

**EVALUAREA IMPACTULUI DE REGLEMENTARE**

**PRIVIND**

**EXTINDEREA SISTEMULUI AESA ASUPRA REGLEMENTĂRII GEȘTIONĂRII  
TRAFICULUI AERIAN ȘI A SERVICIILOR DE NAVIGAȚIE AERIANĂ (ATM/ANS)**

## CUPRINS

<b>LISTA ACRONIMELOR .....</b>	<b>5</b>
<b>REZUMAT EXECUTIV .....</b>	<b>7</b>
<b>1. INTRODUCERE ȘI DOMENIUL DE APLICARE.....</b>	<b>11</b>
1.1 CONTEXT.....	11
1.2 UN PROCES REPETITIV PENTRU EVALUAREA IMPACTULUI .....	11
1.2.1 „O mai bună reglementare”.....	11
1.2.2 Identificarea problemei.....	12
1.2.3 Evaluarea preliminară a impactului realizată de Comisie.....	13
1.2.4 Evaluarea finală a impactului realizată de Comisie .....	13
1.2.5 Prezenta evaluare a impactului de reglementare .....	13
<b>2. EVALUAREA IMPACTULUI DE REGLEMENTARE .....</b>	<b>15</b>
2.1 ABORDAREA EVALUĂRII IMPACTULUI .....	15
2.1.1 Evaluare calitativă și cantitativă.....	15
2.1.2 Metodologia de evaluare.....	15
2.2 CONSULTAREA PĂRȚILOR INTERESATE .....	17
2.3 ANALIZA PROBLEMELOR .....	18
2.3.1 Nivelul de siguranță ATM/ANS în Europa .....	18
2.3.1.1 Sursa informațiilor privind siguranța.....	18
2.3.1.2 Cultura siguranței și raportarea .....	18
2.3.1.3 Numărul total de accidente, incidente sau evenimente ATM/ANS .....	19
2.3.1.4 Categoriile de accidente, incidente, evenimente ATM/ANS și categorii conexe.....	20
2.3.1.5 Accidente mortale la care a contribuit ATM/ANS .....	21
2.3.1.6 Domenii cheie de risc.....	23
2.3.1.7 Costul evenimentelor privind siguranța .....	24
2.3.2 Cadrul de reglementare .....	25
2.3.2.1 Cadrul de reglementare global: OACI .....	25
2.3.2.2 Elaborarea reglementărilor și standardizarea în Europa .....	25
2.3.2.3 Cadrul fragmentat de reglementare.....	26
2.3.3 Procese la nivel național .....	27
2.3.3.1 Topul celor zece neconformități identificate de ESIMS .....	27
2.3.3.2 Efortul prezent de supraveghere a siguranței ATM/ANS .....	28
2.3.4 Probleme apărute odată cu dezvoltarea .....	28
2.3.5 Concluzii și justificarea intervenției UE.....	28
2.4 OBIECTIVE ȘI INDICATORI .....	29
2.4.1 Obiective.....	29
2.4.2 Obiective generale.....	29
2.4.3 Obiective specifice .....	29
2.4.4 Obiective operaționale.....	31
2.4.5 Indicatori .....	31
2.5 OPȚIUNI DISPONIBILE .....	34
2.5.1 Opțiuni pentru evaluarea preliminară a impactului.....	34
2.5.2 Opțiuni examinate în prezenta EIR. ....	35
2.6 CEA MAI BUNĂ OPȚIUNE DE EXTINDERE A COMPETENȚEI AESA LA REGLEMENTAREA SIGURANȚEI ATM/ANS.....	38
2.6.1 Opțiuni alternative .....	38
2.6.2 Grup țintă și număr de entități în cauză .....	38
2.6.2.1 Autorități competente .....	38
2.6.2.2 Furnizorii de servicii ATM/ANS .....	39
2.6.2.3 Alți furnizori de servicii multiple.....	41
2.6.2.4 Organizații de proiectare, producție și întreținere .....	42

2.6.2.5	Organizații de formare și medicii examinatori .....	43
2.6.2.6	Rezumatul entităților afectate .....	43
2.6.3	Impactul asupra siguranței .....	44
2.6.4	Impactul economic .....	47
2.6.4.1	Inspecții de standardizare realizate de agenție .....	48
2.6.4.2	Reglementarea „orizontală” a sistemului de management al siguranței și al calității .....	50
2.6.4.3	Supravegherea organizațiilor de întreținere .....	51
2.6.4.4	Verificarea conformității privind avionica în cazul aeronavelor din țări terțe .....	51
2.6.4.5	Costul daunelor .....	52
2.6.4.6	Analiza siguranței și elaborarea de reglementări de către agenție .....	52
2.6.4.7	Rezumatul impactului economic .....	52
2.6.5	Impactul asupra mediului .....	54
2.6.6	Impactul social .....	54
2.6.6.1	Autorități competente .....	54
2.6.6.2	Sectorul .....	54
2.6.6.3	EUROCONTROL și agenția .....	54
2.6.6.4	Rezumatul impactului social .....	54
2.6.7	Impactul asupra altor cerințe comunitare în afara prezentului domeniu de aplicare AESA .....	55
2.6.7.1	„Noua abordare” .....	55
2.6.7.2	Licențierea transportatorilor aerieni .....	56
2.6.7.3	Rezumatul impactului asupra cerințelor comunitare .....	57
2.6.8	Analiză pe bază de mai multe criterii (ACM) și opțiunea recomandată .....	57
2.7	CONCEPTUL DE EXPLOATARE .....	58
2.7.1	Opțiuni alternative .....	58
2.7.2	Grupul țintă și numărul de entități în cauză .....	59
2.7.2.1	Roluri diferite .....	59
2.7.2.2	Autorități competente .....	60
2.7.2.3	Dezvoltatorii de concepte .....	60
2.7.2.4	ATSP .....	60
2.7.2.5	Rezumatul entităților afectate .....	61
2.7.3	Impactul asupra siguranței .....	61
2.7.4	Impactul economic .....	64
2.7.5	Impactul asupra mediului .....	67
2.7.6	Impactul social .....	67
2.7.7	Impactul asupra altor cerințe comunitare în afara prezentului domeniu de aplicare AESA .....	67
2.7.8	Analiza pe bază de criterii multiple (ACM) și opțiunea recomandată .....	69
2.8	MANAGEMENTUL FLUXURILOR DE TRAFIC AERIAN (ATFM) .....	69
2.8.1	Opțiuni alternative .....	69
2.8.2	Grupul țintă și numărul de entități în cauză .....	70
2.8.2.1	Autorități competente .....	70
2.8.2.2	Furnizorii ATFM .....	70
2.8.2.3	Alte părți interesate implicate în operațiunile aviatice .....	70
2.8.2.4	Alte părți interesate din domeniul aviației .....	71
2.8.2.5	Rezumatul entităților afectate .....	71
2.8.3	Impactul asupra siguranței .....	71
2.8.4	Impactul economic .....	73
2.8.5	Impactul asupra mediului .....	74
2.8.6	Impactul social .....	74
2.8.7	Impactul asupra altor cerințe comunitare în afara prezentului domeniu de aplicare AESA .....	75
2.8.8	Analiza pe bază de criterii multiple (ACM) și opțiunea recomandată .....	75
2.9	MANAGEMENTUL SPAȚIULUI AERIAN (ASM) .....	75
2.9.1	Opțiuni alternative .....	75

2.9.2 Grup țintă și număr de entități în cauză .....	76
2.9.3 Impactul asupra siguranței .....	76
2.9.4 Impactul economic .....	78
2.9.5 Impactul asupra mediului .....	80
2.9.6 Impactul social.....	80
2.9.7 Impactul asupra altor cerințe comunitare în afara prezentului domeniu de aplicare AESA.....	80
2.9.8 Analiza pe bază de criterii multiple (ACM) și opțiunea recomandată .....	81
2.10 ÎNTREPRINDERI MICI ȘI MIJLOCII .....	81
2.10.1 Opțiuni alternative .....	81
2.10.2 Grupul țintă și numărul de entități în cauză .....	81
2.10.3 Impactul asupra siguranței.....	82
2.10.4 Impactul economic.....	83
2.10.5 Impact asupra mediului .....	84
2.10.6 Impactul social.....	85
2.10.7 Impactul asupra altor cerințe comunitare în afara prezentului domeniu de aplicare AESA.....	85
2.10.8 Analiza pe bază de criterii multiple (ACM) și opțiunea recomandată.....	85
2.11 CERTIFICAREA ANSP-URILOR PANEUROPENI.....	86
2.11.1 Opțiuni alternative .....	86
2.11.2 Grupul țintă și numărul de entități în cauză .....	86
2.11.3 Impactul asupra siguranței.....	87
2.11.4 Impactul economic.....	87
2.11.5 Impact asupra mediului .....	88
2.11.6 Impactul social.....	88
2.11.7 Impactul asupra altor cerințe comunitare în afara prezentului domeniu de aplicare AESA.....	88
2.11.8 Analiza pe bază de criterii multiple (ACM) și opțiunea recomandată.....	89
<b>3. CONCLUZII .....</b>	<b>90</b>

**Lista acronimelor**

ACC	Centrul de control regional
OIA	Organism de investigare a accidentelor
AFIS	Serviciu de informare a zborurilor de aerodrom
AMC	Mijloace acceptabile de punere în conformitate
ANS	Servicii de navigație aeriană
ANSP	Furnizor de servicii de navigație aeriană
AOC	Certificat de transportator aerian
ASM	Managementul spațiului aerian
AST	Șablon anual privind siguranța
ATC	Controlul traficului aerian
ATCO	Controlor de trafic aerian
ATFM	Managementul fluxurilor de trafic aerian
ATM	Gestionarea traficului aerian
ATS	Servicii de trafic aerian
ATSP	Furnizor de servicii de trafic aerian
CFIT	Contact cu solul în zbor controlat
CFMU	Unitatea Centrală de management al fluxurilor de trafic aerian
CoE	Concept de exploatare
DRO	Document de răspuns la observații
SC	Specificație de certificare
CTR	Volum de spațiu aerian controlat în jurul unui aerodrom
DOA	Aprobarea organizației de proiectare
AESA	Agenția Europeană de Siguranță a Aviației
CE	Comisia Europeană
ECAC	Conferința Europeană a Aviației Civile
EGNOS	Serviciul european geostaționar mixt de navigare
CE	Cerințe esențiale
ESARR	Cerințe EUROCONTROL pentru reglementarea siguranței
ESIMS	Programul Eurocontrol de supraveghere și sprijinire a punerii în aplicare a ESARR
UE	Uniunea Europeană
FAB	Bloc funcțional de spațiu aerian
FIR	Regiune de informare a zborurilor
FMP	Poziție de management al fluxurilor de trafic aerian
ENI	Echivalent normă întreagă
FUA	Utilizare flexibilă a spațiului aerian
GSA	Autoritatea Europeană de Supraveghere a GNSS
GNSS	Sistemul Global de Navigație prin Satelit
GNI	Grup la nivel înalt

HST	Tren de mare viteză
OACI	Organizația Aviației Civile Internaționale
ICASC	Comitetul internațional pentru standardele spațiului aerian și calibrare
ICB	Organism consultativ de sector
IFR	Reguli de zbor cu instrumente
NA	Norme de aplicare
IS-SG	Grup director interservicii
JAMC	Celulă comună (civilă-militară) de gestionare a spațiului aerian
LCIP	Planuri locale de convergență și punere în aplicare
ACM	Analiză pe bază de criterii multiple
SM	Stat membru
AVN/ANS	Autoritatea aviației naționale (sau civile)/Autoritatea națională de supraveghere
NPA	Comunicarea propunerii de modificare
OPS	Operațiuni
POA	Aprobarea organizației de producție
SMC	Sistemul de management al calității
EIR	Evaluarea impactului de reglementare
RNAV	Navigație de suprafață
RVSM	Minime reduse de separare verticală
SARP	Standarde și practici recomandate
SES	Cerul Unic European
SESAR	Sistemul european pentru gestionarea traficului aerian
SJU	Întreprinderea comună SESAR
IMM	Întreprinderi mici și mijlocii
SMS	Sistemul de management al siguranței
SRC	Comisia pentru reglementarea siguranței
TSA	Zone separate temporar
TWR	Turn
UAS	Sisteme aeriene fără pilot
UIR	Regiune de informare (a zborurilor) în spațiul aerian superior
VLJ	Avioane ultra-ușoare

## Rezumat executiv

Scopul prezentei evaluări a impactului de reglementare (EIR) este evaluarea, la nivel european, a posibilelor consecințe ale extinderii regulamentului de bază<sup>1</sup> asupra gestionării traficului aerian (ATM) și a serviciilor de navigație aeriană (ANS).

Prezenta EIR se bazează pe evaluarea preliminară a impactului realizată în 2005 la inițiativa serviciilor Comisiei. Prezenta EIR a fost realizată de agenție, în conformitate cu metodologia aprobată de directorul executiv al agenției în scopul aplicării dispozițiilor de la punctul 5.3 din procedura de reglementare a agenției.

Părțile interesate au fost consultate în mod intensiv, în special au fost prezentate cele 1860 de răspunsuri ale acestora la NPA nr. 2007-16 în DRO nr. 2007-16, publicat de agenție la 18 martie 2008.

EIR susține avizul agenției privind utilizarea sistemului AESA<sup>2</sup> la:

- îmbunătățirea siguranței ATM și ANS, care ar putea provoca în jur de 18 accidente pe an (1/3 dintre acestea soldate cu morți) și în jur de 90 000 incidente în următoarele două decenii;
- reducerea costurilor care ar putea decurge din accidente și incidente aferente ATM/ANS în cadrul celor 27 de state UE + 4<sup>3</sup> și care pot fi estimate la 680 milioane EUR/an;
- punerea în aplicare a unei abordări globale a sistemului pentru reglementarea siguranței aviației civile;
- stabilirea unui cadru de reglementare detaliat în cele 27 de state UE + 4, separat în mod clar de prestarea de servicii, precum și de alte forme de reglementare sau intervenție publică;
- sprijinirea proiectului paneuropean SESAR, prin identificarea unei singure autorități de reglementare a siguranței, capabilă să realizeze progrese și să faciliteze punerea în aplicare prin identificarea timpurie a mijloacelor de certificare;
- îmbunătățirea, la nivelul UE, a ratei de raportare a incidentelor și a evenimentelor ATM.

Au fost identificate obiective generale, specifice și operaționale. În prezenta EIR, s-au folosit indicatori de rezultat corelați cu obiectivele specifice.

În urma observațiilor primite la NPA nr. 2007-16, agenția a considerat necesar să evalueze impactul extinderii regulamentului său de bază, în comparație cu încorporarea rolului său de reglementare a siguranței în cadrul SES.

De asemenea, a identificat întrebările incluse în NPA nr. 2007-16 pentru care a fost necesară o evaluare a impactului înainte de a se putea trage concluzii:

- întrebarea 1 care ridică problema dacă luarea de decizii privind conceptele de exploatare era o funcție guvernamentală sau o funcție a furnizorilor de servicii de trafic aerian;
- întrebarea 2 care ridică problema dacă ASM și ATFM trebuie considerate ca având caracter de reglementare sau de prestare de servicii;
- întrebarea 6 care ridică problema dacă prestarea anumitor servicii nu trebuie să facă obiectul certificării;

---

<sup>1</sup> Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 februarie 2008 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții europene de siguranță a aviației și de abrogare a Directivei nr. 91/670/CEE a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 1592/2002 și a Directivei nr. 2004/36/CE (JO L 079, 19.3.2008, p. 1).

<sup>2</sup> „Sistemul” AESA include funcțiile complementare ale agenției și ale autorităților aeronautice competente ale statelor membre, de executare a sarcinilor de reglementare corespunzătoare atribuite acestora de legiuitor.

<sup>3</sup> Islanda, Liechtenstein, Norvegia și Elveția, pe lângă cele 27 de state membre UE, participă la „sistemul AESA”.

- întrebarea 8 care ridică problema dacă certificarea furnizorilor paneuropeni de servicii ATM/ANS trebuie realizată de agenție; și în caz afirmativ, care trebuie să fie criteriile de definire a caracterului paneuropean al serviciului.

Au fost elaborate opțiuni alternative pentru fiecare punct care urmează a fi analizat. Opțiunile au fost evaluate în ceea ce privește impactul acestora din punctul de vedere al siguranței, economic, al mediului, social și al relației cu alte regulamente comunitare relevante. Ulterior, acestea au fost comparate folosind „punctaje ponderate” adimensionale în cadrul unei analize pe bază de criterii multiple.

Pe baza rezultatelor acestor evaluări, agenția a decis în avizul său:

- să aleagă opțiunea 0B (a se vedea punctul 2.6), ceea ce înseamnă extinderea domeniului de aplicare a regulamentului de bază în locul încorporării rolului agenției în legislația SES, deoarece prima a acumulat un punctaj de două ori mai mare decât cea din urmă din punct de vedere al siguranței, fiind în același timp și cea mai puțin costisitoare din punct de vedere global economic. Impactul său social este foarte limitat și poate fi ușor redus prin transferarea ENI în cauză (echivalent normă întregă) către agenție. Nu în cele din urmă, este singura care prevede separarea siguranței de alte aspecte de reglementare;
- să elimine opțiunile 1A și 1B (a se vedea punctul 2.7), prin urmare să recomande excluderea dispozițiilor de reglementare a siguranței privind conceptul „generic” de exploatare din regulamentul de bază. În orice caz, acest lucru nu va împiedica SESAR JU și agenția să încheie acorduri adecvate pentru a contribui la validarea rapoartelor SESAR privind siguranța și din punct de vedere al reglementării;
- să aleagă opțiunea 1C care consideră conceptul „specific” de exploatare (care impune obligații atât pentru utilizatorii spațiului aerian, cât și pentru furnizorii de servicii) o activitate de reglementare, desfășurată la nivel UE sau național. Această opțiune a acumulat un punctaj de două ori mai mare decât 1D (și anume, ia în considerare această parte a prestării de servicii); acumulează într-adevăr un punctaj mult mai bun din punctul de vedere al siguranței, nu implică costuri suplimentare și minimizează impactul asupra altor legi în domeniul aviației;
- să aleagă opțiunea 3C (a se vedea punctul 2.8) care consideră ATFM centrală ca având caracter de reglementare, în timp ce ATFM local/regional are caracter operațional, deoarece această opțiune are cel mai mare impact pozitiv asupra siguranței, este cea mai puțin costisitoare și este în mod incontestabil compatibilă cu principiile și normele concurenței loiale pe piața internă;
- să recomande opțiunea 3D (a se vedea punctul 2.9) care consideră ASM la nivel UE și național și pe durata fazei strategice, preactice și tactice ca având întotdeauna o funcție de reglementare, deoarece această opțiune depășește punctajul celor două alternative din punct de vedere al siguranței și economic (zero costuri suplimentare), fiind în același timp compatibilă și cu legislația actuală în afara mandatului agenției; totuși, acest lucru nu va împiedica statele, dacă doresc, să delege funcții ASM ANSP la nivel local;
- să aleagă opțiunea 6B (a se vedea punctul 2.10), ceea ce înseamnă că IMM-urile care oferă AFIS (sau servicii de gestionare a platformei) trebuie să facă obiectul unor norme comune proporționale și au obligația de a-și declara capacitățile, deoarece această opțiune acumulează un punctaj de aproape patru ori mai mare decât alternativele sale, cu trimitere, în special, la eficiența economică și relația cu alte acte ale legislației comunitare;
- să aleagă opțiunea 8C (a se vedea punctul 2.11) care consideră că ANSP-urile care prestează servicii în patru sau mai multe state se vor afla sub supravegherea agenției deoarece această opțiune acumulează un punctaj global de două ori mai mare și

depășește punctajul celorlalte din punct de vedere economic, fiind și cea mai bună opțiune din punct de vedere al siguranței.

Propunerile menționate anterior sunt în conformitate cu pozițiile exprimate de multe părți interesate, astfel cum au rezultat pe durata consultărilor extinse (a se vedea punctul 2.2.), în special din cele 1860 de observații la NPA nr. 2007-16 și din cele 100 de reacții la DRO aferent.

Impactul combinării celor șase opțiuni selectate este rezumat în tabelul de mai jos:

Impact		Opțiuni selectate						TOTAL		
		OB	1.C	3C	3D	6B	8B			
Element	Unitate	B.R. ext.	CoE* Gen. eliminat; CoE Spec. regl.	ATFM centrală gouv.; regl. local	ASM regl.	„declar. pe propria resp.” pt. IMM- uri	P-E real de AESA			
Siguranță	Punctaj ponderat	9	7,4	7	7,5	7,2	9	<b>47,1</b>		
Mediu	Punctaj ponderat	0	0	0	0	1	0	<b>1</b>		
Economic	Pentru agenție	mii EUR/an	3 150	0	15	0	0	600	<b>3 765</b>	
	TOTAL	mii EUR/an	- 17 139	0	0	0	- 265,8	600	<b>- 16 805</b>	
Social	Agente	Locuri de muncă	21	0	0	0	0	0	<b>21</b>	
	ECTL**		- 10	0	0	0	0	0	<b>- 10</b>	
	Autorități		- 8	0	0	0	0	0	<b>- 8</b>	
	<b>Sector public parțial total</b>		<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>
	<b>Sector privat parțial total</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>TOTAL</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>		
Privind altă legislație UE	Punctaj ponderat	3	1,33	3	3	3	2,2	<b>15,53</b>		

\* Concept de exploatare

\*\*EUROCONTROL

Niciuna din opțiunile selectate nu are un impact negativ asupra siguranței. Dimpotrivă, toate au acumulat cel mai bun punctaj din punct de vedere al siguranței atunci când au fost comparate cu alternativele corespunzătoare.

Costurile asociate extinderii competențelor sistemului AESA la reglementarea siguranței ATM/ANS sunt estimate la 1 815 mii EUR/an pentru agenție, în comparație cu economiile în

valoare de 17 milioane EUR/an pentru părțile interesate, nu doar datorită creșterii limitate în domeniul siguranței (estimată la doar 1%), ci și datorită, în principal, eficientizării proceselor și defragmentării cadrului de reglementare.

În plus, politica propusă trebuie să conducă la o contribuție pozitivă foarte bună la protecția mediului înconjurător.

Din punct de vedere social, politica propusă va avea un impact nesemnificativ. Și niciun impact social asupra sectorului privat care face deja obiectul obligațiilor SES. Opt locuri de muncă s-au pierdut în cadrul autorităților naționale care puteau fi, totuși, reutilizate pentru o mai bună supraveghere a ANSP-urilor. Opt locuri de muncă s-au pierdut în cadrul EUROCONTROL, care puteau fi transferate la agenție. Șaisprezece locuri de muncă au fost create în cadrul agenției, inclusiv înlocuirea treptată a efortului EUROCONTROL.

În cele din urmă, politica propusă ar putea, de asemenea, contribui la o aliniere mai bună a reglementării siguranței ATM/ANS, nu doar la restul regulamentului de bază, ci și la „noua abordare” și la alte politici și legislații privind piața internă. Domeniul de competență al agenției se va limita exclusiv la reglementarea siguranței, în conformitate cu recomandările GNI și va crea, de asemenea, o mai bună separare a rolurilor în ceea ce privește SES.

În temeiul prezentei EIR, se consideră că, în acest caz, extinderea sistemului AESA la siguranța și interoperabilitatea aer/sol a ATM/ANS este justificată în ceea ce privește avantajele economice și de siguranță; de asemenea, va permite eficientizarea și va face mai omogenă legislația UE în domeniul aviației.

## 1. Introducere și domeniul de aplicare

### 1.1 Context

În conformitate cu ultima previziune pe termen lung publicată a EUROCONTROL<sup>4</sup> (scenariul C, adică creștere economică durabilă în cadrul unor norme de mediu mai stricte), în următoarele decenii, se așteaptă **o creștere continuă** a traficului aerian. Toate celelalte părți interesate sunt de acord cu această tendință generală. Deși previziunile științifice diferă în ceea ce privește cifrele efective și creșterile procentuale anuale ale creșterii continue, se poate nota faptul că în Europa, în perioada 2003 – 2007, rata medie anuală de creștere a fost de 5,4%.

În conformitate cu Comunicarea Comisiei<sup>5</sup> privind punerea în aplicare a Cerului Unic European, impactul instabilității globale asupra pieței energiei a avut drept urmare o creștere imensă a costurilor la combustibil și a determinat sectorul companiilor aeriene să urmărească în continuare performanța economică pe măsură ce operează pe o piață în mare măsură liberalizată, unde intră în concurență și cu alte mijloace de transport. În acest context, companiile aeriene au identificat prestarea de servicii de navigație și schemele de zbor ca fiind principalele domenii ce trebuie îmbunătățite. Necesitatea acestora privind o mai bună eficiență a prestării de servicii ATM/ANS a devenit principalul impuls al schimbării.

Totuși, combinația dintre creșterea extensivă și urmărirea eficienței economice poate pune **noi probleme de siguranță**, astfel cum se descrie la punctul 2.3.1 de mai jos.

Creșterea capacității și îmbunătățirea siguranței, împreună cu prevederea celei mai bune eficiențe economice au reprezentat într-adevăr baza inițiativei „Cerului Unic European”, care a stabilit deja competența Comunității în gestionarea traficului aerian (ATM) și serviciile de navigație aeriană (ANS)<sup>6</sup>.

De asemenea, rapoartele SESAR arată o creștere continuă a traficului și confirmă faptul că există necesitatea creării unui nou sistem capabil să îndeplinească **o creștere globală triplă a traficului aerian**<sup>7</sup>, în același timp cu menținerea cel puțin a calității curente a serviciului la un preț redus pentru utilizatori. Aceasta înseamnă, în mare, administrarea a aproximativ 30 de milioane de zboruri IFR în Europa în locul celor 10 milioane actuale pe an.

Sistemul AESA, conceput să satisfacă necesitățile sectorului într-un mediu competitiv, pe lângă faptul că a prevăzut un nivel uniform înalt al siguranței aviației civile, a fost autorizat de organul legislativ:

- să faciliteze libera circulație a persoanelor și serviciilor;
- să promoveze eficiența costurilor în procesele de reglementare și certificare;
- să prevadă o egalitate de șanse pentru toți actorii de pe piața internă a aviației,

trebuie, prin urmare, să poată contribui la îmbunătățirea eficienței economice cel puțin în două moduri:

- utilizarea rațională a resurselor pentru procesele de reglementare și certificare;
- elaborarea de norme proporționale cu riscurile pentru siguranță conexe și tipul și complexitatea activității acoperite de acestea.

### 1.2 Un proces repetitiv pentru evaluarea impactului

#### 1.2.1 „O mai bună reglementare”

<sup>4</sup> Previziune pe termen lung EUROCONTROL 2006-2025: <http://www.eurocontrol.int/statfor/gallery/content/public/forecasts/Doc216%20LTF06%20Report%20v1.0.pdf>

<sup>5</sup> COM (2007) 845 final din 20 decembrie 2007 – COMUNICARE A COMISIEI – Primul raport privind punerea în aplicare a legislației Cerului Unic: realizări și perspective

<sup>6</sup> Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 de stabilire a cadrului pentru crearea cerului unic european (JO L 96 din 31.3.2004, p.1).

<sup>7</sup> Raportul D1 SESAR, versiunea 3.0, din iulie 2006: <http://www.sesar-consortium.aero/deliv1.php>

În conformitate cu principiul de „mai bună reglementare”, Comisia trebuie să realizeze o evaluare a impactului la prezentarea oricărei propuneri organului legislativ. Același principiu se aplică și agenției care trebuie să realizeze, de asemenea, o evaluare a impactului de reglementare (EIR) în sprijinul avizelor sale.

Odată problema identificată, astfel cum se reflectă în paragraful 1.2.2 de mai jos, activitatea a fost organizată, încercând să se reducă dublarea eforturilor. Comisia a realizat o evaluare preliminară a impactului, o evaluare a costurilor administrative și o evaluare finală a impactului, aceasta din urmă concentrându-se asupra probabilității extinderii competențelor agenției.

În acest caz, s-a convenit ca agenția să prezinte o EIR specifică privind „modul” în care ar putea fi pusă în aplicare extinderea la aerodromuri<sup>8</sup> și prezentul document privind „modul” în care aceeași extindere ar putea să includă și ATM/ANS.

Următoarele paragrafe din prezentul capitol 1 rezumă, cu titlu orientativ, activitatea iterativă extensivă de evaluare a impactului realizată împreună cu serviciile Comisiei și agenția. Această activitate a presupus consultarea extensivă a părților interesate.

### *1.2.2 Identificarea problemei*

În Europa, siguranța aviației comerciale s-a îmbunătățit în mod dramatic de la începutul anilor '70 (adică aproximativ 200 de victime/milioane de zboruri IFR) până în 1995 (adică până la aproape 10 victime/milioane zboruri IFR), astfel cum s-a evidențiat în EIR-ul agenției privind aerodromurile, menționată anterior. Totuși, de atunci, în pofida îmbunătățirilor tehnologice semnificative, rata accidentelor a rămas aproape constantă. În cazul ATM/ANS, noi tipuri de cerere (în special, sisteme aeriene fără pilot și avioane ultra-ușoare), creșterea traficului și presiunea comercială pot pune noi probleme.

Pentru a se reduce în continuare probabilitatea accidentelor, este necesar să se acționeze nu doar la nivel tehnologic, ci și asupra altor aspecte din „lanțul siguranței”. Este clar că eficiența curentă în domeniul siguranței se obține prin eforturile colective ale unei forțe de muncă profesionale, calificate și cu o cultură a siguranței. Totuși, problema nu se referă doar la modul în care ar putea fi menținută eficiența curentă în domeniul siguranței, ci și la modul în care aceasta poate fi îmbunătățită și mai mult pe viitor, pentru a face față noilor probleme odată cu optimizarea resurselor la nivel european. Se poate preconiza că îmbunătățirile ulterioare în domeniul siguranței depind în mare măsură de capacitatea de a introduce sisteme uniforme de management al siguranței (SMS) de către toate părțile interesate în mod eficient și armonizat, în întreaga Europă. Însă SMS este doar unul din instrumentele necesare; procesele de reglementare a siguranței trebuie, de asemenea, luate în considerare, precum și interfețele dintre SMS-urile diferitelor entități și consolidarea cerințelor SMS în toate domeniile aviației. În acest sens, deși normele OACI acoperă reglementarea la nivel mondial, aceste norme sunt puse diferit în aplicare. În plus, OACI emite multe recomandări care nu sunt obligatorii pentru statele contractante. Astfel, în situația de față, există diferențe clare între statele membre în domeniile ATM/ANS, din moment ce majoritatea activităților de punere în aplicare sunt efectuate la nivelul statelor membre fără o supraveghere centrală puternică sau o certificare centralizată a ANSP-urilor paneuropene emergente. Chiar și acolo unde au fost întreprinse activități centrale de coordonare (ex. în domeniul ATM) există o mare diferență. În consecință, metodologia aplicată pentru certificare și supravegherea siguranței, după caz, variază mult de la un stat membru la altul. Resursele alocate diferă, de asemenea, în statele membre. Un alt dezavantaj al situației de față este lipsa unei „abordări globale a sistemului” în ceea ce privește siguranța transportului aerian. Diferitele domenii sunt tratate de diferite organizații, în același timp recunoscându-se din ce în ce mai mult faptul că siguranța transportului aerian ar beneficia de o abordare gate-to-gate consecventă integrată care să includă ATM, ANS, echipamente aeronautice, operațiuni aeriene și de aerodrom, precum și competența personalului.

În special, în domeniile ATM/ANS trebuie abordate următoarele principale probleme:

<sup>8</sup> [http://www.easa.europa.eu/doc/Rulemaking/opinions/Translations/03\\_2007/RIA%20Opinion%203-2007.pdf](http://www.easa.europa.eu/doc/Rulemaking/opinions/Translations/03_2007/RIA%20Opinion%203-2007.pdf)

- creșterea nivelurilor de siguranță în fața creșterii continue a traficului aerian prevăzută pentru următoarele decenii (adică aproximativ +3% pe an);
- facilitarea introducerii de noi tehnologii;
- introducerea unei „abordări globale a sistemului” în reglementarea siguranței care cuprinde segmentele aerian și terestru, precum și oameni și organizații care îndeplinesc sarcini operaționale interconectate cu serviciile de trafic aerian (ATS), luând în considerare relațiile dintre aceștia;
- evitarea proceselor multiple de certificare a organizațiilor care prestează servicii în diferite domenii<sup>9</sup> sau a echipamentelor<sup>10</sup>;
- definirea responsabilităților legale și a obligațiilor conexe, în special în ceea ce privește „liberalizarea” ANS-urilor<sup>11</sup>, sau în cazul furnizorilor de servicii foarte complexe (ex. prin satelit);
- abordarea „mozaicului” de cadre fragmentate de reglementare a siguranței aviației la nivel european, astfel cum s-a evidențiat de către grupul la nivel înalt instituit în 2006 de vicepreședintele Jacques Barrot<sup>12</sup>.

### 1.2.3 Evaluarea preliminară a impactului realizată de Comisie

În 2005, s-a realizat o evaluare preliminară a impactului de către un consultant contractat de Comisie<sup>13</sup>. Studiul a concluzionat că, într-adevăr, extinderea competențelor agenției a fost cea mai logică, eficientă și eficientă opțiune. În special, în opinia consultantului, extinderea sistemului AESA ar genera avantaje notabile în domeniul siguranței, în special în cazul comparației cu opțiunea „imobilismului”.

În special, atât interviurile, cât și chestionarele sub responsabilitatea consultantului (și anume ECORYS) angajat de Comisie, au fost utilizate pentru a dezvolta și fundamenta analiza realizată pe diverse teme pe durata evaluării preliminare a impactului, precum analiza problemelor, evaluarea impacturilor și compararea opțiunilor. În fiecare capitol principal din respectivul studiu, au fost prezentate opiniile părților interesate, în cadrul unei secțiuni separate. În plus, s-a furnizat o analiză detaliată a rezultatelor chestionarului în anexa B la respectivul document. Părțile interesate fuseseră identificate datorită calității de membru în consiliul agenției sau ca fiind importante părți interesate în ICB (organism consultativ de sector), reprezentant al organizațiilor internaționale relevante. În plus, s-a consultat, de asemenea, un eșantion de ANSP și operatori de aerodrom.

### 1.2.4 Evaluarea finală a impactului realizată de Comisie

În martie 2008, serviciile Comisiei au elaborat evaluarea finală a impactului care va însoți propunerea sa legislativă privind extinderea competențelor agenției, concentrându-se din nou asupra probabilității extinderii competenței agenției la aerodromuri și ATM/ANS. Pe baza activității desfășurate până la acea dată și a rezultatelor consultărilor întreprinse de Comisie, a recomandărilor grupului la nivel înalt, a concluziilor Consiliului asupra Comunicării Comisiei privind punerea în aplicare a Cerului Unic European, precum și pe baza activității și consultărilor agenției, această evaluare finală a impactului a tras concluzii pozitive asupra problemei.

### 1.2.5 Prezentă evaluare a impactului de reglementare

<sup>9</sup> De exemplu, societatea spaniolă AENA care este atât operator de aerodrom (prin urmare face obiectul cerințelor esențiale din regulamentul de bază odată aprobat de organul legislativ), cât și ANSP (prin urmare face obiectul Regulamentului (CE) nr. 2096/2005 al Comisiei din 20 decembrie 2005 de stabilire a unor „cerințe comune” pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană; JO L 335, 21.12.2005, p.13 ).

<sup>10</sup> Ex. pentru verificarea adecvării pentru utilizare a părții aeriene a ATM, care intră atât în domeniul de aplicare a regulamentul de bază AESA, cât și în cel al articolului 5 din Regulamentul (CE) nr. 552/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind interoperabilitatea rețelei europene de gestionare a traficului aerian (OJ L 96, 31.3.2004, p. 26).

<sup>11</sup> privind prestarea de servicii de navigație aeriană în cerul unic european (JO L 96, 31.3.2004, p.10).

<sup>12</sup> Raportul final al grupului la nivel înalt pentru viitorul cadru european de reglementare a aviației (iulie 2007): [http://ec.europa.eu/transport/air\\_portal/hlg/doc/2007\\_07\\_03\\_hlg\\_final\\_report\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/air_portal/hlg/doc/2007_07_03_hlg_final_report_en.pdf)

<sup>13</sup> [http://ec.europa.eu/transport/air\\_portal/traffic\\_management/studies/doc/finalized/2005\\_09\\_15\\_atm\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/air_portal/traffic_management/studies/doc/finalized/2005_09_15_atm_en.pdf)

Competența Comunității în ceea ce privește ATM și ANS a fost deja stabilită la adoptarea pachetului legislativ SES. Astfel cum s-a menționat anterior, toate evaluările realizate până acum au tras concluzii asupra necesității de a se face încă un pas înspre reorganizarea reglementării siguranței aviației la nivel comunitar prin extinderea competenței agenției la reglementarea ATM și ANS. Agenția a considerat că s-a răspuns la această problemă.

A rămas să se abordeze problema modului în care această extindere trebuie realizată, și anume în același mod în care sistemul AESA a fost extins la reglementarea siguranței aerodromurilor<sup>14</sup>. Prin urmare, scopul prezentului document este evaluarea<sup>15</sup>, în contextul menționat anterior, a impactului posibilelor soluții alternative. Din moment ce intenția este de a se pleca pe cât posibil de la procesele de reglementare stabilite în conformitate cu SES, agenția a considerat că nu este corespunzător să evalueze impactul acestor procese dacă abordarea propusă nu se bazează pe acestea. Dimpotrivă, a considerat necesar să evalueze în continuare posibilele modificări ale acestor procese, precum și să examineze unele aspecte pe care le considera ca nefiind suficient de clare în contextul SES. Drept urmare, prezenta evaluare a impactului de reglementare se concentrează pe următoarele puncte: competența agenția trebuie stabilită prin modificarea regulamentului de bază sau prin introducerea de dispoziții de reglementare a rolului agenției în Regulamentele privind Cerul Unic European<sup>16</sup>?

Procesul decizional privind conceptele de exploatare este o funcție guvernamentală sau o funcție a furnizorilor de servicii de trafic aerian?

ASM și ATFM trebuie considerate ca având caracter de reglementare sau de prestare de servicii?

Prestarea anumitor servicii trebuie exceptată de la certificare?

Furnizorii paneuropeni de servicii ATM/ANS trebuie certificați de agenție, și în caz afirmativ, care trebuie să fie criteriile de definire a caracterului paneuropean al serviciului?

Pe scurt, prezenta evaluare a impactului de reglementare completează un proces repetitiv realizat pe o perioadă de trei ani în deplină cooperare cu agenția, serviciile Comisiei și multe părți interesate implicate în numeroasele consultări extensive care au avut loc privind posibila extindere a sistemului AESA la aerodromuri, ATM și ANS.

---

<sup>14</sup> Avizul nr. 3/2007 al Agenției Europene de Siguranță a Aviației de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1592/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 iulie 2002 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții europene de siguranță a aviației pentru extinderea domeniului său de aplicare la reglementarea siguranței și interoperabilității aerodromurilor.  
[http://www.easa.europa.eu/doc/Rulemaking/opinions/Translations/03\\_2007/Opinion%203-2007.pdf](http://www.easa.europa.eu/doc/Rulemaking/opinions/Translations/03_2007/Opinion%203-2007.pdf)

<sup>15</sup> Pozițiile/răspunsurile părților interesate nu sunt complet analizate aici în detaliu, deoarece acestea au fost rezumate în Documentul de răspuns la observații (DRO 2007-16), publicat pe website-ul agenției la 18 martie 2008 [http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/doc/CRD-2007-16.pdf](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/CRD-2007-16.pdf)

<sup>16</sup> Regulamentele (CE) nr. 549/2004 (regulamentul-cadru), (CE) nr. 550/2004 (regulamentul privind prestarea de servicii), (CE) nr. 551/2004 (regulamentul privind spațiul aerian) și (CE) nr. 552/2004 (regulamentul privind interoperabilitatea), ale Parlamentului European și ale Consiliului din 10 martie 2004 (*JO L 96, 31.3.2004, p. 1-42*).

## 2. Evaluarea impactului de reglementare

### 2.1 Abordarea evaluării impactului

#### 2.1.1 Evaluare calitativă și cantitativă

O evaluare a impactului de reglementare (EIR) este o evaluare a avantajelor și dezavantajelor unei norme prevăzute sau a unei modificări a legislației, luând în considerare diverse posibile opțiuni pentru a atinge obiectivul comunitar așteptat (adică o reglementare mai eficientă și mai eficientă a ATM și ANS), odată cu o cuantificare cât mai realizabilă a impactului acestora asupra tuturor categoriilor de persoane și organizații afectate.

Nivelul de aprofundare a studiului trebuie să fie proporțional cu posibilul impact al propunerii, astfel cum s-a menționat în orientările comunitare aplicabile privind evaluarea impactului. Aceste impacturi trebuie analizate din puncte de vedere diferite. Prin urmare, în prezenta EIR, care influențează sectorul aviației, în special ATM/ANS, sunt luate în considerare îndeosebi următoarele elemente privind evaluarea impactului:

- siguranța;
- economia;
- mediul;
- impactul social;
- și impactul asupra altor cerințe ale legislației UE în afara prezentului domeniu de aplicare AESA însă care sunt, de asemenea, legate de aviație, în mod direct sau indirect.

În special, au fost evaluate impacturile enumerate anterior din punct de vedere cantitativ sau calitativ, astfel cum sunt prezentate în tabelul 1:

Evaluare	I M P A C T					
	Siguranță		Economie	Mediu	Social	Impact asupra altor cerințe aeronautice
	Trecut	Impact viitor				
<b>Cantitativă</b>	X					
<b>Cantitativă brută</b>		X	X		X	
<b>Calitativă</b>		X	X	X	X	X

**Tabelul 1: Evaluare calitativă și cantitativă a impactului**

Fiecare din cele cinci elemente ale evaluării impactului vor fi revizuite separat la punctele 2.6 - 2.11 de mai jos.

#### 2.1.2 Metodologia de evaluare

Metodologia aplicată pentru evaluarea impactului este structurată în 6 etape:

- analiza problemelor descrise la punctul 2.3;
- definirea obiectivelor (generale, specifice și operaționale) și a indicatorilor prezentați la punctul 2.4 de mai jos;
- identificarea opțiunilor alternative ale principalelor aspecte rezultate în urma consultării (adică relația cu actele legale SES, conceptul de exploatare; managementul fluxurilor de trafic aerian – ATFM; managementul spațiului aerian – ASM; întreprinderi mici și mijlocii precum Serviciul de informare a zborurilor de aerodrom – AFIS; și certificarea ANSP-urilor paneuropene) la punctul 2.5;

- identificarea și estimarea dimensiunii grupului țintă;
- identificarea și evaluarea impacturilor fiecărei posibile opțiuni pentru toate cele cinci elemente enumerate la punctul 2.1.1, în scopul stabilirii celor mai semnificative;
- analiză finală pe bază de criterii multiple (ACM).

Posibilele impacturi sunt corelate în mare măsură cu obiectivele generale și specifice identificate la punctele 2.4.2 și 2.4.3 de mai jos. Măsurarea acestora se bazează pe indicatorii de monitorizare (indicatori de rezultat sau de consecințe) prezentați la punctul 2.4.5 de mai jos. Totuși, indicatorii obiectivelor generale ar putea fi influențați în mod foarte semnificativ de alte politici. Prin urmare, nu este adecvat să fie luați în considerare în momentul evaluării impactului extinderii propuse a competenței AESA la ATM și ANS.

Obiectivele generale sunt în principal utilizate pentru a susține definirea obiectivelor specifice pentru politica propusă. Indicatorii de rezultat corelați cu aceste obiective specifice vor fi utilizați în prezenta EIR, după caz; aceștia vor putea fi utilizați și în viitor pentru evaluarea regulată a performanței sistemului AESA. În acest context, indicatorii operaționali au fost identificați la punctul 2.4.5; deși nu sunt utilizați pentru prezenta EIR, aceștia ar putea fi folosiți pe viitor pentru o analiză comparativă continuă a evoluției inițiativei propuse.

După identificarea tuturor impacturilor pentru fiecare aspect principal și fiecare opțiune de politică conexă, în raport cu obiectivele specifice respective, rezultatele sunt prezentate pe scurt într-o matrice a impacturilor din paragrafele concluzive 2.6 – 2.11 de mai jos. Procedura de elaborare a acestei matrice este analiza pe bază de criterii multiple (ACM), realizată pe parcursul următoarelor etape detaliate:

- identificarea obiectivelor specifice aplicabile tuturor opțiunilor alternative propuse;
- corelarea fiecărei opțiuni cu posibilele elemente de impact relevante pentru a permite compararea opțiunilor;
- stabilirea de criterii de măsurare (prin indicatorii de rezultat) – cel puțin din punct de vedere calitativ și, dacă este posibil, din punct de vedere cantitativ (în acest din urmă caz luând în considerare dimensiunea grupului țintă);
- înregistrarea performanțelor de îndeplinire a criteriilor pentru fiecare opțiune, exprimarea fiecărui impact, fie măsurat cantitativ, fie evaluat calitativ, conform unei ierarhizări adimensionale („punctaj”): adică -3 pentru impact foarte negativ, -2 pentru impact mediu, -1 pentru impact foarte mic, 0 pentru impact neutru și până la +3 pentru impacturile pozitive;
- atribuirea de „ponderi” fiecărui element de impact pentru a se reflecta importanța sa relativă: ponderea 3 a fost atribuită impacturilor asupra siguranței și mediului; 2 impacturilor economic și social și 1 impactului asupra altei legislații UE;
- în final, se compară opțiunile prin combinarea punctajele lor ponderate.

## **2.2 Consultarea părților interesate**

Până în prezent s-a realizat o consultare structurată și repetată a părților interesate (pe lângă corespondență și schimburi neoficiale) prin intermediul a douăsprezece mecanisme prezentate pe scurt în tabelul 2 de mai jos:

<b>Nr</b>	<b>Responsabil</b>	<b>Perioada de consultare</b>	<b>Grup țintă</b>	<b>Mecanism</b>	<b>Rezultate</b>
1	ECORYS	Mijlocul anului 2005	Peste 70 părți interesate selectate	Chestionare	56 primite. Rezumatul răspunsurilor în raportul ECORYS
2	ECORYS	Mijlocul anului 2005	25 părți interesate cheie	Interviuri	Rezumatul răspunsurilor în raportul ECORYS
3	AESA	dec. 2005	Grupul consultativ al autorităților naționale (AGNA)	Consultare privind programul anual AESA de elaborare a reglementărilor	Atribuție BR 003 aprobată
4	AESA	dec. 2005	Comitet consultativ pentru standarde de siguranță (SSCC)		Atribuție BR 003 aprobată
5	AESA	dec. 2005	AGNA	Consultare privind termenii de referință pentru atribuția Br 003	Termeni de referință publicați
6	AESA	dec. 2005	SSCC		Termeni de referință publicați
7	AESA	dec. 2007	Public prin consultare pe internet	NPA nr. 2007-16	1860 de observații primite. DRO publicat
8	AESA	martie 2008	Public prin consultare pe internet	DRO nr. 2007-16	100 reacții primite de 18 părți interesate. Luând în considerare avizul
9	CE	De la începutul anului 2006	Autorități naționale de supraveghere	Participare la reuniunea SRC a EUROCONTROL	Participare constantă și dezbateri la reuniuni
10	CE	De la începutul anului 2007	Autorități naționale	Comitet SES	Informare constantă asigurată la reuniuni
11	AESA	Din 2007	EGNOS și Galileo	Participare regulată la reuniunea GALCERT	Înțelegere mai bună cu GSA și ESA
12	AESA	Din 2007	IRIS (servicii de comunicație prin satelit)	Participare recurentă la grupul de experți externi	Înțelegere mai bună cu ESA

**Tabelul 2: Consultarea părților interesate**

Comisia a furnizat în mod constant informații referitoare la evoluția lucrărilor privind extinderea sistemului AESA la Comitetul pentru Cerul Unic (SSC), la ICB menționată și la Comisia EUROCONTROL pentru reglementarea siguranței (SRC).

Pe de altă parte, agenția, astfel cum se impune prin procedura sa de elaborare a reglementărilor, a consultat de două ori AGNA și respectiv SSCC asupra includerii atribuției BR 003 în programul de elaborare a reglementărilor și apoi, asupra termenilor de referință detaliați pentru evoluția acestuia. Din 2007, AESA a depus, de asemenea, toate eforturile pentru a stabili o legătură nu doar cu autoritățile competente, ci și cu toate părțile interesate cheie pentru sisteme paneuropene foarte complexe, precum cele incluse într-un segment al spațiului. Aceste părți interesate au inclus Autoritatea de Supraveghere a GNSS European (GSA) și Agenția Spațială Europeană (ASE). Acest efort a contribuit la numărul și calitatea observațiilor primite asupra NPA nr. 2007-16. Peste 1800 de observații au fost analizate, astfel cum s-a descris în DRO nr. 2007-16, publicat la 18 martie 2008. În cele din urmă, la DRO s-au primit, de asemenea, 100 de reacții care au fost din nou analizate în scopul elaborării prezentului aviz.

În concluzie și, evident, în limitele resurselor disponibile, toate părțile interesate au avut mai multe oportunități de a-și exprima punctele de vedere în fața Comisiei și a agenției, în conformitate cu principiile „unei mai bune reglementări”.

## **2.3 Analiza problemelor**

### *2.3.1 Nivelul de siguranță ATM/ANS în Europa*

#### *2.3.1.1 Sursa informațiilor privind siguranța*

În fiecare an, Comisia EUROCONTROL pentru reglementarea siguranței (SRC) publică un raport anual privind siguranța disponibil pe internet. Ediția din 2007<sup>17</sup> a acestui raport, care conține date până în 2006, a fost utilizată ca principala sursă de date factice în acest punct.

#### *2.3.1.2 Cultura siguranței și raportarea*

În 2006, 24 de state au raportat EUROCONTROL evenimente specifice ATM în raportul lor AST<sup>18</sup> față de 21 din anul precedent. Aceasta înseamnă **mai puțin (aproximativ 63%) decât numărul total** de state membre EUROCONTROL<sup>19</sup>, fie datorită lipsei accesului punctului focal<sup>20</sup> la datele privind siguranța ANSP, fie datorită pur și simplu faptului că acest tip de eveniment nu a fost colectat. În plus, numărul total de evenimente raportate și calitatea datelor variază foarte mult de la un stat la altul.

Unde punctele focale AST au acces la datele privind siguranța ANSP, împreună cu un sistem bun de raportare, numărul de evenimente specifice ATM raportate a fost mare, deși include un procent mare de evenimente tehnice minore fără impact asupra siguranței. Totuși în 2006, 5 state au raportat peste 500 de evenimente specifice ATM, în timp ce 10 din 24 de state care au raportat evenimente specifice ATM (adică 42%) au raportat mai puțin de 10 evenimente pe an.

Acest fapt este evidențiat în raportul anual SRC a EUROCONTROL, care indică o diferență mare în culturile de raportare ale organizațiilor și autorităților și accentuează necesitatea unei standardizări mai eficiente la nivelul UE.

<sup>17</sup> Comisia EUROCONTROL pentru reglementarea siguranței – Raportul anual privind siguranța 2007: [http://www.eurocontrol.int/src/gallery/content/public/documents/report/srcdoc43\\_e1.0\\_r1%20-%20EPR%20Final.pdf](http://www.eurocontrol.int/src/gallery/content/public/documents/report/srcdoc43_e1.0_r1%20-%20EPR%20Final.pdf)

<sup>18</sup> Șablonul anual privind siguranța

<sup>19</sup> În prezent 38, inclusiv 25 de state membre UE (cu excepția Estoniei și a Letoniei), 2 state asociate și la AESA (Norvegia și Elveția), 6 state din Spațiul Aviatic European Comun (Albania, Bosnia-Herzegovina, Croația, FYROM, Muntenegru și Serbia) și încă 5 state CEAC (Armenia, Moldova, Monaco, Turcia și Ucraina).

<sup>20</sup> Nominalizat de statele membre conform ESARR 2.

De asemenea, notează faptul că cerința 2 EUROCONTROL pentru reglementarea siguranței (ESARR)<sup>21</sup> privind raportarea și evaluarea evenimentelor privind siguranța ATM a fost publicată, în ediția sa 1.0 din 12 noiembrie 1999, cu aplicare de la 1 ianuarie 2000, și că, după șapte ani, abia 2/3 din statele implicate au raportat EUROCONTROL. Acest lucru este considerat un simptom clar al evoluției lente în conformitate cu acordurile interguvernamentale.

Rapoartele prezentate EUROCONTROL în 2007 de către punctele focale, pe baza cerințelor din ESARR 2 și Directiva nr. 2003/42/CE<sup>22</sup>, indică, totuși, o evoluție continuă în punerea în aplicare a culturii de raportare a siguranței de către personalul fiecăruia. Cu toate acestea, conform raportului anual al SRC menționat, există încă multe aspecte care necesită atenție, inclusiv:

- în mai multe state ECAC<sup>23</sup> lipsește un mediu al „culturii corecte” cu privire la raportarea de evenimente și, deși acest aspect extrem de important este abordat la nivel global, european și național, progresele sunt totuși extrem de lente.
- lipsa continuă de resurse și personal calificat la nivel național, dedicat colectării și analizei datelor privind siguranța.

Lipsa resurselor va fi abordată în continuare la punctul 2.3.3.2 de mai jos. Aspectul “culturii corecte” nu va fi dezbătut mai mult în prezenta EIR, deoarece organismul legislativ a adoptat deja recent dispoziții specifice pentru protejarea sursei de informații<sup>24</sup>.

### 2.3.1.3 Numărul total de accidente, incidente sau evenimente ATM/ANS

Datele preliminare privind numărul total de accidente în Europa din 2006 (pentru aeronavă cu MTOM > 2250 kg), în comparație cu 2005, arată o creștere (de la 85 la 96). Mai puțin de 10% din aceste accidente au fost accidente mortale. Totuși, ATM/ANS a avut o contribuție (directă sau indirectă) redusă la numărul de accidente, conform raportului anual pe 2007 al SRC menționat anterior: în limitele a 6 din 96 de accidente (adică în jur de 6%). În ceea ce privește accidentele, se poate presupune că rata de raportare (față de numărul total estimat de evenimente similare neraportate) este de 100%.

Numărul incidentelor ATM cu risc ridicat a scăzut ușor în 2006, totalizând totuși aproximativ 600 de astfel de incidente pe an. Chiar și în acest caz, se estimează cu optimism o rată de raportare de 100%.

În plus, EUROCONTROL estimează că totalul de 9600 de incidente specifice ATM (inclusiv cele puțin grave și care nu comportă un risc ridicat pentru siguranță) raportate în 2006, ar putea reprezenta doar 31% din totalul efectiv. Prin urmare, agenția a estimat că în 2006 numărul total de incidente specifice ATM în ECAC se afla în limitele a 30 000 pe aproximativ 10 milioane de zboruri IFR.

De asemenea, EUROCONTROL estimează că în 2006 au fost raportate 15 658 de evenimente specifice ATM<sup>25</sup>. EUROCONTROL nu estimează rata de raportare pentru acest tip de evenimente. Agenția presupune că aceasta s-ar putea afla în limitele a 30% precum în cazul incidentelor.

<sup>21</sup>[http://www.eurocontrol.int/src/gallery/content/public/documents/deliverables/esarr2\\_awareness\\_package/esarr2\\_e20ri.pdf](http://www.eurocontrol.int/src/gallery/content/public/documents/deliverables/esarr2_awareness_package/esarr2_e20ri.pdf)

<sup>22</sup> Directiva 2003/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 iunie 2003 privind raportarea evenimentelor în aviația civilă (JO L 167, 4.7.2003, p. 23).

<sup>23</sup> Conferința Europeană a Aviației civile, care reunește în prezent 42 de state, inclusiv toți membrii celor 27 UE.

<sup>24</sup> Articolul 16 din Regulamentul de bază (CE) nr. 216/2008 din 20 februarie 2008 menționat anterior.

<sup>25</sup> Este de notat faptul că acest număr include un procent mare de evenimente tehnice minore fără impact asupra siguranței datorită măsurilor atenuante de siguranță adecvate existente, precum redundanțele și reconfigurarea automată.

În conformitate cu studiul preliminar efectuat de ECORYS în 2005, în cei 10 ani din perioada 1994-2004, media accidentelor aeriene comerciale mortale pe an a fost de 3,9, la care au contribuit aspecte ATM/ANS. În cazul în care nu s-ar lua nicio măsură pentru îmbunătățirea continuă a siguranței, și anume dacă rata accidentelor rămâne la nivelul actual, acest lucru ar conduce la un număr de 6 până la 8 accidente aviatice comerciale mortale pe an în 2005 cu factor cauzal ATM/ANS.

La punctul 1.1 de mai sus, s-a amintit faptul că SESAR estimează o creștere triplă a nivelului de trafic în ECAC: adică 30 milioane IFR/zboruri pe an, față de cele 10 milioane în prezent. Toți experții sunt de acord cu faptul că în cazul în care nu s-ar lua nicio măsură pentru îmbunătățirea siguranței, creșterea semnificativă a traficului va conduce la o creștere a evenimentelor privind siguranța. Unii estimează că, din moment ce creșterea traficului va conduce la o densitate ridicată în timp și spațiu, creșterea conexasă a evenimentelor privind siguranța este posibil să nu fie lineară, ci, dimpotrivă, exponențială (adică mult mai mare). Totuși, agenția remarcă faptul că încă nu s-a ajuns la niciun consens în privința calificării creșterii exponențiale menționate. Prin urmare, în tabelul 3 de mai jos, se estimează doar o creștere lineară foarte prudentă a evenimentelor privind siguranța:

Evenimente privind siguranța cu contribuția (directă sau indirectă) a ATM/ANS	Raportate EUROCONTROL în 2006	Rata estimativă de raportare	Număr total estimativ de evenimente pe 10 milioane zboruri IFR /an	Extrapolare lineară a numărului de evenimente pentru 30 milioane zboruri IFR/an
Accidente mortale	3,9 (raportate de ECORYS)	100%	N.A.	<b>6-8</b> (estimate de ECORYS)
Accidente	6	100%	6	<b>18</b>
Accidente cu risc	600	100%	600	1 800
Total incidente	9 600	31%	30 000	90 000
Evenimente ATM	15 658	30%	50 000	150 000

**Tabelul 3: Numărul estimativ total de evenimente specifice privind siguranța ATM/ANS**

2.3.1.4 Categoriile de accidente, incidente, evenimente ATM/ANS și categorii conexe

În raportul anual privind siguranța pe 2007, SRC EUROCONTROL a evaluat, de asemenea, cele mai relevante categorii de accidente/incidente. În special, categoria „**coliziune la sol**” a fost considerată ca fiind cea mai semnificativă în ceea ce privește accidentele, reprezentând 11% din total în 2006. În acest sens, cel mai riscant eveniment este reprezentat de **incursiunile pe pistă**, 667 de cazuri din care au fost raportate în ECAC în 2006: aproape 2 incursiuni pe pistă pe zi. Acest total arată o creștere de 6% în 2006 comparativ cu 2005. Deși tendința globală a incursiunilor foarte grave este în scădere, acest tip de eveniment, având, de asemenea, în vedere creșterea continuă așteptată în debitul aeroporturilor, va necesita o atenție și un efort continuu.

Categoria „**Contact cu solul în zbor controlat (CFIT)**” a avut o creștere în 2006 comparativ cu 2005 (de la 5 la 7). CFIT rămâne a doua categorie ca importanță. S-a notat faptul că CFIT poate, de asemenea, să apară pe aerodromuri mici, în traficul aerian general IFR, acolo unde adesea nu sunt prevăzute semnale verticale de navigație radio în prezent. Numărul total de incidente din categoria „**cvasicontact cu solul în zbor controlat (cvasi-**

**CFIT**)” a scăzut (21 în 2006, 31 în 2005). Totuși, incidentele care comportă un risc se află aproape la același nivel ca în 2005 (3 gravitate A în 2006 vs. 4 în 2005 și 6 gravitate B atât în 2006, cât și în 2005). În plus, procentul de cvasi-CFIT cu risc este foarte ridicat.

Numărul total de incidente din categoria „**nerespectări ale distanțelor minime de separare**” a înregistrat o mică scădere de mai puțin de 2% (în cifre absolute) și de 6% în cifre relative în comparație cu 2005. Această scădere a reflectat, de asemenea, încălcările minimelor de separare cu risc mare. În total, această categorie numără încă aproximativ 100 de evenimente pe milion de ore de zbor pe an.

După creșterea semnificativă (30%) a numărului total în 2005, creșterea din 2006 privind preliminară pentru **pătrunderea neautorizată în spațiul aerian** a fost de mai puțin de 4%, ceea ce corespunde unui total de aproximativ 1500 de incidente raportate. Numărul de evenimente neraportate ar putea fi mult mai mare.

Categoria **devierea aeronavei de la autorizarea din partea ATC** reunește toate formele de abateri de la autorizațiile acordate, inclusiv abaterile de la nivelul atribuit, ruta atribuită, ora atribuită, precum și de la altitudinile minime de siguranță, după caz. Cumulul tuturor acestor evenimente explică dimensiunea numărului total de incidente din această categorie, care a crescut cu 5% în 2006 – odată cu creșterea traficului. Numărul raportat de evenimente din această categorie era în limitele a 140 pe milion de ore de zbor.

În plus, EUROCONTROL a identificat un fel de categorie „coș”, și anume **abaterea aeronavei de la regulamentul ATM aplicabil**. Trebuie notat faptul că anumite abateri ale aeronavei de la regulamentul ATM aplicabil au fost, de asemenea, încadrate în alte categorii în cazul în care sunt aplicabile circumstanțele evenimentului (ex. pătrundere neautorizată în spațiul aerian). În această categorie a existat, totuși, o creștere atât a cifrelor totale raportate în 2006 (2 370 de evenimente), cât și a numărului de incidente cu risc (43).

#### 2.3.1.5 Accidente mortale la care a contribuit ATM/ANS

Strategia ECAC pentru ATM 2000+ a stabilit un obiectiv înalt privind siguranța: “.... **îmbunătățirea nivelurilor de siguranță prin asigurarea faptului că numărul de accidente provocate de ATM și de incidente grave sau cu risc nu crește și, după caz, descrește**” Numărul de accidente raportate de EUROCONTROL variază de la an la an, după cum poate fi de așteptat, însă, în prezent, tendința globală nu este în creștere pe baza nivelurilor de trafic din ce în ce mai mari. Astfel, obiectivul de siguranță ECAC este, în prezent, îndeplinit în ceea ce privește accidentele. **În special, în 2006 nu au fost înregistrate victime mortale ca urmare a accidentelor asociate ATM/ANS.**

Totuși, pe durata celor zece ani ce s-au scurs între 1997-2006, cel puțin nouă accidente mortale înregistrate în cadrul celor 27 de state UE + 4 au avut ca factor (direct sau indirect) ATM sau posibil ANS (precum, de exemplu, servicii de navigație insuficiente sau lipsa de informații AIS oportune/inteligibile):

- 30 iulie 1997, ATR-42, Air Littoral, Italia, 1 victimă mortală.  
Aeronava a aterizat lung și rapid, depășind limitele pistei 23 cu o lungime de 1 650 m din Florența. Pista a fost dislocată rezultând o distanță de aterizare rămasă de 1 030 m.
- 17 decembrie 1997, Yakovlev 42, Aerosweet Greece, 70 victime mortale.  
După o apropiere ILS ratată, aeronavei i s-au dat instrucțiuni să urce și să se îndrepte spre nord și să încerce a doua oară. În schimb, aeronava a deviat spre vest-sud și a lovit un munte la altitudinea de 3 300 ft., la o distanță de 71,8 km de aeroport.

- 30 iulie 1998, Beech 1900, Proteus Air, Franța, 14 victime mortale.  
Aeronava a intrat în coliziune cu o Cessna 177 la o altitudine de 2000 ft. Aeronava ceruse permisiunea să modifice planul de zbor și să coboare sub 3000 ft. în spațiul aerian necontrolat pentru a survola nava de croazieră „Norway”. Aeronava nu folosea aceeași frecvență și ambele echipaje de zbor își concentrau probabil atenția asupra navei de croazieră.
- 25 februarie 1999, Dornier 328, Minerva Airlines, Italia, 4 victime mortale.  
La aterizarea pe pista 29 din Genova, după cum se spune, aeronava a luat contact cu solul „lung și rapid” cu o componentă posterioară a vântului. Pe măsură ce se apropia de capătul pistei, se pare că pilotul a încercat să întoarcă aeronava pe margine însă fără succes. În consecință, aeronava a depășit limitele pistei și a căzut în apele golfului Golfo di Genova.
- 11 decembrie 1999, British Aerospace ATP, SATA Air Açores, Portugalia (Azore), 35 victime mortale.  
Vremea pe rută era afectată de o rețea frontală cu nori cumulonimbus fragmentari, averse puternice, turbulență și vânturi puternice din sud-vest, astfel încât echipajul a decis să schimbe planul de zbor, alegând o rută care includea o coborâre peste canalul dintre insulele Pico și Sao Jorge pentru a intercepta radiala VOR de 250 grade a turnului Horta. Inițial, turnul Horta a autorizat aeronava la FL 100. Echipajul a solicitat apoi permisiunea să coboare la 5 000 ft. I-a fost acordată permisiunea cu instrucțiunea de a menține contactul vizual cu insula Pico. Pe durata coborârii s-au raportat averse puternice și turbulență. La șapte minute după începerea coborârii, aeronava a intrat în coliziune cu coasta nordică a Pico da Esperanca, insula Sao Jorge, în IMC. GPWS a alertat echipajul cu 17 secunde înainte de impact;
- 25 mai 2000 – coliziune pe pista aeroportului Charles De Gaulle (Franța)<sup>26</sup>, 1 victimă mortală.  
Cauzele probabile au fost, în primul rând, o percepere eronată a controlorului privind poziția unei aeronave, întărită de context și metodele de lucru, ceea ce l-a determinat să autorizeze o aeronavă Shorts să se alinieze. Și în al doilea rând, caracterul inadecvat al procedurilor de verificare sistematice din ATC, ceea ce a făcut imposibilă corectarea erorii;
- 08 octombrie 2001 – coliziune pe pista aeroportului Linate (Italia)<sup>27</sup>, 114 victime mortale.  
Investigația a ajuns la concluzia că se poate presupune că cauza imediată a accidentului fusese incursiunea pe pista activă a unei aeronave Cessna. Argumentul evident este că acțiunea asociată unui factor uman din echipajul Cessna – pe durata condițiilor de vizibilitate redusă – trebuie evaluată pe baza scenariului care a permis cursul evenimentelor ce a condus la coliziunea mortală; de asemenea, se poate afirma că sistemul implementat pe aeroportul Milano Linate nu a fost conceput să rețină interpretările eronate, să nu mai spunem, printre altele, de procedurile inadecvate și erorile umane flagrante.
- 24 noiembrie 2001, British Aerospace 146, Crossair, Elveția, 24 victime mortale.  
La 24 noiembrie 2001, orele 20:01 TUC, aeronava a decolat de pe aeroportul Berlin-Tegel ca zbor regulat către Zurich. La orele 20:58 TUC, după un zbor lipsit de evenimente, aeronava a primit autorizația pentru o apropiere VOR/DME standard. Înaintea aeronavei implicate în accident, pe pista 28 aeroportului din Zurich aterizase o aeronavă Embraer EMB 145, zbor CRX 3891. Echipajul a informat turnul de control că vremea era aproape de condițiile minime pentru această pistă. La orele 21:00 TUC, zborul CRX 3597 a raportat pe frecvența de control a aerodromului. Când aeronava a ajuns la altitudinea minimă de coborâre (MDA) de 2 390 ft. la ora 21 :06, comandantul a menționat copilotului că avea un oarecare contact vizual cu solul și a

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

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

continuat coborârea. Puțin după aceea, aeronava s-a lovit de vârfurile copacilor și apoi s-a prăbușit;

- 01 iulie 2002 – coliziune în zbor (deasupra Überlingen)<sup>28</sup>, 71 de victime mortale printre ale căror cauze au fost identificate următoarele:
  - încălcarea iminentă a minimelor de separare nu a fost observată de ATC la timp; Instrucțiunea pentru TU154M de a coborî a fost dată într-un moment în care separarea prescrisă la B757-200 nu mai putea fi asigurată.
  - echipajul TU154M a urmat instrucțiunea ATC de a coborî și a continuat coborârea chiar și după ce TCAS i-a recomandat să urce. Această manevră a fost efectuată contrar TCAS RA generată.
  - integrarea ACAS/TCAS II în sistemul de aviație global nu a fost suficientă și nu a corespuns din toate punctele de vedere filozofiei sistemului.
  - regulamentele privind ACAS/TCAS publicate de OACI și ca urmare regulamentele autorităților naționale de aviație, instrucțiunile operaționale și procedurale ale producătorului TCAS și operatorilor nu au fost standardizate, au fost incomplete și parțial contradictorii.
  - managementul și asigurarea calității furnizorului de servicii de trafic aerian nu s-au asigurat că pe durata nopții toate stațiile de lucru deschise erau în mod continuu ocupate de controlori.
  - managementul și asigurarea calității furnizorului de servicii de trafic aerian au tolerat timp de mai mulți ani ca pe durata perioadelor cu flux de trafic redus noaptea un controlor să muncească în timp ce celălalt se odihnea.

**În 2006, cinci din șapte accidente CFIT au fost mortale.** Deși ATM nu a fost un factor cauzal direct sau indirect, EUROCONTROL nu furnizează date pentru a se concluziona dacă disponibilitatea de ANS corespunzătoare ar fi putut contribui la evitarea acestor accidente.

#### 2.3.1.6 Domenii cheie de risc

Pe scurt, în raportul anual privind siguranța pe 2007 menționat anterior, SRC EUROCONTROL enumeră următoarele domenii cheie de risc:

- **coliziuni la sol**, în special **incursiuni pe pistă**;
- **pătrundere neautorizată în spațiul aerian**;
- **contact cu solul în zbor controlat (CFIT)** sau „**cvasi-CFIT**” în cazul căruia procentul de incidente cu risc (gravitate A și gravitate B) din numărul total CFIT este foarte ridicat (43% în 2006 comparativ cu 32% în 2005) și este în creștere. Cu titlu de comparație, procentul de incidente cu risc asociate încălcării minimelor de separare este în jur de 20% și de 10% pentru incursiunile pe pistă.
- **devierea aeronavei de la autorizarea din partea ATC**;
- **devieri neautorizate pe verticală**;
- **nivelul ATS pe aerodromuri**.

În ceea ce privește ultimul punct, în special apropierea aerodromurilor secundare, în 2005 SRC a pus deja problema diferențelor între state în ceea ce privește clasificarea spațiului aerian și nivelul variabil al ATS furnizate. În raportul pe 2007 menționat, EUROCONTROL a concluzionat că nu există o abordare standard privind prestarea de ATS și stabilirea spațiului aerian controlat pentru zboruri comerciale. Prin urmare, conform SRC, este necesară o acțiune de reglementare, în special pentru acest domeniu cheie de risc.

Având în vedere cele menționate anterior, agenția concluzionează că:

- este necesară o abordare globală a sistemului pentru îmbunătățirea siguranței ATM/ATS;
- pe lângă ATM, serviciile ANS merită atenție;

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

- numărul total de accidente (sau accidente mortale) este atât de scăzut, încât pentru o evaluare credibilă a indicatorilor de siguranță, sistemele de raportare a incidentelor trebuie îmbunătățite și trebuie organizată o analiză centralizată din punct de vedere al sistemului global.

### 2.3.1.7 Costul evenimentelor privind siguranța

Cel mai grav accident asociat ATM poate implica o coliziune de energie înaltă între două aeronave foarte mari, având drept urmare pierderea ambelor fuzelajele și a peste 500 de vieți omenești<sup>29</sup>.

Valoarea unei vieți omenești este un concept foarte contestabil din punct de vedere moral. Totuși, în prezentul document, conform literaturii de specialitate<sup>30</sup>, se estimează un cost de asigurare în limitele a 1 milion EUR. Un accident ATM/ANS care implică cel puțin o aeronavă comercială de dimensiuni mari poate avea drept urmare pierderea a 50 de vieți omenești. Astfel, costul total al respectivelor victime poate fi estimat la 50 milioane EUR.

La 30 martie 2008, mai multe aeronave la mâna a doua au fost oferite pe internet. S-au oferit avioane cu reacție comerciale moderne, de dimensiuni relativ mari la prețuri între 15 și 34 milioane USD<sup>31</sup>, adică valoarea reziduală medie a unui avion cu reacție comercial poate fi estimată la 20 milioane EUR. Prin urmare, valoarea reziduală a unui avion de linie comercial de dimensiuni mari poate fi estimată la nu mai puțin de 100 milioane EUR (de două ori mai mare decât a celor de dimensiuni foarte mari, precum B-747).

Prin urmare, un accident în care sunt implicate două B-747 va reprezenta  $200 + 200 = 400$  milioane EUR în ceea ce privește costul pierderii fuzelajelor. Plus  $500 \times 1$  milioane EUR = 500 milioane E pentru viețile omenești pierdute. Costul total s-ar putea afla în limitele a 900 milioane EUR, fără a se estima daune suplimentare pentru terți la sol. Totuși, probabilitatea acestui tip de accident (numai unul singur în istoria aviației) s-a dovedit a fi extrem de îndepărtată; prin urmare, nu va fi adecvat să se ia în considerare acest cost enorm în următoarele alinate din prezenta EIR.

**Un accident (care implică direct sau indirect ATM sau ANS) poate implica în medie pierderea fuzelajului unui avion de linie cu reacție comercial (valoare reziduală în jur de 100 milioane EUR) și a 50 de vieți omenești, rezultând un cost total de aproximativ 150 de milioane EUR. Se estimează că un accident din cinci (adică 20%) asociat ATM/ANS ar putea intra în această categorie.**

În ceea ce privește restul de accidente de 80%, se poate remarca faptul că în UE 27 + 4, cele mai frecvente evenimente privind siguranța, survenite în timpul rulării, sunt coliziunile cu obiecte fixe sau cu echipamentele la sol. ATM poate fi și un factor causal.

Totuși, aceste **evenimente pe aerodromuri, deși nu provoacă, de obicei, pierderea de vieți omenești și nici a fuzelajului, implică, de asemenea, costuri semnificative.**

Conform datelor furnizate de Programul de prevenire a accidentelor la sol (GAP)<sup>32</sup>, lansat în 2003 de Fundația pentru Siguranța Zborului (FSF: o organizație internațională independentă nonprofit), chiar și un incident minor poate avea drept urmare reparații costisitoare ale aeronavei și chiar mai mult întreruperea costisitoare a programului și timp la sol pentru reparații de ordinul a 10 000 milioane USD/an, la nivel mondial, ceea ce înseamnă un cost mediu de 370 000 USD/accident sau incident. Accidentele ATM include evenimente pe durata rulării pe pistele de rulare. În estimările FSF este inclusă și avarierea minoră (prin urmare mai puțin costisitoare și a cărei reparație durează mai puțin) a aeronavelor parcate pe platformă. Prin urmare, folosirea valorilor estimate de FSF în prezenta EIR poate conduce la o subestimare și nu la o supraestimare a costului. Presupunând că 1 EUR = 1,35 USD (în

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

<sup>30</sup> [http://www.law.harvard.edu/programs/olin\\_center/papers/pdf/422.pdf](http://www.law.harvard.edu/programs/olin_center/papers/pdf/422.pdf)

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

<sup>32</sup> [http://www.flightsafety.org/gap\\_home](http://www.flightsafety.org/gap_home)

2006), **costul mediu al unui singur eveniment s-ar putea ridica la aproximativ 270 000 EUR. Se presupune aici că aceste evenimente reprezintă 80% din accidentele asociate ATM/ANS.**

Costul mediu al unui singur accident asociat ATM/ANS poate fi estimat la:

$$(1 \times 150 \text{ milioane EUR}) \times 20\% + (4 \times 270 \text{ 000 EUR}) \times 80\% = 37 \text{ 770 000 EUR}$$

La punctul 2.3.1.3 menționat anterior, pe viitor numărul posibil de accidente asociate ATM/ANS anuale, în cazul în care nu s-ar lua nicio măsură pentru îmbunătățirea siguranței, a fost estimat la 18.

**În acest caz, se concluzionează că în următoarele două decenii, în Europa, costul accidentelor asociate ATM/ANS ar putea fi în medie de  $18 \times 37,77 = 680$  milioane EUR/an.**

### 2.3.2 Cadrul de reglementare

#### 2.3.2.1 Cadrul de reglementare global: OACI

În ceea ce privește cadrul OACI, se aplică considerentele exprimate în EIR atașată la Avizul nr. 03/2007<sup>33</sup> al agenției. Pe scurt, sistemul bazat pe anexele OACI și transpunerea juridică a acestora la nivel național, prezintă următoarele principale curențe:

- nicio normă nu este obligatorie din punct de vedere legal la nivel internațional;
- normele specifică în mod frecvent numai „ce”, însă niciodată „de către cine” (adică o organizație), nici „cum” (ex. certificare și supraveghere de către autoritățile competente);
- sunt necesare procese de transpunere paralelă legală în fiecare stat contractant, cu lipsă inerentă de omogeneitate, diferență orară și dublarea eforturilor.

#### 2.3.2.2 Elaborarea reglementărilor și standardizarea în Europa

În conformitate cu raportul D1 al SESAR<sup>34</sup>, deși s-au stabilit reglementări privind siguranța și un regim de raportare a eficienței la nivel european, aplicarea acestora a fost neconsecventă și foarte lentă. Acest comportament este inacceptabil și trebuie să fie transparent pentru a fi luat în considerare cu bună știință de utilizatorii finali. Abordarea actuală privind gestionarea și aplicarea nu poate forța statele să aplice aceste reglementări. Acest lucru trebuie să se schimbe, existând necesitatea unui cadru instituțional unic cu o structură organizațională și administrativă împuternicită să îl elaboreze în mod coerent și consecvent. Dacă nivelul eficienței siguranței nu poate fi îmbunătățit, capacitatea nu poate crește.

În raportul anual privind siguranța pe 2007 deja menționat, SRC EUROCONTROL a adăugat că problema nivelului de prestare a ATS în apropierea aerodromurilor secundare fusese deja ridicată de SRC în 2005, concentrându-se asupra unei mai bune utilizări a acestora de către transportatorii comerciali și diferențele între statele membre în ceea ce privește clasificările și nivelul serviciilor de trafic aerian furnizate.

SRC a elaborat un chestionar care urmărea obținerea de informații relevante și concentrarea asupra clasificării spațiului aerian utilizat, a tipurilor de ATS furnizate și a serviciilor aeriene comerciale. Rezultatul chestionarului a arătat următoarele:

**... nu există nicio abordare standard privind prestările de ATS și stabilirea spațiului aerian controlat pentru zboruri comerciale...**

<sup>33</sup> [http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/doc/opinions/Translations/03\\_2007/RIA%20Opinion%203-2007.pdf](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/opinions/Translations/03_2007/RIA%20Opinion%203-2007.pdf)

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

Prin urmare, pe lângă măsurile ce urmează să fie puse în aplicare la nivel național, SRC a recomandat armonizarea aplicării serviciului AFIS în întreaga Europă.

În special, prin Programul de monitorizare și sprijinire a aplicării ESARR (ESIMS), EUROCONTROL a remarcat (raportul anual privind siguranța pe 2007) faptul că s-au făcut unele constatări de natură „generică” în mai multe cazuri pe întreg continentul. Aceste „constatări generice” indică existența unor aspecte paneuropene ce necesită luarea de măsuri la nivel european. Acestea includ:

- lipsa acordurilor privind supravegherea siguranței ATFM și ASM;
- lipsa aplicării unor dispoziții ESARR;
- lipsa formalizării acordurilor de supraveghere a siguranței în ceea ce privește situațiile internaționale;
- supravegherea necorespunzătoare a siguranței în ceea ce privește modificările sistemelor;
- lipsa acordurilor de recepție ANS și verificare a declarațiilor CE de verificare a sistemelor produse de ANSP, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 552/2004;
- lipsa măsurilor de aplicare în ceea ce privește încălcările regulamentelor SES de către furnizorii certificați;
- aplicarea necorespunzătoare a conceptului „directivelor de siguranță” (inspirat din directiva navigabilității) folosit la scară largă în alte domenii aviatice.
- necesitatea de clarificare a domeniului de aplicare și a aplicabilității normelor de certificare SES în cazul organizațiilor mici care furnizează informații aeronavei, în special pentru a se lua în considerare nivelurile diferite de complexitate a serviciilor în cadrul categoriei FIS.

Considerente suplimentare privind cadrul actual de reglementare a siguranței în Europa au fost deja prezentate de agenție în EIR menționată anterior care însoțește Avizul nr. 03/2007, unde s-a concluzionat că orice normă, standard sau cerință adoptată și publicată de oricare din organizațiile aviatice interguvernamentale existente, nu este imediat aplicabilă cu excepția cazului în care este transpusă legal la nivel național și a cazului în care aceste organizații nu au în niciun fel autoritate de a emite certificate sau de a impune membrilor standardele lor.

### 2.3.2.3 Cadrul fragmentat de reglementare

Majoritatea părților interesate consultate de ECORYS pe durata evaluării preliminare a impactului, au fost, în general sau parțial, de acord cu problemele identificate la punctele 2.3.2.1 și 2.3.2.2 de mai sus. Deși nu toate părțile au fost de acord că normele OACI nu ar fi obligatorii în toate cazurile, acestea au fost însă de acord că există o mare posibilitate de apariție a unor diferențe de interpretare și de punere în aplicare lentă în legislația națională.

Punctul de vedere al părților interesate, astfel cum a remarcat ECORYS în 2005, a fost împărțit prin proiectul SESAR, care, la punctul 5.2.4.1 din „Prezentarea 3” (DLM-0612-001-01-00), publicat în iulie 2007, a afirmat că legislația europeană în domeniul aviației civile necesită un cadru paneuropean de reglementare a siguranței pentru managementul schimbării care stabilește proceduri stabile și procese participative.

Pentru a sprijini elaborarea acestui cadru și, de asemenea, pentru a asigura o punere în aplicare cu succes a schimbărilor, SESAR a identificat trei recomandări principale:

- Uniunea Europeană și statele membre trebuie să desemneze o autoritate de reglementare a siguranței la nivel european care să acționeze și ca interfață de reglementare pentru managementul schimbării și care să interacționeze cu SESAR JU care urmează să fie instituită cel târziu până la sfârșitul fazei de definire SESAR;
- autoritatea europeană desemnată de reglementare a siguranței trebuie să elaboreze o (revizuire) procedură pentru managementul schimbării și, după caz, să propună amendamente la legislația europeană în domeniul aviației și la cerințele și acordurile existente de reglementare a siguranței;

În același sens, grupul la nivel înalt (GNI) instituit de vicepreședintele Jacques Barrot, la sfârșitul anului 2006, în Recomandarea 1 din raportul său final, prezentat în iulie 2007, a sugerat că fragmentarea reprezintă o piedică majoră în calea îmbunătățirii performanței sistemului european aeronautic. Din moment ce acesta poate fi abordat numai la nivel european, GNI a recomandat consolidarea rolului Comunității Europene și metoda comunitară ca mijloc unic de stabilire a agendei de reglementare pentru aviația europeană. Aceasta trebuie să elimine, de asemenea, suprapunerile între procesele de reglementare UE și alte procese, asigurând structuri independente de reglementare și prestare de servicii și asigurându-se că activitățile de reglementare a siguranței sunt realizate separat de alte forme de reglementare (ex. economică sau financiară). Chiar și mai explicit, în Recomandarea 6, GNI a propus concentrarea EUROCONTROL asupra funcțiilor necesare paneuropene, proiectării rețelei ATM și sprijinirea reglementării solicitate de Comisia Europeană și statele membre odată cu transferul responsabilității pentru activitățile de reglementare a siguranței la AESA. În cele din urmă, în Recomandarea 8, GNI a solicitat Comisiei să împuternicească agenția ca instrument unic UE de reglementare a siguranței aviației, inclusiv aeroporturi și ATM.

Comisia Europeană a aprobat concluziile elaborate de GNI și a anunțat un pachet de propuneri legislative în domeniul aviației, care urmează a fi publicat în 2008, pentru a soluționa, printre altele, fragmentarea cadrului de reglementare a siguranței la nivel UE<sup>35</sup>.

**În concluzie, părțile interesate, SESAR și GNI identifică problemele care rezultă din cadrul de reglementare a siguranței în prezent fragmentat și carențele juridice ale abordării interguvernamentale ca necesitând luarea de măsuri urgente corective. Lipsa omogeneității normelor ATM în întreaga Europă este, de asemenea, recunoscută de SRC EUROCONTROL ca factor ce afectează eficiența globală economică și a siguranței a sistemului european ATM/ANS. Prin urmare, Comisia și-a anunțat deja intenția de a lua inițiativa abordării și soluționării aceste probleme.**

### 2.3.3 Procese la nivel național

#### 2.3.3.1 Topul celor zece neconformități identificate de ESIMS

În conformitate cu același raport SRC, topul celor zece neconformități identificate de auditurile ESIMS până în 2006 este prezentat în tabelul 4:

Identificare	Neconformitate	% state NEconforme
RLMK0240	Norme de evaluare și reducere a riscului	90
ESIM0030	Verificarea aplicării SMS de către ANSP-uri	90
ESIM0020	Verificarea aplicării ESARR 2	90
PERS0340	Norme de siguranță pentru personalul tehnic ATM/ANS	90
FRAM0430	Indicatori de siguranță la nivel național	80
ESIM0050	Verificarea aplicării ESARR 5 pentru personalul tehnic	80
RES0160	Recomandări privind siguranța sau măsuri de siguranță	80
PERS0350	Supravegherea siguranței de personalul tehnic	80
PERS0360	Supravegherea subcontractanților (ex. organizații de întreținere)	70
PERS0280	Auditul procedurilor de evaluare a competenței ATCO	70
ESIM0040	Verificarea aplicării ESARR 5 pentru ATCO	70
ESIM0010	Verificarea aplicării ESARR 1	70
RLMK0220	Raportarea de evenimente specifice ATM	70

**Tabelul 4: Numărul estimativ de evenimente totale privind siguranța asociate ATM/ANS**

<sup>35</sup> COM (2007) 845 final din 20 decembrie 2007: primul raport privind punerea în aplicare a legislației Cerului Unic European – realizări și perspective.

### 2.3.3.2 Efortul prezent de supraveghere a siguranței ATM/ANS

În plus, SRC a notat faptul că rămâne o lipsă de personal calificat în mod corespunzător pentru îndeplinirea funcțiilor de reglementare a siguranței în mai multe state membre. Acest lucru afectează într-o mai mare măsură autoritățile competente decât ANSP-urile, multe autorități încercând să obțină bugetele necesare pentru a le permite să ofere salarii atractive și perspective de carieră potențialilor candidați. Probabil, acest lucru ar putea fi soluționat printr-o acțiune mai fermă a statelor de a institui autorități puternice și credibile în domeniul aviației/de supraveghere. Pe de altă parte, agenția remarcă faptul că, probabil, punerea în comun a resurselor la nivel UE sau subregional ar putea reprezenta o reacție mai logică pentru utilizarea optimă a resurselor insuficient disponibile, având, de asemenea, în vedere complexitatea din ce în ce mai mare a ATM/ANS.

În scopul prezentei EIR, se estimează, totuși, că din moment ce elaborarea de reglementări a fost deja centralizată prin SES, nu este necesar să se evalueze impactul acestui transfer de responsabilități, care a avut loc în trecut.

De asemenea, din moment ce agenția nu va propune transferarea în cadrul acesteia a unui procent mare de sarcini de certificare, nu este necesar să se estimeze în detaliu numărul de ENI utilizate la nivel național pentru certificarea și supravegherea ATM/ANS.

### 2.3.4 Probleme apărute odată cu dezvoltarea

Efectul combinat al creșterii traficului și al introducerii de noi tehnologii/concepte, va pune mai multe probleme de siguranță posibil semnificative pe durata SESAR. O listă neexhaustivă poate cuprinde:

- creșterea traficului din/spre noile state membre (UE 10 + 2), ceea ce implică scheme de zbor mai complexe, datorită rutelor est-vest care se intersectează cu rutele tradiționale nord-sud;
- creșterea constantă a procentului de zboruri intra-UE;
- aplicarea extensivă a RNAV în spațiul aerian superior, care conduce la scheme de zbor mai complexe;
- saturația principalelor aeroporturilor importante și apariția zonelor terminal de „densitate foarte mare” în jurul acestora;
- construirea de aerodromuri regionale, ceea ce va determina creșterea complexității traficului la nivel mediu/redus;
- dezvoltarea constantă a domeniului aviației, în general, și apariția avioanelor ultra-ușoare (VLJ), determinând creșterea complexității și a densității traficului la nivel redus;
- utilizarea crescută a rețelelor de informații aer/sol;
- punerea în exploatare a procedurilor de apropiere în zbor instrumental pe bază de EGNOS, ceea ce va mări posibilitatea utilizării aerodromurilor mici;
- proceduri în zbor instrumental pentru elicoptere;
- integrarea de sisteme aeriene fără pilot (UAS) în spațiul aerian neseplat.

### 2.3.5 Concluzii și justificarea intervenției UE

În concluzie, problemele identificate și analizate justifică intervenția la nivel UE pentru:

- îmbunătățirea siguranței ATM și ANS care ar putea provoca aproximativ 18 accidente pe an (1/3 din acestea fiind mortale);
- reducerea costului care decurge din accidente și incidente asociate ATM/ANS în cadrul UE, care poate fi estimat la 680 milioane EUR (2006)/an;

- evoluția către un cadru consistent și nefragmentat de reglementare a siguranței, separat în mod clar de prestarea de servicii și de alte forme, reglementări sau intervenții publice;
- stabilirea unui cadru de reglementare solid care să prevadă abordarea globală a sistemului în ceea ce privește reglementarea siguranței aviației civile;
- sprijinirea proiectului SESAR, prin identificarea unei autorități unice de reglementare a siguranței capabilă să faciliteze aplicarea timpurie și uniformă prin anticiparea validării și certificării rapoartelor sale în domeniul siguranței;
- îmbunătățirea, la nivelul UE, a raportării și analizei incidentelor și evenimentelor ATM.

## **2.4 Obiective și indicatori**

### *2.4.1 Obiective*

Obiectivele extinderii prevăzute a sistemului AESA la ATM/ANS abordează problemele asociate organizării actuale a elaborării de reglementări în domeniul siguranței, unei lipse de standardizare în domeniul supravegherii siguranței și raportării corespunzătoare de către autoritățile competente.

Obiectivele identificate pot fi clasificate conform celor trei niveluri folosite în mod normal de serviciile Comisiei pentru evaluarea impactului, și anume:

- **obiective generale**, care reprezintă obiectivele globale politice;
- **obiective specifice**, care reprezintă obiectivele imediate ale inițiativei legislative prevăzute de contribuire la obținerea obiectivelor globale. Atât obiectivele generale, cât și cele specifice sunt influențate de factori independenți de controlul direct al Comisiei sau al agenției și, prin urmare, uneori dificil de măsurat;
- **obiective operaționale**, care sunt legate de rezultatele precise ale propunerii și care pot fi apoi evaluate sau chiar măsurate cu indicatori adecvați.

Obiectivele și indicatorii extinderii sistemului AESA la ATM și ANS sunt prezentate la punctele 2.4.2 - 2.4.5 de mai jos.

### *2.4.2 Obiective generale*

Obiective generale societale ale Comisiei Europene, descrise în programul de lucru al Comisiei și în strategia politică anuală<sup>36</sup>, bazate, la rândul lor, în linii mari, pe „strategia de la Lisabona”, și anume:

- orientarea Europei pe calea *prosperității*, care, pe lângă dezvoltarea unei piețe interne bazate pe concurență loială, include, de asemenea o mai mare eficiență și eficacitate a sistemului de transport;
- întărirea angajamentului Europei pentru *solidaritate*, care include asigurarea aceluiași nivel de protecție pentru cetățenii de pe întreg teritoriul celor 27 + 4 state membre UE;
- întărirea *protecției* cetățenilor în ceea ce privește securitatea și *siguranța transportului*;
- proiectarea și promovarea acestor obiective în afara granițelor UE *printr-o voce mai puternică în întreaga lume*.

### *2.4.3 Obiective specifice*

Obiectivele specifice sunt legate de obiectivele specifice de transport aerian, care sunt, de asemenea, sprijinite prin alte inițiative, precum crearea Cerului Unic European și stabilirea

---

<sup>36</sup> A se vedea [http://europa.eu.int/comm/atwork/programmes/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/atwork/programmes/index_en.htm)

sistemului AESA. Aceste obiective specifice pot fi identificate mai în detaliu în cele zece recomandări din raportul GNI și sunt enumerate în tabelul 5 de mai jos.

Extras din recomandările GNI			Obiective specifice conexe
Nr	Titlu	Text	
1	<b>UE, forță motrice în reglementarea aviației în Europa</b>	Fragmentarea reprezintă o piedică majoră în calea îmbunătățirii performanței sistemului european aeronautic. Din moment ce aceasta poate fi abordată numai la nivel european, consolidarea rolului Comunității Europene și a metodei comunitare ca mijloc unic de stabilire a reglementării aviației europene prin eliminarea suprapunerilor între procesele de reglementare UE și alte procese, prin asigurarea de structuri independente de reglementare și prestare de servicii și asigurându-se că activitățile de reglementare a siguranței sunt realizate separat de alte forme de reglementare.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eliminarea suprapunerilor proceselor de reglementare a siguranței;</li> <li>• Asigurarea de structuri independente pentru activități de reglementare a siguranței versus alte forme de reglementare publică sau intervenție publică;</li> </ul>
2	<b>Responsabilități mai mari pentru sector</b>	O mai mare responsabilizare a sectorului în conformitate cu liberalizarea pieței interne. Implicarea mai sistematică a sectorului în procesul de reglementare pentru sistemul aviației.	Implicarea sistematică a sectorului în procesul de reglementare
3	<b>O mai bună reglementare</b>	Aplicarea principiilor unei mai bune reglementări, cu evitarea suprareglementării și întreprinderea de evaluări complete ale impactului și de consultări.	Includerea de evaluări complete ale impactului și consultări în procesele de reglementare
4	<b>Inducerea unei mai bune eficiențe</b>	Pentru ATM, adaptarea cadrului de reglementare și a structurilor de guvernare pentru stimularea managementului în scopul îmbunătățirii eficienței. După caz, facilitarea aplicării principiilor de piață prin liberalizarea serviciilor ANSP.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Facilitarea apariției de furnizori paneuropeni de servicii liberalizate;</li> <li>• Facilitarea prestării de servicii AFIS și de gestionare a platformei de către IMM-uri</li> </ul>
5	<b>Asigurarea Cerului Unic European</b>	Accelerarea asigurării Cerului Unic European (SES) și SESAR prin gestionare proactivă și monitorizare și raportare anuală a evoluției de către Comisia Europeană.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eliminarea suprapunerilor proceselor de reglementare a siguranței;</li> </ul>
6	<b>Împuternicirea și concentrarea pe Eurocontrol</b>	Împuternicirea Eurocontrol pentru a juca un rol cheie în asigurarea obiectivelor Cerului Unic European și ale SESAR în cadrul strategic și de reglementare stabilit de UE. Concentrarea activităților sale asupra funcțiilor excelente paneuropene și asupra conceperii rețelei ATM și sprijinirea reglementării conform cerințelor Comisiei Europene și a statelor membre. Transferarea responsabilității privind activitățile de reglementare a siguranței către AESA.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eliminarea suprapunerilor proceselor de reglementare a siguranței;</li> </ul>
7	<b>Abordarea capacității aeroporturilor</b>	Integrare mai sistematică a aeroporturilor în abordarea globală a sistemului.	Armonizarea gestionării pentru operatorii /furnizorii de diferite servicii
8	<b>Asigurarea unei siguranțe în continuă îmbunătățire</b>	Împuternicirea AESA în calitate de instrument unic UE privind reglementarea siguranței aviației inclusiv a aeroporturilor și ATM și asigurarea în mod corespunzător a finanțării și a resurselor necesare pentru AESA. Pregătirea pentru SESAR prin procese oportune de certificare. Asigurarea armonizării supravegherii siguranței statelor și a stimulării cooperării între autoritățile naționale pentru obținerea unor niveluri globale mai mari de eficiență.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stabilirea unui cadru unic de reglementare uniform pentru sistemul global de aviație</li> <li>• Standardizarea supravegherii siguranței în statele membre pentru obținerea unui nivel înalt uniform de siguranță</li> </ul>
9	<b>Asigurarea de beneficii de mediu</b>	Construirea pe cei trei piloni a unei mai bune ATM „gate-to-gate”, de aeronave mai curate și mai rapide și soluții orientate către piață, solicitarea Comisiei Europene să elaboreze o strategie integrată de mediu.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eliminarea suprapunerilor proceselor de reglementare a siguranței;</li> </ul>
10	<b>Angajarea statelor membre</b>	Necesitatea unei aplicări mai sistematice a angajamentelor existente de către statele membre	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Facilitarea utilizării raționale a resurselor de</li> </ul>

	<b>în îndeplinirea obiectivelor</b>	UE, în special defragmentarea avută în vedere de inițiativa Cerului Unic European. Statele trebuie să abordeze orientările neuniforme privind ANSP, ineficiența supravegherii	supraveghere a siguranței la nivel UE <ul style="list-style-type: none"> <li>• Standardizarea supravegherii siguranței în statele membre pentru obținerea unui nivel înalt uniform de siguranță</li> </ul>
--	-------------------------------------	---	---

### Tabelul 5: Obiective specifice asociate recomandărilor GNI

Cele zece obiective specifice enumerate în ultima coloană din tabelul 4 de mai sus vor fi folosite în următoarele puncte din prezenta EIR.

#### 2.4.4 Obiective operaționale

În mod evident, obiectivele așteptate ale extinderii sistemului AESA sunt strâns legate de problemele analizate la punctul 2.3. De fapt, politica aleasă este prevăzută să soluționeze sau să reducă problemele existente și să conducă la îmbunătățiri.

Obiectivele operaționale sunt, deci, legate de acțiunile concrete privind intervenția UE propusă. Rezultatul acestora este vizibil sau chiar măsurabil și poate fi atribuit în mod direct acțiunii realizate. Înainte de toate, aceste obiective operaționale vizibile/măsurabile sunt:

- amendamente la Regulamentul de bază (CE) nr. 216/2008, realizate de organul legislativ european;
- publicarea de norme adecvate de aplicare pentru siguranța ATM și ANS, precum și pentru organizații, personal și sistemele și componentele implicate în îndeplinirea acestora;
- instituirea unei organizații de lucru;
- monitorizarea continuă a siguranței ATM/ANS;
- punerea în aplicare a unei relații strânse cu ceilalți actori, în special cu EUROCONTROL și SESAR;
- apariția unei piețe pentru furnizorii ANS paneuropeni;
- stabilirea și aplicare de mijloace adecvate de asigurare a aplicării în domeniul ATM/ANS.

#### 2.4.5 Indicatori

Pot fi identificate trei niveluri diferite de indicatori:

- Indicatori de *consecințe*: acești indicatori reflectă impactul final dorit asupra societății. Aceștia sunt, de obicei, exprimați prin indicatori globali și pot fi influențați de multe alte politici; în unele cazuri, va fi dificil, dacă nu imposibil, de a corela rezultatele obținute cu extinderea sistemului AESA;
- Indicatori de *rezultat*: acești indicatori reflectă obiectivele imediate ale politicii propuse care trebuie atinse pentru realizarea obiectivului general. Aceștia sunt exprimați în efectele directe și pe termen scurt ale măsurilor aplicate și pot fi, de asemenea, influențați de alte politici;
- Indicatori de *produs*: acești indicatori reflectă acțiunile precise sau efectele directe pe care se așteaptă să le producă politica propusă prin avizul agenției. Realizarea se află sub controlul direct al Comisiei și poate fi ușor verificată.

Indicatorii permit monitorizarea posibilității și măsurii de atingere a obiectivelor. Definirea prealabilă a acestora este importantă, deoarece acest lucru va permite evaluarea efectelor produse prin intervenția propusă. Indicatorii privind obiectivele specifice și generale sunt strâns legați de problemele și impacturile așteptate, în timp ce obiectivele operaționale au drept rezultat indicatori mai simpli și mai vizibili legați de realizarea de acțiuni.

Indicatorii de consecințe, legați de obiectivele generale sunt prezentați în tabelul următor:

<b>Probleme identificate</b>	<b>Obiective generale</b>	<b>Indicatori de consecințe</b>
Îmbunătățirea siguranței ATM și ANS	<i>Protejarea cetățenilor: siguranța transportului și a aviației.</i>	Siguranța ATM/ANS care face obiectul sistemului AESA
Reducerea costului accidentelor aviatice provocate cel puțin parțial de factori ATM/ANS.	<i>Prosperitate: reducerea costului accidentelor aviatice provocate cel puțin parțial de factori ATM/ANS.</i>	Costul daunelor provocate de accidente și incidente direct sau indirect legate de factori ATM/ANS.
Defragmentarea cadrului de reglementare a siguranței.	<i>O voce mai puternică în întreaga lume;</i>	Influența SARP privind ATM/ANS din OACI
	<i>Extinderea sistemului AESA în afara UE.</i>	Încheierea de noi acorduri de asociere sau extinderea domeniului de aplicare geografic al ECAA
Stabilirea unui cadru de reglementare solid care să prevadă abordarea globală a sistemului în ceea ce privește reglementarea siguranței aviației civile.	<i>Prosperitate: dezvoltarea pieței interne și promovarea mobilității forței de muncă.</i>	Apariția de furnizori paneuropeni Stabilirea de planuri comune de formare pentru personalul tehnic ATM/ANS.
	<i>Solidaritate: asigurarea aceluiasi nivel de protecție pentru cetățeni în toate cele 27 de state UE</i>	Aplicarea uniformă de norme comune în domeniul siguranței.
Sprrijinirea SESAR, prin identificarea unei autorități unice de reglementare a siguranței capabilă să faciliteze aplicarea timpurie și uniformă prin anticiparea validării și certificării rapoartelor sale în domeniul siguranței;	<i>Prosperitate: reducerea costului asociat reglementării siguranței.</i>	Stabilirea de mecanisme adecvate pentru evaluarea validarea și certificarea rapoartelor critice privind siguranța.

**Tabelul 6: Probleme identificate, obiective generale și indicatori de consecințe**

Obiectivele specifice legate de problemele analizate la punctul 2.3 de mai sus, precum și indicatorii de monitorizare a atingerii acestora sunt prezentați în tabelul 7 de mai jos:

<b>Probleme identificate</b>	<b>Obiective specifice</b>	<b>Indicatori de rezultat</b>
Îmbunătățirea siguranței ATM/ANS și reducerea costului acestora ce decurge din accidente și incidente.	Asigurarea de structuri independente pentru activități de reglementare a siguranței versus alte forme de reglementare publică sau intervenție publică	Competențe AESA separate în mod clar de alte forme de reglementare sau intervenție publică
	Implicarea sistematică a sectorului în procesul de reglementare	Aplicarea constantă a procedurii de reglementare AESA.
	Standardizarea supravegherii siguranței în statele membre	Extinderea inspecțiilor de standardizare AESA la domeniile ATM/ANS.
Defragmentarea cadrului de reglementare a siguranței.	Stabilirea unui cadru unic de reglementare uniform pentru sistemul global de aviație	Reglementarea ATM/ANS este încorporată în regulamentul de bază
	Armonizarea normelor de gestionare pentru operatorii /furnizorii de diferite servicii	Adoptarea de norme de aplicare „orizontale” pentru sistemul de gestionare al operatorilor și furnizorilor.
Stabilirea unui cadru de reglementare solid care să prevadă abordarea globală a sistemului în ceea ce privește reglementarea siguranței aviației civile.	Menținerea de roluri clar separate între autorități și operatori/furnizori	Stabilirea de roluri clar separate între autorități și operatori/furnizori în special pentru adoptarea conceptelor de exploatare
	Facilitarea apariției de furnizori paneuropeni de servicii liberalizate.	Stabilirea unui regim dedicat de certificare a furnizorilor de servicii în 4 sau mai multe state
	Facilitarea prestării de servicii AFIS și de gestionare a platformei de către IMM-uri	Simplificarea normelor pentru operatorii de aerodrom care organizează direct AFIS sau/și gestionarea platformei
	Includerea de evaluări complete ale impactului și consultări în procesele de reglementare	EIR atașată la normele de aplicare propuse
Sprajinirea SESAR, prin identificarea unei autorități unice de reglementare a siguranței capabilă să faciliteze aplicarea timpurie și uniformă prin anticiparea validării și certificării rapoartelor sale în domeniul siguranței	Eliminarea suprapunerilor proceselor de reglementare a siguranței	Formalizarea interfeței de reglementare între siguranță și alte forme de reglementare
Necesitatea raționalizării efortului de reglementare a siguranței ATM/ANS.	Facilitarea utilizării raționale a resurselor de supraveghere a siguranței la nivel UE	Acorduri de supraveghere între autoritățile competente
		Proces uniform de supraveghere a tuturor funcțiilor ACC

**Tabelul 7: Probleme identificate, obiective specifice și indicatori de rezultat**

Obiectivele operaționale care pot fi asociate mai multor indicatori detaliați de produs vizibili sau măsurabili sunt prezentați în tabelul de mai jos.

<b>Obiective operaționale</b>	<b>Indicatori de produs</b>
Amendamente la Regulamentul de bază (CE) nr. 216/2008	Avizul agenției prezentat Comisiei.
	Propunere legislativă adoptată de Comisie.
	Prima lectură de către Parlamentul European.
	Poziția Consiliului.
	A doua lectură de către Parlamentul European.
Adoptarea de amendamente.	
Publicarea de norme comune de aplicare pentru siguranța ATM și ANS și pentru organizațiile și personalul conex	Publicarea NPA privind normele de aplicare pentru ATM/ANS
	Publicarea NPA privind normele de aplicare pentru furnizorii ATM/ANS.
	Publicarea DRO privind normele de aplicare pentru ATM/ANS.
	Publicarea DRO privind normele de aplicare pentru furnizorii ATM/ANS.
	Publicarea avizului privind normele de aplicare pentru ATM/ANS.
Publicarea avizului privind normele de aplicare pentru furnizorii ATM/ANS.	
Stabilirea funcțiilor necesare în cadrul AESA;	Recrutarea de personal pentru elaborarea de reglementări privind ATM/aerodromurile
	Recrutarea de personal pentru analiza în domeniul siguranței a evenimentelor ATM/ANS.
	Recrutarea de personal pentru inspecții de standardizare în domeniul ATM/ANS.
	Desemnarea de auditori externi capabili să participe la inspecții de standardizare în domeniul ATM/ANS.
	Includerea comunității ATM/ANS în SSCC.
Monitorizarea continuă a siguranței ATM/ANS	Includerea analizei siguranței ATM/ANS în revizuirea anuală a siguranței.
Punerea în aplicare a unei strânse relații cu SESAR	Un proces stabil pentru evaluarea în domeniul siguranței a rapoartelor privind siguranța este în derulare.
Apariția pe piață a furnizorilor ANS paneuropeni.	Un proces dedicat de certificare a furnizorilor ANS paneuropeni este în derulare.
Aplicare uniformă a normelor ATM/ANS în UE	Stabilirea de proceduri pentru inspecții de standardizare în domeniile ATM/ANS.
	Planificarea primei serii de inspecții de standardizare care acoperă și domeniile ATM/ANS.
	Realizarea primei inspecții de standardizare în domeniile ATM/ANS.

**Tabelul 8: Probleme identificate, obiective operaționale și indicatori de produs**

## **2.5 Opțiuni disponibile**

### *2.5.1 Opțiuni pentru evaluarea preliminară a impactului*

În evaluarea preliminară a impactului menționată anterior, s-au luat în considerare cinci opțiuni alternative:

- A) „imobilismul” (adică, a nu se schimba situația așteptată după prima extindere a funcțiilor AESA: AESA responsabilă de navigabilitate, licențierea echipajelor de zbor și

operațiunile aeriene; autorități competente nominalizate la nivel național, responsabile de ANS, inclusiv furnizori paneuropeni și aerodromuri);

- **B) extinderea treptată a sistemului AESA de elaborare a reglementărilor, certificare și inspecții de standardizare la domeniile ATM, ANS și aerodromuri;**
- C) extinderea mecanismului SES al mandatelor EUROCONTROL la reglementarea siguranței aerodromurilor și, de asemenea, atribuirea EUROCONTROL de sarcini în domeniul certificării și inspecțiilor de standardizare;
- D) stabilirea unei Agenții Europene complet noi care să sprijine Comisia în reglementarea siguranței în ceea ce privește ATM, ANS și aerodromurile;
- E) atribuirea AESA „extinse” (conform opțiunii B) și a responsabilității de a îndeplini funcții operaționale ATM specifice (ex. managementul fluxurilor de trafic aerian).

Studiul a concluzionat că opțiunea B era cea preferată, pe baza analizei impacturilor așteptate a consultantului și, de asemenea, susținută de părțile interesate consultate.

#### *2.5.2 Opțiuni examinate în prezenta EIR.*

Prin urmare, opțiunile A, C, D și E, enumerate mai sus, și luate în considerare de Comisia în evaluarea finală a impactului pe această temă, nu trebuie să fie evaluate din nou în prezenta EIR. Pe de altă parte, pentru a pune efectiv în aplicare opțiunea B, trebuie evaluate alte aspecte importante.

De fapt, NPA nr. 2007-16 cuprindea 10 întrebări în această privință, presupunând, de asemenea, că obiectivul final era punerea în aplicare a opțiunii B deja justificată și aleasă (de Comisie<sup>37</sup>) la punctul 2.5.1 de mai sus.

Printre cele 10 întrebări menționate, totuși, întrebarea 3 implica, de fapt, două aspecte separate: caracterul și necesitatea de a reglementa managementul spațiului aerian (ASM) și aceeași problemă pentru managementul fluxurilor de trafic aerian (ATFM). Prin urmare, se consideră că numărul total de întrebări din NPA se ridică la 11. Printre cele 11 aspecte, în opinia agenției, 6 nu necesită o analiză suplimentară din punct de vedere al evaluării impactului.

---

<sup>37</sup> COM (2005) 845 final din 20 decembrie 2007.

În tabelul de mai jos, sunt enumerate aceste aspecte și motivul pentru care o analiză suplimentară a impactului nu este considerată necesară.

Întrebări în NPA nr. 2007-16		Motiv pentru neluarea în considerare a opțiunilor alternative
Nr	Text	
2	<i>Agenția este interesată să știe dacă părțile interesate consideră că cerințele esențiale anexate constituie o bună bază pentru reglementarea siguranței și interoperabilității ATM/ANS. De asemenea, salută orice sugestie de îmbunătățire a acestor cerințe esențiale.</i>	Raționament calitativ asupra CE. Nicio opțiune alternativă relevantă nu a fost identificată.
4	<i>Agenția este interesată să știe dacă părțile interesate consideră că definiția sistemelor și a componentelor utilizată în contextul rețelei de gestionare a traficului aerian menționează în mod corespunzător persoanele care trebuie să facă obiectul regulamentului de bază extins?</i>	Marea majoritate a părților interesate nu au considerat necesară modificarea definițiilor. Agenția a concluzionat că nu va propune modificări la definițiile OACI sau SES și nu va coordona normele sale de aplicare cu cele responsabile de eficiență și alte aspecte ale interoperabilității. Nu este necesară nicio evaluare suplimentară a impactului.
5	<i>Agenția este interesată să știe dacă părțile interesate consideră că reglementarea organizației implicate în proiectarea, fabricarea și întreținerea sistemelor și componentelor critice pentru siguranță, precum și a celor implicate în verificarea conformității trebuie să demonstreze capacitatea acestora în ceea ce privește reducerea responsabilității operatorilor acestora?</i>	Deja stabilit în sistemul AESA. Sprijinit de părțile interesate care au răspuns la NPA nr. 2007-16. Agenția a concluzionat că această posibilitate va fi decisă de la caz la caz și că vor fi realizate EIR-uri adecvate în sprijinul CE conexe. Nu este necesară nicio evaluare mai aprofundată în acest stadiu.
7	<i>Agenția ar fi interesată să cunoască opiniile părților interesate în ceea ce privește posibilitatea ca furnizorii de servicii ATM/ANS și/sau a unitățile de exploatare să aibă dreptul la un singur certificat.</i>	Părțile interesate interpretează regulamentul SES deja consacrat în scopul prevederii acestei posibilități. Nu este necesară nicio evaluare suplimentară a impactului.
9	<i>Agenția este interesată să știe dacă părțile interesate consideră că unii furnizori de servicii implicați în servicii mai puțin sensibile ar putea fi certificați de organisme de evaluare. În acest caz, agenția ar trebui să fie împuternicită și în ceea ce privește acreditarea acestor organisme de evaluare?</i>	Această posibilitate a fost deja evaluată în cazul aerodromurilor. În principiu, impactul va fi declanșat de factori asemănători și în cazul ATM/ANS.
10	<i>Agenția ar fi interesată să știe dacă părțile interesate consideră corespunzător să pună în aplicare regimuri separate de certificare pentru anumite sisteme și elemente constitutive critice pentru siguranță. În caz afirmativ, care ar trebui să fie aceste sisteme și elemente constitutive?</i>	Opiniile părților interesate nu au permis identificarea de cazuri pentru acest proces în acest stadiu. Agenția a concluzionat că această posibilitate va fi decisă de la caz la caz și că vor fi realizate EIR-uri adecvate în sprijinul CE conexe. Nu este necesară nicio evaluare mai aprofundată în acest stadiu.

**Tabelul 9: Aspecte din NPA nr. 2007-16 al căror impact nu trebuie analizat în detaliu**

În schimb, pentru cele cinci întrebări rămase în NPA nr. 2007-16, ar putea fi prevăzute soluții alternative. Acestea sunt enumerate în tabelul 10 de mai jos. Impacturile acestora sunt analizate în detaliu la punctele 2.7 – 2.11.

Întrebări în NPA nr. 16/2007		Opțiuni alternative	
Nr	Text		
<b>1</b>	<i>Dacă părțile interesate consideră că a decide asupra conceptelor de exploatare este o funcție guvernamentală sau o funcție a furnizorilor de servicii de control al traficului aerian.</i>	1A	Concept generic de exploatare (ex. dezvoltarea SESAR) și decizii privind spațiul aerian specific, ambele cu caracter guvernamental și obiectul articolelor de lege din regulamentul de bază.
		1B	Concept generic de exploatare (ex. dezvoltarea SESAR) și decizii privind spațiul aerian specific ambele activități reglementate, realizate de furnizorii de servicii pe bază de CE.
		1C	Concept generic de exploatare (ex. dezvoltarea SESAR) care nu intră în domeniul de aplicare a AESA B.R. și decizii privind spațiul aerian specific cu caracter guvernamental și obiectul articolelor de lege.
		1D	Concept generic de exploatare (ex. dezvoltarea SESAR) care nu intră în domeniul de aplicare a AESA B.R. în timp ce deciziile privind spațiul aerian specific au caracter de prestare servicii și sunt realizate pe bază de cerințe esențiale.
<b>3 (FM)</b>	<i>Dacă părțile interesate consideră că ATFM are caracter de reglementare sau de prestare servicii.</i>	3A	ATFM are caracter de reglementare/guvernamental.
		3B	ATFM, fiind un serviciu sau o funcție operațională, este o problemă reglementată.
		3C	La nivel UE, ATFM este o funcție de reglementare. La nivel local (sau regional), ATFM este o problemă reglementată.
<b>3 (SM)</b>	<i>Dacă părțile interesate consideră că ASM are caracter de reglementare sau de prestare servicii.</i>	3D	ASM are caracter de reglementare/guvernamental (inclusiv siguranța, capacitatea și eficiența).
		3E	ASM, ca funcție service sau operațională, este o problemă reglementată.
		3F	La nivel UE, ASM este o funcție de reglementare. La nivel local, ASM este o problemă reglementată.
<b>6</b>	<i>Dacă prestarea anumitor servicii nu ar trebui să facă obiectul certificării.</i>	6A	Permiterea de versiuni/derogări naționale pentru IMM-uri.
		6B	Stabilirea de norme comune proporționale pentru IMM-uri, inclusiv „declarația pe proprie răspundere”.
		6C	Norme comune proporționale pentru IMM-uri, inclusiv certificarea.
<b>8</b>	<i>Dacă agenția ar trebui să certifice furnizorii paneuropeni de servicii ANS/ATM. În acest caz, ce criterii ar trebui să definească natura paneuropeană a serviciului?</i>	8A	„Imobilismul”, adică toți ANSP sub supravegherea ANS precum în cazul Cerului Unic.
		8B	Sub supravegherea agenției dacă se prestează servicii pentru două sau mai multe state (la nivel „internațional” va fi sub supravegherea agenției).
		8C	Ca 8B, dacă se prestează servicii pentru patru sau mai multe state (cu excepția prestării de servicii internaționale și cu excepția ATS într-un FAB dacă sunt prestate de un grup de alți ATSP).

**Tabelul 10: Întrebări în NPA nr. 2007-16 deschise opțiunilor alternative**

Nu în cele din urmă, multe părți interesate, în răspunsul lor la NPA nr. 2007-16, au observat că există două modalități alternative de a conferi agenției competență în domeniul ATM și ANS. Prima este de a modifica regulamentul de bază, însă alternativa este de a încorpora rolul agenției în cadrul legal al Cerului Unic European. Agenția a considerat că această propunere merită atenție, prin urmare, deși nu era afectată de întrebările din NPA, a decis să o includă în prezenta EIR, luând în considerare următoarele trei alternative:

- 0A): neacordarea niciunui rol agenției în domeniul ATM/ANS; sau
- 0B): extinderea regulamentului de bază în scopul includerii ATM/ANS; sau
- 0C): modificarea regulamentelor SES în scopul includerii rolului agenției în domeniul ATM/ANS.

Impacturile acestora sunt evaluate în detaliu și comparate la punctul următor.

## **2.6 Cea mai bună opțiune de extindere a competenței AESA la reglementarea siguranței ATM/ANS**

### *2.6.1 Opțiuni alternative*

Posibilele opțiuni de extindere a competenței AESA asupra reglementării siguranței ATM/ANS sunt după cum urmează:

- 0A: să nu se acorde niciun rol agenției în domeniul ATM/ANS (adică „imobilismul”);
- 0B: să se extindă regulamentul de bază în scopul includerii ATM/ANS;
- 0C: să se modifice cele patru regulamentele (de bază) SES în scopul includerii rolului agenției în domeniul ATM/ANS.

Opțiunea 0A nu trebuie evaluată, deoarece a fost deja analizată și nu este recomandată de evaluarea preliminară a impactului ECORYS, totuși, trebuie să prevadă o linie de bază comună pentru a compara celelalte două opțiuni 0B și 0C.

### *2.6.2 Grup țintă și număr de entități în cauză*

#### 2.6.2.1 Autorități competente

Înainte de „Cerul Unic”, autoritățile naționale competente din domeniul aviației îndeplineau două sarcini principale în ceea ce privește siguranța ATM/ANS:

- elaborarea de reglementări (adică transpunerea dispozițiilor OACI în dreptul național și integrarea acestora);
- supravegherea generică a ATM/ANS, din moment ce nu existau standarde specifice OACI în acest domeniu.

SES a schimbat în mod drastic situația menționată, deoarece pe baza acestuia, acum sunt elaborate norme comune pentru ATM/ANS la nivel UE<sup>38</sup>, în timp ce statele trebuie să nominalizeze sau să instituie autorități naționale de supraveghere (ANS)<sup>39</sup>, pentru aplicarea oficială de mecanisme, pe bază de norme comune, în scopul certificării și supravegherii furnizorilor de servicii. Dispozițiile Cerului Unic includ, de asemenea, obligația ca ANS-urile să fie auditate prin procesul de „evaluare între egali”<sup>40</sup>.

În consecință, actuala linie de bază (adică opțiunea 0A) este următoarea:

<sup>38</sup> Articolul 8 din Regulamentul-cadru SES nr. 549/2004.

<sup>39</sup> Articolul 4 din prezenta EIR.

<sup>40</sup> Articolul 9 din Regulamentul (CE) nr. 2096/2005 al Comisiei din 20 decembrie 2005 de stabilire a unor cerințe comune pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană (JO L 335, 21.12.2005, p. 13).

- se stabilesc în continuare norme comune pentru ATM/ANS (inclusiv pentru siguranță) prin mecanismele SES;
- ANS-urile certifică și supraveghează în continuare ANSP-urile în limitele competenței lor geografice;
- ANS-urile fac obiectul auditurilor periodice conform programului ESIMS al EUROCONTROL.

Transferarea **reglementării** în domeniul siguranței (prima sarcină din sarcinile enumerate la punctele menționate anterior) agenției nu va modifica, în principiu, cele menționate anterior. Cu alte cuvinte, în cazul opțiunilor 0A, 0B și 0C, autoritățile competente la nivel național nu vor fi afectate. **Dimpotrivă, în 0B sau 0C, agenția va fi afectată, la fel și EUROCONTROL** care în prezent primește în mod normal „dispoziții” de elaborare a normelor de aplicare, după caz.

Pentru cea de-a doua sarcină (adică certificarea și supravegherea furnizorilor ATM/ANS), trebuie remarcat faptul că în prezent, 30 de state <sup>41</sup> participă la SES; în cazul acestor state, nimic nu se va schimba în mod semnificativ în opțiunea 0B sau 0C, deoarece, în orice caz, autorităților lor competente vor rămâne responsabile de certificarea și supravegherea principalilor ANSP naționali din motive de proximitate.

În cele din urmă, în orice opțiune ANS-urile sunt auditate. Fie în cazul opțiunii 0B, fie al opțiunii 0C, agenția va fi afectată, la fel și 30 de autorități și EUROCONTROL care, în prezent, realizează programul ESIMS (programul Eurocontrol de supraveghere și sprijinire a punerii în aplicare a ESARR).

**Prin urmare, numărul total de ANS-uri implicate, fie în opțiunea 0B, fie în 0C, va fi de 30. Atât EUROCONTROL, cât și agenția vor fi afectate de opțiunea 0B sau 0C.**

#### 2.6.2.2 Furnizorii de servicii ATM/ANS

În esență, furnizorii ANS fac deja obiectul certificării<sup>42</sup>. Pentru majoritatea acestora, nimic nu se va schimba în mod semnificativ dacă rolul agenției va fi inclus în una sau mai multe legi diferite, în măsura în care aceștia corespund noțiunii tradiționale de furnizori de servicii de navigație aeriană, entitate publică unică care furnizează ANS pentru traficul aerian general în spațiul aerian al unui stat. Totuși, această situație, și datorită legislației SES, ia amploare.

De fapt, în unele cazuri principalii ANSP civili, pe lângă faptul că sunt furnizori ATS, adesea sunt și furnizori de servicii de navigație, AIS, supraveghere sau comunicații. Dimpotrivă, furnizorii MET sunt foarte specializați, prin urmare nu există cazuri semnificative în care unul dintre aceștia să fie implicați și în diferite tipuri de servicii. Prin urmare, furnizorii MET și furnizorii militari nu vor fi luați în considerare în cele ce urmează.

Majoritatea (însă nu toate din principalele entități civile ATM/ANS menționate) furnizează servicii de întreținere critice pentru siguranță prin personalul acestora.

Totuși, este interesant de notat faptul că mulți dintre aceștia sunt și operatori comerciali cu activitate aeriană care furnizează servicii de inspecție a zborurilor și de calibrare a semnalelor radio de navigație. De fapt, **6 dintre aceștia** (ATSA-Bulgaria, Avinor, LFV, DSNA, ENAV și HCAA) au apărut (la 4 aprilie 2008) pe site-ul web al Comitetului internațional pentru standardele spațiului aerian și calibrare (*International Committee for Airspace Standards and Calibration* - ICASC)<sup>43</sup> în calitate de **furnizori de servicii de calibrare a zborurilor**. Aceste servicii intră deja în domeniul de aplicare a sistemului AESA.

<sup>41</sup> Liechtenstein este asociat Comunității însă pe plan istoric a delegat problemele ATM/ANS vecinilor săi.

<sup>42</sup> Articolul 7 din Regulamentul (CE) nr. 550/2004 privind prestarea de servicii.

<sup>43</sup> [http://avnwww.jccbi.gov/icasc/fi\\_service\\_providers.html](http://avnwww.jccbi.gov/icasc/fi_service_providers.html)

Prin urmare, fragmentarea cardului de reglementare ar putea să-i afecteze pe acești operatori aerieni/ATSP.

Planurile locale de convergență și punere în aplicare ale EUROCONTROL (LCIP)<sup>44</sup> identifică, de asemenea, mai mulți principali ATSP în calitate de operatori ai principalelor aeroporturi din țara lor și/sau ai unui număr semnificativ de aerodromuri din mai multe țări. În tabelul de mai jos sunt prezentate pe scurt informațiile menționate anterior.

Nr	Stat	Principalii ATSP civili (al căror obiect principal de activitate este ATM)	Servicii operaționale furnizate pe lângă ATM/ANS
1	Austria	Austrocontrol	Nu
2	Belgia	Belgocontrol	Nu
3	Bulgaria	ATSA	Activitate aeriană
4	Cipru	Department of Civil Aviation - ANS	Nu
5	Republica Cehă	ANS – Republica Cehă	Nu
6	Danemarca	Naviair	Nu
7	Estonia	EANS	Nu
8	Finlanda	Finavia	Operator de aerodromuri (25)
9	Franța	DSNA	Activitate aeriană
10	Germania	DFS	Nu
11	Grecia	HCAA	Activitate aeriană + operator de aerodromuri (43)
12	Ungaria	HungarControl Pte. Ltd. Co	Nu
13	Irlanda	IAA Operations Directorate	Nu
14	Italia	ENAV	Activitate aeriană
15	Letonia	LGS	Niciunul
16	Lituania	ORO NAVIGACIJA	Niciunul
17	Luxemburg	Niciunul	N.A.
18	Malta	MATS	Niciunul
19	Țările de Jos	LVNL	Niciunul
20	Polonia	PANSA	Niciunul
21	Portugalia	NAV Portugal	Niciunul
22	România	ROMATSA	Niciunul
23	Republica Slovacă	LPS SR	Niciunul
24	Slovenia	Slovenia Control	Niciunul
25	Spania	AENA	Operator de aerodromuri (47)
26	Suedia	LFV	Activitate aeriană + operator de aerodromuri (16)
27	Regatul Unit	NATS	Niciunul
28	Islanda*	<b>Isavia</b> (Flugstoðir)	Exploatarea aerodromurilor
29	Liechtenstein*	Fără prestare ATS	Inaplicabil
30	Norvegia	Avinor	Activitate aeriană + operator de aerodromuri (46)
31	Elveția	Skyguide	Niciunul

\*Niciun LCIP pregătit pentru acestea.

### Tabelul 11: Principalii ATSP civili care pe lângă ATM/ANS furnizează și servicii

Tabelul de mai sus arată că șase furnizori ATS sunt implicați în activitatea aeriană și trei sunt și **operatori de aerodrom**.

<sup>44</sup> [http://www.eurocontrol.int/lcip/public/subsite\\_homepage/homepage.html](http://www.eurocontrol.int/lcip/public/subsite_homepage/homepage.html)

**Prin urmare, trebuie acordată atenție celor 9 operatori/furnizori menționați anterior, deoarece fie opțiunea 0B, fie opțiunea 0C, dat fiind faptul că fac obiectul uneia sau mai multor legi, pot avea impact asupra acestora.**

### 2.6.2.3 Alți furnizori de servicii multiple

Conform informațiilor disponibile agenției, există mai multe societăți/entități, diferite de principalul furnizor civil ATS în fiecare țară, care furnizează și servicii ATM/ANS. Informațiile disponibile sunt rezumate în tabelul de mai jos.

Deși este probabil ca modul de stabilire a competenței agenției să nu afecteze Tower Company GmbH, deoarece oferă doar servicii ATM și Departamentul AIS al AACR deoarece aparțin de AAC locală, acesta poate diferi pentru toți ceilalți care sunt, în principal, operatori de aerodrom.

<b>Nr. de entități</b>	<b>Stat</b>	<b>Alți ANSP civili cunoscuți</b>	<b>Obiectul principal de activitate</b>
1	Republica Cehă	Autoritatea Aeroportuară Praga	Exploatarea aerodromurilor
1	Estonia	Tallin Airport Ltd	Exploatarea aerodromurilor
3	Finlanda	Aeroportul comunitar Mikkeli Aeroportul comunitar Seinäjoki Aeroportul comunitar Sodankylä	Exploatarea aerodromurilor
66	Franța	66 operatori privați AFIS	Exploatarea aerodromurilor
5 - 1	Germania	Tower Company GmbH	ATC (doar servicii TWR)
		Fraport* Munchen Flughafen* 2 aeroporturi regionale (Lahr și Mannheim) care furnizează servicii directe TWR	Exploatarea aerodromurilor
8	Ungaria	Aeroport Budapesta (CNS) FlyBalaton LHSM (CNS) Debrecen LHDC (CNS) LHPP Pécs-Pogány (CNS și AFIS) Békéscsaba (CNS și AFIS) Győr-Pér (CNS și AFIS) Nyíregyháza (CNS și AFIS) Szeged (CNS și AFIS)	Exploatarea aerodromurilor
8	Irlanda	Waterford Airport Kerry Airport PLC Galway Airport Ireland West Airport Knock Sligo Airport Co LTD Donegal Airport Weston Airport	Exploatarea aerodromurilor
10	Italia	Furnizori independenți AFIS	Exploatarea aerodromurilor
1	Luxemburg	Adm. de l'Aéroport de Luxembourg	Exploatarea aerodromurilor
0	România	Departamentul AIS al AACR	Dpt AVN
10	Slovenia	Furnizori locali AFIS (10)	Exploatarea aerodromurilor
40	Suedia	AFIS locale pe aproximativ 40 aerodromuri	Exploatarea aerodromurilor
1	Regatul Unit	SERCO Aviation	Managementul serviciilor

<b>153</b>	<b>TOTAL</b>
------------	--------------

\*Serviciu de gestionare a platformei

**Tabelul 12: ATSP civili mici care au ca obiect principal de activitate exploatarea aerodromurilor**

În plus, în contextul prezentului aviz, operatorii de aerodrom ar putea oferi cele mai simple servicii locale: adică AFIS și/sau serviciul de gestionare a platformei, fără necesitatea de a deveni furnizori de ANS complete și de a utiliza ATCO cu licență. În cazul în care decid să devină furnizori de servicii de control de trafic aerian TWR, atunci, desigur, aceștia și personalul lor implicat vor face obiectul CE în domeniul prestării de servicii ATS. Posibila simplificare a cerințelor privind AFIS/gestionarea platformei este detaliată în continuare la punctul 2.10 însă **în ceea ce privește domeniul de aplicare a prezentei evaluări, numărul de furnizori de servicii de aerodrom posibil afectați de opțiunile 0B sau 0C poate fi estimat la 150.**

2.6.2.4 Organizații de proiectare, producție și întreținere

Organizațiile de proiectare, producție și întreținere a aeronavelor, motoarelor și a pieselor acestora, inclusiv avionică pentru navigație și comunicații, sunt deja reglementate prin sistemul AESA. În SES, responsabilitatea proiectanților/fabricanților este, de asemenea, deja stabilită în ceea ce privește obligația de a semna o declarație de conformitate a elementelor constitutive<sup>45</sup>.

Totuși, în SES, organizațiile de întreținere asociată siguranței<sup>46</sup>, în cazul în care sunt altele decât ANSP certificați, fac obiectul supravegherii furnizorului respectiv în temeiul „cerințelor comune”<sup>47</sup>. În cazul opțiunii 0A, aceasta nu se va modifica, prin urmare numărul de organizații de întreținere afectate va fi zero.

De asemenea, în cazul opțiunii 0C (adică dat fiind rolul AESA însă păstrând SES astfel cum este în prezent), numărul de organizații de întreținere afectate va fi zero.

**În cazul opțiunii 0B, dimpotrivă, organizațiile de întreținere ar putea fi reglementate separat de ANSP, de la caz la caz.** În prezent, în UE se cunosc numai trei societăți sau entități semnificative care prestează serviciile menționate de întreținere asociate siguranței: Cyprus Telecommunications Agency (CYTA), Eltel Networks<sup>48</sup> și Techno Sky<sup>49</sup>. Acestea vor fi afectate de normele agenției în cazul în care fac obiectul certificării.

**Trei entități de proiectare și producție** prestează, de asemenea, servicii ATM/CNS, astfel cum sunt enumerate în tabelul de mai jos.

Stat	Alți ANSP civili cunoscuți	Obiectul principal de activitate
Germania	Airbus Deutschland GmbH (ATS la Hamburg-Finkenwerder)	Proiectarea și producția de avioane de dimensiuni mari
	BAN 2000 GmbH THALES ATM Navigation GmbH (servicii CNS)	Soluții la cheie pentru echipamente CNS + proiectarea și producția de sisteme ATM/CNS
Irlanda	IAA Technology Directorate (CNS)	amplasarea, procurarea și exploatarea CNS

<sup>45</sup> Articolul 5 din Regulamentul (CE) nr. 552/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind interoperabilitatea rețelei europene de gestionare a traficului aerian (JO L 96 din 31.3.2004, p. 26).

<sup>46</sup> Adică al căror personal monitorizează și reconfigurează sistemele critice pentru siguranță în timp real și semnează darea în exploatare după întreținerea planificată și corectivă la fața locului.

<sup>47</sup> Articolul 8 din Regulamentul (CE) nr. 2096/2005 al Comisiei din 20 decembrie 2005 de stabilire a unor cerințe comune pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană (JO L 335, 21.12.2005, p. 13).

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

<sup>49</sup> <http://www.technosky.it/Lang1/>

**Tabelul 13: Organizații tehnice care prestează și servicii ATM/ANS**

Prin urmare, în opțiunea 0B sau 0C, 3 organizații (care prestează ATM/ANS) + 3 organizații de proiectare, producție sau întreținere ar putea fi afectate.

2.6.2.5 Organizații de formare și medicii examinatori

Din informațiile disponibile agenției, **4 entități** asigură **formare ATCO fără a fi furnizoare de ATM/ANS**, astfel cum sunt enumerate în tabelul de mai jos.

Amplasare	Alți ANSP civili cunoscuți	Obiectul principal de activitate în domeniul serviciilor aviatice reglementate
Letonia	Centrul de formare ANS	Formare ATCO
Lituania	Univ. Tehnică Vilnius Gediminas	Formare ATCO
Luxemburg	Institutul de Servicii de Navigație Aeriană (IANS)	Formare ATCO
Suedia	EPN (Entry Point North)	Formare ATCO

**Tabelul 14: Organizații de formare ATCO**

Totuși, organizațiile de formare a medicilor examinatori<sup>50</sup> și a ATCO<sup>51</sup> fac deja obiectul aprobării/certificării ANS-urilor în cadrul SES. Prin urmare, în oricare din opțiunile 0A, 0B sau 0C, **niciuna dintre acestea nu va fi afectată**.

2.6.2.6 Rezumatul entităților afectate

În concluzie, pe baza informațiilor prezentate în paragrafele 2.6.2.1, 2.6.2.2, 2.6.2.3, 2.6.2.4 și 2.6.2.5 de mai sus, numărul de entități în cauză este estimat în tabelul 15 de mai jos:

OPȚIUNE		Număr estimat				
Id.	Descriere	Autorități	ANSP	Operatori de aerodrom	Organizații de proiectare, producție și întreținere	Organizații de formare ATCO sau a medicilor examinatori
0A	„Imobilismul”	0	0	0	0	0
0B	Extinderea domeniului de aplicare a regulamentului de bază	30 + 2*	9	150	3 (și ANSP) + 3 (întreț.)	0
0C	Încorporarea rolului AESA în SES	30 + 2*	9	150	3 + 3	0

\*EUROCONTROL și AESA.

**Tabelul 15: Numărul de entități afectate de modurile diferite de extindere a rolului agenției**

<sup>50</sup> Articolul 12.1 din Directiva nr. 2006/23/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 aprilie 2006 privind licența comunitară de controlor de trafic aerian.

<sup>51</sup> Articolul 13.1 din prezenta EIR.

Prin urmare, va fi extrem de important să se evalueze impactul asupra operatorilor de aerodrom în scopul comparării opțiunii OB cu opțiunea OC.

### 2.6.3 Impactul asupra siguranței

În opțiunea OA, nici dispozițiile de bază SES<sup>52</sup>, nici regulamentul de bază nu vor fi modificate în nici un fel.

În opțiunea OC, câteva articole vor descrie rolul agenției însă filozofia generală și formularea dispozițiilor SES nu se vor schimba. Această presupunere rămâne valabilă chiar și în prezența propunerii legislative pentru al "doilea pachet" SES, din moment ce aceasta va urmări, în principal, monitorizarea performanței și îmbunătățirea eficienței și nu reglementarea siguranței. Prin urmare opțiunea OA și OC, din punct de vedere al siguranței, sunt echivalente, deoarece ambele se vor baza pe dispozițiile existente privind siguranța din SES.

În opțiunea OB, alte câteva articole, specifice ATM/ANS, vor fi incluse în regulamentul de bază. Acest din urmă conține în prezent 70 de articole deja adoptate de organul legislativ; în prezenta EIR, se presupune că filozofia și chiar formularea respectivelor articole nu se va schimba astfel încât sistemul AESA se va aplica ca atare în domeniul ATM/ANS.

Pentru a compara opțiunea OB cu celelalte două opțiuni din punct de vedere al impactului asupra siguranței, câteva caracteristici generale sunt enumerate în următorul tabel.

Temă	Cadru SES (Opțiunile OA și OC)		AESA B.R. (Opțiunea OB)		Impact comparativ asupra siguranței	
	Art.	Dispoziție	Art.	Dispoziție	SES	AESA
					SES	AESA
Separarea dispozițiilor privind proiectarea, producția și întreținerea de serviciu	5 (552)	Numai evaluarea conformității privind achiziționarea. Neimplicarea producătorului în modificările ulterioare	1.1(a)	Foarte clară	☹	☺
Abordarea globală a sistemului privind siguranța aviației civile	N.A.	Prin definiție, SES este limitat la ATM/ANS, ceea ce nu va permite o abordare armonizată a siguranței aviației	4	Deja inclusă în sistemul AESA.	☹	☺
Abordarea globală a sistemului privind ATM/ANS	N.A.	Cadrul SES va permite o abordare armonizată a aspectelor ATM, însă folosind mai multe entități care vor trebui să se coordoneze, ceea ce ar putea conduce la scăpări și suprapuneri	N.A.	Prin definiție, sistemul AESA se limitează la aspecte de siguranță, ceea ce ar putea conduce la scăpări	☹	☹
Caracterul adecvat pentru utilizare al avionicii (operatori)	5 (552)	Acoperă și elementele constitutive aeriene	8 + 1.c.2 anexa I și 5.a anexa	Include navigabilitatea și caracterul adecvat	☺	☺

<sup>52</sup> Regulamentele 549, 550, 551 și 552/2004 ale Parlamentului European și ale Consiliului.

UE)			IV	pentru utilizare		
Caracterul adecvat pentru utilizare al avionicii (operatori din afara UE)	5 (552)	Acoperă și elementele constitutive aeriene	9 + 1.c.2 anexa I și 5.a anexa IV	Include navigabilitatea și caracterul adecvat pentru utilizare	☺	☺
Supraveghere colectivă	2.4 (550)	Acorduri de la caz la caz ce urmează a fi încheiate = risc de neînțelegere sau neuniformitate	10.2	Imediat aplicabilă, în întreaga UE	☹	☺
Schimb de informații (constatări)	2.4 (550)	Acorduri de la caz la caz ce urmează a fi încheiate	10.4	Imediat aplicabilă, în întreaga UE	☹	☺
Verificarea conformității certificatelor de CE	18.1	Limitată	11.2	Posibilă	☹	☺
Măsuri de siguranță	9 & 13 (549)	Limitată la sancțiuni și securitate; nicio mențiune privind directivele de siguranță în dispozițiile de bază	14.1	Reacție imediată posibilă	☹	☺
Flexibilitate a normelor de aplicare	8 (549)	Text limitat la elaborarea normelor. Nicio mențiune privind flexibilitatea acestora.	14.6	Ierarhie clară a normelor și proceduri clare pentru atingerea unui nivel echivalent de siguranță prin mijloace diferite de normele de aplicare	☹	☺
Rețea de informații (siguranță)	18 (552)	Accent pe confidențialitate și nu pe schimbul de informații privind siguranța: contrar principiilor de siguranță incluse în Directiva 2003/42/CE	15.1	Schimb de informații privind siguranța între state, CE, AESA și AIB-uri, obligatoriu și conform cu Directiva 2003/42/CE	☹	☺
Raport anual privind siguranța	11.1d (549)	Evaluarea eficienței limitată la ATM: fără perspectiva unui sistem global	15.4	Întreaga UE + toate domeniile	☹	☺
Protecția declaranților voluntari	N.A.	Nemenționată	16.1	Explicită	☹	☺
Protecție împotriva hărțuirii	N.A.	Nemenționată	16.3	Explicită	☹	☺
Norme „blânde” (SC)	4 (549)	Proces complicat	18 (c)	Proces mai simplu (adică răspuns mai rapid la necesitățile emergente privind siguranța)	☹	☺
Autorizarea aeronavelor din țări terțe	5 (549)	Limitată la echipamentele avionice înaintea instalării la bord	23.1b	Proces oficial de autorizare	☹	☺
Inspecții de standardizare	9 (2096)	Numai la nivelul NA. Nicio inspecție a întreprinderilor nu este posibilă. Nicio cerință privind competența	24.1	Inspecția SM este obligatorie și include, de asemenea, investigarea întreprinderilor	☹	☺

		auditorilor		reglementate		
Sanctiuni pentru furnizorii paneuropeni	9 (549)	Proceduri neclare, dacă încălcarea are loc în alt stat decât statul de certificare	25.1	Amenzi administrative impuse de Comisie la cererea AESA	☹	☺
Nicio responsabilitate contractuală	N.A.	Nicio dispoziție privind responsabilitatea EUROCONTROL sau a auditorilor implicați în „evaluările între egali”	31.3	Prin lege, AESA și personalul acesteia sunt pe deplin responsabile de acțiunile lor	☹	☺
Cooperare între ANS-uri	2.3 (550)	Redusă la acorduri bilaterale sau multilaterale, ceea ce ar putea conduce la neuniformitate	38.3(c)	Proces simplu	☹	☺
Proces de consultare și răspunsuri scrise	8.1 (549)	Prin acorduri EUROCONTROL care nu sunt neapărat publice;	52.1(c)	Implicarea sectorului și consultare publică deschisă autorizată de lege	☹	☺
Srijinirea CE pentru încălcări	9 (2096)	Nicio legătură clară cu sarcina CE de monitorizare a aplicării legislației comunitare	54.1	Linie clară de raportare a constatărilor inspecțiilor către CE	☹	☺
Norme privind ATCO	5 (550)	Directiva nr. 23/2006 = timp necesar pentru transpunere + neuniformitate încă posibilă	Norme de aplicare	Aplicabilitate uniformă imediată	☹	☺
Norme „orizontale” privind autoritățile	N.A.	Domeniul de aplicare a SES limitat la ATM/ANS	Secțiunile B din normele de aplicare AESA	Specificată în toate domeniile aviației în scopul recunoașterii reciproce	☹	☺
Norme „orizontale” privind sistemul de management	N.A.	Pot exista norme diferite pentru domenii diferite, ceea ce face sistemul de management mai puțin clar sau mai costisitor	Norme de aplicare în curs de elaborare	Set unic de norme aplicabile în toate domeniile pentru a reduce sarcina de reglementare și care urmăresc procese unice de certificare pentru mai multe tipuri de activități	☹	☺

**Tabelul 16: Comparație privind siguranța între opțiunile 0A, 0B și 0C**

Din tabelul de mai sus se poate observa că regulamentul de bază conține un set detaliat de dispoziții „orizontale” privind siguranța aviației. Includerea ATM/ANS în acest cadru va prevedea, în special, abordarea globală a sistemului privind siguranța aviației civile; aceasta va permite identificarea și reducerea riscurilor asociate interfețelor între diverșii actori deoarece siguranța nu se poate obține doar prin luarea de măsuri la întâmplare de fiecare dintre acestea. De asemenea, se așteaptă ca reunirea tuturor proceselor de reglementare a siguranței într-un singur sistem să permită simplificarea procesului de certificare a operatorilor implicați în mai multe domenii ale aviației.

Dimpotrivă, cadrul SES, conceput în scopul îmbunătățirii capacității și eficienței ATM/ANS, este mai puțin dezvoltat din punct de vedere al reglementării siguranței. În plus, încorporarea rolului agenției în acesta va obliga operatorii din mai multe domenii să urmeze

legi separate: adică deviind o parte a efortului disponibil pentru sistemul de management către sarcini esențiale care nu țin de siguranță.

În concluzie, aplicând metodologia prezentată la punctul 2.1.2 de mai sus (inclusiv un factor de pondere de 3 pentru impacturile asupra siguranței) și după selectarea indicatorilor de rezultat aplicabili privind obiectivele specifice de la punctul 2.4.5, se pot atribui punctaje pentru impactul celor trei opțiuni asupra siguranței, prezentate în tabelul următor.

Obiective specifice/indicatori de rezultat	Punctajul opțiunilor		
	OA	OB	OC
<b>Rolul AESA acoperit de</b>	<b>Neextinsă la ATM/ANS</b>	<b>AESA B.R.</b>	<b>AESA în SES</b>
Reglementarea siguranței separată în mod clar de alte forme de reglementare	0	3	1
Aplicarea procedurii de reglementare AESA (pentru ATM/ANS)	- 3	3	3
Inspecții de standardizare pentru ATM/ANS	1	3	2
ATM/ANS în cadrul de reglementare a siguranței AESA	- 3	3	1
Norme orizontale privind sistemele de management	- 3	3	- 1
Separare clară a rolurilor între autorități și furnizori	Indirect legat de actul juridic		
Bază de certificare a furnizorilor în 4 sau mai multe state	- 3	3	2
Simplificare (însă norme uniforme) pentru AFIS și gestionarea platformei	Acoperit la punctul 2.10		
Evaluarea impactului oricărei norme propuse	1	3	2
Interfața cu alte forme de reglementare	- 1	3	2
Acorduri între autorități pentru utilizarea rațională a resurselor	- 2	3	3
Proces uniform de supraveghere a tuturor funcțiilor ACC	Indirect legat de actul juridic		
<b>TOTAL</b>	<b>- 13</b>	<b>27</b>	<b>15</b>
<b>PUNCTAJ MEDIU (□/9 parametri cuantificați)</b>	<b>- 1,44</b>	<b>3</b>	<b>1,67</b>
<b>TOTAL PONDERAT (punctaj x 3 pentru siguranță)</b>	<b>- 4,32</b>	<b>9</b>	<b>5,01</b>

**Tabelul 17: Punctajul impactului asupra siguranței al extinderii domeniului de aplicare a legislației UE**

#### 2.6.4 Impactul economic

În această secțiune, costurile agenției sunt evaluate după cum urmează. Costul total al personalului agenției (salarii + administrare, însă fără transport) se ridică la aproximativ 43,8 milioane EUR în 2008 pentru un număr mediu de 338. Prin urmare, **1 ENI în AESA** se ridică la aproximativ 130 mii EUR/an, luând, de asemenea, în considerare agenții temporari de nivel B, agenții contractanți și personalul auxiliar. Totuși, personalul relevant pentru prezenta EIR este, în principal, format din agenți temporari de nivel A. Pentru aceștia se estimează un cost mai mare cu 15% (adică: **150 mii EUR/an**). Într-un an (365 zile) sunt 52 de sâmbete și un număr egal de duminici. În plus, trebuie să se ia în considerare 30 de zile de concediu și 16 zile libere. Numărul rămas de zile utile este atunci: 365 - 104 - 30 - 16 = 215 zile. Presupunând 5 zile de concediu medical și alte absențe, numărul net rămas de zile este de **210/an**. Presupunând 7,5 ore lucrătoare pe zi, rezultă **1575 de ore lucrătoare pe an**. Se presupune că **aproximativ 20% din ore sunt dedicate** sarcinilor de rutină, planificare, raportare și alte sarcini administrative, astfel numărul de **ore „facturabile” este de aproximativ 1260**. Costul unei ore facturabile se ridică, în acest caz, la **120 EUR** pentru personalul agenției. Se estimează că aproximativ **25 EUR/oră** reprezintă **costul de transport**, deoarece inspecțiile de standardizare trebuie să acopere întregul continent inclusiv limitele acestuia. **Astfel, în prezenta EIR, costul total al unei**

**ore facturabile pentru personalul agenției este estimat la 145 EUR (inclusiv transportul).**

În concluzie, în cadrul acestui punct și în prezenta EIR, se estimează că **1 ENI reprezintă pentru agenție:**

- un cost mediu de 150 000 EUR/an;
- **210 zile lucrătoare** și 1260 ore facturabile, la un cost de 120 EUR;
- costurile de transport sunt evaluate la 25 EUR pe oră.

#### 2.6.4.1 Inspecții de standardizare realizate de agenție

Extinderea inspecțiilor de standardizare ale agenției la ATM și ANS va avea loc conform prezentului plan general pentru audituri periodice, care vor consta într-o vizită o dată la 2 ani (frecvență = 1 : 2 = 0,5 vizite/an). Totuși, în plus pot fi efectuate inspecții *ad hoc* în situații speciale. Astfel, se presupune o frecvență cu 10% mai mare: 0,55.

În mod normal, aceste vizite durează 5 zile și sunt efectuate de o echipă de 3 auditori specializați în ATM/ANS, din partea agenției sau a ANS-urilor<sup>53</sup>. Efortul mediu pe 1 vizită de inspecție este, în acest caz, de 5 zile x 8 ore x 3 persoane = 120 de ore lucrătoare.

Din moment ce frecvența vizitelor pe an a fost estimată la 0,55, aceasta înseamnă (120 x 0,55) că în medie, **sunt necesare aproximativ 66 de ore lucrătoare anuale pentru realizarea unei singure vizite de standardizare la o singură autoritate competentă, pe durata perioadei de planificare de doi ani.**

Totuși, în conformitate cu Regulamentul nr. 736/2006, auditorii care îndeplinesc sarcinile agenției contribuie la elaborarea și modificarea protocoalelor și a chestionarelor de audit. În plus, aceștia vor trebui să participe la elaborarea planurilor de audit, coordonarea vizitelor și pregătirea acestora, raportarea rezultatelor și urmărirea oricărui plan în scopul adoptării de posibile măsuri corective. Numărul de ore lucrătoare necesare anual, ce urmează să fie petrecute de agenție pentru standardizarea unei autorități competente, în domeniile foarte complexe ale ATM/ANS, este estimat ca fiind, în medie, de cel puțin 5 ori mai mare (adică, o săptămână pentru vizită, plus 4 săptămâni asociate activității de birou) decât cele 66 de ore menționate anterior.

Prin urmare, **agenția are nevoie, în medie, de 66 x 5 = 330 de ore pe an pentru standardizarea unei autorități competente în domeniile ATM/ANS**, care include vizita efectivă și activitatea de birou asociată înainte și după vizită.

La punctul 2.6.2.1 de mai sus, numărul autorităților implicate a fost estimat la 30, prin urmare, pentru inspecțiile de standardizare, sarcina anuală asupra agenție va însuma:

- 330 de ore x 30 de autorități = aproximativ 9 900 de ore facturabile/an;
- acesta, împărțit la 1260, reprezintă **aproximativ 8 ENI pentru activități de standardizare;**
- la acest număr de inspectori se va **adăuga 1 director de secție și 1 asistent; astfel, numărul ENI se va ridica la 10**, în conformitate cu planul de personal aprobat pentru agenție;
- la 150 000 EUR/ENI, în cel mai costisitor caz de utilizare doar a personalului agenției, aceasta conduce la **un cost total estimativ de aproximativ 1 500 000 EUR/an pentru agenție.**

Inspecțiile de standardizare necesită efort și din partea autorităților inspectate. Totuși, se presupune că:

<sup>53</sup> În conformitate cu articolul 6 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 736/2006 al Comisiei din 16 mai 2006 privind metodele de lucru ale AESA pentru efectuarea de inspecții de standardizare, echipa de audit a agenției trebuie să fie alcătuită din cel puțin 3 membri. 1 sau 2 membri ar putea să fie din partea statelor membre. Această dispoziție ar putea să fie ușor modificată prin comitologie pentru a permite implicarea personalului EUROCONTROL, anterior implicat în programul ESIMS.

- autoritățile fac deja obiectul „evaluărilor între egali” în temeiul articolului 9 din Regulamentul (CE) nr. 2096/2005 al Comisiei (“cerințe comune”): prin urmare, opțiunile 0B sau 0C, din moment ce inspecțiile agenției vor înlocui în mod evident „evaluările între egali” menționate, nu vor presupune **nicio sarcină economică suplimentară asupra autorităților pentru primirea inspecțiilor;**
- **autoritățile vor asigura auditori pentru a sprijini CE în „evaluările între egali”,** timp de aproximativ 6 930 de ore/an, care, înmulțite cu 110 EUR/oră conduc la **economii de 762 300 EUR/an pentru acestea;**
- vizitele ESIMS EUROCONTROL implică relativ același efort precum cel estimat pentru agenție, fiind realizate în paralel cu „evaluările între egali”; presupunând un cost salarial conform AESA și pe baza aceluiași presupuneri, aceasta reprezintă un cost de aproximativ **1 500 000 EUR/an,** care ar putea fi economisit odată ce inspecțiile vor fi realizate de către agenție.

**În concluzie, costul diferențial** (în ceea ce privește opțiunea 0A) **al extinderii inspecțiilor de standardizare ale agenției** la domeniile ATM/ANS, fie în opțiunea 0B, fie în 0C, având în vedere faptul că este posibil ca furnizorii de servicii să nu fie implicați în această activitate, poate fi estimat astfel cum este prezentat în tabelul 17 de mai jos.

Parametru	Pentru agenție	În total pentru 30 de autorități competente	Pentru EUROCONTROL	TOTAL
ENI	10	- 8	- 10	<b>- 8</b>
Mii EUR	1,500	- 762	- 1500	<b>- 762</b>

**Tabelul 18: Costul estimat al inspecțiilor de standardizare în domeniul ATM/ANS**

2.6.4.2 Reglementarea „orizontală” a sistemului de management al siguranței și al calității

La punctul 2.6.2.6, **s-a estimat că 162 de entități prestează servicii în mai multe domenii ale aviației** (ex. ANSP-urile care desfășoară și activități aeriene sau operatorii de aerodrom care prestează și unele servicii ATM sau ANS ori entitățile tehnice care prestează și ATM/ANS). Unele din aceste entități sunt întreprinderi mici/mijlocii (IMM-uri). Totuși, în opțiunea 0A, datorită cadrului fragmentat, acestea trebuie:

- să se familiarizeze cu cele două modalități diferite de reglementare a siguranței aviației;
- să își formeze personalul implicat în managementul siguranței pentru ambele seturi de reglementări;
- posibil să își adapteze sistemele de management la cerințele variabile (și posibil contradictorii) sau să stabilească un sistem de management separat pentru fiecare activitate.

În medie, se presupune că fragmentarea menționată anterior ar putea conduce la **pierderea a cel puțin 0,5 ENI/entitate/an**. Această estimare foarte prudentă se bazează pe faptul că, astfel cum s-a menționat anterior, un număr semnificativ din aceste entități sunt IMM-uri. Pe de altă parte, pentru un IMM chiar și 0,5 ENI este un număr mare.

Se estimează că costul salarial mediu al acestor entități este același cu cel al autorităților, prin urmare costul **1 ENI este egal cu (1260 de ore facturabile x 110 EUR/oră) 138 600 EUR**.

În opțiunea 0A, costul „pierdut” de 0,5 ENI/entitate nu va fi evitat. În total, acesta reprezintă un efort „pierdut” de  $0,5 \times 162 = 81$  ENI; din punct de vedere monetar, acesta reprezintă  $81 \times 138\ 600$  EUR = **11 227 mii EUR/an**.

În opțiunea 0B, se elaborează norme de aplicare „orizontale” pentru sistemele integrate de managementul. Chiar dacă în cadrul acestor norme unele subcapitole vor fi specifice domeniului, în general, la baza acestora vor sta un singur act legal și aceeași filozofie. Aceasta înseamnă că **„costul pierdut”, în comparație cu situația actuală, ar putea fi complet evitat**.

În cele din urmă, în opțiunea 0C, s-ar putea obține unele economii, însă la sfârșit, cel mai probabil, în domeniul managementului siguranței ATM/ANS se vor aplica norme diferite în comparație cu celelalte domenii ale aviației. Prin urmare, se presupune că în acest caz, economiile s-ar putea fi înjumătățite la **5 613 mii EUR/an**.

**În concluzie, nu vor exista costuri suplimentare pentru furnizorii ATM/ANS, care să decurgă din extinderea domeniului de aplicare a agenției la domeniile acestora, ci dimpotrivă economii care pot fi estimate astfel cum se prezintă în tabelul de mai jos.**

Parametru	OPȚIUNE		
	0A	0B	0C
	Neextinsă la ATM/ANS	AESA B.R.	AESA în SES
ENI	0	- 81	- 40,5
Mii EUR	0	- 11 227	- 5 613

**Tabelul 19: Economii estimate pentru ANSP**

#### 2.6.4.3 Supravegherea organizațiilor de întreținere

La punctul 2.6.2.4 de mai sus, în domeniile ATM/ANS au fost identificate trei organizații critice de întreținere a siguranței. În prezent, în conformitate cu cadrul de reglementare SES, acestea nu sunt supravegheate de autoritățile competente, ci, dimpotrivă, de furnizorul de servicii certificat care le-a contractat.

În opțiunile 0A și 0C, această situație va continua conducând la:

- procese de supraveghere a siguranței mai puțin formalizate, care din punct de vedere administrativ reprezintă o sarcină mai mică, însă care din punct de vedere al certitudinii juridice și al posibilității de estimare a efortului necesar, s-ar putea înrăutății;
- necesitatea de a încheia acorduri între două sau mai multe ANSP-uri, în cazul în care acestea decid să contracteze aceleași organizații de întreținere, în scopul evitării auditurilor duble;
- punctul de mai sus ar putea constitui, de asemenea, un obstacol în calea formării pieței interne.

Ar putea fi enumerate multe alte considerente, totuși, în general, se consideră că o estimare obiectivă a impactului economic privind această problemă specifică este foarte dificilă și disproporționată, având în vedere numărul foarte mic (adică cel mult 3 organizații certificate) de entități implicate. Unii factori ar putea conduce la economii, însă alții ar putea conduce și la creșterea costurilor precum, de exemplu, multiplicarea activităților de supraveghere atunci când organizația de întreținere are mai mulți clienți. Acesta este și cazul opțiunilor 0A și 0C. Prin urmare, opțiunea 0B ar putea fi cea mai puțin costisitoare, deși impactul economic al acestei opțiuni nu este estimat în detaliu în prezenta EIR.

#### 2.6.4.4 Verificarea conformității privind avionica în cazul aeronavelor din țări terțe

În conformitate cu articolul 12 din regulamentul de bază, agenția poate recunoaște certificatele emise de autoritățile aeronautice ale țărilor terțe, astfel cum se prevede în acordurile aplicabile între Comunitate și țara respectivă. Aceasta se aplică atât echipamentelor avionice, cât și transportului acestora, luând în considerare reglementările privind traficul aerian și regulile aerului. În plus, aceasta include caracterul adecvat pentru utilizare în orice caz de exploatare previzibil. În lipsa acestor acorduri de recunoaștere reciprocă, agenția investighează orice aspect relevant înainte de a emite autorizația solicitată de operatorii țărilor terțe pentru a intra în spațiul aerian al UE.

În cazul în care rolul agenției privind ATM/ANS este încorporat în cadrul legal al SES, următoarele dispoziții se vor aplica:

- articolul 7 din Regulamentul (CE) nr. 549/2004, care oferă statelor din afara UE posibilitatea de a încheia acorduri pe probleme SES, însă acest articol nu a fost conceput pentru a aborda cerințe privind echipamentele și nu oferă un temei legal adecvat pentru a reduce cerințele de certificare din regulamentul de bază;
- articolul 5 din Regulamentul (CE) nr. 552/2004, care cere producătorilor să semneze o declarație de conformitate pentru „elementele constitutive” aeriene, care acoperă cutia avionică, însă nu și siguranța și performanța în cazul instalării la bord.

Impactul asupra siguranței al situației descrise la acest punct a fost deja estimat la punctul 2.6.3 de mai sus. Din punct de vedere economic, se poate nota faptul că cadrul SES ar putea fi lipsit de claritate juridică și posibil lacunar. Pentru a elimina lacunele și clarifica problema, vor trebui, desigur, depuse eforturi. Totuși, este imposibil să se cuantifice acest efort pe baza oricărei presupunerii realiste. **Prin urmare, impactul economic al opțiunii OA sau OC nu poate fi considerat decât negativ.** În schimb, opțiunea OB nu conduce la costuri suplimentare.

#### 2.6.4.5 Costul daunelor

În prezent, nu există niciun instrument sigur pentru a evalua cu precizie efectele cantitative ale noilor măsuri legislative asupra siguranței. Astfel, este foarte dificil să se realizeze estimări economice precise pe această temă.

Totuși, la punctul 2.6.3 de mai sus, s-a concluzionat că deși opțiunea OA are un impact negativ asupra siguranței în fața viitoarelor dificultăți, celelalte două opțiuni OB și OC au avut un impact pozitiv asupra siguranței, impactul opțiunii 3B fiind aproape de două ori mai mare decât cel al opțiunii OC. În plus, la punctul 2.3.1.8 s-a concluzionat că costul accidentelor și incidentelor aviatice provocate direct sau chiar indirect de factori de ATM/ANS în statele UE 27 + 4 se ridică la 680 milioane EUR/an = 680 000 mii EUR/an.

În acest caz, se presupune că **opțiunea OA** în mod sigur nu va conduce la beneficii de siguranță în fața viitoarelor dificultăți: **0 economii din punct de vedere monetar.** Pe de altă parte, deși opțiunea OB a avut un punctaj mai mare decât OC în evaluarea siguranței, o estimare foarte prudentă de numai 1% beneficiu, estimată pentru ambele **opțiuni OB și OC**, conduce la un beneficiu din punct de vedere al **daunelor evitate de cel mult 6 800 mii EUR /an.**

#### 2.6.4.6 Analiza siguranței și elaborarea de reglementări de către agenție

Odată stabilită competența Comunității în cadrul SES, se presupune că nicio opțiune nu conduce la modificări care să afecteze autoritățile competente sau părțile interesate din sector în ceea ce privește reglementarea și analiza siguranței.

În acest caz, se presupune că **pentru activitățile de elaborare a reglementărilor** în domeniile ATM/ANS, **numărul ENI necesar agenției este 9 (1 director + 7 administratori + 1 asistent).** **Încă 2 ENI se consideră ca fiind necesare pentru sprijinirea elaborării de reglementări cu analiza suficientă a datelor privind siguranța și cu cercetarea în domeniul siguranței.**

**Resursele suplimentare necesare agenției sunt evaluate la 11 ENI = 1 650 000 EUR/an pentru ambele opțiuni OB și OC, fără misiuni, grupuri și studii.**

Se presupune că, fie în opțiunea OB, fie în OC, EUROCONTROL va continua să sprijine CE în ceea ce privește aspectele SES care nu sunt legate de reglementarea siguranței. Prin urmare, se presupune că EUROCONTROL nu ar putea să renunțe la nici un ENI, deși unor unități de personal, angajat în prezent de SRU pentru activități de elaborare a reglementărilor, le-ar putea fi alocate sarcini diferite.

#### 2.6.4.7 Rezumatul impactului economic

**Bugetul agenției** va trebui să includă, în oricare din opțiunile OB sau OC, relativ **21 de ENI suplimentare** (10 pentru inspecții de standardizare + 9 pentru elaborarea de reglementări + 2 pentru analiza siguranței). Presupunând un cost de 150 000 mii EUR/ENI, aceasta reprezintă un **cost direct anual pentru agenție egal cu 3 150 mii EUR**, fără costul misiunilor, grupurilor și studiilor, deoarece acesta există deja în sistemul actual.

Privind acum la impactul economic asupra părților interesate, luând în considerare concluziile la care s-a ajuns în paragrafele anterioare, următorul tabel a fost compilat pentru compararea impactului economic al celor trei opțiuni.

Costul estimat al cadrului legal	Mii EUR/an		
	OA	OB	OC
	Neextinsă la ATM/ANS	AESA B.R.	AESA în SES
Inspecții de standardizare realizate de AESA	0	- 762	- 762
Norme „orizontale” privind sistemele de management	0	- 11 227	- 5 613
Supravegherea organizațiilor de întreținere	0	0	0
Conformitatea avionicii privind aeronavele din țări terțe	Negativă însă necuantificabilă	0	Negativă însă necuantificabilă
Daune evitate	0	- 6 800	- 6 800
Norme comune	0	1 650	1 650
<b>TOTAL</b>	<b>0</b>	<b>- 17,139</b>	<b>- 11,525</b>

**Tabelul 20: Rezumatul impactului economic ca funcție a soluției legale aleasă**

Acest tabel arată că **atât opțiunea OB, cât și opțiunea OC, deși implică costuri mai mari pentru agenție, conduc la beneficii economice pentru întreaga comunitate, care se ridică la 11 milioane EUR/an în cazul opțiunii C și la aproximativ 17 milioane EUR/an în cazul opțiunii OB.**

Punctul de vedere monetar din tabelul 20 este transpus în punctaj în tabelul următor.

Obiective specifice/indicatori de rezultat	Punctajul opțiunilor		
	OA	OB	OC
Rolul AESA acoperit de	Neextinsă la ATM/ANS	AESA B.R.	AESA în SES
Reglementarea siguranței separată în mod clar de alte forme de reglementare	Irelevant pentru economie		
Aplicarea procedurii de reglementare AESA (pentru ATM/ANS)	0	- 2	- 2
Inspecții de standardizare pentru ATM/ANS	- 2	2	2
ATM/ANS în cadrul de reglementare a siguranței AESA	- 3	3	2
Norme orizontale privind sistemele de management	0	3	2
Separare clară a rolurilor între autorități și furnizori	Irelevant pentru economie		
Bază de certificare a furnizorilor în 4 sau mai multe state	Evaluat la punctul 2.11		
Simplificare (însă norme uniforme) pentru AFIS și gestionarea platformei	Evaluat la punctul 2.10		
Evaluarea impactului oricărei norme propuse	0	0	0
Interfața cu alte forme de reglementare	Irelevant pentru economie		
Acorduri între autorități pentru utilizarea rațională a resurselor	Evaluat la punctul 2.11		
Proces uniform de supraveghere a tuturor funcțiilor ACC	Indirect legat de actul juridic		
<b>TOTAL</b>	<b>- 5</b>	<b>6</b>	<b>4</b>
<b>PUNCTAJ MEDIU (□/5 parametri cuantificați)</b>	<b>- 1</b>	<b>1,2</b>	<b>0,8</b>
<b>PUNCTAJ PONDERAT (punctaj x 2 pentru economie)</b>	<b>- 2</b>	<b>2,4</b>	<b>1,6</b>

**Tabelul 21: Punctajul pentru impactul economic al opțiunilor OA, OB și OC**

### *2.6.5 Impactul asupra mediului*

În propunerea legislativă avută în vedere nu se face nicio opțiune privind construirea unei noi infrastructuri sau relaxarea normelor privind mediul. Oricare din cele trei opțiuni examinate trebuie considerată ca neutră în raport cu aspectele de mediu.

### *2.6.6 Impactul social*

#### 2.6.6.1 Autorități competente

Următoarele principale impacturi pot fi prevăzute, pe baza aceluiași cifre pentru evaluarea economică de la punctul 2.6.4 de mai sus:

- 8 ENI vor fi economisite în total de cele 30 de autorități competente care nu vor mai asigura auditori pentru evaluările între egali;
- aceasta este, în medie, mai puțin de 0,3 ENI/autoritate;
- având în vedere faptul că mulți experți sunt de acord că efortul disponibil în cadrul autorităților pentru certificarea și supravegherea în domeniile ATM/ANS este cu greu suficient, dacă nu insuficient, această reducere minimă a ENI ar putea fi foarte ușor realocată unor sarcini similare în aceeași organizație.

În concluzie, impactul social asupra autorităților va fi neglijabil în cazul oricăreia din cele trei opțiuni posibile.

#### 2.6.6.2 Sectorul

S-a estimat la punctul 2.6.4.2 că opțiunea 0B permite o economie de 0,5 ENI de către fiecare din cele 162 entități afectate. Din punct de vedere social, 0,5 ENI pe societate pot fi ușor absorbiți, astfel chiar și pentru acestea impactul social este limitat.

În cazul opțiunii 0C, impactul social este redus la jumătate.

#### 2.6.6.3 EUROCONTROL și agenția

În domeniul siguranței aviației, autoritățile competente în domeniile ATM/ANS fac posibil obiectul a trei diferite tipuri de audituri pe lângă vizitele USOAP OACI:

- ESIMS de către EUROCONTROL;
- „evaluări între egali” în SES;
- inspecții de standardizare AESA în domeniile ATM/ANS.

În mod clar, această înmulțire a auditurilor relativ identice nu este nici necesară, nici de dorit. Prin urmare, s-a estimat la punctul 2.6.4.1 că, pentru a elimina inspecțiile duble, programul ESIMS al EUROCONTROL, pentru cele UE 27 + 4, va fi încheiat. **Acest lucru va avea drept urmare pierderea a 10 ENI**, în principal în SRU.

Totuși, pe durata perioadei de tranziție, odată cu asumarea de noi competențe, agenției îi va lipsi un număr suficient de profesioniști calificați. Aceste 10 ENI ar putea fi foarte utile pentru inspecțiile de standardizare realizate de agenție; astfel, impactul social asupra EUROCONTROL ar putea fi minimalizat.

La punctul 2.6.4.7, s-a specificat, de asemenea, că aproximativ 21 de noi locuri de muncă vor fi create treptat în cadrul agenției.

#### 2.6.6.4 Rezumatul impactului social

Considerentele de la punctele anterioare sunt transformate în puncte pentru indicatorii de rezultat aplicabili în următorul tabel.

Obiective specifice/indicatori de rezultat	Punctajul opțiunilor		
	0A	0B	0C
<b>Rolul AESA acoperit de</b>	<b>Neextinsă la ATM/ANS</b>	<b>AESA B.R.</b>	<b>AESA în SES</b>
Reglementarea siguranței separată în mod clar de alte forme de reglementare	Indirect legat de actul juridic		
Aplicarea procedurii de reglementare AESA (pentru ATM/ANS)	0	0	0
Inspecții de standardizare pentru ATM/ANS	0	2	3
ATM/ANS în cadrul de reglementare a siguranței AESA	Indirect legat de actul juridic		
Norme orizontale privind sistemele de management	Indirect legat de actul juridic		
Separare clară a rolurilor între autorități și furnizori	Indirect legat de actul juridic		
Bază de certificare a furnizorilor în 4 sau mai multe state	Indirect legat de actul juridic		
Simplificare (însă norme uniforme) pentru AFIS și gestionarea platformei	Indirect legat de actul juridic		
Evaluarea impactului oricărei norme propuse	Indirect legat de actul juridic		
Interfața cu alte forme de reglementare	Indirect legat de actul juridic		
Acorduri între autorități pentru utilizarea rațională a resurselor	Indirect legat de actul juridic		
Proces uniform de supraveghere a tuturor funcțiilor ACC	Indirect legat de actul juridic		
<b>TOTAL</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
<b>PUNCTAJ MEDIU (□/2 parametri cuantificați)</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1,5</b>
<b>PUNCTAJ PONDERAT (punctaj x 2 pentru impact social)</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>3</b>

**Tabelul 22: Punctajul impactului social privind opțiunile 0A, 0B și 0C**

2.6.7 Impactul asupra altor cerințe comunitare în afara prezentului domeniu de aplicare AESA

2.6.7.1 „Noua abordare”

„Noua abordare” privind standardizarea și siguranța produselor industriale a fost inițiată printr-o rezoluție a Consiliului<sup>54</sup> din 1985. Aceasta conține patru principii fundamentale:

- intervenție legislativă limitată la cerințele esențiale (CE);
- adoptarea de norme tehnice încredințată organizațiilor cu expertiză și competență suficiente;
- specificații (sau certificare) comunitare (SC) neobligatorii din punct de vedere legal;
- posibilitatea de mijloace acceptabile de conformitate alternative (MAC).

Pe lângă faptul că „sistemul” AESA este pe deplin conform cu „noua abordare” în ceea ce privește produsele, acesta aplică, de asemenea, principiile sale siguranței.

În schimb, în SES nu există cerințe esențiale pentru servicii (doar pentru sisteme, astfel cum sunt atașate la Regulamentul (CE) nr. 552/2004) în timp ce detalii tehnice sunt uneori incluse în norme de aplicare obligatorii.

**În plus, „noua abordare” conține zece elemente principale. Dintre acestea, primul se referă la evitarea proliferării dispozițiilor legale din surse diferite. În mod clar,**

<sup>54</sup> Rezoluția Consiliului din 7 mai 1985 cu privire la o nouă abordare în materie de armonizare tehnică și de standardizare (JO C 136. 4.6.1985, p. 1).

**opțiunile OA și OC nu îl vor îndeplini, în timp ce opțiunea OB va fi în perfectă conformitate cu acesta.**

#### 2.6.7.2 Licențierea transportatorilor aerieni

Articolul 9 din Regulamentul (CE) nr. 2047/2002<sup>55</sup> al Consiliului specifică în mod clar faptul că acordarea sau valabilitatea în orice moment a licenței de operare a unui transportator aerian va depinde de deținerea unui certificat de operator aerian (COA) care să specifice activitățile acoperite de licența de operare și care să fie conform criteriilor de siguranță aplicabile. Prin urmare, criteriile privind siguranța sunt specificate, în prezent, în regulamentul de bază, în timp ce regulamentul Consiliului menționat anterior conține toate celelalte aspecte legate de activitatea comercială (plan de afaceri; stabilitate financiară; asigurare etc.).

În opțiunile OA și OC, principiile SES vor fi menținute, prin urmare, deși procesele de „certificare” și „de desemnare” sunt diferite, cea dintâi include și aspectele economice/comerciale menționate, în timp ce cea din urmă nu este definită la nivel comunitar.

**Opțiunea OB va conduce la o mai bună separare a celor două aspecte, în conformitate cu recomandările GNI și cu abordarea deja aplicată în alte domenii ale aviației.**

---

<sup>55</sup> Regulamentul (CEE) nr. 2407/92 al Consiliului din 23 iulie 1992 privind licențele operatorilor de transport aerieni (*Jurnalul Oficial L 240, 24.8.1992 p.1*).

### 2.6.7.3 Rezumatul impactului asupra cerințelor comunitare

Considerentele de la punctele anterioare sunt transformate în puncte pentru indicatorii de rezultat aplicabili în următorul tabel.

Obiective specifice/indicatori de rezultat	Punctajul opțiunilor		
	OA	OB	OC
Rolul AESA acoperit de	Neextinsă la ATM/ANS	AESA B.R.	AESA în SES
Reglementarea siguranței separată în mod clar de alte forme de reglementare	Irelevant în acest sens		
Aplicarea procedurii de reglementare AESA (pentru ATM/ANS)	Irelevant în acest sens		
Inspecții de standardizare pentru ATM/ANS	Irelevant în acest sens		
ATM/ANS în cadrul de reglementare a siguranței AESA	Irelevant în acest sens		
Norme orizontale privind sistemele de management	-3	3	-2
Separare clară a rolurilor între autorități și furnizori	Irelevant în acest sens		
Bază de certificare a furnizorilor în 4 sau mai multe state	Irelevant în acest sens		
Simplificare (însă norme uniforme) pentru AFIS și gestionarea platformei	Irelevant în acest sens		
Evaluarea impactului oricărei norme propuse	Irelevant în acest sens		
Interfața cu alte forme de reglementare	- 3	3	1
Acorduri între autorități pentru utilizarea rațională a resurselor	Irelevant în acest sens		
Proces uniform de supraveghere a tuturor funcțiilor ACC	Irelevant în acest sens		
<b>TOTAL</b>	<b>- 6</b>	<b>6</b>	<b>- 1</b>
<b>PUNCTAJ MEDIU (□/2 parametri cuantificați)</b>	<b>- 3</b>	<b>3</b>	<b>- 0,5</b>
<b>PUNCTAJ PONDERAT (punctaj x 1 pentru relația cu altă legislație)</b>	<b>- 3</b>	<b>3</b>	<b>- 0,5</b>

**Tabelul 23: Compararea opțiunilor OA, OB și OC cu alte legislații comunitare**

### 2.6.8 Analiză pe bază de mai multe criterii (ACM) și opțiunea recomandată

Conform metodologiei descrise la punctul 2.1.2, punctajele atribuite fiecărei opțiuni sunt raportate în următoarea matrice ACM.

Punctaj ponderat al opțiunilor pentru cadrul legal		OA	OB	OC
element de impact	Pondere	Neextinsă la ATM/ANS	AESA B.R.	AESA în SES
Siguranță	3	- 4,32	9	5.01
Economic	2	- 2	2,4	1.6
Mediu	3	0	0	0
Social	2	0	2	3
Privind alte reglementări UE	1	- 3	3	- 0.5
<b>TOTAL PONDERAT</b>		<b>- 9,32</b>	<b>16,4</b>	<b>9,11</b>

**Tabelul 24: Analiză pe bază de criterii multiple a cadrului legal**

**Tabelul de mai sus arată că opțiunea OB are un punctaj de aproape două ori mai mare decât opțiunea OC, în timp ce opțiunea OA are un impact global negativ. În special, opțiunea OB::**

- acumulează un punctaj de aproape două ori mai bun decât OC din punct de vedere al siguranței;
- este cea mai puțin costisitoare, ridicându-se la aproximativ 3,15 milioane EUR/an pentru încă 21 de persoane în cadrul agenției, însă asigurând o economie anuală de aproximativ 17 milioane EUR/an la nivelul părților interesate în domeniul aviației;
- nu creează un impact social semnificativ;
- este pe deplin în conformitate cu „noua abordare” și principiul separării între siguranță și alte forme de reglementare sau intervenție publică.

## **2.7 Conceptul de exploatare**

### *2.7.1 Opțiuni alternative*

Expresia „concept de exploatare” (sau concept operațional ATM) poate fi interpretată în diferite moduri, din care cele mai proeminente sunt:

- a) elaborarea unor modele abstracte conceptuale, neasociate unui volum specific de spațiu aerian și în ale cărui tipuri generice de spațiu sunt utilizate aerian anumite tehnologii, sunt aplicate anumite norme și diferiți actori (ex. utilizatori ai spațiului aerian și furnizori de servicii ATM) joacă diverse roluri;
- b) identificarea și promulgarea de norme privind accesul și serviciile într-un volum specific de spațiu aerian, pentru persoane juridice precise (ex. utilizatorii spațiului aerian și ANSP).

În ultimele decenii, în Europa, activitatea EUROCONTROL s-a concentrat în mod frecvent asupra primei definiții, și anume în anii '90 la elaborarea unui concept „generic” de exploatare pentru introducerea RNAV de bază sau la începutul acestui deceniu procedând la fel pentru RVSM. În prezent, la definirea conceptelor generice de exploatare pentru diferite tipuri de spațiu aerian (și în perioade diferite) este una din principalele sarcini ale SESAR. Aceasta ar putea fi considerată o activitate guvernamentală sau o activitate de prestare servicii sau, chiar și mai mult, o activitate de dezvoltare. În ultimul caz, aceasta nu ar intra în domeniul de aplicare al regulamentului de bază, deși o elaborare timpurie și voluntară de evaluări privind siguranța și un dialog cu autoritățile de reglementare ar fi de dorit.

Cea de-a doua definiție conduce la decizii concrete privind volumul, forma și limitele exacte ale unui spațiu aerian avut în vedere într-o zonă geografică definită (ex. CTR, spațiul aerian controlat din jurul unui aerodrom); stabilirea clasei spațiului aerian respectiv (ex. clasa A OACI, ceea ce înseamnă că în mod normal, numai traficului IFR îi este permis între); cerințele conexe privind avionica de către utilizatorii spațiului aerian și formarea conexă a piloților; rutele standard aprobate pentru plecările, apropiierile cu instrumente și pentru aterizare; serviciile ATC care urmează a fi prestate etc. Aceste activități care pot beneficia de dispozițiile generice elaborate prin activitatea menționată anterior ca primă interpretare posibilă, impun, de asemenea, obligații și drepturi specifice pentru diferite părți interesate din domeniul aviației, precum utilizatorii spațiului aerian și ANSP în primul rând, însă și operatorii de aerodrom în cazul anumitor operațiuni la scară redusă. Această cea de-a doua definiție a conceptului de exploatare ar putea fi considerată ca fiind o activitate cu caracter guvernamental sau cu caracter de prestare servicii.

În temeiul răspunsurilor părților interesate la întrebarea 1 (inclusă în NPA nr. 2007-16) privind aspectele rezumate mai sus, următoarele opțiuni alternative ale conceptului de exploatare au fost identificate la punctul 2.5.2. din prezentul document:

- 1A): concepte generice de exploatare (ex. dezvoltarea SESAR) și decizii privind concepte de exploatare utilizate în cadrul unui spațiu aerian specific, ambele cu caracter guvernamental și obiectul articolelor de lege din regulamentului de bază;
- 1B): concepte generice de exploatare (ex. dezvoltarea SESAR) și decizii privind concepte de exploatare utilizate în cadrul unui spațiu aerian specific, ambele activități

reglementate realizate de furnizorii de servicii în temeiul cerințelor esențiale din regulamentul de bază;

- 1C): conceptul generic de exploatare (ex. dezvoltarea SESAR) nu ar intra în domeniul de aplicare a regulamentului de bază, în timp ce deciziile privind conceptele de exploatare utilizate în cadrul unui spațiu aerian specific au caracter guvernamental și fac obiectul articolelor de lege;
- 1D): conceptele generice de exploatare (ex. dezvoltarea SESAR) nu ar intra în domeniul de aplicare a regulamentului de bază, în timp ce deciziile privind conceptele de exploatare utilizate în cadrul unui spațiu aerian specific au caracter de prestare servicii și sunt realizate în temeiul cerințelor esențiale din regulamentul de bază.

### 2.7.2 Grupul țintă și numărul de entități în cauză

#### 2.7.2.1 Roluri diferite

Pe baza celor patru opțiuni alternative identificate mai sus, pentru specificarea caracterului conceptelor de exploatare, diferite entități vor juca diverse roluri, astfel cum se prezintă în tabelul 24 de mai jos. În tabel, expresia „dezvoltator de concepte” este utilizată pentru a indica entitățile asociate SESAR, care sunt bineînțeles implicate în elaborarea de concepte **generice** de exploatare pentru diferitele tipuri ale spațiului aerian european.

Opțiune	Agenție	dezvoltatori de concepte (generice)	autorități competente	ATSP	alte părți interesate
1A	Interacționează cu SESAR pe baza normelor de aplicare ce urmează a fi elaborate	Fac obiectul normelor AESA	Iau decizii privind conceptele specifice din spațiul lor aerian	Respectă normele și deciziile (ex. pun în aplicare echipamente la sol)	Respectă normele și deciziile (ex. transport obligatoriu de avionică)
1B	Precum 1A + supraveghează entitățile SESAR	Activitate reglementată	Responsabile de certificarea și supravegherea ANSP	Iau decizii privind conceptele specifice din spațiul lor aerian	Precum mai sus
1C	Nicio normă oficială aplicabilă conceptului generic	În afara domeniului de aplicare a regulamentul ui de bază AESA	Iau decizii privind conceptul specific din spațiul lor aerian	Respectă normele și deciziile (ex. pun în aplicare echipamente la sol)	Precum mai sus
1D	Nicio normă oficială aplicabilă conceptului generic	În afara domeniului de aplicare a regulamentul ui de bază AESA	Responsabile de certificarea și supravegherea ANSP	Iau decizii privind conceptele specifice din spațiul lor aerian	Precum mai sus

\* pe lângă inspecțiile de standardizare, astfel cum s-a specificat deja la punctul 2.6.

#### Tabelul 25: Rolurile diferitelor entități

Din tabelul de mai sus se poate observa că părțile interesate din domeniul aviației, precum și alte părți interesate vor trebuie să respecte, în orice caz, normele și deciziile conexe, acestea din urmă fiind luate fie de autoritatea competentă, fie de ATSP-urile competente. Cu alte cuvinte, rolul lor nu se va schimba indiferent de oricare din cele patru opțiuni posibile. Prin urmare, nu este necesar să se estimeze în detaliu numărul de entități afectate din această categorie. În plus, entitățile care nu sunt implicate direct în operațiunile aeriene, precum organizațiile de proiectare, producție și întreținere, nu vor fi afectate de niciuna din aceste opțiuni.

Prin urmare, doar numărul de autorități afectate, ATSP și dezvoltatori de concepte (generice) va fi estimat la punctele 2.7.2.2, 2.7.2.3 și 2.7.2.4 de mai jos.

#### 2.7.2.2 Autorități competente

**Toate cele 30 de autorități competente** (estimate la punctul 2.6.2.1 de mai sus) **plus agenția** vor fi afectate **de oricare din cele patru opțiuni posibile**, iar activitățile EUROCONTROL de reglementare a siguranței au fost luate în considerare la punctul 2.6 de mai sus.

#### 2.7.2.3 Dezvoltatorii de concepte

Direcția EUROCONTROL a Strategiilor ATM (DSA), responsabilă de elaborarea de noi concepte generice de exploatare, va fi afectată fie de opțiunea 1A, fie de opțiunea 1B. Viceversa, aceasta nu va fi afectată în niciun fel de opțiunile 1C și 1D, deoarece, în acest caz, conceptul generic de exploatare nu va intra în domeniul de aplicare a regulamentului de bază.

Același lucru este valabil și în cazul întreprinderii comune SESAR și a consorțiului SESAR.

**Prin urmare, se poate presupune că în cazul opțiunilor 1A și 1B, vor fi 3 entități afectate, însă** în cazul celor două opțiuni rămase, niciun dezvoltator de concepte nu va fi afectat.

#### 2.7.2.4 ATSP

Comunitatea ANSP este foarte largă și cuprinde, de asemenea, entități, precum furnizori de semnale de navigație prin satelit, informații aeronautice, rețele de supraveghere, servicii meteorologice și rețele de comunicații. În mod normal, aceste entități menționate anterior acoperă zone mari ale spațiului aerian, însă luarea de decizii privind conceptele generice sau specifice de exploatare nu intră în sarcina lor. Astfel, acestea nu vor fi afectate de niciuna din cele patru opțiuni prevăzute în prezenta EIR.

La cealaltă extremă, de asemenea, furnizorii de servicii ATM simple la scară geografică foarte limitată (ex. AFIS) nu vor avea niciun rol în definirea sau luarea de decizii privind conceptele de exploatare. Prin urmare, chiar și această categorie de entități este considerată ca nefiind afectată.

Totuși, ATSP civili care prestează ATC de trecere sau în principalele zone limită vor fi afectați de oricare din cele patru posibile opțiuni, deoarece rolul lor poate fi diferit. În prezent, există cel puțin un furnizor de astfel de servicii în fiecare stat membru UE sau în statele asociate AESA (cu excepția Liechtensteinului). **Prin urmare, numărul de ATSP posibil afectați** în cazul oricăreia din cele patru opțiuni identificate **poate fi estimat la 30.**

### 2.7.2.5 Rezumatul entităților afectate

În concluzie, pe baza informațiilor prezentate în paragrafele 2.7.2.1 - 2.7.2.4 de mai sus, numărul de entități în cauză este estimat în tabelul 26 de mai jos:

OPȚIUNE		Număr estimat			
Id.	Descriere	Autorități	Dezvoltatori de concepte	ATSP	Alte părți interesate
1A	Concepte generice de exploatare și decizii privind concepte de exploatare utilizate în cadrul unui spațiu aerian specific, ambele cu caracter guvernamental și obiectul articolelor de lege;	<b>30 + agenția</b>	<b>3</b>	<b>30</b>	<b>0</b>
1B	Concepte generice de exploatare și decizii privind concepte de exploatare utilizate în cadrul unui spațiu aerian specific, ambele fiind realizate de furnizori de servicii.		<b>3</b>	<b>30</b>	<b>0</b>
1C	Concepte generice de exploatare în afara domeniului de aplicare AESA. Deciziile privind concepte de exploatare utilizate în cadrul unui spațiu aerian specific au caracter guvernamental.		<b>0</b>	<b>30</b>	<b>0</b>
1D	Concepte generice de exploatare sunt în afara domeniului de aplicare AESA. Deciziile privind conceptele de exploatare utilizate în cadrul unui spațiu aerian specific sunt realizate de furnizorii de servicii.		<b>0</b>	<b>30</b>	<b>0</b>

**Tabelul 26: Numărul de entități afectate de conceptele de exploatare**

#### *2.7.3 Impactul asupra siguranței*

În opțiunea 1C, activitatea de elaborare și validare a conceptelor generice de exploatare (ex. pentru spațiul aerian superior, pentru orice zonă limită cu densitate mare a traficului sau pentru alte asemenea scenarii) nu ar face obiectul regulamentului de bază, precum se întâmplă în prezent. Totuși, aceasta nu ar exclude dezvoltatorii de concepte care realizează cât mai din timp propriile evaluări (generice) ale siguranței și, astfel cum se recomandă, fac schimb de informații și solicită evaluări de la autoritățile de reglementare a siguranței. În opțiunea 1C, autoritatea competentă responsabilă de un anumit volum specific de spațiu aerian ar lua decizii privind normele aerului ce urmează să fie aplicate în cadrul acestuia, privind limitele în domeniile de responsabilitate ale diferitelor unități ATS, privind aprobarea rutelor de zbor cu instrumente disponibile, privind cerința de transport obligatoriu a echipamentelor aeriene etc. Niciun instrument anume nu este disponibil pentru cuantificarea impactului acestei opțiuni asupra siguranței. Totuși, nu există dovezi pentru a demonstra că neinclusiunea activității de elaborare a conceptelor de exploatare în domeniul de aplicare a normelor de siguranță a provocat probleme de siguranță. În orice caz, autoritatea guvernamentală are suficiente competențe legale pentru a impune orice normă sau decizie nu doar ASNP și ATSP, ci și altor părți interesate din domeniul aviației, inclusiv operatorilor de aerieni și de aerodrom.

**Prin urmare, opțiunea 1C, în urma evaluării calitative de mai sus, este considerată foarte pozitivă din punct de vedere al siguranței.**

În ceea ce privește conceptele generice de exploatare, situația din opțiunea 1D nu este diferită în niciun fel. Totuși, în acest caz, deciziile privind obligațiile ce urmează a fi îndeplinite, chiar și de operatorii aerieni sau operatorii de aerodrom, vor fi luate de principalii ATSP civili desemnați (și care fac obiectul supravegherii siguranței de către autoritatea competentă) de statul sau statele (în cazul FAB-urilor multinaționale).

Nu există niciun element care să afirme că această opțiune nu ar fi suficient de sigură. Totuși, din moment ce ATSP nu au puteri de aplicare în ceea ce privește alte părți interesate, deciziile acestora vor trebui comunicate autorității competente pentru a fi promulgate și aplicate. Cu alte cuvinte, procesele de decizie și punere în aplicare aferente aspectelor de siguranță ar fi în mod inevitabil mai lente. Prin urmare, în avizul agenției, această **opțiune 1D nu este atât de bună precum opțiunea 1C din punct de vedere al siguranței.**

În scopul evaluării avantajului suplimentar privind siguranța ce ar putea fi obținut prin opțiunile 1A sau 1B, trebuie notat faptul că la înființarea întreprinderii comune SESAR<sup>56</sup> (SJU), în considerentul (2), Consiliul UE a afirmat că trebuie elaborat elementul tehnologic al SES pentru a **permite dezvoltarea sigură și ecologică a transportului aerian.** În consecință, în același act juridic, Consiliul a însărcinat SJU:

- să implice (a treia liniuță din articolul 1.5) ANSP, operatorii aerieni, asociațiile profesionale, aeroporturile, industria prelucrătoare din sector, precum și comunitatea științifică, adică un segment al societății cu o cultură solidă a siguranței aviației;
- să organizeze (a patra liniuță din prezentul document), printre altele, activitatea de validare, care în interpretarea agenției include evaluarea timpurie a siguranței.

Prin urmare, sunt deja aplicate dispoziții pentru a se asigura că conceptele (generice) SESAR sunt validate, luând în considerare și evaluarea siguranței. Prin urmare, **opțiunea 1A nu ar fi mai bună decât 1C și nici opțiunea 1B nu ar fi mai bună decât 1D** din punct de vedere al siguranței.

---

<sup>56</sup> Regulamentul (CE) nr. 219/2007 al Consiliului din 27 februarie 2007 privind înființarea unei întreprinderi comune pentru realizarea sistemului european de nouă generație pentru gestionarea traficului aerian (SESAR) (JO L 64, 2.3.2007, p. 1).

În concluzie, aplicând metodologia prezentată la punctul 2.1.2 de mai sus (inclusiv un factor de pondere de 3 pentru impacturile asupra siguranței) și după selectarea indicatorilor de rezultat aplicabili privind obiectivele specifice de la punctul 2.4.5, se pot atribui punctaje pentru impactul celor patru opțiuni asupra siguranței în cazul conceptelor de exploatare (CdE), prezentate în tabelul 27 de mai jos:

Obiective specifice/indicatori de rezultat	Punctajul opțiunilor			
	1A	1B	1C	1D
<b>Caracterul și reglementarea CdE</b>	<b>CdE generice + specifice cu caracter guvernamental</b>	<b>CdE generice + specifice cu caracter de prestare servicii</b>	<b>CdE generice în afara domeniului de aplicare. Specifice cu caracter guvernamental</b>	<b>CdE generice în afara domeniului de aplicare. Specifice cu caracter de prestare servicii</b>
Reglementarea siguranței separată în mod clar de alte forme de reglementare	- 1	3	3	2
Aplicarea procedurii de reglementare AESA (pentru ATM/ANS)	- 1	- 1	3	3
Inspecții de standardizare pentru ATM/ANS	Irelevant în acest context			
ATM/ANS în cadrul de reglementare a siguranței AESA	Irelevant în acest context			
Norme orizontale privind sistemele de management	Irelevant în acest context			
Separare clară a rolurilor între autorități și furnizori	3	- 3	3	- 3
Bază de certificare a furnizorilor în 4 sau mai multe state	Irelevant în acest context			
Simplificare (însă norme uniforme) pentru AFIS și gestionarea platformei	Irelevant în acest context			
Evaluarea impactului oricărei norme propuse	Irelevant în acest context			
Interfața cu alte forme de reglementare	- 1	1	3	3
Acorduri între autorități pentru utilizarea rațională a resurselor	- 1	- 2	2	2
Proces uniform de supraveghere a tuturor funcțiilor ACC	Irelevant în acest context			
<b>TOTAL</b>	<b>- 1</b>	<b>- 3</b>	<b>14</b>	<b>7</b>
<b>PUNCTAJ MEDIU (□/5 parametri cuantificați)</b>	<b>- 0,2</b>	<b>- 0,6</b>	<b>2,8</b>	<b>1,4</b>
<b>PUNCTAJ PONDERAT (punctaj x 3 pentru siguranță)</b>	<b>- 0,6</b>	<b>- 1,8</b>	<b>7,4</b>	<b>4,2</b>

**Tabelul 27: Punctajul impactului opțiunilor asupra siguranței în cazul conceptelor de exploatare**

#### 2.7.4 Impactul economic

**Opțiunea 1C**, adică nicio normă suplimentară de dezvoltare a SESAR și continuarea rolului tradițional al autorităților din domeniu aviației de a lua decizii privind utilizarea serviciilor din spațiul aerian în responsabilitatea lor, este considerată ca reflectând situația actuală. Consacrarea acesteia în legislație nu va conduce la costuri suplimentare, deoarece impactul economic de instituire a inspecțiilor de standardizare AESA a fost deja evaluat la punctul 2.6.4.1. Prin urmare, nu va conduce nici la **costuri suplimentare, nici la economii**.

**Opțiunea 1D**, de delegare către ATSP a responsabilității privind luarea de decizii ce trebuie obligatoriu promulgate și aplicate de autorități, implică un volum de muncă suplimentar, prin urmare un impact economic mai puțin optimist, deși volumul acestui **efort suplimentar** este foarte dificil de estimat cu destulă precizie. Astfel, în scopul prezentei evaluări a impactului, se face o presupunere foarte prudentială: doar 1 ENI suplimentar ar fi necesar, în comparație cu opțiunea 1C care se ridică la **138,6 mii EUR/an**.

În **opțiunea 1A**, cei **3 dezvoltatori de concepte și agenția** ar trebui să stabilească interfețe și relații oficiale. Costul 1 ENI pentru entitățile respective este estimat la 150 mii EUR. Volumul ce trebuie oferit în scopul coordonării menționate este estimat la 1 ENI pe entitate, rezultând astfel 4 ENI în total și **600 mii EUR/an**.

În cele din urmă, în **opțiunea 1B**, agenția ar trebui să supravegheze cei 3 dezvoltatori SESAR. La punctul 2.6.4.1, s-a estimat că în scopul activităților de standardizare, pentru o singură autoritate din domeniul aviației, agenția are nevoie **330 de ore în medie pe an**, inclusiv vizita efectivă de audit și activitatea de birou asociată înainte sau după vizită.

În acest caz, vor fi 3 entități ce urmează a fi auditate, însă efortul efectiv necesară ar fi mult mai complex decât este cazul estimării standard folosită la punctul 2.6.4.1. Aici, se estimează că va fi necesar un efort de trei ori mai mare. Prin urmare, efortul agenției ar fi de 330 ore x 3 = 990 ore/an. În ceea ce privește cele 3 entități, acesta ar fie gal cu 2,35 ENI (2970/1260), ceea ce din punct de vedere monetar ar reprezenta costuri de **352,5 mii EUR/an** (1 ENI = 150 mii EUR).

Totuși, inspecțiile de standardizare necesită efort și din partea autorităților inspectate. Se presupune că în medie acestea vor depune toate eforturile pe care agenția le solicită din partea acestora, cu aceleași costuri salariale. Prin urmare, **costul total al celor trei dezvoltatori de concepte ar fi din nou 352,5 mii EUR/an**.

Pentru această opțiune 1B, impactul economic asupra ATSP va fi același precum în cazul opțiunii 1D.

Considerentele menționate anterior pot fi prezentate pe scurt în tabelul 28 de mai jos:

Costul estimat al conceptelor de exploatare	Mii EUR/an			
	1A	1B	1C	1D
	CdE generice + specifice cu caracter guvernamental	CdE generice + specifice cu caracter de prestare servicii	CdE generice în afara domeniului de aplicare. Specifice cu caracter guvernamental	CdE generice în afara domeniului de aplicare. Specifice cu caracter de prestare servicii
AESA	150	352,5	0	0
Autorități naționale	0	0	0	0
ATSP	0	138,6	0	138,6
Dezvoltatori SESAR	450	352,5	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>600</b>	<b>843,6</b>	<b>0</b>	<b>138,6</b>

**Tabelul 28: Rezumatul costului de reglementare a conceptului de exploatare**

Toate estimările de mai sus ale impactului economic pot fi exprimate în puncte în tabelul 29 de mai jos:

Obiective specifice/indicatori de rezultat	Punctajul opțiunilor			
	1A	1B	1C	1D
<b>Caracterul și reglementarea CdE</b>	<b>CdE generice + specifice cu caracter guvernamental</b>	<b>CdE generice + specifice cu caracter de prestare servicii</b>	<b>CdE generice în afara domeniului de aplicare. Specifice cu caracter guvernamental</b>	<b>CdE generice în afara domeniului de aplicare. Specifice cu caracter de prestare servicii</b>
Reglementarea siguranței separată în mod clar de alte forme de reglementare	Irelevant pentru impactul economic al CdE			
Aplicarea procedurii de reglementare AESA (pentru ATM/ANS)	Irelevant pentru impactul economic al CdE			
Inspecții de standardizare pentru ATM/ANS	0	- 3	0	0
ATM/ANS în cadrul de reglementare a siguranței AESA	Irelevant pentru impactul economic al CdE			
Norme orizontale privind sistemele de management	Irelevant pentru impactul economic al CdE			
Separare clară a rolurilor între autorități și furnizori	0	- 1	0	- 1
Bază de certificare a furnizorilor în 4 sau mai multe state	Irelevant pentru impactul economic al CdE			
Simplificare (însă norme uniforme) pentru AFIS și gestionarea platformei	Irelevant pentru impactul economic al CdE			
Evaluarea impactului oricărei norme propuse	Irelevant pentru impactul economic al CdE			
Interfața cu alte forme de reglementare	- 2	- 3	0	0
Acorduri între autorități pentru utilizarea rațională a resurselor	Irelevant pentru impactul economic al CdE			
Proces uniform de supraveghere a tuturor funcțiilor ACC	Irelevant pentru impactul economic al CdE			
<b>TOTAL</b>	<b>- 2</b>	<b>- 7</b>	<b>0</b>	<b>- 1</b>
<b>PUNCTAJ MEDIU (□/3 parametri cuantificați)</b>	<b>- 0,67</b>	<b>- 2,33</b>	<b>0</b>	<b>- 0,33</b>
<b>PUNCTAJ PONDERAT (punctaj x 2 pentru economie)</b>	<b>- 1,34</b>	<b>- 4,66</b>	<b>0</b>	<b>- 0,66</b>

**Tabelul 29: Punctajul impactului economic al opțiunilor în cazul conceptelor de exploatare**

### *2.7.5 Impactul asupra mediului*

Astfel cum s-a notat la punctul 2.7.3 de mai sus, Consiliul UE a însărcinat deja SESAR cu elaborarea de coneepe de exploatare „ecologice”. Prin urmare, oricare din cele patru opțiuni avute în vedere trebuie considerate ca având un efect neutru asupra mediului.

### *2.7.6 Impactul social*

Numărul de ENI implicate, evidențiat la punctul 2.7.4 anterior, este atât de mic încât nu poate fi identificat niciun impact social pentru niciuna din cele patru posibile opțiuni.

### *2.7.7 Impactul asupra altor cerințe comunitare în afara prezentului domeniu de aplicare AESA*

Opțiunea 1C nu ar avea impact asupra regulamentului Consiliului menționat de înființare a întreprinderii comune SESAR sau asupra dispozițiilor din Regulamentul SES (CE) nr. 551/2004 în cazul în care este vorba de responsabilitățile statelor pentru deciziile privind utilizarea spațiului lor aerian. Aplicarea responsabilităților în sensul acestei opțiuni nu ar împiedica stabilirea, în limitele competențelor și resurselor lor, de acorduri voluntare între SJU și agenție.

Dimpotrivă, opțiunile 1B și 1D ar afecta prezenta distribuire a rolurilor între autorități și ATSP și ar necesita modificări substanțiale ale Regulamentului (CE) nr. 551/2004.

În plus, opțiunile 1A și 1B ar avea, de asemenea, impact asupra Regulamentului (CE) nr. 219/2007 al Consiliului prin crearea unei necesități de norme oficiale pentru validarea elaborării de CdE generice în temeiul dispozițiilor relevante privind siguranța.

Cele de mai sus pot fi transformate în punctaje în tabelul 30 de mai jos:

Obiective specifice/indicatori de rezultat	Punctajul opțiunilor			
	1A	1B	1C	1D
<b>Caracterul și reglementarea CdE</b>	<b>CdE generice + specifice cu caracter guvernamental</b>	<b>CdE generice + specifice cu caracter de prestare servicii</b>	<b>CdE generice în afara domeniului de aplicare. Specifice cu caracter guvernamental</b>	<b>CdE generice în afara domeniului de aplicare. Specifice cu caracter de prestare servicii</b>
Reglementarea siguranței separată în mod clar de alte forme de reglementare	- 1	3	2	2
Aplicarea procedurii de reglementare AESA (pentru ATM/ANS)	Irelevant pentru impactul asupra altei legislații comunitare			
Inspecții de standardizare pentru ATM/ANS	Irelevant pentru impactul asupra altei legislații comunitare			
ATM/ANS în cadrul de reglementare a siguranței AESA	Irelevant pentru impactul asupra altei legislații comunitare			
Norme orizontale privind sistemele de management	Irelevant pentru impactul asupra altei legislații comunitare			
Separare clară a rolurilor între autorități și furnizori	0	- 2	0	- 2
Bază de certificare a furnizorilor în 4 sau mai multe state	Irelevant pentru impactul asupra altei legislații comunitare			
Simplificare (însă norme uniforme) pentru AFIS și gestionarea platformei	Irelevant pentru impactul asupra altei legislații comunitare			
Evaluarea impactului oricărei norme propuse	Irelevant pentru impactul asupra altei legislații comunitare			
Interfața cu alte forme de reglementare	- 2	- 3	2	2
Acorduri între autorități pentru utilizarea rațională a resurselor	Irelevant pentru impactul asupra altei legislații comunitare			
Proces uniform de supraveghere a tuturor funcțiilor ACC	Irelevant pentru impactul asupra altei legislații comunitare			
<b>TOTAL</b>	<b>- 3</b>	<b>- 2</b>	<b>4</b>	<b>2</b>
<b>PUNCTAJ MEDIU (□/3 parametri cuantificați)</b>	<b>- 1</b>	<b>- 0,66</b>	<b>1,33</b>	<b>0,66</b>
<b>PUNCTAJ PONDERAT (punctaj x 1 pentru impactul asupra altei legislații)</b>	<b>- 1</b>	<b>- 0,66</b>	<b>1,33</b>	<b>0,66</b>

**Tabelul 30: Impactul CdE asupra altei legislații comunitare**

### 2.7.8 Analiza pe bază de criterii multiple (ACM) și opțiunea recomandată

Conform metodologiei de la punctul 2.1.2 și punctajelor acordate la punctele 2.7.3 - 2.7.7, pentru ACM se poate furniza următoarea matrice:

Punctaj ponderat al opțiunilor pentru conceptul de exploatare		Opțiuni			
		1A	1B	1C	1D
element de impact	Pondere	CdE generice + specifice cu caracter guvernamental	CdE generice + specifice prestare servicii	CdE generice în afara domeniului de aplicare. Specific guvernamental	CdE generice în afara domeniului de aplicare. Specific of a service provision nature Specifice cu caracter de prestare servicii
Siguranță	3	- 0,6	- 0,8	7,4	4,2
Economic	2	- 1,34	- 4,66	0	- 0,66
Mediu	3	0	0	0	0
Social	2	0	0	0	0
Privind alte reglementări UE	1	- 1	- 0,66	1,33	0,66
<b>TOTAL PONDERAT</b>		<b>- 2,94</b>	<b>- 6,12</b>	<b>8,73</b>	<b>4,2</b>

**Tabelul 31: Analiza pe bază de criterii multiple a conceptului de exploatare**

Din tabelul de mai sus, se poate observa că opțiunile 1A și 1B au un punctaj total ponderat negativ. Prin urmare, se recomandă să nu se includă în regulamentul de bază dispozițiile pentru reglementarea în domeniul siguranței a conceptelor „generice” de exploatare. Totuși, acest lucru nu ar împiedica SESAR JU și agenția să stabilească acorduri reciproce voluntare pentru a contribui la validarea rezultatelor SESAR și din punct de vedere al reglementării. Din opțiunile rămase, opțiunea 1C are un punctaj de două ori mai mare decât 1D. În ceea ce privește opțiunea 1C, în special aceasta:

- are un punctaj de două ori mai mare decât opțiunea 1D din punct de vedere al siguranței;
- nu implică costuri suplimentare;
- minimizează impactul asupra altor legislații în domeniul aviației în afara AESA, fiind în același timp neutră din punct de vedere ecologic și social.

## **2.8 Managementul fluxurilor de trafic aerian (ATFM)**

### 2.8.1 Opțiuni alternative

Următoarele opțiuni alternative pentru ATFM au fost identificate la punctul 2.5.2 de mai sus:

- 3A): ATFM are caracter de reglementare/guvernamental;
- 3B): ATFM, fiind un serviciu sau o funcție operațională, este o problemă reglementată;
- 3C): la nivel UE, ATFM este o funcție de reglementare. La nivel local (sau regional), ATFM este o problemă reglementată.

## 2.8.2 Grupul țintă și numărul de entități în cauză

### 2.8.2.1 Autorități competente

**Toate cele 30 de autorități competente** (estimate la punctul 2.6.2.1 de mai sus) **și agenția** vor fi afectate **de oricare din cele trei posibile opțiuni**.

Activitățile EUROCONTROL de reglementare a siguranței au fost abordate la punctul 2.6 de mai sus. Acestea nu vor fi afectate.

### 2.8.2.2 Furnizorii ATFM

În prezent, pilonul central al ATFM în Europa este Unitatea centrală de management al fluxurilor de trafic aerian (CFMU) administrată de EUROCONTROL și cu sediul lângă Bruxelles. Această unitate va fi afectată de oricare din cele trei posibile opțiuni.

În plus, poziții de management al fluxurilor de trafic aerian (FMP) există practic în fiecare centru european de control regional (ACC), cu excepția Islandei, al cărei trafic aerian este gestionat în contextul regiunii nord-atlantice. În schimb, ACC-urile din cadrul celorlalte state membre UE și a statelor asociate AESA sunt gestionate de 28 ATSP desemnați să gestioneze traficul *en-route* în spațiul aerian de care sunt responsabili, în timp ce acești furnizori de servicii dedicate nu există în Liechtenstein și Luxemburg.

Probabil în viitor, ar putea fi înființate FMP-uri „regionale” (ex. una pe FAB în loc de una pe ACC). Acest lucru nu va modifica caracterul funcției. Astfel, FMP-urile locale și regionale pot fi considerate similare în ceea ce privește caracterul activității lor. Din punct de vedere cantitativ, această tendință, în cazul în care se concretizează, ar reduce numărul de FMP-uri. Din moment ce posibilul impact este un produs a doi factori (adică impactul asupra unei entități înmulțit cu numărul de entități) și din moment ce, în prezent, nu se poate face o estimare suficient de precisă privind posibila consolidare a FMP-urilor la nivel regional, în prezenta EIR numărul de FMP-uri este estimat pe baza existenței unei FMP în ACC-urile fiecărui ATSP. Din punctul de vedere al EIR, aceasta este cea mai pesimistă presupunere. În cazul reducerii acestui număr, impactul global se va reduce de asemenea.

Prin urmare, se poate presupune că în cazul oricărei opțiuni, numărul de **furnizori ATFM afectați (fiecare gestionând una sau mai multe FMP-uri) va fi de 28 plus CFMU: 29 în total.**

### 2.8.2.3 Alte părți interesate implicate în operațiunile aviatice

Operatorii aerieni vor face obiectul restricțiilor ATFM, în orice caz, indiferent de principiile de reglementare a siguranței alese. Alegerea oricărei opțiuni prezentate nu afectează utilizatorii spațiului aerian în sensul prezentei evaluări a impactului.

De asemenea, rolul operatorilor de aerodrom și rolul ATSP indirect implicați în ATFM (ex. unitatea de apropiere și TWR de control de pe aeroportul din Luxemburg) nu se vor schimba, indiferent de opțiunea aleasă.

#### 2.8.2.4 Alte părți interesate din domeniul aviației

Ca și mai sus, alegerea oricărei opțiuni prezentate nu afectează și este complet irelevantă în sensul prezentei evaluări a impactului pentru alte entități din domeniul aviației, precum organizațiile de proiectare, producție sau întreținere sau institutele de formare.

#### 2.8.2.5 Rezumatul entităților afectate

În concluzie, pe baza informațiilor prezentate în paragrafele 2.8.2.1 - 2.8.2.4 de mai sus, numărul de entități în cauză este estimat în tabelul 32 de mai jos:

OPȚIUNE		Număr estimat			
Id.	Descriere	Autorități	Furnizori ATFM	Alte părți interesate din domeniul aviației	
				Implicate în operațiuni	Tehnice și de formare
3A	ATFM cu caracter de reglementare	<b>30 + agenția</b>	<b>28 + CFMU</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
3B	ATFM cu caracter operațional				
3C	CFMU de reglementare; FMP operațională				

**Tabelul 32: Numărul de entități afectate de ATFM**

#### 2.8.3 Impactul asupra siguranței

Situația ATFM din regulamentele SES nu este complet clară. În conformitate cu articolul 2 alineatul (9) din cadrul Regulamentului (CE) nr. 549/2004, ATFM este considerat ca fiind o funcție și nu un serviciu. Acest lucru poate fi corect, însă diferența din punct de vedere juridic între aceste două dispoziții și, regimul de supraveghere ulterior, nu este definită nicăieri în textele legale, în timp ce oricare din cei doi termeni (adică „funcție” sau „serviciu”) nu clarifică în sine dacă ATFM are caracter de reglementare sau operațional. În orice caz, articolul 2 alineatul (4) din cadrul regulamentului conține o definiție a ANS, în care ATM nu se încadrează în mod clar. Din moment ce această definiție este exhaustivă, aceasta înseamnă că în versiunea actuală a SES, ATFM nu este considerat ca fiind un serviciu.

Prin urmare, ATFM este scutit de obligația de certificare a ANSP-urilor înființate (numai) prin articolul 7 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 550/2004 privind prestarea de servicii în cerul unic european. Totuși, la nivelul normelor de aplicare SES<sup>57</sup> ANS-urile sunt însărcinate, de asemenea, cu supravegherea ATFM (și ASM) furnizat în domeniile lor de responsabilitate. Astfel, este stabilită responsabilitatea supravegherii ATFM, fără a se stabili unui temei juridic clar privind modul de demonstrare a conformității acestuia cu cerințele de siguranță sau cu orice alte specificații aplicabile.

Se convine de comun acord că până în prezent nu au apărut probleme de siguranță semnificative sau urgente în ceea ce privește activitățile ATFM. Totuși, din situația actuală se poate nota că:

- nu există suficientă claritate pe baza căreia să se exercite supravegherea ATFM;
- rolul ATFM poate afecta interesele economice ale utilizatorilor spațiului aerian (ex. întâzieri sau schimbarea rutelor), precum și interesele economice ale ATSP

<sup>57</sup> Articolul 3.1 din Regulamentul (CE) nr. 1315/2007 al Comisiei din 8 noiembrie 2007 privind supravegherea siguranței gestionării traficului aerian și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 2096/2005 (JO L. 291, 9.11.2007, p. 16).

(asigurarea capacității la un moment dat); astfel, plasarea acestuia într-o zonă de incertitudine nu ar putea reprezenta cea mai bună soluție;

- pe viitor, se așteaptă ca rolul ATFM să acopere și aeronavele în zbor (ex. pentru schimbarea rutei acestora sau impunerea de restricții de viteză/orare) care necesită din nou ca interesul privind siguranța să nu fie deviat de presiuni economice;
- în situații de urgență, este posibil ca ATFM să fie nevoit să devieze sau să schimbe direcția aeronavei aflată deja în zbor (acest lucru s-a întâmplat deja la 9 septembrie 2001, când SUA a fost obligată să își închidă brusc spațiul aerian, în timp ce mai multe aeronave părăseau continentul european cu destinația SUA), ceea ce ar fi putut afecta și interesul economic al operatorilor de aerodrom (adică mai multe aeronave s-au oprit pe platforme).

Pe baza celor menționate anterior, s-a concluzionat că în prezent reglementarea siguranței ATFM nu este cea mai bună. Pe viitor, în general, opțiunea 3A nu ar permite o separare clară a rolurilor între entitatea reglementată și autoritatea de supraveghere la nivel local sau regional. Opțiunea 3B ar putea conduce la compromisuri între presiunile economice și necesitățile în domeniul siguranței la nivel central. În cazul opțiunii 3C, se poate presupune că funcția locală (sau regională) ar fi acoperită de procesul de certificare aplicabil ATSP și ar putea fi inclusă în domeniul de aplicare al certificatului, precum orice alte sarcini relevante ale entității reglementate în cauză. Considerentele de mai sus sunt prezentate pe scurt, din punct de vedere al coeficienților numerici, în tabelul 33 de mai jos:

Obiective specifice/indicatori de rezultat	Opțiuni		
	3A	3B	3C
<b>Caracterul și reglementarea ATFM</b>	<b>caracter de reglementare</b>	<b>caracter operațional</b>	<b>CFMU de reglementare; FMP operațională</b>
Siguranța separată în mod clar de altă reglementare	Irelevante pentru ATFM		
Aplicarea procedurii de reglementare AESA	Irelevante pentru ATFM		
Inspecții de standardizare pentru ATM/ANS	2	0	2
ATM/ANS în cadrul siguranței AESA	Irelevante pentru ATFM		
Norme orizontale privind sistemele de management	Irelevante pentru ATFM		
Separare clară a rolurilor între autorități și furnizori	3	- 3	2
Certificarea furnizorilor în 4 sau mai multe state	Irelevante în acest punct		
Simplificare (însă norme uniforme) pentru AFIS și gestionarea platformei	Irelevante pentru ATFM		
Evaluarea impactului oricărei norme propuse	Irelevante pentru ATFM		
Interfața cu alte forme de reglementare	Irelevante pentru ATFM		
Acorduri între autorități pentru utilizarea rațională a resurselor	Discutate ulterior la punctul 2.11		
Proces uniform de supraveghere a tuturor funcțiilor ACC	- 1	3	3
<b>TOTAL</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>7</b>
<b>PUNCTAJ MEDIU (□/3 parametri cuantificați)</b>	<b>1,33</b>	<b>0</b>	<b>2,33</b>
<b>PUNCTAJ PONDERAT (punctaj x 3 pentru siguranță)</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>7</b>

**Tabelul 33: Impactul opțiunilor asupra siguranței ATFM**

#### 2.8.4 Impactul economic

În opțiunea 3A (ATFM are caracter de reglementare):

- agenția ar realiza inspecții de standardizare ale ANS-urilor, fără nicio sarcină suplimentară în ceea ce privește cele evaluate la punctul 2.6.4.1;
- de asemenea, în temeiul articolului 54 alineatul (4) din regulamentul de bază și în cazul încredințării acestei sarcini de către Comisia Europeană, agenția ar putea inspecta CFMU. Pentru această activitate se estimează ca fiind necesare, în medie, 126 de ore lucrătoare pe an, adică 0,1 ENI (15 mii EUR); deși această posibilitate este posibil să nu se concretizeze, aceasta este luată în considerare în prezenta EIR, deoarece ar putea să implice un cost suplimentar;
- pentru CFMU, care face deja obiectul supravegherii pe baza Regulamentului (CE) nr. 1315/2007 SES, nu se va schimba nimic din punct de vedere al efortului necesar pentru acceptarea auditurilor;
- același principiu se aplică și ATSP-urilor care gestionează FMP-uri.

În opțiunea 3B (ATFM are caracter operațional):

- agenția ar realiza inspecții de standardizare ale ANS-urilor, fără nicio sarcină suplimentară în ceea ce privește cele evaluate la punctul 2.6.4.1;
- în special, din moment ce CFMU face obiectul certificării și supravegherii de către o autoritate competentă, agenția nu ar trebui să depună eforturi suplimentare specifice în scopul acestor inspecții;
- pe lângă faptul că ANS-urile competente ar trebui să continue supravegherea precum în prezent în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1315/2007, acestea ar trebui să convină asupra unei baze de certificare și să emită certificatele corespunzătoare; dacă faptul de a conveni asupra unei baze de certificare nu reprezintă o sarcină recurentă, costul marginal de emitere a unui certificat după supraveghere/audituri este considerat ca fiind ușor în creștere;
- din moment ce furnizorul ATFM va executa, totuși, puterile executive delegate la nivel UE, ar trebui elaborate norme noi și specifice; aceasta ar conduce la un cost de aproximativ 5 ENI (în jur de 750 mii EUR);
- de asemenea, în ceea ce privește CFMU, nimic nu se va schimba din punct de vedere al efortului necesar pentru acceptarea auditurilor;
- și din nou, același principiu s-ar aplica și ATSP-urilor care gestionează FMP-uri.

În cele din urmă, din punct de vedere economic, opțiunea 3C ar avea același impact precum opțiunea 3A.

Pe lângă punctul de vedere monetar, trebuie luate în considerare și incertitudinile juridice legate de puterile legale dedicate de supraveghere a unei funcții guvernamentale (adică CFMU), cel puțin din punct de vedere calitativ.

În concluzie, **costurile suplimentare** care decurg din cele trei opțiuni în cauză pot fi estimate în tabelul 34 de mai jos:

Cost estimat pentru ATFM	Mii EUR/an		
	3A	3B	3C
	caracter de reglementare	caracter operațional	CFMU de reglementare; FMP operațională
AESA	15	750	15
Autorități naționale	0	0	0
CFMU	0	0	0
ATSP-uri care gestionează FMP-uri	0	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>15</b>	<b>750</b>	<b>15</b>

**Tabelul 34: Costuri estimate pentru supravegherea ATFM**

Toate estimările cantitative și observațiile calitative de mai sus privind impactul economic pot fi exprimate în puncte în tabelul 35 de mai jos:

Obiective specifice/indicatori de rezultat	Opțiuni		
	3A	3B	3C
<b>Caracterul și reglementarea ATFM</b>	<b>caracter de reglementare</b>	<b>caracter operațional</b>	<b>CFMU de reglementare; FMP operațională</b>
Reglementarea siguranței separată în mod clar de alte forme de reglementare	Irelevante pentru impactul economic al ATFM		
Aplicarea procedurii de reglementare AESA (pentru ATM/ANS)	Irelevante pentru impactul economic al ATFM		
Inspecții de standardizare pentru ATM/ANS	- 1	1	- 1
ATM/ANS în cadrul de reglementare a siguranței AESA	Irelevante pentru impactul economic al ATFM		
Norme orizontale privind sistemele de management	Irelevante pentru impactul economic al ATFM		
Separare clară a rolurilor între autorități și furnizori	Irelevante pentru impactul economic al ATFM		
Bază de certificare a furnizorilor în 4 sau mai multe state	2	- 3	2
Simplificare (însă norme uniforme) pentru AFIS și gestionarea platformei	Irelevante pentru impactul economic al ATFM		
Evaluarea impactului oricărei norme propuse	Irelevante pentru impactul economic al ATFM		
Interfața cu alte forme de reglementare	Irelevante pentru impactul economic al ATFM		
Acorduri între autorități pentru utilizarea rațională a resurselor	Discutate la punctul 2.11		
Proces uniform de supraveghere a tuturor funcțiilor ACC	- 2	3	3
<b>TOTAL</b>	<b>- 1</b>	<b>1</b>	<b>4</b>
<b>PUNCTAJ MEDIU (□/3 parametri cuantificați)</b>	<b>- 0,67</b>	<b>0,33</b>	<b>1,33</b>
<b>PUNCTAJ PONDERAT (punctaj x 2 pentru economie)</b>	<b>- 1,34</b>	<b>0,66</b>	<b>2,66</b>

**Tabelul 35: Punctajul impactului economic al ATFM**

#### 2.8.5 Impactul asupra mediului

Toate cele trei opțiuni prezentate ar avea un impact neutru din punct de vedere al mediului, din moment ce acestea sunt legate doar de organizarea unor procese de management și supraveghere.

#### 2.8.6 Impactul social

Cifrele ENI menționate la punctul 2.8.4 sunt atât de mici încât se poate concluziona că oricare din cele trei posibile opțiuni ar avea un impact nesemnificativ din punct de vedere social.

De asemenea, impactul social ar fi ne semnificativ din punct de vedere calitativ, din moment ce, în prezent, personalul CFMU și ENI sunt deja foarte calificate iar opțiunile prezentate nu ar avea niciun impact asupra acestui fapt.

### 2.8.7 Impactul asupra altor cerințe comunitare în afara prezentului domeniu de aplicare AESA

Nu s-a identificat niciun impact specific asupra altei legislații comunitare în cazul opțiunii 3A sau 3C, fapt ce ar trebui să rezulte într-un punctaj maxim (adică +3 în acest sens). În schimb, opțiunea 3B care acordă unor actori economici puteri ce ar putea penaliza alții, ar putea fi foarte contestabilă din punct de vedere al pieței interne și al separării de roluri între funcțiile de reglementare și economice. Punctajul acesteia este considerat deci ca fiind negativ (-3).

### 2.8.8 Analiza pe bază de criterii multiple (ACM) și opțiunea recomandată

Conform metodologiei descrise la punctul 2.1.2 și punctelor acordate la punctele 2.8.3 - 2.8.7 de mai sus, pentru ACM poate fi furnizată următoarea matrice:

Punctajul ponderat al opțiunilor pentru ATFM		3A	3B	3C
element de impact	Pondere	caracter de reglementare	caracter operațional	CFMU de reglementare; FMP operațională
Siguranță	3	4	0	7
Economic	2	- 1,34	0,66	2,66
Mediu	3	0	0	0
Social	2	0	0	0
Privind alte reglementări UE	1	3	- 3	3
<b>TOTAL PONDERAT</b>		<b>5,66</b>	<b>- 2,34</b>	<b>12,66</b>

**Tabelul 36: Analiză pe bază de criterii multiple pentru ATFM**

**Din această analiză, se poate observa faptul că opțiunea 3B pare să aibă un impact global negativ, în special în ceea ce privește posibila denaturare a pieței interne și nu ar aduce niciun avantaj semnificativ în domeniul siguranței. În schimb, atât opțiunea 3A, cât și opțiunea 3C acumulează un punctaj pozitiv, cea din urmă fiind de două ori mai bună decât cea dintâi.**

În special, opțiunea 3C are cel mai mare impact pozitiv asupra siguranței, este cea mai puțin costisitoare și este în mod incontestabil compatibilă cu principiile și normele concurenței loiale pe piața internă.

Din acest motiv, agenția a inclus opțiunea 3C (adică ATFM central cu caracter de reglementare și ATFM local/regional cu caracter operațional) în avizul său.

## **2.9 Managementul spațiului aerian (ASM)**

### *2.9.1 Opțiuni alternative*

Agenția consideră că managementul spațiului aerian (ASM) include:

- o fază strategică legată, în principal, de conceperea limitelor responsabilității diferitelor entități ATS din interiorul FIR/UIR, astfel cum s-a convenit de către Consiliul OACI (în principal o decizie politică) și de conceperea structurilor sale

specifice ale spațiului aerian (ex. zone separate temporar – TSA pentru exerciții militare etc.);

- o fază pretactică, în mod normal cu 24 de ore înaintea operațiunilor, în care utilizarea TSA-urilor și a altor volume de spațiu aerian este planificată în strânsă coordonare între utilizatorii civili și militari ai spațiului aerian în temeiul conceptului FUA<sup>58</sup>;
- o fază tactică de activare/dezactivare a structurilor specifice de spațiu aerian (ex. rute condiționale) pe durata zilei de operațiuni, de asemenea în strânsă coordonare între utilizatorii civili și militari ai spațiului aerian.

În ceea ce privește reglementarea siguranței ASM, următoarele opțiuni alternative au fost identificate la punctul 2.5.2 de mai sus:

- 3D): ASM are caracter de reglementare/guvernamental;
- 3E): ASM are caracter de prestare servicii/operational și ca atare este o activitate reglementare;
- 3F): la nivel UE, ASM are caracter de reglementare iar la nivel local, are caracter operațional.

### 2.9.2 Grup țintă și număr de entități în cauză

Prin urmare, în conformitate cele prezentate la punctul 2.8.2, se poate presupune că orice opțiune ar putea avea afecta:

- 30 de autorități civile din domeniul aviației și agenția;
- 30 de autorități militare din domeniul aviației;
- cel mult 30 de celule mixte civile și militare (JAMC), în cazul în care sunt înființate de state în temeiul articolului 5.1 din Regulamentul (CE) nr. 2150/2005 al Comisiei.

Nicio altă parte interesată nu ar fi afectată de metoda prin care este asigurată reglementarea siguranței ASM. În concluzie, numărul de entități posibil afectate în cazul oricărei opțiuni, este prezentat în tabelul 37 de mai jos:

OPȚIUNE		Număr estimat			
Id.	Descriere	Autorități militare din domeniul aviației	Autorități civile	JAMC	Alte părți interesate din domeniul aviației
3D	ASM cu caracter de reglementare	30	30 + agenția	30	0
3E	ASM cu caracter operațional				
3F	ASM cu caracter de reglementare la nivel UE și caracter operațional la nivel local				

**Tabelul 37: Numărul de entități afectate în cazul ASM**

### 2.9.3 Impactul asupra siguranței

În conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2150/2005 al Comisiei, în prezent ASM este considerată ca fiind o activitate de reglementare/guvernamentală<sup>59</sup>, atât la nivel UE, cât și la nivel național. Prin urmare, în prezent opțiunea 3D este deja pusă în aplicare în temeiul normelor de aplicare SES, chiar dacă temeiul legal al acesteia ar putea deveni și mai clar în regulamentul de bază. Această situație nu a condus la nicio problemă specifică sau identificată privind siguranța. În cazul în care Comunitatea, la adoptarea celui de-al doilea

<sup>58</sup> Regulamentul (CE) nr. 2150/2005 al Comisiei din 23 decembrie 2005 de stabilire a unor norme comune pentru utilizarea flexibilă a spațiului aerian (JO L 342, 24.12.2005, p. 20).

<sup>59</sup> De fapt, statele membre sunt însărcinate în acest regulament cu îndeplinirea de atribuții strategice (articolul 4), pretactice (articolul 5) sau tactice (articolul 6).

pachet pentru SES, stabilește funcții ASM centralizate sub responsabilitatea Comisiei Europene, aceasta nu va modifica caracterul guvernamental al acestei activități. Astfel, printre **posibilele avantaje ale opțiunii 3D s-ar număra doar o mai mare claritate juridică**, ceea ce ar putea fi considerat în mod indirect ca o contribuție la siguranța aviației.

Pe de altă parte, **opțiunea 3F**, făcând o diferență între activitățile la nivel UE și cele la nivel local, **ar fragmenta** continuitatea fazelor strategice, pretactice și tactice ale ASM. În plus, s-ar pune **problema reglementării personalului militar implicat în JAMC** sau a stabilirii a două regimuri diferite de competență pentru personalul civil și militar.

La nivel local, ar decurge aceleași probleme din **opțiunea 3E**, care în plus, la nivel UE, ar putea **afecta probabil și prerogativele Comisiei Europene, astfel cum sunt prevăzute în legislația SES.**

Considerentele de mai sus conduc, în acest caz, la punctaje din tabelul 38 de mai jos:

Obiective specifice/indicatori de rezultat	Opțiuni		
	3D	3E	3F
<b>Caracterul și reglementarea ASM</b>	<b>caracter de reglementare</b>	<b>caracter operațional</b>	<b>caracter de reglementare la nivel UE; caracter operațional la nivel local</b>
Reglementarea siguranței separată în mod clar de alte forme de reglementare	3	- 2	- 2
Aplicarea procedurii de reglementare AESA (pentru ATM/ANS)	Irelevante pentru ASM		
Inspecții de standardizare pentru ATM/ANS	Irelevante pentru ASM		
ATM/ANS în cadrul de reglementare a siguranței AESA	3	- 2	- 3
Norme orizontale privind sistemele de management	Irelevante pentru ASM		
Separare clară a rolurilor între autorități și furnizori	2	- 1	- 2
Bază de certificare a furnizorilor în 4 sau mai multe state	Irelevante pentru ASM		
Simplificare (însă norme uniforme) pentru AFIS și gestionarea platformei	Irelevante pentru ASM		
Evaluarea impactului oricărei norme propuse	Irelevante pentru ASM		
Interfața cu alte forme de reglementare	2	- 1	- 1
Acorduri între autorități pentru utilizarea rațională a resurselor	Irelevante pentru ASM		
Proces uniform de supraveghere a tuturor funcțiilor CCA	Irelevante pentru ASM		
<b>TOTAL</b>	<b>10</b>	<b>- 6</b>	<b>- 8</b>
<b>PUNCTAJ MEDIU (□/4 parametri cuantificați)</b>	<b>2,5</b>	<b>- 1,5</b>	<b>- 2</b>
<b>PUNCTAJ PONDERAT (punctaj x 3 pentru siguranță)</b>	<b>7,5</b>	<b>- 4,5</b>	<b>- 6</b>

**Tabelul 38: Impactul asupra siguranței al ASM**

#### 2.9.4 Impactul economic

În cazul opțiunii 3D, agenția ar asigura siguranța la nivel UE prin inspecții de standardizare fără alte costuri suplimentare în afara celor deja estimate la punctul 2.6.4.1.

De asemenea, în cazul autorităților naționale (atât civile, cât și militare), nu ar fi introduse modificări în cea ce privește practicile curente, prin urmare nu ar putea fi prevăzute costuri suplimentare. Același lucru este valabil în cazul JAMC.

În cazul opțiunilor 3E și 3F, datorită caracterului specific al ASM (unele activități vor rămâne obligatoriu sub responsabilitate guvernamentală, în timp ce JAMC vor include în continuare personal militar), agenția ar trebui să depună unele eforturi pentru activități specifice de reglementare, estimate la aproximativ 1ENI, adică 150 mii EUR/an.

Autoritățile naționale (civile) din domeniul aviației ar trebui să certifice și să supravegheze activitățile ASM (ceea ce ar deveni servicii reglementate) la nivel local atât în cazul opțiunii 3<sup>E</sup>, cât și al opțiunii 3F. Totuși, din moment ce aceste servicii sunt oferite, în principal, la sediile ACC, se estimează ca fiind necesar un efort suplimentar redus. Prin urmare, se presupune că în scopul certificării și al supravegherii, fiecare ANS ar putea utiliza

aproximativ 0,25 ENI. Aceasta ar însemna în total: 30 autorități x 0,25 ENI = 7,5 ENI, care la un cost de 138,6 mii EUR/ENI ar reprezenta un cost suplimentar de aproximativ 1 040 mii EUR/an.

În cazul în care certificarea și supravegherea ar fi acoperite și la nivel UE, se estimează că aceasta ar implica încă 1 ENI, adică 138,6 mii EUR/an. Aceasta s-ar adăuga la un total de 1 040 + 138,6 = 1 178,6 mii EUR/an.

Efortul suplimentar pentru autoritățile militare este considerat nesemnificativ atât în opțiunea 3E, cât și în opțiunea 3F.

Viceversa, se presupune că efortul fiecărei JAMC s-ar ridica la cel puțin 0,25 ENI pentru îndeplinirea noilor cerințe. Aceasta, pentru toate cele 30 JAMC, ar reprezenta 0,25 x 30 = 7,5 ENI deci un cost suplimentar (înmulțit cu 138,6 mii EUR) de 1 040 mii EUR/an.

Toate estimările de mai sus sunt prezentate pe scurt în tabelul 39 de mai jos:

Cost estimat pentru ASM	Mii EUR/an		
	3D	3E	3F
	caracter de reglementare	caracter operațional	caracter de reglementare la nivel UE; caracter operațional la nivel local
AESA	0	150	150
Autorități naționale (civile)	0	1 178,6	1 040
Autorități naționale (militare)	0	0	0
JAMC	0	1 040	1 040
<b>TOTAL</b>	<b>0</b>	<b>2 368,6</b>	<b>2 230</b>

**Tabelul 39: Rezumatul impactului asupra siguranței al ASM**

Estimările de mai sus pot fi exprimate în punctajul prezentat în tabelul 40 de mai jos:

Obiective specifice/indicatori de rezultat	Opțiuni		
	3D	3E	3F
<b>Caracterul și reglementarea ASM</b>	<b>caracter de reglementare</b>	<b>caracter operațional</b>	<b>caracter de reglementare la nivel UE; caracter operațional la nivel local</b>
Reglementarea siguranței separată în mod clar de alte forme de reglementare	Irelevante pentru impactul economic al ASM		
Aplicarea procedurii de reglementare AESA (pentru ATM/ANS)	Irelevante pentru impactul economic al ASM		
Inspecții de standardizare pentru ATM/ANS	Irelevante pentru impactul economic al ASM		
ATM/ANS în cadrul de reglementare a siguranței AESA	0	- 3	- 2
Norme orizontale privind sistemele de management	Irelevante pentru impactul economic al ASM		
Separare clară a rolurilor între autorități și furnizori	2	2	- 2
Bază de certificare a furnizorilor în 4 sau mai multe state	2	- 2	- 2
Simplificare (însă norme uniforme) pentru AFIS și gestionarea platformei	Irelevante pentru impactul economic al ASM		
Evaluarea impactului oricărei norme propuse	Irelevante pentru impactul economic al ASM		
Interfața cu alte forme de reglementare	Irelevante pentru impactul economic al ASM		
Acorduri între autorități pentru utilizarea rațională a resurselor	2	- 3	- 2
Proces uniform de supraveghere a tuturor funcțiilor CCA	Irelevante pentru impactul economic al ASM		
<b>TOTAL</b>	<b>6</b>	<b>- 6</b>	<b>- 8</b>
<b>PUNCTAJ MEDIU (□/4 parametri cuantificați)</b>	<b>1,5</b>	<b>- 1,5</b>	<b>- 2</b>
<b>PUNCTAJ PONDERAT (punctaj x 2 pentru economie)</b>	<b>3</b>	<b>- 3</b>	<b>- 4</b>

**Tabelul 40: Rezumatul impactului asupra siguranței al ASM**

#### 2.9.5 Impactul asupra mediului

Orice opțiune în cauză este estimată neutră din punct de vedere al impactului asupra mediului.

#### 2.9.6 Impactul social

Numărul de ENI estimat la punctul 2.9.4 sunt foarte mic. În plus, nu se așteaptă ca personalul să fie obligat să își schimbe locul de muncă sau să aibă nevoie de noi abilități. Prin urmare, oricare din cele trei posibile opțiuni este neutră din punct de vedere social.

#### 2.9.7 Impactul asupra altor cerințe comunitare în afara prezentului domeniu de aplicare AESA

Opțiunea 3D este în perfectă conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 551/2004 privind SES și normele sale de aplicare (deja menționate în Regulamentul (CE) nr. 2150/2005 al Comisiei). În plus, se poate considera că este, de asemenea, în conformitate cu principiul spațiului aerian, fiind sub suveranitate națională. Prin urmare, trebuie să i se acorde punctajul maxim (adică 3) din punct de vedere al impactului asupra altor acte juridice din afara prezentului mandat AESA.

În schimb, opțiunilor 3F și 3E care afectează nu doar normele de aplicare, ci și aspecte de o mai mare importanță, ar trebui să li se acorde cel mai mic punctaj posibil (adică -3).

### 2.9.8 Analiza pe bază de criterii multiple (ACM) și opțiunea recomandată

Conform metodologiei descrise la punctul 2.1.2 și punctajelor acordate la punctele 2.9.3 - 2.9.7 de mai sus, pentru ACM poate fi furnizată următoarea matrice:

Punctajul ponderat al opțiunilor pentru ASM		3D	3E	3F
element de impact	Pondere	caracter de reglementare	caracter operațional	caracter de reglementare la nivel UE; caracter operațional la nivel local
Siguranță	3	7,5	- 4,5	- 6
Economic	2	3	- 3	- 4
Mediu	3	0	0	0
Social	2	0	0	0
Privind alte reglementări UE	1	3	- 3	- 3
<b>TOTAL PONDERAT</b>		<b>13,5</b>	<b>- 10,5</b>	<b>- 13</b>

**Tabelul 41: Analiză pe bază de criterii multiple pentru ASM**

**Din această analiză, se poate observa faptul că doar opțiunea 3D pare să aibă un impact global pozitiv.**

În special, opțiunea 3D depășește punctajul celorlalte două opțiuni din punct de vedere al siguranței și economic (zero costuri suplimentare) și va fi compatibilă cu legislația actuală din afara mandatului AESA.

Din acest motiv, agenția a inclus opțiunea 3D (adică ASM care caracter de reglementare/guvernamental atât la nivel UE, cât și la nivel local) în avizul său. Totuși, statele pot decide să delege funcția ASM locală unui furnizor ANS certificat, prin urmare să supună această funcție supravegherii în domeniul siguranței de către autoritatea competentă.

## **2.10 Întreprinderi mici și mijlocii**

### 2.10.1 Opțiuni alternative

În domeniile ATM/ANS există, de exemplu, întreprinderi mici și mijlocii (IMM-uri) ca furnizori de semnale radio de navigație emise de balize relativ ieftine și simple sau ca operatori de aerodrom care își furnizează singuri serviciile TWR într-un singur punct, AFIS sau servicii de gestionare a platformei. Prin urmare, agenția, prin întrebarea 6 din NPA nr. 2007-16, a invitat părțile interesate să își exprime opiniile pe aceste teme.

În prezenta EIR, următoarele opțiuni alternative pentru IMM-uri au fost identificate la punctul 2.5.2 de mai sus:

- 6A): permiterea de variante/derogări naționale pentru IMM-uri;
- 6B): norme comune proporționale pentru IMM-uri, inclusiv „declarația pe proprie răspundere”;
- 6C): norme comune proporționale pentru IMM-uri, inclusiv certificarea.

### 2.10.2 Grupul țintă și numărul de entități în cauză

Astfel cum s-a estimat la punctul 2.6.2.1, numărul autorităților implicate de oricare din aceste trei posibile opțiuni este 30. Agenția va fi implicată (pentru reglementare) numai în cazul opțiunii 6B sau 6C.

În plus, la punctul 2.6.2.3, s-a estimat că în prezent, relativ 150 de operatori de aerodrom (considerați IMM-uri în domeniile ATM/ANS) sunt implicați în prestarea de ATM/ANS. În cazul în care extinderea regulamentului de bază creează condiții favorabile, acest număr ar putea probabil să crească cu 10%. Prin urmare, se estimează că opțiunea 6A implică 150 de IMM-uri (adică situația actuală), în timp ce 165 (150 + 10%) ar putea fi implicate de opțiunea 6B sau 6C.

În mod similar, în prezent există 3 organizații de proiectare și/sau producție, astfel cum s-a estimat la punctul 2.6.2.4, care prestează, de asemenea, ATM/ANS, fiind IMM-uri în aceste domenii. Acest număr de 3 este aplicabil în cazul opțiunii 6A, în timp ce în cazul opțiunilor 6B și 6C, ar putea să crească probabil la 6.

Cifrele menționate sunt prezentate pe scurt în tabelul 42 de mai jos:

OPȚIUNE		Număr estimat		
Id.	Descriere	Autorități civile	IMM-uri	
			Operatori de aerodrom	Organizații tehnice
6A	Variante naționale pentru IMM-uri	30	150	3
6B	Norme comune proporționale și „declarația pe proprie răspundere” pentru IMM-uri;	30 + agenția	165	6
6C	Norme comune proporționale și certificare pentru IMM-uri.		165	6

**Tabelul 42: Numărul de entități afectate în ceea ce privește IMM-urile**

### 2.10.3 Impactul asupra siguranței

În conformitate cu articolul 4 din „cerințele comune” (adică Regulamentul (CE) nr. 2096/2005 al Comisiei), IMM-urile implicate în ATM/ANS pot decide să solicite derogări de la cerințele menționate. Anumiți prestatori de servicii de navigație aeriană pot decide să profite de oportunitatea de a presta servicii transfrontaliere și pot renunța la dreptul la recunoaștere reciprocă, cu condiția îndeplinirii anumitor criterii. Aceste derogări sunt decise de ANS-uri, în lipsa criteriilor armonizate de la caz la caz, ceea ce poate conduce la neuniformitate. În plus, ANS-urile pot acorda derogări specifice privind cerințele referitoare la organizații (ex. Director responsabil, responsabili și linii de raportare), răspundere și/sau asigurare, precum și la formarea și competența personalului pentru AFIS.

Trebuie amintit faptul că o listă de posibile modificări viitoare în domeniul siguranței a fost prezentată la punctul 2.3.4. Unele din aceste modificări sunt aplicabile și IMM-urilor care prestează servicii ATM/ANS pe aerodromuri mai mici deschise utilizării publice, precum:

- construirea de alte aeroporturi regionale, datorită congestionării principalelor aerodromuri și altor factori economici, ceea ce va determina creștere a complexității traficului la nivel mediu/redus;
- creștere continuă în domeniul aviației generale, în special a avioanelor ultra-ușoare (VLJ), capabile din punct de vedere operațional și economic să presteze servicii de taxi aerian pentru aerodromuri mici, ceea ce contribuie la creșterea complexității și a densității traficului la nivel redus;

- punerea în exploatare a procedurilor de apropiere în zbor instrumental pe bază de EGNOS, ceea ce va mări posibilitatea utilizării aerodromurilor mici;
- proceduri în zbor instrumental pentru elicoptere;
- utilizarea operațională a sistemelor aeriene fără pilot (UAS) care se află într-o categorie de viitori utilizatori ai spațiului aerian neseplat în creștere și posibil semnificativă.

Opțiunea 6A înseamnă, în esență, menținerea articolului 4 privind „cerințele comune”, ceea ce permite variante naționale semnificative cu prețul refuzării recunoașterii reciproce. Atât opțiunea 6B, cât și opțiunea 6C vor conduce, în schimb, la norme comune. Principalul mijloc de verificare a punerii acestora în aplicare va fi o „declarație pe proprie răspundere” în cazul opțiunii 6B și procesul normal de certificare a ANSP în cazul opțiunii 6C.

Pe baza considerentelor menționate anterior, impactul celor trei opțiuni în cauză asupra siguranței poate fi prezentat în tabelul 43 de mai jos:

Obiective specifice/indicatori de rezultat	Opțiuni		
	6A	6B	6C
<b>Reglementarea siguranței IMM-urilor în domeniile ATM/ANS</b>	<b>Variante naționale</b>	<b>Norme comune proporționale + declarație pe proprie răspundere</b>	<b>Norme comune proporționale + certificare</b>
Siguranța separată în mod clar de altă reglementare	Irelevante pentru IMM-uri		
Aplicarea procedurii de reglementare AESA	- 3	3	3
Inspecții de standardizare pentru ATM/ANS	- 1	1	1
ATM/ANS în cadrul siguranței AESA	- 1	2	2
Norme orizontale privind sistemele de management	În afara domeniului de aplicare a prezentului punct		
Separarea rolurilor între autorități/furnizori	Irelevante pentru acest punct		
Bază de certificare a furnizorilor în 4 sau mai multe state	Irelevante pentru IMM-uri		
Simplificare (însă norme uniforme) pentru AFIS și gestionarea platformei	- 3	3	1
Evaluarea impactului oricărei norme propuse	- 1	3	3
Interfața cu alte forme de reglementare	Irelevante pentru IMM-uri		
Acorduri între autorități pentru utilizarea rațională a resurselor	Irelevante pentru IMM-uri		
Proces uniform de supraveghere a tuturor funcțiilor CCA	Irelevante pentru acest punct		
<b>TOTAL</b>	<b>- 9</b>	<b>12</b>	<b>10</b>
<b>PUNCTAJ MEDIU (□/5 parametri cuantificați)</b>	<b>- 1,8</b>	<b>2,4</b>	<b>2</b>
<b>PUNCTAJ PONDERAT (punctaj x 3 pentru siguranță)</b>	<b>- 5,4</b>	<b>7,2</b>	<b>6</b>

**Tabelul 43: Impactul opțiunilor asupra siguranței IMM-urilor**

Din tabelul 43 de mai sus, se poate observa că opțiunea 6A este suboptimă din punct de vedere al siguranței, în timp ce opțiunile 6B și 6C îndeplinesc necesitățile de siguranță într-o măsură comparabilă.

#### 2.10.4 Impactul economic

Din moment ce opțiunea 6A reflectă situația actuală, se presupune că nu va implica nici costuri suplimentare, nici economii. Costurile suplimentare pentru opțiunile 6B și 6C vor fi deci estimate pe baza celei dintâi.

Atât în cazul opțiunii 6B, cât și 6C, nu vor exista costuri suplimentare pentru agenție, indiferent dacă este vorba de certificare (niciun rol prevăzut pentru IMM-uri) sau standardizare (deja estimată la punctul 2.6.4.1).

În schimb, în cazul ambelor opțiuni, se estimează că trebuie dedicat 1 ENI elaborării de norme pentru IMM-uri, ceea ce înseamnă un cost de 150 mii EUR/an.

În prezent, ANS-urile trebuie să decidă asupra derogării în izolare și de la caz la caz (adică opțiunea 6A). În schimb, atât în cazul opțiunii 6B, cât și 6C, vor exista norme comune, mijloace comune acceptabile de conformitate și materiale de orientare comune. Din moment ce IMM-urile necesită oricum puțin efort din partea ANS-urilor, se presupune că acestea vor avea puțin de câștigat (adică numai 0,1 ENI) din punct de vedere al efortului economisit atât în cazul opțiunii 6B, cât și 6C.

Prin urmare, din moment ce numărul de autorități afectate a fost estimat la 30, efortul economisit va fi de  $30 \times 0,1 = 3$  ENI în total, ceea ce înseamnă, cu un cost de 138,6 EUR, o economie de  $138,6 \times 3 = 415,8$  mii EUR/an.

Cei 150 de operatori de aerodrom fac deja obiectul dispozițiilor privind opțiunea 6A, astfel pentru aceștia nu vor exista costuri suplimentare sau costuri reduse în acest caz.

În cazul opțiunii 6B (norme comune plus declarații pe proprie răspundere), se estimează că fiecare din cei 165 (adică 150 plus 10%) de aerodromuri implicate vor trebui să utilizeze 0,2 ENI, în medie, pentru a se familiariza cu normele. Însă acest efort va fi echilibrat de eliminarea necesității de negociere a derogărilor cu autoritatea. Cu alte cuvinte, cele două efecte pot fi considerate ca echilibrându-se reciproc, prin urmare, din moment ce efortul necesar prin „declarația pe proprie răspundere” este nesemnificativ, opțiunea 6B poate fi considerată neutră din punct de vedere al costului.

În schimb, în cazul opțiunii 6C, este necesară o sarcină suplimentară estimată la 0,1 ENI pentru procesul de certificare a fiecărei IMM. Prin urmare,  $0,1 \times 165 = 16,5$  ENI în total  $\times 138,6$  mii EUR = 2 286,9 k€/an.

În același mod, pentru cele 6 organizații tehnice posibil afectate de opțiunea 6C, costul poate fi estimat la  $0,1$  ENI  $\times 6$  entități =  $0,6$  ENI  $\times 138,6$  mii EUR = 83 mii EUR/an.

Cost estimat pentru ASM	Mii EUR/an		
	6A	6B	6C
	Variante naționale	Norme comune proporționale + declarație pe proprie răspundere	Norme comune proporționale + certificare
AESA	0	150	150
autorități naționale	0	- 415,8	- 415,8
Operatori de aerodrom	0	0	2 286,9
Organizații tehnice	0	0	83
<b>TOTAL</b>	<b>0</b>	<b>- 265,8</b>	<b>2 104,1</b>

**Tabelul 44: Impactul monetar asupra IMM-urilor**

**Se poate concluziona ușor că opțiunea 6A este neutră din punct de vedere al costului, în timp ce simplificarea sistemului din opțiunea 6B va conduce la economii marginale. În schimb, opțiunea 6C va costa aproximativ 2 milioane EUR/an, percepute de la IMM-uri.**

Pe scurt, un punctaj neutru (adică 0) ar putea fi atribuit opțiunii 6A, un punctaj ușor pozitiv (adică 1) opțiunii 6B și un punctaj categoric negativ (adică -3) opțiunii 6C. Aceste cifre adimensionale trebuie înmulțite cu „ponderea” de 2 în cazul impactului economic.

#### 2.10.5 Impact asupra mediului

Din punct de vedere al mediului, opțiunea 6A va fi considerată neutră, deoarece nu va schimba situația actuală. În schimb, atât opțiunea 6B, cât și opțiunea 6C, prin norme comune și recunoaștere reciprocă, ar putea contribui la o utilizare crescută a aerodromurilor mai mici, reducându-se astfel zgomotul și poluarea din zonele mai congestionate. Prin urmare, în cazul acestora, un impact ușor pozitiv asupra mediului (adică +1) trebuie înmulțit pentru „ponderea” de 3.

#### 2.10.6 Impactul social

Numărul ENI implicat pe entitate, estimat la punctul 2.10.4, este nesemnificativ. Prin urmare, oricare din cele trei posibile opțiuni trebuie considerată neutră din punct de vedere social.

#### 2.10.7 Impactul asupra altor cerințe comunitare în afara prezentului domeniu de aplicare AESA

Opțiunea 6A este conformă cu normele de aplicare stabilite prin comitologie din cadrul SES. Celelalte două opțiuni vor necesita, în timp util, abrogarea articolului 4 din „cerințele comune”.

Trebuie amintit faptul că din 1985, Consiliul a inițiat „noua abordare”<sup>60</sup> pentru siguranța produselor de pe piața unică. Principiul motor al „noii abordări” este, pe de o parte, protejarea cetățenilor și, pe de altă parte, urmărirea:

- asigurarea recunoașterii reciproce;
- facilitarea intrării pe piață a IMM-urilor;
- simplificarea cerințelor în același timp cu asigurarea uniformității;
- permiterea, ori de câte ori este posibil, declarației pe proprie răspundere a entității care oferă produsul.

În ceea ce privește cele menționate anterior, pare să fie clar că:

- opțiunea 6A derivă complet din „noua abordare”, prin urmare punctajul său ar trebui să fie negativ (adică -2);
- în schimb, opțiunea 6B îndeplinește pe deplin principiul „noii abordări”, inclusiv posibilitatea „declarației pe propria răspundere” (punctaj +3);
- de asemenea, opțiunea 6C se îndreaptă înspre „noua abordare”, totuși impune un proces de certificare (punctaj +1).

#### 2.10.8 Analiza pe bază de criterii multiple (ACM) și opțiunea recomandată

Conform metodologiei descrise la punctul 2.1.2 și punctajelor acordate la punctele 2.10.3 - 2.10.7 de mai sus, pentru ACM poate fi furnizată următoarea matrice:

Punctajul ponderat al opțiunilor pentru IMM-uri		6A	6B	6C
element de impact	Pondere	Variante naționale	Norme comune proporționale + declarație pe proprie răspundere	Norme comune proporționale + certificare
Siguranță	3	- 5,4	7,2	6
Economic	2	0	2	- 6
Mediu	3	0	3	3
Social	2	0	0	0
Privind altă legislație UE	1	- 2	3	1
<b>TOTAL PONDERAT</b>		<b>- 7,4</b>	<b>15,2</b>	<b>4</b>

**Tabelul 45: Analiză pe bază de criterii multiple pentru IMM-uri**

<sup>60</sup> Rezoluția Consiliului din 7 mai 1985 cu privire la o nouă abordare în materie de armonizare tehnică și de standardizare (JO C 136. 4.6.1985, p. 1).

**Din cele menționate anterior se poate observa că opțiunea 6A are un impact global negativ. Dintre cele două opțiuni rămase, opțiunea 6B are un punctaj de aproape patru ori mai bun decât opțiunea 6C.**

În special, opțiunea 6B depășește punctajul opțiunii 6C din punct de vedere economic și în ceea ce privește alte legislații comunitare.

Din acest motiv, agenția a inclus opțiunea 6B (adică norme comune, însă proporționale și posibilitate de autocertificare a IMM-urilor) în avizul său.

## **2.11 Certificarea ANSP-urilor paneuropeni**

### *2.11.1 Opțiuni alternative*

Următoarele opțiuni alternative de certificare a ANSP-urilor paneuropeni” au fost identificate la punctul 2.5.2:

- 8A): „imobilismul”, adică toți ANSP se află sub supravegherea unei ANS;
- 8B): furnizorii care oferă servicii în mai multe state (chiar servicii transfrontaliere limitate) sub supravegherea agenției;
- 8C): furnizorii „unici” care oferă servicii în patru sau mai multe state sub supravegherea agenției.

În special, opțiunea 8C):

- nu include serviciile transfrontaliere limitate, care nu acoperă niciodată patru state;
- nu include prestarea de ATS într-un FAB, dacă sunt organizate prin cooperarea mai multor ANSP naționali, care rămân entități independente, deși au un proiect în comun;
- **include** cazul unui furnizor ATS unic într-un FAB care acoperă cel puțin patru state: în acest caz, **Maastricht** Upper ACC va fi sub supravegherea agenției.

### *2.11.2 Grupul țintă și numărul de entități în cauză*

În toate cazurile, industria prelucrătoare sau de întreținere nu este afectată de nicio opțiune, din moment ce nu prestează servicii. Nici utilizatorii spațiului aerian nu sunt afectați deoarece fac obiectul diferitelor regimuri de certificare.

În opțiunea 8A, toate cele 30 ANS-uri (însă nu și agenția) sunt afectate. ANSP-urile nu sunt afectate din moment ce fac deja obiectul certificării.

În opțiunile 8B și 8C, toate cele 30 ANS-uri sunt afectate, precum și agenția. ANSP-urile posibil afectate sunt după cum urmează:

- furnizorii de semnale de navigație prin satelit, precum EGNOS sau Galileo;
- furnizorii de servicii de comunicații în rețea, fie fixă sau mobilă ori ambele;
- furnizorii de date de supraveghere în două sau mai multe state;
- furnizorii de informații aeronautice (precum grupul-EAD sau viitorul furnizor SWIM posibil) în două sau mai multe state;
- furnizorii unici de ATS în două sau mai multe state.

Numărul acestora este estimat la 10 pentru opțiunea 8C.

În opțiunea 8B, toți ATSP naționali sunt afectați, din moment ce aceștia prestează servicii transfrontaliere la scară limitată. Prin urmare, în această opțiune numărul acestora este estimat la  $30 + 10 = 40$ .

OPȚIUNE		Număr estimat	
Id.	Descriere	Autorități	ANSP
8A	Toți furnizorii supravegheați de ANS-uri.	30	0
8B	Toți furnizorii care oferă servicii în mai multe state (chiar transfrontaliere) sub supravegherea AESA.	30 + agenție	40
8C	Numai furnizorii care oferă servicii în 4 sau mai multe state sub supravegherea AESA.		10

**Tabelul 46: Furnizori paneuropeni afectați**

### 2.11.3 Impactul asupra siguranței

Majoritatea furnizorilor afectați sunt organizații complexe care prestează servicii sofisticate prin exploatarea de sisteme tehnice mari și interconectate. Totuși, resursele disponibile pentru supravegherea acestora sunt relative limitate. Concluziile trase din proiectele complexe de certificare în curs (certificarea Maastricht ACC sau a EGNOS) demonstrează necesitatea cooperării între autoritățile competente, indiferent care dintre acestea va semna, în cele din urmă, certificatul. Acest fapt rămâne valabil chiar și în cazul în care organismul legislativ ar decide acordarea agenției a responsabilității legale de certificare. Aceasta din urmă va implica obligatoriu resursele curent disponibile în ANS-uri.

Prin urmare, se presupune că certificarea și supravegherea respectivilor furnizori complecși va fi un efort colectiv, cel puțin atât timp cât comunitatea autorităților de reglementare trebuie să construiască procese de reglementare într-un domeniu care a devenit obiectul reglementării doar recent. Prin urmare, oricare din aceste trei posibile opțiuni trebuie considerată foarte pozitivă, din moment ce va fi aplicară cu punerea în comun a resurselor disponibile la scară continentală, care la rândul său va facilita recunoașterea reciprocă și schimbul imediat de informații privind siguranța, după caz. Totuși, se poate aștepta ca opțiunile 8B și 8C să prezinte un avantaj în măsura în care agenția are o practică bună de manevrare a proiectelor complexe de certificare în alte domenii de siguranță a aviației, care poate fi disponibilă pentru ATM/ANS. Totuși, se recunoaște faptul că este posibil ca amplasarea agenției și forța sa de muncă multinațională să nu fie complet adaptate la supravegherea organizațiilor dispersate pe între teritoriul Comunității; prin urmare, avantajul menționat anterior este posibil să fie anulat în cazul opțiunii 8B. Evoluția pe o perioadă mai lungă de timp ar conduce la un transfer treptat de resurse din ANS-uri către agenție; se consideră că acesta oferă un rezultat stabil în ceea ce privește opțiunea 8C, în timp ce dezavantajul opțiunii 8B menționate anterior ar crește și mai mult.

Pentru a concluziona, se presupune că opțiunile 8A și 8B au același punctaj pozitiv privind siguranța, adică +2, în timp ce opțiunea 8C are un punctaj și mai mare: +3. Toate punctajele trebuie înmulțite cu o „ponderare de 3”.

### 2.11.4 Impactul economic

Din moment ce ANSP fac deja obiectul certificării în temeiul articolului 7 din Regulamentul (CE) nr. 550/2004, prezenta EIR nu va evalua impactul diverselor opțiuni asupra costului de certificare ca atare, ci se va concentra asupra variațiilor acestui cost ca funcție a diverselor opțiuni.

Articolul 2.3 din Regulamentul (CE) nr. 550/2004 privind SES prevede că, în cazul furnizorilor multinaționali, statele trebuie să încheie acorduri specifice pentru supravegherea colectivă de la caz la caz. Este posibil ca acest proces de încheiere și gestionare a acordurilor multilaterale să necesite un efort intensiv. Pentru opțiunea 8A, se presupune că

fiecare ANS atribuie, în medie, aproape 0,5 ENI acestui proces cu un cost de 0,5 ENI x 30 ANS-uri afectate = 15 ENI x 138,6 mii EUR = 2 079 mii EUR/an.

În opțiunile 8B și 8C, în temeiul articolului 10 din regulamentul de bază, nu va fi necesară nicio negociere foarte lungă între ANS-uri, nici acorduri multilaterale. Prin urmare, costul de aproximativ 2 milioane EUR/an ar putea fi eliminat. Chiar și în cazul respectivelor opțiuni, nimic nu se va schimba pentru ANSP care fac oricum obiectul certificării.

Totuși, agenția, chiar dacă se bazează pe resursele disponibile în ANS-uri, va trebui să depună un oarecare efort pentru aceste proiecte complexe de certificare. Se estimează că în cazul ANSP-urilor paneuropeni, agenția va trebui să utilizeze în medie, aproape 0,4 ENI pe an, pentru certificare și supraveghere.

În cazul opțiunii 8C, costul este estimat la: 0,4 ENI x 10 ANSP = 4 ENI x 150 mii EUR = 600 mii EUR/an.

În cazul opțiunii 8B, costul este estimat la: 0,4 ENI x 40 ANSP = 16 ENI x 150 mii EUR = 2 400 mii EUR/an.

Cost estimat pentru ASM	Mii EUR/an		
	8A	8B	8C
	Toți ANSP supravegheați de ANS-uri	Toți ANSP transfrontalieri supravegheați de AESA	ANSP pentru 4 state supravegheați de AESA
AESA	0	2 400	600
ANS-uri	2 079	0	0
ANSP	0	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>2 079</b>	<b>2 400</b>	<b>600</b>

**Tabelul 47: Costul estimat pentru supravegherea furnizorilor paneuropeni**

Opțiunea 8C va fi cea mai puțin costisitoare; trebuie să i se acorde punctajul maxim: 3 x „pondere” de 2 = 6. În schimb, opțiunile 8A și 8B trebuie considerate ușor negative (adică punctaj - 1 x 2 = - 2).

#### 2.11.5 Impact asupra mediului

Oricare din opțiunile evaluate este neutră din punct de vedere al impactului asupra mediului.

#### 2.11.6 Impactul social

Având în vedere personalul foarte limitat implicat, se consideră că alegerea între diferitele opțiuni este neutră din punct de vedere social.

#### 2.11.7 Impactul asupra altor cerințe comunitare în afara prezentului domeniu de aplicare AESA

Dispozițiile SES urmăresc defragmentarea peisajului UE în domeniul aviației. Același obiectiv a fost evidențiat în raportul menționat al GNI. În plus, CE a semnat un acord de cooperare reciprocă cu Agenția Spațială Europeană (ASE)<sup>61</sup>, care, în prezent, nu are echivalent la nivel UE în ceea ce privește reglementarea siguranței întregului sistem al aviației. Același lucru este valabil și în cazul Autorității de supraveghere a GNSS (GSA)<sup>62</sup>. Nu este exclus ca mai mulți ANSP paneuropeni să apară din programul SESAR.

<sup>61</sup> Acordul-cadru între Comunitatea Europeană și Agenția Spațială Europeană (JO L 261, 6.8.2004, p. 64).

<sup>62</sup> Înființată prin Regulamentul (CE) nr. 1321/2004 al Consiliului din 12 iulie 2004 privind crearea unor structuri de gestionare a programelor europene de radionavigație prin satelit (JO L 246, 27.7.2004, p. 1)

Luând în considerare acești factori, impactul poate fi estimat în tabelul 48 de mai jos:

Obiective specifice/indicatori de rezultat	Opțiuni		
	8A	8B	8C
<b>Reglementarea ANSP paneuropeni</b>	<b>Toți ANSP supravegheați de ANS-uri</b>	<b>Toți ANSP transfrontalieri supravegheați de AESA</b>	<b>ANSP paneuropeni efectivi supravegheați de AESA</b>
Siguranța separată de altă reglementare	- 2	3	3
Procedură de reglementare AESA	Irelevante în acest punct		
Inspecții de standardizare	Irelevante în acest punct		
ATM/ANS în cadrul siguranței AESA	- 3	3	1
Norme pentru sisteme de management	Irelevante în acest punct		
Separare clară a rolurilor între autorități și furnizori	Irelevante în acest punct		
Certificarea furnizorilor în 4 state	- 3	3	3
Simplificare (însă norme uniforme) pentru AFIS și gestionarea platformei	Irelevante în acest punct		
Evaluarea impactului oricărei norme	Irelevante în acest punct		
Interfața cu alte forme de reglementare	- 2	3	3
Utilizare rațională a resurselor	- 1	2	1
Supravegherea tuturor funcțiilor ACC	Irelevante în acest punct		
<b>TOTAL</b>	<b>- 11</b>	<b>14</b>	<b>11</b>
<b>PUNCTAJ MEDIU (□/5 parametri cuantificați)</b>	<b>- 2,2</b>	<b>2,8</b>	<b>2,2</b>
<b>PUNCTAJ PONDERAT (punctaj x 1)</b>	<b>- 2,2</b>	<b>2,8</b>	<b>2,2</b>

**Tabelul 48: Impactul asupra altor legislații pentru ANSP paneuropeni**

*2.11.8 Analiza pe bază de criterii multiple (ACM) și opțiunea recomandată*

Conform metodologiei descrise la punctul 2.1.2 și punctajelor acordate la punctele de mai sus, pentru ACM poate fi furnizată următoarea matrice

Punctajul ponderat al opțiunilor pentru ANSP paneuropeni		8A	8B	8C
element de impact	Ponder e	Toți ANSP supravegheați de ANS-uri	Toți ANSP transfrontalieri supravegheați de AESA	ANSP paneuropeni efectivi supravegheați de AESA
Siguranță	3	6	6	9
Economic	2	-2	- 2	6
Mediu	3	0	0	0
Social	2	0	0	0
Privind alte reglementări UE	1	- 2,2	2,8	2,2
<b>TOTAL PONDERAT</b>		<b>1,8</b>	<b>6,8</b>	<b>17,2</b>

**Tabelul 49: Analiza pe bază de criterii multiple pentru ANSP paneuropeni**

**ACM arată că nicio opțiune nu are un impact global negativ. Totuși, opțiunea 8C depășește cu mult punctajul celorlalte două opțiuni, 8A sau 8B.**

În special opțiunea 8C depășește punctajul celorlalte opțiuni din punct de vedere al siguranței și economic.

Din acest motiv, agenția a inclus opțiunea 8C (adică agenția trebuie să certifice și supravegheze fiecare entitate care oferă ANS în 4 sau mai multe state) în avizul său.

### **3. Concluzii**

În urma evaluării impactului fiecărei opțiuni examinate pe baza obiectivelor specifice ale politicii propuse, din punct de vedere al siguranței, economic, al mediului și social, precum și al relației cu alte politici, agenția consideră că extinderea competențelor sale asupra reglementării siguranței ATM/ANS este justificată, în special cu privire la avantajele în domeniul siguranței și economice.