην τρέχουσα αξιολόγηση των κανονιστικών επιπτώσεων δεν επαναλαμβάνεται πλήρως η αξιολόγηση των κανονιστικών επιπτώσεων που παρουσιάστηκε στην NPA, αλλά παρουσιάζονται τα βασικά σημεία και προστίθενται κάποιες νέες επιπτώσεις που εντοπίστηκαν κατά τη διαδικασία της διαβούλευσης.

α. Ζητήματα που εξετάζονται στην αξιολόγηση των κανονιστικών επιπτώσεων του μέρους Β των SERA

86. Μεταφορά των σχετικών διατάξεων από τα παραρτήματα 11 και 3 του ICAO στους τυποποιημένους ευρωπαϊκούς κανόνες αέρος (SERA).
87. Επιπλέον, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει ζητήσει σαφώς στην εντολή SERA το έργο να οδηγήσει πρωταρχικά στην κατάρτιση ενός σχεδίου εκτελεστικού κανόνα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, εκτός εάν θεωρείται ότι δεν απαιτείται εναρμόνιση. Ζητήθηκε επίσης να δοθεί εντός του κανόνα προτεραιότητα σε λύσεις σύμφωνες με τον ICAO.

β. Κλίμακα του ζητήματος

88. Όπως προαναφέρθηκε, ακόμη και στην περίπτωση που το παράρτημα 2 του ICAO ονομάζεται «κανόνες αέρος», έχει αναγνωριστεί ότι διατάξεις που έχουν χαρακτήρα «κανόνα αέρος» μπορεί επίσης να απαντηθούν σε άλλα έγγραφα του ICAO. Αυτή ήταν η βάση για την κατάρτιση του σχεδίου του μέρους Β των SERA μέσω του προσδιορισμού των διατάξεων των παραρτημάτων 3 και 11 του ICAO που θα πρέπει να μεταφερθούν στη νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης ως κανόνες αέρος.
89. Δεν αποτελεί πρωταρχικό στόχο του σχεδίου του εκτελεστικού κανόνα SERA η δημιουργία νέων υποχρεώσεων για τα κράτη μέλη, αλλά η τυποποίηση του τρόπου εφαρμογής των υφιστάμενων υποχρεώσεων ICAO εντός του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού. Καθώς οι μεταφερόμενες διατάξεις του ICAO χρησιμοποιούνται παγκοσμίως για μεγάλο χρονικό διάστημα, η κλίμακα του ζητήματος δεν θεωρείται σημαντική.
90. Υπάρχουν ελάχιστες περιπτώσεις όπου το προτεινόμενο σχέδιο του μέρους Β των SERA διαφέρει (διαφορά κατηγορίας Α) από τα πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές του ICAO. Οι προτεινόμενες διαφορές είναι αιτιολογημένες. Σχετικά με πρόταση που αφορά τους ελέγχους ώρας στο πλησιέστερο 1 λεπτό, η οποία πιθανώς θα αποτελούσε διαφορά κατηγορίας Γ, θα διεξαχθεί αξιολόγηση ασφάλειας και θα δοθεί στην Επιτροπή προς υποστήριξη της διαδικασίας επιτροπολογίας.

γ. Σύνοψη δήλωση των στόχων της γνώμης

91. Ο κύριος στόχος είναι η συνέχιση της προσπάθειας που έχει ήδη αρχίσει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή για τη δημιουργία ενός εναρμονισμένου συνόλου κανόνων αέρος για τον ευρωπαϊκό εναέριο χώρο για την αύξηση της ασφάλειας και την ελαχιστοποίηση των δυσκολιών και του κινδύνου των παρανοήσεων που προκαλούν τα διαφορετικά εθνικά σύνολα κανόνων και τη διασφάλιση αποτελεσματικής και ταχείας διεθνούς εναέριας

κυκλοφορίας. Αυτό απαιτεί μια κοινή κατανόηση των σημάτων, των διαδικασιών αποφυγής συγκρούσεων, των οδηγιών υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, της φρασεολογίας και άλλων συναφών θεμάτων.

Επιλογές

92. Η επιλεγείσα επιλογή είναι «το σχέδιο του μέρους Β των SERA που μεταφέρει διατάξεις κανόνων αέρος από τα παραρτήματα του ICAO εκτός του παραρτήματος 2». Η εν λόγω επιλογή βασίστηκε στην εντολή SERA.

Εμπλεκόμενοι τομείς

93. Ο εκτελεστικός κανόνας SERA θα έχει επιπτώσεις σε πρόσωπα (χειριστές, ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας) και φορείς (κράτη μέλη, αρμόδιες αρχές, φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών και πιθανότατα φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων).

Επιπτώσεις

α. Όλες οι καθορισμένες επιπτώσεις

94. Πρόσωπα και φορείς που επιχειρούν σε κράτη μέλη που εφαρμόσαν ταξινόμηση εναέριου χώρου που δεν ακολουθεί επακριβώς τη διάταξη του ICAO (π.χ. επιτρέποντας συγκεκριμένες πτήσεις εξ όψεως στην κατηγορία Α ή χρησιμοποιώντας την κατηγορία ΣΤ ως προσωρινή ταξινόμηση κ.λπ.) ενδέχεται να επηρεαστούν από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού. Επιπλέον, οι ελάχιστες προσθήκες σε σχέση με τα πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές του ICAO (όπως είναι για παράδειγμα η μετατροπή κάποιων σημειώσεων σε διατάξεις, όπως περιγράφεται στο συμπλήρωμα του μέρους Β των SERA και νέες διατάξεις βάσει της εργαλειοθήκης ταξινόμησης εναέριου χώρου) μπορεί επίσης να επηρεάσουν τους καθορισμένους αυτούς τομείς.

95. Προκειμένου να καταρτιστεί μια καλά δομημένη και αναλυτική ποσοτική αξιολόγηση, απαιτείται μια πανευρωπαϊκή έρευνα ώστε να καθοριστούν τα ακόλουθα:

- τα κράτη μέλη όπου η ταξινόμηση εναέριου χώρου SERA θα επιβάλει αλλαγές·
- ο τρόπος με τον οποίον θα επηρεάσουν οι αλλαγές που εισαχθούν τις σχετικές εθνικές νομοθεσίες και ο τρόπος με τον οποίον μπορούν να υλοποιηθούν·
- ο βαθμός στον οποίον θα επηρεαστεί η πρόσβαση ορισμένων χρηστών εναέριου χώρου σε συγκεκριμένα τμήματα του εναέριου χώρου και αν τα νεοεισαχθέντα εργαλεία στο μέρος Β των SERA θα επιτρέψουν τον μετριασμό των προβλημάτων μέσω νέων διαδικασιών·
- οι πόροι, συμπεριλαμβανομένης της εκπαίδευσης, που θα απαιτηθούν για την εφαρμογή των νέων διαδικασιών.

96. Μια τέτοια έρευνα θα απαιτούσε ενδεχομένως χρόνο και πόρους, και λαμβάνοντας υπόψη τον περιορισμένο χρόνο που είναι διαθέσιμος για τη σύνταξη των SERA εν γένει, δεν θεωρείται εφικτή και συνεπώς δεν είναι πολύ δυνατή μια αξιόπιστη ποσοτική αξιολόγηση.

ι. Επιπτώσεις στην ασφάλεια

97. Για την ορθή αξιολόγηση των σφαιρικών επιπτώσεων στην ασφάλεια των εκτελεστικών κανόνων, των αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης και του υλικού καθοδήγησης, είναι αναγκαίο το πλήρες σύνολο του νομοθετικού πακέτου. Επιπλέον, θεωρείται αναγκαία η εξέταση του εκτελεστικού κανόνα SERA από κοινού με τους εκτελεστικούς κανόνες που θεσπίστηκαν πρόσφατα για την αδειοδότηση πληρωμάτων πτήσης, τους κανόνες για τις αεροπορικές δραστηριότητες που έχουν ήδη υπερψηφιστεί από την επιτροπή του EASA και τις μελλοντικές διατάξεις που αφορούν το μέρος ATS και το μέρος MET. Στη συγκεκριμένη περίπτωση, με το μέρος Β των SERA εισάγονται στη νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης μόνο οι διατάξεις που μεταφέρθηκαν από τα παραρτήματα 3 και 11 του ICAO, οι οποίες έχουν χαρακτήρα «κανόνων αέρος». Το μέρος Β των SERA συμπληρώνει το μέρος Α των

ίδιων κανόνων, το οποίο μεταφέρει τις διατάξεις από το παράρτημα 2 του ICAO. Επιπλέον, πρόκειται να ακολουθήσουν περαιτέρω εργασίες σχετικά με την εκπόνηση του εκτελεστικού κανόνα SERA, με τη μεταφορά στη νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικών διατάξεων από το παράρτημα 10 του ICAO, τις PANS-ATM, τις PANS-OPS και άλλα έγγραφα. Πράγματι, το πλήρες νομοθετικό πακέτο θα πρέπει να θεωρηθεί πλήρες μόνο μετά τη θέσπιση όλων των εκτελεστικών κανόνων που περιγράφονται στην ενότητα «Δομή κανόνων». Ωστόσο, είναι σημαντικό να τονιστεί ότι αφού ληφθούν και εφαρμοστούν όλα τα σχετικά μέτρα (εκτελεστικοί κανόνες, αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης και υλικό καθοδήγησης), θεωρείται ότι οι γενικές επιπτώσεις στην ασφάλεια θα είναι θετικές σε σχέση με την κατάσταση που επικρατεί σήμερα, καθώς θα υπάρχει ομοιόμορφη εφαρμογή των προτύπων και συνιστώμενων πρακτικών του ICAO στον ευρωπαϊκό εναέριο χώρο.

98. Όπως έχει ήδη εξηγηθεί, δεν μπορεί να αναμένεται ότι θα είναι δυνατή η παράλληλη εκπόνηση του πλήρους συνόλου εναρμονισμένων ευρωπαϊκών κανόνων. Αυτό επίσης αναγνωρίζεται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στην εντολή SERA προς το EUROCONTROL, όπου προβλέπεται μια σταδιακή προσέγγιση για την εκπόνηση του εκτελεστικού κανόνα SERA.
99. Ωστόσο, είναι αναγκαία η αξιολόγηση των επιπτώσεων αυτής της μεταφοράς στην ασφάλεια, λαμβάνοντας υπόψη το πεδίο εφαρμογής του μέρους B των SERA ώστε να αποδειχθεί ότι ο κανόνας είναι εγγενώς ασφαλής. Διενεργήθηκε αξιολόγηση των επιπτώσεων στην ασφάλεια - κεφάλαιο III της NPA (Σύνοψη των επιπτώσεων του μέρους B των SERA στην ασφάλεια) για την εξέταση της μεταφοράς απαιτήσεων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας με χαρακτήρα «κανόνων αέρος» στο νομοθετικό πλαίσιο του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού.
100. Αυτή η διαδικασία αξιολόγησης επιπτώσεων διενεργήθηκε κατά τις διάφορες φάσεις της κατάρτισης του κανόνα.
101. Κατά την αρχική φάση, καθορίστηκαν έξι υψηλού επιπέδου προδιαγραφές ασφάλειας SERA για την ορθή κατάρτιση διατάξεων του μέρους B των SERA που δείχνουν ότι: *έχει καθοριστεί ένα πλήρες και ορθό σύνολο απαιτήσεων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας με χαρακτήρα «κανόνα αέρος» ώστε να διασφαλιστεί η ασφαλής ροή εναέριας κυκλοφορίας εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης.*
102. Στο τέλος της φάσης κατάρτισης, αποδείχτηκε ότι το μέρος B των SERA είναι πλήρες, ορθό, διαθέτει επαρκή ευρωστία και ακεραιότητα, είναι δυναμικώς εφαρμόσιμο/επιτεύξιμο και συνάδει με τον στόχο του εκτελεστικού κανόνα. Αξίζει να σημειωθεί ότι οι περισσότερες από τις απαιτήσεις του μέρους B των SERA θεωρούνται απαιτήσεις ασφάλειας γιατί οι πρωταρχικοί στόχοι τους είναι ο μετριασμός των προϋπαρχόντων κινδύνων που είναι εγγενείς στην αεροπορία (π.χ. σύγκρουση στον αέρα, σύγκρουση στον τροχόδρομο κ.λπ.).
103. Επιπλέον, όπως ζητείται στον εκτελεστικό κανόνα SERA, η μετάβαση από την τρέχουσα κατάσταση των κρατών μελών στην εφαρμογή των διατάξεων του μέρους B των SERA θα υποστηριχθεί από μια τοπική αξιολόγηση της ασφάλειας για την ασφαλή διαχείριση αυτής της μεταβατικής φάσης.
104. Τέλος, αυτή η αξιολόγηση κατέληξε στο ότι δεν θα πρέπει να επιτραπούν εξαιρέσεις από τους κανόνες και ότι θα εφαρμοστεί μια διαδικασία «συντήρησης» προκειμένου να εξεταστούν οι μελλοντικές ανάγκες ασφάλειας, οι τροποποιήσεις των παραρτημάτων 11 και 3 του ICAO ή οποιαδήποτε τροποποίηση προέρχεται από αλλαγή στο επιχειρησιακό περιβάλλον της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
105. Η εφαρμογή αυτής της δομημένης διαδικασίας αξιολόγησης των επιπτώσεων στην ασφάλεια έδειξε ότι οι απαιτήσεις που αφορούν τις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας του μέρους B των SERA και έχουν χαρακτήρα «κανόνα αέρος», διασφαλίζουν ασφαλέστερη ροή εναέριας κυκλοφορίας εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και η εφαρμογή τους θα είναι ασφαλής μόνο όταν το ευρωπαϊκό σύστημα κανονιστικής ρύθμισης της αεροπορίας είναι πλήρες και εφαρμόζεται. Πράγματι, όλα τα ζητήματα, οι συστάσεις και οι υποθέσεις

ασφάλειας που προέκυψαν από τη διαδικασία αξιολόγησης της ασφάλειας αντιμετωπίστηκαν δεόντως από τον εκτελεστικό κανόνα SERA, όπως αυτός προσαρτάται στην παρούσα γνώμη, ή κινήθηκαν ενέργειες για την αντιμετώπισή τους (π.χ. διαρκής κατάρτιση αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης και υλικού καθοδήγησης για το μέρος Β των SERA, καθώς και διαρκής κατάρτιση άλλων ρυθμίσεων στο εσωτερικό του βασικού κανονισμού).

106. Τέλος, είναι σημαντικό να υπογραμμιστεί ότι θα αναλυθούν οι επιπτώσεις στην ασφάλεια κάποιων στοιχείων όπως είναι ο έλεγχος της ώρας στο πλησιέστερο λεπτό αντί στο πλησιέστερο ήμισυ του λεπτού, καθώς και οι νέες διατάξεις όπως είναι η RMZ και η TMZ, και το αποτέλεσμα αυτής της αξιολόγησης θα διατεθεί στην Επιτροπή.

ii. Οικονομικές επιπτώσεις

107. Σε αυτό το στάδιο, οι δαπάνες περιλαμβάνουν κυρίως εκείνες που συνδέονται με τη διάδοση πληροφοριών, την εκπαίδευση και την εξοικείωση φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, φορέων εκμετάλλευσης αεροδρομίων και χρηστών εναέριου χώρου με τον κανόνα. Ωστόσο, θεωρούνται εφάπαξ δαπάνες για την πρώτη αλλαγή των κανόνων και των διαδικασιών. Μετέπειτα, αναμένεται, χάρη στην εναρμόνιση, μια μείωση των τρεχουσών δαπανών. Εντούτοις, θα πρέπει επίσης να υπογραμμιστεί ότι λόγω της έλλειψης διαθέσιμων στοιχείων από κάθε ένα από τα κράτη μέλη, η αξιολόγηση των οικονομικών επιπτώσεων είναι μόνο ποιοτική.

108. Η επίδραση στις διάφορες περιοχές του ευρωπαϊκού εναέριου χώρου θα μπορούσε να είναι η εξής:

- καμία αλλαγή, στις περιπτώσεις όπου οι εθνικοί κανόνες ήδη συμμορφώνονται πλήρως με το μέρος Β των SERA·
- τροποποίηση κάποιων εθνικών κανόνων ώστε να συμμορφώνονται προς το μέρος Β των SERA (γιατί ο εκτελεστικός κανόνας SERA δεν μεταφέρει ολόκληρο το παράρτημα 11 ή το παράρτημα 3 του ICAO και η πλήρης μεταφορά θα λάβει χώρα σε μεταγενέστερο στάδιο)·
- κανένα κράτος μέλος δεν θα χρειάζεται πλέον να καταβάλλει προσπάθειες για τη μεταφορά των τροποποιήσεων των παραρτημάτων 11 και 3 του ICAO⁹, καθώς αυτό θα γίνει σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης μέσω της τροποποίησης του ευρωπαϊκού εκτελεστικού κανόνα.

109. Η κλίμακα των επιπτώσεων θα εξαρτηθεί από:

- τις εθνικές δαπάνες που συνδέονται με την ικανοποίηση των απαιτήσεων για τη διενέργεια εθνικών αξιολογήσεων της ασφάλειας ως προς τις αλλαγές (αν υπάρχουν) που συνδέονται με την εφαρμογή του μέρους Β των SERA·
- τον αριθμό και το εύρος των διαφορών που εντοπίζονται μεταξύ του μέρους Β των SERA και των εθνικών κανόνων·
- την έκταση των αλλαγών (αν υπάρχουν) στις επιχειρησιακές διαδικασίες που είναι αναγκαίες σε οποιοδήποτε κράτος μέλος· και
- την κλίμακα των μέτρων μετριασμού του κινδύνου (αν υπάρχουν) τα οποία απαιτούνται από την αξιολόγηση της ασφάλειας που είναι αναγκαία σε τοπικό επίπεδο.

110. Οι δαπάνες εφαρμογής του μέρους Β των SERA μπορεί να περιλαμβάνουν:

⁹ Για τα πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές του ICAO που δεν έχουν ήδη μεταφερθεί στη νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

- τις δαπάνες διάδοσης πληροφοριών, εκπαίδευσης και εξοικείωσης με τον εκτελεστικό κανόνα SERA·
- τις δαπάνες των αλλαγών των επιχειρησιακών διαδικασιών·
- τις δαπάνες των μέτρων μετριασμού του κινδύνου (αν υπάρχουν) τα οποία απαιτούνται από την αξιολόγηση της ασφάλειας που είναι αναγκαία σε τοπικό επίπεδο.

111. Οι επιπτώσεις στους ρυθμιστικούς φορείς, τους φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας (ANSP), τους φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων και τους χρήστες εναέριου χώρου θα εξαρτηθούν σαφώς από το βαθμό στον οποίον οι εθνικοί κανόνες τους παρεκκλίνουν από τα παραρτήματα 3 και 11 του ICAO και, συνεπώς, από το μέρος Β των SERA. Η εμπλοκή των φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, των φορέων εκμετάλλευσης αεροδρομίων και των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών θα συνιστά τη διάδοση πληροφοριών στο αντίστοιχο προσωπικό τους σχετικά με κάθε αλλαγή στον κανόνα, την εκπαίδευση του προσωπικού τους, κατά περίπτωση, και την εφαρμογή τυχόν αλλαγών που απαιτούνται στις επιχειρησιακές διαδικασίες. Οι αρμόδιες αρχές θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι το προσωπικό τους είναι ενήμερο για τυχόν αλλαγές στους κανόνες που αφορούν το δικό τους εναέριο χώρο, καθώς και να εξασφαλίζουν τη συμμόρφωση των φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, των φορέων εκμετάλλευσης αεροδρομίων και των χρηστών εναέριου χώρου με τους τροποποιημένους κανόνες. Η θέσπιση μιας κατάλληλης μεταβατικής περιόδου για τη θέση σε ισχύ του μέρους Β των SERA θα μπορούσε να μειώσει την ένταση αυτών των επιπτώσεων.

Ρυθμιστικοί φορείς/αρμόδια αρχή

112. Αρχικά οι ρυθμιστικοί φορείς/αρμόδιες αρχές θα χρειαστεί να βεβαιωθούν ότι έχουν εφαρμοστεί οι απαιτούμενες αλλαγές στους κανόνες, οι οποίες έχουν κάποιο κόστος (π.χ. επιθεωρητές). Μετέπειτα, οι δαπάνες για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης προς κάθε τροποποιημένο κανόνα δεν θα διαφέρουν από τις υφιστάμενες δαπάνες για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης προς τους τρέχοντες κανόνες. Είναι πιθανό κάποια κράτη μέλη που επηρεάζονται από το μέρος Β των SERA να χρειαστεί να τροποποιήσουν αναλόγως την εθνική νομοθεσία τους.

113. Σε κάποιες ιδιαίτερες περιπτώσεις, οι δαπάνες ενδέχεται να προέλθουν από την ανάγκη για την εισαγωγή αλλαγών στην ταξινόμηση εναέριου χώρου και ως εκ τούτου από την ανάγκη για την τροποποίηση όλων των σχετικών χαρτών και εκδόσεων. Εξάλλου, σε κάποια κράτη μέλη θα ήταν αναγκαία η εισαγωγή αλλαγών στον σχεδιασμό του εναέριου χώρου όπως είναι νέες διαδρομές υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, δεσμευμένου ή κατακερματισμένου εναέριου χώρου κ.λπ., για τη συμμόρφωση προς την ταξινόμηση εναέριου χώρου και την αντιμετώπιση συγκεκριμένων χρηστών εναέριου χώρου.

Φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας και φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων

114. Όλοι οι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας θα πρέπει να εφαρμόζουν ήδη διαδικασίες για τη διασφάλιση της πλήρους διάδοσης των κατάλληλων πληροφοριών προς όλο το αναγκαίο προσωπικό. Παρότι θα υπάρξουν κάποιες διοικητικές επιπτώσεις, δεδομένων των αλλαγών που απαιτούνται για κάθε φορέα παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, η χρήση αυτών των υφιστάμενων διαδικασιών για την εφαρμογή του μέρους Β των SERA δεν θα πρέπει να έχει σημαντική επίδραση στις δαπάνες των φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας.

115. Όσον αφορά την εκπαίδευση, παρότι ενδεχομένως να υπάρξουν κάποιες ήσσονος σημασίας δαπάνες σχετικές με την ενημέρωση των εκπαιδευτικών υλικών, το κόστος των κύκλων εκπαιδευτικών μαθημάτων όταν εφαρμόζονται οι νέοι κανόνες, δεν θα πρέπει να διαφέρει από το σημερινό κόστος εκπαίδευσης του προσωπικού. Οι δαπάνες εκπαίδευσης μπορεί να αυξηθούν μόνο στα κράτη μέλη όπου είναι αναγκαία η τροποποίηση της ταξινόμησης εναέριου χώρου και όπου επίσης πρέπει να τροποποιηθούν αναλόγως οι

διαδικασίες υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας. Σε κάθε περίπτωση, το κόστος των αλλαγών στις επιχειρησιακές διαδικασίες για την υποστήριξη της εφαρμογής του μέρους Β των SERA μπορεί να εκτιμηθεί μόνο σε τοπικό επίπεδο.

116. Επιπλέον, αν τα κράτη μέλη αποφασίσουν να ταξινομήσουν εκ νέου τον εναέριο χώρο κατηγορίας ΣΤ σε ελεγχόμενο εναέριο χώρο, τότε είναι πιθανό να επέλθουν επιπρόσθετες δαπάνες σχετικά με την εκπαίδευση και την απασχόληση ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας.
117. Σε περιπτώσεις όπου οι φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων παρέχουν επίσης υπηρεσίες αεροναυτιλίας, τότε θα επηρεαστούν επίσης από την εφαρμογή του μέρους Β των SERA κατά τον ίδιο τρόπο που επηρεάζονται οι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας.

Φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών και χρήστες εναέριου χώρου

118. Οι υπάρχουσες συνήθειες διαδικασίες για την ενημέρωση των χειριστών που απαιτούνται από τους ευρωπαϊκούς ή εθνικούς κανονισμούς καλύπτουν τη διάδοση πληροφοριών σχετικά με τον προτεινόμενο κανόνα. Συνεπώς, η διαχείριση αυτής της διαδικασίας εντός των τρεχουσών διαδικασιών θα πρέπει να είναι δυνατή με ελάχιστες επιπτώσεις στις δαπάνες.
119. Όσον αφορά την εκπαίδευση και τις εξετάσεις, όπως και με τους φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, παρότι ενδέχεται να υπάρξουν κάποιες ήσσονος σημασίας δαπάνες σχετικές με την ενημέρωση των εκπαιδευτικών υλικών, το κόστος της εκπαίδευσης όταν εφαρμόζονται οι νέοι κανόνες μπορεί να εκτιμηθεί μόνο σε τοπικό επίπεδο.
120. Σε κάποιες ιδιαίτερες περιπτώσεις, όταν ο ρυθμιστικός φορέας/η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους αποφασίζει να εφαρμόσει τη RMZ ή/και τη TMZ σε εναέριο χώρο κατηγορίας Ζ, ΣΤ και Ε, για περιορισμένο αριθμό αεροσκαφών που χρησιμοποιούνται για τη γενική αεροπορία μπορεί να απαιτηθεί επιπλέον εξοπλισμός, αλλά η εκτίμηση του κόστους μπορεί να γίνει μόνο τοπικά από τα εν λόγω κράτη μέλη που λαμβάνουν αυτά τα μέτρα.

iii. Περιβαλλοντικές επιπτώσεις

121. Δεν αναμένονται περιβαλλοντικές επιπτώσεις ή αυτές που αναμένονται είναι ήσσονος σημασίας.

iv. Κοινωνικές επιπτώσεις

122. Δεν αναμένονται κοινωνικές επιπτώσεις.

v. Άλλες απαιτήσεις αεροπορίας εκτός του πεδίου αρμοδιοτήτων του EASA ή του πεδίου εφαρμογής του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού

123. Δεν υπάρχουν άλλες απαιτήσεις εκτός του πεδίου αρμοδιοτήτων του EASA ή του πεδίου εφαρμογής του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού. Ωστόσο, πρέπει να αναγνωριστεί πως παρότι οι επιχειρήσεις στρατιωτικών αεροσκαφών και οι φορείς παροχής στρατιωτικών υπηρεσιών οι οποίοι παρέχουν υπηρεσίες κυρίως στην επιχειρησιακή στρατιωτική κυκλοφορία βρίσκονται εκτός του πεδίου εφαρμογής του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού και του βασικού κανονισμού του EASA, η εφαρμογή αυτών των διατάξεων σε ευρωπαϊκό επίπεδο θα μπορούσε να έχει πιθανώς κάποιες επιπτώσεις στις δραστηριότητές τους αλλά αυτές δεν μπορούν να εκτιμηθούν με βάση τις διαθέσιμες πληροφορίες. Επιπλέον, είναι σημαντικό να υπογραμμιστεί ότι οι επιπτώσεις θα αφορούν κυρίως το μέρος γενικής εναέριας κυκλοφορίας των στρατιωτικών δραστηριοτήτων (π.χ. ρυθμιστικοί φορείς, χρήστες εναέριου χώρου ή φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας) και από αυτήν την άποψη οι επιπτώσεις μπορεί να θεωρηθούν παρόμοιες με εκείνες της περίπτωσης των πολιτικών φορέων.

Σύνοψη και οριστική αξιολόγηση

- a. Σύγκριση των θετικών και αρνητικών επιπτώσεων για κάθε αξιολογούμενη επιλογή

124. Όπως αναφέρθηκε ανωτέρω, υπήρχε περιορισμένη δυνατότητα πραγματοποίησης επιλογών σχετικά με την κατάρτιση του μέρους Β των SERA. Για αυτόν το λόγο, η παρούσα αξιολόγηση των κανονιστικών επιπτώσεων δεν μπορεί να προχωρήσει σε συγκριτική ανάλυση για τις επιπτώσεις κάθε επιλογής, αλλά εστιάζει στην αξιολόγηση των θετικών και των αρνητικών επιπτώσεων της πραγματοποιηθείσας επιλογής «μεταφορά διατάξεων κανόνων αέρος από τα παραρτήματα του ICAO, εκτός του παραρτήματος 2».

α.1 Θετικές επιπτώσεις:

- Ομοιόμορφη εφαρμογή τυποποιημένων ευρωπαϊκών κανόνων αέρος εντός του πεδίου εφαρμογής του βασικού κανονισμού και των κανονισμών για τον ενιαίο ευρωπαϊκό ουρανό.
- Ένας ενιαίος κανονισμός που καλύπτει απαιτήσεις σχετικές με τους κανόνες αέρος του παραρτήματος 2 του ICAO και μεταφέρει διατάξεις κανόνων αέρος από παραρτήματα του ICAO εκτός του παραρτήματος 2.
- Οι χρήστες εναέριου χώρου δεν θα είναι υποχρεωμένοι, όταν πετούν εντός του ευρωπαϊκού εναέριου χώρου, να ακολουθούν τη συγκεκριμένη μεταφορά των προτύπων και συνιστώμενων πρακτικών του ICAO σχετικά με τους κανόνες αέρος, στην οποία προβαίνει το κάθε κράτος μέλος.
- Μειωμένα προβλήματα και κίνδυνοι παρανοήσεων που προκαλούνται από τα διαφορετικά εθνικά σύνολα κανόνων αέρος και τη διαφορετική εφαρμογή της ταξινόμησης εναέριου χώρου.
- Υποστήριξη προς τα κράτη μέλη μέσω της παροχής ομοιόμορφης και συμμορφούμενης εφαρμογής των προτύπων και συνιστώμενων πρακτικών του ICAO. Τα κράτη μέλη δεν θα χρειάζεται πλέον να καταβάλλουν προσπάθειες για τη μεταφορά των τροποποιήσεων των παραρτημάτων 11 και 3 του ICAO στο μέλλον, καθώς αυτό θα γίνεται κεντρικά σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης μέσω των σχετικών δραστηριοτήτων θέσπισης κανόνων.
- Εναρμόνιση της εφαρμογής της ταξινόμησης εναέριου χώρου του ICAO.
- Εναρμόνιση των διατάξεων που σχετίζονται με τις ειδικές πτήσεις εξ όψεως και παροχή σαφών προϋποθέσεων για την εφαρμογή τους.
- Παροχή εργαλείων στα κράτη μέλη για τη βελτίωση της ασφάλειας στα μέρη του εναέριου χώρου όπου πιστεύουν ότι είναι αναγκαία μέσω της δημιουργίας ζωνών υποχρεωτικής χρήσης ασύρματου (RMZ) και ζωνών υποχρεωτικής χρήσης ασύρματου αναμεταδότη (TMZ). Κατ' αυτόν τον τρόπο, τα κράτη μέλη μπορούν να εφαρμόσουν την ταξινόμηση εναέριου χώρου του ICAO σύμφωνα με τις ειδικές ανάγκες τους.

α.2 Αρνητικές επιπτώσεις:

- Όπως έχει ήδη αναφερθεί, η αρχή που διατηρήθηκε για την αξιολόγηση των επιπτώσεων είναι ο περιορισμός του πεδίου εφαρμογής στα γενικά ζητήματα, γιατί δεν είναι δυνατή η εξέταση των λεπτομερών πτυχών ή των εθνικών ιδιαιτεροτήτων που αφορούν την εφαρμογή του μέρους Β των SERA. Επιπλέον, λόγω του περιορισμένου διαθέσιμου χρόνου, δεν διενεργήθηκε έρευνα των λεπτομερών πτυχών ή των εθνικών ιδιαιτεροτήτων που αφορούν την εφαρμογή του μέρους Β των SERA.
- Πιθανή αρνητική επίπτωση αποτελούν οι δαπάνες που συνδέονται με την εφαρμογή του μέρους Β των SERA όσον αφορά την εκπαίδευση του προσωπικού και τις αλλαγές στις διαδικασίες.

β. Οριστική αξιολόγηση και σύσταση για την πραγματοποιηθείσα επιλογή

125. Η θέσπιση ομοιόμορφων κανόνων αέρος που μεταφέρουν διατάξεις από τα παραρτήματα του ICAO εκτός του παραρτήματος 2 συνεπάγεται δαπάνες που θα εξαρτηθούν από την προϋπάρχουσα κατάσταση σε κάθε κράτος μέλος.
126. Όπου απαιτούνται αλλαγές, πρέπει ήδη να υπάρχουν διαδικασίες στα σχετικά συστήματα ασφάλειας και διαχείρισης αλλαγών, για τη διάδοση πληροφοριών στα κατάλληλα πρόσωπα, και το αυξανόμενο κόστος της συμπερίληψης πληροφοριών σχετικά με αυτές τις προτεινόμενες αλλαγές κανόνων σε αυτή τη διαδικασία πρέπει να είναι ελάχιστο.
127. Στην περίπτωση της εκπαίδευσης, παρότι ενδέχεται να υπάρξουν κάποιες δαπάνες σχετικές με την τροποποίηση του εκπαιδευτικού υλικού, το κόστος της εκπαίδευσης όταν εφαρμόζονται οι νέοι κανόνες μπορεί να εκτιμηθεί μόνο σε τοπικό επίπεδο.
128. Όπου απαιτούνται σημαντικότερες αλλαγές, ιδίως σχετικά με την εισαγωγή νέας ταξινόμησης εναέριου χώρου ή/και TMZ και RMZ, οι σχετικές δαπάνες θα αυξάνονται αναλόγως, αλλά προς το παρόν αυτό δεν μπορεί να αξιολογηθεί.
129. Ωστόσο, η πιθανή αρνητική επίπτωση που σχετίζεται με την ενδεχόμενη αύξηση των δαπανών για κάποια κράτη μέλη που έχουν εφαρμόσει τα παραρτήματα 11 και 3 με κάποιες διαφορές, θα πρέπει να αντισταθμιστεί από τις γενικές θετικές επιπτώσεις για την ασφάλεια καθώς θα υπάρχει ομοιόμορφη εφαρμογή των προτύπων και των συνιστώμενων πρακτικών του ICAO στον ευρωπαϊκό εναέριο χώρο, αφού ληφθούν και εφαρμοστούν όλα τα σχετικά μέτρα (εκτελεστικοί κανόνες, αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης και υλικό καθοδήγησης). Επιπλέον, τα κράτη μέλη δεν θα χρειάζεται πλέον να καταβάλλουν προσπάθειες για τη μεταφορά των τροποποιήσεων των παραρτημάτων 11 και 3 του ICAO, καθώς αυτό θα γίνει σε ευρωπαϊκό επίπεδο.
130. Περαιτέρω, είναι σημαντικό να τονιστεί ο θετικός αντίκτυπος που σχετίζεται με την εφαρμογή του εκτελεστικού κανόνα του μέρους Β των SERA, που θα υποστηρίξει την ελεύθερη διασυννοριακή κίνηση των αεροσκαφών στην Ευρώπη και θα υποστηρίξει τα κράτη μέλη στις προσπάθειές τους για τη διατήρηση υψηλών επιπέδων ασφάλειας, καθώς και την εφαρμογή των λειτουργικών τμημάτων εναέριου χώρου.

V. Οριστική γνώμη του Οργανισμού

131. Οι διατάξεις του μέρους Β των SERA, όπως αυτό προσαρτάται στην παρούσα γνώμη, καταρτίστηκαν ακολουθώντας τις διαδικασίες θέσπισης κανόνων του Οργανισμού καθώς και τις προδιαγραφές της Επιτροπής που περιλαμβάνονται στην εντολή SERA που δόθηκε στο EUROCONTROL.
132. Ακολουθώντας τη διαδικασία δημόσιας διαβούλευσης του Οργανισμού, οι απαντήσεις που δόθηκαν στις παρατηρήσεις των ενδιαφερόμενων και οι αντιδράσεις που ελήφθησαν μαζί με τις εξηγήσεις και τις αιτιολογήσεις που παρατέθηκαν στην ενότητα β), η οριστική γνώμη του Οργανισμού συνοψίζεται ως εξής:
 - α) Οι διατάξεις του μέρους Β των SERA, όπως αυτό προσαρτάται στην παρούσα γνώμη, μεταφέρουν τις διατάξεις των παραρτημάτων 11 και 3 του ICAO οι οποίες θεωρείται ότι έχουν χαρακτήρα «κανόνων αέρος» και υποστηρίζουν την εναρμόνιση και ομοιομορφία της εφαρμογής της ταξινόμησης εναέριου χώρου και της χρήσης εναέριου χώρου στην Ευρώπη.
 - β) Οι υπολειπόμενες διαφορές μεταξύ του μέρους Β των SERA και των σχετικών παραρτημάτων του ICAO είναι, σε σχέση με το τρέχον κείμενο, πιο περιοριστικές (κατηγορίας Α).
 - γ) Τα ζητήματα που συνδέονται με την αποσαφήνιση του ορισμού του όρου «αρμόδια αρχή» και της περιγραφής των «ελέγχων ώρας» θα πρέπει να εξεταστούν πριν από την ολοκλήρωση της διαδικασίας επιτροπολογίας από την Επιτροπή.
 - δ) Σημαντικός αριθμός των ζητημάτων που περιγράφονται ανωτέρω και που τέθηκαν από τους ενδιαφερόμενους κατά τη διαδικασία κατάρτισης επιλύθηκαν στο προτεινόμενο σχέδιο κανόνα που προσαρτάται στην παρούσα γνώμη.

- ε) Υπάρχουν άλλα ζητήματα τα οποία θα επιλυθούν στο εγγύς μέλλον έπειτα από την αξιολόγηση από τον Οργανισμό της ασφάλειας σχετικά με αυτά τα στοιχεία, όπως αναφέρεται στην παρούσα γνώμη, μέσω της κατάρτισης 999 αποδεκτών μέσω συμμόρφωσης/υλικού καθοδήγησης ή μέσω των μελλοντικών εργασιών για το μέρος Γ των SERA.

Κολωνία, 14η Νοεμβρίου 2011

P. GOUDOU
Εκτελεστικός Διευθυντής