

**Προσάρτημα 2 στη ΓΝΩΜΗ αριθ. 3/2007 του EASA**

**ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΟΥ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΥ**

**ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΟΥ ΠΕΔΙΟΥ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΟΥ ΒΑΣΙΚΟΥ  
ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ EASA ΩΣΤΕ ΝΑ ΚΑΛΥΠΤΕΙ ΤΗ ΡΥΘΜΙΣΗ ΤΗΣ  
ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ**

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

<b>ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΑΚΡΩΝΥΜΙΩΝ .....</b>	<b>5</b>
<b>ΣΥΝΟΨΗ ΤΩΝ ΚΥΡΙΟΤΕΡΩΝ ΣΗΜΕΙΩΝ.....</b>	<b>7</b>
<b>1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΚΑΙ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ .....</b>	<b>11</b>
1.1 ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΚΟΙΝΟΤΙΚΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ ...	11
1.2 ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΑΡΟΥΣΑΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΟΥ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΥ .....	14
1.3 ΕΠΑΝΑΛΗΠΤΙΚΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΥ .....	15
1.3.1 «Καλύτερη ρύθμιση» .....	15
1.3.2 Προσδιορισμός του προβλήματος .....	15
1.3.3 Η προκαταρκτική αξιολόγηση αντικτύπου .....	16
1.3.4 Αξιολόγηση των διοικητικών δαπανών .....	16
1.3.5 Η παρούσα αξιολόγηση κανονιστικού αντικτύπου .....	19
1.3.6 Η τελική αξιολόγηση αντικτύπου .....	19
<b>2. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΟΥ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΥ .....</b>	<b>21</b>
2.1 ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΗΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΥ .....	21
2.1.1 Ποιοτική και ποσοτική αξιολόγηση .....	21
2.1.2 Μεθοδολογία αξιολόγησης .....	21
2.2 ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ.....	24
2.2.1 Διυπηρεσιακή συντονιστική ομάδα .....	24
2.2.2 Διαβούλευση με ενδιαφερομένους.....	25
2.3 ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ.....	28
2.3.1 Επίπεδο ασφάλειας στα αεροδρόμια της ΕΕ.....	28
2.3.1.1 Ορισμοί.....	28
2.3.1.2 Αντικείμενο της μελέτης .....	29
2.3.1.3 Φάσεις της πτήσης.....	30
2.3.1.4 Κατηγορίες περιστατικών .....	30
2.3.1.5 Θανατηφόρα ατυχήματα σε αεροδρόμια.....	33
2.3.1.6 Γενεσιουργά γεγονότα.....	35
2.3.1.7 Τύποι γεγονότων κατά τη στάθμευση ή την τροχοδρόμηση.....	37
2.3.1.8 Γεγονότα που σχετίζονται με το διάδρομο.....	39
2.3.1.9 Αεροσκάφη και ελικόπτερα κάτω από 2250 Kg .....	40
2.3.1.10 Σύνοψη της ανάλυσης σχετικά με την ασφάλεια των αεροδρομίων.....	41
2.3.2 Το κανονιστικό πλαίσιο .....	42
2.3.2.1 Το γενικό κανονιστικό πλαίσιο: ICAO .....	42
2.3.2.2 Θέσπιση κανόνων και προτυποποίηση στην Ευρώπη.....	43
2.3.2.3 Το αποσπασματικό κανονιστικό πλαίσιο .....	44
2.3.3 Φορείς και διαδικασίες σε εθνικό επίπεδο .....	46
2.3.3.1 Διαχωρισμός της εποπτείας της ασφάλειας .....	46
2.3.3.2 Επιχειρησιακές λειτουργίες που επιτελούνται από δημόσιες αρχές .....	47
2.3.3.3 Τρέχουσες προσπάθειες για την εποπτεία της ασφάλειας των αεροδρομίων ....	48
2.3.4 Συμπεράσματα και λόγοι υπέρ της παρέμβασης της ΕΕ.....	49
2.4 ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΔΕΙΚΤΕΣ.....	50
2.4.1 Στόχοι .....	50
2.4.2 Γενικοί στόχοι .....	50
2.4.3 Ειδικοί στόχοι.....	51

2.4.4 Επιχειρησιακοί στόχοι.....	52
2.4.5 Δείκτες.....	53
2.5 ΔΙΑΘΕΣΙΜΕΣ ΕΠΙΛΟΓΕΣ .....	57
2.5.1 Επιλογές βάσει της προκαταρκτικής αξιολόγησης κανονιστικού αντικτύπου .....	57
2.5.2 Επιλογές που εξετάζονται στην παρούσα αξιολόγηση κανονιστικού αντικτύπου ...	58
2.6 ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΤΟΥ ΠΕΔΙΟΥ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΩΝ ΚΟΙΝΩΝ ΚΟΙΝΟΤΙΚΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ .....	61
2.6.1 Εναλλακτικές επιλογές.....	61
2.6.2 Ομάδα στόχος και αριθμός εμπλεκόμενων φορέων.....	61
2.6.2.1 Αεροδρόμια .....	61
2.6.2.2 Φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων .....	67
2.6.2.3 Φορείς παροχής υπηρεσιών εδάφους αεροδρομίων.....	67
2.6.2.4 Αρμόδιες αρχές .....	69
2.6.2.5 Σύνοψη των ενδιαφερόμενων φορέων .....	70
2.6.3 Αντίκτυπος στην ασφάλεια .....	71
2.6.4 Οικονομικός αντίκτυπος .....	73
2.6.4.1 Επιθεωρήσεις τυποποίησης από τον Οργανισμό .....	73
2.6.4.2 Πιστοποίηση αεροδρομίων .....	76
2.6.4.3 Σύστημα διαχείρισης ασφάλειας και ποιότητας.....	79
2.6.4.4 Κόστος ζημιών κατά την τροχοδρόμηση και τη στάθμευση .....	83
2.6.4.5 Κοινοί κανόνες .....	83
2.6.4.6 Πρόγραμμα επαγγελματικής επάρκειας για το προσωπικό αεροδρομίων .....	84
2.6.4.7 Τεχνικές προδιαγραφές σε κοινοτικές προδιαγραφές .....	85
2.6.4.8 Σύνοψη οικονομικού αντικτύπου .....	85
2.6.5 Περιβαλλοντικός αντίκτυπος .....	87
2.6.6 Κοινωνικός αντίκτυπος .....	87
2.6.7 Αντίκτυπος σε άλλες απαιτήσεις που άπτονται της πολιτικής αεροπορίας οι οποίες δεν εμπίπτουν στο παρόν πεδίο εφαρμογής του EASA .....	91
2.6.8 Πολυκριτηριακή ανάλυση και συνιστώμενη επιλογή.....	91
2.7 ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΜΕΣΩΝ ΕΚΤΕΛΕΣΗΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ .....	92
2.7.1 Εναλλακτικές επιλογές.....	92
2.7.2 Ομάδα στόχος και αριθμός εμπλεκόμενων φορέων.....	93
2.7.2.1 Αρμόδιες αρχές .....	93
2.7.2.2 Αεροδρόμια .....	93
2.7.2.3 Φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων.....	94
2.7.2.4 Φορείς παροχής υπηρεσιών εδάφους αεροδρομίων.....	96
2.7.2.5 Φορείς σχεδιασμού και παραγωγής εξοπλισμού αεροδρομίων .....	97
2.7.2.6 Φορείς συντήρησης εξοπλισμού αεροδρομίων .....	98
2.7.2.7 Σύνοψη των εμπλεκόμενων φορέων .....	99
2.7.3 Αντίκτυπος για την ασφάλεια .....	99
2.7.4 Οικονομικός αντίκτυπος .....	100
2.7.5 Περιβαλλοντικός αντίκτυπος .....	103
2.7.6 Κοινωνικός αντίκτυπος .....	103
2.7.7 Αντίκτυπος σε άλλες απαιτήσεις που άπτονται της πολιτικής αεροπορίας οι οποίες δεν εμπίπτουν στο παρόν πεδίο εφαρμογής του EASA .....	103
2.7.8 Πολυκριτηριακή ανάλυση και συνιστώμενη επιλογή.....	103
2.8 ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗΣ.....	104
2.8.1 Εναλλακτικές επιλογές.....	104

2.8.2 Ομάδα στόχος και αριθμός εμπλεκόμενων φορέων.....	104
2.8.2.1 Φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων.....	104
2.8.2.2 Αρμόδιες αρχές .....	105
2.8.2.3 Σύνοψη των εμπλεκόμενων φορέων .....	106
2.8.3 Αντίκτυπος για την ασφάλεια .....	106
2.8.4 Οικονομικός αντίκτυπος .....	107
2.8.4.1 Φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων.....	107
2.8.4.2 Αρμόδιες αρχές .....	108
2.8.4.3 Σύνοψη οικονομικού αντικτύπου.....	108
2.8.5 Περιβαλλοντικός αντίκτυπος .....	109
2.8.6 Κοινωνικός αντίκτυπος .....	109
2.8.7 Αντίκτυπος σε άλλες απαιτήσεις που άπτονται της πολιτικής αεροπορίας οι οποίες δεν εμπίπτουν στο παρόν πεδίο εφαρμογής του EASA .....	110
2.8.8 Πολυκριτηριακή ανάλυση και συνιστώμενη επιλογή.....	110
2.9 ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΤΗΣ ΑΝΑΘΕΣΗΣ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΩΝ ΣΕ ΦΟΡΕΙΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ.....	111
2.9.1 Εναλλακτικές επιλογές.....	111
2.9.2 Ομάδα στόχος και αριθμός εμπλεκόμενων φορέων.....	112
2.9.2.1 Αεροδρόμια, φορείς εκμετάλλευσης και φορείς παροχής υπηρεσιών εδάφους .....	112
2.9.2.2 Αρμόδιες αρχές .....	113
2.9.2.3 Φορείς αξιολόγησης .....	113
2.9.2.4 Σύνοψη των εμπλεκόμενων φορέων .....	114
2.9.3 Αντίκτυπος για την ασφάλεια .....	114
2.9.4 Οικονομικός αντίκτυπος .....	116
2.9.4.1 Πιστοποίηση των φορέων αξιολόγησης.....	116
2.9.4.2 Πιστοποίηση αεροδρομίων .....	117
2.9.4.3 Σύνοψη οικονομικού αντικτύπου.....	119
2.9.5 Περιβαλλοντικός αντίκτυπος .....	120
2.9.6 Κοινωνικός αντίκτυπος .....	120
2.9.7 Αντίκτυπος σε άλλες απαιτήσεις που άπτονται της πολιτικής αεροπορίας οι οποίες δεν εμπίπτουν στο παρόν πεδίο εφαρμογής του EASA .....	121
2.9.8 Πολυκριτηριακή ανάλυση και συνιστώμενη επιλογή.....	122
2.10 ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΔΙΑΣΩΣΗΣ ΚΑΙ ΠΥΡΟΣΒΕΣΗΣ (RFFS).....	122
2.10.1 Εναλλακτικές επιλογές.....	122
2.10.2 Ομάδα στόχος και αριθμός εμπλεκόμενων φορέων.....	123
2.10.3 Αντίκτυπος στην ασφάλεια .....	123
2.10.4 Οικονομικός αντίκτυπος .....	124
2.10.5 Περιβαλλοντικός αντίκτυπος .....	124
2.10.6 Κοινωνικός αντίκτυπος .....	124
2.10.7 Αντίκτυπος σε άλλες απαιτήσεις που άπτονται της πολιτικής αεροπορίας οι οποίες δεν εμπίπτουν στο παρόν πεδίο εφαρμογής του EASA .....	125
2.10.8 Πολυκριτηριακή ανάλυση και συνιστώμενη επιλογή.....	125
<b>3. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....</b>	<b>126</b>

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΑΚΡΩΝΥΜΙΩΝ

AEA	Association of European Airlines – Ένωση Ευρωπαϊκών Αερογραμμών
AIB	Accident Investigation Body – Φορέας διερεύνησης ατυχημάτων
AIP	Aeronautical Information Publication – Εγχειρίδιο αεροναυτικών πληροφοριών
AIS	Aeronautical Information Service – Υπηρεσία αεροναυτικών πληροφοριών
AMC	Acceptable Means of Compliance – Αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης
ANS	Air Navigation Services – Υπηρεσίες αεροναυτιλίας
ANSP	Air Navigation Service Provider – Φορέας παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας
ATM	Air Traffic Management - Διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας
ATS	Air Traffic Services – Υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας
CFIT	Controlled Flight Into Terrain – Πρόσκρουση στο έδαφος χωρίς απώλεια του ελέγχου
CRD	Comment Response Document – Έγγραφο απάντησης στις παρατηρήσεις
CS	Certification Specification – Προδιαγραφές πιστοποίησης
DOA	Design Organisation Approval – Έγκριση φορέων σχεδιασμού
EASA	European Aviation Safety Agency - Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας
EC	European Commission – Ευρωπαϊκή Επιτροπή
ECAC	European Civil Aviation Conference - Ευρωπαϊκή Διάσκεψη Πολιτικής Αεροπορίας
Ers	Essential Requirements – Βασικές απαιτήσεις
ESARR	EUROCONTROL Safety Regulatory requirements – Ρυθμιστικές απαιτήσεις ασφαλείας του EUROCONTROL
ESO	European Standard Organisations – Ευρωπαϊκοί Οργανισμοί Τυποποίησης
ETSO	European Technical Standard Order – Ευρωπαϊκή Οδηγία Τεχνικών Προδιαγραφών
EU	European Union – Ευρωπαϊκή Ένωση
FAA	Federal Aviation Administration - Ομοσπονδιακή Υπηρεσία Αεροπορίας
FSF	Flight Safety Foundation – Διεθνής Οργανισμός Ασφάλειας Πτήσεων
FTE	Full Time Equivalent – Ισοδύναμο πλήρους απασχόλησης
GAP	Ground Accident Prevention programme – Πρόγραμμα πρόληψης ατυχημάτων στο έδαφος
GASR	Group of Aerodrome Safety Regulators – Ρυθμιστικές αρχές για την ασφαλεία στα αεροδρόμια

IATA	International Air Transport Association – Διεθνής Ένωση Αεροπορικών Μεταφορών
ICAO	International Civil Aviation Organisation – Διεθνής Οργάνωση Πολιτικής Αεροπορίας
ICB	Industry Consultation Body – Συμβουλευτικό όργανο του κλάδου
IFR	Instrument Flight Rules – Κανόνες πτήσης με όργανα
ILS	Instrument Landing System – Σύστημα ενόργανης προσγείωσης
IRs	Implementing Rules – Εκτελεστικοί κανόνες
IS-SG	Inter-Service Steering Group – Διυπηρεσιακή συντονιστική ομάδα
JAA	Joint Aviation Authorities - Σύνδεσμος Αρχών Πολιτικής Αεροπορίας
JAR	Joint Aviation Requirements – Κοινές απαιτήσεις αεροπορίας
MS	Κράτη μέλη
MTOM	Maximum Take Off Mass – Μέγιστη μάζα απογείωσης
NAA	National (or Civil) Aviation Authority – Εθνική (ή Πολιτική) Υπηρεσία Αεροπορίας
NPA	Notice for Proposed Amendment – Κοινοποίηση προτεινόμενης τροποποίησης
NPV	Net Present Value – Καθαρή πραγματική αξία
OPS	Operations – Αεροπορικές δραστηριότητες
POA	Production Organisation Approval – Έγκριση φορέα παραγωγής
QMS	Quality Management System – Σύστημα διαχείρισης ποιότητας
RFFS	Rescue & Fire Fighting Services – Υπηρεσίες διάσωσης και πυρόσβεσης
RIA	Regulatory Impact Assessment – Αξιολόγηση κανονιστικού αντικτύπου
SAFA	Safety of Foreign Aircraft – Εκτίμηση της ασφάλειας των ξένων αεροσκαφών
SARP	Standards And Recommended Practices – Πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές
SES	Single European Sky – Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός
SESAR	Single European Sky ATM Research – Κοινή επιχείρηση για την υλοποίηση του ευρωπαϊκού συστήματος νέας γενεάς για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας
SMS	Safety Management System – Σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας

## Σύνοψη των κυριοτέρων σημείων

Σκοπός της παρούσας αξιολόγησης κανονιστικού αντικτύπου (Regulatory Impact Assessment - RIA) είναι η αξιολόγηση, μέσα από ένα ευρωπαϊκό πρίσμα, των δυνητικών συνεπειών της επέκτασης του Βασικού Κανονισμού του EASA (κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1592/2002) ώστε να περιλαμβάνει την ασφάλεια και διαλειτουργικότητα των αεροδρομίων.

Η παρούσα αξιολόγηση κανονιστικού αντικτύπου βασίζεται στην προκαταρκτική αξιολόγηση κανονιστικού αντικτύπου που διεξήχθη το 2005 με πρωτοβουλία των υπηρεσιών της Επιτροπής καθώς και στην αξιολόγηση των διοικητικών δαπανών στην οποία προέβησαν οι υπηρεσίες της Επιτροπής το 2006. Την παρούσα αξιολόγηση κανονιστικού αντικτύπου διεξήγαγε ο Οργανισμός, σύμφωνα με την εγκριθείσα από τον εκτελεστικό διευθυντή του Οργανισμού μεθοδολογία, βάσει των παραγράφων 3.4 και 5.3 της εγκριθείσας από το διοικητικό συμβούλιο του Οργανισμού κανονιστικής διαδικασίας.

Στην παρούσα αξιολόγηση κανονιστικού αντικτύπου γίνεται αξιολόγηση μόνο των ουσιαστικών (μη διοικητικών) δαπανών. Επίσης, παρουσιάζονται περιληπτικές μόνο πληροφορίες σχετικά με τις θέσεις των ενδιαφερομένων, καθώς οι εν λόγω θέσεις παρουσιάζονται στο έγγραφο απάντησης στις παρατηρήσεις αριθ. 06/2006 (CRD 06/2006), το οποίο δημοσίευσε ο Οργανισμός στις 05 Μαΐου 2007.

Η αξιολόγηση κανονιστικού αντικτύπου τεκμηριώνει τη γνώμη του Οργανισμού επί του θέματος, η οποία με τη σειρά της πραγματεύεται τα ακόλουθα διαπιστωθέντα προβλήματα:

- το κόστος ατυχημάτων ή συμβάντων εντός ή πλησίον αεροδρομίων τα οποία σχετίζονται με την ασφάλεια της αεροπορίας και οφείλονται σε παράγοντες που έχουν σχέση με το αεροδρόμιο, εκτιμάται ότι είναι της τάξης των 1164 εκατ. ευρώ (2006)/έτος στην ΕΕ των 27 + 4·
- τα τελευταία χρόνια η Ευρωπαϊκή Διάσκεψη Πολιτικής Αεροπορίας (ECAC) καταγράφει περίπου 400 ατυχήματα ανά έτος, κατά τη φάση της απογείωσης ή της προσγείωσης αεροσκαφών κάτω των 2250 Kg, που συχνά χρησιμοποιούν δευτερεύοντα αεροδρόμια που είναι ανοικτά στη δημόσια χρήση·
- το γενικό κανονιστικό πλαίσιο του ICAO δεν επαρκεί για να παρέχει στους ευρωπαίους πολίτες την ασφάλεια που προσδοκούν·
- το ευρωπαϊκό κανονιστικό πλαίσιο για την ασφάλεια της αεροπορίας είναι αποσπασματικό·
- ο διαχωρισμός των κανονιστικών λειτουργιών από τις επιχειρησιακές δραστηριότητες των αεροδρομίων δεν είναι σαφής 100 % σε όλες τις χώρες της ΕΕ των 27 + 4·
- η παράλληλη θέσπιση κανόνων 27 + 4 φορές έχει ως αποτέλεσμα τη μη ορθολογική χρήση πόρων.

Προσδιορίστηκαν γενικοί, ειδικοί και επιχειρησιακοί στόχοι για την άμβλυνση των διαπιστωθέντων προβλημάτων στο πλαίσιο των γενικών κοινοτικών πολιτικών. Στην παρούσα αξιολόγηση κανονιστικού αντικτύπου χρησιμοποιήθηκαν δείκτες αποτελεσμάτων που συνδέονται με τους ειδικούς στόχους.

Σε σχέση με τα ερωτήματα που περιλαμβάνονται στην NPA 06/2006, προσδιορίστηκαν και αξιολογήθηκαν λεπτομερειακά πέντε δέσμες αποτελούμενες η καθεμία από τρεις εναλλακτικές επιλογές:

- για το ερώτημα 2 σχετικά με το προσωπικό υπηρεσιών διάσωσης και πυρόσβεσης (RFFS): επιλογή 2Α (καμία ειδική ρύθμιση για το προσωπικό υπηρεσιών διάσωσης και

πυρόσβεσης που απασχολείται στον τομέα της αεροπορίας), επιλογή 2B (απαιτήσεις σχετικά με την επαγγελματική επάρκεια και την υγειονομική ικανότητα υπό την ευθύνη του φορέα εκμετάλλευσης του αεροδρομίου) και επιλογή 2Γ (αδειοδότηση του προσωπικού υπηρεσιών διάσωσης και πυρόσβεσης από την αρμόδια αρχή).

- για το ερώτημα 3 σχετικά με το πεδίο εφαρμογής της μελλοντικής κοινοτικής νομοθεσίας: επιλογή 3A (μόνο αερολιμένες που εξυπηρετούν εμπορικές αεροπορικές γραμμές, επιλογή 3B (όλα τα αεροδρόμια που είναι ανοικτά στη δημόσια χρήση) και επιλογή 3Γ (όλα τα αεροδρόμια ακόμα κι αν δεν είναι ανοικτά στη δημόσια χρήση).
- για τα ερωτήματα 4 και 9 σχετικά με τον εξοπλισμό αεροδρομίων: επιλογή 4A (καμιά ειδική ρύθμιση για τον εξοπλισμό αεροδρομίων σε κοινοτικό επίπεδο), επιλογή 4B (κοινοί κοινοτικοί κανόνες για τον «μη τυποποιημένο» εξοπλισμό, το σχεδιασμό και την παραγωγή του, σε συνδυασμό με δήλωση ελέγχου υπογεγραμμένη από το φορέα εκμετάλλευσης του αεροδρομίου) και επιλογή 4Γ (κοινοί κοινοτικοί κανόνες για τον «μη τυποποιημένο» εξοπλισμό, το σχεδιασμό και την παραγωγή του, αλλά ο έλεγχος του εγκατασταθέντος εξοπλισμού αναπόσπαστο τμήμα της διαδικασίας πιστοποίησης του αεροδρομίου).
- για το ερώτημα 7 σχετικά με τη διαδικασία πιστοποίησης: επιλογή 7A (διαδικασία πιστοποίησης και για το αεροδρόμιο και για τη διαχειριστική του αρχή σε κάθε αεροδρόμιο), επιλογή 7B («ενιαίο» πιστοποιητικό φορέα εκμετάλλευσης αεροδρομίων σε υποχρεωτική βάση, για όλους τους φορείς που ασκούν την εκμετάλλευση περισσότερων του ενός αεροδρομίων) και επιλογή 7Γ (ενιαίο πιστοποιητικό φορέα εκμετάλλευσης αεροδρομίου εάν ζητηθεί).
- για το ερώτημα 8 σχετικά με το ρόλο των φορέων αξιολόγησης: επιλογή 8A (οι πιστοποιημένοι φορείς αξιολόγησης έχουν δικαίωμα πιστοποίησης των λιγότερο σύνθετων αεροδρομίων ή των φορέων εκμετάλλευσής τους, κατόπιν αιτήματος), επιλογή 8B (οι πιστοποιημένοι φορείς αξιολόγησης έχουν δικαίωμα πιστοποίησης οποιουδήποτε αεροδρομίου ή φορέα εκμετάλλευσης, κατόπιν αιτήματος, ακόμη και αεροδρομίων που εξυπηρετούν τακτική εμπορική εναέρια κυκλοφορία βάσει των κανόνων πτήσης με όργανα (IFR)) και επιλογή 8Γ (μόνο οι πιστοποιημένοι φορείς αξιολόγησης, και όχι οι αρμόδιες αρχές έχουν δικαίωμα πιστοποίησης των λιγότερο σύνθετων αεροδρομίων ή των φορέων εκμετάλλευσής τους).

Οι τρεις επιλογές σε κάθε δέσμη αξιολογήθηκαν από την άποψη του αντικτύπου τους στην ασφάλεια, στην οικονομία, στο περιβάλλον, στο κοινωνικό σύνολο και σε σχέση με άλλους κανονισμούς. Στη συνέχεια, συγκρίθηκαν μεταξύ τους μέσω πολυκριτηριακής ανάλυσης χρησιμοποιώντας αδιάστατες «σταθμισμένες βαθμολογίες».

Μετά από αξιολόγηση του αντικτύπου κάθε εξετασθείσας επιλογής έναντι των ειδικών στόχων της προτεινόμενης πολιτικής, στη γνωμοδότησή του ο Οργανισμός προτείνει τις ακόλουθες επιλογές:

- την επιλογή 3B για το πεδίο εφαρμογής της κοινοτικής νομοθεσίας σχετικά με την ασφάλεια και διαλειτουργικότητα των αεροδρομίων (δηλ. να υπόκεινται σε κοινούς κοινοτικούς κανόνες όλα τα αεροδρόμια που είναι ανοικτά στη δημόσια χρήση), διότι συγκέντρωσε διπλάσια βαθμολογία από τις εναλλακτικές επιλογές από την άποψη της ασφάλειας, διότι είναι η λιγότερο δαπανηρή και διότι μπορεί να δημιουργήσει σημαντικό αριθμό εξειδικευμένων θέσεων εργασίας στον ιδιωτικό τομέα, στους φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων και τους φορείς παροχής υπηρεσιών εδάφους.
- την επιλογή 4Γ για τη ρύθμιση του εξοπλισμού αεροδρομίων (δηλ. ειδικοί κανόνες ή/και ευρωπαϊκές οδηγίες τεχνικών προδιαγραφών (ETSO) όταν κρίνεται αναγκαίο για



λόγους ασφαλείας, διατάξεις για σχετικούς φορείς σχεδιασμού και παραγωγής, δήλωση πιστότητας του παραγόμενου εξοπλισμού υπογραφείσα από τον κατασκευαστή, εγκατάσταση στο αεροδρόμιο, λειτουργία ή χρήση και συντήρηση υπό την ευθύνη του φορέα εκμετάλλευσης του αεροδρομίου και σχετικός έλεγχος στο πλαίσιο της διαδικασίας πιστοποίησης: δηλ. όχι χωριστή δήλωση ελέγχου στο αεροδρόμιο), διότι συγκέντρωσε πολύ καλύτερη βαθμολογία από την άποψη της ασφάλειας σε σχέση με την εναλλακτική επιλογή 4A, διότι η προκριθείσα επιλογή 4Γ μπορεί να θέσει τις βάσεις για καλύτερη περιβαλλοντική διαχείριση στα αεροδρόμια και διότι μπορεί να βελτιώσει την ποιότητα και τον αριθμό των θέσεων απασχόλησης στους φορείς σχεδιασμού και παραγωγής εξοπλισμού αεροδρομίων, ενώ παράλληλα είναι λιγότερο δαπανηρή από την επιλογή 4B·

- την επιλογή 7Γ για τη διαδικασία πιστοποίησης των φορέων εκμετάλλευσης αεροδρομίων (δηλ. παροχή δυνατότητας στους φορείς εκμετάλλευσης που διαχειρίζονται περισσότερα του ενός αεροδρόμια και έχουν θεσπίσει λειτουργίες σε κεντρικό επίπεδο για τη διαχείριση της ασφάλειας, της διαχείρισης της ποιότητας και τον εσωτερικό έλεγχο να αιτούνται τη χορήγηση «ενιαίου» πιστοποιητικού φορέα εκμετάλλευσης σε επίπεδο εταιρείας), διότι συγκέντρωσε διπλάσια βαθμολογία από την εναλλακτική επιλογή 7B, ιδίως από κοινωνικής άποψης, δεδομένου ότι δεν συνεπάγεται περικοπή θέσεων εργασίας ούτε εξαναγκάζει τους φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων να αναδιοργανώσουν τις εταιρείες τους. Επίσης, η επιλογή 7Γ θα έχει και θετικό οικονομικό αντίκτυπο (δηλ. συνεπάγεται την εξοικονόμηση ορισμένων δαπανών)·
- την επιλογή 8A για το ρόλο των φορέων αξιολόγησης (δηλ. ανάθεση σε φορείς αξιολόγησης πιστοποιημένους από τον Οργανισμό της αρμοδιότητας να πιστοποιούν τα λιγότερο σύνθετα αεροδρόμια και τους φορείς εκμετάλλευσής τους, αφήνοντας ωστόσο, στις περιπτώσεις αυτές, τους αιτούντες ελεύθερους να υποβάλουν το αίτημά τους είτε στην αρμόδια αρχή πολιτικής αεροπορίας είτε σε φορέα αξιολόγησης), διότι συγκέντρωσε τουλάχιστον διπλάσια βαθμολογία από τις εναλλακτικές επιλογές και, ειδικότερα, διότι η επιλογή 8A συγκέντρωσε μεγαλύτερη βαθμολογία από την εναλλακτική επιλογή 8Γ από την άποψη της ασφάλειας και από κοινωνικής άποψης, συνεπαγόμενη παράλληλα εξοικονόμηση – έστω και ελάχιστων – δαπανών·
- την επιλογή 2B για το προσωπικό υπηρεσιών διάσωσης και πυρόσβεσης (δηλ. θέσπιση ειδικών για την πολιτική αεροπορία απαιτήσεων αναφορικά με την επαγγελματική επάρκεια και την υγειονομική ικανότητα του εν λόγω προσωπικού, η συμμόρφωση προς τις οποίες θα πρέπει να αποδεικνύεται υπό την ευθύνη του φορέα εκμετάλλευσης του αεροδρομίου), διότι η εν λόγω επιλογή, πέραν της θετικής βαθμολογίας που συγκέντρωσε από την άποψη της ασφάλειας, συγκέντρωσε επίσης τριπλάσια βαθμολογία από την εναλλακτική επιλογή 2Γ. Ειδικότερα, η επιλογή 2B συγκέντρωσε υψηλότερη βαθμολογία από τη 2Γ από κοινωνικής άποψης και από την άποψη της γενικής εναρμόνισης.

Οι ανωτέρω προτάσεις συνάδουν επίσης με τις θέσεις που διατυπώθηκαν από πολλές αρχές/διοικήσεις και από τον κλάδο, οι οποίες προέκυψαν κατόπιν εκτεταμένων διαβουλεύσεων, και πιο συγκεκριμένα από τις 3010 παρατηρήσεις επί της NPA 06/2006 και τις 103 ενστάσεις επί του σχετικού CRD.

Συνοπτικά, καμία από τις προκριθείσες πέντε επιλογές δεν πλήττει την ασφάλεια. Απεναντίας, τέσσερις από αυτές (δηλ. οι 3B, 4Γ, 8A και 2B) συγκέντρωσαν καλύτερη βαθμολογία συγκριτικά με τις αντίστοιχες εναλλακτικές λύσεις. Μοναδική εξαίρεση είναι η επιλογή 7Γ («ενιαίο» πιστοποιητικό), καθώς στην συγκεκριμένη περίπτωση όλες οι εξετασθείσες επιλογές κρίθηκε ότι είχαν ουδέτερο αντίκτυπο στην ασφάλεια.

Το κόστος που συνδέεται με την επέκταση των αρμοδιοτήτων του Οργανισμού στην ασφάλεια και διαλειτουργικότητα των αεροδρομίων εκτιμήθηκε στο πλαίσιο της προκαταρκτικής αξιολόγησης αντικτύπου που διεξήχθη το 2005 ότι είναι της τάξης των 4,4 έως 6,5 εκατ. ευρώ (2005)/έτος (μόνο όσον αφορά το κόστος εργασίας και τα γενικά έξοδα εντός του Οργανισμού). Στο πλαίσιο της παρούσας αξιολόγησης κανονιστικού αντικτύπου, ο Οργανισμός προβλέπει για τον ίδιο άμεσες επιπλέον δαπάνες ύψους 3.150 χιλ. ευρώ/έτος, ποσό που είναι περίπου 50% μικρότερο από εκείνο της προαναφερθείσας προκαταρκτικής αξιολόγησης. Το γεγονός αυτό δεν προκαλεί έκπληξη, καθώς στην τελευταία συμπεριλαμβάνονταν η διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας (ATM) και οι υπηρεσίες αεροναυτιλίας (ANS). Το 2006 οι εν λόγω δαπάνες επανεκτιμήθηκαν από τις υπηρεσίες της Επιτροπής σε περίπου 7,5 εκατ. ευρώ/έτος (όχι μόνο για τις άμεσες δαπάνες του Οργανισμού αλλά και για όλους τους ενδιαφερομένους, βάσει της παραδοχής ότι στο πεδίο εφαρμογής της κοινοτικής νομοθεσίας υπόκεινται 1500 αεροδρόμια). Στην παρούσα αξιολόγηση κανονιστικού αντικτύπου, το σύνολο εκτιμάται σε περίπου 21 εκατ. ευρώ /έτος (δηλ. 3 εκατ. ευρώ για επιπλέον ετήσιες δαπάνες του Οργανισμού + το υπόλοιπο για τους λοιπούς ενδιαφερομένους), ποσό που επιβεβαιώνει ότι το βάθος της ανάλυσης ήταν αναλογικό. Υπενθυμίζεται, ωστόσο, ότι το εκτιμώμενο κόστος των αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων που οφείλονται σε παράγοντες που έχουν σχέση με το αεροδρόμιο (υποδομή, εξοπλισμός, δραστηριότητες) στην ΕΕ των 27 + 4 ανέρχεται συνολικά σε 1.164.000 χιλ. ευρώ (2006)/έτος: είναι, δηλαδή, 125 φορές μεγαλύτερο. Έτσι λοιπόν, εάν η πρόταση του Οργανισμού επιτύχει ποσοτικό όφελος όσον αφορά την ασφάλεια σε ποσοστό έστω 2% (δηλ. 23.280 χιλ. ευρώ/έτος), το όφελος αυτό θα ήταν της ίδιας τάξης μεγέθους με τις εκτιμώμενες συνολικές δαπάνες της προτεινόμενης πολιτικής.

Επιπλέον, η προτεινόμενη πολιτική θα θέσει τις βάσεις για πιθανά μελλοντικά περιβαλλοντικά οφέλη.

Από κοινωνικής άποψης, η προτεινόμενη πολιτική, πέραν της συμβολής της στην ανάπτυξη της εσωτερικής αγοράς και της κινητικότητας του εργατικού δυναμικού, μπορεί να δημιουργήσει περίπου 530 επιπλέον θέσεις εργασίας στην ΕΕ των 27 + 4, 21 από τις οποίες στον Οργανισμό, 67 στις αρχές πολιτικής αεροπορίας και τις υπόλοιπες στον ιδιωτικό τομέα.

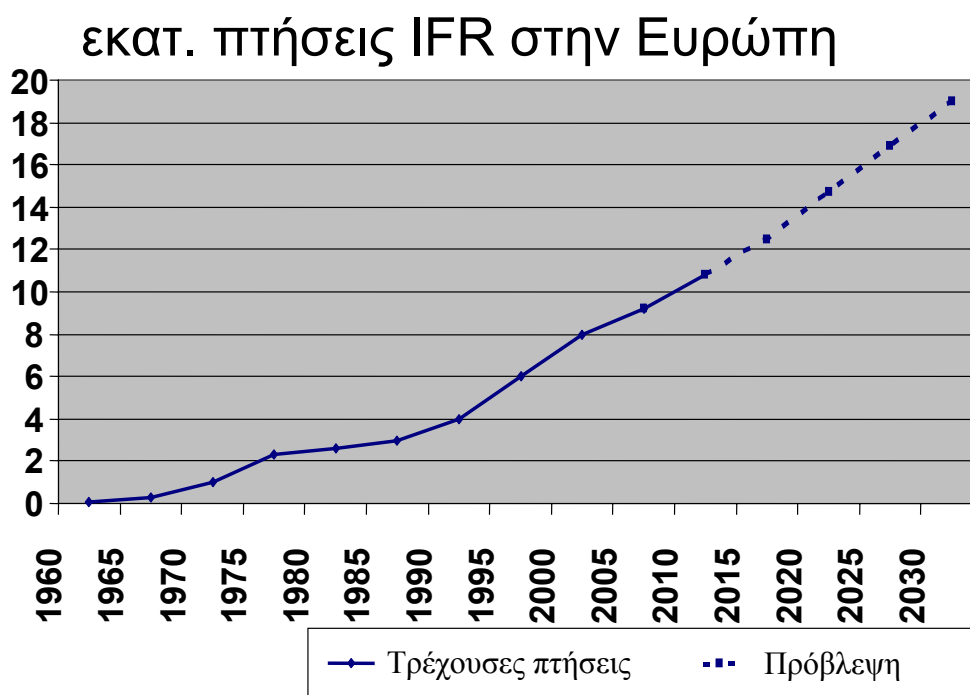
Τέλος, η προτεινόμενη πολιτική μπορεί επίσης να συμβάλει στην καλύτερη εναρμόνιση της ρύθμισης της ασφάλειας και διαλειτουργικότητας των αεροδρομίων, όχι μόνο με τον Βασικό Κανονισμό του EASA (κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1592/2002), αλλά και με τη «νέα προσέγγιση» και τη δέσμη κανονισμών του «Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού».

Επομένως, βάσει της παρούσας αξιολόγησης κανονιστικού αντικτύπου κρίνεται ότι η επέκταση των αρμοδιοτήτων του EASA στην ασφάλεια και διαλειτουργικότητα των αεροδρομίων είναι δικαιολογημένη, ιδίως όσον αφορά τα οφέλη από την άποψη της ασφάλειας και από κοινωνικής και οικονομικής άποψης. Ως εκ τούτου, συνιστάται να δρομολογηθούν οι απαιτούμενες δραστηριότητες προκειμένου η Επιτροπή να καταθέσει νομοθετική πρόταση προς εξέταση μέσω της διαδικασίας συναπόφασης έως το 2008.

## 1. Εισαγωγή και αντικείμενο

### 1.1 Εξέλιξη της κοινοτικής νομοθεσίας σχετικά με την ασφάλεια της αεροπορίας

Από το 1987 έως το 1992 ο ευρωπαϊός νομοθέτης θέσπισε 3 διαδοχικές «νομοθετικές δέσμες» για την απελευθέρωση των αερομεταφορών στην εσωτερική αγορά. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την κατακόρυφη αύξηση του αριθμού των πτήσεων, από περίπου 3 εκατομμύρια ετησίως στα μέσα της δεκαετίας του 1980 σε περίπου 10 εκατομμύρια σήμερα. Σύμφωνα με τη μακροπρόθεσμη πρόβλεψη του EUROCONTROL (σενάριο Γ, δηλ. αειφόρος οικονομική ανάπτυξη αλλά και πιο αυστηροί περιβαλλοντικοί κανόνες) η αύξηση της κυκλοφορίας αναμένεται να συνεχιστεί τις επόμενες δεκαετίες, όπως φαίνεται στο σχήμα 1:



Πηγή: EUROCONTROL Μακροπρόθεσμη πρόβλεψη 2006 - 2025

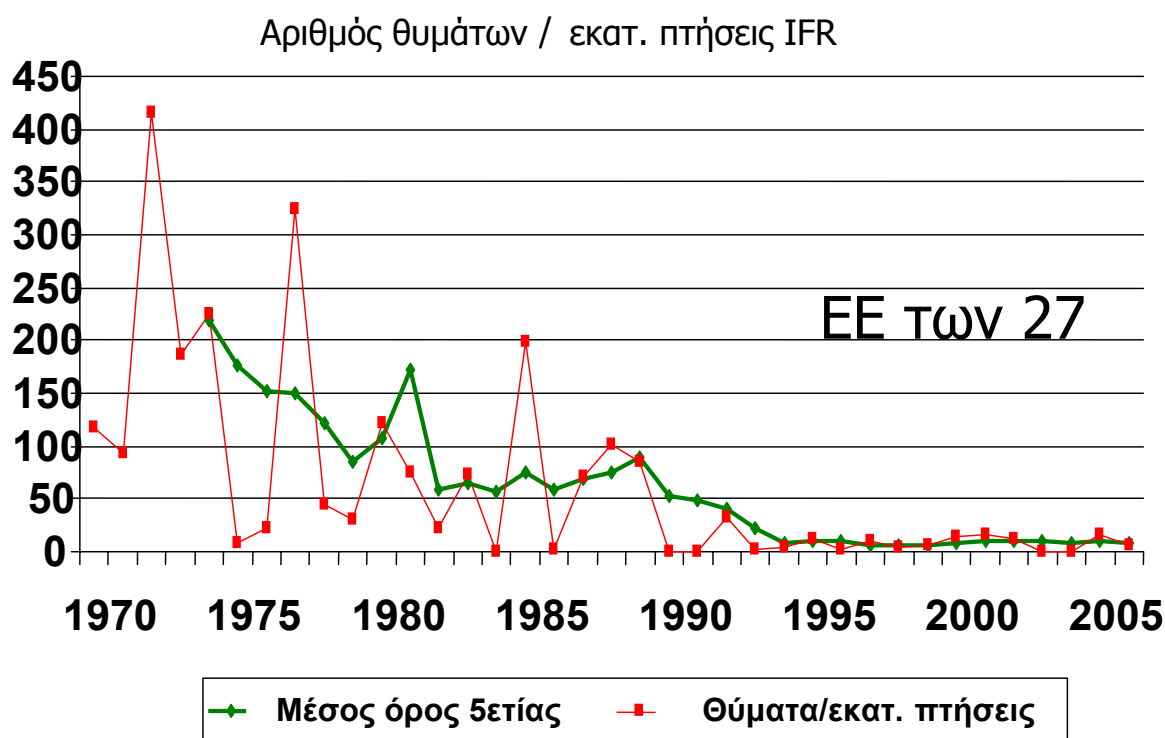
Σχήμα 1: Εξέλιξη της εναέριας κυκλοφορίας στην Ευρώπη

Αυτή η διαδικασία απελευθέρωσης προσέφερε στους πολίτες περισσότερα απευθείας δρομολόγια, μεγαλύτερη συχνότητα δρομολογίων και χαμηλότερες τιμές. Ωστόσο, τυχόν επέκταση της «απορύθμισης» στις πτυχές της ασφάλειας θα μπορούσε να πλήξει την προστασία της ίδιας της ζωής των επιβατών. Ως εκ τούτου, ο νομοθέτης παράλληλα με την απελευθέρωση της αγοράς, ενίσχυσε τη ρύθμιση της ασφάλειας της αεροπορίας σε κοινοτικό επίπεδο.

Κύρια ορόσημα στην πορεία αυτή ήταν τα εξής:

- οδηγία 91/670/ΕΟΚ σχετικά με την αμοιβαία αποδοχή των αδειών στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας·
- κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 91/3922 για την εναρμόνιση κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας·
- οδηγία 94/56/ΕΚ για τη θέσπιση ανεξάρτητων φορέων διερεύνησης ατυχημάτων·
- Βασικός Κανονισμός του ΕΑΣΑ (κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1592/2002)·
- οδηγία 2003/42/ΕΚ για την αναφορά περιστατικών ασφάλειας στην πολιτική αεροπορία·
- οδηγία 2004/36/ΕΚ σχετικά με την εκτίμηση της ασφάλειας των ξένων αεροσκαφών (SAFA)·
- η «δέσμη» των 4 κανονισμών (δηλ. των κανονισμών αριθ. 549, 550, 551 και 552) για τον «Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό» το 2004, οι οποίοι καθιέρωσαν την αρχή της διάκρισης μεταξύ των φορέων παροχής υπηρεσιών και των ρυθμιστικών αρχών για την ασφάλεια στα αεροδρόμια ακόμα και στους τομείς της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας·
- κανονισμός αριθ. 2111/2005 για τη σύσταση κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων των οποίων απαγορεύεται η λειτουργία στην Κοινότητα («μαύρη λίστα»)·
- κανονισμός αριθ. 1899/2006 για τις εμπορικές αεροπορικές δραστηριότητες (τις λεγόμενες EU-OPS).

Αυτές οι δύο διαδικασίες – απελευθέρωση της αγοράς και πιο αυστηρή ρύθμιση της ασφάλειας – προσομοιάζουν με δύο παράλληλες σιδηροτροχιές. Από στατιστικά στοιχεία προκύπτει ότι κατά μέσο όρο η αναλογία θανάτων ανά εκατομμύριο ώρες πτήσης που πραγματοποιούνται σύμφωνα με τους κανόνες πτήσης με όργανα (IFR) μειώθηκαν από περίπου 100 θύματα/εκατομμύριο πτήσεις στις αρχές της δεκαετίας του 1980 σε περίπου 10 σήμερα, δηλ. 20 χρόνια αργότερα, όπως απεικονίζεται στο σχήμα 2:



Σχήμα 2: Μείωση του αριθμού των θυμάτων ανά εκατομμύριο πτήσεις

Αν και είναι δύσκολο να αποδειχθεί με απόλυτη βεβαιότητα η ύπαρξη στενής σχέσης μεταξύ της μείωσης της αναλογίας των θυμάτων και της καλύτερης ρύθμισης της ασφάλειας, πρέπει να σημειωθεί ότι οι δύο παράλληλες διαδικασίες απέφεραν, σε γενικές γραμμές, σημαντικά οφέλη για τους πολίτες, τόσο από την άποψη της υπάρχουσας προσφοράς στην αγορά όσο και των επιπέδων ασφάλειας.

Στη συνέχεια θα πρέπει να επισημανθούν οι τομείς της πολιτικής αεροπορίας που περιλαμβάνονται ήδη στο πεδίο εφαρμογής κοινών κοινοτικών κανόνων ή στο πεδίο αρμοδιοτήτων του Οργανισμού, ούτως ώστε να εντοπιστούν πιθανά κενά. Στον πίνακα 1 παρατίθενται οι εν λόγω τομείς:

Τομέας	Εντός πεδίου εφαρμογής κοινοτικών κανόνων	Εντός πεδίου αρμοδιοτήτων EASA	
		Ισχύων Βασικός Κανονισμός	1η επέκταση του Βασικού Κανονισμού <sup>1</sup>
Αξιοπλοΐα	X	X	
Εμπορικές αεροπορικές δραστηριότητες	X		X
Μη εμπορικές αεροπορικές δραστηριότητες			X
Άδειες άσκησης επαγγέλματος ιπτάμενου πληρώματος			X

<sup>1</sup> Όπως προτείνεται μέσω της κοινοτικής νομοθετικής πρότασης COM 579 της 16ης Νοεμβρίου 2005 και βρίσκεται επί του παρόντος στο στάδιο της συναπόφασης.

Εκτίμηση της ασφάλειας των ξένων αεροσκαφών (SAFA)	X		
Ασφάλεια ξένων φορέων εκμετάλλευσης			X
Μαύρη λίστα	X		
<b>Αεροδρόμια</b>	<b>Πρόγραμμα πρόληψης ατυχημάτων στο έδαφος (GAP)</b>		
Λειτουργίες ATM (δηλ. διαχείριση ροής και διαχείριση εναέριου χώρου)	X		
Υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας (ATS)	X		
Απελευθερωμένες υπηρεσίες αεροναυτιλίας (COM, NAV, SUR, AIS)	X		
Συλλογή και ανάλυση δεδομένων ασφάλειας	X		X
Ανεξάρτητες έρευνες ατυχημάτων			

**Πίνακας 1: Τομείς της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής κοινών κοινοτικών κανόνων**

Από τον ανωτέρω πίνακα προκύπτει ότι ο μόνος τομέας της πολιτικής αεροπορίας στον οποίο δεν έχουν θεσπιστεί ακόμα κοινοί κανόνες ασφάλειας σε κοινοτικό επίπεδο είναι ο τομέας των αεροδρομίων.

Παρατηρείται επίσης ότι, μέσα στο γενικότερο πλαίσιο του ιδιαίτερα μειωμένου αριθμού θανατηφόρων ατυχημάτων εμπορικής αεροπορίας που σημειώθηκαν εντός της ΕΕ την τελευταία δεκαετία, μερικά από τα πιο καταστροφικά από αυτά συνέβησαν σε αεροδρόμια (π.χ. Linate, 08 Οκτωβρίου 2001).

## **1.2 Αντικείμενο της παρούσας αξιολόγησης κανονιστικού αντικτύπου**

Το παρόν έγγραφο έχει λοιπόν ως αντικείμενο την ανάλυση του αντικτύπου που θα έχει η ενδεχόμενη ανάληψη κοινοτικής δράσης για τη ρύθμιση της ασφάλειας και διαλειτουργικότητας των αεροδρομίων. Πιο συγκεκριμένα:

- στο πλαίσιο της αξιολόγησης του οικονομικού αντικτύπου εξετάζονται μόνο οι ουσιαστικές δαπάνες, δεδομένου ότι οι διοικητικές δαπάνες αξιολογήθηκαν από τις υπηρεσίες της Επιτροπής·
- Οι θέσεις/απαντήσεις των ενδιαφερομένων δεν αναλύονται πλήρως στο παρόν έγγραφο, δεδομένου ότι παρουσιάζονται συνοπτικά στο έγγραφο απάντησης στις παρατηρήσεις (CRD 06/2006) που δημοσιεύτηκε στην ιστοθέση του Οργανισμού στις 05 Μαΐου 2007. Ως εκ τούτου, στην παρούσα αξιολόγηση κανονιστικού αντικτύπου παρουσιάζονται λίγα μόνο συνοπτικά δεδομένα που προέκυψαν από τη διαβούλευση με τους ενδιαφερομένους, όταν κρίνεται σκόπιμο.

## **1.3 Επαναληπτική διαδικασία για την αξιολόγηση του αντικτύπου**

### *1.3.1 «Καλύτερη ρύθμιση»*

Βάσει της αρχής της «καλύτερης ρύθμισης», ο EASA διενεργεί κατάλληλη αξιολόγηση κανονιστικού αντικτύπου κάθε φορά που γνωμοδοτεί. Βάσει της ίδιας αρχής, η Επιτροπή οφείλει και η ίδια να εκπονή αξιολόγηση κανονιστικού αντικτύπου όποτε υποβάλλει οποιαδήποτε πρόταση στο νομοθέτη.

Μετά τον προσδιορισμό του προβλήματος (όπως αποτυπώνεται στην παράγραφο 1.3.2 κατωτέρω), έγινε οργάνωση των εργασιών προκειμένου να περιοριστεί η αλληλοεπικάλυψη προσπαθειών. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή προέβη στη διεξαγωγή προκαταρκτικής αξιολόγησης αντικτύπου και αξιολόγησης των διοικητικών δαπανών, ενώ ο Οργανισμός εκπόνησε το παρόν έγγραφο.

Στις παραγράφους του κεφαλαίου 1 που ακολουθούν παρατίθενται περιληπτικές πληροφορίες, για λόγους ευχερέστερης μελέτης, σχετικά με τις εργασίες που έχουν ήδη πραγματοποιηθεί, καθώς και σχετικά με τα επόμενα βήματα της διαδικασίας αξιολόγησης αντικτύπου.

### *1.3.2 Προσδιορισμός του προβλήματος*

Στην Ευρώπη, η ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας βελτιώθηκε δραστικά από τις αρχές της δεκαετίας του 1970 (περίπου 200 θύματα ανά εκατομμύριο πτήσεις που εκτελούνται βάσει των κανόνων πτήσης με όργανα) έως περίπου το 1995 (μείωση σε 10 θύματα/εκατομμύριο πτήσεις που εκτελούνται βάσει των κανόνων πτήσης με όργανα), όπως επισημάνθηκε ανωτέρω. Έκτοτε, ωστόσο, παρά τις σημαντικές τεχνολογικές βελτιώσεις, η προαναφερθείσα θλιβερή αναλογία παρέμεινε σχεδόν αμετάβλητη. Για την περαιτέρω μείωση της αναλογίας είναι επομένως αναγκαίο να ληφθούν μέτρα όχι μόνο στον τομέα της τεχνολογίας αλλά και σε άλλες πτυχές της «αλυσίδας της ασφάλειας». Ειδικότερα, στον τομέα των αεροδρομίων πρέπει να επιλυθούν τα ακόλουθα βασικά προβλήματα:

- μη ομοιόμορφη εφαρμογή των προτύπων του ICAO στα κράτη μέλη (κοινοποίηση κάθε είδους διαφοροποίησης· τα νομικά κείμενα πάντοτε διαφέρουν και τίθενται σε ισχύ σε διαφορετικές ημερομηνίες)·
- μη ομοιόμορφη εφαρμογή των συστάσεων του ICAO (μη υποχρεωτική)·
- μη ομοιόμορφη και μη συγχρονισμένη εφαρμογή των μέτρων βελτίωσης που εγκρίνονται από ευρωπαϊκούς διακρατικούς φορείς πολιτικής αεροπορίας (π.χ. του EUROCONTROL)·
- ανάγκη συνεχούς βελτίωσης του επιπέδου ασφάλειας ενόψει της συνεχιζόμενης αύξησης της κυκλοφορίας που προβλέπεται για τις επόμενες δεκαετίες (δηλ. περίπου +3% ανά έτος)·
- ανάγκη για μια «προσέγγιση ολικού συστήματος» που καλύπτει τους επιμέρους τομείς των εναέριων και των επίγειων δραστηριοτήτων (δηλ. λαμβάνει υπόψη τις διαδρομές αναχώρησης και άφιξης, σε συνάρτηση με τα υφιστάμενα τοπικά εμπόδια, που αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα της ασφάλειας των αεροδρομίων στο επίπεδο των βασικών απαιτήσεων, και τη διαδικασία παραμονής στο αεροδρόμιο πριν από την επιστροφή (turn-round), που αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα των δραστηριοτήτων της πολιτικής αεροπορίας), καθώς και τα πρόσωπα και τους φορείς και τις οργανωσιακές τους αλληλεπιδράσεις, που είναι ουσιαστικής σημασίας για την ασφάλεια των αεροδρομίων, στην περίπτωση που διαφορετικοί παράγοντες (π.χ. φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων και φορείς παροχής υπηρεσιών εδάφους) επιτελούν διαφορετικά επιχειρησιακά καθήκοντα·

- αποσπασματικότητα της κανονιστικής διαδικασίας όσον αφορά την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας σε ευρωπαϊκό επίπεδο (κράτη μέλη, ρυθμιστικές αρχές για την ασφάλεια στα αεροδρόμια (GASR) κλπ...), που κυρίως έχει ως αποτέλεσμα την κατασπατάληση πόρων για τη διενέργεια 27 παράλληλων διαδικασιών μεταφοράς στο πλαίσιο της κανονιστικής διαδικασίας, και ανομοιογένεια των τρόπων και μέσων διαβούλευσης με τους ενδιαφερομένους.

### 1.3.3 Η προκαταρκτική αξιολόγηση αντικτύπου

Το 2005 διενεργήθηκε προκαταρκτική αξιολόγηση αντικτύπου από συμβουλευτική εταιρεία συμβεβλημένη με την Επιτροπή. Η πλήρης έκθεση διατίθεται στη διεύθυνση: [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). Η μελέτη κατέληγε στο συμπέρασμα ότι η επέκταση των αρμοδιοτήτων του EASA αποτελούσε όντως την πλέον λογική, αποτελεσματική και αποδοτική επιλογή. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με τη γνώμη της συμβουλευτικής εταιρείας, η επέκταση του EASA θα απέφερε σημαντικά οφέλη στον τομέα της ασφάλειας, ιδίως συγκρινόμενη με την επιλογή της «διατήρησης της υφιστάμενης κατάστασης».

Επίσης, κατά την εκτίμηση του εν λόγω συμβούλου, το κόστος για την επέκταση των αρμοδιοτήτων του EASA στην ασφάλεια των αεροδρομίων, τη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας και τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας είναι της τάξης των:

- 4,4 έως 6,5 εκατ. ευρώ/έτος (σε τιμές 2005) στην περίπτωση της επέκτασης της εντολής του Οργανισμού και του ποσοτικού προσδιορισμού μόνο των δαπανών του Οργανισμού (δηλ. για τους λοιπούς ενδιαφερομένους προέβη σε εκτίμηση μόνο των ποιοτικών παραμέτρων)·
- 4,6 έως 6,9 εκατ. ευρώ/έτος στην περίπτωση επέκτασης της εντολής του EUROCONTROL, η οποία ήταν μια από τις εναλλακτικές επιλογές που αξιολογήθηκαν·
- 7,5 έως 8,6 εκατ. ευρώ/έτος στην περίπτωση της δημιουργίας ενός εντελώς νέου κοινοτικού οργανισμού που θα επιφορτιζόταν με τα κανονιστικά καθήκοντα στους υπό εξέταση τομείς.

Αξίζει να σημειωθεί ότι στην εν λόγω προκαταρκτική αξιολόγηση χρησιμοποιείται γενικά ο όρος «αερολιμένας» («airport»), όπως και στην ανακοίνωση αριθ. 578 της Επιτροπής με ημερομηνία 15ης Νοεμβρίου 2005 (COM(2005) 578), αλλά δεν επιχειρήθηκε καν να προσδιοριστεί ο αριθμός των οντοτήτων που αφορά. Αυτό, ωστόσο, είναι αναμενόμενο στο πλαίσιο μιας προκαταρκτικής μελέτης. Στη συνέχεια, ο Οργανισμός, διαπιστώνοντας ότι ο όρος «αερολιμένας» συμπεριλαμβάνει κατά κανόνα και τους χώρους εξυπηρέτησης επιβατών<sup>2</sup>, ενώ τόσο το παράρτημα 14 της σύμβασης ICAO όσο και οι ρυθμιστικές αρχές για την ασφάλεια στα αεροδρόμια (GASR) χρησιμοποιούν τον όρο «αεροδρόμιο» («aerodrome») για να περιοριστεί η θεώρηση του θέματος στην ασφάλεια της αεροπορίας, επέλεξε, από τη δημοσίευση της NPA 14/2006 και έπειτα, να χρησιμοποιεί τον όρο «αεροδρόμιο». Η επιλογή αυτή επιδοκιμάστηκε και από τους ενδιαφερομένους.

### 1.3.4 Αξιολόγηση των διοικητικών δαπανών

<sup>2</sup> Άρθρο 2 της οδηγίας 96/67/EK του Συμβουλίου της 15ης Οκτωβρίου 1996 σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά υπηρεσιών εδάφους στους αερολιμένες της Κοινότητας. (Επίσημη Εφημερίδα L 272, 25.10.1996, σελίδες 0036-0045).



Οι διοικητικές δαπάνες, γνωστές επίσης ως γενικά έξοδα ή έμμεσες δαπάνες, είναι εκείνες που αναλαμβάνονται στο πλαίσιο κοινών στόχων και δεν μπορούν να ταυτιστούν άμεσα και συγκεκριμένα με ένα συγκεκριμένο επιχορηγούμενο σχέδιο. Σύμφωνα με τις κατευθυντήριες αρχές που εξέδωσε η Γενική Γραμματεία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, οι διοικητικές δαπάνες πρέπει να εκτιμώνται με βάση το μέσο κόστος της απαιτούμενης ενέργειας (τιμή) πολλαπλασιαζόμενο με τον συνολικό αριθμό των ενεργειών που εκτελούνται κάθε έτος (ποσότητα). Το μέσο κόστος ανά ενέργεια υπολογίζεται πολλαπλασιάζοντας μια συγκεκριμένη τιμή τιμολογίου (μέσο εργασιακό κόστος ανά ώρα περιλαμβανομένων προκαθορισμένων γενικών εξόδων) με τον χρόνο που απαιτείται ανά ενέργεια. Η ποσότητα υπολογίζεται ως η συχνότητα των ενεργειών πολλαπλασιαζόμενη με τον αριθμό των εμπλεκόμενων φορέων.

#### Βασική εξίσωση του μοντέλου κόστους

$\Sigma T \times \Pi$

όπου T (Τιμή) = Τιμή τιμολογίου x Χρόνος

και Π (Ποσότητα) = Αριθμός εμπλεκόμενων φορέων x Συχνότητα.

Εν συνεχεία, οι υπηρεσίες της Επιτροπής (ΓΔ TREN σε συντονισμό με τη διυπηρεσιακή συντονιστική ομάδα που συστάθηκε για το θέμα) πραγματοποίησαν το 2006 ορισμένους υπολογισμούς κόστους βάσει της βήμα προς βήμα διαδικασίας «Εκτίμηση των διά νόμου επιβαλλόμενων διοικητικών δαπανών» («Assessing Administrative Costs Imposed by Legislation») που περιλαμβάνεται στις ενημερωμένες κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής<sup>[3]</sup>. Ωστόσο, οι εν λόγω υπολογισμοί περιλάμβαναν όχι μόνο τις διοικητικές δαπάνες αλλά και τις άμεσες ή ουσιαστικές δαπάνες (π.χ. θέσπιση κανόνων από τον Οργανισμό και δαπάνες για την πιστοποίηση των αεροδρομίων) που απορρέουν από την ενδεχόμενη νομοθετική πρόταση. Η προκριθείσα επιλογή (δηλ. επέκταση των αρμοδιοτήτων του EASA στην ασφάλεια των αεροδρομίων) αντιπαραβλήθηκε από την Επιτροπή με το «υφιστάμενο καθεστώς» (δηλ. «διατήρηση της υφιστάμενης κατάστασης»). Για το σκοπό αυτό, η Επιτροπή ακολούθησε μια απλοποιημένη μέθοδο για τη συλλογή δεδομένων, τόσο λόγω της φύσης της πρωτοβουλίας (η πιστοποίηση των αεροδρομίων αποτελεί ήδη υποχρέωση βάσει της συνθήκης ICAO την οποία εφαρμόζουν σε μεγάλο βαθμό τα κράτη) όσο και του συνολικού εκτιμώμενου κόστους το οποίο ήταν της τάξης μεγέθους των 10 εκατ. ευρώ/έτος για το σύνολο της ΕΕ. Ένας πιο σύνθετος μηχανισμός συλλογής δεδομένων θα ήταν δυσανάλογος.

Χρησιμοποιήθηκαν στοιχεία διαθέσιμα είτε από τη EUROSTAT είτε από τον EUROCONTROL, καθώς και πληροφορίες από το Διαδίκτυο (π.χ. την ιστοθέση της OAG, μιας εταιρείας ταξιδιωτικών πληροφοριών η οποία παρέχει επίσης υπηρεσίες σε αερομεταφορείς παγκόσμιας εμβέλειας για την ανάπτυξη των δρομολογίων τους), το σχέδιο εργασίας (του Αυγούστου 2006) του σχεδίου αεροναυτιλίας για την περιοχή Ευρώπης του ICAO, τόμος I, προσάρτημα στο μέρος III, και τη βάση δεδομένων AIS του EUROCONTROL, η οποία περιλαμβάνει κατάλογο των αεροδρομίων που είναι ανοικτά στη δημόσια χρήση (ως είχε την 31η Αυγούστου 2006). Περαιτέρω πληροφορίες παρείχαν επίσης τα μέλη των ρυθμιστικών αρχών για την ασφάλεια στα αεροδρόμια (GASR).

Συμπερασματικά, οι υπηρεσίες της Επιτροπής προέβησαν σε εκτίμηση του συνόλου των δαπανών (διοικητικών & ουσιαστικών) που συνεπάγεται η επέκταση των αρμοδιοτήτων του EASA στην ασφάλεια και διαλειτουργικότητα των αεροδρομίων, τόσο για τον ίδιο τον Οργανισμό όσο και για τους λοιπούς ενδιαφερομένους, οι οποίες παρουσιάζονται στο επόμενο συνοπτικό πίνακα 2 σε ευρώ (2006):

<sup>[3]</sup> Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση αντικτύπου (Impact Assessment Guidelines), 15 Ιουνίου 2005 (ενημέρωση στις 15 Μαρτίου 2006), Βρυξέλλες, SEC (2005)791.

<b>ΧΕΙΡΟΤΕΡΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ (δηλ. 1500 αεροδρόμια· 2 ΠΠΑ για τη θέσπιση κανόνων/χώρα</b>	<b>Διατήρηση της υφιστάμενης κατάστασης</b>	<b>Επέκταση των αρμοδιοτήτων του EASA στην ασφάλεια των αεροδρομίων</b>
<i>Ουσιαστικές δαπάνες</i>	8.335.043,20	6.539.997,60
<i>Διοικητικές δαπάνες</i>	1.081.908,00	925.843,20
<b>Συνολικές δαπάνες</b>	<b>9.416.951,20</b>	<b>7.465.840,80</b>
<b>Διαφορά</b>		<b>- 1.951.110</b>

**Πίνακας 2: Κόστος της επέκτασης των αρμοδιοτήτων του EASA στα αεροδρόμια, σύμφωνα με τις υπηρεσίες της Επιτροπής**

Με άλλα λόγια, η συγκέντρωση των αρμοδιοτήτων ρύθμισης της ασφάλειας από τον EASA θα επιφέρει, κατά τη γνώμη των υπηρεσιών της Επιτροπής, μικρό οικονομικό όφελος στους ευρωπαίους πολίτες της τάξης των 2 εκατ. ευρώ (2006)/έτος, χάρη στις οικονομίες κλίμακας και στον εξορθολογισμό των εργασιών.

Τέλος, οι υπηρεσίες της Επιτροπής διεξήγαγαν επίσης ανάλυση ευαισθησίας για την κατάδειξη της συνάφειας από οικονομικής άποψης των δύο βασικών παραμέτρων στους οποίους βασίζεται το συνολικό κόστος, δηλ.:

- του αριθμού των ισοδυνάμων πλήρους απασχόλησης (ΠΠΑ· 1 ΠΠΑ = 1 άνθρωπος/έτος)·
- του αριθμού των αεροδρομίων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της προτεινόμενης κοινοτικής νομοθεσίας.

Οι υπηρεσίες της Επιτροπής, σημειώνοντας ότι οι εκτιμήσεις τους ενδέχεται να αναθεωρηθούν όταν θα γνωστοποιηθούν περισσότερα στοιχεία από τον EASA, έκαναν τις εξής παραδοχές: ο EASA θα αφιερώνει 12 ΠΠΑ για τη θέσπιση κανόνων και την τυποποίηση, ενώ, στο σενάριο της διατήρησης της υφιστάμενης κατάστασης, σε εθνικό επίπεδο θα εξακολουθήσουν να αφιερώνονται κατά μέσο όρο 2, 4 ή 6 ΠΠΑ. Για τα αεροδρόμια, στο πλαίσιο της ανάλυσης ευαισθησίας ελήφθησαν οι τιμές 500, 1000 ή 1500. Τα αποτελέσματα απεικονίζονται στον πίνακα 3 κατωτέρω, από τον οποίο διαπιστώνεται ότι, σύμφωνα με τις υπηρεσίες της Επιτροπής, ακόμα και στην πιο δαπανηρή περίπτωση που εξετάστηκε (δηλ. 1500 αεροδρόμια εντός του πεδίου εφαρμογής της κοινοτικής νομοθεσίας και μόνο 2 ΠΠΑ/χώρα – όσα δηλ. διατίθενται σήμερα για τη θέσπιση κανόνων) η επέκταση των αρμοδιοτήτων του EASA θα ήταν λιγότερο δαπανηρή σε σχέση με τη διατήρηση της υφιστάμενης κατάστασης:

Αριθμός αεροδρομίων που υπάρχουν στο πεδίο εφαρμογής της νομοθεσίας	Εναλλακτική επιλογή	Μέσος όρος ΠΠΑ/χώρα για τη θέσπιση κανόνων		
		2	4	6
500	ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ	5.159	8.010	11.101
	ΕΠΕΚΤΑΣΗ EASA	3.372		
1000	ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ	7.288	10.139	13.230
	ΕΠΕΚΤΑΣΗ EASA	5.524		
1500	ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ	9.416	12.268	15.300
	ΕΠΕΚΤΑΣΗ EASA	7.465		

**Πίνακας 3: Ανάλυση ευαισθησίας που διεξήχθη από τις υπηρεσίες της Επιτροπής**

Η εκτίμηση των διοικητικών (και ουσιαστικών) δαπανών που πραγματοποιήθηκε από τις υπηρεσίες της Επιτροπής βασίστηκε πράγματι σε μια σειρά παραδοχών. Η μελέτη κατέληγε τότε στο συμπέρασμα ότι ορισμένες από τις εν λόγω παραδοχές θα μπορούσαν να βελτιωθούν περαιτέρω όταν η Επιτροπή λάβει τη γνώμη του Οργανισμού επί του θέματος. Είναι επομένως πιθανό οι υπηρεσίες της Επιτροπής να θελήσουν να αναθεωρήσουν τις εκτιμήσεις τους προτού καταθέσουν νομοθετική πρόταση.

#### 1.3.5 Η παρούσα αξιολόγηση κανονιστικού αντικτύπου

Η παρούσα αξιολόγηση κανονιστικού αντικτύπου (RIA), η οποία βασίζεται στις δύο μελέτες που συνοψίζονται στις παραγράφους 1.3.3 και 1.3.4 ανωτέρω, παρουσιάζεται αναλυτικά στο κεφάλαιο 2 που ακολουθεί. Για κάθε περαιτέρω παραδοχή ή παράμετρο που παρουσιάζεται στο κεφάλαιο αυτό την ευθύνη φέρει ο Οργανισμός. Ειδικότερα, δεδομένου ότι ο αριθμός των «αεροδρομίων» είναι μεγαλύτερος από τον αριθμό των «αερολιμένων» (καθώς οι τελευταίοι εξυπηρετούν εμπορικές αερομεταφορές) θα πρέπει να επιδειχθεί ιδιαίτερη προσοχή στην αξιολόγηση του δυνητικού αντικτύπου του πεδίου εφαρμογής της μελλοντικής νομοθεσίας.

Η παρούσα αξιολόγηση κανονιστικού αντικτύπου διεξήχθη σύμφωνα με την εγκριθείσα από τον εκτελεστικό διευθυντή του Οργανισμού μεθοδολογία, βάσει των παραγράφων 3.4 και 5.3 της εγκριθείσας από το διοικητικό συμβούλιο του Οργανισμού κανονιστικής διαδικασίας.

Υπενθυμίζεται και πάλι ότι, σε αντίθεση με τη μελέτη της Επιτροπής που παρουσιάζεται στην παράγραφο 1.3.4 ανωτέρω, στην παρούσα αξιολόγηση κανονιστικού αντικτύπου εξετάζονται μόνο οι ουσιαστικές δαπάνες και όχι οι αμιγώς διοικητικές δαπάνες (π.χ. σταθμοί εργασίας για υπαλλήλους, παραγωγή φωτοαντιγράφων, αρχειοθέτηση εντύπων, αποστολή αλληλογραφίας κλπ.).

#### 1.3.6 Η τελική αξιολόγηση αντικτύπου

Οι υπηρεσίες της Επιτροπής θα έχουν την ευθύνη της συγκεφαλαίωσης της προκαταρκτικής αξιολόγησης που αναφέρεται στην παράγραφο 1.3.3 ανωτέρω, της αξιολόγησης διοικητικών

δαπανών που εκπόνησαν οι ίδιες και της παρούσας αξιολόγησης κανονιστικού αντικτύπου κατά την υποβολή της πρότασης για έγκριση της νομοθετικής πρότασης επί του θέματος.

## 2. Αξιολόγηση κανονιστικού αντικτύπου

### 2.1 Προσέγγιση της αξιολόγησης αντικτύπου

#### 2.1.1 Ποιοτική και ποσοτική αξιολόγηση

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

Η αξιολόγηση κανονιστικού αντικτύπου είναι ανάλογη προς τον δυνητικό αντίκτυπο της πρότασης. Οι επιπτώσεις αυτές αναλύονται από διάφορες οπτικές γωνίες (πεδία). Ως εκ τούτου, η παρούσα αξιολόγηση κανονιστικού αντικτύπου, η οποία αφορά τον κλάδο της αεροπορίας και πιο συγκεκριμένα τα αεροδρόμια, εξετάζει ειδικότερα τα ακόλουθα πεδία προς αξιολόγηση αντικτύπου:

- αντίκτυπος στην ασφάλεια·
- αντίκτυπος στην οικονομία·
- αντίκτυπος στο περιβάλλον·
- κοινωνικός αντίκτυπος· και
- αντίκτυπος σε άλλες απαιτήσεις που άπτονται της πολιτικής αεροπορίας οι οποίες δεν εμπίπτουν στο πεδίο των αρμοδιοτήτων του EASA.

Πιο συγκεκριμένα, ο αντίκτυπος που παρατίθεται κατωτέρω αξιολογήθηκε ποιοτικά ή ποσοτικά, όπως παρουσιάζεται στον πίνακα 4:

Αξιολόγηση	ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΣ					
	Στην ασφάλεια		Στην οικονομία	Στο περιβάλλον	Στο κοινωνικό σύνολο	Σε άλλες απαιτήσεις που άπτονται της πολιτικής αεροπορίας
	Κατά το παρελθόν	Μελλοντικός αντίκτυπος				
Ποσοτική	X					
Προσεγγιστικά ποσοτική		X	X		X	
Ποιοτική		X	X	X	X	X

Πίνακας 4: Ποιοτική και ποσοτική ανάλυση αντικτύπου

Καθένα από αυτά τα 5 πεδία προς αξιολόγηση αντικτύπου θα εξεταστούν χωριστά στις παραγράφους 2.6 έως 2.10 κατωτέρω.

#### 2.1.2 Μεθοδολογία αξιολόγησης

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

- ανάλυση του προβλήματος (παράγραφος 2.3 κατωτέρω)·
- καθορισμός στόχων (γενικών, ειδικών και επιχειρησιακών) και δεικτών (παράγραφος 2.4 κατωτέρω)·
- προσδιορισμός εναλλακτικών επιλογών για τα κύρια θέματα που προέκυψαν κατά τη διαβούλευση (δηλ. πεδίο εφαρμογής της κοινοτικής νομοθεσίας· ρύθμιση του

εξοπλισμού αεροδρομίων· διαδικασία πιστοποίησης· ρόλος των φορέων αξιολόγησης και ρύθμιση του προσωπικού υπηρεσιών διάσωσης και πυρόσβεσης) (παράγραφος 2.5)·

- προσδιορισμός και εκτίμηση του μεγέθους της ομάδας στόχου·
- προσδιορισμός και αξιολόγηση των επιπτώσεων κάθε πιθανής επιλογής και στα 6 πεδία που παρατίθενται στην παράγραφο 2.1.1 ανωτέρω, για τον καθορισμό των πιο σημαντικών·
- συμπερασματική πολυκριτηριακή ανάλυση.

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

Η κύρια χρησιμότητα λοιπόν των γενικών στόχων έγκειται στην αξιοποίησή τους για τον καθορισμό των ειδικών στόχων της προτεινόμενης πολιτικής. Οι δείκτες άμεσων αποτελεσμάτων που συνδέονται με τους στόχους αυτούς χρησιμοποιούνται κατά περίπτωση στην παρούσα αξιολόγηση κανονιστικού αντίκτυπου, ενώ μπορούν επίσης να χρησιμοποιηθούν μελλοντικά στο πλαίσιο ενδιάμεσων αξιολογήσεων.

Τέλος, οι επιχειρησιακοί δείκτες της παραγράφου 2.4.5 κατωτέρω δεν χρησιμοποιήθηκαν στο πλαίσιο της παρούσας αξιολόγησης κανονιστικού αντίκτυπου. Παρόλα αυτά, μπορούν να χρησιμοποιηθούν από την Επιτροπή για τη διαρκή συγκριτική αξιολόγηση της προόδου της προτεινόμενης πρωτοβουλίας.

Αφού προσδιοριστούν όλες οι επιπτώσεις για κάθε βασικό θέμα και κάθε σχετική επιλογή πολιτικής, σε σχέση με τους εν λόγω ειδικούς στόχους, στις συμπερασματικές παραγράφους 2.6 έως 2.10 κατωτέρω γίνεται συνοπτική παρουσίαση των αποτελεσμάτων υπό τη μορφή πίνακα αντίκτυπου. Η διαδικασία που ακολουθήθηκε για την κατάρτιση του πίνακα αυτού ήταν η πολυκριτηριακή ανάλυση, η οποία πραγματοποιήθηκε μέσω των ακόλουθων αναλυτικών βημάτων:

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

- τέλος, σύγκριση των επιλογών μέσω της άθροισης των σταθμισμένων βαθμολογιών τους.

## 2.2 Οργάνωση της διαδικασίας

### *2.2.1 Διυπηρεσιακή συντονιστική ομάδα*

Η έκθεση σχετικά με την προκαταρκτική αξιολόγηση αντικτύπου που αναφέρθηκε στην παράγραφο 1.3.3 ανωτέρω ολοκληρώθηκε από τη συμβουλευτική εταιρεία τον Σεπτέμβριο του 2005. Ακολούθως, η Επιτροπή ανακοίνωσε την πρόθεσή της να προβεί σταδιακά στην επέκταση των αρμοδιοτήτων του συστήματος του EASA<sup>4</sup>.

Ως εκ τούτου, η μονάδα F3 (Ασφάλεια και περιβάλλον πολιτικής αεροπορίας) της ΓΔ-TREN, συνέστησε τον Ιανουάριο του 2006 διυπηρεσιακή συντονιστική ομάδα (IS-SG) για την εκ των προτέρων αξιολόγηση/τελική αξιολόγηση αντικτύπου σχετικά με την επέκταση των αρμοδιοτήτων του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA) στις αεροναυτιλιακές υπηρεσίες, στη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας και στα αεροδρόμια, η οποία επιφορτίστηκε με τα ακόλουθα καθήκοντα:

- έλεγχος της προκαταρκτικής αξιολόγησης που διενεργήθηκε από τον ανάδοχο και εισήγηση περί του εάν θα πρέπει να εξεταστούν περισσότερες αναλυτικές επιλογές σε σχέση με την προτεινόμενη μελλοντική πορεία·
- διευκόλυνση της πρόσβασης σε πληροφορίες για την ολοκλήρωση της μελέτης·
- παροχή υποστήριξης στον υπεύθυνο της αξιολόγησης, ιδίως ως προς την εκτίμηση κινδύνου και την εκτίμηση κόστους, αφ' ης στιγμής γνωστοποιηθεί το αναλυτικό περιεχόμενο της γνώμης του EASA·
- παρακολούθηση των εργασιών και επαλήθευση των αποτελεσμάτων·
- συμμετοχή στις συνεδριάσεις·
- συμμετοχή στην ποιοτική αποτίμηση της αξιολόγησης·
- εξασφάλιση της διάδοσης των συμπερασμάτων και των συστάσεων.

Εκτός από άλλες μονάδες της ΓΔ TREN και του Οργανισμού, στην εν λόγω διυπηρεσιακή ομάδα συμμετέχουν επίσης και άλλες υπηρεσίες της Επιτροπής, όπως: Γενική Γραμματεία, Service Juridique, ΓΔ ENTR, ΓΔ ENV και ΓΔ BUDG.

Η εναρκτήρια συνεδρίαση πραγματοποιήθηκε στις 20 Μαρτίου 2006. Ακολούθησαν τακτικές συνεδριάσεις, η 6η από τις οποίες πραγματοποιήθηκε στις 21 Μαρτίου 2007. Η 7η συνεδρίαση θα προγραμματιστεί για την παρουσίαση της παρούσας αξιολόγησης κανονιστικού αντικτύπου από τον EASA στα μέλη της IS-SG.

Έως τώρα, τα μέλη της IS-SG έχουν παράσχει βασική πληροφόρηση σε τεχνικά θέματα και θέματα κόστους, κυρίως στο πλαίσιο της εκπόνησης της αξιολόγησης των διοικητικών δαπανών που διενεργήθηκε από τη ΓΔ TREN, στην οποία συμμετείχαν ενεργά, όχι μόνο μέσω της συμμετοχής τους στις συνεδριάσεις, αλλά και της αναθεώρησης των εγγράφων μέσω αλληλογραφίας.

Αναμένεται ότι η IS-SG δεν θα περιοριστεί στο σχολιασμό της παρούσας αξιολόγησης κανονιστικού αντικτύπου και της επακόλουθης προσυπογραφής της τελικής αξιολόγησης αντικτύπου που συνέταξε η ΓΔ TREN, αλλά θα συνεχίσει τις δραστηριότητές της προκειμένου να ολοκληρώσει την αξιολόγηση αντικτύπου σχετικά με την επέκταση των αρμοδιοτήτων του EASA στη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας και τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας.

---

<sup>4</sup> COM (2005) 578 τελικό της 15ης Νοεμβρίου 2005.



### 2.2.2 Διαβούλευση με ενδιαφερομένους

Στο πλαίσιο της δομημένης και επαναληπτικής διαδικασίας διαβούλευσης που διεξάγεται με τους ενδιαφερομένους έχουν χρησιμοποιηθεί έως τώρα δεκατρείς μηχανισμοί (πέραν της αλληλογραφίας και των άτυπων συζητήσεων), οι οποίοι συνοψίζονται στον πίνακα 5 κατωτέρω:

Αριθ.	Αρμόδιος	Περίοδος διαβούλευσης	Ομάδα στόχος	Μηχανισμός	Αποτελέσματα
1	ECORYS	Μέσα 2005	Περισσότεροι από 70 επιλεγμένοι ενδιαφερόμενοι	Ερωτηματολόγια	Ελήφθησαν 56. Σύνοψη των απαντήσεων στην έκθεση της ECORYS
2	ECORYS	Μέσα 2005	25 βασικοί ενδιαφερόμενοι	Συνεντεύξεις	Σύνοψη των απαντήσεων στην έκθεση της ECORYS
3	EASA	Δεκέμβριος 2005	Συμβουλευτική ομάδα εθνικών αρχών (AGNA)	Διαβούλευση επί του ετήσιου κανονιστικού σχεδίου του EASA	Έγκριση του καθήκοντος BR 002
4	EASA	Δεκέμβριος 2005	Συμβουλευτική επιτροπή για θέματα προτύπων ασφάλειας (SSCC)		Έγκριση του καθήκοντος BR 002
5	EASA	Δεκέμβριος 2005	AGNA	Διαβούλευση επί των όρων εντολής του καθήκοντος BR 002	Δημοσίευση όρων εντολής
6	EASA	Δεκέμβριος 2005	SSCC		Δημοσίευση όρων εντολής
7	EASA	Μάιος-Οκτώβριος 2006	Το κοινό μέσω διαβούλευσης μέσω Διαδικτύου	NPA 06/2006	Ελήφθησαν 3010 παρατηρήσεις από 1850 απαντήσαντες. Δημοσίευση CRD
8	EASA	Μάιος-Ιούλιος 2007	Το κοινό μέσω διαβούλευσης μέσω Διαδικτύου	CRD 06/2006	Ελήφθησαν 103 ενστάσεις από 15 ενδιαφερομένους. Ελήφθησαν υπόψη κατά την εκπόνησης της γνώμης
9	EASA	Έως τις αρχές 2006	Αρχές πολιτικής αεροπορίας	Παρουσιάσεις προς την ομάδα εργασίας των GASR	Αδιάλειπτη συμμετοχή και συζητήσεις στο πλαίσιο συνεδριάσεων
10	EASA	Δεκέμβριος 2006	Ενδιαφερόμενοι των αεροδρομίων	Παρουσίαση στο πλαίσιο του συνεδρίου «Airport Exchange» της	Παρουσίαση

				ACI Ευρώπης	
11	EASA	Ιούνιος 2007	Βρετανοί ενδιαφερόμενοι των αεροδρομίων	Παρουσίαση στο πλαίσιο του συνεδρίου «Ops and Safety» της AOA	Παρουσίαση
12	EASA	Ιούνιος 2007	Αυστριακοί, γερμανοί & ελβετοί ενδιαφερόμενοι των αεροδρομίων	Παρουσίαση προς την επιτροπή υποδομών & τεχνολογίας ADV	Παρουσίαση
13	EASA	Σεπτέμβριος 2007	Ενδιαφερόμενοι των αεροδρομίων	Παρουσίαση προς την Τεχνική Επιτροπή του ACI	Παρουσίαση

### Πίνακας 5: Διαβούλευση με ενδιαφερομένους

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

Ο Οργανισμός, όπως προβλέπει η κανονιστική του διαδικασία, διαβουλευτήκε διαδοχικά δύο φορές με την AGNA και τη SSCC αντίστοιχα σχετικά με τη συμπερίληψη του καθήκοντος BR 002 στην κανονιστική διαδικασία και εν συνεχεία σχετικά με τους αναλυτικούς όρους εντολής όσον αφορά την εξέλιξή του. Από το 2005, ο EASA κατέβαλε κάθε δυνατή προσπάθεια για συνεργασία όχι μόνο με τις αρμόδιες αρχές αλλά και με όλους τους ενδιαφερόμενους των αεροδρομίων και, πρώτα και κύρια, με τις αντιπροσωπευτικές οργανώσεις τους. Αυτή η διαρκής προσπάθεια είχε θετικό αντίκτυπο στον αριθμό και την ποιότητα των παρατηρήσεων που ελήφθησαν επί της NPA 06/2006. Ειδικότερα, οι 3010 παρατηρήσεις που υποβλήθηκαν προέρχονταν όχι μόνο από 1750 και πλέον ιδιώτες αλλά και από 91 ενδιαφερόμενους αρμόδιους φορείς της πολιτικής αεροπορίας, οι οποίοι παρατίθενται στον πίνακα 6:

Αρχές	Αεροδρόμια	Χρήστες εναέριου χώρου	Φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας	Κλάδος
Αυστρία (Christian Marek)	Aberdeen	AEA	DFS	Airbus
Βέλγιο	ACI Ευρώπης	AOPA Ιταλίας	Bundeswehr ATS Office	British Helicopter Advisory Board
Δανία	ADV (German Airport Ass.)	AOPA Νορβηγίας	EURO CONTROL	ECA
Τσεχική Δημοκρατία	Avinor	AOPA Ηνωμένου Βασιλείου		Helicopter Museum
Εσθονία	BAA Central Airside Operations	APAU		IFATCA
Φινλανδία	Bickerton's Aerodromes	Air League		International Fire Training Centre
Γαλλία	Birmingham	Association Aerotourisme		Squirrel Helicopters
Ελλάδα	British AOA	Association MosAiles		
Γερμανία	Δουβλίνου	Belgian Gliding Federation		
Hessian Ministry of Economics, Transport, & Development	Dutch Airport Association	British Gliding Association		
Ισλανδία	Exeter & Devon	British Hang Gliding & Para Gliding Ass.		
Ιρλανδία	Finavia	British International		
Ιταλία	Fraport AG	Centre ULM Européen		
Ομάδα διαδικασιών Ops του JAA	Γλασκώβης	Club Aero ULM Berch		
Κάτω Χώρες	Gloucestershire	Club ULM		
Νορβηγία	Guernsey	Danish Ultralight Flying Association		
Ρουμανία	Heathrow	Deutscher Ultralightflugverband		
Σλοβακία	Humberside	ECOGAS (BBGA)		
Σλοβενία	Λούτον	EGU		
Ισπανία	Λυόν	Europe Airsports		
Σουηδία	Μάντσεστερ	FSSLA Federation		
Ελβετία	Nottingham E.M.	GAAC		
Ηνωμένο Βασίλειο	Πράγας	KLM		
ΗΠΑ (FAA)	Schiphol	Helicopter Club GB		
	Schweizer Flugplatzverein	IAOPA		
	Teuge	Popular Flying Ass.		
	UAF	Reseau Sport de l'Air		
		Swiss Aero club		

			UK Flying Farmers Association		
			UK Offshore Operators Association		
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>24</b>	<b>27</b>	<b>30</b>	<b>3</b>	<b>7</b>
<b>ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ</b>					<b>91</b>

### Πίνακας 6: Δημόσιοι ή ιδιωτικοί φορείς που απάντησαν στην NPA 06/2006

Και οι 3010 παρατηρήσεις αναλύθηκαν, όπως περιγράφεται στο CRD 06/2006 που δημοσιεύτηκε στις 05 Μαΐου 2007. Τέλος, και επί του CRD ελήφθησαν 103 ενστάσεις, οι οποίες επίσης αναλύθηκαν και συνοψίστηκαν καταλλήλως στη γνώμη σχετικά με την επέκταση του συστήματος του EASA στην ασφάλεια και διαλειτουργικότητα των αεροδρομίων.

Συμπερασματικά, και προφανώς εντός των ορίων των διαθέσιμων πόρων, σε όλους τους ενδιαφερόμενους δόθηκαν πολλές ευκαιρίες αλληλεπίδρασης με τον Οργανισμό, σύμφωνα τόσο με το πνεύμα –και, συχνά, πέρα από αυτό– όσο και με το γράμμα –και ποτέ οτιδήποτε λιγότερο– της ισχύουσας κανονιστικής διαδικασίας.

Πιο συγκεκριμένα, η ανάλυση των απαντήσεων επί του CRD οδηγεί στο συμπέρασμα ότι λιγότερο από 5% των αρχικών 91 συλλογικών ενδιαφερομένων που απάντησαν στην NPA 06/2006 δεν πείστηκαν απολύτως για την ορθότητα της διαδικασίας, όπως απεικονίζεται στον πίνακα 7 κατωτέρω:

Φορείς που απάντησαν στην NPA 06/2006						
Αρμόδιες αρχές		Φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων			Σύνολο	
Διατύπωση αμφιβολιών ως προς την ορθότητα της διαδικασίας	Σύνολο αρχικών απαντησάντων	Διατύπωση αμφιβολιών	Σύνολο αρχικών απαντησάντων	Διατύπωση αμφιβολιών	Σύνολο αρχικών απαντησάντων	
BMBVS	3	ADV	1	4	91	
DGAC-FR						
ENAC						
<b>%</b>	<b>12,5</b>	<b>3,7</b>		<b>4,4</b>		

### Πίνακας 7: Ορθότητα της διαδικασίας

## 2.3 Ανάλυση του προβλήματος

### 2.3.1 Επίπεδο ασφάλειας στα αεροδρόμια της ΕΕ

#### 2.3.1.1 Ορισμοί

Κατόπιν αιτήματος της κανονιστικής διεύθυνσης του EASA, τον Ιούλιο του 2007 διεξήχθη σύντομη μελέτη από το τμήμα ανάλυσης και έρευνας σχετικά με την ασφάλεια του Οργανισμού με αντικείμενο τα αεροπορικά ατυχήματα που συνέβησαν σε αεροδρόμια ή κοντά σε αυτά. Χρησιμοποιήθηκαν οι ορισμοί των αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων που δίνονται στο παράρτημα 13 της σύμβασης ICAO, οι οποίοι συνοψίζονται στον πίνακα 8:

<b>Απόσπασμα των ορισμών που παρατίθενται στο παράρτημα 13 της σύμβασης ICAO, 9η έκδοση – 2001 περιλαμβανομένης της τροποποίησης 11 που ισχύει από τις 23 Νοεμβρίου 2006</b>	
<b>Ατύχημα</b> (Στο παράρτημα 13 περιλαμβάνονται κάποιες εξαιρέσεις που δεν παρατίθενται στον παρόντα πίνακα)	Περιστατικό που σχετίζεται με την επιχειρησιακή λειτουργία ενός αεροσκάφους και λαμβάνει χώρα από τη στιγμή που ένα άτομο επιβιβάζεται με σκοπό την πτήση έως τη στιγμή που όλα τα πρόσωπα αποβιβάζονται, κατά το οποίο: α) επέρχεται θανάσιμος ή σοβαρός τραυματισμός ατόμου ως αποτέλεσμα της παρουσίας του στο αεροσκάφος ή της απευθείας επαφής του με οποιοδήποτε εξάρτημα του αεροσκάφους, περιλαμβανομένων τμημάτων που αποκολλούνται από αυτό ή της απευθείας έκθεσής τους σε ταχύρευμα. β) το αεροσκάφος υφίσταται ζημία ή δομική αστοχία η οποία πλήττει τη δομική αντοχή ή την απόδοση ή τα πτητικά χαρακτηριστικά του αεροσκάφους, και η οποία υπό φυσιολογικές συνθήκες θα απαιτούσε τη σοβαρή επισκευή ή αντικατάσταση του προβληματικού δομικού μέρους. γ) το αεροσκάφος αγνοείται ή είναι αδύνατη η πρόσβαση σε αυτό.
<b>Συμβάν</b>	Περιστατικό, πλην ατυχήματος, που σχετίζεται με την επιχειρησιακή λειτουργία ενός αεροσκάφους, το οποίο επηρεάζει ή δύναται να επηρεάσει την ασφαλή επιχειρησιακή λειτουργία του.

### **Πίνακας 8: Απόσπασμα των ορισμών που παρατίθενται στο παράρτημα 13 της σύμβασης ICAO**

Η μελέτη βασίστηκε σε δεδομένα που αντλήθηκαν από τη βάση δεδομένων ασφάλειας του EASA, η οποία περιέχει δεδομένα από ολόκληρο τον κόσμο σχετικά με ατυχήματα και σοβαρά συμβάντα που συλλέγει ο ICAO, καθώς και πληροφορίες σχετικά με περιστατικά που αφορούν την ασφάλεια από πηγές του κλάδου και των μέσων ενημέρωσης. Όλα τα δεδομένα που περιέχονται στην παρούσα παράγραφο 2.3.1 αντλήθηκαν από την εν λόγω βάση δεδομένων και συγκεντρώθηκαν από το τμήμα ανάλυσης και έρευνας του Οργανισμού, εκτός εάν στο κείμενο ορίζεται κάτι διαφορετικό.

#### 2.3.1.2 Αντικείμενο της μελέτης

Η παρούσα μελέτη είχε ως αντικείμενο:

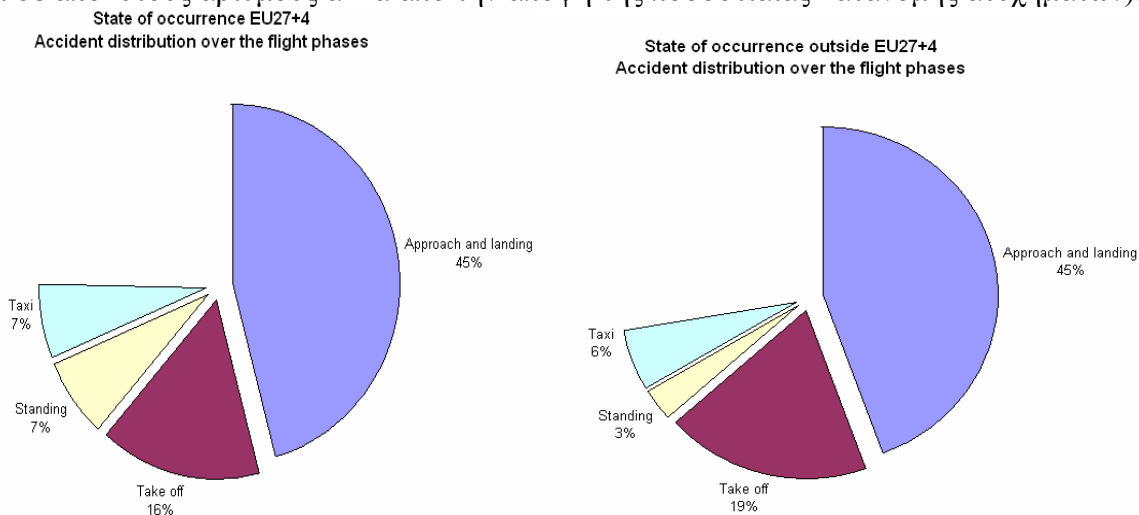
- ατυχήματα, που συμβαίνουν σε αεροσκάφη με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 2250 kg, δεδομένου ότι ο ICAO δεν συλλέγει δεδομένα για μικρότερες ατράκτους·
- κάθε κατηγορίας (δηλ. σταθερής πτέρυγας ή στροφειόπττερων), είτε χρησιμοποιούνται για εμπορικές αερομεταφορές είτε για σκοπούς γενικής αεροπορίας.

Η ανάλυση καλύπτει δέκα χρόνια: από το 1996 έως το 2005. Έτσι, για παράδειγμα, το πρόσφατο ατύχημα της 17ης Ιουλίου 2007 στο αεροδρόμιο Congonhas (Βραζιλία), στο οποίο έχασαν τη ζωή τους 187 επιβαίνοντες του αεροσκάφους αλλά και 12 άτομα στη μητροπολιτική περιοχή που περιβάλλει το εν λόγω αεροδρόμιο δεν συμπεριλήφθηκε στη μελέτη, καθώς δεν υπάρχουν ακόμα επίσημες πληροφορίες σχετικά με τα αίτια που είχαν ως αποτέλεσμα το αεροσκάφος να υπερβεί τα όρια του βρεγμένου αεροδιαδρόμου.

Γίνεται επίσης σύγκριση των περιοχών όπου συμβαίνουν τα ατυχήματα: δηλ. η Ευρώπη<sup>5</sup> αντιπαραβάλλεται με τον υπόλοιπο κόσμο. Λόγω ελλιπών δεδομένων σε ορισμένα διαγράμματα έγινε προσαρμογή του καλυπτόμενου πεδίου.

### 2.3.1.3 Φάσεις της πτήσης

Όπως απεικονίζεται στα διαγράμματα του σχήματος 3 κατωτέρω, περίπου 75% όλων των ατυχημάτων, κατά την υπό εξέταση χρονική περίοδο, συνέβησαν σε αεροδρόμια ή κοντά σε αυτά. Μεταξύ της Ευρώπης και του υπόλοιπου κόσμου δεν προκύπτουν σημαντικές διαφορές (όχι σε απόλυτους αριθμούς αλλά από την άποψη της ποσοστιαίας κατανομής ατυχημάτων):



[ΕΕ των 27+4

Κατανομή ατυχημάτων κατά φάση πτήσης

Τροχοδρόμηση 7%

Στάθμευση 7%

Απογείωση 16%

Προσέγγιση και προσγείωση 45%

Εκτός ΕΕ των 27+4

Κατανομή ατυχημάτων κατά φάση πτήσης

Τροχοδρόμηση 6%

Στάθμευση 3%

Απογείωση 19%

Προσέγγιση και προσγείωση 45%]

**Σχήμα 3: 75% των αεροπορικών ατυχημάτων συμβαίνουν σε αεροδρόμια ή κοντά σε αυτά**

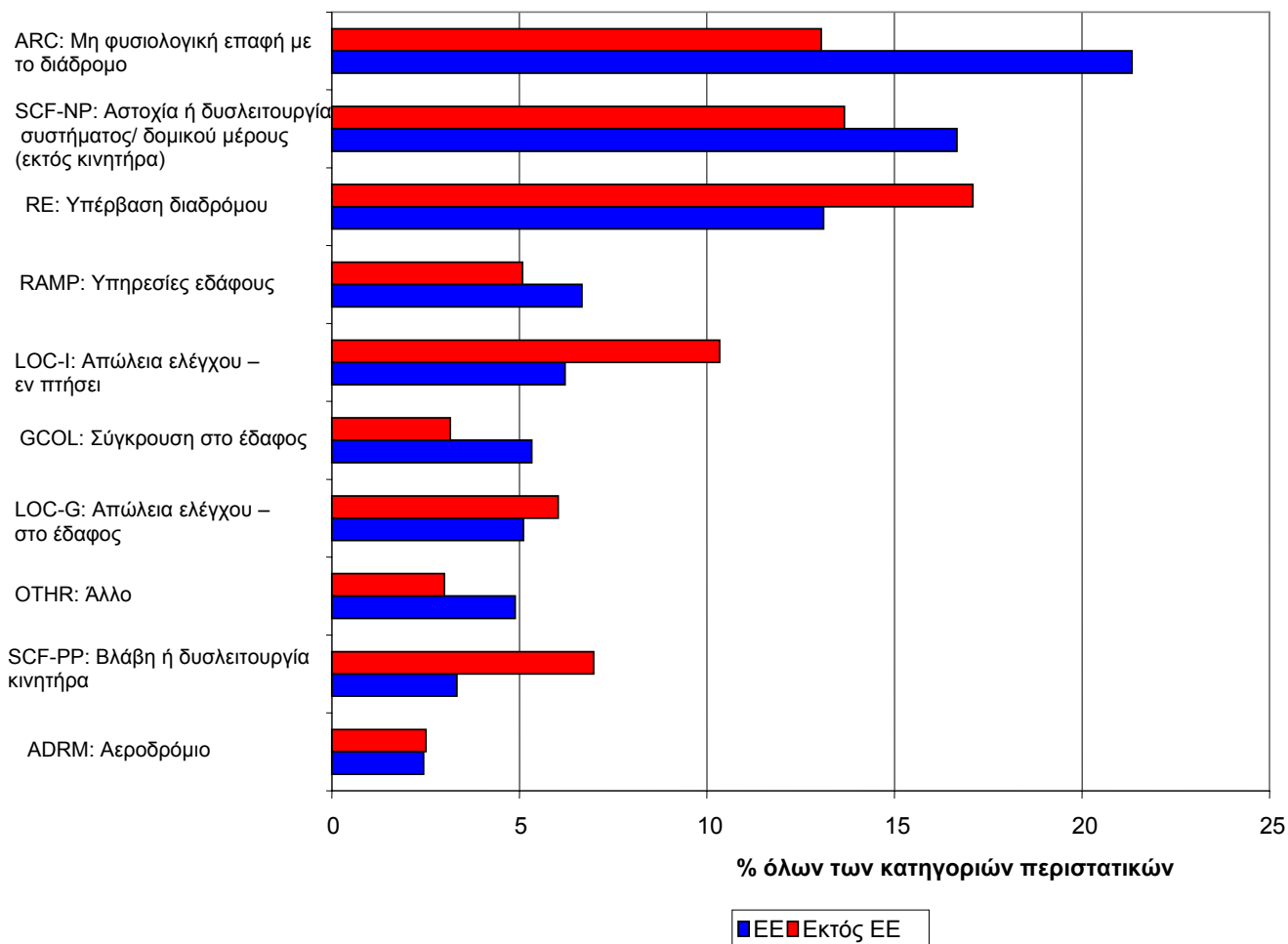
### 2.3.1.4 Κατηγορίες περιστατικών

<sup>5</sup> Στο πλαίσιο της παρούσας επισκόπησης ασφάλειας ως «Ευρώπη» νοούνται τα 27 κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης συν την Ισλανδία, το Λιχτενστάιν, τη Νορβηγία και την Ελβετία (ΕΕ των 27+4), καθώς οι τελευταίες συμμετέχουν στο «σύστημα EASA». Από την άλλη η ECAC (Ευρωπαϊκή Διάσκεψη Πολιτικής Αεροπορίας) καλύπτει μια ευρύτερη περιοχή η οποία περιλαμβάνει 42 κράτη: δηλ. ολόκληρη τη γεωγραφική περιοχή της Ευρώπης, εκτός της Λευκορωσίας, του Λιχτενστάιν, της Ρωσικής Ομοσπονδίας με το FIR Καλίνιγκραντ, το Σαν Μαρίνο και την αποστολή των Ηνωμένων Εθνών στο Κοσσυφοπέδιο.

Οι κατηγορίες περιστατικών παρέχουν το πρώτο – και υψηλότερο – επίπεδο ανάλυσης για τα ατυχήματα και τα συμβάντα. Σε ένα δεδομένο περιστατικό μπορεί να αντιστοιχούν περισσότερες από μία κατηγορίες. Οι κατηγορίες περιστατικών περιγράφουν με γενικούς όρους τι έχει συμβεί.

Στο διάγραμμα του σχήματος 4 κατωτέρω απεικονίζονται οι κατηγορίες περιστατικών για τα ατυχήματα που συμβαίνουν κατά τις φάσεις της απογείωσης, της προσγείωσης, της στάθμευσης και της τροχοδρόμησης:

#### Οι 10 κύριες κατηγορίες περιστατικών Ατυχήματα – φάση απογείωσης, προσγείωσης, στάθμευσης, τροχοδρόμησης



**Σχήμα 4: Οι 10 κύριες κατηγορίες περιστατικών που σχετίζονται με το αεροδρόμιο**

Από το σχήμα 4 ανωτέρω προκύπτει ότι 3 από τις 5 συχνότερες κατηγορίες μπορεί να σχετίζονται με το αεροδρόμιο (δηλ. ARC, RE, RAMP). Η ταξινόμηση των εν λόγω κατηγοριών περιγράφεται καλύτερα στον πίνακα 9 κατωτέρω:

Ακρωνύμιο	Ορισμός
ARC	Μη φυσιολογική επαφή με το διάδρομο (Abnormal Runway Contact): προσγείωση ανώμαλη, σε μεγαλύτερη απόσταση και με μεγαλύτερη ταχύτητα. Επίσης περιλαμβάνει κτυπήματα του ουραίου και προσγειώσεις με ανεβασμένους τροχούς. Τα αίτια της μπορεί να σχετίζονται απολύτως ή εν μέρει με το αεροδρόμιο (π.χ. ακατάλληλη επισήμανση του διαδρόμου).
SCF-NP	Αστοχία συστήματος / δομικού μέρους – εκτός κινητήρα (System/ component failure – non engine): περιγραφή αστοχίας / δυσλειτουργίας σε κάποιο από τα συστήματα του αεροσκάφους εκτός του κινητήρα. Σε πολύ μικρό αριθμό περιπτώσεων η κατάσταση ή οι κλίσεις της επιφάνειας μπορεί να προκαλέσουν ζημιά στο σύστημα προσγείωσης του αεροσκάφους. Σε εξαιρετικά σπάνιες περιπτώσεις (π.χ. στο ατύχημα του Concorde στις 25 Ιουλίου 2000), από ένα εξωτερικό αντικείμενο (FOD) στο διάδρομο μπορεί να ξεκινήσει μια ακολουθία γεγονότων που μπορούν να οδηγήσουν σε ένα καταστροφικό ατύχημα.
RE	Υπέρβαση διαδρόμου (Runway excursion): το αεροσκάφος ξεπερνά τα πλευρικά όρια ή το τέλος του διαδρόμου. Σε μια σειρά περιπτώσεων μπορεί να σχετίζονται με το αεροδρόμιο (π.χ. υδρολίσθηση ή οι δηλωθείσες αποστάσεις δεν ανταποκρίνονται στα πρότυπα ασφαλείας, με σκοπό την προσέλκυση περισσότερης εμπορικής κυκλοφορίας).
<b>RAMP</b>	<b>Υπηρεσίες εδάφους: αφορά αεροσκάφη που υφίστανται ζημιές από εξοπλισμό εδάφους, οχήματα αλλά και σφάλματα κατά τη φόρτωση. Καλύπτεται από τους ορισμούς του αεροπορικού ατυχήματος ή συμβάντος που παρατίθενται στο παράρτημα 13.</b>
LOC-I	Απώλεια ελέγχου εν πτήση (Loss of Control in Flight): το αεροσκάφος παρεκκλίνει από την προβλεπόμενη πορεία πτήσης. Η κατηγορία αυτή χρησιμοποιείται μόνο σε περιπτώσεις όπου είναι δυνατός ο έλεγχος του αεροσκάφους. Εξαιρούνται οι περιπτώσεις όπου ο έλεγχος του αεροσκάφους δεν είναι δυνατός λόγω τεχνικών αστοχιών.
GCOL	Σύγκρουση του αεροσκάφους με αντικείμενα /εμπόδια κατά την κίνηση στο αεροδρόμιο, εξαιρουμένης της διαδρομής απογείωσης και της διαδρομής προσγείωσης. Επομένως εξαιρούνται οι συγκρούσεις λόγω παρεισφρήσεων στο διάδρομο. Οι τελευταίες δεν περιλαμβάνονται στις 10 κύριες κατηγορίες από την άποψη της συχνότητας ατυχημάτων (η συχνότητα των συμβάντων παρεισφρήσεων στο διάδρομο αναφέρεται κατωτέρω· η σοβαρότητα των επιπτώσεων δεν σχετίζεται με τη συχνότητα).
LOC-G	Απώλεια ελέγχου στο έδαφος (Loss of Control on Ground): μπορεί να οφείλεται σε αστοχία του συστήματος προσγείωσης του αεροσκάφους, αλλά μπορεί επίσης να οφείλεται σε αίτια που σχετίζονται με το αεροδρόμιο: π.χ. ολίσθηση στον πάγο, υδρολίσθηση, ή παρέκκλιση από την πορεία λόγω ανέμου.
ΑΛΛΟ	Κάθε άλλος τύπος ατυχήματος, που κυρίως περιλαμβάνει, αναφορικά με περιστατικά εντός/πλησίον αεροδρομίων, κτυπήματα από πουλιά, π.χ. σύγκρουση του αεροσκάφους με πουλιά.
SCF-PP	Αστοχίες του κινητήρα του αεροσκάφους (System/ component failure – non engine). Σε μικρό αριθμό περιπτώσεων μπορεί να οφείλονται σε προσρόφηση εξωτερικού αντικειμένου.
<b>ADRM</b>	<b>Περιστατικά που σχετίζονται με τη διαμόρφωση ή τη λειτουργία ενός αεροδρομίου. Σε αυτά μπορεί να περιλαμβάνονται ατυχήματα που</b>



	σχετίζονται με την ανεπαρκή αποστράγγιση του διαδρόμου, την κακή συντήρηση του διαδρόμου, την ανεπαρκή σήμανση που μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα την προσπέλαση π.χ. του λάθους διαδρόμου, τον ανεπαρκή έλεγχο οχημάτων, τον ανεπαρκή αποχιονισμό κλπ.
<b>Σημείωση:</b> Μόνο δύο από τις κατηγορίες που παρατίθενται ανωτέρω, δηλ. οι «ADRM» και «RAMP» οι οποίες επισημαίνονται με έντονους χαρακτήρες, σχετίζονται άμεσα και αποκλειστικά με το αεροδρόμιο και τις δραστηριότητές του. Όλες οι υπόλοιπες κατηγορίες συνήθως σχετίζονται άμεσα με την επιχειρησιακή λειτουργία του αεροσκάφους στο αεροδρόμιο, αλλά μόνο από την ανάλυση του εκάστοτε ατυχήματος ή συμβάντος μπορεί να προκύψει εάν συνέβαλαν σε αυτό παράγοντες που σχετίζονται με το αεροδρόμιο. Μόνο η κατηγορία «LOC-I», το κελί της οποίας εμφανίζεται σκιασμένο, δεν σχετίζεται ποτέ με το αεροδρόμιο.	

### Πίνακας 9: Ταξινόμια των κατηγοριών περιστατικών

Ο σχετικά υψηλός αριθμός μη φυσιολογικών επαφών με το διάδρομο/υπερβάσεων διαδρόμου στην Ευρώπη (περίπου 50% πιο συχνές σε σχέση με τον υπόλοιπο κόσμο) χρήζει περαιτέρω μελέτης. Μια πιθανή εξήγηση είναι ότι η αναφορά τέτοιων περιστατικών είναι πιο ανεπτυγμένη στην Ευρώπη από ότι σε άλλα μέρη του κόσμου. Σε κάθε περίπτωση, για να αποτραπούν οι καταστροφικές συνέπειες μιας υπέρβασης διαδρόμου είναι σημαντικό να ορίζονται και να τηρούνται περιμετρικά των διαδρόμων οριοθετημένες περιοχές (π.χ. ζώνες ή περιοχές ασφαλείας στο τέρμα του διαδρόμου).

#### 2.3.1.5 Θανατηφόρα ατυχήματα σε αεροδρόμια

Συνολικά 9 θανατηφόρα ατυχήματα σε όλο τον κόσμο κατά τη χρονική περίοδο 1996-2005 εντάχθηκαν στην κατηγορία περιστατικών «Αεροδρόμιο» (ADRM). Δύο από αυτά συνέβησαν στην Ευρώπη, όπως παρατίθενται στον πίνακα 10:

ΕΕ των 27+4					
Έτος	Είδος	Σύνολο θυμάτων	Θύματα επί του αεροσκάφους	Αριθμός ατυχημάτων	
2000	Ατύχημα	113	109	1	
2001	Ατύχημα	118	114	1	

### Πίνακας 10: Θανατηφόρα ατυχήματα στην Ευρώπη, στα οποία συνέβαλαν σε σημαντικό βαθμό αίτια που σχετίζονται με το αεροδρόμιο

Ακολουθεί συνοπτική περιγραφή των αναφερθέντων παραγόντων που σχετίζονται με το αεροδρόμιο:

#### 25/07/2000 – Γαλλία (Gonesse, Lieu patte d’Oie) - Concorde

Παράγοντες που σχετίζονται με το αεροδρόμιο: **υπολείμματα στο διάδρομο**, ο διάδρομος δεν διατηρήθηκε ελεύθερος από αντικείμενα.

#### 08/10/2001 – Ιταλία (Μιλάνο-Αεροδρόμιο Linate) – MD87 και Cessna Citation

Παράγοντες που σχετίζονται με το αεροδρόμιο: μη συμμόρφωση των προτύπων του αεροδρομίου με το παράρτημα 14 της σύμβασης ICAO· οι απαιτούμενες **επισημάνσεις, φώτα και πινακίδες** είτε δεν υπήρχαν είτε βρίσκονταν σε κακή κατάσταση και δεν ήταν εύκολη η αναγνώρισή τους σε συνθήκες χαμηλής ορατότητας. Άλλες **επισημάνσεις** ήταν άγνωστες στους χειριστές. Επίσης στο αεροδρόμιο δεν βρισκόταν σε λειτουργία κάποιο λειτουργικό σύστημα διαχείρισης ασφάλειας.

Τα υπόλοιπα 7 θανατηφόρα ατυχήματα, τα οποία οφείλονταν τουλάχιστον εν μέρει σε αίτια που σχετίζονται με το αεροδρόμιο και τα οποία συνέβησαν εκτός Ευρώπης κατά την υπό εξέταση χρονική περίοδο, παρατίθενται στον πίνακα 11 κατωτέρω:

Υπόλοιπος κόσμος				
Έτος	Είδος	Σύνολο θυμάτων	Θύματα επί του αεροσκάφους	Αριθμός ατυχημάτων
1999	Ατύχημα	18	16	1
2000	Ατύχημα	86	86	2
2001	Ατύχημα	1	0	1
2004	Ατύχημα	2	2	1
2005	Ατύχημα	152	152	2

**Πίνακας 11: Θανατηφόρα ατυχήματα εκτός Ευρώπης, στα οποία συνέβησαν αίτια που σχετίζονται με το αεροδρόμιο**

Ακολουθεί συνοπτική περιγραφή των αναφερθέντων παραγόντων που σχετίζονται με το αεροδρόμιο:

21/12/1999 – Γουατεμάλα (Πόλη της Γουατεμάλα) – DC10-30

Παράγοντας που σχετίζεται με το αεροδρόμιο: οικίες κοντά στον διάδρομο (δηλ. **ανεπαρκής περιοχή ασφαλείας στο τέρμα του διαδρόμου**).

25/03/2000 – Αγκόλα (Huambo) - Antonov 32

Παράγοντας που σχετίζεται με το αεροδρόμιο: **κακή κατάσταση της επιφάνειας του διαδρόμου**.

31/10/2000 – Ταϊβάν (αερολιμένας Chiang Kai-Shek) – Boeing 747-400

Παράγοντες που σχετίζονται με το αεροδρόμιο: **μη συμμόρφωση σημάτων με τα διεθνή πρότυπα, κάποια φώτα καίριας σημασίας στον τροχιόδρομο και στο διάδρομο δεν υπήρχαν ή δεν λειτουργούσαν**, δεν υπήρχαν περιφράξεις ή επισημάνσεις στην αρχή του κλειστού διαδρόμου, δεν υπήρχε επίγειο ραντάρ ώστε ο έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας να προσδιορίσει τη θέση του αεροσκάφους.

05/01/2001 – Αγκόλα (Dundo) – Boeing 727-100

Παράγοντες που σχετίζονται με το αεροδρόμιο: το άκρο του διαδρόμου ήταν ψηλότερο υψομετρικά σε σχέση με το αεροδρόμιο, **επιτρεπόταν η πρόσβαση προσώπων δίπλα στο διάδρομο, πιθανότατα δεν υπήρχε περίφραξη περιμετρικά του αεροδρομίου, το μήκος του διαδρόμου απαιτεί συγκεκριμένη επιχειρησιακή συμπεριφορά από τους χειριστές (προσγείωση το συντομότερο δυνατό μετά το κατώφλι αρχής του διαδρόμου προσγείωσης)**.

29/06/2004 – Μοζαμβίκη (αερολιμένας Vilanculos) – Beech 200 King Air

Παράγοντας που σχετίζεται με το αεροδρόμιο: το αεροσκάφος δεν μπορούσε να αναπτύξει αρκετή ταχύτητα λόγω του **μαλακού εδάφους του διαδρόμου**.

23/08/2005 – Περού – Boeing 737-200

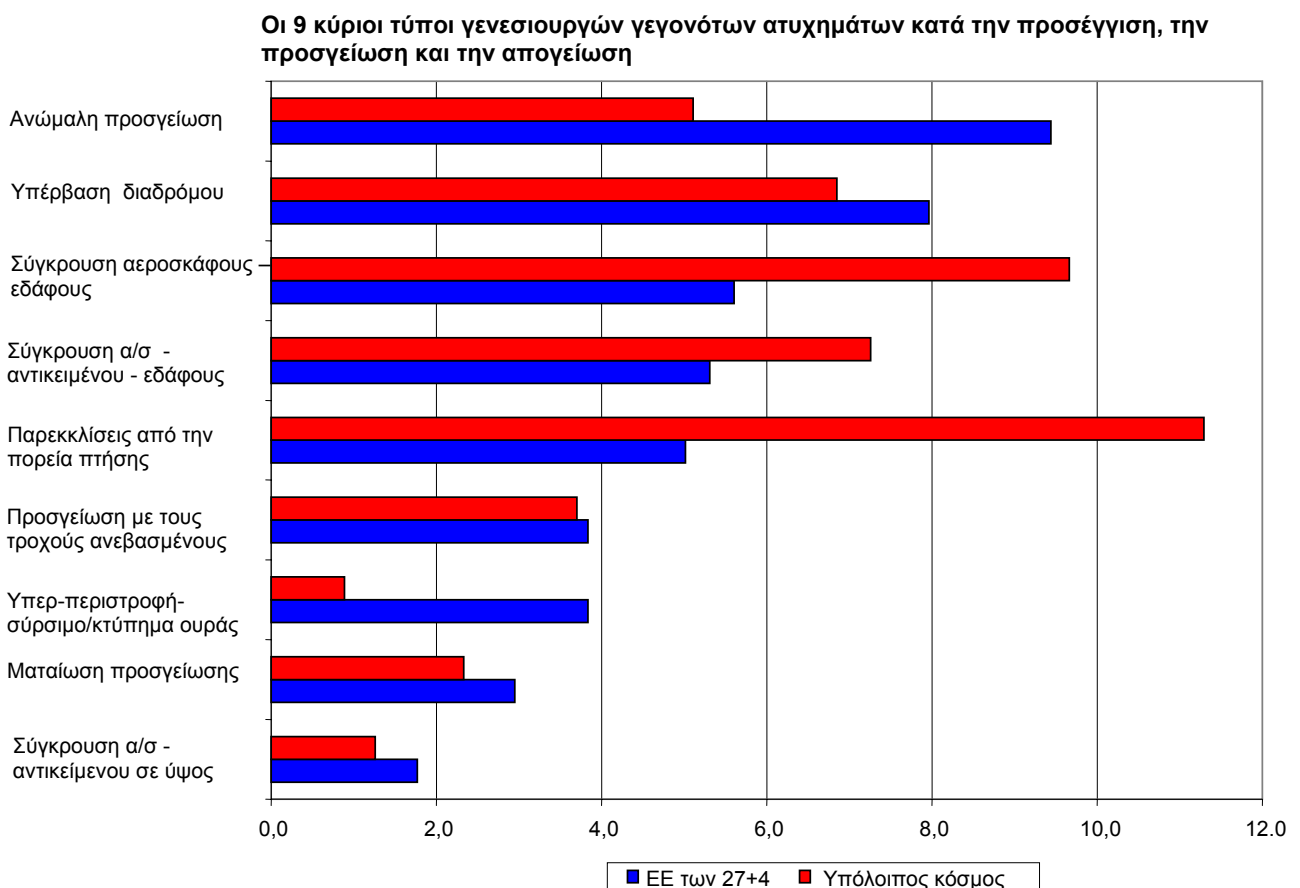
Παράγοντας που σχετίζεται με το αεροδρόμιο: ο διάδρομος δεν διέθετε φωτισμό.

10/12/2005 – Νιγηρία – DC-9-30

Αναφέρθηκαν οι εξής παράγοντες: το γεγονός ότι **τα φώτα του αεροδρομίου δεν ήταν αναμμένα**, μπορεί να συνέβαλε στο να μην εντοπίσει ο χειριστής το διάδρομο. Ένας άλλος παράγοντας που συνετέλεσε ήταν το γεγονός ότι το αεροσκάφος προσέκρουσε σε εκτεθειμένο αποχετευτικό οχετό από σκυρόδεμα, κάτι που οδήγησε στη διάλυσή του και την πρόκληση πυρκαγιάς.

### 2.3.1.6 Γενεσιουργά γεγονότα

Το σενάριο ενός ατυχήματος περιγράφεται μέσω της ακολουθίας γεγονότων που οδηγούν στην τελική έκβαση. Ο αριθμός των βημάτων που περιγράφονται εξαρτάται από το βάθος των ερευνών και τη φύση του ατυχήματος. Για τους σκοπούς της ανάλυσης, το πρώτο ή γενεσιουργό γεγονός από το οποίο ξεκινά η ακολουθία του ατυχήματος είναι σημαντικό. Το σχήμα 5 παρέχει πληροφορίες σχετικά με τα κύρια γενεσιουργά γεγονότα ατυχημάτων που σχετίζονται με τις φάσεις προσέγγισης/προσγείωσης και απογείωσης μιας πτήσης:



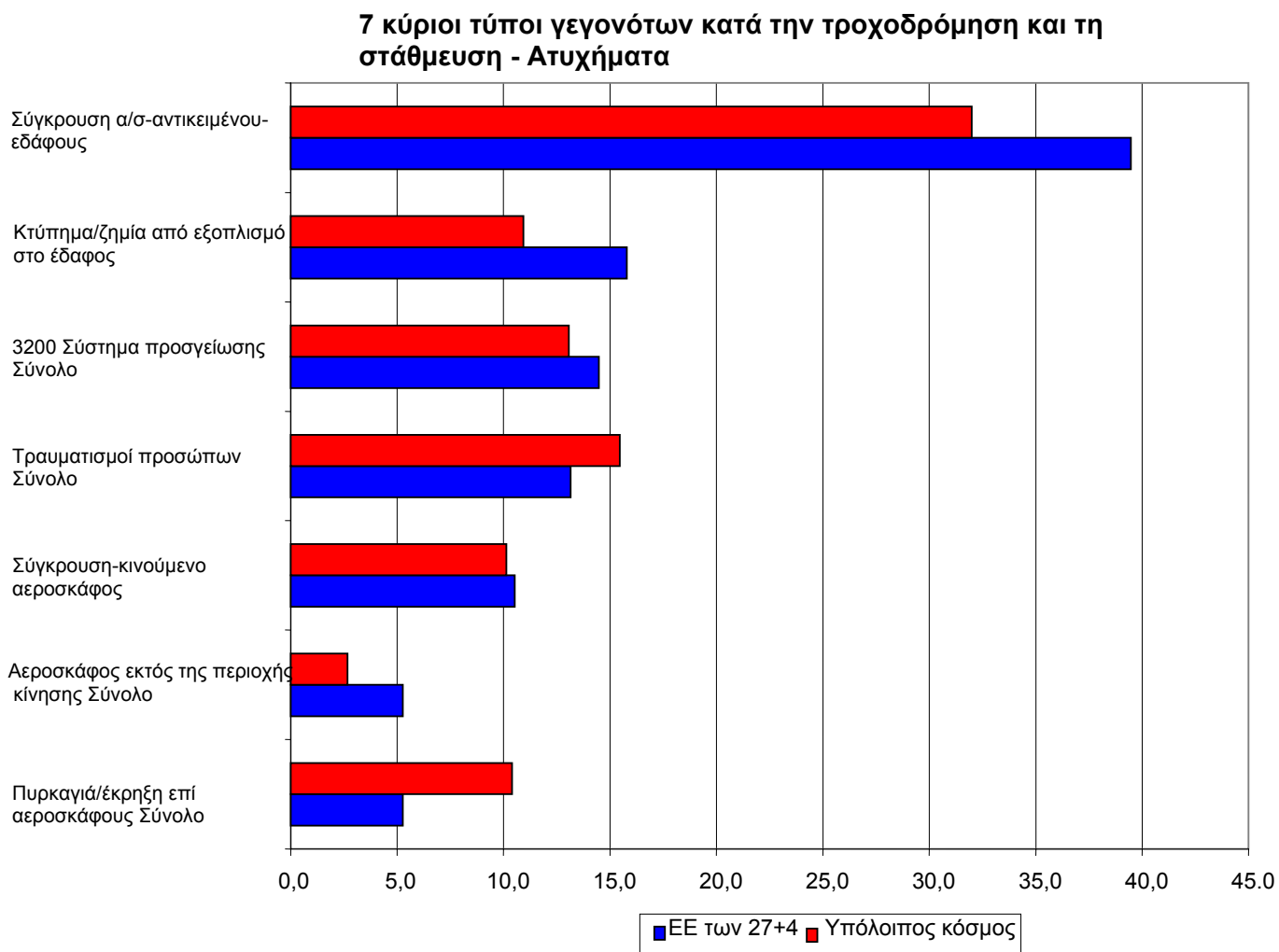
**Σχήμα 5: 9 κύρια γενεσιουργά γεγονότα σε αεροδρόμια ή κοντά σε αυτά**

Από τα δεδομένα προκύπτει ότι το υψηλότερο ποσοστό ατυχημάτων στην Ευρώπη σχετίζεται με ανώμαλες προσγειώσεις, υπερβάσεις διαδρόμου και υπερ-περιστροφές/κτυπήματα της ουράς. Αυτό συνάδει με την εικόνα που έχει ήδη αποκομιστεί από τις κατηγορίες ατυχημάτων.

Ταυτόχρονα, τα δεδομένα δείχνουν ότι η Ευρώπη έχει πολύ μικρότερο ποσοστό ατυχημάτων που σχετίζονται με την απώλεια ελέγχου εν πτήση και συγκρούσεις με έδαφος/εμπόδια όσον αφορά τα αεροσκάφη με πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 2250 Kg. Ωστόσο, στην ετήσια έκθεση σχετικά με την ασφάλεια για το 2005, η οποία δημοσιεύτηκε από τον EUROCONTROL και επικεντρωνόταν στη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας και στις υπηρεσίες αεροναυτιλίας, δεν γίνεται διάκριση των γεγονότων ανάλογα με την μάζα των αεροσκαφών (η οποία όντως δεν είναι ουσιαστικής σημασίας για τις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας). Στην εν λόγω έκθεση ο EUROCONTROL αναφέρει ότι ο αριθμός των προσκρούσεων στο έδαφος χωρίς απώλεια του ελέγχου (CFIT) στην ECAC σταθεροποιήθηκε στις περίπου 30/έτος. Αυτός ο τύπος ατυχήματος συμβαίνει εξαιρετικά σπάνια κατά την προσγείωση μεγάλων αεροσκαφών σε διαδρόμους που διαθέτουν όργανα ακριβούς ραδιοκαθοδήγησης (π.χ. ILS) αεροσκαφών με οριζόντιο και κάθετο ουραίο πτέρωμα. Ως εκ τούτου συμπεραίνεται ότι ο κίνδυνος προσκρούσεων στο έδαφος χωρίς απώλεια του ελέγχου εξακολουθεί να είναι σημαντικά υπαρκτός για διαδρόμους και μικρά αεροσκάφη όπου η τεχνολογία ILS είναι απαγορευτικά δαπανηρή ή απλά μη υλοποιήσιμη.

### 2.3.1.7 Τύποι γεγονότων κατά τη στάθμευση ή την τροχοδρόμηση

Στο σχήμα 6 κατωτέρω παρέχεται μια επισκόπηση των γεγονότων που συμβαίνουν συχνότερα κατά τη φάση της στάθμευσης και της τροχοδρόμησης:



**Σχήμα 6: 7 κύρια γεγονότα κατά την τροχοδρόμηση ή τη στάθμευση**

Διαπιστώνεται ότι στην ΕΕ των 27+4 τα πιο συχνά γεγονότα που αφορούν την ασφάλεια κατά την τροχοδρόμηση ή τη στάθμευση είναι οι συγκρούσεις με σταθερά αντικείμενα ή εξοπλισμό εδάφους.

Τα περιστατικά αυτά στα αεροδρόμια συνεπάγονται επίσης σημαντικό κόστος. Οι εκτιμήσεις που παρείχε το τμήμα ανάλυσης και έρευνας του Οργανισμού δεν καλύπτουν το σύνολο των δαπανών καθώς, λόγω περιορισμών στις απαιτήσεις αναφοράς προς τον ICAO, δεν ελήφθησαν υπόψη όλα τα περιστατικά κατά τα οποία υπήρξαν τραυματισμοί. Το κόστος που αφορά τη ζημία που υφίσταται το εμπλεκόμενο αεροσκάφος είναι εξίσου σημαντικό αλλά δεν είναι δυνατό να υπολογιστεί απευθείας από τον EASA, καθώς τέτοιου είδους πληροφορίες δεν περιέχονται σε αναφορές ατυχημάτων.

Ωστόσο, πέραν των δεδομένων που περιέχονται στις βάσεις δεδομένων του ICAO και του EASA, δεδομένα σχετικά με την ασφάλεια της αεροπορίας διατίθενται επίσης σε δημόσιες ιστοθέσεις. Μεταξύ αυτών, ο Διεθνής Οργανισμός Ασφάλειας Πτήσεων<sup>6</sup> (Flight Safety Foundation - FSF: ένας ανεξάρτητος διεθνής μη κερδοσκοπικός οργανισμός) παρουσίασε το 2003 το πρόγραμμα πρόληψης ατυχημάτων στο έδαφος (Ground Accident Prevention - GAP), ωθούμενος από τις διαστάσεις που είχαν λάβει τα ατυχήματα και τα συμβάντα στις ράμπες και τους τροchioδρόμους. Στις 31 Ιουλίου 2007, στην ιστοθέση του οργανισμού παρουσιάστηκαν συνοπτικές πληροφορίες που συλλέχθηκαν σε συνεργασία με την IATA. Βάσει αυτών, ο FSF προέβη στην εκτίμηση ότι ο αριθμός των γεγονότων (ατυχημάτων ή συμβάντων) που άπτονται της ασφάλειας κατά την τροχοδρόμηση ή τη στάθμευση είναι περίπου 27.000 ετησίως σε όλο τον κόσμο. Ο αριθμός αυτός ισοδυναμεί με περίπου 1 γεγονός ανά 1.000 αναχωρήσεις. Καθώς στην ECAC κάθε χρόνο πραγματοποιούνται 10.000 περισσότερες αναχωρήσεις ανά έτος (δηλ. 10 εκατομμύρια), υπολογίζεται ότι στην περιοχή αυτή κάθε χρόνο συμβαίνουν περίπου 10.000 ατυχήματα ή συμβάντα στο χώρο στάθμευσης αεροσκαφών ή κατά την τροχοδρόμηση, αριθμός που αντιστοιχεί στο 1/3 περίπου του παγκόσμιου συνόλου.

Επίσης, σύμφωνα με την εκτίμηση του FSF, το συναφές κόστος των ζημιών (ακόμα κι ένα ήσσονος σημασίας συμβάν μπορεί να επιφέρει δαπανηρές επισκευές στο αεροσκάφος και ακόμα πιο δαπανηρή αναστάτωση στο πρόγραμμα πτήσεων και παραμονή του αεροσκάφους στο έδαφος για επισκευές) είναι της τάξης των 10.000 εκατ. δολ. ΗΠΑ/έτος παγκοσμίως, που συνεπάγεται μέσο κόστος 370.000 δολ. ΗΠΑ/ατύχημα ή συμβάν. Εάν υποθεθεί ότι 1 ευρώ = 1,35 δολ. ΗΠΑ (ισοτιμία 2006), το μέσο κόστος κάθε τέτοιου γεγονότος ανέρχεται σε περίπου 270.000 ευρώ.

Επομένως, το συνολικό κόστος στην ECAC, με βάση τα στοιχεία που παρείχε ο FSF, εκτιμάται ότι είναι της τάξης των:

$$\begin{aligned} & 10.000 \text{ ατυχήματα ή συμβάντα στο χώρο στάθμευσης ή κατά την τροχοδρόμηση} \times 270.000 \\ & \text{ευρώ} = \\ & = 2.700.000.000 \text{ ευρώ} = 2700 \text{ εκατ. ευρώ (2006)} \end{aligned}$$

Ωστόσο, τα δεδομένα που παρέχει ο FSF δεν είναι επίσημα. Επομένως, θα ήταν συνετό να υποθέσει κανείς ότι είναι υπερεκτιμημένα. Ως εκ τούτου, ο EASA λαμβάνει ως συνολικό ετήσιο κόστος το αποτέλεσμα της παραπάνω εκτίμησης μειωμένο κατά 30%: δηλ. 2700 – 30% = 1890 εκατ. ευρώ (2006)/έτος.

Θεωρείται λοιπόν ότι εντός της ECAC περίπου 75% των πτήσεων πραγματοποιείται στην ΕΕ των 27 + 4· έτσι λοιπόν μόνο το 75% του συνολικού κόστους αναλογεί σε αυτήν τη γεωγραφική περιοχή: δηλ. 1890 x 75% = 1417,5 εκατ. ευρώ (2006)/έτος.

Τουλάχιστον 80% του ως άνω ποσού μπορεί να συνδεθεί με παράγοντες που σχετίζονται με το αεροδρόμιο (υποδομή, εξοπλισμός ή κάθε δραστηριότητα περιλαμβανομένων των υπηρεσιών εδάφους), καθώς τα υπό εξέταση γεγονότα αφορούν μόνο τις φάσεις τροχοδρόμησης ή στάθμευσης. Συμπερασματικά λοιπόν, στην ΕΕ των 27 + 4 εκτιμάται ότι το κόστος των ζημιών που οφείλονται σε αεροπορικά ατυχήματα ή συμβάντα κατά την τροχοδρόμηση ή τη στάθμευση είναι της τάξης του 80% του 1417,5 = **1134 εκατ. ευρώ (2006)/έτος**.

---

<sup>6</sup> [http://www.flightsafety.org/gap\\_home](http://www.flightsafety.org/gap_home)

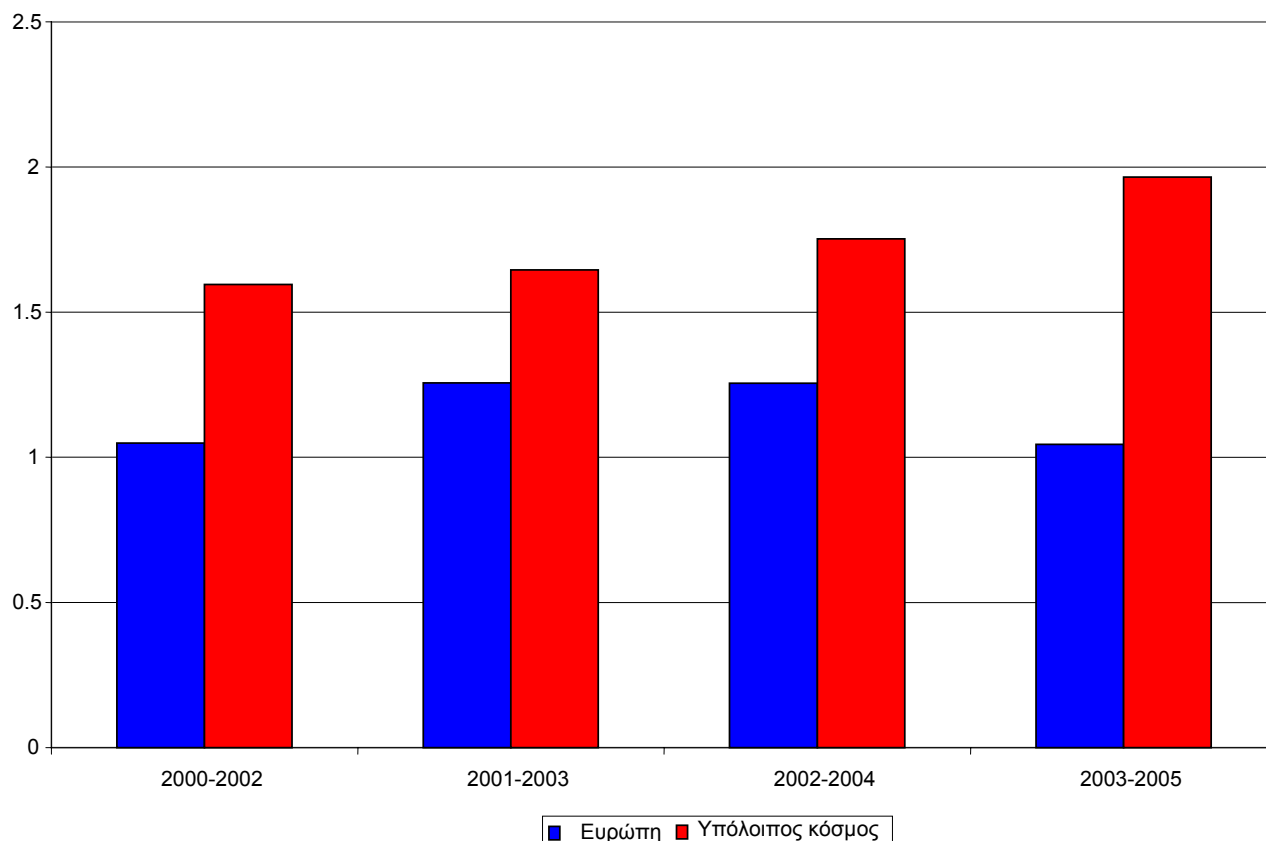
### 2.3.1.8 Γεγονότα που σχετίζονται με το διάδρομο

Στο σχήμα 7 κατωτέρω απεικονίζεται η αναλογία (ανά εκατ. αναχωρήσεις) ατυχημάτων που σχετίζονται με το διάδρομο κατά τη φάση της απογείωσης και της προσγείωσης. Στα ατυχήματα που σχετίζονται με το διάδρομο περιλαμβάνονται για παράδειγμα οι παρεισφρήσεις στο διάδρομο, οι υπερβάσεις του διαδρόμου και η σύγκρουση με εμπόδια στο έδαφος. Στο σχήμα αυτό αντιπαραβάλλεται η αναλογία ατυχημάτων για προγραμματισμένες και μη προγραμματισμένες εμπορικές δραστηριότητες στη γεωγραφική περιοχή της Ευρώπης (συμπεριλαμβανομένης της Ρωσικής Ομοσπονδίας μεταξύ άλλων χωρών) και στον υπόλοιπο κόσμο κατά τα έτη 2000 έως 2005. Το συγκεκριμένο πεδίο αντιπαραβολής επιλέχθηκε λόγω της διαθεσιμότητας σχετικών δεδομένων.

Η τάση που προκύπτει για την Ευρώπη βάσει του κινητού μέσου όρου τριετίας είναι διαφορετική από τον υπόλοιπο κόσμο: η αναλογία ατυχημάτων για τον υπόλοιπο κόσμο φαίνεται να αυξάνεται ενώ η αναλογία για την Ευρώπη παρουσιάζει ελαφρώς καθοδική τάση. Είναι πιθανό αυτό να οφείλεται στον μεγαλύτερο βαθμό ευαισθητοποίησης μετά το θλιβερό ατύχημα στο Linate (08 Οκτωβρίου 2001) και στο σχέδιο δράσης για την πρόληψη των παρεισφρήσεων στο διάδρομο (EUROCONTROL Action Plan for Prevention of Runway Incursions - EAPPRI) που υιοθετήθηκε ακολούθως, ωστόσο δεν υπάρχουν αξιόπιστα δεδομένα που να τεκμηριώνουν αυτήν τη θεώρηση. Πρέπει πάντως να σημειωθεί ότι, δεδομένου ότι στην Ευρώπη (εξαιρουμένης της Ρωσίας αλλά περιλαμβανομένων των 42 κρατών της ECAC) εκτελούνται περίπου 10 εκατομμύρια πτήσεις σύμφωνα με τους κανόνες πτήσης με όργανα (IFR)/έτος, όταν η αναλογία ατυχημάτων είναι 1 ανά εκατομμύριο αναχωρήσεις αυτό αντιστοιχεί σε 10 ατυχήματα που συνδέονται με το αεροδρόμιο (όχι απαραίτητως θανατηφόρα)/έτος, δηλ. περίπου ένα το μήνα: υπάρχουν λοιπόν πολλά περιθώρια βελτίωσης, ενόψει μάλιστα της προβλεπόμενης συνέχισης της αύξησης της κυκλοφορίας.

## Αναλογία ατυχημάτων που σχετίζονται με το διάδρομο

Κινητός μέσος όρος τριετίας



**Σχήμα 7: Αναλογία ατυχημάτων που σχετίζονται με το διάδρομο**

### 2.3.1.9 Αεροσκάφη και ελικόπτερα κάτω από 2250 Kg

Στο αποθετήριο δεδομένων ασφαλείας του ICAO δεν υπάρχουν δεδομένα για αεροπλάνα και ελικόπτερα με μέγιστη μάζα απογείωσης (MTOM) που δεν υπερβαίνει τα 2.250 Kg. Ωστόσο, η ECAC συλλέγει και συνθέτει δεδομένα για αυτά τα ελαφρά αεροσκάφη, καθώς και για τα ανεμόπτερα. Κατά την τριετία 2004-2006, από τα εν λόγω δεδομένα της ECAC προκύπτει ότι συνέβησαν 2.034 ατυχήματα σε 34 κράτη (δηλ. περίπου 680/έτος) στα οποία εμπλέκονταν «μικρά» μηχανοκίνητα αεροσκάφη ή ελικόπτερα, όπως αυτά που χρησιμοποιούνται κατά κανόνα από τη γενική αεροπορία σε δευτερεύοντα αεροδρόμια που είναι ανοικτά στη δημόσια χρήση. Από αυτά τα 2.034 ατυχήματα, τα 138 συνέβησαν κατά τη στάθμευση, τα 387 κατά την απογείωση και τα 793 κατά την προσγείωση αεροσκαφών. Συνολικά στα ατυχήματα αυτά έχασαν τη ζωή τους 494 άτομα (περίπου 167/έτος). Πρέπει να σημειωθεί ότι αυτός ο αριθμός θυμάτων είναι κατά μέσο όρο ακόμη μεγαλύτερος από τον ετήσιο αριθμό θυμάτων από εμπορικές αεροπορικές δραστηριότητες στην ΕΕ, παρόλο που τα πρώτα δεν υποπίπτουν και τόσο στην αντίληψη του κοινού καθώς τα ατυχήματα μικρών αεροσκαφών δεν προσελκύουν ιδιαίτερος την προσοχή των μέσων ενημέρωσης. Στο μέλλον, η εμφάνιση πολύ ελαφρών αεριωθούμενων αναμένεται να δημιουργήσει σχετικά σύνθετες και ταχείες επιχειρησιακές



δραστηριότητες ακόμα και σε δευτερεύοντα αεροδρόμια που είναι ανοικτά στη δημόσια χρήση. Οι δραστηριότητες αυτές, εάν αφορούν αεροταξί, ανήκουν στις υπηρεσίες εμπορικών αερομεταφορών. Συμπερασματικά, η ασφάλεια της ελαφράς αεροπορίας που περιλαμβάνει τη χρήση δευτερευόντων αεροδρομίων είναι ένα θέμα στο οποίο, όπως προκύπτει από τα προαναφερθέντα αριθμητικά στοιχεία, πρέπει να δοθεί η δέουσα προσοχή.

#### 2.3.1.10 Σύνοψη της ανάλυσης σχετικά με την ασφάλεια των αεροδρομίων

Την περίοδο από 1 Ιανουαρίου 1996 έως 31 Δεκεμβρίου 2005, στην Ευρώπη σημειώθηκαν **413 ατυχήματα** σε αεροσκάφη πιστοποιημένης μάζας απογείωσης άνω των 2250 kg σε αεροδρόμια ή κοντά σε αυτά. Σε τρία μόνο χρόνια, από το 2004 έως το 2006, τα ατυχήματα ελαφρύτερων αεροσκαφών εντός ή πλησίον αεροδρομίων ήταν συνολικά 1318. Στα ατυχήματα αυτά σημειώθηκαν **743 θάνατοι** (δηλ. περίπου 75/έτος), 125 σοβαροί τραυματισμοί, καθώς και 242 ελαφροί τραυματισμοί στα βαρύτερα αεροσκάφη. Στην πλειονότητά τους οι περίπου 167 θάνατοι/έτος που οφείλονται σε μικρότερα αεροσκάφη, επίσης συνέβησαν σε αεροδρόμια ή κοντά σε αυτά. Τα περιστατικά κατά τα οποία σημειώνονται μόνο ελαφροί τραυματισμοί δεν αποτελούν ατυχήματα που πρέπει να αναφέρονται και δεν καλύπτονται. Ο αριθμός των ελαφρών τραυματισμών που αναφέρεται ανωτέρω αφορά μόνο ελαφρούς τραυματισμούς που σημειώθηκαν στο πλαίσιο ατυχημάτων που πρέπει να αναφέρονται.

Το τμήμα ανάλυσης και έρευνας του Οργανισμού εκτιμά ότι το συνολικό **κόστος που σχετίζεται με θανάτους/τραυματισμούς** μόνο για την περίοδο 1996-2005 ήταν της τάξης των 1500 εκατ. ευρώ /δεκαετία = **150 εκατ. ευρώ/έτος**.

Το μήνυμα που προκύπτει από το γεγονός ότι περίπου 75% όλων των ατυχημάτων συμβαίνουν σε αεροδρόμια ή κοντά σε αυτά είναι σαφές. Οι κανονισμοί δεν θα πρέπει να καλύπτουν μόνο τις πλευρές που αφορούν την επιχειρησιακή λειτουργία του αεροσκάφους αλλά και άλλες παραμέτρους του κλάδου όπως η διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας και του αεροδρομίου.

Ωστόσο, από οικονομικής άποψης, δεν μπορεί να αποδοθεί το σύνολο των δαπανών που συνεπάγονται οι θάνατοι/τραυματισμοί σε παράγοντες που σχετίζονται με το αεροδρόμιο, καθώς σε αυτούς μπορεί να συντελούν επίσης οι αεροπορικές δραστηριότητες, η διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας και τεχνικά αίτια που σχετίζονται με τα αεροσκάφη. Για την εκτίμηση του ποσοστού των εν λόγω δαπανών που μπορούν να αποδοθούν σε αίτια που σχετίζονται με το αεροδρόμιο απαιτείται βαθύτερη ανάλυση, η οποία ενδεχομένως να αποδεικνυόταν δυσανάλογη στο πλαίσιο της παρούσας αξιολόγησης κανονιστικού αντικτύπου. Ως εκ τούτου γίνεται η συντηρητική παραδοχή ότι μόνο το 20% του συνόλου μπορεί να αποδοθεί σε **αίτια που σχετίζονται με το αεροδρόμιο: δηλ. 30 εκατ. ευρώ (2006)/έτος**.

Το ποσό αυτό θα πρέπει να προστεθεί **στα 1134 εκατ. ευρώ/έτος** στα οποία, όπως εκτιμάται στην παράγραφο 2.3.1.7 ανωτέρω, ανέρχονται οι ζημιές κατά τη τροχοδρόμηση ή τη στάθμευση.

Συμπερασματικά, εκτιμάται ότι το κόστος των αεροπορικών συμβάντων και περιστατικών που οφείλονται σε παράγοντες που σχετίζονται με το αεροδρόμιο (υποδομή, εξοπλισμός, δραστηριότητες) στην ΕΕ των 27 + 4, για αεροσκάφη με μέγιστη μάζα απογείωσης άνω των 2250 Kg, ανέρχεται συνολικά σε 1164 εκατ. ευρώ/έτος σε τιμές ευρώ του 2006. Επίσης ο αριθμός των θυμάτων από «μικρές μηχανές», ενόψει μάλιστα της διεύρυνσης των δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τα πολύ ελαφρά αεροσκάφη, είναι ένα θέμα στο οποίο πρέπει να δοθεί η δέουσα προσοχή.

## 2.3.2 Το κανονιστικό πλαίσιο

### 2.3.2.1 Το γενικό κανονιστικό πλαίσιο: ICAO

Το γενικό κανονιστικό πλαίσιο όσον αφορά την ασφάλεια της αεροπορίας θεσπίστηκε από τον ICAO, βάσει της σύμβασης που υπογράφηκε στο Σικάγο το 1944. Και οι 27 χώρες της ΕΕ είναι συμβαλλόμενα κράτη της σύμβασης ICAO, όπως και η Ισλανδία, η Νορβηγία και η Σουηδία. Το σύνολο των κανόνων, των προτύπων και των συνιστώμενων πρακτικών του ICAO περιέχονται στα παραρτήματα της εν λόγω σύμβασης, στο άρθρο 44 της οποίας ορίζεται ότι δεν μπορούν να εφαρμόζονται κανόνες και συστήματα αεροπορίας που δεν είναι τυποποιημένα από τον ICAO. Αν και η αρχή αυτή ορισμένες φορές παραβιάζεται, εντούτοις αποτελεί τον θεμέλιο λίθο για τη δημιουργία της γενικής διαλειτουργικότητας. Ωστόσο, πρέπει να σημειωθεί ότι δίνει έμφαση στην τεχνική και την επιχειρησιακή διαλειτουργικότητα και όχι στη ρύθμιση των φορέων, η οποία, στο πλαίσιο της ευρωπαϊκής νομοθεσίας για την ασφάλεια της αεροπορίας, απέκτησε σταδιακά πρωταρχική σημασία.

Επίσης, ο ICAO δεν μπορεί να θεωρείται πραγματική ρυθμιστική αρχή για την ασφάλεια στο πλαίσιο του συστήματος της αεροπορίας. Πράγματι, στον Βασικό Κανονισμό του EASA, η ρύθμιση της ασφάλειας περιλαμβάνει τρία βασικά καθήκοντα: θέσπιση κανόνων, πιστοποίηση/επιτήρηση/επιβολή και τυποποίηση, ενώ βασικό καθήκον του ICAO είναι μόνο η θέσπιση κανόνων. Τα άλλα δύο αναφερόμενα καθήκοντα, παρά το γενικό πρόγραμμα ελέγχου (USOAP), παραμένουν σε μεγάλο βαθμό μη συντονιζόμενες εθνικές αρμοδιότητες στο πλαίσιο του ICAO.

Ως εκ τούτου, η εφαρμογή των προτύπων και των συνιστώμενων πρακτικών (SARP) του ICAO επαφίεται σε αποφάσεις των κρατών μελών: ένα κράτος μπορεί να θεσπίσει ένα πρότυπο στη νομοθεσία του αλλά επίσης μπορεί, εάν το επιθυμεί, να κοινοποιήσει στον ICAO μια διαφοροποίηση. Οι παρεκκλίσεις από τις συνιστώμενες πρακτικές δεν χρειάζεται καν να κοινοποιούνται. Στην πραγματικότητα, όλο το κανονιστικό υλικό που παρέχει ο ICAO ούτε δεσμεύει πραγματικά τα κράτη ούτε τυγχάνει ομοιόμορφης ερμηνείας ή εφαρμογής ούτε έχει άμεση ισχύ στα νομικά ή φυσικά πρόσωπα.

Στην ΕΕ των 27 + 4, το γεγονός αυτό έχει ως αποτέλεσμα όχι μόνο την ανομοιόμορφη προστασία των πολιτών σε θέματα ασφάλειας της αεροπορίας αλλά και τη μη διασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού στην εσωτερική αγορά.

Με άλλα λόγια, παρά το γεγονός ότι τα παραρτήματα του ICAO, περιλαμβανομένου του παραρτήματος 14 που αφορά τα αεροδρόμια, σε πολλές περιπτώσεις περιέχουν ορθές επιχειρησιακές και τεχνικές διατάξεις που επέτρεψαν την ανάπτυξη της πολιτικής αεροπορίας σε παγκόσμιο επίπεδο κατά τις έξι τελευταίες δεκαετίες, το πλαίσιο του ICAO παρουσιάζει τα ακόλουθα βασικά μειονεκτήματα:

- κανένας κανόνας δεν είναι στην πραγματικότητα νομικά δεσμευτικός·
- στους κανόνες συχνά ορίζεται το «τι» αλλά ούτε το «από ποιον» (δηλ. κάποιος φορέας) ούτε το «πως» (π.χ. μέσω της πιστοποίησης και της εποπτείας από αρμόδιες αρχές)·
- κάθε συμβαλλόμενο κράτος οφείλει να προβαίνει σε παράλληλες διαδικασίες μεταφοράς της νομοθεσίας, με ό,τι αυτό εξ ορισμού συνεπάγεται (ανομοιογένεια, διαφοροποίηση χρονοδιαγραμμάτων και αλληλοεπικάλυψη εργασιών).

### 2.3.2.2 Θέσπιση κανόνων και προτυποποίηση στην Ευρώπη

Τα ευρωπαϊκά κράτη, πέραν της συμμετοχής τους στον ICAO, είναι παράλληλα σε μεμονωμένο επίπεδο μέλη άλλων φορέων πολιτικής αεροπορίας, όπως η Ευρωπαϊκή Διάσκεψη Πολιτικής Αεροπορίας (ECAC), ο Σύνδεσμος Αρχών Πολιτικής Αεροπορίας (JAA), ο EUROCONTROL και οι ρυθμιστικές αρχές για την ασφάλεια στα αεροδρόμια (GASR).

Η Ευρωπαϊκή Διάσκεψη Πολιτικής Αεροπορίας αποτελείται επί του παρόντος από 42 κράτη μέλη, μεταξύ των οποίων το σύνολο των χωρών της ΕΕ των 27. Στόχος της είναι η προαγωγή της συνεχούς ανάπτυξης ενός ασφαλούς, αποδοτικού και αειφόρου ευρωπαϊκού συστήματος αερομεταφορών. Η ECAC εκδίδει αποφάσεις, συστάσεις και δηλώσεις πολιτικής τις οποίες οφείλουν να θέτουν σε ισχύ τα κράτη μέλη της. Σε αντιδιαστολή με τον ICAO, δεν είναι καν ρυθμιστική αρχή για την ασφάλεια.

Ο JAA ήταν συνδεδεμένος φορέας της ECAC. Ήταν επιφορτισμένος με κανονιστικά καθήκοντα και πράγματι συνέταξε τις κοινές απαιτήσεις αεροπορίας (JAR) στους τομείς του σχεδιασμού και της κατασκευής αεροσκαφών, των επιχειρησιακών δραστηριοτήτων και της συντήρησης αεροσκαφών και των αδειών άσκησης επαγγέλματος ιπτάμενου πληρώματος. Ωστόσο, οι JAR, όπως και τα πρότυπα και οι συνιστώμενες πρακτικές του ICAO, δεν είναι νομικά δεσμευτικές έως ότου μεταφερθούν από τα κράτη στις οικείες νομοθεσίες τους. Επί του παρόντος, η μεταβίβαση λειτουργιών, που κατά το παρελθόν επιτελούσε ο JAA, στον Οργανισμό βρίσκεται σε προχωρημένο στάδιο.

Ο EUROCONTROL (που αποτελείται σήμερα από 38 κράτη περιλαμβανομένου του Μαυροβουνίου) επί του παρόντος ασχολείται κυρίως με την παροχή υπηρεσιών, την επιτέλεση κεντρικών λειτουργιών, την κατάρτιση, την έρευνα, καθώς και με το σχεδιασμό και τη διαχείριση κοινών προγραμμάτων ανάπτυξης. Ωστόσο, πριν από το 2004, είχε και κανονιστικές αρμοδιότητες έχοντας θεσπίσει και δημοσιεύσει τις ρυθμιστικές απαιτήσεις ασφάλειας του EUROCONTROL (ESARR), οι οποίες φέρουν τα ίδια χαρακτηριστικά με εκείνες των ICAO και JAA. Με άλλα λόγια, παρά το γεγονός ότι η επίσημη κανονιστική λειτουργία, δηλ. η λήψη αποφάσεων που πρέπει να είναι δεσμευτικές για τα κράτη μέλη του EUROCONTROL, ανήκει στην μόνιμη επιτροπή του EUROCONTROL, στην πραγματικότητα, λόγω του διακρατικού χαρακτήρα του φορέα αυτού, δεν υπάρχουν μηχανισμοί νομικής επιβολής.

Μετά τη θέσπιση της νομοθετικής δέσμης σχετικά με τον «Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό» από τον κοινοτικό νομοθέτη, ο EUROCONTROL ανέλαβε την ευθύνη της παροχής υποστήριξης στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή κατά την εκπόνηση των εκτελεστικών κανόνων στους τομείς των αεροναυτιλιακών υπηρεσιών και της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας, βάσει των «εντολών» που ανατέθηκαν από την ίδια την Επιτροπή.

Επίσης, ο EUROCONTROL δεν είχε ποτέ την εξουσία να πιστοποιεί συστήματα ή να εγκρίνει φορείς (περιλαμβανομένων ειδικότερα των συστημάτων διαχείρισης ασφάλειάς τους).

Το 1996 μια ομάδα ευρωπαϊκών κρατών συγκρότησαν τις ρυθμιστικές αρχές για την ασφάλεια στα αεροδρόμια (GASR), έναν εθελοντικό φορέα χωρίς επίσημη θεσμική ιδιότητα, ο οποίος, μέσω της αμοιβαίας συνεργασίας, αποσκοπεί στην εναρμόνιση της ρύθμισης της ασφάλειας των αεροδρομίων, περιλαμβάνοντας τόσο την υποδομή όσο και τις δραστηριότητες των αερολιμένων. Οι στόχοι, το νομικό καθεστώς και τα παραδοτέα των GASR, οι οποίες αποτελούνται επί του παρόντος από 28 κράτη μέλη, προσομοιάζουν εκείνα των ICAO, JAA και EUROCONTROL, στον τομέα της ρύθμισης της ασφάλειας.

Εν κατακλείδι, κάθε κανόνας, πρότυπο ή απαίτηση που θεσπίζεται και δημοσιεύεται από οποιονδήποτε από τους προαναφερθέντες διακρατικούς φορείς, δεν τίθεται άμεσα σε ισχύ, παρά μόνο όταν μεταφερθεί στη νομοθεσία σε εθνικό επίπεδο.

Επίσης, κανείς από αυτούς δεν είχε ποτέ την αρμοδιότητα να εκδίδει πιστοποιητικά ή εγκρίσεις, ούτε διέθετε εξουσία επιβολής μετά από επιθεωρήσεις τυποποίησης.

Απεναντίας, ο EASA έχει τρία βασικά καθήκοντα βάσει του Βασικού Κανονισμού (κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1592/2002):

- α) θέσπιση κανόνων, περιλαμβανομένης της εκπόνησης «γνώμων» με αποδέκτη την Επιτροπή, από τους οποίους προκύπτουν εκτελεστικοί κανόνες που είναι άμεσα εφαρμοστέοι και νομικά δεσμευτικοί εντός της επικράτειας της ΕΕ των 27 + 4, χωρίς την ανάγκη μεταφοράς σε εθνικό επίπεδο·
- β) έκδοση πιστοποιητικών και εγκρίσεων είτε απευθείας (στις περιπτώσεις που ορίζονται στον Βασικό Κανονισμό) είτε μέσω των αρμόδιων αρχών πολιτικής αεροπορίας που ορίζονται σε εθνικό επίπεδο· και
- γ) έλεγχος της ποιότητας και τυποποίησης, μέσω επιθεωρήσεων των αρμόδιων αρχών και υποβολής εκθέσεων στην Επιτροπή, η οποία διαθέτει εξουσία επιβολής.

Ο Οργανισμός ανέλαβε την ευθύνη, το 2003, της αξιοπλοΐας και της περιβαλλοντικής συμβατότητας των προϊόντων αεροναυτιλίας. Επί του παρόντος η πρόταση<sup>7</sup> για την επέκταση των αρμοδιοτήτων του στις αεροπορικές δραστηριότητες, τα ιπτάμενα πληρώματα και την ασφάλεια των φορέων εκμετάλλευσης τρίτων χωρών, τελεί υπό τη διαδικασία συναπόφασης.

Εάν υποτεθεί ότι η έκβαση της διαδικασίας αυτή θα είναι θετική, στην ΕΕ των 27+4:

- η ρύθμιση της ασφάλειας μιας σειράς τομέων της πολιτικής αεροπορίας θα ανήκει στην κοινοτική έννομη τάξη (δηλ. δεν θα απαιτείται μεταφορά των κανονισμών σε εθνικό επίπεδο· τα εκτελεστικά καθήκοντα θα επιμερίζονται σε κεντρικό, εθνικό και τοπικό επίπεδο όπως αρμόζει)·
- η διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας και οι υπηρεσίες αεροναυτιλίας θα εξακολουθήσουν να ρυθμίζονται μέσω του «Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού», τα χαρακτηριστικά του οποίου, ωστόσο, δεν ταιριάζουν απολύτως με τον Βασικό Κανονισμό του EASA·
- εντούτοις, η νομοθετική ρύθμιση της ασφάλειας των αεροδρομίων θα παραμείνει εθνική αρμοδιότητα, βασιζόμενη ωστόσο σε διεθνή πρότυπα και απαιτήσεις που εκπονούνται από διάφορους φορείς (π.χ. ICAO, GASR).

#### 2.3.2.3 Το αποσπασματικό κανονιστικό πλαίσιο

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

Ένα συναφές ζήτημα είναι ότι ορισμένοι κανόνες του ICAO (ιδίως στον τομέα των αεροδρομίων) κρίθηκαν από σειρά ενδιαφερομένων ως αρκετά παρωχημένοι, δεδομένου ότι

<sup>7</sup> COM (2005) 579 τελικό της 16ης Νοεμβρίου 2005 που εγκρίθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

επικεντρώνονται κυρίως στο υλικό (φωτισμός, διαγραμμίσεις στο διάδρομο κλπ.), ενώ δεν πραγματεύονται ζητήματα που αφορούν λιγότερο υλικές παραμέτρους, όπως οι επιχειρησιακές δραστηριότητες, οι διαδικασίες και οι διεργασίες εποπτείας, οι οποίες καθίστανται ολοένα πιο σημαντικές.

Τις αντιλήψεις των ενδιαφερομένων, όπως καταγράφηκαν από την ECORYS το 2005, συμμερίζεται επίσης και το σχέδιο SESAR, το οποίο, στην παράγραφο 5.2.4.1 του παραδοτέου αριθ. 3 (DLM-0612-001-01-00) που δημοσιεύτηκε τον Ιούλιο του 2007, αναφέρει ότι η ευρωπαϊκή νομοθεσία για την πολιτική αεροπορία απαιτεί ένα πανευρωπαϊκό πλαίσιο ρύθμισης της ασφάλειας για τη διαχείριση των αλλαγών (change management) το οποίο θα θεσπίζει σταθερές και συμμετοχικές διαδικασίες. Για την ενίσχυση της ανάπτυξης του πλαισίου αυτού και τη διασφάλιση της επιτυχούς υλοποίησης των αλλαγών, η κοινή επιχείρηση SESAR διατύπωσε τρεις βασικές συστάσεις:

- η Ευρωπαϊκή Ένωση και τα κράτη μέλη της πρέπει να ορίσουν μια ρυθμιστική αρχή της ασφάλειας σε ευρωπαϊκό επίπεδο, η οποία θα αποτελεί επίσης τη ρυθμιστική διεπαφή για τη διαχείριση αλλαγών και θα αλληλεπιδρά με την κοινή επιχείρηση SESAR που θα συσταθεί το αργότερο έως το τέλος της φάσης καθορισμού του σχεδίου SESAR.
- η ορισθείσα ευρωπαϊκή ρυθμιστική αρχή για την ασφάλεια πρέπει να εκπονήσει μια διαδικασία (ελέγχου) για τη διαχείριση αλλαγών και όπου αρμόζει να προτείνει τροποποιήσεις της ευρωπαϊκής νομοθεσίας για την πολιτική αεροπορία και τις υπάρχουσες ρυθμιστικές απαιτήσεις και ρυθμίσεις που άπτονται της ασφάλειας.
- ο EUROCONTROL πρέπει επίσης να εκπονήσει συμβουλευτικό υλικό κατά εναρμονισμένο τρόπο για να στηρίξει την αποτελεσματική εφαρμογή της διαχείρισης αλλαγών. Τούτο πρέπει να γίνει σε συμμόρφωση με την υπάρχουσα ευρωπαϊκή νομοθεσία και τις ρυθμιστικές απαιτήσεις ασφάλειας, ώστε να διασφαλιστεί η κοινή αντιμετώπιση.

Ως εκ τούτου, ο Οργανισμός διαπιστώνει ότι από τις ανωτέρω συστάσεις που εκπονήθηκαν στο πλαίσιο του SESAR αναγνωρίζεται η υπάρχουσα κανονιστική αποσπασματικότητα. Επίσης, είναι σαφές ότι η προτεινόμενη ρυθμιστική αρχή πρέπει να είναι ενιαία, ενώ δεν προβλέπονται κανονιστικές αρμοδιότητες για τον EUROCONTROL.

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

στον EASA. Τέλος, στη σύσταση αριθ. 8, η ομάδα υψηλού επιπέδου ζητά από την Επιτροπή να ορίσει τον EASA ως μοναδικό κοινοτικό οργανισμό για τη ρύθμιση της ασφάλειας της αεροπορίας, περιλαμβανομένων των αερολιμένων και της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας. **Εν κατακλείδι, τα προβλήματα που απορρέουν από το επί του παρόντος αποσπασματικό κανονιστικό πλαίσιο για την ασφάλεια και από τις νομικές αδυναμίες της διακρατικής προσέγγισης, διαπιστώνονται όχι μόνο από τον Οργανισμό αλλά και από τους ενδιαφερομένους, το SESAR και την ομάδα υψηλού επιπέδου.**

### 2.3.3 Φορείς και διαδικασίες σε εθνικό επίπεδο

#### 2.3.3.1 Διαχωρισμός της εποπτείας της ασφάλειας

Στις ρυθμιστικές αρχές για την ασφάλεια των αεροδρομιών (GASR) συμμετέχουν σήμερα 28 χώρες, όπως απεικονίζεται στο σχήμα 8 κατωτέρω:



**Σχήμα 8: Μέλη των GASR σε σχέση με μέλη άλλων ευρωπαϊκών φορέων**

25 κράτη μέλη των GASR ανήκουν επίσης στην ΕΕ των 27 + 4, στο επονομαζόμενο «σύστημα EASA». Το τελευταίο ωστόσο αποτελείται από 31 κράτη. Μεταξύ των 6 κρατών<sup>8</sup> που ανήκουν στο σύστημα EASA αλλά όχι στις GASR, σε μια περίπτωση (Κύπρος) το υπουργείο

<sup>8</sup> Αυστρία, Βουλγαρία, Κύπρος, Ουγγαρία, Λιχτενστάιν και Λουξεμβούργο.

μεταφορών είναι επίσης αρμόδιο για τη διαχείριση και τις δραστηριότητες των αερολιμένων. Κατά το χρόνο εκπόνησης της παρούσας αξιολόγησης κανονιστικού αντικτύπου δεν βρέθηκε κανένα στοιχείο που να αποδεικνύει ότι στο κράτος αυτό υπάρχει ξεχωριστός φορέας για την εποπτεία της ασφάλειας των αεροδρομίων. Ο σχετικός δυνητικός αντίκτυπος της προτεινόμενης πολιτικής αναλύεται στην παράγραφο 2.8 κατωτέρω.

### 2.3.3.2 Επιχειρησιακές λειτουργίες που επιτελούνται από δημόσιες αρχές

Το 2007 οι GASR πραγματοποίησαν έρευνα μεταξύ των 28 μελών τους με σκοπό τη συλλογή πληροφοριών σχετικά με τον τρόπο οργάνωσης του τομέα των αεροδρομίων ανά την υφήλιο. Από τα αποτελέσματα προέκυψε κυρίως ότι σε πολλές περιπτώσεις οι επιχειρησιακές δραστηριότητες και η διαχείριση των αεροδρομίων αποτελούν αρμοδιότητα δημόσιων αρχών (υπουργείο μεταφορών, τοπικοί δήμοι, περιφερειακές διοικήσεις), φορέων δημόσιου συμφέροντος (π.χ. εμπορικά επιμελητήρια) ή κρατικών επιχειρήσεων, ενώ σε άλλες περιπτώσεις οι αρχές είναι αρμόδιες για την άσκηση συγκεκριμένων δραστηριοτήτων που συνδέονται επίσης με τις προτεινόμενες βασικές απαιτήσεις για την ασφάλεια των αεροδρομίων.

Οι πιο σημαντικές διαπιστώσεις της εν λόγω έρευνας, μερικές από τις οποίες κρίνεται σκόπιμο να συμπεριληφθούν στην παρούσα αξιολόγηση, συνοψίζονται στον πίνακα 12 κατωτέρω:

<b>Ποιοι φορείς είναι αρμόδιοι για την άσκηση ορισμένων δραστηριοτήτων στα αεροδρόμια</b>				
<b>Κατηγορία</b>	<b>Βασική διαπίστωση των GASR</b>	<b>Συναφείς βασικές απαιτήσεις</b>	<b>Χρήζει αξιολόγησης αντικτύπου</b>	
			<b>N/O</b>	<b>Παρατηρήσεις</b>
Επιχειρησιακές δραστηριότητες αεροδρομίων	Ασκούνται από διαφορετικούς φορείς σε διαφορετικές περιπτώσεις, όπως, για παράδειγμα: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Περιφερειακή διοίκηση</li> <li>• Τοπικό δήμο</li> <li>• Εμπορικό επιμελητήριο</li> <li>• Κρατική εμπορική επιχείρηση</li> <li>• Κρατική ή ιδιωτική εταιρεία</li> </ul>	Κεφάλαιο B	Όχι	Οι βασικές απαιτήσεις είναι ανεξάρτητες από τη θεσμική ιδιότητα του φορέα εκμετάλλευσης του αεροδρομίου
	Άμεση αρμοδιότητα του κράτους: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Εσθονία (ορισμένες)</li> <li>• Ιταλία (λίγες δευτερεύουσες περιπτώσεις)</li> <li>• Νορβηγία (ορισμένες)</li> <li>• Σουηδία (ορισμένες)</li> <li>• Ελλάδα (όχι όλες)</li> </ul>	Κεφάλαιο B	Ναι	Μόνο εάν δεν είναι διακριτή η λειτουργία της εποπτείας της ασφάλειας (παρ. 2.8). Δεν αφορά κανένα από τα κράτη μέλη των GASR. Στην ΕΕ των 27 + 4 ενδεχομένως αφορά μόνο ένα (δηλ. την Κύπρο).
Σχέδιο έκτακτης ανάγκης του αεροδρομίου	Όπως φαίνεται, σε μερικές περιπτώσεις το σχέδιο αυτό συμπεριλαμβάνεται στο τοπικό σχέδιο έκτακτης ανάγκης, όπως π.χ. σε DK, EE, FR (Préfet), LT.	B.1.στ	Όχι	Σε κάθε περίπτωση, ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου εμπλέκεται πάντοτε και πρέπει να διαθέτει διαδικασίες για την αντιμετώπιση επειγόντων περιστατικών.
	Σε μερικές περιπτώσεις αποτελεί αρμοδιότητα της αρχής και όχι του φορέα εκμετάλλευσης (π.χ. IT)			
Τοπικό σχέδιο έκτακτης ανάγκης	Απαιτείται ήδη στη μεγάλη πλειονότητα των κρατών	Γ.3	Όχι	Εφαρμόζεται ήδη στις περισσότερες περιπτώσεις
Υπηρεσίες διάσωσης και	Στις περισσότερες περιπτώσεις στους μεγάλους αερολιμένες παρέχονται από τον φορέα	B.1.ζ	Όχι	Βάσει της διατύπωσης της βασικής απαίτησης, ο φορέας εκμετάλλευσης εντέλλεται να

πυρόσβεσης στο αεροδρόμιο	εκμετάλλευσης του αεροδρομίου. Εξαίρεση αποτελούν GR και IT			«αποδεικνύει» («demonstrate»).
---------------------------	---	--	--	--------------------------------

### Πίνακας 12: Σύνοψη έρευνας των GASR (2007)

Συμπερασματικά, μόνο η ανάγκη θέσπισης μιας διακριτής (τουλάχιστον σε λειτουργικό επίπεδο) αρμοδιότητας για την εποπτεία της ασφάλειας χρήζει προσοχής στην παρούσα αξιολόγηση κανονιστικού αντικτύπου.

#### 2.3.3.3 Τρέχουσες προσπάθειες για την εποπτεία της ασφάλειας των αεροδρομίων

Το 2006 οι υπηρεσίες της Επιτροπής, μέσω των συναδέλφων που μετέχουν στις GASR, συνέλεξαν μερικές πληροφορίες σχετικά με το σύνολο των προσπαθειών που απαιτούνται για το πλήρες φάσμα των κανονιστικών δραστηριοτήτων που άπτονται της ασφάλειας των αεροδρομίων. Οι πληροφορίες, όπως διαβιβάστηκαν από συναδέλφους των GASR στις υπηρεσίες της Επιτροπής, παρουσιάζονται στον πίνακα 13 κατωτέρω:

Αριθ.	Κράτος	Πιστοποιημένα αεροδρόμια (ή αεροδρόμια που σχεδιάζεται να πιστοποιηθούν σύντομα)	Ισοδύναμα πλήρους απασχόλησης (ΠΙΑ)		
			Πολιτική & θέσπιση κανόνων	Πιστοποίηση & Εποπτεία	Συνολικό επαγγελματικό προσωπικό
1	Βέλγιο	6	1	4	5
2	Τσεχική Δημοκρατία	9	0,5	1,5	2
3	Δανία	36	1	5	6
4	Εσθονία	11	2	2	4
5	Φινλανδία	28	1	3	4
6	Γαλλία	70	7	122	129
7	Ιρλανδία	28	1	2	3
8	Ιταλία	50	10	25	35
9	Λετονία	8	0,5	1,5	2
10	Κάτω Χώρες	14	10	6	16
11	Πορτογαλία	50	1	5	6
12	Ρουμανία	33	5	8	13
13	Σλοβακία	8	1	2 + 1	4
14	Σλοβενία	67	0,5	2	2,5
15	Ισπανία	42	3	7	10
16	Σουηδία	99	4	8	12
17	Ηνωμένο Βασίλειο	142	6	14	20
	<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>701</b>	<b>54,5</b>	<b>219</b>	<b>273,5</b>

### Πίνακας 13: ΠΙΑ που διατίθενται επί του παρόντος για τη ρύθμιση της ασφάλειας των αεροδρομίων



Τα δεδομένα που περιέχονται στον πίνακα 13 ανωτέρω είναι προσεγγιστικά και αποσπασματικά, ωστόσο καλύπτουν ένα φάσμα διαφορετικών περιστάσεων, όπως «μικρά» ή «μεγάλα» κράτη και διαφορετικές πολιτισμικές παραδόσεις. Σε γενικές γραμμές, λοιπόν, θεωρείται ότι **τα στοιχεία αυτά αποτελούν επαρκές δείγμα για την εκτίμηση του αριθμού των ΠΠΑ που απαιτούνται για τη ρύθμιση της ασφάλειας των αεροδρομίων στο πλαίσιο της νομοθεσίας που ισχύει επί του παρόντος σε επίπεδο ΕΕ των 27 + 4**, όπως είναι αναγκαίο και επαρκές για τις ανάγκες του παρόντος εγγράφου αξιολόγησης του κανονιστικού αντικτύπου, σύμφωνα με την αρχή της αναλογικής ανάλυσης.

Επί του παρόντος, για παράδειγμα στο Ηνωμένο Βασίλειο, 6 ΠΠΑ διατίθενται για την πολιτική και τη θέσπιση κανόνων για την ασφάλεια των αεροδρομίων. Παρόμοιος αριθμός διατίθεται στη Γαλλία. Στο άλλο άκρο, η λεττονική αρχή πολιτικής αεροπορίας διαθέτει μόνο δύο επαγγελματίες για τη ρύθμιση της ασφάλειας των αεροδρομίων (δηλ. θέσπιση κανόνων + πιστοποίηση + συνεχής εποπτεία). Επομένως, εκτιμάται ότι σε ένα «μικρό» κράτος μπορούν να αναλώνονται ετησίως μόνο 0,5 «ισοδύναμα πλήρους απασχόλησης» (ΠΠΑ). Ως εκ τούτου, κατά μέσο απασχολήθηκαν περίπου 54,5 ΠΠΑ το 2006 από 17 κράτη = 3,2 ΠΠΑ/κράτος, για τη θέσπιση κανόνων για την ασφάλεια των αεροδρομίων. Η απασχόληση του ίδιου μέσου όρου των 3,2 ΠΠΑ σε κάθε ένα από τα κράτη της ΕΕ των 27 + 4, έχει ως αποτέλεσμα **συνολικά 99 ΠΠΑ για τη θέσπιση κανόνων για την ασφάλεια των αεροδρομίων σε επίπεδο ηπείρου**.

Περίπου 219 ΠΠΑ χρησιμοποιήθηκαν για την πιστοποίηση και εποπτεία 701 αεροδρομίων σε 17 κράτη. Επομένως ( $701/219 = 3,2$ ) 1 ΠΠΑ σε μια αρμόδια αρχή είναι ο μέσος όρος που απαιτείται για την πιστοποίηση και εποπτεία λίγο περισσότερων των 3 αεροδρομίων, υπό την παρούσα νομοθεσία: στις ενότητες της παρούσας αξιολόγησης κανονιστικού αντικτύπου που ακολουθούν αυτή η τιμή των **3,2 αεροδρομίων/επιθεωρητή μπορεί να θεωρηθεί ο τρέχων «συντελεστής παραγωγικότητας»**.

Με βάση τα δεδομένα αυτά μπορεί να γίνει μια πολύ χονδρική συμπερασματική εξαγωγή για το σύνολο της ΕΕ των 27 +4, με την υπόθεση ότι αναλογούν περίπου 41 αεροδρόμια (προς πιστοποίηση)/κράτος (δηλ.  $701/17$ ) και επομένως 1271 συνολικά για την εν λόγω περιοχή. Διαιρώντας τον αριθμό αυτό με 3,2, ο αριθμός των απαιτούμενων ΠΠΑ που προκύπτει είναι περίπου 400.

Ως εκ τούτου, στην παρούσα αξιολόγηση κανονιστικού αντικτύπου θα χρησιμοποιηθούν οι ακόλουθες εκτιμήσεις ως «σημείο αναφοράς» (δηλ. παρούσα κατάσταση) έναντι του οποίου θα αξιολογηθεί ο αντίκτυπος των δυνητικών μελλοντικών επιλογών:

- απαιτούνται 99 ΠΠΑ για τη θέσπιση νόμων βάσει της παρούσας νομοθεσίας (δηλ. παράλληλη μεταφορά διεθνών απαιτήσεων στο δίκαιο κάθε χώρας)·
- απαιτείται 1 ΠΠΑ για την πιστοποίηση και εποπτεία 3,2 αεροδρομίων βάσει των παρόντων κανόνων (δηλ. έλεγχος των επιχειρησιακών δραστηριοτήτων και της διαχείρισης σε κάθε αεροδρόμιο), που σημαίνει 400 ΠΠΑ στην ΕΕ των 27+4.

#### 2.3.4 Συμπεράσματα και λόγοι υπέρ της παρέμβασης της ΕΕ

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

- τη βελτίωση της ασφάλειας στους αερολιμένες ή κοντά σε αυτούς, όπου κατά την τελευταία δεκαετία συνέβη περίπου το 75% όλων των ατυχημάτων της πολιτικής αεροπορίας, και τα οποία, μόνο στην Ευρώπη, στοίχισαν τη ζωή σε 743 ανθρώπους·
- τη βελτίωση της ασφάλειας και στα αεροδρόμια που είναι ανοικτά στη δημόσια χρήση από τη γενική αεροπορία, στα οποία ο ετήσιος αριθμός θανάτων είναι εφάμιλλος, εάν όχι μεγαλύτερος, από εκείνο των εμπορικών αερομεταφορών από μεγάλα αεροπλάνα·

- τη μείωση του κόστους που οφείλεται σε ατυχήματα και συμβάντα της πολιτικής αεροπορίας τα οποία προκαλούνται τουλάχιστον εν μέρει από παράγοντες που σχετίζονται με το αεροδρόμιο (υποδομή, εξοπλισμός, δραστηριότητες) εντός της ΕΕ των 27 + 4, και το οποίο εκτιμάται ότι είναι της τάξης των 1164 εκατ. ευρώ (2006)/έτος·
- την πορεία προς ένα συνεκτικό και μη αποσπασματικό κανονιστικό πλαίσιο για την ασφάλεια στην ΕΕ των 27 + 4, που να διαχωρίζεται σαφώς από την παροχή υπηρεσιών και από τις ανεξάρτητες έρευνες ατυχημάτων, καθώς και από άλλες μορφές ή ρυθμίσεις ή δημόσιες παρεμβάσεις (π.χ. χρηματοδότηση ή εξεύρεση κονδυλίων)·
- την έδραση του κανονιστικού πλαισίου σε μια νομική βάση περισσότερο συμπαγή, συνεκτική και ομοιόμορφη και όχι σε κανόνες ή πρότυπα που θεσπίζονται και δημοσιεύονται από διακρατικούς φορείς·
- τη στήριξη του πανευρωπαϊκού σχεδίου SESAR από την αρχή, παρέχοντάς του μια ενιαία ρυθμιστική αρχή με την οποία θα αλληλεπιδρά·
- την επίτευξη οικονομίας κλίμακας στη θέσπιση κανόνων στον τομέα της ασφάλειας και διαλειτουργικότητας των αεροδρομίων, για την οποία σήμερα απαιτούνται 99 ΠΠΑ στο γενικότερο πλαίσιο του εξορθολογισμού του κόστους της ρύθμισης της ασφάλειας.

## **2.4 Στόχοι και δείκτες**

### *2.4.1 Στόχοι*

Η σκοπούμενη επέκταση του συστήματος EASA επιλαμβάνεται των προβλημάτων που αφορούν, στον τομέα των αεροδρομίων, την τρέχουσα οργάνωση της θέσπισης κανόνων για την ασφάλεια και την έλλειψη τυποποίησης στην εποπτεία που ασκούν οι αρμόδιες αρχές. Οι προσδιορισθέντες στόχοι μπορούν να υπαχθούν στα τρία επίπεδα που χρησιμοποιούν συνήθως οι υπηρεσίες της Επιτροπής για την αξιολόγηση αντικτύπου, ήτοι:

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

Οι στόχοι και οι δείκτες για την επέκταση του συστήματος EASA στη ρύθμιση της ασφάλειας και διαλειτουργικότητας των αεροδρομίων παρουσιάζεται στις παραγράφους 2.4.2 έως 2.4.5 κατωτέρω.

### *2.4.2 Γενικοί στόχοι*

Πρόκειται για τους γενικούς κοινωνικούς στόχους της Ευρωπαϊκής Επιτροπής όπως περιγράφονται στο πρόγραμμα εργασίας της Επιτροπής και την Ετήσια Πολιτική Στρατηγική<sup>9</sup>, οι οποίοι βασίζονται στη «στρατηγική της Λισσαβόνας» και είναι οι εξής:

<sup>9</sup> βλέπε [http://europa.eu.int/comm/atwork/programmes/index\\_el.htm](http://europa.eu.int/comm/atwork/programmes/index_el.htm)

- είσοδος της Ευρώπης σε τροχιά *ευημερίας*, που συνεπάγεται, πέραν της δημιουργίας μιας εσωτερικής αγοράς (η οποία θα περιλαμβάνει τη διευκόλυνση της κινητικότητας του εργατικού δυναμικού) που θα βασίζεται στον υγιή ανταγωνισμό, μεγαλύτερη αποδοτικότητα και αποτελεσματικότητα του συστήματος μεταφορών, υποστήριξη του SESAR, καθώς και μείωση του κόστους των ατυχημάτων που συνδέονται με τη ρύθμιση της ασφάλειας (η οικονομία κλίμακας στη θέσπιση κανόνων θα είναι σε γενικές γραμμές ανάλογη του αριθμού των αεροδρομίων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της κοινοτικής νομοθεσίας)·
- ισχυροποίηση της δέσμευσης της Ευρώπης για *αλληλεγγύη*, που συνεπάγεται την παροχή στους πολίτες του ίδιου επιπέδου προστασίας σε ολόκληρη την επικράτεια της ΕΕ των 27 + 4, περιλαμβανομένων όλων των αεροπόρων που πραγματοποιούν πτήσεις σε αεροδρόμια που είναι «ανοικτά στη δημόσια χρήση»·
- ενίσχυση της *προστασίας* του πολίτη, από την άποψη της γενικότερης προστασίας του και από την άποψη της ασφάλειας των μεταφορών·
- προβολή και προώθηση αυτών των στόχων εκτός των συνόρων της ΕΕ μέσω μιας *πιο ισχυρής φωνής στον κόσμο*, ή, όπως στην περίπτωση του συστήματος EASA (δηλ. της ΕΕ των 27 + 4, ανοικτής όμως σε περισσότερες προσχωρήσεις), επεκτείνοντας την εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας σε γειτονικά κράτη.

#### 2.4.3 Ειδικοί στόχοι

Οι ειδικοί στόχοι αφορούν συγκεκριμένους στόχους για τις αερομεταφορές, οι οποίοι υποστηρίζονται επίσης από άλλες πρωτοβουλίες, όπως η δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού. Πιο αναλυτικά, αυτοί οι ειδικοί στόχοι ορίζονται στη Λευκή Βίβλο για την ευρωπαϊκή πολιτική στις μεταφορές που δημοσιεύτηκε το 2001 και στην ενδιάμεση εξέτασή της<sup>10</sup> που δημοσιεύτηκε το 2006. Στην πραγματικότητα, η επέκταση του συστήματος EASA σχετίζεται στενά με κάποιους από αυτούς τους ειδικούς στόχους, όσοι από τους οποίους είναι εφαρμοστέοι συνοψίζονται κατωτέρω:

- δυνατότητα προσφοράς λύσεων για μεταφορές υψηλής ποιότητας και σε προσιτές τιμές που θα συμβάλλουν στην ελεύθερη κυκλοφορία προσώπων, εμπορευμάτων και υπηρεσιών, βάσει κοινών κανόνων που εφαρμόζονται ομοιόμορφα και καλύπτουν όλους τους τομείς της πολιτικής αεροπορίας·
- προσφορά υψηλού επιπέδου κινητικότητας και στις επιχειρήσεις, η οποία συνεπάγεται ομοιόμορφους και ισότιμους όρους στην εσωτερική αγορά, χωρίς εμπόδια για την ίδρυση ή επέκταση εμπορικών επιχειρήσεων σε οποιοδήποτε σημείο της ΕΕ των 27 + 4·
- προώθηση ελάχιστων, ομοιόμορφων προτύπων εργασίας, περιλαμβανομένης της καλύτερης εξειδίκευσης του προσωπικού·
- προάσπιση της ασφάλειας και της προστασίας των επιβατών (που αποτελούν τον κύριο στόχο της προτεινόμενης πρωτοβουλίας) και των πολιτών, περιλαμβανομένης της μείωσης των δαπανών που σχετίζονται με ατυχήματα και περιστατικά κατά την τροχοδρόμηση και τη στάθμευση·
- αύξηση της αποδοτικότητας και βιωσιμότητας του συστήματος μεταφορών, μέσω της δημιουργίας οικονομίας κλίμακας και του εξορθολογισμού των δαπανών του οικείου δημόσιου τομέα (π.χ. έλεγχος του συνολικού αριθμού των ΠΠΑ που απαιτούνται στο

<sup>10</sup> COM (2006) 314 τελικό της 22 Ιουνίου 2006 – «Η Ευρώπη σε συνεχή κίνηση: Βιώσιμη κινητικότητα στην ήπειρό μας», που δημοσιεύτηκε στη διεύθυνση [http://ec.europa.eu/transport/transport\\_policy\\_review/doc/2006\\_3167\\_brochure\\_el.pdf](http://ec.europa.eu/transport/transport_policy_review/doc/2006_3167_brochure_el.pdf)

δημόσιο τομέα, αναβάθμιση των τεχνικών προδιαγραφών σε κοινοτικές προδιαγραφές, φορείς αξιολόγησης για μικρότερες επιχειρήσεις κλπ.)·

- καθιέρωση καινοτομιών (π.χ. δορυφορική πλοήγηση) που μπορούν να αυξήσουν την προστασία των πολιτών όπου κι αν βρίσκονται, και παράλληλη μείωση του κόστους για την καθιέρωσή τους (π.χ. μείωση του εξοπλισμού εδάφους)·
- διευκόλυνση της εξέλιξης της τεχνολογίας, περιορίζοντας τους περιττούς δεσμευτικούς κανόνες που θέτουν περιορισμούς·
- ένταξη της ΕΕ στην παγκόσμια πρωτοπορία, μέσω της συμμετοχής σε διεθνείς οργανισμούς και της επέκτασης του πεδίου εφαρμογής της ειδικής κοινοτικής νομοθεσίας.

#### *2.4.4 Επιχειρησιακοί στόχοι*

Όπως είναι φυσικό, οι επιδιωκόμενοι στόχοι της επέκτασης του συστήματος EASA συνδέονται στενά με τα προβλήματα που αναλύονται στην προηγούμενη παράγραφο 2.3. Στην πραγματικότητα, η επιλεγείσα πολιτική αποσκοπεί στην επίλυση ή μετρίαση των υπάρχοντων προβλημάτων και στην επίτευξη βελτιώσεων. Ως εκ τούτου, οι στόχοι αυτοί συνδέονται επίσης στενά με τον αντίκτυπο που περιγράφει τις προσδοκώμενες επενέργειες της παρέμβασης, οι οποίες μπορούν να τεθούν υπό παρακολούθηση και να αξιολογηθούν εκ των υστέρων (δηλ. απαντώντας στο ερώτημα: «είχε η παρέμβαση ως αποτέλεσμα την επίτευξη των στόχων που είχαν οριστεί εξ αρχής;»).

Οι επιχειρησιακοί στόχοι σχετίζονται συνεπώς με τις συγκεκριμένες δράσεις που άπτονται της προτεινόμενης κοινοτικής παρέμβασης. Ως εκ τούτου, οι εκροές τους είναι παρακολουθήσιμες ή ακόμα και μετρήσιμες και μπορούν να συσχετιστούν απευθείας με την υλοποιούμενη δράση. Πρώτα από όλα, αυτοί οι παρακολουθήσιμοι/μετρήσιμοι επιχειρησιακοί στόχοι είναι:

- τροποποιήσεις στον Βασικό Κανονισμό του EASA (κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1592/2002) από τον ευρωπαϊό νομοθέτη·
- δημοσίευση κοινών εκτελεστικών κανόνων για τα αεροδρόμια και τους φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων, καθώς και δημοσίευση κοινοτικών προδιαγραφών·
- δημιουργία ενός λειτουργικού οργανισμού·
- συνεχής παρακολούθηση της ασφάλειας των αεροδρομίων·
- ανάπτυξη στενής σχέσης με το SESAR·
- εμφάνιση στην αγορά φορέων εκμετάλλευσης αεροδρομίων που είναι κάτοχοι ενιαίου πιστοποιητικού και διαχειρίζονται περισσότερα του ενός αεροδρόμια·
- καθιέρωση και διενέργεια επιθεωρήσεων τυποποίησης στον τομέα των αεροδρομίων.

## 2.4.5 Δείκτες

Αντίστοιχα μπορούν να προσδιοριστούν τρία διαφορετικά επίπεδα δεικτών:

- δείκτες *απώτερου αποτελέσματος*: εκφράζονται με βάση τον απώτερο επιθυμητό αντίκτυπο στην κοινωνία. Η μέτρησή τους γίνεται συνήθως βάσει γενικών δεικτών και μπορεί να επηρεαστούν από πολλούς άλλους δείκτες ή πολιτικές (π.χ. ασφάλεια της αεροπορίας)· σε μερικές περιπτώσεις είναι δύσκολο, εάν όχι αδύνατο, να συσχετιστούν τα αποτελέσματα αυτά με την επέκταση του συστήματος EASA στα αεροδρόμια·
- δείκτες *άμεσων αποτελεσμάτων*: δηλ. οι άμεσοι στόχοι της προτεινόμενης πολιτικής που πρέπει να εκπληρωθούν για την επίτευξη του γενικού στόχου. Εκφράζονται με βάση τις άμεσες και βραχυπρόθεσμες επενέργειες των μέτρων που εντάσσονται στις διάφορες εναλλακτικές επιλογές πολιτικής, και μπορεί επίσης να επηρεαστούν από άλλες πολιτικές (π.χ. την πολιτική του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού που επίσης αποσκοπεί στη βελτίωση της ασφάλειας της αεροπορίας)·
- δείκτες *εκροών*: δηλ. οι ακριβείς δράσεις ή οι άμεσες επενέργειες που προσδοκείται να επιφέρει η πολιτική που προτείνεται βάσει της γνώμης του Οργανισμού επί του θέματος. Η επίτευξή τους τελεί υπό τον άμεσο έλεγχο της Επιτροπής και μπορεί να εξακριβωθεί εύκολα.

Οι δείκτες επιτρέπουν να παρακολουθείται εάν και σε ποιο βαθμό επιτυγχάνονται οι στόχοι. Ο εκ των προτέρων ορισμός τους είναι σημαντικός, καθώς έτσι καθίσταται δυνατή η αξιολόγηση των επενεργειών που επιφέρει η προτεινόμενη παρέμβαση πολιτικής. Οι δείκτες, σε επίπεδο ειδικών και γενικών στόχων, σχετίζονται στενά με τα προβλήματα και τον προσδοκώμενο αντίκτυπο, ενώ από τους επιχειρησιακούς στόχους προκύπτουν απλούστεροι και πιο παρακολουθήσιμοι δείκτες της ολοκλήρωσης των δράσεων. Οι δείκτες απώτερου αποτελέσματος που συνδέονται με τους γενικούς στόχους και προτείνονται από τον Οργανισμό παρουσιάζονται στον πίνακα 14 κατωτέρω:

Προσδιορισθέντα προβλήματα	Γενικοί στόχοι	Δείκτες απώτερου αποτελέσματος
Ανάγκη βελτίωσης της ασφάλειας της αεροπορίας στα αεροδρόμια ή κοντά σε αυτά.	<i>Προστασία</i> των πολιτών: ασφάλεια των μεταφορών και της αεροπορίας.	Ασφάλεια σε όλα τα αεροδρόμια που είναι ανοικτά στη δημόσια χρήση.
Μείωση του κόστους των αεροπορικών ατυχημάτων που οφείλονται τουλάχιστον εν μέρει σε παράγοντες που σχετίζονται με το αεροδρόμιο.	<i>Ενημερία</i> : μείωση του κόστους των ατυχημάτων που οφείλονται τουλάχιστον εν μέρει σε παράγοντες που σχετίζονται με το αεροδρόμιο.	Κόστος των ζημιών που προκαλούνται από ατυχήματα και συμβάντα κατά την τροχοδρόμηση και τη στάθμευση.
Ανάγκη εξάλειψης της αποσπασματικότητας του κανονιστικού πλαισίου για την ασφάλεια.	<i>Ισχυρότερη φωνή στον κόσμο</i>	Άσκηση επιρροής υπέρ της αναθεώρησης του παραρτήματος 14 του ICAO.
	<i>Επέκταση</i> του συστήματος EASA πέραν της ΕΕ των 27 + 4.	Προσχώρηση νέων κρατών στον EASA.
Ανάγκη έδρασης του κανονιστικού πλαισίου σε στέρεη νομική βάση.	<i>Ενημερία</i> : ανάπτυξη της εσωτερικής αγοράς και προώθηση της κινητικότητας του εργατικού δυναμικού.	Εμφάνιση φορέων εκμετάλλευσης πολλαπλών αεροδρομίων.
		Θέσπιση κοινών προγραμμάτων επαγγελματικής επάρκειας για το προσωπικό των αεροδρομίων που επιτελεί καθήκοντα που σχετίζονται με την ασφάλεια της αεροπορίας.

	<i>Αλληλεγγύη:</i> παροχή στους πολίτες του ίδιου επιπέδου προστασίας σε ολόκληρη την επικράτεια της ΕΕ των 27 + 4.	Τυποποιημένη εφαρμογή των κοινών κανόνων στην ΕΕ των 27+4 στον μέγιστο δυνατό αριθμό αεροδρομίων.
Ανάγκη υποστήριξης του SESAR από την αρχή, σε σχέση με τη θέσπιση κανόνων για την ασφάλεια.	<i>Ενημερία:</i> υποστήριξη του SESAR παρέχοντάς του μια σαφή κανονιστική διεπαφή για την ασφάλεια.	Δημιουργία επίσημης διεπαφής μεταξύ του SESAR και του Οργανισμού, με παράλληλο σεβασμό των διακριτών τους ρόλων.
Ανάγκη εξορθολογισμού των προσπαθειών για τη ρύθμιση της ασφάλειας των αεροδρομίων.	<i>Ενημερία:</i> μείωση του κόστους που συνδέεται με τη ρύθμιση της ασφάλειας των αεροδρομίων.	Εφαρμογή του μηχανισμού του EASA για τη ρύθμιση της ασφάλειας των αεροδρομίων με ανάλωση πολύ λιγότερων από 90 ΠΠΑ. Περιορισμός της αναγκαιότητας για θέσπιση κανόνων σε εθνικό επίπεδο στο ελάχιστο.

**Πίνακας 14: Προσδιορισθέντα προβλήματα, γενικοί στόχοι και δείκτες απότερου αποτελέσματος**

Και οι ειδικοί στόχοι μπορούν να σχετίζονται με τα προβλήματα που αναλύονται στην παράγραφο 2.3 ανωτέρω. Οι στόχοι αυτοί και οι δείκτες για την παρακολούθηση της απόδοσής τους παρουσιάζονται στον πίνακα 15 κατωτέρω:

<b>Προσδιορισθέντα προβλήματα</b>	<b>Γενικοί στόχοι</b>	<b>Δείκτες άμεσων αποτελεσμάτων</b>
Ανάγκη βελτίωσης της ασφάλειας της αεροπορίας στα αεροδρόμια ή κοντά σε αυτά.	Τυποποιημένη εφαρμογή κοινών κανόνων.	Επέκταση των επιθεωρήσεων τυποποίησης στον τομέα των αεροδρομίων.
	Λύσεις για μεταφορές υψηλής ποιότητας.	Εφαρμογή συστημάτων διαχείρισης από όλους τους σημαντικούς φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων.
	Προστασία της ασφάλειας των επιβατών, των αεροπόρων και των πολιτών.	Δείκτες ασφάλειας αεροδρομίων.
Κόστος ατυχημάτων και συμβάντων που οφείλονται σε παράγοντες που σχετίζονται με το αεροδρόμιο.	Μείωση των δαπανών που σχετίζονται με ατυχήματα και περιστατικά κατά την τροχοδρόμηση και τη στάθμευση.	Κόστος των ζημιών που προκαλούνται από ατυχήματα και συμβάντα κατά την τροχοδρόμηση και τη στάθμευση.
Ανάγκη εξάλειψης της αποσπασματικότητας του κανονιστικού πλαισίου για την ασφάλεια.	Πεδίο εφαρμογής της κοινοτικής νομοθεσίας που να καλύπτει όλους τους τομείς της πολιτικής αεροπορίας.	Τροποποίηση του Βασικού Κανονισμού ώστε να καλύπτει τα αεροδρόμια.
	Κοινοί κοινοτικοί κανόνες για την ασφάλεια και διαλειτουργικότητα των αεροδρομίων.	Θέσπιση εκτελεστικών κανόνων για τα αεροδρόμια και τους φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων.
	Γενική διαλειτουργικότητα	Άσκηση επιρροής υπέρ της μετεξέλιξης του παραρτήματος 14 του ICAO
	Συμμετοχή σε διεθνείς οργανισμούς.	Αδιάλειπτη συμμετοχή στις δραστηριότητες των GASR.
	Επέκταση του πεδίου εφαρμογής ειδικών νομοθετικών πράξεων.	Προσχώρηση νέων κρατών στον EASA.

	Καλύτερη τυποποίηση του σχεδιασμού και της παραγωγής εξοπλισμού αεροδρομίων.	Θέσπιση κανόνων για τον εξοπλισμό αεροδρομίων και τις συναφείς διαδικασίες σχεδιασμού και παραγωγής.
Ανάγκη έδρασης του κανονιστικού πλαισίου σε στέρεη νομική βάση.	Παροχή ευκαιριών κινητικότητας και στις επιχειρήσεις.	Καθιέρωση και χρήση ενιαίου πιστοποιητικού φορέα εκμετάλλευσης αεροδρομίων.
	Κοινοτικά πρότυπα για καλύτερη εξειδίκευση του προσωπικού.	Θέσπιση κοινών προγραμμάτων επαγγελματικής επάρκειας για το προσωπικό των αεροδρομίων που ασκεί καθήκοντα που σχετίζονται με την ασφάλεια της αεροπορίας.
Ανάγκη υποστήριξης του SESAR από την αρχή, σε σχέση με τη θέσπιση κανόνων για την ασφάλεια.	Καθιέρωση νέων επιχειρησιακών εννοιών και τεχνολογικών καινοτομιών (π.χ. δορυφορική πλοήγηση).	Θεσμοθέτηση της κανονιστικής διεπαφής.
		Αποσαφήνιση του πλαισίου για την πιστοποίηση της δορυφορικής πλοήγησης.
Ανάγκη εξορθολογισμού των προσπαθειών για τη ρύθμιση της ασφάλειας των αεροδρομίων.	Οικονομία κλίμακας και εξορθολογισμός των δαπανών του οικείου δημόσιου τομέα.	Πολύ λιγότερες από 90 ΠΠΑ προσωπικού του Οργανισμού για τη θέσπιση κανόνων, την τυποποίηση και την ανάλυση ασφάλειας για τα αεροδρόμια.
		Διαθεσιμότητα προσωπικού στις αρμόδιες αρχές.
		Συμπερίληψη τεχνικών προδιαγραφών σε κοινοτικές προδιαγραφές και διευκόλυνση της εξέλιξης της τεχνολογίας, περιορίζοντας τους περιττούς δεσμευτικούς κανόνες που θέτουν περιορισμούς.
	Ανάθεση εξουσιών σε φορείς αξιολόγησης για την πιστοποίηση μικρότερων αεροδρομίων ή επιχειρήσεων.	Τροποποίηση του Βασικού Κανονισμού ώστε να ανατίθενται εξουσίες σε φορείς αξιολόγησης.

**Πίνακας 15: Προσδιορισθέντα προβλήματα, γενικοί στόχοι και δείκτες άμεσων αποτελεσμάτων**

Τέλος, οι επιχειρησιακοί στόχοι μπορεί να συσχετιστούν με μια σειρά αναλυτικών παρακολουθήσιμων ή μετρήσιμων δεικτών απόδοσης, οι οποίοι παρουσιάζονται στον πίνακα 16:

Επιχειρησιακοί στόχοι	Δείκτες εκροών
Τροποποίηση του Βασικού Κανονισμού ώστε να καλύπτει τα αεροδρόμια.	Υποβολή της γνώμης του Οργανισμού στην Επιτροπή.
	Έγκριση της νομοθετικής πρότασης από την Επιτροπή.
	Πρώτη ανάγνωση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο.
	Θέση του Συμβουλίου.
	Δεύτερη ανάγνωση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο.
	Έγκριση τροποποιήσεων.
Δημοσίευση κοινών εκτελεστικών κανόνων για τα αεροδρόμια και τους φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων, καθώς και δημοσίευση αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης.	Δημοσίευση 1ης NPA επί των εκτελεστικών κανόνων για τα αεροδρόμια.
	Δημοσίευση 1ης NPA επί των εκτελεστικών κανόνων για τους φορείς εκμετάλλευσης.
	Δημοσίευση 1ου CRD επί των εκτελεστικών κανόνων για τα αεροδρόμια.
	Δημοσίευση 1ου CRD επί των εκτελεστικών κανόνων για τους φορείς εκμετάλλευσης.
	Υποβολή 1ης γνώμης επί των εκτελεστικών κανόνων για τα αεροδρόμια.
	Υποβολή 1ης γνώμης επί των εκτελεστικών κανόνων για τους φορείς εκμετάλλευσης.
	Δημοσίευση 1ης δέσμης κοινοτικών προδιαγραφών για τα αεροδρόμια.
Δημιουργία ενός λειτουργικού οργανισμού.	Πρόσληψη προσωπικού για τη στελέχωση 5 μονάδων για τη θέσπιση κανόνων στους τομείς της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και των αεροδρομίων έως το 2008.
	Πρόσληψη προσωπικού για την ανάλυση των πτυχών ασφάλειας περιστατικών που σχετίζονται με τα αεροδρόμια.
	Πρόσληψη προσωπικού για επιθεωρήσεις τυποποίησης στον τομέα των αεροδρομίων έως το 2009.
	Ορισμός εξωτερικών ελεγκτών που θα μπορούν να συμμετέχουν σε επιθεωρήσεις τυποποίησης στον τομέα των αεροδρομίων.
	Ένταξη της αεροδρομιακής κοινότητας στη SSCC.
	Συγκρότηση ομάδας εξωτερικών εμπειρογνομόνων για την εκπόνηση εκτελεστικών κανόνων.
	Πιστοποίηση του πρώτου φορέα αξιολόγησης.
Συνεχής επιτήρηση της ασφάλειας των αεροδρομίων.	Συμπερίληψη ανάλυσης σχετικά με την ασφάλεια των αεροδρομίων στην ετήσια επισκόπηση ασφάλειας από το 2008 και μετά.
Σχέση με το SESAR.	Αξιολόγηση των παραδοτέων του SESAR που αφορούν την ασφάλεια.
Ενιαίο πιστοποιητικό φορέα εκμετάλλευσης αεροδρομίων.	Εμφάνιση στην αγορά φορέων εκμετάλλευσης αεροδρομίων που είναι κάτοχοι ενιαίου πιστοποιητικού και διαχειρίζονται περισσότερα του ενός αεροδρόμια.
Καθιέρωση και	Θέσπιση κανονισμών σχετικά με την τυποποίηση στον τομέα



διενέργεια επιθεωρήσεων τυποποίησης τομέα αεροδρομίων.	στον των	των αεροδρομίων.
		Προγραμματισμός της πρώτης σειράς επιθεωρήσεων τυποποίησης που θα καλύπτουν μεταξύ άλλων τον τομέα των αεροδρομίων.
		Διενέργεια της πρώτης επιθεώρησης που καλύπτει τον τομέα των αεροδρομίων.

**Πίνακας 16: Προσδιορισθέντα προβλήματα, γενικοί στόχοι και δείκτες εκροών**

## 2.5 Διαθέσιμες επιλογές

### *2.5.1 Επιλογές βάσει της προκαταρκτικής αξιολόγησης κανονιστικού αντικτύπου*

Στο πλαίσιο της προκαταρκτικής αξιολόγησης αντικτύπου που αναφέρθηκε στην παράγραφο 1.3.3 ανωτέρω, και η οποία διεξήχθη (μέσω της συμβουλευτικής εταιρείας ECORYS) το 2005 από τις υπηρεσίες της Επιτροπής, εξετάστηκαν 5 γενικές εναλλακτικές επιλογές:

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

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

### 2.5.2 Επιλογές που εξετάζονται στην παρούσα αξιολόγηση κανονιστικού αντικτύπου

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

Είναι γεγονός ότι η ΝΡΑ 06/2006 περιείχε 9 ερωτήματα από την άποψη αυτή, λαμβάνοντας ως δεδομένο ότι απώτερος στόχος ήταν η εφαρμογή της ήδη αιτιολογηθείσας και επιλεγθείσας (από την Επιτροπή<sup>11</sup>) επιλογής Β της παραγράφου 2.5.1 ανωτέρω.

Από αυτά τα 9 ερωτήματα, ωστόσο, το ερώτημα 2 στην πραγματικότητα αφορούσε δύο διαφορετικά θέματα: τη, σε γενικές γραμμές, επάρκεια των προτεινόμενων βασικών απαιτήσεων, αλλά και τις εναλλακτικές επιλογές για τις απαιτήσεις που αφορούν τις υπηρεσίες διάσωσης και πυρόσβεσης. Όντως, στο CRD η ανάλυση αυτών των δύο διαφορετικών θεμάτων γινόταν ήδη χωριστά. Ο συνολικός αριθμός των ερωτημάτων που περιείχε η ΝΡΑ πρέπει επομένως να θεωρείται ότι είναι 10. Κατά τη γνώμη του Οργανισμού, τα 4 από αυτά τα 10 θέματα δεν χρειάζεται να αναλυθούν περαιτέρω από την άποψη της αξιολόγησης αντικτύπου.

Στον πίνακα 17 κατωτέρω παρατίθενται τα θέματα αυτά, αλλά και ο λόγος για τον οποίο δεν κρίνεται αναγκαία η περαιτέρω ανάλυση αντικτύπου:

---

<sup>11</sup> COM (2005) 578 τελικό της 15 Νοεμβρίου 2005.

Ερωτήματα της ΝΡΑ 06/2006		Λόγος για τον οποίο δεν εξετάζονται εναλλακτικές επιλογές
Αριθ.	Κείμενο	
1	Ο Οργανισμός θα ήθελε να μάθει εάν οι ενδιαφερόμενοι συμφωνούν ότι η θέσπιση ειδικών βασικών απαιτήσεων υψηλού βαθμού σε κοινοτικό επίπεδο είναι ο καλύτερος τρόπος για τον καθορισμό των στόχων ασφάλειας για τη ρύθμιση της ασφάλειας των αεροδρομίων.	Αξιολογήθηκε ήδη από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή μέσω της ECORYS (δηλ. αντιπαραβολή της επιλογής Β έναντι της επιλογής Α = «διατήρηση της υφιστάμενης κατάστασης»). Δεν χρειάζεται περαιτέρω αξιολόγηση.
2 στις ΒΑ	Ο Οργανισμός θα ήθελε να μάθει εάν οι επισυναπτόμενες βασικές απαιτήσεις πληρούν τα κριτήρια που παρατίθενται ανωτέρω και εάν αποτελούν καλή βάση για τη ρύθμιση της ασφάλειας και διαλειτουργικότητας των αεροδρομίων, λαμβανομένου υπόψη του προβλεπόμενου πεδίου εφαρμογής.	Γνώμη επί της ποιότητας των βασικών απαιτήσεων. Δεν προσδιορίστηκαν συναφείς εναλλακτικές επιλογές.
5	Ο Οργανισμός θα ήθελε να μάθει τις απόψεις των ενδιαφερομένων όσον αφορά: <b>α)</b> την ανάγκη για λεπτομερείς εκτελεστικούς κανόνες που θα διευκολύνουν την επίδειξη συμμόρφωσης με τις βασικές απαιτήσεις που αφορούν τα φυσικά χαρακτηριστικά και την υποδομή μικρών αεροδρομίων <b>β)</b> την ανάγκη για λεπτομερείς εκτελεστικούς κανόνες που θα διευκολύνουν την επίδειξη συμμόρφωσης με τις βασικές απαιτήσεις που αφορούν τη λειτουργία και διαχείριση μικρών αεροδρομίων <b>γ)</b> τη συνάφεια, στο πλαίσιο αυτό, της διάκρισης μεταξύ μεγάλων και μικρών αεροδρομίων που προτείνεται ήδη στις βασικές απαιτήσεις	Ενδεχόμενο που απορρίφθηκε από τη συντριπτική πλειονότητα των ενδιαφερομένων. Μοναδική πιθανή επιλογή: αναλογικοί εκτελεστικοί κανόνες για όλα τα αεροδρόμια (μεγάλα και μικρά). Δεν χρειάζεται να αναλυθούν εναλλακτικές επιλογές. Οι όποιοι εκτελεστικοί κανόνες προταθούν στο μέλλον θα συνοδεύονται από δέουσα αξιολόγηση κανονιστικού αντικτύπου.
6	Ο Οργανισμός θα ήθελε να μάθει τις απόψεις των ενδιαφερομένων όσον αφορά: <b>α)</b> την ανάγκη να απαιτείται πιστοποίηση για τον έλεγχο της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις που αφορούν τα φυσικά χαρακτηριστικά και την υποδομή μικρών αεροδρομίων <b>β)</b> την ανάγκη να απαιτείται πιστοποίηση για τον έλεγχο της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις που αφορούν τη λειτουργία και διαχείριση μικρών αεροδρομίων <b>γ)</b> τη συνάφεια, στο πλαίσιο αυτό, της διάκρισης μεταξύ μεγάλων και μικρών αεροδρομίων που προτείνεται ήδη στις βασικές απαιτήσεις	Ενδεχόμενο που απορρίφθηκε από τη συντριπτική πλειονότητα των ενδιαφερομένων: απαιτείται πιστοποίηση για όλα τα αεροδρόμια. Δεν χρειάζεται να αναλυθούν εναλλακτικές επιλογές για τα μικρά αεροδρόμια.

**Πίνακας 17: Θέματα της ΝΡΑ 06/2006 ο αντίκτυπος των οποίων δεν χρήζει λεπτομερούς ανάλυσης**

Απεναντίας, για τα υπόλοιπα 6 θέματα μπορεί να προβλεφθούν εναλλακτικές λύσεις. Οι εν λόγω εναλλακτικές επιλογές παρατίθενται στον πίνακα 18 κατωτέρω και ο αντίκτυπός τους αναλύεται λεπτομερώς στις παραγράφους 2.6 έως 2.10 που ακολουθούν.

Ερώτημα στην ΝΡΑ 06/2006		Θεματικό πεδίο	Εναλλακτικές επιλογές		Ανάλυση στην παρ.
Αριθ.	Θέμα		Κωδ.	Περιγραφή	
2 σχετικά με τις υπηρεσίες διάσωσης και πυρόσβεσης (RFFS)	Απαιτήσεις για τις υπηρεσίες διάσωσης και πυρόσβεσης (περιλαμβανομένης επαγγελματικής επάρκειας του προσωπικού).	Προσωπικό υπηρεσιών διάσωσης και πυρόσβεσης	2Α	Γενική και όχι ειδική για την πολιτική αεροπορία ρύθμιση για το προσωπικό υπηρεσιών διάσωσης και πυρόσβεσης.	2.10
			2Β	Ειδικό πρόγραμμα επαγγελματικής επάρκειας για την πολιτική αεροπορία και υγειονομικές απαιτήσεις για το προσωπικό υπηρεσιών διάσωσης και πυρόσβεσης.	
			2Γ	Ρύθμιση για το προσωπικό υπηρεσιών διάσωσης και πυρόσβεσης μέσω επίσης κοινών κανόνων πολιτικής αεροπορίας που θεσπίζονται από αρμόδιες αρχές, ιδίως όσον αφορά την υγειονομική ικανότητα.	
3	Αεροδρόμια που δεν είναι ανοικτά στη δημόσια χρήση και υπόκεινται σε κοινούς κανόνες	Πεδίο εφαρμογής κοινών κανόνων	3Α	Μόνο οι αερολιμένες υπόκεινται σε κοινούς κοινοτικούς κανόνες.	2.6
			3Β	Όλα τα αεροδρόμια που είναι ανοικτά στη δημόσια χρήση υπόκεινται σε κοινούς κοινοτικούς κανόνες.	
			3Γ	Όλα τα αεροδρόμια (ακόμα κι αν δεν είναι ανοικτά στη δημόσια χρήση ή είναι ιδιωτικά) υπόκεινται σε κοινούς κοινοτικούς κανόνες.	
4 + 9	Ρύθμιση του εξοπλισμού αεροδρομίων	Εξοπλισμός αεροδρομίων	4Α	Καμία ρύθμιση για τον εξοπλισμό αεροδρομίων σε κοινοτικό επίπεδο.	2.7
			4Β	Κοινοί κοινοτικοί κανόνες (δηλ. ETSO) για τον «μη τυποποιημένο εξοπλισμό» εφαρμοζόμενοι μέσω δήλωσης πιστότητας του κατασκευαστή και δήλωσης ελέγχου από τον φορέα εκμετάλλευσης του αεροδρομίου.	
			4Γ	Όπως η 4Β, χωρίς ωστόσο να απαιτείται δήλωση ελέγχου, δεδομένου ότι αποτελεί μέρος της διαδικασίας πιστοποίησης του αεροδρομίου.	
7	Ενιαίο πιστοποιητικό ADOC	Διαδικασία πιστοποίησης	7Α	Διαδικασία πιστοποίησης (περιλαμβανομένης της υποδομής και της διαχείρισης) απαιτείται για κάθε αεροδρόμιο.	2.8
			7Β	Ξεχωριστό πιστοποιητικό για την υποδομή και τον εξοπλισμό κάθε αεροδρομίου, σε συνδυασμό με πιστοποιητικό φορέα σε επίπεδο εταιρείας για όλες τις εταιρείες που ασκούν την εκμετάλλευση περισσότερων του ενός αεροδρομίων.	
			7Γ	Όπως η 7Β, ωστόσο μόνο όταν ο φορέας εκμετάλλευσης ζητά «ενιαίο» πιστοποιητικό.	
8	Ρόλος των φορέων αξιολόγησης		8Α	Δικαίωμα πιστοποίησης και εποπτείας συγκεκριμένων λιγότερο σύνθετων αεροδρομίων έχουν εκτός των αρμόδιων	2.9

				αρχών και οι πιστοποιημένοι φορείς αξιολόγησης. Οι αιτούντες αποφασίζουν σε ποιον φορέα πιστοποίησης θα απευθύνουν το αίτημά τους.	
			8B	Δικαίωμα πιστοποίησης και εποπτείας όλων των αεροδρομίων έχουν εκτός των αρμόδιων αρχών και οι πιστοποιημένοι φορείς αξιολόγησης. Οι αιτούντες αποφασίζουν σε ποιον φορέα πιστοποίησης θα απευθύνουν το αίτημά τους.	
			8Γ	Δικαίωμα πιστοποίησης και εποπτείας των λιγότερο σύνθετων αεροδρομίων έχουν μόνο πιστοποιημένοι φορείς αξιολόγησης.	
9	Πιστοποίηση συμμόρφωσης για τον εξοπλισμό αεροδρομίων	Εξοπλισμός αεροδρομίων	Βλ. γραμμή 4 + 9 ανωτέρω		

## Πίνακας 18: Θέματα της NPA 06/2006 που είναι ανοικτά σε εναλλακτικές επιλογές

### 2.6 Ανάλυση των επιπτώσεων του πεδίου εφαρμογής των κοινών κοινοτικών κανόνων

#### 2.6.1 Εναλλακτικές επιλογές

Στην παράγραφο 2.5.2 ανωτέρω προσδιορίστηκαν οι ακόλουθες εναλλακτικές επιλογές ως προς το πεδίο εφαρμογής των κοινών κοινοτικών κανόνων για την ασφάλεια των αεροδρομίων:

- 3A): Μόνο οι αερολιμένες (δηλ. αεροδρόμια που εξυπηρετούν εμπορική εναέρια κυκλοφορία) υπόκεινται σε κοινούς κοινοτικούς κανόνες·
- 3B): Όλα τα αεροδρόμια που είναι ανοικτά στη δημόσια χρήση υπόκεινται σε κοινούς κοινοτικούς κανόνες·
- 3Γ): Όλα τα αεροδρόμια (ακόμα κι αν είναι ιδιωτικά και δεν είναι ανοικτά στη δημόσια χρήση) υπόκεινται σε κοινούς κοινοτικούς κανόνες.

#### 2.6.2 Ομάδα στόχος και αριθμός εμπλεκόμενων φορέων

##### 2.6.2.1 Αεροδρόμια

Στην τρέχουσα έκδοση (τροποποίηση αριθ. 9 της 15/06/06) του **παραρτήματος 14 της σύμβασης ICAO** δίνεται ο ακόλουθος ορισμός του «αεροδρομίου»:

*«A defined area on land or water (including any buildings, installations and equipment) intended to be used either wholly or in part for the arrival departure and surface movement of aircraft»*  
 («καλείται η χερσαία ή υδάτινη επιφάνεια, (στην οποία περιλαμβάνονται οποιαδήποτε κτίρια, εγκαταστάσεις και εξοπλισμός)

*η οποία χρησιμοποιείται στο σύνολό ή μέρος της, για την άφιξη, αναχώρηση και την επίγεια κίνηση των αεροσκαφών»)*

Ο ορισμός του αεροδρομίου από τον ICAO μπορεί να θεωρηθεί υπερβολικά ευρύς, ανάλογα με την ερμηνεία που δίνει κανείς στη λέξη «χρησιμοποιείται» («intended»). Εάν «χρησιμοποιείται» σημαίνει ότι «χρησιμοποιείται κατά κύριο λόγο» τότε στον ορισμό περιλαμβάνονται μόνο τα κοινά αεροδρόμια. Ωστόσο, εάν «χρησιμοποιείται» σημαίνει «επιτρέπεται διά νόμου», τότε μια σειρά άλλων υδάτινων επιφανειών ή εκτάσεων γης (π.χ. λίμνες στη Φινλανδία, χιονοδρόμια στις Άλπεις όπου επιτρέπεται η αποβίβαση χιονοδρόμων από ελικόπτερα, χορτολιβαδικές εκτάσεις σε ένα βουνό από όπου απογειώνονται αιωροπτεριστές) μπορεί να θεωρούνται «αεροδρόμια».

Ως εκ τούτου, ο ανωτέρω ορισμός τροποποιήθηκε στην κοινοτική νομοθεσία<sup>12</sup>, μέσω της διατύπωσης της έννοιας του «διαρρυθμισμένου ειδικά», που περιορίζει τον αριθμό των χώρων που εμπίπτουν στον ορισμό των αεροδρομίων.

Στον αριθμό αυτών των «διαρρυθμισμένων ειδικά» χώρων προσγείωσης που υπάρχουν, για παράδειγμα, επί του παρόντος στη Σλοβενία (ένα «μικρό» κράτος μέλος), συγκαταλέγονται περίπου 60 αεροδρόμια, μεταξύ των οποίων μικρού μήκους χορτολιβαδικές λωρίδες που χρησιμοποιούνται μόνο για αεροπορικές δραστηριότητες αναψυχής. Στην Ιταλία (ένα «μεγάλο» κράτος μέλος) το σύνολο είναι της τάξης των 400 αεροδρομίων. Κατά μέσο όρο θεωρείται ότι αναλογούν περίπου 200 «διαρρυθμισμένα ειδικά» αεροδρόμια ανά χώρα (περιλαμβανομένων των αεροδρομίων με τον πιο μικρό και απλό διάδρομο), που σημαίνει περίπου 6000 αεροδρόμια στην ΕΕ των 27 + 4. Εναλλακτικά, σημειώνεται ότι στη Γαλλία, τη Γερμανία και τη Σουηδία, σχεδόν το σύνολο των αεροδρομίων περιλαμβάνονται στο επίσημο εγχειρίδιο αεροναυτικών πληροφοριών (AIP): 441, 394 και 154 αντίστοιχα. Στην Ιταλία, μόνο 100 περιλαμβάνονται στο AIP, αλλά ταυτόχρονα υπάρχουν 300 ακόμα «αεροπορικές επιφάνειες» («ανίο-surfaces»). Στην Πολωνία, αντιπροσωπευτικό δείγμα μεγάλου κράτους της Ανατολικής Ευρώπης, στο AIP αναφέρονται 77 αεροδρόμια. Συνολικά, σε αυτές τις πέντε χώρες μπορεί να μετρήσει κανείς 1466 αεροδρόμια. Σύμφωνα με το στατιστικό εγχειρίδιο της ΓΔ-TREN για το 2006 («Statistical pocketbook 2006»)<sup>13</sup> ο πληθυσμός αυτών των πέντε χωρών ανέρχεται σε 249,439 εκατ. ανθρώπους: επομένως, αντιστοιχούν 5,88 αεροδρόμια ανά εκατομμύριο κατοίκους. Σύμφωνα με το ίδιο εγχειρίδιο, ο συνολικός πληθυσμός της ΕΕ των 27+4, υπολογίζεται σε 503,500 εκατ. ανθρώπους για το 2006. Χρησιμοποιώντας την ίδια αναλογία (5,88/εκατομμύριο), μπορεί κανείς να υπολογίσει, μέσω αυτού του εναλλακτικού τρόπου, ότι ο συνολικός αριθμός των αεροδρομίων είναι της τάξης των 3000. Επί του θέματος αυτού δεν έχουν δημοσιευτεί ακριβή επίσημα συγκεντρωτικά στοιχεία. **Για τους σκοπούς της παρούσας αξιολόγησης αντικτύπου, λαμβάνεται ως παραδοχή ο εκτιμώμενος αριθμός των 4500 αεροδρομίων** (δηλ. ο μέσος όρος του 6000 και του 3000).

<sup>12</sup> Άρθρο 2 της οδηγίας 96/67/ΕΚ του Συμβουλίου της 15ης Οκτωβρίου 1996 σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά υπηρεσιών εδάφους στους αερολιμένες της Κοινότητας. (*Επίσημη Εφημερίδα L 272, 25.10.1996, σελίδες 0036-0045*).

<sup>13</sup> [http://ec.europa.eu/dgs/energy\\_transport/figures/pocketbook/2006](http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/figures/pocketbook/2006)

Στο άλλο άκρο, σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία του EUROCONTROL<sup>14</sup>, σε 42 αερολιμένες εντός της ΕΕ των 27+4, καταγράφηκαν περισσότερες από 50.000 κινήσεις το 2006, όπως παρατίθεται στον πίνακα 19 κατωτέρω:

<b>Αριθ.</b>	<b>Αερολιμένας</b>	<b>Αριθμός κινήσεων το 2006</b>
1	Παρίσι/Charles de Gaulle	270.753
2	Φρανκφούρτη	244.467
3	Λονδίνο/Heathrow	238.361
4	Μαδρίτη/Barajas	217.635
5	Άμστερνταμ	217.561
6	Μόναχο	203.785
7	Βαρκελώνη	163.857
8	Ρώμη/Fiumicino	157.906
9	Λονδίνο/Gatwick	131.914
10	Κοπεγχάγη/Kastrup	129.137
11	Βιέννη	128.773
12	Μιλάνο/Malpensa	125.712
13	Ζυρίχη	124.189
14	Βρυξέλλες	123.736
15	Παρίσι/Orly	116.833
16	Στοκχόλμη/Arlanda	113.364
17	Μάντσεστερ	112.645
18	Όσλο/Gardermoen	108.034
19	Dusseldorf	107.090
20	Λονδίνο/Stansted	102.509
21	Δουβλίνο	95.554
22	Palma de Mallorca	94.995
23	Αθήνα	92.520
24	Ελσίνκι-Vantaa	86.160
25	Πράγα/Ruzyně	80.164
26	Γενεύη	79.235
27	Αμβούργο	78.679
28	Κολωνία/Βόννη	75.197
29	Στουτγκάρδη	75.106
30	Βαρσοβία/Okęcie	72.259
31	Βερολίνο-Tegel	68.714
32	Λισσαβόνα	68.211
33	Νίκαια	68.198
34	Μιλάνο/Linate	64.891
35	Λυόν/Sartolas	64.334
36	Εδιμβούργο	62.448
37	Βουδαπέστη/Ferihegy	62.360
38	Μάλαγα	62.089
39	Birmingham	57.665
40	Las Palmas	57.001
41	Λονδίνο/Luton	55.038
42	Γλασκώβη	52.332

**Πίνακας 19: Αερολιμένες με περισσότερες από 50.000 κινήσεις το 2006**

<sup>14</sup> EUROCONTROL eCODA Annual Digest 2006.

Δεδομένου ότι η κυκλοφορία αναμένεται να αυξάνεται σχεδόν σταθερά τα προσεχή έτη, ο συνολικός αριθμός αυτών των «μεγάλων» αερολιμένων, με περισσότερες από 50.000 κινήσεις/έτος, εκτιμάται ότι θα είναι της τάξης των 50. Ωστόσο, όλα τα αεροδρόμια που είναι ανοικτά στην τακτική εμπορική εναέρια κυκλοφορία (τα οποία στην Ευρώπη είναι πάντοτε διεθνή λόγω της εφαρμογής της «έβδομης ελευθερίας») πρέπει να πιστοποιούνται σύμφωνα με τις διατάξεις του ICAO, περιλαμβανομένων ορισμένων αερολιμένων (που δεν περιλαμβάνονται στον προηγούμενο πίνακα) που εξυπηρετούν τις πρωτεύουσες κάποιων κρατών μελών της ΕΕ, όπως των χωρών της Βαλτικής, της Βουλγαρίας ή της Ρουμανίας).

Επίσης, από την άποψη της ασφάλειας, το ατύχημα ενός σύγχρονου μεγάλου επιβατικού αεροσκάφους μπορεί να προκαλέσει περίπου 100 θύματα, και ως εκ τούτου οι κοινοί κανόνες και το κανονιστικό πλαίσιο πρέπει να στοχεύουν στην ελαχιστοποίηση αυτών των θλιβερών γεγονότων, ανεξαρτήτως του τύπου και του όγκου της εμπορικής κίνησης (δηλ. των τακτικών, ναυλωμένων ή προγραμματισμένων πτήσεων).

Ο αριθμός των αεροδρομίων που είναι συνδεδεμένα με τον ευρωπαϊκό κλάδο του Διεθνούς Συμβουλίου Αεροδρομίων (Airport Council International - ACI), που εκτιμήθηκε ανατρέχοντας στη βάση δεδομένων του εν λόγω φορέα στις 02 Αυγούστου 2006, είναι περίπου 350 στα κράτη της ΕΕ των 27 + 4.

408 αεροδρόμια έχουν κωδικό προσδιορισμού του ICAO, σύμφωνα με το σχέδιο εργασίας (του Αυγούστου 2006) του σχεδίου αεροναυτιλίας για την περιοχή Ευρώπης του ICAO.

Τέλος, σε εφαρμογή του άρθρου 4.1 της οδηγίας 96/67/ΕΚ του Συμβουλίου της 15ης Οκτωβρίου 1996 σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά υπηρεσιών εδάφους στους αερολιμένες της Κοινότητας, κάθε έτος η Επιτροπή δημοσιεύει στην Επίσημη Εφημερίδα τον κατάλογο των αερολιμένων που είναι ανοικτά στις εμπορικές εναέρια μεταφορές. Ο πιο πρόσφατος κατάλογος, ο οποίος καλύπτει την ΕΕ των 27, δημοσιεύτηκε στις 17 Νοεμβρίου 2006 στη σελίδα 13 της Επίσημης Εφημερίδας C 279. Από την εν λόγω πηγή προέρχονται τα δεδομένα του πίνακα 20:

<b>Αερολιμένες</b>	<b>Με ετήσια κίνηση: &gt; 2 εκατ. επιβατών ή &gt; 50.000 τόνων εμπορευμάτων</b>	<b>1 έως 2 εκατ. επιβατών ή 25.000 έως 50.000 τόνων εμπορευμάτων</b>	<b>Ανοικτοί στις εμπορικές εναέρια μεταφορές</b>	<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>
ΕΕ των 27 (στοιχεία από την Επίσημη Εφημερίδα)	95	49	464	608
Εκτιμήσεις για Ισλανδία, Λιχτενστάιν, Νορβηγία και Ελβετία	5	11	76	92
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>100</b>	<b>60</b>	<b>540</b>	<b>700</b>

**Πίνακας 20: Αριθμός αερολιμένων που είναι ανοικτοί στις εμπορικές εναέρια μεταφορές**



Ως εκ τούτου, για τους σκοπούς της παρούσας αξιολόγησης αντικτύπου, γίνεται η παραδοχή ότι ο εκτιμώμενος αριθμός των αερολιμένων που διατίθενται για εμπορική εναέρια κυκλοφορία από μεγάλα αεροσκάφη είναι 700.

Πέραν τούτου, ωστόσο, είναι αναγκαίο να εκτιμηθεί και ο αριθμός των αεροδρομίων που είναι «ανοικτά στη δημόσια χρήση»: δηλ. και στη γενική αεροπορία, τις υπηρεσίες αεροταξί ή τις αεροπορικές εφαρμογές, ελλείψει εμπορικής εναέριας κυκλοφορίας από μεγάλα αεροσκάφη. Ο όρος «ανοικτά στη δημόσια χρήση» χρησιμοποιείται ευρέως αλλά δεν παρέχεται ορισμός του από τον ICAO. Παρόλα αυτά, στη βάση δεδομένων AIS του EUROCONTROL στις 02 Αυγούστου 2007 υπήρχαν 2145 αεροδρόμια, τα οποία παρατίθενται στον πίνακα 21 κατωτέρω:

Κράτος	ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ					
	Κρατικά	Ιδιωτικά	Στρατιωτικά	Κοινή πολιτική/στρατιωτική χρήση	Αερολέσχες	ΣΥΝΟΛΟ
Αυστρία	32	21	3	0	0	56
Βέλγιο	7	13	17	1	0	38
Βουλγαρία	5	0	0	0	0	5
Κύπρος	3	0	1	0	0	4
Τσεχική Δημ.	67	13	0	2	5	87
Δανία	29	12	1	3	0	45
Εσθονία	9	2	0	0	0	11
Φινλανδία	38	44	3	0	0	85
Γαλλία	345	51	29	3	13	441
Γερμανία	212	176	0	4	2	394
Ελλάδα	38	1	17	2	0	58
Ουγγαρία	9	0	0	0	0	9
Ισλανδία	60	3	0	0	0	63
Ιρλανδία	18	9	0	0	0	27
Ιταλία	49	29	12	9	0	99
Λεττονία	3	1	0	0	0	4
Λιθουανία	7	0	0	1	19	27
Λουξεμβούργο	1	1	0	0	0	2
Μάλτα	1	0	0	0	0	1
Κάτω Χώρες	15	0	9	1	0	25
Νορβηγία	45	1	7	4	0	57
Πολωνία	8	14	23	0	32	77
Πορτογαλία	28	2	7	0	0	37
Ρουμανία	18	0	0	0	0	18
Σλοβακία	8	0	1	0	7	16
Σλοβενία	12	1	0	0	0	13
Ισπανία	87	3	3	9	0	102
Σουηδία	29	83	41	1	0	154
Ελβετία	11	30	0	1	0	42
Ην. Βασίλειο	72	71	5	0	0	148
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>1266</b>	<b>581</b>	<b>179</b>	<b>41</b>	<b>78</b>	<b>2145</b>

**Πίνακας 21: Αεροδρόμια στη βάση δεδομένων AIS του EUROCONTROL**

Τα δεδομένα που περιέχονται στον πίνακα ανωτέρω δεν συμπίπτουν πάντοτε με εκείνα που συλλέγονται μέσω άτυπων διαβουλεύσεων με μέλη των GASR, τα οποία παρουσιάζονται στην

παράγραφο 2.3.3.3 ανωτέρω. Πιο συγκεκριμένα, φαίνεται ότι στη Γαλλία σχεδιάζεται η πιστοποίηση μόνο 70 αερολιμένων από τα 441 αεροδρόμια που περιλαμβάνει το AIP, ενώ η Τσεχική Δημοκρατία φαίνεται ότι σκοπεύει να πιστοποιήσει 9 αερολιμένες από τους 87 που είναι γνωστοί στον EUROCONTROL. Απεναντίας, η Σλοβενία εκδήλωσε την πρόθεση να πιστοποιήσει 67 αεροδρόμια, ενώ στην AIS είναι γνωστά μόνο 13. Επίσης, τα ανωτέρω δεδομένα ενδέχεται είτε να μην είναι πλήρη (π.χ. η Βουλγαρία έχει 5 αεροδρόμια στο AIS, ενώ η Αυστρία, τα μεγέθη της οποίας είναι συγκρίσιμα, έχει 56) είτε να μην βασίζονται στους ίδιους ορισμούς (π.χ. είναι γνωστό ότι στην Ιταλία, πέραν των 99 αεροδρομίων που περιλαμβάνονται στο AIP, υπάρχουν εκατοντάδες «αεροπορικές επιφάνειες» («avio-surfaces») όπως ορίζονται στο διοικητικό σύστημα της χώρας<sup>15</sup>).

Παρόλα αυτά, τα ανωτέρω δεδομένα επιτρέπουν την εκτίμηση του αριθμού των αεροδρομίων που είναι ανοικτά στη δημόσια χρήση<sup>16</sup>, βάσει του ορισμού που προτείνεται από τον Οργανισμό. Εάν η Επιτροπή ή ο νομοθέτης τροποποιήσουν τον ορισμό, ο εν λόγω αριθμός ενδέχεται φυσικά να μεταβληθεί.

Για τους σκοπούς λοιπόν της παρούσας αξιολόγησης κανονιστικού αντικτύπου γίνεται η παραδοχή ότι:

- και τα 1266 δημόσια αεροδρόμια πολιτικής αεροπορίας που περιλαμβάνονται στο AIP (δηλ. 1266) θα υπαχθούν στον κοινό ορισμό «ανοικτό στη δημόσια χρήση»
- και τα 581 ιδιωτικά αεροδρόμια που δημοσιεύονται ήδη στο AIP θα αποφασίσουν να περιληφθούν στον αριθμό των αεροδρομίων που είναι «ανοικτά στη δημόσια χρήση», προκειμένου να προσελκύσουν περισσότερη κυκλοφορία (άλλα ιδιωτικά αεροδρόμια, που δεν δημοσιεύονται στο AIP, μπορεί να επιλέξουν να μην είναι ανοικτά στη δημόσια χρήση)
- τα 179 στρατιωτικά αεροδρόμια δεν θα εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της κοινοτικής νομοθεσίας, αλλά τα 41 που προορίζονται για κοινή πολιτική/στρατιωτική χρήση θα καλύπτονται
- και τα 78 αεροδρόμια την εκμετάλλευση των οποίων ασκούν αερολέσχες θα επιλέξουν να είναι ανοικτά στη δημόσια χρήση και ως εκ τούτου θα εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των κοινών κοινοτικών κανόνων (με άλλα λόγια επιλέγεται στο πλαίσιο της παρούσας αξιολόγησης κανονιστικού αντικτύπου το χειρότερο σενάριο από την άποψη του αριθμού των αεροδρομίων που θα καλύπτει η ρύθμιση).

Ο αριθμός των «ανοικτών στη δημόσια χρήση» αεροδρομίων που περιλαμβάνονται στο AIP είναι επομένως:  $1266 + 581 + 41 + 78 = 1966$ . Ωστόσο, δεδομένου ότι αρκετά μεγάλος αριθμός αεροδρομίων που είναι ανοικτά στη γενική αεροπορία δεν περιλαμβάνονται στο AIP, **ο αριθμός των «ανοικτών στη δημόσια χρήση» αεροδρομίων που μπορεί να υπόκεινται στους προτεινόμενους κοινούς κανόνες εκτιμάται ότι είναι της τάξης (AIP + 50%) των 3000 αεροδρομίων.**

<sup>15</sup> Όπως δημοσιεύτηκε στην ιστοθέση της ENAC στις 02 Αυγούστου 2007 : [http://www.enac-italia.it/avioeli/avio\\_00.asp](http://www.enac-italia.it/avioeli/avio_00.asp)

<sup>16</sup> «ανοικτό στη δημόσια χρήση» σημαίνει ότι η χρήση του χώρου και των εγκαταστάσεων του αεροδρομίου μπορεί να προγραμματιστεί από οποιονδήποτε κυβερνήτη μιας πτήσης γενικής εναέριας κυκλοφορίας (General Air Traffic -GAT) είτε διότι οι ώρες λειτουργίας και οι διαθέσιμες υπηρεσίες γνωστοποιούνται στο κοινό είτε επειδή δημοσιοποιείται ένα σημείο επικοινωνίας από το οποίο μπορεί να λαμβάνεται άδεια εκ των προτέρων, επιπροσθέτως με άλλες δημόσια διαθέσιμες πληροφορίες σχετικά με το αεροδρόμιο, υπό την προϋπόθεση ότι το αεροσκάφος και τα τυπικά προσόντα του χειριστή συμμορφώνονται με όρους που επιβάλλονται προκειμένου να διαφυλαχθεί η ασφάλεια του αεροσκάφους.

Σε σχέση με τις 3 επιλογές που προσδιορίζονται στην παράγραφο 2.6.1 ανωτέρω, εν τέλει ο εκτιμώμενος αριθμός των αεροδρομίων που εμπíπτουν στο πεδίο εφαρμογής των κοινών κοινοτικών κανόνων παρουσιάζεται στον πίνακα 22:

ΕΠΙΛΟΓΗ		Εκτιμώμενος αριθμός αεροδρομίων
Κωδ.	Περιγραφή	
3Α	Μόνο οι αερολιμένες (δηλ. αεροδρόμια που εξυπηρετούν εμπορική εναέρια κυκλοφορία) υπόκεινται σε κοινούς κοινοτικούς κανόνες.	700
3Β	Όλα τα αεροδρόμια που είναι ανοικτά στη δημόσια χρήση υπόκεινται σε κοινούς κοινοτικούς κανόνες.	3000
3Γ	Όλα τα αεροδρόμια (ακόμα κι αν δεν είναι ανοικτά στη δημόσια χρήση ή είναι ιδιωτικά) υπόκεινται σε κοινούς κοινοτικούς κανόνες.	4500

**Πίνακας 22: Αεροδρόμια που εμπíπτουν στο πεδίο εφαρμογής των κοινών κοινοτικών κανόνων**

#### 2.6.2.2 Φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων

Το θέμα των φορέων εκμετάλλευσης που διαχειρίζονται περισσότερα του ενός αεροδρόμια εξετάζεται στην παράγραφο 2.8 κατωτέρω.

Για τους σκοπούς της παρούσας παραγράφου 2.6 γίνεται επομένως η παραδοχή ότι υπάρχει ένας φορέας εκμετάλλευσης για κάθε αεροδρόμιο. Στις απλούστερες από τις περιπτώσεις των συνολικά 4500 αεροδρομίων στην ΕΕ των 27 + 4, αυτοί οι φορείς εκμετάλλευσης μπορεί να είναι ακόμα και μεμονωμένοι ιδιώτες. Στις πιο σύνθετες των περιπτώσεων μπορεί να είναι εταιρείες που απασχολούν χιλιάδες υπαλλήλους.

Πρέπει, ωστόσο, να σημειωθεί ότι βάσει της γνώμης του Οργανισμού προτείνεται η επιβολή επίσημου συστήματος διαχείρισης (δηλ. κυρίως σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας και της ποιότητας) μόνο στους φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων που εξυπηρετούν τακτικές εμπορικές αεροπορικές γραμμές. Ο αντίκτυπος της ενδεχόμενης κοινοτικής ρύθμισης στους υπόλοιπους φορείς εκμετάλλευσης θα είναι ελάχιστος, καθώς περιορίζεται στην ενσωμάτωση στην κοινοτική νομοθεσία των βέλτιστων πρακτικών που ήδη εφαρμόζονται ευρέως σήμερα.

Ως εκ τούτου, γίνεται η παραδοχή ότι ο **αριθμός των φορέων εκμετάλλευσης αεροδρομίων που θα επηρεαστούν σημαντικά από τη νομοθετική πρόταση θα είναι της τάξης των 700**, δηλ. ίσος με τον αριθμό των αερολιμένων που εξυπηρετούν σύγχρονη (IFR) εμπορική εναέρια κυκλοφορία από μεγάλα αεροσκάφη. Γίνεται επίσης η παραδοχή ότι ο αριθμός αυτός παραμένει αμετάβλητος και για τις τρεις προσδιορισθείσες επιλογές.

#### 2.6.2.3 Φορείς παροχής υπηρεσιών εδάφους αεροδρομίων

Σε κάθε αερολιμένα που είναι ανοικτός σε τακτικές εμπορικές αεροπορικές γραμμές, ενδέχεται να δραστηριοποιείται ένας αριθμός εταιρειών παροχής υπηρεσιών εδάφους (που μπορεί να είναι είτε οι ίδιοι οι αερομεταφορείς είτε εταιρείες εξειδικευμένες στην παροχή υπηρεσιών εδάφους), βάσει της προαναφερθείσας οδηγίας 96/67/ΕΚ του Συμβουλίου<sup>17</sup>. Αντιθέτως,

<sup>17</sup> Οδηγία 96/67/ΕΚ του Συμβουλίου της 15ης Οκτωβρίου 1996 σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά υπηρεσιών εδάφους στους αερολιμένες της Κοινότητας. (Επίσημη Εφημερίδα L 272, 25.10.1996, σελίδες 0036-0045).

ελλείψει εμπορικών αεροπορικών γραμμών, οι υπηρεσίες εδάφους αποτελούν συνήθως αρμοδιότητα του φορέα εκμετάλλευσης του αεροδρομίου και δεν υπάρχει νόμος που να προβλέπει κάτι διαφορετικό. Τα ακόλουθα, λοιπόν, ισχύουν μόνο για την επιλογή 3Α (δηλ. για τους 700 αερολιμένες που είναι ανοικτοί σε τακτικές εμπορικές αεροπορικές γραμμές), όπου:

- σε «μεγάλους» αερολιμένες με περισσότερους από 2 εκατομμύρια επιβάτες/έτος (ή περισσότερους από 50.000 τόνους εμπορευμάτων/έτος), επιτρέπεται η ελεύθερη αγορά και ο ανταγωνισμός για την παροχή υπηρεσιών εδάφους·
- σε «μεσαίους» αερολιμένες με περισσότερους από 1 εκατομμύριο επιβάτες (αλλά λιγότερους από 2 εκατομμύρια) ή περισσότερους από 25.000 τόνους εμπορευμάτων, υπηρεσίες εδάφους θα παρέχονται από τουλάχιστον δύο διαφορετικές εταιρείες·
- η «αυτοεξυπηρέτηση» από αερομεταφορείς επιτρέπεται σε όλα τα «μικρά» αεροδρόμια που είναι ανοικτά στις εμπορικές αεροπορικές γραμμές.

Ως εκ τούτου, στην περίπτωση της επιλογής 3Α προκύπτουν οι εκτιμώμενοι αριθμοί του πίνακα 23 κατωτέρω:

Αριθμός αερολιμένων	«Μεγάλα»	«Μεσαία»	«Μικρά»	ΣΥΝΟΛΟ
	100*	60**	540	700
Μέσος αριθμός φορέων παροχής υπηρεσιών εδάφους ανά αερολιμένα	3,4	2	1 («αυτοεξυπηρετούμενοι μεταφορείς»)	Δ.Ι.
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>340</b>	<b>120</b>	<b>540</b>	<b>1.000</b>

\* 95 μετρήθηκαν στην ανακοίνωση COM (2006) 821 τελικό της 24 Ιανουαρίου 2007 – Έκθεση της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας 96/67/EK του Συμβουλίου της 15ης Οκτωβρίου 1996.

\*\* 49 μετρήθηκαν ό.π.

**Πίνακας 23: Εκτιμώμενος αριθμός φορέων παροχής υπηρεσιών εδάφους για την επιλογή 3Α**

Ο ανωτέρω εκτιμώμενος αριθμός είναι πολύ κοντά στον αριθμό που δημοσιεύτηκε από την Επιτροπή στο παράρτημα Ε της εν λόγω ανακοίνωσης (COM (2006) 821 της 24ης Ιανουαρίου 2007), το οποίο συνοψίζεται στον πίνακα 24 κατωτέρω:

<b>Αριθμός φορέων παροχής υπηρεσιών εδάφους στην ΕΕ των 15</b>						
<b>Πηγή: SH&amp;E limited, Οκτώβριος 2002, αναδημοσίευση στο παράρτημα Ε της ανακοίνωσης COM(2006) 821</b>						
<b>Κατηγορία</b>	<b>Τρίτοι φορείς παροχής υπηρεσιών εδάφους</b>		<b>Αυτοεξυπηρετούμενοι αερομεταφορείς</b>		<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	
	<b>Πριν από την οδηγία 96/67</b>	<b>Μετά την οδηγία</b>	<b>Πριν</b>	<b>Μετά</b>	<b>Πριν</b>	<b>Μετά</b>
Υπηρεσίες επιβατών	89	172	156	145	245	317
Χειρισμός αποσκευών	64	102	55	47	119	149
Χειρισμός φορτίου και ταχυδρομείου	116	155	80	83	196	238
Υπηρεσίες στο διάδρομο	73	113	62	60	135	173
Εφοδιασμός με καύσιμα και λιπαντικά	78	80	3	10	81	90
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΕΕ των 15</b>	<b>420</b>	<b>622</b>	<b>356</b>	<b>345</b>	<b>776</b>	<b>967</b>

**Πίνακας 24: Φορείς παροχής υπηρεσιών εδάφους στην ανακοίνωση COM (2006) 821 της Επιτροπής**

Πρέπει, ωστόσο, να σημειωθεί ότι τα δεδομένα του πίνακα 24 ανωτέρω, τα οποία συλλέχθηκαν το 2002, αφορούν μόνο την ΕΕ των 15 (δηλ. πριν από το 2004) και όχι την ΕΕ των 27 + 4 που εξετάζεται στην παρούσα αξιολόγηση κανονιστικού αντικτύπου. Από την άποψη αυτή, και δεδομένου ότι έχουν παρέλθει 5 χρόνια, μπορεί να θεωρηθεί ότι είναι υποεκτιμημένα. Από την άλλη, τα δεδομένα συλλέχθηκαν ανά αερολιμένα ενώ οι τρίτοι φορείς παροχής υπηρεσιών εδάφους ή οι αυτοεξυπηρετούμενοι μεταφορείς είναι πολύ πιθανό να δραστηριοποιούνται σε περισσότερους από έναν αερολιμένες. Από την άποψη αυτή τα δεδομένα θα πρέπει να θεωρούνται υπερεκτιμημένα. Με άλλα λόγια, θεωρείται ότι οι δύο επενέργειες αλληλοαντισταθμίζονται και έτσι ένα τελικό αριθμητικό αποτέλεσμα της τάξης των 1000 εταιρειών θεωρείται επαρκώς βάσιμο.

**Ως εκ τούτου, ο συνολικός αριθμός εταιρειών παροχής υπηρεσιών εδάφους που επιίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των κοινών κοινοτικών κανόνων, στην περίπτωση της επιλογής 3Α, εκτιμάται ότι είναι της τάξης των 1.000. Στην περίπτωση των επιλογών 3Β και 3Γ οι φορείς παροχής υπηρεσιών εδάφους θεωρείται ότι συμπίπτουν με τους φορείς εκμετάλλευσης των αεροδρομίων.**

#### 2.6.2.4 Αρμόδιες αρχές

Οι αρμόδιες αρχές πολιτικής αεροπορίας, που ορίζονται από τις εθνικές κυβερνήσεις, επιτελούν σήμερα δύο βασικά καθήκοντα σε σχέση με την ασφάλεια των αεροδρομίων:

- θέσπιση κανόνων (δηλ. μεταφορά των διατάξεων της σύμβασης ICAO στην εθνική έννομη τάξη και ενσωμάτωσή τους)·

- πιστοποίηση και εποπτεία (περιλαμβανομένων ελέγχων και επιθεωρήσεων) των αεροδρομίων.

Η μεταβίβαση της συντριπτικής πλειονότητας των κανονιστικών καθηκόντων στον EASA αποτελεί αντικείμενο της νομοθετικής πρότασης. Απεναντίας, το δεύτερο καθήκον παραμένει αρμοδιότητα των εν λόγω αρχών σε τοπικό επίπεδο για λόγους εγγύτητας. Ο EASA δεν αναμένεται να εμπλακεί στην πιστοποίηση και εποπτεία των αεροδρομίων.

Ωστόσο, ο EASA, πέραν της θέσπισης κανόνων, θα διενεργεί επιθεωρήσεις (ή ελέγχους) στις αρμόδιες αρχές. Η προτεινόμενη νομοθεσία επηρεάζει τόσο τον Οργανισμό όσο και τις τοπικές αρμόδιες αρχές.

Βάσει αυτής, τίποτα δεν εμποδίζει τα κράτη να συστήνουν κοινές αρμόδιες αρχές ή να αναθέτουν τα καθήκοντα πιστοποίησης και εποπτείας σε μια αρχή που έχει συσταθεί από γειτονικό κράτος. Ωστόσο, επί του παρόντος δεν υπάρχουν ενδείξεις ότι κάτι τέτοιο είναι πιθανό να συμβεί. Ομοίως, τα κράτη μπορεί να αποφασίσουν να ορίσουν αρμόδιες αρχές σε περιφερειακό επίπεδο. Αυτό συμβαίνει ήδη στην περίπτωση των γερμανικών ομόσπονδων κρατιδίων (Länder). Ως εκ τούτου, γίνεται η παραδοχή ότι στη Γερμανία θα υπάρξουν 16 αρμόδιες αρχές αντί μίας. **Λαμβάνοντας υπόψη αυτό το γεγονός, στο πλαίσιο της παρούσας αξιολόγησης κανονιστικού αντικτύπου γίνεται η παραδοχή ότι ο συνολικός αριθμός των αρχών που είναι αρμόδιες για την εποπτεία της ασφάλειας των αεροδρομίων σε τοπικό επίπεδο εντός της επικράτειας της ΕΕ των 27 + 4, δεν θα είναι 30, αλλά 46 (31 – Γερμανία + 16 Länder) συν τον Οργανισμό.**

#### 2.6.2.5 Σύνοψη των ενδιαφερόμενων φορέων

Συμπερασματικά, βάσει των πληροφοριών που παρουσιάζονται στις παραγράφους 2.6.2.1, 2.6.2.2, 2.6.2.3 και 2.6.2.4 ανωτέρω, στον πίνακα 25 κατωτέρω γίνεται εκτίμηση του αριθμού των φορέων που εμπíπτουν στο πεδίο εφαρμογής των κοινών κοινοτικών κανόνων:

ΕΠΙΛΟΓΗ		Εκτιμώμενος αριθμός			
Κωδ.	Περιγραφή	Αεροδρόμια	Φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων με επίσημα συστήματα διαχείρισης	Φορείς παροχής υπηρεσιών εδάφους	Αρχές
3Α	Μόνο οι αερολιμένες (δηλ. αεροδρόμια που εξυπηρετούν εμπορική εναέρια κυκλοφορία) υπόκεινται σε κοινούς κοινοτικούς κανόνες.	<b>700</b>	<b>700</b>	<b>1000</b>	<b>46 + Οργανισμός</b>
3Β	Όλα τα αεροδρόμια που είναι ανοικτά στη δημόσια χρήση υπόκεινται σε κοινούς κοινοτικούς κανόνες.	<b>3000</b>			
3Γ	Όλα τα αεροδρόμια (ακόμα κι αν είναι ιδιωτικά ή δεν είναι	<b>4500</b>			

ανοικτά στη δημόσια χρήση) υπόκεινται σε κοινούς κοινοτικούς κανόνες.				
---	--	--	--	--

**Πίνακας 25: Αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των κοινών κοινοτικών κανόνων**

*2.6.3 Αντίκτυπος στην ασφάλεια*

Ένα καλύτερο κανονιστικό πλαίσιο, μέσω του οποίου οι διαθέσιμοι πόροι θα χρησιμοποιούνται επίσης με πιο ορθολογικό τρόπο, είναι βέβαιο ότι θα συμβάλει στη βελτίωση της ασφάλειας στα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της κοινοτικής νομοθεσίας. Ωστόσο, δεν υπάρχουν τα εργαλεία για να ποσοτικοποιηθεί με επαρκή βεβαιότητα αυτή η επίδραση στους δείκτες ασφάλειας των αεροδρομίων (π.χ. εκείνους που μνημονεύονται στην παράγραφο 2.3.1 ανωτέρω) κατά τα προσεχή έτη. Παρόλα αυτά, από ποιοτικής άποψης εκτιμάται ότι η επέκταση του Βασικού Κανονισμού του EASA στα αεροδρόμια θα έχει επίσης και τις ακόλουθες σημαντικές επιπτώσεις στην ασφάλεια:

- σημαντική βελτίωση της ποιότητας των εργασιών πιστοποίησης και εποπτείας που εκτελούνται από τις αρμόδιες αρχές, μέσω της διενέργειας επιθεωρήσεων τυποποίησης από τον Οργανισμό· τούτο ισχύει και για τις τρεις επιλογές·
- ενίσχυση της επίσημης διαχείρισης της ποιότητας και της ασφάλειας των μειζόνων αεροδρομίων σε ολόκληρη την επικράτεια της ΕΕ των 27 + 4, κάτι που συνεπάγεται μικρή βελτίωση στην περίπτωση της επιλογής 3Α (δεδομένου ότι τα περισσότερα αεροδρόμια που καλύπτει αυτή η επιλογή διαθέτουν ήδη παρόμοια εργαλεία διαχείρισης)·
- τα αεροδρόμια που καλύπτουν οι επιλογές 3Β και 3Γ, παρά το γεγονός ότι δεν υποχρεούνται να εφαρμόσουν ένα ολοκληρωμένο και επίσημο σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας, ωστόσο υποχρεούνται να εφαρμόζουν τα μέτρα σχετικά με τη διαχείριση και τις επιχειρησιακές δραστηριότητες που περιέχονται στο κεφάλαιο Β1 των βασικών απαιτήσεων. Αμφότερες οι επιλογές 3Β και 3Γ αναμένεται, λοιπόν, να έχουν ιδιαίτερα θετικό αντίκτυπο από την άποψη της ασφάλειας. Ωστόσο, η επιλογή 3Β καλύπτει τα αεροδρόμια που είναι «ανοικτά στη δημόσια χρήση» και δέχονται ως εκ τούτου κυκλοφοριακό φορτίο μεγαλύτερο από τα υπόλοιπα αεροδρόμια που καλύπτει η επιλογή 3Γ (η οποία καλύπτει επίσης τα ιδιωτικά αεροδρόμια που δεν είναι ανοικτά στη δημόσια χρήση). Επομένως, όσον αφορά την πιθανότητα ατυχημάτων ή συμβάντων από ποιοτικής άποψης, η επιλογή 3Β θεωρείται καλύτερη από την 3Γ·
- μεγαλύτερη ασφάλεια δικαίου αναφορικά με τους προς εφαρμογή κανόνες και καλύτερος προσδιορισμός σχετικών αρμοδιοτήτων και διαδικασιών για τον έλεγχο της συμμόρφωσης· επίσης, βελτίωση της ποιότητας των κανόνων χάρη στη συστηματική διαβούλευση με ενδιαφερομένους (περιλαμβανομένων, εκτός των αρχών, κλαδικών φορέων και φορέων εκμετάλλευσης) που αποτελεί βασικό χαρακτηριστικό του συστήματος EASA. Τούτο ισχύει κυρίως για τις επιλογές 3Β και 3Γ, δεδομένου ότι τα αεροδρόμια που καλύπτει η επιλογή 3Α συνήθως εποπτεύονται ήδη επαρκώς· ωστόσο, όπως σημειώνεται και στο προηγούμενο σημείο, τα επιπλέον αεροδρόμια που καλύπτει η επιλογή 3Γ εξυπηρετούν αμελητέο επιπλέον αριθμό επιβατών·
- μερική εξάλειψη της αποσπασματικότητας του κανονιστικού πλαισίου, δεδομένου ότι οι προτεινόμενες βασικές απαιτήσεις επιβάλλουν σε όλους τους παράγοντες που εμπλέκονται στην ασφάλεια των αεροδρομίων να δημιουργούν μεταξύ τους επίσημες και ελεγχόμενες διεπαφές. Τούτο θα είναι ιδιαίτερος σημαντικός για τις επιλογές 3Α και

3B (όπου υφίστανται τέτοιες διεπαφές), αλλά θα έχει ουδέτερο αντίκτυπο στα αεροδρόμια που καλύπτει η επιλογή 3Γ, καθώς αυτοί οι μικρότεροι χώροι προσγείωσης δεν διαθέτουν ούτε έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας ούτε εμπορικούς φορείς παροχής υπηρεσιών εδάφους. Ωστόσο, πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι επί του παρόντος έχουν ήδη πιστοποιηθεί (ή προγραμματίζεται να πιστοποιηθούν στην ΕΕ των 27 + 4) περίπου 1260 αεροδρόμια: ο περιορισμός του αριθμού αυτού σε μόνο 700 (στο πλαίσιο της κοινοτικής έννομης τάξης τα κράτη δεν μπορούν να επιβάλλουν πρόσθετες απαιτήσεις καθώς κάτι τέτοιο θα προκαλούσε στρέβλωση του ανταγωνισμού) θα αποτελούσε από την άποψη της ασφάλειας οπισθοδρόμηση στην περίπτωση της επιλογής 3Α, η οποία ως εκ τούτου θα πρέπει να ιδωθεί πολύ αρνητικά από αυτήν την άποψη.

- ο EASA θα μπορεί να προάγει την παρουσία και την επιρροή των κρατών της ΕΕ των 27 + 4 στον ICAO και τις GASR, κάτι που με τη σειρά του θα επιφέρει οριακή βελτίωση των παραδοτέων τους, λόγω κυρίως της κεντρικής διαχείρισης της θέσπισης κανόνων και της ανάλυσης ασφάλειας που αποτελεί σταθερή συνιστώσα και στις τρεις πιθανές εναλλακτικές επιλογές.
- η προσχώρηση νέων κρατών στο σύστημα EASA θα συμβάλει στη βελτίωση της ασφάλειας των πολιτών ακόμα και όταν ταξιδεύουν αεροπορικώς προς χώρες εκτός της ΕΕ των 27 + 4. ωστόσο, αυτή η ενδεχόμενη διεύρυνση θα εξαρτηθεί σε γενικές γραμμές από το πόσο ελκυστικό θα είναι το κοινοτικό σύστημα και, πιο συγκεκριμένα όσον αφορά τον EASA, από την αποδοτικότητα και αποτελεσματικότητα του συστήματός του. με άλλα λόγια, η επέκταση του συστήματος EASA στα αεροδρόμια, θα έχει ουδέτερο αντίκτυπο από την άποψη αυτή και για τις τρεις προσδιορισθείσες επιλογές.
- στα περισσότερα σύνθετα αεροδρόμια ασκείται σήμερα επαρκής εποπτεία από τις αρχές, η οποία περιλαμβάνει επίσης την εποπτεία του προγράμματος επαγγελματικής επάρκειας ορισμένων ομάδων προσωπικού. στη γνώμη του, ωστόσο, ο Οργανισμός προτείνει τη θέσπιση προγραμμάτων επαγγελματικής επάρκειας για όλο το προσωπικό που ασκεί καθήκοντα που σχετίζονται με την ασφάλεια της αεροπορίας στα αεροδρόμια ή κοντά σε αυτά (π.χ. περιλαμβανομένων όλων των προσώπων που διαθέτουν άδεια εισόδου χωρίς συνοδεία στην περιοχή κίνησης), το οποίο θα επιφέρει μικρή βελτίωση στα μείζονα αεροδρόμια (επιλογή 3Α), όπου η πρακτική αυτή εφαρμόζεται ευρέως (π.χ. σε εθελοντική βάση από τον κλάδο των αερομεταφορών). Πολύ πιο σημαντική θα είναι η επίδραση στην περίπτωση της επιλογής 3B, λαμβάνοντας επίσης υπόψη ότι η συνεχής αύξηση της κυκλοφορίας θα έχει ως αποτέλεσμα την εντατικοποίηση της χρήσης ορισμένων έως τότε «δευτερευόντων» αεροδρομίων, ενώ η εμφάνιση πολύ ελαφρών αεριωθούμενων (VLJ) στην αγορά μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση της χρήση των εμπορικών αεροταξί, τα οποία εξυπηρετούνται συχνά από αεροδρόμια που καλύπτει η επιλογή 3B. για λόγους αναλογικότητας, στα δευτερεύοντα αεροδρόμια κατά πάσα πιθανότητα δεν θα επιβληθούν σύνθετα προγράμματα επαγγελματικής επάρκειας κι ως εκ τούτου, η επίδραση και στην περίπτωση της επιλογής 3Γ θα είναι ελάχιστα σημαντική.
- τέλος, η προτεινόμενη συγκέντρωση της θέσπισης κανόνων θα έχει ως αποτέλεσμα την αποδέσμευση μερικών από τις 99 ΠΠΑ που εκτιμάται ότι διατίθενται επί του παρόντος για την επιτέλεση του καθήκοντος αυτού στην ΕΕ των 27 + 4. γίνεται η παραδοχή ότι περίπου 30 ΠΠΑ θα εξακολουθήσουν να απαιτούνται για τη θέσπιση κανόνων στα κράτη αυτά (ώστε να καλυφθούν τα αεροδρόμια που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της κοινοτικής νομοθεσίας και για τη συμβολή στην εκπόνηση κοινών κανόνων). Αυτό σημαίνει ότι περίπου 70 (δηλ. + 17% στις 400 που εκτιμάται ότι είναι διαθέσιμες σήμερα) ΠΠΑ μπορούν να ανακατευθυνθούν σε εθνικό επίπεδο από τη θέσπιση κανόνων στην πιστοποίηση και την εποπτεία. Όλα τα κράτη σήμερα



επικεντρώνουν τους πόρους τους στα μείζονα αεροδρόμια, κι ως εκ τούτου η επίδραση στην περίπτωση της επιλογής 3Α θα είναι ουδέτερη· αντιθέτως θα είναι σημαντική στην περίπτωση της επιλογής 3Β, όπου μπορούν να διοχετευτούν οι αποδεσμευόμενοι πόροι. Το μέγεθος των πόρων αυτών και ο κοινωνικός αντίκτυπος για τους δευτερεύοντες χώρους προσγείωσης συνεπάγεται ότι στην περίπτωση της επιλογής 3Γ η επίδραση θα είναι ουδέτερη.

Συμπερασματικά, εφαρμόζοντας τη μεθοδολογία που παρουσιάζεται στην παράγραφο 2.1.2 ανωτέρω (συμπεριλαμβανομένου ενός συντελεστή βαρύτητας 3 για τις επιπτώσεις στην ασφάλεια), και έχοντας επιλέξει τους εφαρμοστέους δείκτες άμεσων αποτελεσμάτων που συνδέονται με τους ειδικούς στόχους από την παράγραφο 2.4.5, στον πίνακα 26 κατωτέρω παρουσιάζονται οι βαθμολογίες που συγκέντρωσαν οι τρεις επιλογές τροποποίησης του Βασικού Κανονισμού με βάση τον αντίκτυπό τους από την άποψη της ασφάλειας:

Δείκτες άμεσων αποτελεσμάτων που αφορούν τον αντίκτυπο του πεδίου εφαρμογής της κοινοτικής νομοθεσίας από την άποψη της ασφάλειας	Βαθμολογία επιλογών		
	3Α	3Β	3Γ
<b>Αριθμός καλυπτόμενων αεροδρομίων</b>	<b>700</b>	<b>3000</b>	<b>4500</b>
Επέκταση των επιθεωρήσεων τυποποίησης	+ 2	+ 2	+ 2
Σύστημα διαχείρισης από τους φορείς εκμετάλλευσης μείζονων αεροδρομίων	+ 1	+ 3	+ 2
Δείκτες της ασφάλειας των αεροδρομίων	+ 1	+ 1	+ 1
Συμπερίληψη των αεροδρομίων στον Βασικό Κανονισμό	- 3	+ 3	0
Θέσπιση κοινών εκτελεστικών κανόνων	+ 2	+ 3	+ 2
Εξέλιξη του παραρτήματος 14 της σύμβασης ICAO	+ 1	+ 1	+ 1
Συμμετοχή σε δραστηριότητες των GASR	+ 1	+ 1	+ 1
Προσχώρηση νέων κρατών στον EASA	0	0	0
Προγράμματα επαγγελματικής επάρκειας για το προσωπικό αεροδρομίων	+ 1	+ 3	+ 1
Προσωπικό στις αρμόδιες αρχές για την εκτέλεση των καθηκόντων πιστοποίησης και εποπτείας	0	+ 2	0
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>+ 6</b>	<b>+ 19</b>	<b>+ 10</b>
<b>ΣΤΑΘΜΙΣΜΕΝΟ ΣΥΝΟΛΟ (Βαθμολογία x 3 για την ασφάλεια)</b>	<b>+ 18</b>	<b>+ 57</b>	<b>+ 30</b>

**Πίνακας 26: Βαθμολογία ως προς τον αντίκτυπο της επέκτασης του πεδίου εφαρμογής της κοινοτικής νομοθεσίας από την άποψη της ασφάλειας**

#### 2.6.4 Οικονομικός αντίκτυπος

##### 2.6.4.1 Επιθεωρήσεις τυποποίησης από τον Οργανισμό

Η επέκταση των επιθεωρήσεων τυποποίησης από τον EASA στις αρμόδιες αρχές (που έχουν ήδη καθιερωθεί όσον αφορά την αξιοπιστία) στον τομέα των αεροδρομίων θα πραγματοποιηθεί σύμφωνα με το υφιστάμενο γενικό πρόγραμμα περιοδικών ελέγχων, και θα περιλαμβάνει 1 επίσκεψη κάθε 2 έτη (συχνότητα =  $1 : 2 = 0,5$  επισκέψεις/έτος). Πέραν τούτου, ωστόσο, θα είναι δυνατή η διενέργεια ad hoc επιθεωρήσεων σε ειδικές περιπτώσεις. Έτσι λοιπόν, γίνεται η παραδοχή ότι η συχνότητα θα είναι 10% μεγαλύτερη: 0,55.

Οι επισκέψεις αυτού του είδους διαρκούν συνήθως 5 ημέρες και πραγματοποιούνται από ομάδες που αποτελούνται από 3 ελεγκτές με αποκλειστικό αντικείμενο απασχόλησης τον τομέα των αεροδρομίων<sup>18</sup>. Στην πιο δαπανηρή περίπτωση και οι 3 ελεγκτές θα ανήκουν στον EASA. Στην παρούσα αξιολόγηση κανονιστικού αντικτύπου εξετάζεται η εν λόγω χειρότερη περίπτωση. Έτσι λοιπόν, η μέση καταβαλλόμενη προσπάθεια ανά επίσκεψη αναθεώρησης είναι 5 ημέρες x 8 ώρες x 3 άτομα = 120 ώρες εργασίας.

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

Ωστόσο, σύμφωνα με τον εν λόγω κανονισμό αριθ. 736/2006, οι ελεγκτές αεροδρομίων του Οργανισμού οφείλουν να συμβάλλουν επίσης στην κατάρτιση και τροποποίηση των πρωτοκόλλων και των ερωτηματολογίων των ελέγχων. Επίσης, οφείλουν να συμβάλλουν στην εκπόνηση των προγραμμάτων, στο συντονισμό και την προπαρασκευή των επισκέψεων, στην υποβολή εκθέσεων σχετικά με τα αποτελέσματα και στη μεταπαρακολούθηση σχεδίων για τυχόν διορθωτικές ενέργειες. Επομένως, ο αριθμός των απαιτούμενων ωρών εργασίας που θα αφιερώνει ο Οργανισμός ετησίως για την τυποποίηση μιας αρμόδιας αρχής εκτιμάται ότι είναι, κατά μέσο όρο, τουλάχιστον 3,5 φορές υψηλότερος (δηλ. μία εβδομάδα για την επίσκεψη συν 2,5 εβδομάδες για τις σχετικές εργασίες γραφείου) από τις 66 ώρες που αναφέρθηκαν ανωτέρω.

Ως εκ τούτου  $66 \times 3,5 = 231$  ώρες απαιτούνται κατά μέσο όρο ετησίως από τον EASA για την τυποποίηση μιας αρμόδιας αρχής στον τομέα των αεροδρομίων, που περιλαμβάνουν τόσο την ίδια την επίσκεψη όσο και τις σχετικές εργασίες γραφείου πριν και μετά την επίσκεψη.

Στον προϋπολογισμό (τίτλοι 1 και 2) του Οργανισμού για το έτος 2008, οι συνολικές δαπάνες για το προσωπικό (μισθολογικές + διοικητικές δαπάνες, εξαιρουμένων όμως των δαπανών ταξιδιού) είναι περίπου 43,8 εκατ. ευρώ, για μέσο συνολικό αριθμό 338 υπαλλήλων. Επομένως, μία ΠΠΑ στον EASA κοστίζει περίπου 130 χιλ. ευρώ/έτος, λαμβανομένων επίσης υπόψη των έκτακτων υπαλλήλων όλων των βαθμών της κατηγορίας B, των συμβασιούχων υπαλλήλων και των επικουρικών υπαλλήλων. Ωστόσο, το προσωπικό το οποίο αφορά η παρούσα αξιολόγηση κανονιστικού αντικτύπου αποτελείται κυρίως από συμβασιούχους υπαλλήλους διαφόρων βαθμών της κατηγορίας B. Για αυτούς εκτιμάται μια δαπάνη υψηλότερη κατά 15% (δηλ. 150 χιλ. ευρώ/έτος). Σε ένα έτος (365 ημέρες) υπάρχουν 52 Σάββατα και ίσος αριθμός Κυριακών. Επιπλέον, πρέπει να ληφθούν υπόψη 30 ημέρες άδειας και 16 αργίες. Επομένως, ο αριθμός αξιοποιήσιμων ημερών που απομένουν έχει ως εξής:  $365 - 104 - 30 - 16 = 215$  ημέρες. Με την παραδοχή ότι 5 ημέρες χάνονται λόγω ασθένειας ή άλλων απουσιών, ο καθαρός αριθμός ημερών που απομένουν είναι 210/έτος. Με την παραδοχή ότι οι εργάσιμες ώρες είναι 7,5 ανά ημέρα, οι εργάσιμες ώρες του έτους είναι 1575. Με την παραδοχή ότι περίπου 20% των ωρών αναλώνονται σε εργασίες ρουτίνας, προγραμματισμού, σύνταξης εκθέσεων και άλλες εργασίες διοικητικής φύσης, ο αριθμός «χρεώσιμων ωρών» είναι 1260. Το κόστος μίας χρεώσιμης ώρας είναι ως εκ τούτου (150.000/1260) της τάξης των 120 ευρώ για το προσωπικό του Οργανισμού (εξαιρουμένων των γενικών εξόδων που ισχύουν μόνο για τις δραστηριότητες πιστοποίησης, οι οποίες δεν αφορούν την παρούσα αξιολόγηση

<sup>18</sup> Σύμφωνα με το άρθρο 6.1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 736/2006 της Επιτροπής, της 16ης Μαΐου 2006, σχετικά με τις μεθόδους εργασίας του EASA για τη διενέργεια επιθεωρήσεων τυποποίησης, η ομάδα ελέγχου του Οργανισμού θα πρέπει να αποτελείται το λιγότερο από 3 μέλη. 1 ή 2 μέλη μπορεί να αποσπώνται από τα κράτη μέλη.

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

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

- μέσο κόστος 150.000 ευρώ/έτος·
- **210 εργάσιμες ημέρες** και 1260 χρεώσιμες ώρες, το κόστος των οποίων ανέρχεται σε 120 ευρώ + 25 ευρώ για κάθε ταξίδι ανά ώρα.

Στην παράγραφο 2.6.2.4 ανωτέρω, ο αριθμός των εμπλεκόμενων αρχών εκτιμήθηκε ότι ισούται με 46. Κατά συνέπεια, αναφορικά με τις επιθεωρήσεις τυποποίησης, η ετήσια επιβάρυνση για τον Οργανισμό ανέρχεται συνολικά σε:

- 231 ώρες x 46 αρχές = περίπου 10.626 χρεώσιμες ώρες/έτος·
- ο αριθμός αυτός, διαιρούμενος διά του 1260, αντιστοιχεί **περίπου σε 9 ΠΙΑ για τη διεύθυνση ποιότητας και τυποποίησης** (μόνιμο καθεστώς μετά τη μετάβαση)·
- για αυτόν τον αριθμό επιθεωρητών θα απαιτηθεί **επιπλέον 1 τομέαρχης και 1 βοηθός· έτσι ο αριθμός ΠΙΑ θα είναι 11**, με αποτέλεσμα (x 150.000 ευρώ) το συνολικό εκτιμώμενο κόστος για τον Οργανισμό να είναι περίπου 1.650.000 ευρώ/έτος.

Ωστόσο, οι επιθεωρήσεις τυποποίησης απαιτούν επίσης προσπάθεια και από τις επιθεωρούμενες αρχές. Γίνεται η παραδοχή ότι, κατά μέσο όρο, θα απασχολούν 1 συντονιστή για καθεμία από τις 5 ημέρες της επίσκεψης (= 37,5 ώρες εργασίας). Πολλαπλασιάζοντας το 37,5 επί 0,55 (συχνότητα) προκύπτουν 21 ώρες εργασίας ανά έτος για κάθε αρχή. Ακόμα και οι αρχές, όμως, οφείλουν να συμπληρώνουν ερωτηματολόγια και να παράγουν πληροφόρηση. Επομένως, γίνεται η παραδοχή ότι κατά μέσο όρο θα πρέπει να διαθέσουν διπλάσιο χρόνο από αυτό = 42 ώρες εργασίας /έτος προκειμένου να ελεγχθούν από τον EASA σε σχέση με τον τομέα των αεροδρομίων. Συνολικά, για τις 46 αρχές που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής, ο αριθμός αυτός αντιστοιχεί σε:

- 42 ώρες x 46 αρχές = περίπου 1932 ώρες εργασίας/έτος·
- δηλ. περίπου 1,5 ΠΙΑ για το σύνολο της ΕΕ των 27 + 4.
- με την παραδοχή ότι το μέσο κόστος εργασίας για αυτές ανέρχεται σε περίπου 110 ευρώ (2006) ανά ώρα εργασίας (μηδενικές δαπάνες ταξιδίου δεδομένου ότι οι αρχές επιθεωρούνται στην έδρα τους) για όλες τις χώρες της ΕΕ των 27 + 4 (περιλαμβανομένων των νεοενταχθεισών χωρών), το κόστος της 1 ΠΙΑ ανέρχεται σε 138.600 ευρώ = περίπου 207.900 ευρώ/έτος για το σύνολο των 46 εμπλεκόμενων αρχών.

Η ανωτέρω παραδοχή του κόστους των περίπου 110 ευρώ/ώρα για τις αρχές δικαιολογείται από το γεγονός ότι από τα δεδομένα σχετικά με την πιστοποίηση που έχει στη διάθεσή του ο Οργανισμός προκύπτει ότι το μέσο κόστος για τους εμπειρογνώμονες των εν λόγω αρχών υπολείπεται κατά 9% περίπου από εκείνο για το προσωπικό του Οργανισμού. Πράγματι, 120 ευρώ (το κόστος που λαμβάνεται ως παραδοχή για τον Οργανισμό) -9% ισούται περίπου με 110 ευρώ/ώρα.

**Συμπερασματικά, το κόστος για την επέκταση των επιθεωρήσεων τυποποίησης του Οργανισμού** στον τομέα των αεροδρομίων, λαμβάνοντας υπόψη ότι οι φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων δεν εμπλέκονται στη δραστηριότητα αυτή άμεσα, εάν όχι πολύ περιστασιακά, εκτιμάται ότι είναι αυτό που παρουσιάζεται στον πίνακα 27 κατωτέρω:

Παράμετρος	Για τον Οργανισμό	Συνολικά για τις 46 αρμόδιες αρχές	Για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων	ΣΥΝΟΛΟ
ΠΠΑ	11	1.5	0	<b>12,5</b>
χιλ. ευρώ	1.650	208	0	<b>1.858</b>

**Πίνακας 27: Εκτιμώμενο κόστος των επιθεωρήσεων τυποποίησης στον τομέα των αεροδρομίων**

Το κόστος αυτό, δεδομένου ότι ο αριθμός των αρχών δεν διαφοροποιείται μεταξύ των επιλογών 3Α, 3Β, 3Γ, θεωρείται ότι παραμένει αμετάβλητο.

#### 2.6.4.2 Πιστοποίηση αεροδρομίων

Όσον αφορά την αξιολόγηση του οικονομικού αντικτύπου του Βασικού Κανονισμού του EASA στην πιστοποίηση των αεροδρομίων, πρώτον πρέπει να σημειωθεί ότι σήμερα τα αεροδρόμια (και οι δραστηριότητές τους) υπόκεινται σε δύο επίπεδα κανόνων:

- στις διατάξεις του ICAO που περιέχονται στα παραρτήματα της σύμβασης του ICAO (κυρίως το παράρτημα 14) και τα σχετικά έγγραφα ή τεχνικά εγχειρίδια·
- στην εθνική νομοθεσία σχετικά με την ασφάλεια των αεροδρομίων, η οποία συνήθως διαρθρώνεται γύρω από την μεταφορά των ανωτέρω διατάξεων του ICAO.

Ωστόσο, το ισχύον πρότυπο του ICAO (δηλ. παρ. 1.4.1 του τόμου I του παραρτήματος 14, που ισχύει από τις 27 Νοεμβρίου 2003) προβλέπει ότι μόνο τα αεροδρόμια που είναι ανοικτά στη διεθνή εναέρια κυκλοφορία (δηλ. σύμφωνα με την κοινή αντίληψη στις εμπορικές αερομεταφορές από μεγάλα αεροσκάφη) πρέπει να είναι πιστοποιημένα. Επιπλέον, ο εν λόγω οργανισμός συνιστά (παρ. 1.4.2) να πιστοποιούνται όλα τα αεροδρόμια που είναι ανοικτά στη δημόσια χρήση. Εντός της ΕΕ, βάσει του κανονισμού 2408/1992 για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών, όλα τα αεροδρόμια που είναι ανοικτά στη δημόσια χρήση είναι επίσης ανοικτά στη διεθνή κυκλοφορία. Επιπλέον, η ελεύθερη κυκλοφορία προσώπων στο εσωτερικό της ΕΕ συνεπάγεται ότι όλα τα αεροδρόμια που είναι ανοικτά στη δημόσια χρήση είναι επίσης ανοικτά στη διεθνή γενική αεροπορία. Η διάκριση μεταξύ των εννοιών του «διεθνούς» και του «ανοικτού στη δημόσια χρήση» που γίνεται στο πλαίσιο των προαναφερθεισών διατάξεων του ICAO ενδέχεται επομένως να μην είναι ουσιαστικής σημασίας στο εσωτερικό της ΕΕ, βάσει της ήδη θεσπισθείσας νομοθεσίας.

Με άλλα λόγια, οι διατάξεις του ICAO (πρότυπα + συνιστώμενες πρακτικές) επιβάλλουν ήδη υποχρέωση για πιστοποίηση των αεροδρομίων (και των συναφών υπηρεσιών). Ωστόσο, δεδομένου ότι ούτε η έννοια «ανοικτό στη δημόσια χρήση» προσδιορίζεται από τον ICAO, ούτε η εφαρμογή των συστάσεων είναι υποχρεωτική, παρά το γεγονός ότι δεν υπάρχει ακόμα κοινοτική νομοθεσία επί του θέματος, για την εκτίμηση του κόστους των προτάσεων του Οργανισμού κρίνεται αναγκαία η προκαταρκτική αξιολόγηση του βαθμού στον οποίο

εφαρμόζονται επί του παρόντος τα πρότυπα και οι συνιστώμενες πρακτικές του ICAO από τις χώρες της ΕΕ των 27 + 4: δηλ. ο προσδιορισμός του αριθμού των αεροδρομίων που έχουν ήδη πιστοποιηθεί (ή προγραμματίζεται να πιστοποιηθούν σε σύντομο χρονικό διάστημα).

Βάσει της αρχής της αναλογικής ανάλυσης, χρησιμοποιούνται τα στοιχεία που συλλέχθηκαν μέσω των GASR, παρά το γεγονός ότι δεν είναι πλήρη. Συγκεκριμένα, ο αριθμός των αεροδρομίων που έχουν πιστοποιηθεί (ή αναμένεται να πιστοποιηθούν σύντομα), όπως παρουσιάζεται στην παράγραφο 2.3.3.3 ανωτέρω, αναπαράγεται στην ακραία δεξιά στήλη του πίνακα 28 κατωτέρω. Οι υπόλοιπες στήλες περιέχουν ορισμένα από τα δεδομένα του προηγούμενου πίνακα 21 στην προηγούμενη παράγραφο 2.6.2.1:

Χώρα	ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ					
	Δημόσια	Ιδιωτικά	Κοινή πολιτική/στρατιωτική χρήση	Αερολέσχες	ΣΥΝΟΛΟ	Που δηλώθηκε ότι έχουν πιστοποιηθεί *
Βέλγιο	7	13	1	0	38	6
Τσεχική Δημ.	67	13	2	5	87	9
Δανία	29	12	3	0	45	36
Εσθονία	9	2	0	0	11	11
Φινλανδία	38	44	0	0	85	28
Γαλλία	345	51	3	13	441	70
Ιρλανδία	18	9	0	0	27	28
Ιταλία	49	29	9	0	99	50
Λεττονία	3	1	0	0	4	8
Κάτω Χώρες	15	0	1	0	25	14
Πορτογαλία	28	2	0	0	37	50
Ρουμανία	18	0	0	0	18	33
Σλοβακία	8	0	0	7	16	8
Σλοβενία	12	1	0	0	13	67
Ισπανία	87	3	9	0	102	42
Σουηδία	29	83	1	0	154	99
Ηνωμένο Βασ.	72	71	0	0	148	142
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>834</b>	<b>334</b>	<b>29</b>	<b>25</b>	<b>1350</b>	<b>701</b>

\* ή που πρόκειται να πιστοποιηθούν σύντομα, από μέλη της ομάδας εργασίας των GASR.

### Πίνακας 28: Αντιπαραβολή των αεροδρομίων που έχουν πιστοποιηθεί με τον συνολικό αριθμό αεροδρομίων

Από τον πίνακα 28 ανωτέρω προκύπτει πρώτα από όλα ότι 17 χώρες έχουν ήδη πιστοποιήσει (ή προγραμματίζουν να το πράξουν) 701 αεροδρόμια. Λαμβάνοντας υπόψη τις υπόλοιπες χώρες της ΕΕ των 27 + 4 για τις οποίες δεν υπάρχουν ακόμα στοιχεία, με δεδομένο ότι  $31 = 17 + 80\%$ , εκτιμάται ότι επί του παρόντος περίπου  $701 + 80\% = 1260$  αεροδρόμια έχουν ήδη πιστοποιηθεί (ή προγραμματίζεται να πιστοποιηθούν σύντομα) στην ΕΕ των 27 + 4.

Ο αριθμός αυτός (1260) είναι κατά πολύ μεγαλύτερος από τα 700 αεροδρόμια που καλύπτει η επιλογή 3Α. Επομένως, θα πρέπει να γίνει η παραδοχή ότι στην περίπτωση της εν λόγω επιλογής δεν θα επιβαρυνθεί κανείς με πρόσθετο κόστος για την πιστοποίηση αεροδρομίων.

Αντιστρόφως, με δεδομένο ότι στην παράγραφο 2.6.2.1 ανωτέρω τα αεροδρόμια που επηρεάζονται από την επιλογή 3Β εκτιμήθηκε ότι είναι 3000, στην περίπτωση αυτή θα πρέπει

να πιστοποιηθούν ενδεχομένως περίπου 1740 αεροδρόμια ακόμη (δηλ. 3000 – 1260 που έχουν ήδη πιστοποιηθεί). Αυτά τα 1740 αεροδρόμια είναι ωστόσο τα λιγότερο σύνθετα εντός του συνόλου των 3000. Η προσπάθεια που απαιτείται για την πιστοποίησή τους (και την επακόλουθη περιοδική ετήσια εποπτεία τους) εκτιμάται ότι συνίσταται κατά μέσο όρο στη διενέργεια ελέγχου του κάθε αεροδρομίου από 2 επιθεωρητές της αρμόδιας αρχής επί 2 ημέρες (= 4 εργάσιμες ημέρες = 30 ώρες εργασίας). Ο αριθμός αυτός μπορεί να πολλαπλασιαστεί επί του 4 προκειμένου να ληφθούν υπόψη όλες οι προπαρασκευαστικές εργασίες και οι δραστηριότητες μεταπαρακολούθησης, πριν και μετά την επίσκεψη, ομοίως προς τις εκτιμώμενες εργασίες γραφείου που απαιτούνται για την προπαρασκευή και μεταπαρακολούθηση των επισκέψεων τυποποίησης του EASA. Επομένως, για την πιστοποίηση ενός αεροδρομίου μια αρμόδια αρχή θα πρέπει να διαθέσει  $30 \times 4 = 120$  ώρες εργασίας. Για το σύνολο των 1740 αεροδρομίων αυτό συνεπάγεται 208.800 ώρες εργασίας = (διαιρώντας διά 1260) περίπου 165 ΠΠΑ. Οι κοινωνικές διαστάσεις αυτού του αριθμού εξετάζονται κατωτέρω στην παράγραφο 2.6.7. Από οικονομικής άποψης γίνεται η παραδοχή ότι το κόστος μιας ΠΠΑ ανέρχεται για όλες τις χώρες της ΕΕ των  $27 + 4$  (περιλαμβανομένων των νεοενταχθεισών χωρών) σε 138.600 ευρώ. **Το συνολικό εκτιμώμενο κόστος των πρόσθετων απαιτήσεων πιστοποίησης αεροδρομίων για τις αρχές που απορρέουν από την επιλογή 3B υπολογίζεται επομένως σε  $165 \times 138.600 = 22.869.000$  ευρώ.**

Για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων η καταβλητέα προσπάθεια εκτιμάται ότι είναι 1 άτομο  $\times$  2 ημέρες κατά τη διάρκεια της επίσκεψης ελέγχου (δηλ. 2 εργάσιμες ημέρες = 15 ώρες), συν 3 ημέρες για τη συλλογή και παροχή πληροφοριών στην αρχή: συνολικά 5 ημέρες = 37,5 ώρες. Ο αριθμός αυτός, πολλαπλασιαζόμενος επί 1740 αεροδρόμια μας δίνει συνολικά 65.250 ώρες εργασίας, δηλ. περίπου 52 ΠΠΑ. Από οικονομικής άποψης, λαμβάνοντας ως παραδοχή το ίδιο κόστος όπως και για τις αρχές (138.600 ευρώ/ΠΠΑ), το **κόστος για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων κάθε έτος στην περίπτωση της επιλογής 3B ανέρχεται συνολικά σε 7.207.200 ευρώ.**

Στην περίπτωση της επιλογής 3Γ ο βαθμός συνθετότητας των εμπλεκόμενων αεροδρομίων (δηλ. 1500 περισσότερων σε σχέση με την επιλογή 3B) είναι ακόμη μικρότερος. Γίνεται επομένως η παραδοχή ότι η καταβλητέα προσπάθεια ανά κάθε επιπλέον αεροδρόμιο μπορεί να είναι της τάξης των  $3/4$  της εκτιμώμενης για την επιλογή 3B, που συνεπάγεται:

- 90 ώρες εργασίας από την αρμόδια αρχή·
- 28 ώρες για το φορέα εκμετάλλευσης αεροδρομίου.

Ως εκ τούτου, αναφορικά με τις αρχές, στην περίπτωση της επιλογής 3Γ: 135.000 ώρες εργασίας επιπλέον των εκτιμώμενων για την επιλογή 3B 208.800 ωρών, δηλ. 343800 ώρες εργασίας συνολικά, ήτοι περίπου 273 ΠΠΑ, που αντιστοιχούν σε εκτιμώμενο κόστος 37.674.000 ευρώ ανά έτος.

Για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων η εκτιμώμενη επιπλέον καταβλητέα προσπάθεια θα είναι  $28 \times 1500 = 42.000$  ώρες εργασίας, οι οποίες, προστιθέμενες στις εκτιμώμενες για την επιλογή 3B 65.250 ώρες εργασίας, μας δίνουν συνολικά 107.250 ώρες, δηλ. περίπου 85 ΠΠΑ, και 11.730.000 ευρώ.

**Συμπερασματικά, το πρόσθετο κόστος της πιστοποίησης αεροδρομίων που απορρέει από την επέκταση του πεδίου αρμοδιότητας του Οργανισμού στον τομέα των αεροδρομίων, λαμβάνοντας υπόψη ότι η εν λόγω δραστηριότητα δεν θα ασκείται άμεσα από τον ίδιο τον Οργανισμό, εκτιμάται ότι θα είναι αυτό που παρουσιάζεται στον πίνακα 29 κατωτέρω:**

Παράμετρος	Για τον Οργανισμό	Συνολικά για τις 46 αρμόδιες αρχές	Για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων	ΣΥΝΟΛΟ
<b>Επιλογή 3Α = 700 αεροδρόμια</b>				
ΙΠΑ	0	0	0	<b>0</b>
χιλ. ευρώ 2006	0	0	0	<b>0</b>
<b>Επιλογή 3Β = 3000 αεροδρόμια</b>				
ΙΠΑ	0	165	52	<b>217</b>
χιλ. ευρώ 2006	0	22.869	7.207	<b>30.076</b>
<b>Επιλογή 3Γ = 4500 αεροδρόμια</b>				
ΙΠΑ	0	273	85	<b>358</b>
χιλ. ευρώ 2006	0	37.674	11.730	<b>49.404</b>

**Πίνακας 29: Εκτιμώμενο πρόσθετο κόστος για την πιστοποίηση αεροδρομίων**

#### 2.6.4.3 Σύστημα διαχείρισης ασφάλειας και ποιότητας

Βάσει της προτεινόμενης νομοθεσίας, οι φορείς εκμετάλλευσης «μεγάλων» αεροδρομίων δεν υπόκεινται μόνο στη διαδικασία πιστοποίησης αλλά εντέλλονται επίσης να εφαρμόζουν σύστημα διαχείρισης ποιότητας και ασφάλειας, που να καλύπτει όλες τις εσωτερικές διαδικασίες της εταιρείας-φορέα εκμετάλλευσης αεροδρομίου που περιγράφονται στο σχετικό εγχειρίδιο αεροδρομίου και να στοχεύει στη διαρκή βελτίωση με βάση τη συνεχή συλλογή και ανάλυση δεδομένων ασφάλειας.

Σημειώνεται και πάλι ότι η παράγραφος 1.5.3 του παραρτήματος 14 της σύμβασης ICAO (τροποποίηση 8 που ισχύει από τις 23 Νοεμβρίου 2006) προβλέπει ότι οι πιστοποιημένοι φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων οφείλουν να εφαρμόζουν σύστημα διαχείρισης ασφάλειας το οποίο, κατ' ελάχιστο:

- α) προσδιορίζει κινδύνους για την ασφάλεια·
- β) διασφαλίζει την ανάληψη διορθωτικών δράσεων που είναι αναγκαίες για τη διατήρηση ενός αποδεκτού επιπέδου ασφάλειας·
- γ) μεριμνά για τη συνεχή παρακολούθηση και τακτική αξιολόγηση του επιτευχθέντος επιπέδου ασφάλειας· και
- δ) αποσκοπεί στη συνεχή βελτίωση του γενικού επιπέδου ασφάλειας.

Η γνώμη του EASA επί του θέματος όχι μόνο ενσωματώνει τις ανωτέρω επιταγές του ICAO στο Β μέρος των προτεινόμενων βασικών απαιτήσεων αλλά επιβάλλει ρητά στους φορείς εκμετάλλευσης να προβαίνουν σε διευθετήσεις με άλλους συναφείς φορείς ώστε να διασφαλίζεται η απρόσκοπτη συμμόρφωση με τις βασικές απαιτήσεις για τα αεροδρόμια. Στους εν λόγω φορείς συγκαταλέγονται, ενδεικτικά, οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών, οι

φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, οι φορείς παροχής υπηρεσιών εδάφους και άλλοι φορείς οι δραστηριότητες των οποίων είναι δυνατό να επηρεάσουν την ασφάλεια των αεροσκαφών.

Με άλλα λόγια, η προτεινόμενη κοινοτική νομοθεσία διευρύνει ελαφρώς τις αρμοδιότητες των συστημάτων διαχείρισης ασφάλειας των πιστοποιημένων φορέων εκμετάλλευσης «μεγάλων αεροδρομίων» (δηλ. των 700 που καλύπτει η επιλογή 3Α), ώστε να καλύπτουν τις διασυνδέσεις με άλλες εταιρείες οι δραστηριότητες των οποίων είναι δυνατό να επηρεάσουν την ασφάλεια της αεροπορίας στα αεροδρόμια ή κοντά σε αυτά. Από αυτές τις άλλες εταιρείες, οι αερομεταφορείς και οι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας υποχρεούνται ήδη βάσει άλλων νομοθετικών πράξεων να διαθέτουν τέτοιο σύστημα διαχείρισης: επομένως για αυτές η πρόταση του Οργανισμού δεν συνεπάγεται πρόσθετη επιβάρυνση. Απεναντίας, πρόκειται να επηρεάσει τους 1000 φορείς παροχής υπηρεσιών εδάφους, ο αριθμός οποίων υπολογίστηκε στην παράγραφο 2.6.2.3 ανωτέρω.

Ωστόσο, στις κατευθυντήριες γραμμές της Επιτροπής για την εκ των προτέρων αξιολόγηση των δαπανών, αναφέρεται ότι στην περίπτωση που μια υποχρέωση έχει επιβληθεί ήδη διεθνώς, θα λαμβάνεται υπόψη μόνο το κόστος των πρόσθετων απαιτήσεων που επιβάλλεται από την προτεινόμενη κοινοτική νομοθεσία. Σε αυτήν την περίπτωση, η προέλευση της απαίτησης που αφορά το σύστημα διαχείρισης ασφάλειας μπορεί να αποδοθεί κατά 95% στον ICAO και μόνο κατά το υπόλοιπο 5% (δηλ. όσον αφορά τις ελεγχόμενες διασυνδέσεις) στην προτεινόμενη κοινοτική νομοθεσία. Γίνεται λοιπόν η υπόθεση ότι, για τους 700 αερολιμένες της επιλογής 3Α, τούτο αντιπροσωπεύει ένα πρόσθετο κόστος περίπου 5%, σε σύγκριση με το τρέχον κόστος που συνεπάγεται για αυτούς η διαχείριση της ασφάλειας και της ποιότητας. Με την παραδοχή ότι για το σύστημα διαχείρισης ασφάλειας και ποιότητας μπορούν να διατεθούν κατά μέσο όρο 3 ΠΠΑ ανά φορέα εκμετάλλευσης αεροδρομίου, αυτή η πρόσθετη προσπάθεια αντιστοιχεί, για κάθε αεροδρόμιο, σε 0,15 ΠΠΑ, δηλ. σε περίπου 190 ώρες εργασίας και 20.790 ευρώ/έτος. **Για τα 700 εμπλεκόμενα αεροδρόμια τούτο αντιστοιχεί περίπου σε 105 ΠΠΑ, ήτοι περίπου σε 14.553.000 ευρώ/έτος.**

Γίνεται η παραδοχή ότι αντίστοιχη προσπάθεια (δηλ. περίπου 100 ΠΠΑ) θα πρέπει να καταβληθεί από τους 1000 φορείς παροχής υπηρεσιών εδάφους για την εκπλήρωση των ίδιων απαιτήσεων. Γίνεται η παραδοχή ότι για αυτούς το κόστος εργασίας είναι 10% μικρότερο από εκείνο το φορέων εκμετάλλευσης αεροδρομίων (δηλ. 124.740 ευρώ/ΠΠΑ), με αποτέλεσμα το συνολικό κόστος να ανέρχεται σε **12.474.000 ευρώ/έτος**. Για το θέμα αυτό δεν προβλέπονται πρόσθετες δαπάνες ούτε για τις αρμόδιες αρχές ούτε για τον Οργανισμό.

Ωστόσο, στις βασικές απαιτήσεις που επισυνάπτονται στη γνώμη του EASA επί του θέματος προτείνεται επίσης η άρση των απαιτήσεων που αφορούν το σύστημα διαχείρισης ασφάλειας και ποιότητας στην περίπτωση των αεροδρομίων που δεν εξυπηρετούν εμπορικές τακτικές αεροπορικές γραμμές. Η θέσπιση κριτηρίων διάκρισης έτυχε επίσης ευρείας υποστήριξης από τους ενδιαφερομένους, όπως συνοψίζεται στον πίνακα 30 κατωτέρω:



Παράμετρος διάκρισης	Αντίδραση ενδιαφερομένων	Θέση του Οργανισμού
Για τις επιχειρησιακές του δραστηριότητες απαιτούνται περισσότερα από 5 άτομα	Δεν έτυχε υποστήριξης	Δεν προτάθηκε
Είναι ανοικτό σε μετεωρολογικές συνθήκες που επιβάλλουν τη χρήση οργάνων πτήσης (IMC) ή λειτουργεί στη διάρκεια της νύχτας	Πολλοί ενδιαφερόμενοι συμφώνησαν ότι δραστηριότητες που αφορούν πτήσεις που πραγματοποιούνται σύμφωνα με τους κανόνες πτήσης με όργανα (IFR) είναι πιο σύνθετες από εκείνες που πραγματοποιούνται σύμφωνα με τους κανόνες πτήσης εξ όψεως (VFR)	Προτάθηκε ως παράμετρος διάκρισης στη γνώμη, με δεδομένο ότι οι τακτικές αεροπορικές γραμμές λειτουργούν βάσει των κανόνων IFR.
Καταγράφει περισσότερες από 50.000 κινήσεις αεροσκαφών ετησίως	Ενδιαφερόμενοι παρατήρησαν ότι δεδομένου ότι αφενός ο αριθμός των ατυχημάτων είναι πολύ μικρός και αφετέρου ότι ένα και μόνο ατύχημα επιβατικού αεροσκάφους μπορεί να προκαλέσει 100 ανθρώπινες απώλειες, το μέγεθος του αεροσκάφους είναι πιο σημαντικό από τη συχνότητα	Ο Οργανισμός πρότεινε ως εκ τούτου να χρησιμοποιηθεί ως κριτήριο διάκρισης η ύπαρξη τακτικών εμπορικών αεροπορικών γραμμών (περιλαμβανομένων των τακτικών ναυλωμένων). Τούτο εξαιρεί τις υπηρεσίες αεροταξί οι οποίες μπορούν να παρέχονται με τη χρήση μικρών αεροσκαφών
MTOM > 10 τόνους ή πιστοποιημένη διαρρύθμιση θέσεων επιβατών για 19 ή περισσότεροι επιβάτες		Κριτήριο που δεν είναι ακόμα απαραίτητο. Μπορεί να χρειαστεί μελλοντικά, πιθανόν σε σχέση με το όριο των 5,7 τόνων MTOM <sup>19</sup> .

### Πίνακας 30: Κριτήρια διάκρισης

Αυτό σημαίνει ότι τα επιπλέον 2300 (δηλ. 3000 – 700 της επιλογής 3A) αεροδρόμια της επιλογής 3B, σύμφωνα με τη γνώμη του Οργανισμού, θα αποφύγουν το κόστος του επίσημου συστήματος διαχείρισης ασφάλειας και ποιότητας και του σχετικού εγχειριδίου. Στην αμέσως προηγούμενη παράγραφο 2.6.4.2 έγινε η εκτίμηση ότι περίπου 1260 αεροδρόμια έχουν ήδη πιστοποιηθεί (η βρίσκονται σε διαδικασία πιστοποίησης) στην ΕΕ των 27 + 4, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του ICAO: επομένως είναι ήδη υποχρεωμένα να διαθέτουν πλήρες σύστημα διαχείρισης ασφάλειας. Δεδομένου ότι η πρόταση του Οργανισμού περιορίζει την υποχρέωση αυτή μόνο στα 700 αεροδρόμια (δηλ. σύμφωνα με το πρότυπο του ICAO αλλά χωρίς να υιοθετείται η μη υποχρεωτική συνιστώμενη πρακτική), διαπιστώνεται ότι η επιβάρυνση για 560 (δηλ. 1260 – 700) αεροδρόμια εξαλείφεται στην περίπτωση της επιλογής 3B. Στην περίπτωση αυτών των αεροδρομίων μεσαίου/μικρού μεγέθους, η προσπάθεια που εξοικονομείται από τη μη επιβολή συστήματος διαχείρισης ασφάλειας και ποιότητας εκτιμάται

<sup>19</sup> Όριο που ορίζεται στο κεφάλαιο 1 του παραρτήματος VI της σύμβασης ICAO και χρησιμοποιείται στο κεφάλαιο 4 μέρος II και στον τίτλο του μέρους III του παραρτήματος 8, καθώς και στο πρότυπο 2.6.2 του παραρτήματος 14. Το ίδιο όριο έχει δημοσιευτεί από τον Οργανισμό στις προδιαγραφές πιστοποίησης «ΠΠ» και εφαρμόζεται για τη διάκριση μεγάλων και μικρών αεροσκαφών για σκοπούς αξιολόγησης της αξιοπιστίας.

ότι είναι μόνο 0,5 ΠΠΑ, που αντιστοιχεί σε 630 ώρες εργασίας/έτος και 69.300 ευρώ (2006)/έτος.

Ως εκ τούτου, η επιλογή 3B, καθώς απαλλάσσει 560 φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων από το κόστος αυτό, θα επιτρέψει την εξοικονόμηση 280 ΠΠΑ, δηλ. 38.808.000 ευρώ/έτος. Για την ίδια επιλογή, δεδομένου ότι τα αεροδρόμια αυτά υποδέχονται λιγότερους από 1 εκατομμύριο επιβάτες ετησίως, εκτιμάται ότι δεν υπάρχει σημαντική εμπλοκή φορέων παροχής υπηρεσιών εδάφους. Το όφελος αυτό μετριάζεται, ωστόσο, από τις 105 ΠΠΑ για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων και τα 14.553 χιλ. ευρώ/έτος που έχουν ήδη υπολογιστεί, δεδομένου ότι η επιλογή 3B συμπεριλαμβάνει τα 700 αεροδρόμια που καλύπτει η επιλογή 3Α. Συμπερασματικά, το καθαρό όφελος της επιλογής 3B για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων θα είναι:

- $+105 - 280 = -175$  ΠΠΑ·
- $14.553 - 38.808 = - 24.255$  χιλ. ευρώ/έτος.

Για τους φορείς παροχής υπηρεσιών εδάφους ο αντίκτυπος παραμένει ίδιος με αυτόν που εκτιμήθηκε ήδη για την επιλογή 3Α.

Στην περίπτωση της επιλογής Γ ο αντίκτυπος θα είναι ουδέτερος για τα επιπλέον 1500 αεροδρόμια, δεδομένου ότι σε αυτά τα δευτερεύοντα αεροδρόμια ούτε εφαρμόζονται σήμερα συστήματα διαχείρισης ασφάλειας και ποιότητας ούτε είναι ρεαλιστική η μελλοντική εφαρμογή τους. Έτσι λοιπόν το καθαρό αποτέλεσμα παραμένει αυτό που εκτιμήθηκε ήδη στην περίπτωση της επιλογής 3B.

**Συμπερασματικά, το πρόσθετο (ή το εξοικονομούμενο) κόστος για την επίσημη διαχείριση της ασφάλειας και της ποιότητας των αεροδρομίων, που απορρέει από τις βασικές απαιτήσεις που προτείνονται από τον Οργανισμό εκτιμάται ότι είναι αυτό που παρουσιάζεται στον πίνακα 31 κατωτέρω:**

Παράμετρος	Για τον Οργανισμό & τις αρχές	Για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων	Για τους φορείς παροχής υπηρεσιών εδάφους	ΣΥΝΟΛΟ
<b>Επιλογή 3Α = 700 αεροδρόμια</b>				
ΠΠΑ	0	105	100	<b>205</b>
χιλ. ευρώ 2006	0	14.553	12.474	<b>27.027</b>
<b>Επιλογή 3B = 3000 αεροδρόμια</b>				
ΠΠΑ	0	- 175	100	<b>- 75</b>
χιλ. ευρώ 2006	0	- 24.255	12.474	<b>- 11.781</b>
<b>Επιλογή 3Γ = 4500 αεροδρόμια</b>				
ΠΠΑ	0	- 175	100	<b>- 75</b>
χιλ. ευρώ 2006	0	- 24.255	12.474	<b>- 11.781</b>

**Πίνακας 31: Εκτιμώμενο πρόσθετο (ή εξοικονομούμενο) κόστος για το σύστημα διαχείρισης ασφάλειας και ποιότητας**

#### 2.6.4.4 Κόστος ζημιών κατά την τροχοδρόμηση και τη στάθμευση

Σήμερα, δεν υπάρχουν αξιόπιστα εργαλεία για την ακριβή αξιολόγηση των ποσοτικών επενεργειών των νέων νομοθετικών μέτρων στην ασφάλεια. Ως εκ τούτου, είναι πολύ δύσκολο να γίνουν ακριβείς οικονομικές εκτιμήσεις ως προς τούτο.

Ωστόσο, στην παράγραφο 2.6.3 ανωτέρω συνάχθηκε το συμπέρασμα ότι και οι τρεις επιλογές έχουν θετικό αντίκτυπο στην ασφάλεια, με τον αντίκτυπο της επιλογής 3Γ να είναι τουλάχιστον δύο φορές πιο θετικός από εκείνον της επιλογής 3Α, και τον αντίκτυπο της επιλογής 3Β τρεις φορές πιο θετικό από εκείνον της επιλογής 3Α. Επίσης, στην παράγραφο 2.3.1.9 συνάχθηκε το συμπέρασμα ότι το κόστος των αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων που οφείλονται σε παράγοντες που έχουν σχέση με το αεροδρόμιο (υποδομή, εξοπλισμός, δραστηριότητες) στην ΕΕ των 27 + 4 ανέρχεται συνολικά σε 1164 εκατ. ευρώ/έτος σε τιμές ευρώ του 2006:

Επομένως, γίνεται η παραδοχή ότι εφόσον η επιλογή 3Α ευνοεί την ύπαρξη οφελών για την ασφάλεια, ο σχετικός οικονομικός της αντίκτυπος δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι είναι μηδενικός. Από την άλλη πλευρά, γίνεται μια πολύ συγκρατημένη εκτίμηση βάσει της οποίας εκτιμάται ότι το όφελος είναι της τάξης του 1% που αντιστοιχεί σε όφελος από την άποψη των ζημιών που αποφεύγονται ύψους 11.640 χιλ. ευρώ (2006)/έτος.

Δεδομένου ότι η επιλογή 3Γ αξιολογήθηκε ως δύο φορές καλύτερη από την άποψη του αντικτύπου στην ασφάλεια, γίνεται η παραδοχή ότι το όφελος στην περίπτωση αυτή είναι 2%, το οποίο, αν και εξακολουθεί να αποτελεί εξαιρετικά συγκρατημένη εκτίμηση, αντιστοιχεί σε όφελος από την άποψη των ζημιών που αποφεύγονται ύψους 23.280 χιλ. ευρώ (2006)/έτος.

Τέλος, στην περίπτωση της επιλογής 3Β, η οποία είναι τρεις φορές καλύτερη από την 3Α, το όφελος εκτιμάται ότι είναι του ύψους των  $11.640 \times 3 = 34.920$  χιλ. ευρώ/έτος.

#### 2.6.4.5 Κοινοί κανόνες

Η νέα προτεινόμενη νομοθεσία μπορεί να θεωρηθεί ότι παρέχει τη νομική βάση για την κοινή μεταφορά των διατάξεων της σύμβασης ICAO στην ΕΕ των 27 + 4, αντικαθιστώντας την εθνική νομοθεσία σε αυτόν τον τομέα. Αυτό θα γίνει κυρίως μέσω της θέσπισης κοινών εκτελεστικών κανόνων και κοινοτικών προδιαγραφών, όπως αρμόζει.

Λαμβάνοντας υπόψη ότι ο αριθμός των ΠΙΑ για την τυποποίηση έχει ήδη υπολογιστεί στην παράγραφο 2.6.4.1 ανωτέρω, γίνεται η παραδοχή ότι για τις κανονιστικές δραστηριότητες στον τομέα των αεροδρομίων ο αριθμός των ΠΙΑ που απαιτούνται από την πλευρά του EASA είναι 6 (1 υπεύθυνος + 4 διοικητικοί υπάλληλοι + 1 βοηθός). 2 ακόμη ΠΙΑ θεωρούνται αναγκαία για την παροχή υποστήριξης στη διαδικασία θέσπισης κανόνων υπό τη μορφή επαρκούς ανάλυσης των δεδομένων ασφάλειας των αεροδρομίων και έρευνας για την ασφάλεια.

**Επομένως, γίνεται η παραδοχή ότι η συνολική πρόσθετη καταβλητέα προσπάθεια από τον Οργανισμό (πέραν της εκτιμηθείσας για την τυποποίηση στην παράγραφο 2.6.4.1 ανωτέρω) ισοδυναμεί με 8 ΠΙΑ = 1.200.000 ευρώ/έτος.**

Ωστόσο, στην παράγραφο 2.3.3.3 ανωτέρω, γινόταν η εκτίμηση ότι σήμερα για τη θέσπιση κανόνων στην ΕΕ των 27 + 4 διατίθενται 99 ΠΙΑ. Σύμφωνα με τη γνώμη του Οργανισμού, η θέσπιση κανόνων σε κεντρικό επίπεδο θα αποδεσμεύσει:

- περίπου 30% των εν λόγω πόρων στην περίπτωση της επιλογής 3Α, δεδομένου ότι στην περίπτωση αυτή πολλά αεροδρόμια θα εξακολουθήσουν να υπόκεινται σε εθνικούς κανόνες. Η εξοικονόμηση αυτή αντιστοιχεί σε περίπου 30 ΠΠΑ, ή αλλιώς 4.158.000 ευρώ/έτος·
- περίπου 60% των πόρων στην περίπτωση της επιλογής 3Β, καλύπτοντας το σύνολο των αεροδρομίων που είναι ανοικτά στη δημόσια χρήση: δηλ. εξοικονόμηση 60 ΠΠΑ, που ισοδυναμούν με 8.316.000 ευρώ/έτος· οι χώρες θα χρειαστεί να εξακολουθήσουν να διαθέτουν περίπου 40 ΠΠΑ για την εκπόνηση κανόνων ασφάλειας για τα αεροδρόμια που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της κοινοτικής νομοθεσίας ή για τη θέσπιση εκτελεστικών μέτρων σε εθνικό επίπεδο για τις περιοχές που είναι κοντά στα αεροδρόμια. Επίσης, θα χρειαστεί ενδεχομένως να καταβάλλουν κάποια προσπάθεια ως συμβολή στη θέσπιση κανόνων στο πλαίσιο του συστήματος EASA, στο οποίο επίσης ανήκουν·
- τέλος, στην περίπτωση της επιλογής 3Γ, θα μπορούσε να εξοικονομηθεί το 70% της καταβλητέας προσπάθειας (δηλ 70 ΠΠΑ = 9.702.000 ευρώ/έτος). Ωστόσο, ακόμα και σε αυτήν την περίπτωση γίνεται η παραδοχή ότι εξακολουθεί να απαιτείται περίπου 1 ΠΠΑ ανά χώρα ως συμβολή στην εκπόνηση των κοινών κανόνων.

Δεν προβλέπεται πρόσθετο κόστος για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων. Αντιθέτως, από τη θέσπιση κανόνων σε κεντρικό επίπεδο μπορεί να προκύψει για αυτούς μικρό οικονομικό όφελος, το οποίο δεν ποσοτικοποιείται στο πλαίσιο της παρούσας (δηλ. χάρη στη συμμετοχή τους στη διαδικασία μέσω ενώσεων σε επίπεδο ηπείρου και στο γεγονός ότι θα έχουν να κάνουν μόνο με έναν κανονιστικό φορέα και μόνο με ένα σύνολο κανόνων). Τα ίδια μικρά οφέλη (δηλ. ένα σύνολο κανόνων για όλα τα αεροδρόμια που είναι ανοικτά στη δημόσια χρήση στην ΕΕ των 31 + 4) μπορούν να υπάρξουν και για τους αερομεταφορείς.

**Συμπερασματικά, η θέσπιση κανόνων σε κεντρικό επίπεδο θα αποφέρει εξοικονόμηση 4.158 (επιλογή 3Α), 8.316 (3Β) ή 9.702 χιλ. ευρώ (3Γ) σε εθνικό επίπεδο, έναντι 1.200 χιλ. ευρώ επιπλέον κόστους για τον Οργανισμό. Σε κάθε περίπτωση θα υπάρξει όφελος για την κοινότητα.**

#### 2.6.4.6 Πρόγραμμα επαγγελματικής επάρκειας για το προσωπικό αεροδρομίων

Τα οφέλη για την ασφάλεια που αξιολογήθηκαν ανωτέρω προκύπτουν επίσης από καλύτερα και καλύτερα εφαρμοζόμενα προγράμματα επαγγελματικής επάρκειας για το προσωπικό οι δραστηριότητες του οποίου μπορεί να επηρεάζουν την ασφάλεια της αεροπορίας στα αεροδρόμια ή κοντά σε αυτά.

Στην περίπτωση της **επιλογής 3Α** γίνεται η παραδοχή ότι ο αριθμός των εν λόγω μελών προσωπικού είναι κατά μέσο όρο της τάξης των 70 ατόμων για καθέναν από τους 70 εμπλεκόμενους αερολιμένες (περιλαμβανομένων των φορέων παροχής υπηρεσιών εδάφους). Στην πραγματικότητα, από αυτό τον αριθμό των 70 αερολιμένων, μόνο στους 160 καταγράφονται άνω του 1 εκατομμυρίου επιβάτες ανά έτος, όπως επισημάνθηκε στην παράγραφο 2.6.2.3 ανωτέρω. Στις περιπτώσεις αυτές, μπορεί να εμπλέκονται εκατοντάδες μέλη του προσωπικού. Για παράδειγμα, ο Αεροport de Paris διαχειρίζεται 14 αεροδρόμια με περίπου 10.000 υπαλλήλους (δηλ. περίπου 700 άτομα ανά αεροδρόμιο, αριθμός ωστόσο που περιλαμβάνει τις υπηρεσίες εδάφους και άλλες υπηρεσίες που δεν επηρεάζουν άμεσα την ασφάλεια της αεροπορίας). Επομένως, για τα υπόλοιπα 540 αεροδρόμια γίνεται η παραδοχή ότι τα μέλη του προσωπικού που σχετίζονται με την ασφάλεια δεν υπερβαίνουν τα 50. Ως εκ

τούτου, γίνεται η παραδοχή ότι η πρόσθετη καταβλητέα προσπάθεια για την εκπαίδευσή τους είναι της τάξης της 1 ημέρας ανά άτομο =  $70 \times 700 \times 1 = 49.000$  ημέρες/έτος = 367.500 ώρες εργασίας (290 ΠΠΑ). Έτσι, το συνολικό κόστος για αυτά θα είναι περίπου  $124.740 \text{ ευρώ} \times 290 \text{ ΠΠΑ} = 36.175 \text{ χιλ. ευρώ (2006)/έτος}$ .

Στην περίπτωση της επιλογής 3B ο μέσος όρος των πρόσθετων φορέων εκμετάλλευσης αεροδρομίων είναι πολύ μικρότερος κι έτσι γίνεται η παραδοχή ότι ο μέσος όρος εμπλεκόμενων υπαλλήλων ανά πρόσθετο αεροδρόμιο είναι 10. Από αυτό προκύπτουν, για 2300 (δηλ. 3000 – 700 που ήδη ελήφθησαν υπόψη στην επιλογή 3A) αεροδρόμια, βάσει της ίδιας λογικής όπως ανωτέρω (10 άτομα  $\times$  2300 αεροδρόμια  $\times$  1 ημέρα), 23000 ημέρες συνολικά, ήτοι 172.500 ώρες κατάρτισης ετησίως (δηλ. 137 ΠΠΑ), οι οποίες αντιπροσωπεύουν κόστος 17.089 χιλ. ευρώ/έτος. Αυτό το κόστος είναι επιπρόσθετο του εκτιμώμενου για την επιλογή 3A, κι ως εκ τούτου στην περίπτωση της επιλογής 3B το κόστος εκτιμάται σε  $36.175 + 17.089 = 53.264 \text{ χιλ. ευρώ/έτος}$ .

Κατά τον ίδιο τρόπο, στην περίπτωση της επιλογής 3Γ συμπεριλαμβάνονται μόνο ελάχιστος σημασίας αεροδρόμια κι έτσι γίνεται η παραδοχή ότι αναλογούν μόνο 3 άτομα για κάθε πρόσθετο αεροδρόμιο (για τα 1500 αεροδρόμια αυτού του είδους), ήτοι 4.500 υπάλληλοι, 33.750 ώρες κατάρτισης ετησίως (περίπου 27 ΠΠΑ) και 3.368 χιλ. ευρώ/έτος επιπροσθέτως της επιλογής 3B. Συμπερασματικά  $53.264 + 3.368 = 56.632 \text{ χιλ. ευρώ}$  συνολικού ετήσιου κόστους.

#### 2.6.4.7 Τεχνικές προδιαγραφές σε κοινοτικές προδιαγραφές

Η συμπερίληψη της πλειοψηφίας των αναλυτικών τεχνικών προδιαγραφών σε επίπεδο κοινοτικών προδιαγραφών θα αποφέρει συνάμα και οικονομικά οφέλη, όπως:

- απλούστερη (και άρα λιγότερο δαπανηρή) διαδικασία για τη θέσπιση και τη διαχείρισή τους·
- δυνατότητα υιοθέτησης εθελοντικών προτύπων του κλάδου, γεγονός που συνεπάγεται μικρότερο κόστος για τους φορολογούμενους·
- ταχύτερη τροποποίηση βάσει της εξέλιξης της τεχνολογίας και άρα λιγότερα εμπόδια στην πρόσβαση νέων προϊόντων στην αγορά·
- μεγαλύτερη ευελιξία κατά τη διαδικασία πιστοποίησης και μείωση, επομένως, του αριθμού των ωρών εργασίας που αναλώνονται για διαπραγματεύσεις μεταξύ της ρυθμιστικής αρχής και του ρυθμιζόμενου φορέα.

Ωστόσο, τα ανωτέρω οφέλη είναι πολύ δύσκολο να ποσοτικοποιηθούν διά μιας απλής μεθόδου. Από την άλλη μεριά, η χρήση οικονομικών μοντέλων κρίνεται δυσανάλογη. Ως εκ τούτου, οι συγκεκριμένες οικονομικές επενέργειες δεν ποσοτικοποιούνται στο πλαίσιο της παρούσας αξιολόγησης κανονιστικού αντικτύπου.

#### 2.6.4.8 Σύνοψη οικονομικού αντικτύπου

Βάσει των συμπερασμάτων που συνάχθηκαν στις προηγούμενες παραγράφους 2.6.4.1 έως 2.6.4.7 καταρτίστηκε ο ακόλουθος πίνακας 32 για τη σύγκριση του οικονομικού αντικτύπου των τριών επιλογών ως προς το πεδίο εφαρμογής της κοινοτικής νομοθεσίας:

Εκτιμώμενο κόστος του πεδίου εφαρμογής της κοινοτικής νομοθεσίας	χιλ. ευρώ (2006)/έτος		
	3Α	3Β	3Γ
<b>Αριθμός αεροδρομίων</b>	<b>700</b>	<b>3000</b>	<b>4500</b>
Επέκταση των επιθεωρήσεων τυποποίησης	1.858	1.858	1.858
Συμπερίληψη των αεροδρομίων στον Βασικό Κανονισμό (δηλ. πιστοποίηση)	0	30.076	49.404
Σύστημα διαχείρισης από τους φορείς εκμετάλλευσης μειζόνων αεροδρομίων	27.027	-11.781	-11.781
Κόστος ζημιών κατά την τροχοδρόμηση και τη στάθμευση	- 11.640	- 34.920	- 23.280
Θέσπιση κοινών εκτελεστικών κανόνων	- 4.158	- 8.316	- 9.702
Προγράμματα επαγγελματικής επάρκειας για το προσωπικό αεροδρομίων	36.175	53.264	56.632
Προσωπικό στον Οργανισμό για τη θέσπιση κανόνων και την ανάλυση σχετικά με την ασφάλεια	Ήδη συνυπολογίστηκαν ανωτέρω		
Προσωπικό στις αρμόδιες αρχές για την εκτέλεση καθηκόντων πιστοποίησης και εποπτείας			
Τεχνικές προδιαγραφές σε κοινοτικές προδιαγραφές	Δεν ποσοτικοποιήθηκαν		
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>49.262</b>	<b>30.181</b>	<b>63.131</b>

**Πίνακας 32: Σύνοψη του οικονομικού αντικτύπου του πεδίου εφαρμογής της κοινοτικής νομοθεσίας**

Από τον πίνακα αυτό προκύπτει ότι η επιλογή 3Γ είναι η πιο δαπανηρή ενώ η επιλογή 3Β η λιγότερο δαπανηρή.

Τα οικονομικά στοιχεία του πίνακα 32 ανωτέρω μεταφράζονται σε βαθμολογία στον ακόλουθο πίνακα 33:

Δείκτες άμεσων αποτελεσμάτων που αφορούν τον οικονομικό αντίκτυπο του πεδίου εφαρμογής της κοινοτικής νομοθεσίας	Βαθμολογία επιλογών		
	3Α	3Β	3Γ
<b>Αριθμός αεροδρομίων</b>	<b>700</b>	<b>3000</b>	<b>4500</b>
Επέκταση των επιθεωρήσεων τυποποίησης	- 3	- 3	- 3
Συμπερίληψη των αεροδρομίων στον Βασικό Κανονισμό (δηλ. πιστοποίηση)	0	- 2	- 3
Σύστημα διαχείρισης από τους φορείς εκμετάλλευσης μειζόνων αεροδρομίων	- 2	2	2
Κόστος ζημιών κατά την τροχοδρόμηση και τη στάθμευση	1	3	2
Θέσπιση κοινών εκτελεστικών κανόνων	1	2	3
Προγράμματα επαγγελματικής επάρκειας για το προσωπικό αεροδρομίων	- 1	- 2	- 3
Προσωπικό στον Οργανισμό για τη θέσπιση κανόνων, την τυποποίηση και την ανάλυση σχετικά με την ασφάλεια	0	0	0
Προσωπικό στις αρμόδιες αρχές για την εκτέλεση των καθηκόντων πιστοποίησης και εποπτείας	0	0	0
Τεχνικές προδιαγραφές σε κοινοτικές προδιαγραφές	0	0	0
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>- 5</b>	<b>0</b>	<b>- 2</b>
<b>ΣΤΑΘΜΙΣΜΕΝΟ ΣΥΝΟΛΟ (Βαθμολογία x 2 για τον οικονομικό αντίκτυπο)</b>	<b>- 10</b>	<b>0</b>	<b>- 4</b>

**Πίνακας 33: Βαθμολογία ως προς τον οικονομικό αντίκτυπο του πεδίου εφαρμογής της κοινοτικής νομοθεσίας**

#### 2.6.5 Περιβαλλοντικός αντίκτυπος

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

#### 2.6.6 Κοινωνικός αντίκτυπος

Εφόσον επεκταθούν οι αρμοδιότητες του EASA στα αεροδρόμια προβλέπεται να υπάρξουν τρεις κύριες επιπτώσεις:

- η συστηματική διαβούλευση των ενδιαφερομένων, αναπόσπαστο τμήμα του συστήματος EASA, θα επεκταθεί αυτόματα στον τομέα των αεροδρομίων, αρχής γενομένης από τη συμπερίληψη των φορέων εκπροσώπησης στη συμβουλευτική επιτροπή για θέματα προτύπων ασφαλείας (SSCC) και εν συνεχεία τη συγκρότηση ομάδων εμπειρογνομόνων αλλά και τη δημόσια διαβούλευση μέσω των NPA. Τούτο σε γενικές γραμμές θα συμβάλει όχι μόνο στην εκπόνηση καλύτερων κανόνων αλλά και στην ενίσχυση της αλληλεγγύης μεταξύ των εμπλεκόμενων πολιτών και θα παρέχει μια πολύ στέρεα βάση για την προάσπιση των ευρωπαϊκών θέσεων σε παγκόσμιο επίπεδο.

- βελτίωση της επαγγελματικής επάρκειας των μελών του προσωπικού τα οποία ασκούν καθήκοντα που μπορεί να επηρεάσουν την ασφάλεια της αεροπορίας στα αεροδρόμια ή κοντά σε αυτά, λαμβάνοντας υπόψη ότι το μεγαλύτερο μέρος του συνολικού εκτιμώμενου κόστους στην παράγραφο 2.6.4.8 ανωτέρω για καθεμία από τις τρεις επιλογές διατίθεται πράγματι για τη βελτίωση της επαγγελματικής επάρκειας του προσωπικού. Στην περίπτωση της επιλογής 3B, η οικονομική αξία της κατάρτισης και της εξειδίκευσης είναι ακόμα μεγαλύτερη από το συνολικό κόστος (λόγω της εξοικονόμησης που γίνεται αλλού): επομένως, από κοινωνικής άποψης η πρόταση θα βελτιώσει την ποιότητα της απασχόλησης σε ολόκληρη την ΕΕ των 27 + 4, καθώς και την ανταγωνιστικότητα του κοινοτικού συστήματος·
- τέλος, η πρόταση για θέσπιση κανόνων σε κεντρικό επίπεδο έχει ως αποτέλεσμα την αποδέσμευση ορισμένων ΠΠΑ που επί του παρόντος διατίθενται για το καθήκον αυτό στις χώρες της ΕΕ των 27 + 4. Ωστόσο, αυτή είναι η μοναδική πτυχή για την οποία απαιτείται λιγότερο προσωπικό καθώς, αντιθέτως, σε πολλές προηγούμενες παραγράφους της αξιολόγησης οικονομικού αντικτύπου γίνονται εκτιμήσεις για πρόσθετες ΠΠΑ. Τούτο συνοψίζεται στον πίνακα 34 κατωτέρω:



ΠΙΑ	Οργανισμός	Αρχές	Φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων	Φορείς παροχής υπηρεσιών εδάφους	ΣΥΝΟΛΟ
<b>Επιλογή 3Α = 700 αεροδρόμια</b>					
Τυποποίηση	11	2	0	0	<b>13</b>
Πιστοποίηση	0	0	0	0	<b>0</b>
Σύστημα διαχείρισης ασφάλειας & ποιότητας	0	0	105	100	<b>205</b>
Κοινοί κανόνες	8	- 30	0	0	<b>- 22</b>
Επαγγελματική επάρκεια προσωπικού	0	0	145	145	<b>290</b>
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	19	- 28	250	245	<b>486</b>
<b>Επιλογή 3Β = 3000 αεροδρόμια</b>					
Τυποποίηση	11	2	0	0	<b>13</b>
Πιστοποίηση	0	165	52	0	<b>217</b>
Σύστημα διαχείρισης ασφάλειας & ποιότητας	0	0	- 175	100	<b>- 75</b>
Κοινοί κανόνες	8	- 60	0	0	<b>- 52</b>
Επαγγελματική επάρκεια προσωπικού	0	0	282	145	<b>427</b>
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	19	107	159	245	<b>530</b>
<b>Επιλογή 3Γ = 4500 αεροδρόμια</b>					
Τυποποίηση	11	2	0	0	<b>13</b>
Πιστοποίηση	0	273	85	0	<b>358</b>
Σύστημα διαχείρισης ασφάλειας & ποιότητας	0	0	- 175	100	<b>- 75</b>
Κοινοί κανόνες	8	- 70	0	0	<b>- 62</b>
Επαγγελματική επάρκεια προσωπικού	0	0	309	145	<b>354</b>
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	19	205	219	245	<b>688</b>

**Πίνακας 34: Νέες θέσεις απασχόλησης (ΠΙΑ) που δημιουργούνται**

Από τον πίνακα 34 ανωτέρω προκύπτει ότι η επιλογή 3Γ μπορεί να δημιουργήσει περίπου 700 θέσεις εργασίας στον υψηλής εξειδίκευσης τομέα της ασφάλειας της αεροπορίας. Η επιλογή 3Α μπορεί να δημιουργήσει περίπου 480 θέσεις εργασίας, αλλά σε περίπου 30 υπαλλήλους των αρχών θα πρέπει να ανατεθούν άλλα καθήκοντα. Τέλος, η επιλογή 3Β αναμένεται να δημιουργήσει περισσότερες από 500 νέες θέσεις εργασίας, αλλά παράλληλα θα υπάρξει

αύξηση του απαιτούμενου προσωπικού σε κάθε τμήμα των εμπλεκόμενων φορέων, που ωστόσο θα είναι τετραπλάσια στον ιδιωτικό σε σχέση με τον δημόσιο τομέα. Σε όλες τις επιλογές η αύξηση των υπαλλήλων του Οργανισμού θα είναι λιγότερο από 20 άτομα.

Τα παραπάνω μεταφράζονται σε βαθμολογία έναντι των αντίστοιχων δεικτών άμεσων αποτελεσμάτων στον ακόλουθο πίνακα 35:

Δείκτες άμεσων αποτελεσμάτων που αφορούν τον κοινωνικό αντίκτυπο του πεδίου εφαρμογής της κοινοτικής νομοθεσίας	Βαθμολογία επιλογών		
	3Α	3Β	3Γ
Επιθεωρήσεις τυποποίησης στο πλαίσιο της επέκτασης	1	1	1
Σύστημα διαχείρισης από τους φορείς εκμετάλλευσης μειζόνων αεροδρομίων	2	- 1	- 1
Συμπερίληψη των αεροδρομίων στο Βασικό Κανονισμό (δηλ. πιστοποίηση)	0	2	2
Θέσπιση εκτελεστικών κανόνων	- 1	- 2	- 2
Προγράμματα επαγγελματικής επάρκειας για το προσωπικό αεροδρομίων	1	3	2
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>2</b>
<b>ΣΤΑΘΜΙΣΜΕΝΟ ΣΥΝΟΛΟ (Βαθμολογία x 2 για τον κοινωνικό αντίκτυπο)</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>4</b>

**Πίνακας 35: Βαθμολογία ως προς τον κοινωνικό αντίκτυπο του πεδίου εφαρμογής της πρότασης**

2.6.7 Αντίκτυπος σε άλλες απαιτήσεις που άπτονται της πολιτικής αεροπορίας οι οποίες δεν εμπίπτουν στο παρόν πεδίο εφαρμογής του EASA

Η γνώμη του Οργανισμού σχετικά με τη ρύθμιση της ασφάλειας και διαλειτουργικότητας των αεροδρομίων λαμβάνει πλήρως υπόψη τις λεγόμενες «EU-OPS», την πρώτη επέκταση του EASA (δηλ. στις αεροπορικές δραστηριότητες, τις άδειες άσκησης επαγγέλματος ιπτάμενου πληρώματος και την ασφάλεια των φορέων εκμετάλλευσης τρίτων χωρών) και την υπάρχουσα νομοθεσία για τον «Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό». Δεν προτείνονται αντικρουόμενες βασικές απαιτήσεις.

Επίσης, ο Οργανισμός δήλωσε ήδη ότι θα αποφευχθεί η αλληλοεπικάλυψη εκτελεστικών κανόνων ή/και κανονιστικών διαδικασιών με εκείνους τους κανόνες και τις διαδικασίες που απορρέουν από το πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, αναφορικά με τα συστήματα ραδιοεπικοινωνίας, μετεωρολογίας, ναυσιπλοΐας και επιτήρησης,

Επομένως, και οι τρεις πιθανές επιλογές είναι ουδέτερες από αυτήν την άποψη.

2.6.8 Πολυκριτηριακή ανάλυση και συνιστώμενη επιλογή

Σύμφωνα με τη μεθοδολογία που περιγράφεται στην παράγραφο 2.1.2 και τις βαθμολογίες που αποδίδονται στις παραγράφους 2.6.3 έως 2.6.7, προκύπτει ο ακόλουθος πίνακας πολυκριτηριακής ανάλυσης:

Σταθμισμένη βαθμολογία των επιλογών σχετικά με το πεδίο εφαρμογής της κοινοτικής νομοθεσίας		3Α	3Β	3Γ
Αριθμός αεροδρομίων που καλύπτονται		700	3000	4500
Πεδίο αντικτύπου	Συντελεστής βαρύτητας			
Αντίκτυπος στην ασφάλεια	3	18	57	30
Οικονομικός αντίκτυπος	2	- 10	0	- 4
Περιβαλλοντικός αντίκτυπος	3	0	0	0
Κοινωνικός αντίκτυπος	2	6	6	4
Αντίκτυπος σε άλλες ρυθμίσεις που άπτονται της πολιτικής αεροπορίας	1	0	0	0
<b>ΣΤΑΘΜΙΣΜΕΝΟ ΣΥΝΟΛΟ</b>		<b>14</b>	<b>63</b>	<b>30</b>

**Πίνακας 36: Πολυκριτηριακή ανάλυση για το πεδίο εφαρμογής της πρότασης**

Από την ανάλυση προκύπτει ότι η βαθμολογία που συγκεντρώνει η επιλογή 3Β είναι δύο φορές καλύτερη από εκείνη της επιλογής 3Γ και ακόμα καλύτερη συγκριτικά με την επιλογή 3Α. Ειδικότερα, η επιλογή 3Β:

- συγκεντρώνει σχεδόν δύο φορές καλύτερη βαθμολογία από την άποψη της ασφάλειας σε σχέση με τις υπόλοιπες επιλογές·
- είναι η λιγότερο δαπανηρή, με συνολική ετήσια επιβάρυνση περίπου 30 εκατ. ευρώ (2006)/έτος στους ενδιαφερομένους του τομέα της πολιτικής αεροπορίας στην ΕΕ των 27 + 4, εκ των οποίων λιγότερα από 2,850 εκατ. ευρώ για νέους υπαλλήλους (19) του Οργανισμού·

- μπορεί να δημιουργήσει συνολικά περίπου 500 νέες εξειδικευμένες θέσεις εργασίας: περίπου 100 στις αρχές και οι υπόλοιπες στους φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων και τους φορείς παροχής υπηρεσιών εδάφους.

Για τους λόγους αυτούς, ο Οργανισμός συμπεριέλαβε στη γνώμη του την εν λόγω επιλογή 3B: δηλ. να υπόκεινται σε κοινούς κοινοτικούς κανόνες όλα τα αεροδρόμια που είναι ανοικτά στη δημόσια χρήση. Η πρόταση αυτή υποστηρίχθηκε επίσης από το 90% των 20 εθνικών αρχών που συμμετείχαν στη διαβούλευση, όπως συνοψίζεται στον πίνακα 37 κατωτέρω:

<b>ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ της ΚΟΙΝΟΤΙΚΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ</b>			
<b>βάσει των απαντήσεων των αρχών πολιτικής αεροπορίας στο ερώτημα 3 της NPA</b>			
<b>Αεροδρόμια ΑΝΟΙΚΤΑ στη ΔΗΜΟΣΙΑ ΧΡΗΣΗ</b>			<b>Μόνο ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΕΣ ανοικτοί στην τακτική ΕΜΠΟΡΙΚΗ κυκλοφορία</b>
<b>+ όλα τα υπόλοιπα ακόμα κι αν δεν είναι ανοικτά στη δημόσια χρήση</b>	<b>+ ειδικές περιπτώσεις (π.χ. μαθήματα πτήσης)</b>	<b>Μόνο</b>	
Βέλγιο	Κάτω Χώρες	Αυστρία	Γερμανία (βάσει ένστασης του BMVBS επί του CRD)
		Δανία	
Τσεχική Δημοκρατία	Ρουμανία	Γαλλία	
		Ελλάδα	
Φινλανδία	Ισπανία	Ισλανδία	Ιταλία (βάσει ένστασης επί του CRD)
		Ιρλανδία	
Νορβηγία	Σουηδία	Σλοβακία	
		Σλοβενία	
	Ηνωμένο Βασίλειο	Ελβετία	
<b>4</b>	<b>5</b>	<b>9</b>	<b>2</b>
<b>18</b>			

**Πίνακας 37: Υποστήριξη από αρμόδιες αρχές της πρότασης για αεροδρόμια ανοικτά στη δημόσια χρήση στο πεδίο εφαρμογής της κοινοτικής νομοθεσίας**

## **2.7 Ανάλυση των επιπτώσεων των κανόνων και των μέσων εκτέλεσης για τον εξοπλισμό αεροδρομίων**

### *2.7.1 Εναλλακτικές επιλογές*

Στην παράγραφο 2.5.2 ανωτέρω προσδιορίστηκαν οι ακόλουθες εναλλακτικές επιλογές για τον εξοπλισμό αεροδρομίων:

- 4A): καμιά ρύθμιση για τον εξοπλισμό αεροδρομίων σε κοινοτικό επίπεδο.

- 4B): κοινοί κοινοτικοί κανόνες (π.χ. ETSO) για τον «μη τυποποιημένο» εξοπλισμό, οι οποίοι θα εφαρμόζονται μέσω δήλωσης πιστότητας του κατασκευαστή και δήλωσης ελέγχου του φορέα εκμετάλλευσης του αεροδρομίου (η τελευταία θα αφορά την ενσωμάτωση και την καταλληλότητα για χρήση στο αεροδρόμιο)·
- 4Γ): όπως η 4B, χωρίς ωστόσο να απαιτείται δήλωση ελέγχου, καθώς αποτελεί μέρος της διαδικασίας πιστοποίησης του αεροδρομίου

## 2.7.2 Ομάδα στόχος και αριθμός εμπλεκόμενων φορέων

### 2.7.2.1 Αρμόδιες αρχές

Και οι 46 αρμόδιες αρχές (βάσει της εκτίμησης της παραγράφου 2.6.2.4 ανωτέρω) συν τον Οργανισμό, θα επηρεαστούν από τις επιλογές 4B και 4Γ ανωτέρω. Επίσης, δεδομένου ότι οι αρμόδιες αρχές θα έχουν αρμοδιότητα ακόμη και πέραν του πεδίου εφαρμογής της κοινοτικής νομοθεσίας, παραμένουν υπεύθυνες για την επίβλεψη της ασφάλειας του εξοπλισμού αεροδρομίων ακόμα και εν τη απουσία κοινών κοινοτικών κανόνων (δηλ. επιλογή 4A).

### 2.7.2.2 Αεροδρόμια

Ο εξοπλισμός αεροδρομίων, όπως τα οπτικά βοηθήματα, τα βοηθήματα ραδιοπλοήγησης, τα συστήματα ανίχνευσης και γενικά ο λοιπός εξοπλισμός μνημονεύεται σε κάποια παραρτήματα της σύμβασης ICAO<sup>20</sup>, αλλά θα ήταν άδικο να απαιτείται από τον ιδιοκτήτη ή τον φορέα εκμετάλλευσης ενός αεροδρομίου να αναλάβουν την ευθύνη για τεχνολογίες που δεν εμπίπτουν και τόσο στην αρμοδιότητά τους. Επίσης, κάποια από τα εν λόγω στοιχεία εξοπλισμού ενδέχεται να καλύπτονται ήδη από το πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού<sup>21</sup>, και ειδικότερα τον κανονισμό για τη διαλειτουργικότητα<sup>22</sup>. Ο Οργανισμός σημειώνει επίσης ότι ορισμένα στοιχεία αεροδιαστημικού εξοπλισμού υπηρεσιών εδάφους ρυθμίζονται ήδη από τους Ευρωπαϊκούς Οργανισμούς Τυποποίησης (ESO)<sup>23</sup>. Ως εκ τούτου, στην περίπτωση της επιλογής 4A δεν θα υπάρξουν πρόσθετοι ειδικοί κοινοτικοί κανόνες για τον εξοπλισμό αεροδρομίων. Ωστόσο, θα υπάρξουν βασικές απαιτήσεις και συναφείς εκτελεστικοί κανόνες και κοινοτικές προδιαγραφές για τα αεροδρόμια που είναι πολύ πιθανό ότι, δεδομένου ότι θα πρόκειται για κοινούς κανόνες που θα βασίζονται σε μεγάλο βαθμό στο παράρτημα 14 της σύμβασης ICAO, όπως ζητήθηκε από το σύνολο σχεδόν των ενδιαφερομένων, θα καλύπτουν επίσης και ορισμένες πτυχές του εξοπλισμού αεροδρομίων (π.χ. ευθραυστότητα, τύπος και ποσότητα οπτικών βοηθημάτων, τροφοδοσία για φωτιζόμενα οπτικά βοηθήματα, απόδοση πυροσβεστικών οχημάτων κλπ.). Ο έλεγχος του εξοπλισμού αυτού, μετά την εγκατάστασή του, θα αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα της διαδικασίας πιστοποίησης αεροδρομίων.

Ως εκ τούτου, ακόμα και στην περίπτωση της **επιλογής 4A** (δηλ. ούτε επιπλέον ETSO ούτε άλλοι κανόνες για τον εξοπλισμό αεροδρομίων· καμία εμπλοκή των φορέων σχεδιασμού και παραγωγής τέτοιου εξοπλισμού), **όλα τα αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της κοινοτικής νομοθεσίας (δηλ. 3000 σύμφωνα με τη συνιστώμενη στην παράγραφο 2.6.9**

<sup>20</sup> Π.χ. παράρτημα 3 σχετικά με τις μετεωρολογικές υπηρεσίες για τη διεθνή αεροναυτιλία· παράρτημα 10 σχετικά με τις αεροναυτικές τηλεπικοινωνίες και παράρτημα 14 σχετικά με τα αεροδρόμια.

<sup>21</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 549/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, για τη χάραξη του πλαισίου για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (*EE L 096 31.03.2004 σ.1*).

<sup>22</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 552/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (*EE L 96, 31 Μαρτίου 2004, σελίδες 26-42*).

<sup>23</sup> Ειδικότερα από την Comité Européenne de Normalisation (CEN). Ωστόσο, στους ευρωπαϊκούς οργανισμούς τυποποίησης ανήκουν επίσης οι CENELEC και ETSI. Περαιτέρω πληροφορίες διατίθενται στη διεύθυνση [http://ec.europa.eu/enterprise/newapproach/standardization/harmstds/index\\_en.html](http://ec.europa.eu/enterprise/newapproach/standardization/harmstds/index_en.html)

ανωτέρω επιλογή 3B), οφείλουν να συμμορφώνονται με ορισμένες απαιτήσεις που σχετίζονται με ορισμένες πτυχές του εγκατεστημένου εξοπλισμού αεροδρομίων.

Όμως, ο Οργανισμός εξέφρασε τη γνώμη ότι αναφορικά με τον εξοπλισμό αεροδρομίων θα πρέπει να θεσπιστούν σε επίπεδο εκτελεστικών κανόνων ή κοινοτικών προδιαγραφών ελάχιστες απαιτήσεις απόδοσης που κρίνονται απαραίτητες για την ασφάλεια της αεροπορίας, αφήνοντας την ευθύνη για την τυποποίηση και την αξιολόγηση πιστότητας στον κλάδο, όπως προβλέπεται στο πλαίσιο της λεγόμενης «νέας προσέγγισης»<sup>24</sup>. Τούτο συνεπάγεται τη δυνατότητα έκδοσης ευρωπαϊκών οδηγιών τεχνικών προδιαγραφών (ETSO) ως αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης όποτε κρίνεται αναγκαίο για λόγους ασφαλείας, όπως συμβαίνει ήδη σήμερα στην περίπτωση των «μη τυποποιημένων» εξαρτημάτων αεροσκαφών, τα οποία εμπίπτουν ήδη στο πεδίο εφαρμογής του Βασικού Κανονισμού.

**Έτσι, ακόμα και στην περίπτωση των επιλογών 4B ή 4Γ, ενδέχεται να επηρεαστούν και τα 3000 αεροδρόμια που καλύπτονται.**

### *2.7.2.3 Φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων*

Επιπτώσεις θα υπάρξουν επίσης για όλους τους φορείς εκμετάλλευσης αυτών των 3000 αεροδρομίων. Ωστόσο, υπάρχουν περιπτώσεις όπου μια εταιρεία διαχειρίζεται περισσότερα από 1 αεροδρόμια (π.χ. όπως η AENA που εκμεταλλεύεται σχεδόν 50 αεροδρόμια). Από πληροφορίες που διατίθενται μέσω του παγκόσμιου ιστού (κυρίως βάσει της συμμετοχής στην ACI Ευρώπης), στον πίνακα 38 κατωτέρω παρουσιάζονται κάποια στοιχεία σχετικά με τους φορείς εκμετάλλευσης πολλαπλών αεροδρομίων:

---

<sup>24</sup> Μετά το 1987 θεσπίστηκαν περίπου 25 οδηγίες βάσει της «νέας προσέγγισης» που απορρέει από το ψήφισμα του Συμβουλίου της 7ης Μαΐου 1985 για νέα προσέγγιση στο θέμα της τεχνικής εναρμόνισης και τυποποίησης, ψήφισμα του Συμβουλίου της 21ης Δεκεμβρίου 1989 σχετικά με μια σφαιρική προσέγγιση της πιστοποίησης και των δοκιμών στο οποίο αναφέρονται οι κατευθυντήριες αρχές όσον αφορά την αξιολόγηση της πιστότητας και οδηγία 93/465/EK του Συμβουλίου στην οποία ορίζονται αναλυτικές διαδικασίες αξιολόγησης της πιστότητας.

Φορέας	Ιστοθέση	Έδρα	Αριθμός αεροδρομίων υπό εκμετάλλευση			
			Στη χώρα καταγωγής	Στην ΕΕ των 27 + 4	Εκτός της ΕΕ των 27 + 4	ΣΥΝΟΛΟ
Aeroporti di Roma	www.adr.it	IT	2	0	0	2
Aeroportos de Madeira		PT	2	0	0	2
Aeroportos de Portugal	www.ana-aeroportos.pt	PT	7	0	0	7
Aéroports de Paris	www.adp.fr	FR	14	0	0	14
Aeropuertos y Navegación Aérea	www.aena.es	ES	47	0	0	47
Avinor	www.avinor.no	NO	46	0	0	46
British Airport Authority	www.baa.co.uk	UK	7	1	10	18
Copenhagen Airports	www.cph.dk	DK	2	0	0	2
CSL – Διοικητική αρχή αερολιμένων της Τσεχοσλοβακίας		CZ	4	0	0	4
Dublin Airport Authority	<a href="http://www.dublinairportauthority.com">www.dublinairportauthority.com</a>	IE	3	0	0	3
Finavia	www.finavia.fi	FI	25	0	0	25
Fraport	www.fraport.com	DE	3	2	5	10
Luftfartsverket	www.lfv.se	SW	19	0	0	19
Manchester Airport Group	www.manaiport.co.uk	UK	4	0	0	4
Υπουργείο Μεταφορών		CY	2	0	0	2
Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών		GR	38	0	0	38
Υπουργείο Μεταφορών		LT	2	0	0	2
Αρχή αερολιμένων της Πολωνίας (PPL)	www.lotnisko-chopina.pl	PL	3	0	0	3
Regional Airports Ltd		UK	2	0	0	2
Αρχή αερολιμένων της Σλοβακίας	www.airportbratislava.sk	SK	5	0	0	5
Soc. Eser. Aeroport.	www.sea-aeroportimilano.it	IT	2	0	0	2
Svenska Regionala Flygplatser förbundet	www.flygplatser.nu	SW	34	0	0	34
TBI plc		UK	3	0	0	3
<b>23</b>	<b>ΜΕΡΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ</b>		<b>276</b>	<b>3</b>	<b>15</b>	<b>294</b>
	<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>		<b>279</b>			

### Πίνακας 38: Φορείς εκμετάλλευσης πολλαπλών αεροδρομίων

Τα στοιχεία του ανωτέρω πίνακα ενδέχεται να μην είναι πλήρη ή απολύτως ακριβή. Συνεπώς, γίνεται η παραδοχή ότι στην ΕΕ των 27 + 4 υπάρχουν περίπου 25 φορείς που εκμεταλλεύονται περισσότερα του ενός αεροδρόμια και ότι ο συνολικός αριθμός των αεροδρομίων αυτών είναι περίπου 275.

Ως εκ τούτου, προκειμένου να ληφθεί υπόψη το γεγονός αυτό, εκτιμάται ότι ο αριθμός των εμπλεκόμενων φορέων εκμετάλλευσης είναι της τάξης των (3000 – 275 + 25) 2750. Ο αριθμός αυτός ισχύει και για τις τρεις πιθανές επιλογές 4Α, 4Β και 4Γ.

#### 2.7.2.4 Φορείς παροχής υπηρεσιών εδάφους αεροδρομίων

Στο παράρτημα της οδηγίας του Συμβουλίου για τις υπηρεσίες εδάφους παρατίθεται σειρά υπηρεσιών στην κατηγορία αυτή. Ορισμένες από τις υπηρεσίες αυτές προϋποθέτουν με τη σειρά τους τη χρήση εξοπλισμού στην περιοχή κίνησης του αεροδρομίου. Στον πίνακα 39 κατωτέρω συνοψίζονται πιθανά παραδείγματα εξοπλισμού αεροδρομίων και επισημαίνεται εάν γίνεται αναφορά στον εν λόγω εξοπλισμό στο παράρτημα 14 της σύμβασης ICAO ή στις βασικές απαιτήσεις που προτείνονται από τον Οργανισμό:

Υπηρεσίες εδάφους <sup>25</sup> για τις οποίες απαιτείται εξοπλισμός στην περιοχή κίνησης		Παραδείγματα εξοπλισμού	Αναφορά	
			Παράρτ. 14 της ICAO	BA
Επιβάτες		Κλίμακες, οχήματα μεταφοράς επιβατών, «φυσούνες»		A.1.στ
Αποσκευές		Συστήματα φόρτωσης και εκφόρτωσης		B.1.α
Υπηρεσίες στο διάδρομο	Οδηγίες στάθμευσης	Συστήματα ελέγχου επαφής	NAI	A.3.α
	Στάθμευση	Τροχοεμποδιστήρες		B.1.α
	Εκκίνηση κινητήρα	Εξωτερικές μονάδες παροχής ισχύος		B.1.α
	Ρυμούλκηση	Ρυμουλκά		B.1.α
Παροχή υπηρεσιών στο αεροσκάφος	Καθαρισμός	Εκκένωση λυμάτων τουαλετών		B.1.α
	Κλιματισμός και παροχή ισχύος	Εξωτερικές μονάδες παροχής ισχύος		B.1.α
	Αποαγοποίηση-αντιπαγοποίηση	Αποαγοποίηση	NAI	B.1.α
Ανεφοδιασμός σε καύσιμα		Σταθερός ή κινητός εξοπλισμός ανεφοδιασμού		B.1.η
Τροφοδοσία		Κλειστά ημιφορτηγά		B.1.α

### Πίνακας 39: Παραδείγματα εξοπλισμού που απαιτείται για την παροχή υπηρεσιών εδάφους

<sup>25</sup> Σύμφωνα με το παράρτημα της οδηγίας 96/67/EK της 15 Οκτωβρίου 1996.



Από τον πίνακα 39 ανωτέρω, προκύπτει ότι οι βασικές απαιτήσεις που προτείνονται από τον Οργανισμό, καταρχήν καλύπτουν πιο διεξοδικά τον εξοπλισμό αεροδρομίων που χρησιμοποιείται για την παροχή υπηρεσιών εδάφους από ό,τι το παράρτημα 14 της σύμβασης ICAO. Τούτο συμβαίνει διότι, όπως εξηγείται στο υπόμνημα που τις συνοδεύει, οι βασικές απαιτήσεις εκπονήθηκαν μέσω διαδικασίας αξιολόγησης και μετρίασης των κινδύνων («από επάνω προς τα κάτω») η οποία συνοδεύτηκε από έλεγχο «από κάτω προς τα επάνω», στο πλαίσιο του οποίου εξετάστηκε όχι μόνο το παράρτημα 14 αλλά και άλλες ισχύουσες κοινοτικές νομοθετικές πράξεις. Τούτο, ωστόσο, συνάδει με τις απόψεις που εκφράστηκαν από πολλούς ενδιαφερόμενους και παρουσιάστηκαν στο CRD 06/2006. Ως παράδειγμα εξοπλισμού προς ρύθμιση αναφέρθηκε από τους ενδιαφερόμενους ο εξοπλισμός αποπαγοποίησης, ο εξοπλισμός ανεφοδιασμού σε καύσιμα, οι επίγειες μονάδες παροχής ισχύος και οι εκκινήτρες και εν γένει ο εξοπλισμός παροχής υπηρεσιών εδάφους.

**Ως εκ τούτου, γίνεται η παραδοχή ότι, από τις 1000 εταιρείες παροχής υπηρεσιών εδάφους, μόνο το 10% (δηλ. 100) επηρεάζεται από την επιλογή 4Α (δηλ. έμμεσος μόνο αντίκτυπος στον εξοπλισμό αεροδρομίων μέσω εκτελεστικών κανόνων ή κοινοτικών προδιαγραφών που βασίζονται σε διατάξεις της σύμβασης ICAO που αφορούν τα αεροδρόμια). Αντιθέτως, επηρεάζονται στο σύνολό τους στην περίπτωση της επιλογής 4B ή της επιλογής 4Γ.**

#### 2.7.2.5 Φορείς σχεδιασμού και παραγωγής εξοπλισμού αεροδρομίων

Τα συστήματα αεροναυτικών επικοινωνιών, ραδιοπλοήγησης και επιτήρησης (π.χ. ραντάρ), αν και εγκαθίστανται στα αεροδρόμια θα μπορούσαν να καλύπτονται κατά περίπτωση από τους κανόνες του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού για την αξιολόγηση της απόδοσης και της πιστότητάς τους. Το ποια νομική βάση θα χρησιμοποιείται (ο Βασικός Κανονισμός του Οργανισμού ή ο «Ενιαίος Ουρανός») ώστε να αποφεύγεται η αλληλοεπικάλυψη των κανονιστικών διαδικασιών και των επακόλουθων κανόνων, θα αποφασίζεται κατά περίπτωση από την Επιτροπή. Επομένως, δεν κρίνεται σκόπιμο να εξεταστεί ο εξοπλισμός αυτού του είδους στην παρούσα αξιολόγηση κανονιστικού αντικτύπου, δεδομένου ότι εμπίπτει ήδη στο πεδίο εφαρμογής της κοινοτικής νομοθεσίας για την πολιτική αεροπορία.

Επιπλέον, η πρόταση του Οργανισμού καλύπτει και άλλο εξοπλισμό που μνημονεύεται στο παράρτημα 14 της σύμβασης ICAO, όπως επισημαίνεται στον πίνακα 40 κατωτέρω:

Απαιτήσεις για τον εξοπλισμό αεροδρομίων	Παραδείγματα εξοπλισμού	Αναφορά	
		Παράρτ. 14 της ICAO	BA
Συσκευές μέτρησης τριβής	Μετρητές μ	2.9	A.1.α.v
Εξυπηρέτηση επιβατών	Κλίμακες, οχήματα μεταφοράς επιβατών, «φυσούνες»		A.1.στ
Χειρισμός αποσκευών	Συστήματα φόρτωσης και εκφόρτωσης		B.1.α
Ενδείκτες και συστήματα σηματοδότησης	Ενδείκτες διεύθυνσης ανέμου	5.1.1	A.3.α
Φώτα διαδρόμου και τροchioδρόμου	Φώτα κεντρικής γραμμής διαδρόμου	5.3.12	A.3.α
Συστήματα παροχής ηλεκτρικής ισχύος	Τροφοδοτικά για αεροναυτικά βοηθήματα	8.1	A.3.β

Εξοπλισμός διάσωσης		Ασθενοφόρα: σκάφη	9.1	B.1.α
Πυροσβεστικά μέσα και οχήματα διάσωσης και πυρόσβεσης		Ρυθμός εκκένωσης	9.2	B.1.α
Απομάκρυνση ακινητοποιημένου αεροσκάφους		Γερανοί	9.3	B.1.α
Ευθραυστότητα		κεραιών επικοινωνιών, πλοήγησης και επιτήρησης	9.9	A.1.γ.iii
Υπηρεσίες στο διάδρομο	Οδηγίες στάθμευσης	Συστήματα ελέγχου επαφής	5.3.24	A.3.α
	Στάθμευση	Τροχοεμποδιστήρες		B.1.α
	Εκκίνηση κινητήρα	Εξωτερικές μονάδες παροχής ισχύος		B.1.α
	Ρυμούλκηση	Ρυμουλκά		B.1.α
Παροχή υπηρεσιών στο αεροσκάφος	Καθαρισμός	Εκκένωση λυμάτων τουαλετών		B.1.α
	Κλιματισμός και παροχή ισχύος	Εξωτερικές μονάδες παροχής ισχύος		B.1.α
	Αποπαγοποίηση-αντιπαγοποίηση	Αποπαγοποίηση	3.15	B.1.α
Ανεφοδιασμός σε καύσιμα		Σταθερός ή κινητός εξοπλισμός ανεφοδιασμού		B.1.η
Τροφοδοσία		Κλειστά ημφορτηγά		B.1.α

**Πίνακας 40: Παραδείγματα εξοπλισμού που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του διευρυσμένου Βασικού Κανονισμού του EASA**

Στην περίπτωση της επιλογής 4A δεν θα θεσπιστούν ειδικοί κοινοτικοί κανόνες (π.χ. ETSO) για τον εξοπλισμό αυτού του είδους. Ως εκ τούτου, **η επιλογή 4A δεν επηρεάζει τους φορείς σχεδιασμού και παραγωγής.**

Στην προσπάθειά του να εκτιμήσει τον αριθμό των φορέων σχεδιασμού και παραγωγής που ενδέχεται να επηρεαστούν από τις επιλογές 4B και 4Γ, ο Οργανισμός διαπίστωσε ότι σε μια από τις σημαντικότερες εκδηλώσεις που διοργανώνονται από την ACI Ευρώπης, η οποία προγραμματιζόταν για τα τέλη του 2007, διατέθηκαν περίπου 60 εκθετήριοι χώροι<sup>26</sup>. Ανάλογος αριθμός εκθετών συμμετείχαν στην «Airport Exchange» τον Δεκέμβριο του 2006. Επομένως, **γίνεται η παραδοχή ότι από τις επιλογές 4B ή 4Γ ενδέχεται να επηρεάζονται 100 εταιρείες, όσον αφορά το σχεδιασμό και την παραγωγή εξοπλισμού αεροδρομίων.**

#### 2.7.2.6 Φορείς συντήρησης εξοπλισμού αεροδρομίων

Επίσης, γίνεται η παραδοχή ότι η συντήρηση του εξοπλισμού αεροδρομίων θα αποτελεί αρμοδιότητα του φορέα που τον χρησιμοποιεί (π.χ. των φορέων παροχής υπηρεσιών εδάφους ή των φορέων εκμετάλλευσης αεροδρομίων). Οι εν λόγω φορείς οφείλουν να αποδεικνύουν στην αρμόδια αρχή ότι η συντήρηση προγραμματίζεται και εκτελείται δεόντως, είτε εσωτερικά είτε μέσω τρίτου. Εφόσον δεν υπάρχουν στοιχεία που να υποδεικνύουν την ύπαρξη σημαντικών κινδύνων οφειλόμενων σε κακή συντήρηση εξοπλισμού αεροδρομίων, επί του παρόντος κρίνεται δυσανάλογη η επιβολή απαιτήσεων σε φορείς συντήρησης για τον εν λόγω εξοπλισμό. Ως εκ τούτου, οι εν λόγω φορείς δεν επηρεάζονται από την προτεινόμενη πολιτική. Εάν στο μέλλον προκύψει ανάγκη για ειδικά στοιχεία εξοπλισμού αεροδρομίων θα

<sup>26</sup> <http://www.pps-events.com/apex/sponsors.asp>

πραγματοποιηθεί ειδική αξιολόγηση κανονιστικού αντικτύπου για τη συγκεκριμένη περίπτωση.

#### 2.7.2.7 Σύνοψη των εμπλεκόμενων φορέων

Συμπερασματικά, βάσει των πληροφοριών που παρουσιάζονται στις παραγράφους 2.7.2.1 έως 2.7.2.6 ανωτέρω, εκτιμάται ότι ο αριθμός των εμπλεκόμενων φορέων είναι αυτός που παρουσιάζεται στον πίνακα 41 κατωτέρω:

ΕΠΙΛΟΓΗ		Εκτιμώμενος αριθμός					
Κωδ.	Περιγραφή	Αεροδρόμια	Φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων	Φορείς παροχής υπηρεσιών εδάφους	Σχεδιασμός ** και παραγωγή	Αρχές	
4Α	Καμιά ρύθμιση για τον εξοπλισμό αεροδρομίων σε κοινοτικό επίπεδο.	3000	2750	100	0	46	
4Β	ETSO για τον «μη τυποποιημένο» εξοπλισμό και δήλωση ελέγχου.			1000	100*		46 + Οργανισμός
4Γ	Ομοίως με την 4Β, χωρίς να απαιτείται όμως δήλωση ελέγχου.				100*		

\* ο ακριβής αριθμός θα εκτιμηθεί στο πλαίσιο της αξιολόγησης κανονιστικού αντικτύπου για κάθε επιμέρους ETSO. Στην περίπτωση αυτή η τάξη μεγέθους μπορεί να είναι της τάξης δεκάδων και όχι εκατοντάδων.

\*\* Επί του παρόντος δεν προβλέπεται ρύθμιση των φορέων συντήρησης εξοπλισμού αεροδρομίων.

#### **Πίνακας 41: Αριθμός φορέων που καλύπτουν οι κανόνες για τον εξοπλισμό των αεροδρομίων**

##### *2.7.3 Αντίκτυπος για την ασφάλεια*

Όπως επεξηγείται στην γνώμη, ο Οργανισμός θεωρεί ότι και ο εξοπλισμός αεροδρομίων πρέπει να συμπεριληφθεί στο πεδίο εφαρμογής του τροποποιημένου Βασικού Κανονισμού, ώστε με τη σειρά του να αποτελέσει στέρεα βάση για την εκπόνηση προδιαγραφών από τον κλάδο. Μετά την παραγωγή του ο εξοπλισμός αυτός πρέπει φυσικά να υποβάλλεται σε έλεγχο συμμόρφωσης προς τις βασικές απαιτήσεις και τους εκτελεστικούς κανόνες που τυγχάνουν εφαρμογής καθώς και με άλλες εφαρμοστέες νομοθετικές πράξεις (π.χ. σχετικά με τις ηλεκτρομαγνητικές παρεμβολές) ή σχετικές κοινοτικές προδιαγραφές.

Όταν αυτό προβλέπεται από την εφαρμοστέα ETSO (εφόσον έχει εκδοθεί τέτοια), ο σχεδιασμός του εν λόγω εξοπλισμού θα πιστοποιείται και ο παραγόμενος εξοπλισμός θα συνοδεύεται από δήλωση πιστότητας που θα υπογράφεται από τον κατασκευαστή και έναντι της ETSO (όπως ισχύει και για τα εξαρτήματα αεροσκαφών). Σε αυτήν την περίπτωση, οι σχεδιαστές και οι κατασκευαστές θα πρέπει να είναι εξουσιοδοτημένοι.

Όλα τα ανωτέρω ισχύουν για αμφότερες τις επιλογές 4Β και 4Γ. Αντιθέτως, δεν ισχύουν για την επιλογή 4Α. Στην περίπτωση της επιλογής 4Β ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου οφείλει (πέραν της διαδικασίας πιστοποίησης του αεροδρομίου) να υπογράψει

δήλωση ελέγχου για κάθε στοιχείο του εξοπλισμού (εφόσον υπόκειται σε ETSO) που χρησιμοποιείται ή εγκαθίσταται στο αεροδρόμιό του.

Ως εκ τούτου, ο Οργανισμός θεωρεί ότι:

- η επιλογή 4A δεν θα επιφέρει ούτε βελτίωση ούτε οπισθοδρόμηση από την άποψη της ασφάλειας (θα διατηρηθεί δηλαδή η υφιστάμενη κατάσταση)·
- αμφότερες οι επιλογές 4B και 4Γ θα συμβάλουν εξίσου στην ασφάλεια.

Πιο συγκεκριμένα, εκτιμάται ότι είτε η επιλογή 4B είτε η επιλογή 4Γ θα επιφέρουν τις ακόλουθες σημαντικές θετικές επιπτώσεις για την ασφάλεια:

- μεγαλύτερη ασφάλεια δικαίου όσον αφορά του κανόνες που θα εφαρμοστούν για τον εξοπλισμό των αεροδρομίων και καλύτερος προσδιορισμός των σχετικών αρμοδιοτήτων και διαδικασιών για τον έλεγχο της πιστότητας·
- ως εκ τούτου, πιο στέρεα βάση για πρότυπα του κλάδου·
- επιβολή υποχρέωσης στους σχεδιαστές και τους κατασκευαστές να δηλώνουν την πιστότητα των προϊόντων τους με τους κανόνες ασφάλειας·
- συλλογή στοιχείων από τον φορέα εκμετάλλευσης του αεροδρομίου που να τεκμηριώνουν τις δηλώσεις αυτές και χρήση τους κατά τη διαδικασία πιστοποίησης.

Συμπερασματικά, βάσει της μεθοδολογίας που παρουσιάζεται στην παράγραφο 2.1.2 ανωτέρω (περιλαμβανομένου συντελεστή βαρύτητας 3 για τις επιπτώσεις στην ασφάλεια) και κατόπιν επιλογής των κατάλληλων δεικτών άμεσων αποτελεσμάτων που συνδέονται με ειδικούς στόχους από την παράγραφο 2.4.5, οι τρεις επιλογές που αφορούν τον εξοπλισμό αεροδρομίων συγκέντρωσαν ως προς τον αντίκτυπό τους στην ασφάλεια τις βαθμολογίες που παρουσιάζονται στον ακόλουθο πίνακα 42:

Δείκτες άμεσων αποτελεσμάτων που αφορούν τον αντίκτυπο της ρύθμισης του εξοπλισμού αεροδρομίων στην ασφάλεια	Βαθμολογία επιλογών		
	4A	4B	4Γ
<b>Εξοπλισμός αεροδρομίων</b>	<b>Διατήρηση της υφιστάμενης κατάστασης</b>	<b>ETSO + δήλωση ελέγχου</b>	<b>ETSO + πιστοποίηση αεροδρομίου</b>
Δείκτες ασφάλειας αεροδρομίου	0	1	1
Θέσπιση κοινών κανόνων (δηλ. ETSO)	0	1	1
Εξουσιοδοτήσεις προς φορείς που σχεδιάζουν και παράγουν εξοπλισμό αεροδρομίων	0	2	2
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>4</b>
<b>ΣΤΑΘΜΙΣΜΕΝΟ ΣΥΝΟΛΟ (Βαθμολογία x 3 για την ασφάλεια)</b>	<b>0</b>	<b>12</b>	<b>12</b>

**Πίνακας 42: Βαθμολογία των επιλογών που αφορούν τον εξοπλισμό αεροδρομίων ως προς τον αντίκτυπό τους στην ασφάλεια**

#### 2.7.4 Οικονομικός αντίκτυπος

Για την επιλογή 4A δεν απαιτείται κάποιος πρόσθετος κανόνας ή ETSO για τον εξοπλισμό αεροδρομίων. Ως εκ τούτου, εκτιμάται ότι ο οικονομικός της αντίκτυπος είναι ουδέτερος.

Αντιθέτως, η προσέγγιση που προτείνεται από αμφότερες τις επιλογές 4B και 4Γ, αφενός συνάδει με τη «νέα προσέγγιση» και ως εκ τούτου είναι κοντά στις πρακτικές που εφαρμόζονται ήδη από τον κλάδο. Αφετέρου, συνάδει με τους κανόνες του Οργανισμού που έχουν ήδη θεσπιστεί για τα εξαρτήματα αεροσκαφών. Οι εφαρμοστέες απαιτήσεις σχετικά με την ασφάλεια και την απόδοση του «μη τυποποιημένου» εξοπλισμού καθώς και οι διατάξεις για τους φορείς σχεδιασμού και παραγωγής θα καθοριστούν μέσω σχετικών εκτελεστικών κανόνων ή ETSO. Την έγκριση του σχεδιασμού του εν λόγω εξοπλισμού, όπου αρμόζει, θα ακολουθεί αξιολόγηση πιστότητας υπογεγραμμένη από τον κατασκευαστή.

Ωστόσο, ακριβής αξιολόγηση αντικτύπου μπορεί να διενεργηθεί μόνο κατά την υποβολή της πρότασης για τους εν λόγω κανόνες ή ETSO.

Με άλλα λόγια, επί του παρόντος, εφόσον δεν υπάρχει ETSO το εκτιμώμενο κόστος είναι μηδενικό. Αυτό ισχύει κυρίως για την επιλογή 4Γ (δηλ. μόνο ETSO και σχετικές διαδικασίες για τον σχεδιασμό και την παραγωγή).

Επιπλέον, όμως, ο Οργανισμός, σε συμφωνία με τη θέση των ενδιαφερομένων, προτείνει επίσης να εξεταστεί το ενδεχόμενο αξιολόγησης της δέουσας εγκατάστασης ή χρήσης του ειδικού εξοπλισμού αεροδρομίων στο αεροδρόμιο. Προς τούτο, στο πλαίσιο της επιλογής 4Γ γίνεται η παραδοχή ότι ο έλεγχος του εγκατασταθέντος εξοπλισμού αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα της διαδικασίας πιστοποίησης του αεροδρομίου. **Ως εκ τούτου, η επιλογή 4Γ δεν συνεπάγεται πρόσθετο κόστος, πέραν του κόστους πιστοποίησης του αεροδρομίου, το οποίο εκτιμήθηκε ήδη στην παράγραφο 2.6.4.2 ανωτέρω.**

Αντιθέτως, η επιλογή 4B επιβάλλει στους φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων μια πρόσθετη διαδικασία (παρόμοια με εκείνη που προβλέπει επί του παρόντος ο «Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός»<sup>27</sup> σε σχέση με τους φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας) «δήλωσης ελέγχου» του εγκαταστημένου ή αποκτηθέντος εξοπλισμού αεροδρομίων. Επομένως, η επιλογή 4B δεν συνεπάγεται πρόσθετο κόστος για τις αρμόδιες αρχές ή για τις εταιρείες παροχής υπηρεσιών εδάφους. Όσον αφορά τον Οργανισμό, για αμφότερες τις επιλογές 4B και 4Γ θα απαιτηθεί κάποια προσπάθεια για τη θέσπιση κανόνων, η οποία ωστόσο θεωρείται ότι έχει ήδη συμπεριληφθεί στη γενική εκτίμηση των δαπανών για τη θέσπιση κανόνων που παρουσιάζεται στην παράγραφο 2.6.4.5 ανωτέρω.

Ωστόσο, βάσει της επιλογής 4B επιβάλλεται στους φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων μια πρόσθετη διαδικασία, στο πλαίσιο της οποίας οφείλουν όχι μόνο να διενεργούν έλεγχο των εγκαταστημένων συστημάτων (κάτι που ήδη γίνεται σήμερα και επαληθεύεται μέσω της πιστοποίησης του αεροδρομίου), αλλά και να διευθύνουν τις διαδικασίες, καθώς και να συντάσσουν και να αρχειοθετούν τις δηλώσεις ελέγχου. Εκτιμάται ότι για τα μείζονα αεροδρόμια (που εκτιμήθηκε ότι είναι 700 στην παράγραφο 2.6.2.1 ανωτέρω), τούτο μπορεί να συνεπάγεται περίπου 0,5 ΠΠΑ (δηλ. 630 ώρες εργασίας = 69.300 ευρώ/έτος), που αντιστοιχεί σε συνολική οικονομική επιβάρυνση για αυτές ύψους 69 χιλ. ευρώ x 700 = 48.300 χιλ. ευρώ/έτος.

Για τα υπόλοιπα 2300 (δηλ. 3000 στο πεδίο εφαρμογής – 700) η επιβάρυνση εκτιμάται ότι είναι πολύ μικρότερη: 0,2 ΠΠΑ για καθένα από αυτά (= 252 ώρες = 27.720 ευρώ/έτος). Ο αριθμός αυτός, πολλαπλασιαζόμενος επί 2300, μας δίνει 63.756 χιλ. ευρώ (2006)/έτος. Έτσι, το πρόσθετο κόστος της επιλογής 4B εκτιμάται ότι ανέρχεται συνολικά (για τα 3000 αεροδρόμια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής) σε 48.300 + 63.756 = 112.056 χιλ. ευρώ (2006)/έτος. Το εκτιμώμενο κόστος συνοψίζεται στον πίνακα 43 κατωτέρω:

<sup>27</sup> Άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 552/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (EE L. 96 της 31ης Μαρτίου 2004, σσ. 26-42).

Εκτιμώμενο κόστος της ρύθμισης του εξοπλισμού αεροδρομίων	χιλ. ευρώ (2006)/έτος		
	4Α	4Β	4Γ
Εξοπλισμός αεροδρομίων	Διατήρηση της υφιστάμενης κατάστασης	ETSO + δήλωση ελέγχου	ETSO + πιστοποίηση αεροδρομίου
Συμπερίληψη του εξοπλισμού στον Βασικό Κανονισμό (δηλ. δήλωση ελέγχου)	0	112.056	0
Θέσπιση κοινών εκτελεστικών κανόνων (ETSO)	0*	0*	0*
Σχεδιασμός και παραγωγή του εξοπλισμού αεροδρομίων	0*	0*	0*
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>0</b>	<b>112.056</b>	<b>0</b>

\* κόστος = μηδενικό εν τη απουσία ETSO. Πριν από την έκδοση οποιασδήποτε ETSO θα διενεργείται ειδική αξιολόγηση κανονιστικού αντικτύπου στην οποία θα τεκμηριώνονται το κόστος και τα οφέλη.

#### Πίνακας 43: Σύνοψη του κόστους της ρύθμισης του εξοπλισμού αεροδρομίων

Πέραν των εκτιμώμενων ανωτέρω δαπανών, οι επιλογές 4Β και 4Γ μπορεί ωστόσο να έχουν άλλες, θετικές οικονομικές επιπτώσεις, όπως:

- αμοιβαία αναγνώριση των φορέων σχεδιασμού και παραγωγής εξοπλισμού αεροδρομίων, η οποία με τη σειρά της μπορεί να συμβάλει στην ανάπτυξη της εσωτερικής αγοράς·
- περισσότερη τυποποίηση και μεγαλύτερος ανταγωνισμός για τα προϊόντα που προσφέρουν την απαιτούμενη ποιότητα, με θετικές επιπτώσεις στις τιμές.

Όλες οι ανωτέρω ποσοτικές και ποιοτικές εκτιμήσεις του οικονομικού αντικτύπου εκφράζονται βαθμολογικά στον ακόλουθο πίνακα 44:

Δείκτες άμεσων αποτελεσμάτων που αφορούν τον οικονομικό αντίκτυπο της ρύθμισης του εξοπλισμού αεροδρομίων	Βαθμολογία επιλογών		
	3Α	3Β	3Γ
Εξοπλισμός αεροδρομίων	Διατήρηση της υφιστάμενης κατάστασης	ETSO + δήλωση ελέγχου	ETSO + πιστοποίηση αεροδρομίου
Συμπερίληψη του εξοπλισμού στον Βασικό Κανονισμό (δηλ. δήλωση ελέγχου)	0	- 3	0
Θέσπιση κοινών εκτελεστικών κανόνων (ETSO)	0	0	0
Σχεδιασμός και παραγωγή του εξοπλισμού αεροδρομίων	0	0	0
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>0</b>	<b>- 3</b>	<b>0</b>
<b>ΣΤΑΘΜΙΣΜΕΝΟ ΣΥΝΟΛΟ (Βαθμολογία x 2 για τον οικονομικό αντίκτυπο)</b>	<b>0</b>	<b>- 6</b>	<b>0</b>

## Πίνακας 44: Βαθμολογία των επιλογών που αφορούν τον εξοπλισμό αεροδρομίων ως προς τον οικονομικό αντίκτυπό τους

### 2.7.5 Περιβαλλοντικός αντίκτυπος

Το παράρτημα 14 της σύμβασης ICAO δεν περιέχει επί του παρόντος διατάξεις σχετικά με τον περιβαλλοντικό αντίκτυπο των π.χ. οχημάτων του αερολιμένα ή άλλων υλικών, υγρών ή μέσων που χρησιμοποιούνται στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων των αεροδρομίων. Το πλαίσιο που προτείνεται είτε από την επιλογή 4B είτε από την επιλογή 4Γ, το οποίο θέτει τις βάσεις για πιθανή μελλοντική ρύθμιση του εξοπλισμού, θα έχει μικρό (δηλ. + 1) θετικό αντίκτυπο στο περιβάλλον. Κατ' εφαρμογή της μεθοδολογίας της παραγράφου 2.1.2 ανωτέρω, ο μικρός αυτός αντίκτυπος σταθμίζεται με συντελεστή βαρύτητας 3.

### 2.7.6 Κοινωνικός αντίκτυπος

Η επιλογή 4A κρίνεται ουδέτερη από την άποψη του κοινωνικού αντικτύπου. Αντιθέτως αμφότερες οι επιλογές 4B και 4Γ μπορεί να έχουν μικρό (+1) θετικό κοινωνικό αντίκτυπο από τις εξής απόψεις:

- πιο εξειδικευμένες θέσεις εργασίας σε εγκεκριμένους φορείς σχεδιασμού και παραγωγής εξοπλισμού αεροδρομίων·
- έξοδος από την αγορά των εταιρειών η δομή των οποίων είναι ανεπαρκής·
- αύξηση της ποιότητας των εκτελούμενων εργασιών και άρα της ανταγωνιστικότητας των ευρωπαϊκών προϊόντων από την άποψη της σχέσης τιμής/ποιότητας.

Αυτός ο μικρός θετικός αντίκτυπος, σύμφωνα με τη μεθοδολογία της παραγράφου 2.1.2 σταθμίζεται με συντελεστή βαρύτητας 2.

### 2.7.7 Αντίκτυπος σε άλλες απαιτήσεις που άπτονται της πολιτικής αεροπορίας οι οποίες δεν εμπίπτουν στο παρόν πεδίο εφαρμογής του EASA

Δεν θα υπάρξει αλληλοεπικάλυψη ETSO και εκτελεστικών κανόνων με υπάρχοντες κανόνες που έχουν θεσπιστεί στο πλαίσιο του «Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού». Επομένως, και οι τρεις πιθανές επιλογές είναι ουδέτερες από αυτήν την άποψη.

### 2.7.8 Πολυκριτηριακή ανάλυση και συνιστώμενη επιλογή

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

Σταθμισμένη βαθμολογία των επιλογών σχετικά με το πεδίο εφαρμογής της κοινοτικής νομοθεσίας		4A	4B	4Γ
Εξοπλισμός αεροδρομίων		Διατήρηση της υφιστάμενης κατάστασης	ETSO + δήλωση ελέγχου	ETSO + πιστοποίηση αεροδρομίου
Πεδίο αντικτύπου	Συντελεστής βαρύτητας			
Αντίκτυπος στην ασφάλεια	3	0	12	12
Οικονομικός αντίκτυπος	2	0	- 6	0
Περιβαλλοντικός αντίκτυπος	3	0	3	3

Κοινωνικός αντίκτυπος	2	0	2	2
Αντίκτυπος σε άλλες ρυθμίσεις που άπτονται της πολιτικής αεροπορίας	1	0	0	0
<b>ΣΤΑΘΜΙΣΜΕΝΟ ΣΥΝΟΛΟ</b>		<b>0</b>	<b>11</b>	<b>15</b>

**Πίνακας 46: Πολυκριτηριακή ανάλυση για τον εξοπλισμό αεροδρομίων**

Από τον ανωτέρω πίνακα προκύπτει ότι η επιλογή 4A φαίνεται ιδιαίτερα ανεπαρκής συγκρινόμενη με τις άλλες δύο πιθανές επιλογές. Από τις δύο αυτές επιλογές, η 4Γ συγκεντρώνει πολύ καλύτερη βαθμολογία από την 4B. Ειδικότερα, οι επιλογές 4B και 4Γ:

- συγκεντρώνουν πολύ καλύτερη βαθμολογία από την άποψη της ασφάλειας από την επιλογή 4A·
- θα μπορούσαν να θέσουν τις βάσεις για καλύτερη περιβαλλοντική διαχείριση στα αεροδρόμια·
- θα μπορούσαν να βελτιώσουν την ποιότητα και τον αριθμό των θέσεων εργασίας στους φορείς σχεδιασμού και παραγωγής εξοπλισμού αεροδρομίων.

Ωστόσο, η επιλογή 4B θα κόστιζε περίπου 100 εκατ. ευρώ (2006)/έτος, ενώ η επιλογή 4Γ, δεν συνεπάγεται πρόσθετες δαπάνες. Για τους λόγους αυτούς, ο Οργανισμός συμπεριέλαβε στη γνώμη του την εν λόγω επιλογή 4Γ (δηλ. εθελοντική εκπόνηση κοινοτικών προδιαγραφών από τον κλάδο συνεπικουρούμενων από ETSO του Οργανισμού όποτε κρίνεται αναγκαίο για την επίτευξη των απαιτούμενων επιπέδων ασφάλειας· ρύθμιση των σχετικών φορέων σχεδιασμού και παραγωγής και έλεγχος του εγκαταστημένου εξοπλισμού αεροδρομίων στο πλαίσιο της κανονικής διαδικασίας πιστοποίησης και εποπτείας κάθε αεροδρομίου).

## **2.8 Ανάλυση των επιπτώσεων της διαδικασίας πιστοποίησης**

### *2.8.1 Εναλλακτικές επιλογές*

Στην παράγραφο 2.5.2 ανωτέρω προσδιορίστηκαν οι ακόλουθες εναλλακτικές επιλογές για τη διαδικασία πιστοποίησης:

- 7A): υποχρέωση διαδικασίας πιστοποίησης (περιλαμβανομένης της υποδομής και της διαχείρισης) σε κάθε αεροδρόμιο (που με τη σειρά της αποτελεί σημείο αναφοράς για την παράγραφο 2.6 ανωτέρω)·
- 7B): χωριστό πιστοποιητικό για την υποδομή και τον εξοπλισμό για κάθε αεροδρόμιο, συν «ενιαίο» πιστοποιητικό φορέα σε επίπεδο εταιρείας για όλες τις εταιρείες που εκμεταλλεύονται περισσότερα του ενός αεροδρόμια·
- 7Γ): ομοίως με την 7B, όμως μόνο εφόσον ζητηθεί ενιαίο πιστοποιητικό από τον φορέα εκμετάλλευσης.

### *2.8.2 Ομάδα στόχος και αριθμός εμπλεκόμενων φορέων*

#### *2.8.2.1 Φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων*

Οι φορείς παροχής υπηρεσιών εδάφους και οι φορείς σχεδιασμού και παραγωγής εξοπλισμού αεροδρομίων δεν θα επηρεαστούν από καμία από τις τρεις πιθανές εναλλακτικές επιλογές.

Για τη μεγάλη πλειονότητα των φορέων εκμετάλλευσης αεροδρομίων που διαχειρίζονται ένα μόνο αεροδρόμιο, κατά πόσο στο τέλος της διαδικασίας πιστοποίησης χορηγηθεί ένα ενιαίο



πιστοποιητικό ή δύο χωριστά έγγραφα (δηλ. το ένα για την υποδομή και το άλλο για τις επιχειρησιακές δραστηριότητες και τη διαχείριση) θα έχει αμελητέο αντίκτυπο από κάθε άποψη. Ο αντίκτυπος της εν λόγω διαδικασίας πιστοποίησης αξιολογήθηκε ήδη στην παράγραφο 2.6 ανωτέρω, επομένως, στην περίπτωση της επιλογής 7Α δεν θα υπάρξουν πρόσθετες επιπτώσεις ούτε για τα αεροδρόμια ούτε για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων.

Αντιστρόφως, οι περίπου **25 φορείς εκμετάλλευσης** πολλαπλών αεροδρομίων που αναφέρονται στην παράγραφο 2.7.2.3 και διαχειρίζονται συνολικά περίπου **275 αεροδρόμια** θα επηρεαστούν στο σύνολό τους από την επιλογή 7Β, η οποία τους υποχρεώνει να αιτούνται τη χορήγηση «ενιαίου» πιστοποιητικού φορέα εκμετάλλευσης αεροδρομίων.

Στην περίπτωση της επιλογής 7Γ, κάθε φορέας εκμετάλλευσης πολλαπλών αεροδρομίων θα αποφασίζει εάν θα αιτηθεί τη χορήγηση «ενιαίου» πιστοποιητικού για τη διαχείριση που ασκεί (κυρίως για την κεντρική διαχείριση της ασφάλειας και της ποιότητας). Καθώς επί του παρόντος αυτό δεν αποτελεί καθολικώς καθιερωμένη πρακτική, γίνεται η παραδοχή ότι μπορεί να αφορά το 40% των δυνητικών υποψηφίων: δηλ. **10 από τους 25 φορείς εκμετάλλευσης**. Δεδομένου ότι κατά μέσο όρο καθένας από τους εν λόγω 25 φορείς εκμετάλλευσης διαχειρίζεται περίπου 11 αεροδρόμια, γίνεται η παραδοχή ότι ο αριθμός των δυνητικά επηρεαζόμενων αεροδρομίων θα είναι της τάξης των **100**.

#### 2.8.2.2 Αρμόδιες αρχές

Στο πλαίσιο της γνώμης του Οργανισμού γίνεται η παραδοχή ότι η κυριότητα ή η διαχείριση ενός αεροδρομίου μπορεί να ανήκει σε έναν δημόσιο φορέα ή μια ιδιωτική εταιρεία ή σε οποιονδήποτε άλλο μηχανισμό (π.χ. ένα νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου, η πλειοψηφία ή το σύνολο των μετοχών του οποίου ανήκει σε δημόσιες αρχές σε εθνικό ή τοπικό επίπεδο). Ωστόσο, σε κάθε περίπτωση, γίνεται επίσης η παραδοχή ότι, όταν ο φορέας εκμετάλλευσης είναι δημόσιος φορέας, η γραμμή λογοδοσίας σε θέματα δραστηριοτήτων και διαχείρισης θα είναι ανεξάρτητη όχι μόνο από την εσωτερική γραμμή λογοδοσίας σε θέματα ασφάλειας και ποιότητας αλλά και από τη δημόσια λειτουργία πιστοποίησης και εποπτείας.

Αυτή η αρχή της διάκρισης μεταξύ των αρχών επιτήρησης και των φορέων οικονομικού χαρακτήρα έχει παγιωθεί στους τομείς της αξιοπλοΐας (ακόμα και στην περίπτωση εταιρειών σχεδιασμού ή παραγωγής που ανήκουν στο κράτος) και των αεροπορικών δραστηριοτήτων. Καθιερώνεται επίσης ρητά στους κανονισμούς του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού<sup>28</sup>.

Προκύπτει ότι:

- στην Ελλάδα και τη Λιθουανία το υπουργείο μεταφορών είναι άμεσα υπεύθυνο (τουλάχιστον σε ορισμένες περιπτώσεις) για τη διαχείριση και τις δραστηριότητες των αεροδρομίων. Ωστόσο, και οι δυο χώρες είναι μέλη και συμμετέχουν ενεργά στις GASR: γίνεται λοιπόν η παραδοχή ότι έχει ήδη θεσμοθετηθεί χωριστή λειτουργία για την επίτευξη της ασφάλειας·
- και στην Κύπρο υπεύθυνο για τη διαχείριση και τις δραστηριότητες των αεροδρομίων είναι το υπουργείο μεταφορών, ωστόσο η χώρα αυτή δεν είναι μέλος των GASR: επομένως ενδέχεται να είναι αναγκαία η θεσμοθέτηση μιας νέας εποπτικής λειτουργίας·
- σε άλλες χώρες (π.χ. Γαλλία, Ιταλία) δημόσιοι λειτουργοί, οι οποίοι σε ορισμένες περιπτώσεις διαμένουν στα αεροδρόμια, πέραν του ότι είναι υπεύθυνοι για την επίτευξη της ασφάλειας είναι επίσης υπεύθυνοι για τη διαχείριση ορισμένων

<sup>28</sup> Άρθρο 4.2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, για τη χάραξη του πλαισίου για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (EE L.96 της 31 Μαρτίου 2004, σσ. 1-9).

δραστηριοτήτων (π.χ. υπηρεσίες διάσωσης και πυρόσβεσης, τοπικά σχέδια αντιμετώπισης καταστάσεων έκτακτης ανάγκης).

Ωστόσο, το τελευταίο ζήτημα που αναφέρεται ανωτέρω δεν είναι ουσιαστικής σημασίας από την άποψη του αντικτύπου, καθώς στις βασικές απαιτήσεις που προτείνονται από τον Οργανισμό λαμβάνονται υπόψη τέτοιου είδους καταστάσεις. Έτσι λοιπόν, μόνο η κυπριακή αρχή ενδέχεται να επηρεαστεί από την αναφερθείσα αρχή της διάκρισης.

Ο Οργανισμός δεν επηρεάζεται, καθώς δεν προβλέπεται επί του παρόντος να εμπλέκεται άμεσα στην πιστοποίηση και την εποπτεία των αεροδρομίων ή των φορέων εκμετάλλευσης αεροδρομίων.

Επομένως, στην περίπτωση της επιλογής 7Α, σε γενικές γραμμές δεν υπάρχει αντίκτυπος για τις αρχές, πλέον των όσων εξετάστηκαν στην παράγραφο 2.6 ανωτέρω (και πέραν της προαναφερθείσας κυπριακής αρχής).

Αντιστρόφως, στην περίπτωση της επιλογής 7Β και οι 17 αρμόδιες αρχές των χωρών που παρατίθενται στην παράγραφο 2.7.2.3 ανωτέρω επηρεάζονται άμεσα από τις διαδικασίες πιστοποίησης και εποπτείας.

Τέλος, στην περίπτωση της επιλογής 7Γ, ο αριθμός των άμεσα εμπλεκόμενων αρχών δεν θα είναι μεγαλύτερος από τον αριθμό των αιτούντων (δηλ. 10).

#### 2.8.2.3 Σύνοψη των εμπλεκόμενων φορέων

Συμπερασματικά, εκτιμάται ότι ο αριθμός των εμπλεκόμενων φορέων είναι αυτός που παρουσιάζεται στον πίνακα 47 κατωτέρω:

ΕΠΙΛΟΓΗ		Φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων	Αεροδρόμια	Αρμόδιες αρχές	
Κωδ.	Περιγραφή			Ανάγκη διάκρισης των εποπτικών λειτουργιών	Άσκηση εποπτείας
7Α	Διαδικασία πιστοποίησης (υποδομής και διαχείρισης) σε κάθε αεροδρόμιο	0	0	1	0
7Β	Ενιαίο πιστοποιητικό σε υποχρεωτική βάση	25	275		17
7Γ	Ενιαίο πιστοποιητικό σε εθελοντική βάση	10	100		10

**Πίνακας 47: Αριθμός φορέων που επηρεάζονται από τις αλλαγές στη διαδικασία πιστοποίησης**

#### 2.8.3 Αντίκτυπος για την ασφάλεια

Ένα καλά οργανωμένο σύστημα διαχείρισης (κυρίως της ασφάλειας και της ποιότητας), είτε είναι απόλυτα αποκεντρωμένο είτε διαρθρώνεται γύρω από μία κεντρική λειτουργία, έχει θετική επίδραση στην ασφάλεια. Ωστόσο, ο Οργανισμός πιστεύει ότι είναι πολύ δύσκολο να καταδειχθεί από γενικής άποψης ότι η μια μορφή οργάνωσης έχει καλύτερο αντίκτυπο στην ασφάλεια από την άλλη.

Ομοίως, η έκδοση ενός ή δύο εγγράφων στο τέλος της διαδικασίας πιστοποίησης κρίνεται ότι δεν έχει αντίκτυπο στην ασφάλεια.

Συμπερασματικά, και οι τρεις υπό εξέταση επιλογές έχουν ουδέτερο αντίκτυπο στην ασφάλεια.

#### 2.8.4 Οικονομικός αντίκτυπος

##### 2.8.4.1 Φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων

Στην περίπτωση της επιλογής 7Α, για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων το κόστος της διαδικασίας πιστοποίησης θα παραμείνει αμετάβλητο σε σχέση με το εκτιμηθέν στην παράγραφο 2.6.4.2 ανωτέρω. Επομένως, αυτή η επιλογή δεν συνεπάγεται ούτε πρόσθετο κόστος ούτε εξοικονόμηση. Είναι αυτονόητο ότι στην περίπτωση αυτή το σύστημα διαχείρισης θα παραμείνει απολύτως αποκεντρωμένο, ακόμα και για τις εταιρείες που διαχειρίζονται περισσότερα του ενός αεροδρόμια. Ο αριθμός των υπαλλήλων που απαιτούνται σε αυτήν την περίπτωση πρέπει ωστόσο να εκτιμηθεί, καθώς θα αποτελέσει το σημείο αναφοράς με βάση το οποίο θα αξιολογηθεί ο αντίκτυπος των επιλογών 7Β και 7Γ.

Υπενθυμίζεται, λοιπόν, ότι στην παράγραφο 2.6.4.3 ανωτέρω υπολογίστηκαν 3 ΠΠΑ για τη διαχείριση της ασφάλειας κάθε αεροδρομίου που είναι ανοικτό στην τακτική εμπορική κυκλοφορία. Πράγματι, αυτά είναι τα αεροδρόμια που ανήκουν στους υπό εξέταση φορείς εκμετάλλευσης. Επομένως, για ένα ολοκληρωμένο σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας και της ποιότητας, γίνεται η παραδοχή ότι διατίθενται κατά μέσο όρο 5 ΠΠΑ σε κάθε αεροδρόμιο στην περίπτωση των φορέων με πλήρως αποκεντρωμένη οργάνωση και 0 ΠΠΑ στην περίπτωση των φορέων με κεντρική οργάνωση.

Για την αξιολόγηση του οικονομικού αντικτύπου της επιλογής 7Β γίνεται η παραδοχή ότι πρέπει να εξεταστούν 275 αεροδρόμια, η διαχείριση των οποίων γίνεται από 25 φορείς. Στην περίπτωση των φορέων με πλήρως αποκεντρωμένη οργάνωση, για αυτό θα απαιτούνταν 5 ΠΠΑ x 275 αεροδρόμια = 1375 ΠΠΑ συνολικά.

Βάσει αυτού, εκτιμάται ότι θα μπορούσε να εξοικονομηθεί περίπου 20% των κατανεμηθέντων πόρων σε κάθε αεροδρόμιο εάν σε καθέναν από τους 25 εμπλεκόμενους φορείς εκμετάλλευσης καθιερωνόταν μία κεντρική λειτουργία, δηλ.:

- 1 εξοικονομηθείσα ΠΠΑ (δηλ. 20% των 5) x 275 αεροδρόμια = - 275 ΠΠΑ·
- - 275 ΠΠΑ x 138.600 ευρώ = δυνητική εξοικονόμηση - 38.115 χιλιάδων ευρώ/έτος.

Όμως οι 25 φορείς εκμετάλλευσης θα χρειαστεί να καθιερώσουν μια κεντρική λειτουργία που θα καλύπτει τη διαχείριση της ασφάλειας, τη διαχείριση της ποιότητας και τον εσωτερικό έλεγχο (δηλ. ώστε να επιθεωρούν οι ίδιοι τα τοπικά αεροδρόμια). Για αυτήν την κεντρική λειτουργία ενδέχεται να απαιτηθούν 5 ΠΠΑ ανά φορέα. Δηλαδή συνολικά για τους 25 φορείς: 125 ΠΠΑ = 17.325 χιλ. ευρώ/έτος.

**Ως εκ τούτου, η προκύπτουσα εξοικονόμηση για τους 25 φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων στην περίπτωση της επιλογής 7Β εκτιμάται ως εξής:**

- - 275 + 125 = - 150 ΠΠΑ·
- -38.115 + 17.325 = - 20.790 χιλ. ευρώ/έτος.

Ωστόσο, το κόστος μετάβασης για τις εταιρείες που θα χρειαστούν να αναδιοργανωθούν ενδέχεται να αντισταθμίσει τη δυνητική εξοικονόμηση για μια σειρά ετών.

Στην παράγραφο 2.8.2.1 ανωτέρω γίνεται η παραδοχή ότι στην περίπτωση της **επιλογής 7Γ** (δηλ. ενιαίο πιστοποιητικό σε εθελοντική βάση), μόνο το 40 % περίπου (δηλ. 10) των φορέων που διαχειρίζονται περισσότερα του ενός αεροδρόμια θα κάνουν χρήση της δυνατότητας να αιτηθούν της χορήγησης ενιαίου πιστοποιητικού. Σε αυτήν την περίπτωση, λοιπόν, η εξοικονόμηση θα ισούται με 40 % των ποσών που εκτιμήθηκαν ανωτέρω. Δηλ.:

- - 40 % x 150 = - **60 ΠΠΑ**.
- - 40 % x 20.790 = - **8.316 χιλ. ευρώ** (2006)/έτος.

#### 2.8.4.2 Αρμόδιες αρχές

Όσον αφορά τις αρμόδιες αρχές, υπενθυμίζεται ότι στην παράγραφο 2.3.3.3 γινόταν η εκτίμηση ότι 1 ΠΠΑ επαρκεί για την εποπτεία κάτι περισσότερο των 3 αεροδρομίων. Έτσι, στην **Κύπρο, 1 ΠΠΑ επαρκεί για τη λειτουργία αυτή (= 138.600 χιλ. ευρώ/έτος)**.

Τούτο ισχύει για όλες της υπό εξέταση επιλογές. Στην περίπτωση της επιλογής 7Α, αυτό αντιπροσωπεύει το συνολικό πρόσθετο κόστος, καθώς δεν επηρεάζονται άλλες αρχές.

Στην παράγραφο 2.6.4.2 ανωτέρω γινόταν η εκτίμηση ότι η προσπάθεια που πρέπει να καταβάλει κάθε αρχή για την πιστοποίηση (και εν συνεχεία τη συνεχή εποπτεία) ενός αεροδρομίου είναι της τάξης των 120 ωρών εργασίας, με μέσο κόστος 110 ευρώ + 10 ευρώ για τις εγχώριες μετακινήσεις.

**Στην περίπτωση της επιλογής 7Β**, επηρεάζονται 275 αεροδρόμια, που συνεπάγεται συνολικά 33.000 ώρες εργασίας = 26 ΠΠΑ = 3.604 χιλ. ευρώ/έτος. Με την παραδοχή ότι 30% της προσπάθειας αυτής μπορεί να εξοικονομηθεί (δεν θα γίνεται έλεγχος του συστήματος διαχείρισης σε κάθε επιμέρους αεροδρόμιο), τούτο συνεπάγεται ότι η συνολική εξοικονόμηση για το σύνολο των 17 εμπλεκόμενων αρχών είναι:

- - 30% x 26 + 1 = - **7 ΠΠΑ**.
- - 30% x 3.604 + 138,6 = - **942,6 χιλ. ευρώ/έτος**.

**Στην περίπτωση της επιλογής 7Γ** μόνο 40% της εξοικονόμησης αυτής μπορεί να επιτευχθεί: -3 ΠΠΑ, -377 χιλ. ευρώ/έτος.

#### 2.8.4.3 Σύνοψη οικονομικού αντικτύπου

**Συμπερασματικά, το πρόσθετο κόστος ή η εξοικονόμηση που προκύπτει από τις τρεις υπό εξέταση επιλογές εκτιμάται ότι είναι αυτό που παρουσιάζεται στον πίνακα 48 κατωτέρω:**

Παράμετρος	Για τις αρμόδιες αρχές	Για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων	ΣΥΝΟΛΟ
<b>Επιλογή 7Α = Διαδικασία πιστοποίησης σε κάθε αεροδρόμιο</b>			
ΠΠΑ	1	0	<b>1</b>
χιλ. ευρώ 2006	138,6	0	<b>138,6</b>
<b>Επιλογή 7Β = Ενιαίο πιστοποιητικό σε υποχρεωτική βάση (25 φορείς εκμετάλλευσης· 275 αεροδρόμια)</b>			
ΠΠΑ	- 7	- 150*	<b>- 157</b>
χιλ. ευρώ 2006	- 943	- 20.790*	<b>- 21.733</b>
<b>Επιλογή 7Γ = Ενιαίο πιστοποιητικό σε εθελοντική βάση (10 φορείς εκμετάλλευσης· 100</b>			

<b>αεροδρόμια)</b>			
ΠΠΑ	- 3	- 60	- 63
χιλ. ευρώ 2006	- 377	- 8.316	- 8.693

\*Εξαιρουμένου του κόστους μετάβασης για τις εταιρείες στην δομή των οποίων δεν περιλαμβάνονται ακόμη κεντρικές λειτουργίες για την ασφάλεια και την ποιότητα.

**Πίνακας 48: Εκτιμώμενη εξοικονόμηση σε σχέση με τη διαδικασία πιστοποίησης αεροδρομίων**

Όλες οι ανωτέρω ποσοτικές και ποιοτικές εκτιμήσεις του οικονομικού αντικτύπου εκφράζονται βαθμολογικά στον ακόλουθο πίνακα 49:

<b>Δείκτες άμεσων αποτελεσμάτων που αφορούν τον οικονομικό αντίκτυπο της διαδικασίας πιστοποίησης</b>	<b>Βαθμολογία επιλογών</b>		
	<b>7Α</b>	<b>7Β</b>	<b>7Γ</b>
<b>Πιστοποιητικά</b>	<b>Διαδικασία πιστοποίησης σε κάθε αεροδρόμιο</b>	<b>Ενιαίο πιστοποιητικό σε υποχρεωτική βάση</b>	<b>Ενιαίο πιστοποιητικό σε εθελοντική βάση</b>
Συμπερίληψη των αεροδρομίων στον Βασικό Κανονισμό (δηλ. διάκριση της εποπτείας της ασφάλειας)	- 1	- 1	- 1
Καθιέρωση και χρήση ενιαίου πιστοποιητικού (φορείς εκμετάλλευσης)	- 1	3	2
Προσωπικό στις αρμόδιες αρχές για την εκτέλεση καθηκόντων πιστοποίησης και εποπτείας	- 1	2	1
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>- 3</b>	<b>4</b>	<b>2</b>
<b>ΣΤΑΘΜΙΣΜΕΝΟ ΣΥΝΟΛΟ (Βαθμολογία x 2 για τον οικονομικό αντίκτυπο)</b>	<b>- 6</b>	<b>8</b>	<b>4</b>

**Πίνακας 49: Βαθμολογία ως προς τον οικονομικό αντίκτυπο της διαδικασίας πιστοποίησης των αεροδρομίων**

*2.8.5 Περιβαλλοντικός αντίκτυπος*

Και οι τρεις επιλογές θα έχουν ουδέτερο αντίκτυπο από την άποψη του περιβάλλοντος, καθώς αφορούν μόνο την οργάνωση κάποιων διαδικασιών διαχείρισης και εποπτείας.

*2.8.6 Κοινωνικός αντίκτυπος*

Η επιλογή 7Α πρέπει να θεωρείται ουδέτερη από την άποψη του κοινωνικού αντικτύπου: κανένας φορέας δεν υποχρεώνεται να αναδιοργανωθεί, εξαιρουμένης της κυπριακής αρχής, στην περίπτωση της οποίας μπορεί να δημιουργηθεί μία πρόσθετη θέση εργασίας.

Στην περίπτωση της επιλογής 7Β όχι μόνο θα καταργούνταν 160 θέσεις εργασίας (περιορίζοντας, έτσι, σε σημαντικό βαθμό τον θετικό αντίκτυπο για τις θέσεις εργασίας που εκτιμάται ότι θα είχε η επιλογή 3Β, στην παράγραφο 2.6.7 ανωτέρω), αλλά θα εξαναγκάζονταν και όλοι οι φορείς εκμετάλλευσης πολλαπλών αεροδρομίων να αναδιοργανωθούν σύμφωνα με ένα πανομοιότυπο μοντέλο που θα αποφαιζόταν σε κεντρικό επίπεδο, υπό τη μορφή «μίας και μοναδικής λύσης για όλους». Πρέπει επομένως να θεωρείται αρνητική (δηλ. - 2) από

κοινωνικής άποψης, σταθμιζόμενη με «συντελεστή βαρύτητας» 2, που ορίστηκε στην παράγραφο 2.1.2 ανωτέρω.

Τέλος, η επιλογή 7Γ συνεπάγεται ενδεχομένως απώλεια 63 θέσεων εργασίας, που σημαίνει ότι σε γενικό επίπεδο παραμένει σημαντικός αριθμός πρόσθετων θέσεων εργασίας, καθώς για την επιλογή 3B λίγες γραμμές πιο πάνω υπολογίστηκαν περίπου + 280 ΠΠΑ. Επίσης, η επιλογή αυτή αφήνει κάθε φορέα ελεύθερο να επιλέξει τον τύπο οργάνωσης που προτιμά, όπως και να αποφασίσει εάν και πότε θα αναδιοργανωθεί. Ως εκ τούτου, η επιλογή αυτή κρίνεται πολύ θετική από κοινωνικής άποψης (δηλ. 3 x «συντελεστή βαρύτητας» 2 = 6).

#### *2.8.7 Αντίκτυπος σε άλλες απαιτήσεις που άπτονται της πολιτικής αεροπορίας οι οποίες δεν emπίπτουν στο παρόν πεδίο εφαρμογής του EASA*

Η επιλογή 7Α καθιερώνει την αρχή της διάκρισης μεταξύ των δραστηριοτήτων και της εποπτείας, ομοίως με τον «Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό». Ως εκ τούτου, αναμένεται να συμβάλει στην εναρμόνιση της ρύθμισης των διαφόρων τομέων. Ο αντίκτυπός της, λοιπόν, κρίνεται ελαφρώς θετικός (δηλ. 1).

Οι επιλογές 7B και 7Γ, που οδηγούν στο ενδεχόμενο ενός κεντρικού συστήματος διαχείρισης (ποιότητας και ασφάλειας) κρίνονται ακόμη πιο θετικά (δηλ. 2).

#### *2.8.8 Πολυκριτηριακή ανάλυση και συνιστώμενη επιλογή*

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

Σταθμισμένη βαθμολογία των επιλογών σχετικά με τη διαδικασία πιστοποίησης		7Α	7Β	7Γ
Πεδίο αντικτύπου	Συντελεστής βαρύτητας	Διαδικασία πιστοποίησης σε κάθε αεροδρόμιο	Ενιαίο πιστοποιητικό σε υποχρεωτική βάση	Ενιαίο πιστοποιητικό σε εθελοντική βάση
Αντίκτυπος στην ασφάλεια	3	0	0	0
Οικονομικός αντίκτυπος	2	- 6	8	4
Περιβαλλοντικός αντίκτυπος	3	0	0	0
Κοινωνικός αντίκτυπος	2	0	- 4	6
Αντίκτυπος σε άλλες ρυθμίσεις που άπτονται της πολιτικής αεροπορίας	1	1	2	2
<b>ΣΤΑΘΜΙΣΜΕΝΟ ΣΥΝΟΛΟ</b>		<b>- 5</b>	<b>6</b>	<b>12</b>

**Πίνακας 50: Πολυκριτηριακή ανάλυση για τον εξοπλισμό αεροδρομίων**

Από την ανάλυση προκύπτει ότι η επιλογή 7Α φαίνεται να έχει αρνητικό αντίκτυπο. Από τις υπόλοιπες δύο επιλογές, η 7Γ συγκεντρώνει διπλάσια βαθμολογία από την 7Β.

Πιο συγκεκριμένα, η επιλογή 7Γ συγκεντρώνει μεγαλύτερη βαθμολογία από την επιλογή 7Β από κοινωνικής άποψης, καθώς ούτε συνεπάγεται μείωση των θέσεων εργασίας (δηλ. δεν αντισταθμίζονται σε μεγάλο βαθμό οι πρόσθετες θέσεις εργασίας που δημιουργούνται από την επιλογή 3Β), ούτε εξαναγκάζει κάποιους φορείς (πλην της κυπριακής αρχής) να αναδιοργανωθούν. Επίσης, η επιλογή αυτή, αν και σε μικρότερο βαθμό από την 7Β, θα έχει θετικό οικονομικό αντίκτυπο.

Για τους λόγους αυτούς, ο Οργανισμός συμπεριέλαβε στη γνώμη του την εν λόγω επιλογή 7Γ (δηλ. ενιαίο πιστοποιητικό φορέα εκμετάλλευσης αεροδρομίων μόνον κατ' αίτηση σε εθελοντική βάση).

## **2.9 Ανάλυση των επιπτώσεων της ανάθεσης αρμοδιοτήτων σε φορείς αξιολόγησης**

### *2.9.1 Εναλλακτικές επιλογές*

Στην παράγραφο 2.5.2 ανωτέρω προσδιορίστηκαν οι ακόλουθες εναλλακτικές επιλογές για το ρόλο των φορέων αξιολόγησης:

- 8Α): δικαίωμα πιστοποίησης και εποπτείας των λιγότερο σύνθετων αεροδρομίων έχουν, πέραν των αρμόδιων αρχών, και πιστοποιημένοι φορείς αξιολόγησης. Οι αιτούντες αποφασίζουν σε ποιον φορέα πιστοποίησης θα υποβάλουν το αίτημά τους·
- 8Β): δικαίωμα πιστοποίησης και εποπτείας όλων των αεροδρομίων έχουν, πέραν των αρμόδιων αρχών, και πιστοποιημένοι φορείς αξιολόγησης. Οι αιτούντες αποφασίζουν σε ποιον φορέα πιστοποίησης θα υποβάλουν το αίτημά τους·
- 8Γ): δικαίωμα πιστοποίησης και εποπτείας συγκεκριμένων λιγότερο σύνθετων αεροδρομίων έχουν μόνο πιστοποιημένοι φορείς αξιολόγησης.

## 2.9.2 Ομάδα στόχος και αριθμός εμπλεκόμενων φορέων

### 2.9.2.1 Αεροδρόμια, φορείς εκμετάλλευσης και φορείς παροχής υπηρεσιών εδάφους

Οι επιλογές 8Α και 8Γ περιορίζουν το ρόλο των φορέων αξιολόγησης στα λιγότερο σύνθετα αεροδρόμια και τους φορείς εκμετάλλευσής τους. Στην παράγραφο 2.6.2.1 ανωτέρω γίνεται η εκτίμηση ότι στην ΕΕ των 27 + 4 υπάρχουν περίπου 700 σύνθετα αεροδρόμια που είναι ανοικτά στην τακτική εμπορική εναέρια κυκλοφορία, σε σύνολο 3000 αεροδρομίων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της προτεινόμενης κοινοτικής νομοθεσίας.

Η διαφορά τους ( $3000 - 700 = 2300$ ) εκτιμάται ότι είναι ο αριθμός των λιγότερο σύνθετων αεροδρομίων. Σύμφωνα με την **επιλογή 8Γ**, η πιστοποίηση αυτών των 2300 αεροδρομίων που είναι ανοικτά στη δημόσια χρήση **θα γίνεται σε κάθε περίπτωση από φορείς αξιολόγησης**. Το ίδιο θα ισχύει και για τους φορείς εκμετάλλευσής τους, ο αριθμός των οποίων, για αυτές τις λιγότερο σύνθετες περιπτώσεις, γίνεται η παραδοχή ότι συμπίπτει με τον αριθμό των αεροδρομίων: 2300 και πάλι.

Σύμφωνα με την **επιλογή 8Α** οι αιτούντες θα έχουν την επιλογή να αιτούνται τη χορήγηση των πιστοποιητικών τους είτε από την αρχή που είναι αρμόδια για την εκάστοτε περιοχή είτε από φορέα αξιολόγησης που είναι πιστοποιημένος στην ΕΕ των 27 + 4. Γίνεται η παραδοχή ότι, κατά τα πρώτα έτη εφαρμογής της νέας πολιτικής, δεν θα αξιοποιήσει αυτήν τη δυνατότητα άνω του 30% των δυνητικά ενδιαφερόμενων λιγότερο σύνθετων αεροδρομίων και φορέων εκμετάλλευσης. Σε αυτή, λοιπόν, την περίπτωση ο αριθμός τους εκτιμάται ότι θα είναι  $30\% \times 2300 = 690$ .

Σύμφωνα με την **επιλογή 8Β**, όλα τα αεροδρόμια, **ακόμη και τα πλέον σύνθετα**, θα μπορούν να πιστοποιούνται από φορείς αξιολόγησης κατ' αίτησή τους (το να γίνεται αυτό σε υποχρεωτική βάση κρίνεται τόσο ανεδαφικό ώστε δεν εξετάζεται καν ως θεωρητικό ενδεχόμενο στην παρούσα αξιολόγηση κανονιστικού αντικτύπου). Με βάση και πάλι την παραδοχή ότι αρχικά την επιλογή αυτή θα αξιοποιήσει αρχικά περίπου το 30% του συνόλου των 3000 αεροδρομίων, προκύπτει ότι ο αριθμός των επηρεαζόμενων αεροδρομίων μπορεί να είναι της τάξης του  $30\% \times 3000 = 900$  (**690 λιγότερο σύνθετα και 210 περισσότερα σύνθετα**).

Ο συνολικός αριθμός των φορέων εκμετάλλευσης των 3000 υπό εξέταση αεροδρομίων στην ΕΕ των 27 + 4 είναι της τάξης των 2750 σύμφωνα με την εκτίμηση της παραγράφου 2.7.2.3 ανωτέρω, αλλά μόνο 25 από αυτούς εκμεταλλεύονται περισσότερα από ένα αεροδρόμια. Έτσι, χρήση της δυνατότητας υποβολής αίτησης σε φορέα αξιολόγησης ενδέχεται να κάνει το 30% των 2725 φορέων που ασκούν την εκμετάλλευση ενός μόνο αεροδρομίου = 815. Το ποσοστό επί των 25 πιο σημαντικών φορέων εκμετάλλευσης πολλαπλών αερολιμένων που αναμένεται να αξιοποιήσει τη δυνατότητα αυτή θεωρείται ότι δεν θα υπερβαίνει το 20% (δηλ. 5), τουλάχιστον κατά τα πρώτα χρόνια. **Ως εκ τούτου, ο αριθμός των επηρεαζόμενων φορέων εκμετάλλευσης στην περίπτωση της επιλογής 8Β εκτιμάται ότι είναι της τάξης των  $815 + 5 = 820$ .**

Οι φορείς παροχής υπηρεσιών εδάφους δεν επηρεάζονται άμεσα, καθώς για αυτούς δεν προβλέπεται πρόσθετη πιστοποίηση<sup>29</sup>.

<sup>29</sup> Το άρθρο 14 της οδηγίας 96/67/ΕΚ του Συμβουλίου της 15ης Οκτωβρίου 1996 σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά υπηρεσιών εδάφους στους αερολιμένες της Κοινότητας (*Επίσημη Εφημερίδα L 272*, 25/10/1996 σ. 0036 – 0045) επιτρέπει ήδη στα κράτη μέλη να εξαρτούν τη δραστηριότητα του παρέχοντος υπηρεσίες ή του αυτοεξυπηρετούμενου χρήστη από την έγκριση εκ μέρους δημόσιας αρχής, ανεξάρτητης του οργανισμού διαχείρισης του συγκεκριμένου αερολιμένα.



### 2.9.2.2 Αρμόδιες αρχές

Στην περίπτωση της επιλογής 8Γ δεν θα υπάρξει εμπορικός ανταγωνισμός μεταξύ των αρμόδιων ανά περιοχή αρχών και των φορέων αξιολόγησης. Επομένως, οι τελευταίες θα μπορούν να πιστοποιούνται από τις ίδιες αρχές. Ωστόσο, στην περίπτωση αυτή γίνεται η παραδοχή ότι:

- τα κράτη δεν θα αναθέσουν την εξουσία πιστοποίησης φορέων αξιολόγησης σε περιφερειακό ή τοπικό επίπεδο· επομένως, ο μέγιστος αριθμός εμπλεκόμενων αρχών αναφορικά με την πιστοποίηση δεν θα υπερβαίνει τον αριθμό των χωρών που απαρτίζουν την ΕΕ των 27 + 4·
- ωστόσο, εκτιμάται ότι, τουλάχιστον αρχικά, θα υπάρξουν υποψήφιοι φορείς αξιολόγησης μόνο στο 50% των χωρών περιόδου.

Επομένως, στην περίπτωση της **επιλογής 8Γ επηρεάζονται μόνο 15 αρμόδιες αρχές**. Στην εν λόγω περίπτωση, η συμμετοχή τους θα είναι ενεργή, καθώς θα πιστοποιούν τους φορείς αξιολόγησης. Από την άποψη αυτή, δεν προβλέπεται εμπλοκή του Οργανισμού.

Αντιστρόφως, σε αμφοτέρως τις επιλογές 8Α και 8Β οι φορείς αξιολόγησης θα βρίσκονται σε άμεσο εμπορικό ανταγωνισμό με τις αρμόδιες ανά περιοχή αρχές. Σε αυτήν την περίπτωση, προκειμένου να μην υπάρξει σύγκρουση συμφερόντων, αμφοτέροι οι εν λόγω φορείς θα πρέπει να πιστοποιούνται σε κεντρικό επίπεδο από τον Οργανισμό. Με τον τρόπο αυτό δεν θα δημιουργείται σύγκρουση συμφερόντων, δεδομένου ότι στο πλαίσιο της προτεινόμενης πολιτικής ο Οργανισμός δεν πιστοποιεί αεροδρόμια ή φορείς εκμετάλλευσης εντός της επικράτειας της ΕΕ των 27 + 4. Σε αυτήν όμως την περίπτωση, **σε αμφοτέρως τις επιλογές 8Α και 8Β ο Οργανισμός θα επηρεαστεί άμεσα σε σχέση με τη διαδικασία πιστοποίησης**.

Κατά συνέπεια, οι φορείς αξιολόγησης που θα πιστοποιούνται από τον Οργανισμό θα βρίσκονται εκ των πραγμάτων σε ανταγωνισμό με την εκάστοτε τοπική αρχή οπουδήποτε στην Ευρώπη. Ως εκ τούτου, στην περίπτωση αμφοτέρων των επιλογών 8Α και 8Β και οι 46 αρμόδιες αρχές εμπλέκονται παθητικά.

### 2.9.2.3 Φορείς αξιολόγησης

Έως τα μέσα Αυγούστου 2007, 3 φορείς είχαν «αναγνωριστεί» σύμφωνα με το παράρτημα 1 του κανονισμού αριθ. 550/2004 του «Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού»<sup>30</sup>. Κατά την ίδια χρονική περίοδο υπήρχε μόνο ένας κοινοποιημένος οργανισμός (δηλ. το Instituto Nacional de Tecnología Aeroespacial) σε σχέση με την οδηγία 552/2004 (διαλειτουργικότητα στο πλαίσιο του «Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού»)<sup>31</sup>.

Ωστόσο, στη βάση δεδομένων «NANDO»<sup>32</sup> την οποία διαχειρίζεται η ΓΔ ENTR στις 09 Αυγούστου 2007 ήταν καταγεγραμμένοι συνολικά 1945 κοινοποιημένοι φορείς. Επομένως, ο αριθμός των δυνητικών φορέων αξιολόγησης αεροδρομίων θα μπορούσε να είναι κατά πολύ μεγαλύτερος από τους ελάχιστους φορείς που είναι καταγεγραμμένοι σήμερα στο πλαίσιο του «Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού», λαμβανομένου επίσης υπόψη ότι η δυνητική αγορά θα μπορούσε να είναι της τάξης των χιλίων αεροδρομίων (δηλ. πολύ μεγαλύτερη από τον αριθμό των φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας). Στην εν λόγω βάση δεδομένων NANDO, την ίδια ημερομηνία, υπήρχαν 155 κοινοποιημένοι φορείς που ήταν πιστοποιημένοι για τον

<sup>30</sup> [http://ec.europa.eu/transport/air\\_portal/traffic\\_management/nsa/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/air_portal/traffic_management/nsa/index_en.htm)

<sup>31</sup> [http://ec.europa.eu/enterprise/newapproach/nando/index.cfm?fuseaction=directive.notifiedbody&dir\\_id=128961&type\\_dir=NO%20CPD&pro\\_id=99999&prc\\_id=99999&ann\\_id=99999&prc\\_anx=99999](http://ec.europa.eu/enterprise/newapproach/nando/index.cfm?fuseaction=directive.notifiedbody&dir_id=128961&type_dir=NO%20CPD&pro_id=99999&prc_id=99999&ann_id=99999&prc_anx=99999)

<sup>32</sup> <http://ec.europa.eu/enterprise/newapproach/nando/index.cfm?fuseaction=notifiedbody.main>

ηλεκτρολογικό εξοπλισμό χαμηλής τάσης<sup>33</sup>. Οι τεχνολογίες αυτές είναι πολύ παρεμφερείς με εκείνες που χρησιμοποιούνται για βασικές εφαρμογές σε αεροδρόμια (π.χ. φωτισμός αερολιμένων).

Ωστόσο, περίπου δώδεκα από τους εν λόγω κοινοποιημένους φορείς είχαν ευρύτερο αντικείμενο, όπως για παράδειγμα οι εξής: Asociación Española de Normalización y Certificación, Bureau Veritas, Det Norske Veritas, Istituto Italiano del Marchio di Qualità, Société National de Certification et d'Homologation, TÜV. Αντιθέτως, άλλοι είχαν ειδικευση στον ηλεκτρολογικό τομέα.

Συμπερασματικά, και λαμβάνοντας υπόψη τις διαστάσεις της δυνητικής αγοράς, γίνεται η παραδοχή ότι **περίπου 15 φορείς θα μπορούσαν να ζητήσουν να πιστοποιηθούν για την πιστοποίηση αεροδρομίων, στο πλαίσιο οποιασδήποτε από τις τρεις υπό εξέταση επιλογές.**

#### 2.9.2.4 Σύνοψη των εμπλεκόμενων φορέων

Συμπερασματικά, ο αριθμός των δυνητικά επηρεαζόμενων φορέων σε κάθε επιλογή παρουσιάζεται στον πίνακα 51 κατωτέρω:

ΕΠΙΛΟΓΗ		Εκτιμώμενος αριθμός				
Κωδ.	Περιγραφή	Αεροδρόμια	Φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων	Φορείς παροχής υπηρεσιών εδάφους	Φορείς αξιολόγησης	Αρχές
8Α	Λιγότερο σύνθετα αεροδρόμια· κατόπιν αίτησης	<b>690</b>	<b>690</b>	<b>0</b>	<b>15</b>	<b>46 (παθητικά) + Οργανισμός (ενεργά)</b>
8Β	Όλα αεροδρόμια· κατόπιν αίτησης	<b>900 (690 + 210)</b>	<b>820</b>			
8Γ	Λιγότερο σύνθετα αεροδρόμια· σε κάθε περίπτωση	<b>2300</b>	<b>2300</b>			<b>15 (ενεργά)</b>

**Πίνακας 51: Αριθμός φορέων που επηρεάζονται από τους φορείς αξιολόγησης**

#### 2.9.3 Αντίκτυπος για την ασφάλεια

Κάποιοι από τους φορείς που αναφέρονται στην παράγραφο 2.9.2.3 είναι εγνωσμένου κύρους στον τομέα της πιστοποίησης ποιότητας, το οποίο αποκτήθηκε με το πέρασμα των δεκαετιών. Ωστόσο, κανένας από αυτούς δεν διαθέτει άμεση πείρα στον τομέα της πιστοποίησης αεροδρομίων. Από την άλλη πλευρά, οι φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων και οι οικίες αρχές έχουν αναπτύξει, επίσης, σχέσεις εμπιστοσύνης, ειδική εμπειρογνώσια και αμοιβαίο σεβασμό με το πέρασμα των δεκαετιών.

Η ποσοτικοποίηση του αντικτύπου που θα είχε η καθιέρωση της έννοιας των φορέων αξιολόγησης στην ασφάλεια με ακριβείς όρους είναι αδύνατη. Ωστόσο, αποτελεί κοινή πεποίθηση της πλειονότητας των εμπειρογνομώνων ότι, προκειμένου να διατηρηθούν τα

<sup>33</sup> Που αναφέρονται στην οδηγία 73/23/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 19ης Φεβρουαρίου 1973 περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών των αναφερομένων στο ηλεκτρολογικό υλικό που προορίζεται να χρησιμοποιηθεί εντός ορισμένων ορίων τάσεως (EE L 77, 26 Μαρτίου 1973).

υψηλά επίπεδα ασφάλειας που έχουν ήδη επιτευχθεί, το κανονιστικό πλαίσιο πρέπει να παραμείνει σχετικά σταθερό και να μην αλλάξει εξ ολοκλήρου από τη μια μέρα στην άλλη. Επομένως, μπορεί να επιχειρηθεί τουλάχιστον η ποιοτική αξιολόγηση του αντικτύπου που θα είχε η καθιέρωση της έννοιας των φορέων αξιολόγησης σε αυτόν τον τομέα. Γίνεται λοιπόν η παραδοχή ότι η καθιέρωση φορέων αξιολόγησης για τα λιγότερο σύνθετα αεροδρόμια, τα οποία σήμερα σε πολλές περιπτώσεις δεν υπόκεινται σε πιστοποίηση, δεν μπορεί παρά να βελτιώσει την κατάσταση, χάρη στην άσκηση της εποπτείας από τρίτους. Στα εν λόγω αεροδρόμια σε κάθε περίπτωση (π.χ. αερολέσχες) ο όγκος της κυκλοφορίας, οι διαστάσεις των αεροσκαφών και η σοβαρότητα των αεροπορικών ατυχημάτων είναι μικρότερου επιπέδου. Εάν πάλι δινόταν σε φορείς εκμετάλλευσης το δικαίωμα να πιστοποιούν μείζονα αεροδρόμια η κατάσταση θα επιδειωνόταν, δεδομένου ότι η διαδικασία αυτή έχει ήδη καθιερωθεί από όλες σχεδόν τις αρμόδιες αρχές πολιτικής αεροπορίας, οι οποίες διαθέτουν επίσης και την απαιτούμενη εμπειρογνώσια. Επίσης, αφήνοντας την επιλογή στους φορείς εκμετάλλευσης λιγότερο σύνθετων αεροδρομίων θα καταστεί δυνατή η ομαλή εξέλιξη του συστήματος, χωρίς να υπάρξουν σημαντικοί κλυδωνισμοί.

Με άλλα λόγια, η επιλογή 8Α (μόνο τα λιγότερο σύνθετα αεροδρόμια κατόπιν αιτήματος) θα μπορούσε να έχει μικρό όφελος από την άποψη της ασφάλειας. Η επιβολή μιας τέτοιας προσέγγισης παντού (δηλ. επιλογή 8Γ) ακόμα και σε περιπτώσεις που οι συνθήκες δεν είναι ώριμες, θα είχε, απεναντίας, μικρή αρνητική επίδραση. Ακόμη μεγαλύτερη αρνητική επίδραση θα είχε η επιλογή 8Β, λόγω του ότι οι κοινοποιημένοι φορείς δεν διαθέτουν ακόμα επαρκή πείρα. Σε καμία από τις περιπτώσεις δεν επηρεάζεται το σύστημα διαχείρισης ασφάλειας των φορέων εκμετάλλευσης αεροδρομίων.

Οι ανωτέρω παράμετροι συνοψίζονται στον πίνακα 52 κατωτέρω:

Δείκτες άμεσων αποτελεσμάτων που αφορούν τον αντίκτυπο των φορέων αξιολόγησης στην ασφάλεια	Βαθμολογία επιλογών		
	8Α	8Β	8Γ
<b>Ρόλος των φορέων αξιολόγησης</b>	<b>Λιγότερο σύνθετα αεροδρόμια· κατόπιν αιτήματος</b>	<b>Όλα τα αεροδρόμια· κατόπιν αιτήματος</b>	<b>Λιγότερο σύνθετα αεροδρόμια· σε κάθε περίπτωση</b>
Σύστημα διαχείρισης από τους φορείς εκμετάλλευσης μείζονων αεροδρομίων	0	0	0
Δείκτες ασφάλειας αεροδρομίου (σταθερότητα του κανονιστικού πλαισίου)	1	-3	-1
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>1</b>	<b>- 3</b>	<b>- 1</b>
<b>ΣΤΑΘΜΙΣΜΕΝΟ ΣΥΝΟΛΟ (Βαθμολογία x 3 για την ασφάλεια)</b>	<b>3</b>	<b>- 9</b>	<b>- 3</b>

**Πίνακας 52: Αντίκτυπος των φορέων αξιολόγησης στην ασφάλεια**

Από τον ανωτέρω πίνακα 52, αν και μόνο από την άποψη της ποιότητας, εκτιμάται ότι η επιλογή 8Β, η οποία διαφοροποιείται πολύ από το σημερινό κανονιστικό τοπίο, ενδέχεται να εγκυμονεί κινδύνους για την ασφάλεια λόγω των απότομων κλυδωνισμών που θα δημιουργήσει. Και η επιλογή 8Γ θα προκαλέσει κλυδωνισμούς, αλλά ο αντίκτυπός της από την άποψη του συνολικού κινδύνου θα είναι πολύ μικρότερος, δεδομένου ότι το πεδίο εφαρμογής της περιορίζεται στα λιγότερο σύνθετα αεροδρόμια, τα οποία χρησιμοποιούνται από μικρά

αεροσκάφη και πολύ σπάνια για δραστηριότητες εμπορικών αεροταξί (δηλ. που αφορούν πολύ λίγους επιβάτες). Αντιθέτως, η επιλογή 8Α θα έχει μικρή θετική επίδραση στην ασφάλεια.

#### 2.9.4 Οικονομικός αντίκτυπος

##### 2.9.4.1 Πιστοποίηση των φορέων αξιολόγησης

Η πιστοποίηση (και ακολούθως η παρακολούθηση) των φορέων αξιολόγησης είναι μια διαδικασία παρόμοια με εκείνη για την τυποποίηση των αρχών πολιτικής αεροπορίας. Όσον αφορά την τελευταία, στην παράγραφο 2.6.4.1 παρουσιάστηκαν ήδη οι εκτιμήσεις όσον αφορά την απαιτούμενη καταβλητέα προσπάθεια.

Στην περίπτωση, λοιπόν, μιας τέτοιας διαδικασίας πιστοποίησης γίνεται η παραδοχή ότι θα υπάρχει ένα γενικό πρόγραμμα παρακολούθησης για τους περιοδικούς ελέγχους των φορέων αξιολόγησης, που θα περιλαμβάνει 1 επίσκεψη κάθε 2 έτη (συχνότητα =  $1 : 2 = 0,5$  επισκέψεις/έτος). Πέραν τούτου, ωστόσο, θα είναι δυνατή η διενέργεια ad hoc επιθεωρήσεων σε ειδικές περιπτώσεις. Έτσι λοιπόν, γίνεται η παραδοχή ότι η συχνότητα θα είναι 10% μεγαλύτερη: 0,55.

Οι επισκέψεις αυτού του είδους θα διαρκούν συνήθως 5 ημέρες και θα πραγματοποιούνται από ομάδες που αποτελούνται από 3 ελεγκτές. Έτσι λοιπόν, η μέση καταβαλλόμενη προσπάθεια ανά επίσκεψη αναθεώρησης είναι  $5 \text{ ημέρες} \times 7,5 \text{ ώρες} \times 3 \text{ άτομα} = 112,5 \text{ ώρες εργασίας}$ .

Δεδομένου ότι η συχνότητα των επισκέψεων ανά έτος εκτιμάται ότι ισοδυναμεί με 0,55, αυτό σημαίνει ( $112 \times 0,55$ ) ότι κατά μέσο όρο **απαιτούνται περίπου 62 ώρες εργασίας ετησίως για την εκτέλεση της διαδικασίας πιστοποίησης (και, ακολούθως, παρακολούθησης) για έναν φορέα αξιολόγησης, κατά τη διάρκεια της διετούς περιόδου προγραμματισμού.**

Ωστόσο, θα χρειαστεί επίσης να γίνει συντονισμός και προπαρασκευή των επισκέψεων, υποβολή εκθέσεων σχετικά με τα αποτελέσματα και μεταπαρακολούθηση σχεδίων για τυχόν διορθωτικές ενέργειες.

Επομένως, ο αριθμός των απαιτούμενων ωρών εργασίας που θα διατίθενται ετησίως για την πιστοποίηση ενός φορέα αξιολόγησης εκτιμάται ότι είναι, κατά μέσο όρο, τουλάχιστον 3 φορές υψηλότερος (δηλ. μία εβδομάδα για την επίσκεψη συν 2 εβδομάδες για τις σχετικές εργασίες γραφείου) από τις 62 ώρες που αναφέρθηκαν ανωτέρω. Ως εκ τούτου,  **$62 \times 3 = 186$  ώρες απαιτούνται κατά μέσο όρο ετησίως για την πιστοποίηση ενός φορέα αξιολόγησης στον τομέα των αεροδρομίων**, που περιλαμβάνουν τόσο την ίδια την επίσκεψη όσο και τις σχετικές εργασίες γραφείου πριν και μετά την επίσκεψη.

Στην παράγραφο 2.9.2.3 ανωτέρω, ο αριθμός των εμπλεκόμενων φορέων αξιολόγησης εκτιμήθηκε ότι ισοδυναμεί με 15, επομένως η ετήσια επιβάρυνση για την πιστοποίησή τους θα ανέρχεται συνολικά σε:

- $186 \text{ ώρες} \times 15 \text{ φορείς αξιολόγησης} = \text{περίπου } 2.790 \text{ ώρες εργασίας/έτος}$
- που αντιστοιχεί σε **περίπου 2 ΠΠΑ**.

Στο πλαίσιο της **επιλογής 8Γ**, η πιστοποίηση και, ακολούθως, η παρακολούθηση αυτών των 15 φορέων αξιολόγησης θα πραγματοποιείται από τις **αρχές πολιτικής αεροπορίας**. Εφόσον το κόστος εργασίας γι' αυτές εκτιμήθηκε ότι ανέρχεται σε 138.600 ευρώ/ΠΠΑ, η συνολική οικονομική επιβάρυνσή τους θα είναι της τάξης των **277,2 χιλ. ευρώ/έτος**.

Αντιθέτως, στην περίπτωση των **επιλογών 8Α και 8Β**, η πιστοποίηση θα αποτελεί αρμοδιότητα του **Οργανισμού**. Το κόστος εργασίας για τον Οργανισμό εκτιμήθηκε ότι είναι

της τάξης των 150.000 ευρώ/ΠΠΑ. Επομένως, σε μια τέτοια περίπτωση η οικονομική επιβάρυνση θα είναι περίπου **300.000 ευρώ/έτος**.

Ωστόσο, οι επιθεωρήσεις πιστοποίησης απαιτούν επίσης προσπάθεια και από τους ελεγχόμενους φορείς. Γίνεται η παραδοχή ότι, κατά μέσο όρο, θα απασχολούν 1 συντονιστή για καθεμία από τις 5 ημέρες της επίσκεψης (= 37,5 ώρες εργασίας). Πολλαπλασιάζοντας το 37,5 επί 0,55 (συχνότητα) προκύπτουν 20 ώρες εργασίας ανά έτος για κάθε φορέα αξιολόγησης. Όμως, ακόμα και οι φορείς προς πιστοποίηση (ή υπό παρακολούθηση μετά την πιστοποίηση) οφείλουν να συμπληρώνουν ερωτηματολόγια και να παράγουν πληροφόρηση. Επομένως, γίνεται η παραδοχή ότι κατά μέσο όρο θα πρέπει να διαθέσουν διπλάσιο χρόνο από αυτό = 40 ώρες εργασίας /έτος προκειμένου να εξασφαλίσουν και να διατηρήσουν την πιστοποίηση για τον τομέα των αεροδρομίων. Συνολικά, για τους 15 φορείς αξιολόγησης που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής, ο αριθμός αυτός αντιστοιχεί σε:

- 40 ώρες x 15 φορείς αξιολόγησης = περίπου 600 ώρες εργασίας/έτος·
- δηλ. περίπου 0,5 ΠΠΑ·
- ή αλλιώς, με την παραδοχή ότι το μέσο κόστος εργασίας για τους φορείς αξιολόγησης ισοδυναμεί με το κόστος εργασίας για τις αρχές, το συνολικό κόστος και για τους 15 εμπλεκόμενους φορείς εκτιμάται ότι ανέρχεται περίπου σε 69.300 ευρώ/έτος.

**Συμπερασματικά, το κόστος της πιστοποίησης φορέων αξιολόγησης για τον τομέα των αεροδρομίων εκτιμάται ότι είναι αυτό που παρουσιάζεται στον πίνακα 53 κατωτέρω:**

Παράμετρος	Για τον Οργανισμό	Συνολικά για τις 15 αρμόδιες αρχές	Για τους 15 φορείς αξιολόγησης	ΣΥΝΟΛΟ
<b>Επιλογές 8Α ή 8Β= Πιστοποίηση από τον Οργανισμό</b>				
ΠΠΑ	2	0	0,5	<b>2,5</b>
χιλ. ευρώ 2006	300	0	69	<b>369</b>
<b>Επιλογή 8Γ = Πιστοποίηση από αρμόδιες αρχές</b>				
ΠΠΑ	0	2	0,5	<b>2,5</b>
χιλ. ευρώ 2006	0	277	69	<b>346</b>

**Πίνακας 53: Εκτιμώμενο κόστος για την πιστοποίηση φορέων αξιολόγησης**

Το κόστος για την πιστοποίηση των φορέων αξιολόγησης είναι, επομένως, της τάξης των 350 χιλ. ευρώ ανά έτος, αλλά η επιλογή 8Γ (δηλ. πιστοποίηση από αρμόδιες αρχές) θα μπορούσε να κοστίζει 6% λιγότερο.

#### 2.9.4.2 Πιστοποίηση αεροδρομίων

Το εκτιμώμενο βασικό κόστος για την πιστοποίηση αεροδρομίων παρουσιάζεται στην παράγραφο 2.6.4.2 ανωτέρω. Στην περίπτωση, ειδικότερα, της επιλογής 3Β (δηλ. 3000 αεροδρόμια στο πεδίο εφαρμογής της κοινοτικής νομοθεσίας, αλλά 700 μείζονα αεροδρόμια ήδη υποκείμενα σε πιστοποίηση):

- 165 ΠΠΑ και 22.869 χιλ. ευρώ (2006)/έτος για τις αρχές·
- 52 ΠΠΑ και 7.207 χιλ. ευρώ για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων.

Τα ανωτέρω αριθμητικά στοιχεία προκύπτουν βάσει της παραδοχής ότι για την πιστοποίηση ενός λιγότερο σύνθετου αεροδρομίου κάθε αρχή απαιτείται να διαθέσει 120 ώρες εργασίας,

ενώ κάθε φορέας εκμετάλλευσης αεροδρομίων 38 ώρες. Ο αριθμός των απαιτούμενων ωρών εργασίας (για την πιστοποίηση ή την ετήσια εποπτεία) γίνεται η παραδοχή ότι είναι τριπλάσιος για τα μείζονα αεροδρόμια: δηλ. 360 ώρες για την αρχή και 114 ώρες για τον φορέα εκμετάλλευσης. Πρέπει να σημειωθεί ότι 360 ώρες/αεροδρόμιο x 700 αεροδρόμια, μας δίνουν 252.000 ώρες, που ισοδυναμούν περίπου με 200 ΙΠΑ: δηλ. αριθμοί που δεν απέχουν πολύ από τα δεδομένα που παρουσιάζονται στην παράγραφο 2.3.3.3 ανωτέρω.

Το σημείο αναφοράς βάσει του οποίου υπολογίζεται ο οικονομικός αντίκτυπος της ανάθεσης αρμοδιοτήτων σε φορείς αξιολόγησης παρουσιάζεται στον πίνακα 54 κατωτέρω:

Παράμετρος	Για τις αρχές	Για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων	ΣΥΝΟΛΟ
<b>Επιλογή 8Α = Λιγότερο σύνθετα αεροδρόμια· κατόπιν αιτήματος</b>			
Ώρες εργασίας/δευτερεύον αεροδρόμιο	120	38	158
Ώρες εργασίας x 690 δευτερεύοντα αεροδρόμια	82.800	26.220	109.020
ΙΠΑ	66	21	87
χιλ. ευρώ 2006	<b>9.148</b>	<b>2.911</b>	<b>12.059</b>
<b>Επιλογή 8Β = Όλα τα αεροδρόμια· κατόπιν αιτήματος</b>			
Ώρες εργασίας/μείζον αεροδρόμιο	360	114	474
Ώρες εργασίας x 210 μείζονα αεροδρόμια	75.600	23.940	99.540
ΙΠΑ	60	19	79
χιλ. ευρώ 2006	8.316	2.633	10.949
Ώρες εργασίας/δευτερεύον αεροδρόμιο	120	38	158
Ώρες εργασίας x 690 δευτερεύοντα αεροδρόμια	82.800	26.220	109.020
ΙΠΑ	66	21	87
χιλ. ευρώ 2006	9.148	2.911	12.059
ΣΥΝΟΛΟ	<b>17.464</b>	<b>5.544</b>	<b>23.008</b>
<b>Επιλογή 8Γ = Λιγότερο σύνθετα αεροδρόμια· σε κάθε περίπτωση</b>			
Ώρες εργασίας/δευτερεύον αεροδρόμιο	120	38	158
Ώρες εργασίας x 2300 δευτερεύοντα αεροδρόμια	276.000	87.400	363.400
ΙΠΑ	219	69	288
χιλ. ευρώ 2006	<b>30.353</b>	<b>9.563</b>	<b>39.917</b>

**Πίνακας 54: Κόστος αναφοράς για την πιστοποίηση αεροδρομίων**

Στη συνέχεια γίνεται η παραδοχή ότι η καταβλητέα προσπάθεια από τους φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων δεν θα μεταβληθεί, ενώ προκειμένου να «ανοίξει μια νέα αγορά» οι φορείς αξιολόγησης θα προσφέρουν τιμές περίπου 10% μικρότερες από τα τέλη πιστοποίησης που επιβάλλουν οι αρμόδιες αρχές. Ως εκ τούτου, χάρη στους φορείς αξιολόγησης μπορεί να προκύψει εξοικονόμηση των ακόλουθων ποσών:

- περίπου 942 χιλ. ευρώ/έτος (δηλ. 10% του 9148) στην περίπτωση της επιλογής 8Α·
- περίπου 1.750 χιλ. ευρώ/έτος (δηλ. 10% του 17464) στην περίπτωση της επιλογής 8Β·
- περίπου 3.035 χιλ. ευρώ/έτος (δηλ. 10% του 30.353) στην περίπτωση της επιλογής 8Γ.

### 2.9.4.3 Σύνοψη οικονομικού αντικτύπου

Βάσει των συμπερασμάτων που συνάχθηκαν στις προηγούμενες παραγράφους 2.9.4.1 και 2.9.4.2 καταρτίστηκε ο ακόλουθος πίνακας 55 για τη σύγκριση του οικονομικού αντικτύπου των τριών επιλογών ως προς το ρόλο των φορέων αξιολόγησης:

Εκτιμώμενο κόστος της ρύθμισης των φορέων αξιολόγησης	χιλ. ευρώ (2006)/έτος		
	8Α	8Β	8Γ
<b>Ρόλος των φορέων αξιολόγησης</b>	<b>Λιγότερο σύνθετα αεροδρόμια· κατόπιν αιτήματος</b>	<b>Όλα τα αεροδρόμια· κατόπιν αιτήματος</b>	<b>Λιγότερο σύνθετα αεροδρόμια· σε κάθε περίπτωση</b>
Πιστοποίηση φορέων αξιολόγησης	369	369	346
Σύστημα διαχείρισης από τους φορείς εκμετάλλευσης μειζόνων αεροδρομίων	0	0	0
Ανάθεση αρμοδιοτήτων σε φορείς αξιολόγησης	- 942	- 1,750	- 3,035
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>- 573</b>	<b>- 1,381</b>	<b>- 2,689</b>

**Πίνακας 55: Σύνοψη του οικονομικού αντικτύπου της ανάθεσης αρμοδιοτήτων σε φορείς αξιολόγησης**

Επομένως, εκτιμάται ότι, και στις τρεις επιλογές, από την ανάθεση αρμοδιοτήτων σε φορείς αξιολόγησης θα προκύψει εξοικονόμηση κάποιων ποσών. Ωστόσο, η εξοικονόμηση αυτή είναι μικρή στην περίπτωση της επιλογής 8Α, ενώ στην περίπτωση της επιλογής 8Β είναι της τάξης του 1-1,5 εκατ. ευρώ/έτος και διπλάσια στην περίπτωση της επιλογής 8Γ.

Οι ανωτέρω εκτιμήσεις μεταφράζονται σε βαθμολογία στον πίνακα 56 κατωτέρω:

Δείκτες άμεσων αποτελεσμάτων που αφορούν τον οικονομικό αντίκτυπο της ανάθεσης αρμοδιοτήτων σε φορείς αξιολόγησης	Βαθμολογία επιλογών		
	8Α	8Β	8Γ
<b>Ρόλος των φορέων αξιολόγησης</b>	<b>Λιγότερο σύνθετα αεροδρόμια· κατόπιν αιτήματος</b>	<b>Όλα τα αεροδρόμια· κατόπιν αιτήματος</b>	<b>Λιγότερο σύνθετα αεροδρόμια· σε κάθε περίπτωση</b>
Πιστοποίηση φορέων αξιολόγησης	- 2	- 2	- 1
Σύστημα διαχείρισης από τους φορείς εκμετάλλευσης μειζόνων αεροδρομίων	0	0	0
Ανάθεση αρμοδιοτήτων σε φορείς αξιολόγησης	1	2	3
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>- 1</b>	<b>0</b>	<b>2</b>
<b>ΣΤΑΘΜΙΣΜΕΝΟ ΣΥΝΟΛΟ (Βαθμολογία x 2 για τον οικονομικό αντίκτυπο)</b>	<b>- 2</b>	<b>0</b>	<b>4</b>

**Πίνακας 56: Βαθμολογία του οικονομικού αντικτύπου της ανάθεσης αρμοδιοτήτων σε φορείς αξιολόγησης**

### 2.9.5 Περιβαλλοντικός αντίκτυπος

Και οι τρεις υπό εξέταση επιλογές θεωρούνται ουδέτερες από την άποψη του περιβαλλοντικού αντικτύπου.

### 2.9.6 Κοινωνικός αντίκτυπος

Από την άποψη του κοινωνικού αντικτύπου, η ανάθεση αρμοδιοτήτων σε φορείς αξιολόγησης ενδέχεται να δημιουργήσει νέες θέσεις εργασίας στους εν λόγω φορείς, αντικαθιστώντας θέσεις εργασίας στις αρχές που είναι αρμόδιες για την πιστοποίηση των αεροδρομίων και των φορέων εκμετάλλευσης. Στην παράγραφο 2.9.4.2 ανωτέρω γίνεται η εκτίμηση ότι για την πιστοποίηση των εμπλεκόμενων αεροδρομίων οι αρχές θα διέθεταν περίπου 37 ΠΠΑ για την επιλογή 8Α. Με την παραδοχή ότι μέσω των φορέων αξιολόγησης προκύπτει κέρδος παραγωγικότητας περίπου 5%, οι εν λόγω θέσεις εργασίας θα μπορούσαν να αντικατασταθούν από 35 (δηλ. 95% του 37) ΠΠΑ στους εν λόγω φορείς.

Ομοίως, για την επιλογή 8B, 97 (δηλ. 60 + 37) θέσεις εργασίας στις αρχές μπορεί να αντικατασταθούν (95%) από θέσεις εργασίας στους φορείς αξιολόγησης: δηλ. 92. Στην περίπτωση της επιλογής 8Γ, 124 ΠΠΑ στις αρχές θα μπορούσαν να αντικατασταθούν (95%) από 118 θέσεις εργασίας στους φορείς αξιολόγησης.

Επίσης, εκτιμάται ότι για την πιστοποίηση των φορέων αξιολόγησης από τους ελεγκτές απαιτούνται 2 ΠΠΑ. Στο πλαίσιο των επιλογών 8Α και 8B, τούτο θα δημιουργήσει δύο νέες θέσεις εργασίας στον Οργανισμό. Στο πλαίσιο της επιλογής 8Γ η προσπάθεια αυτή επιμερίζεται στις 15 αρχές:  $2/15 = 0,13$  πρόσθετες ΠΠΑ σε καθεμιά από αυτές. Ο αριθμός αυτός είναι, ωστόσο, τόσο μικρός που γίνεται η παραδοχή ότι μπορεί να καλυφθεί μέσω διαφόρων οργανωσιακών διευθετήσεων, χωρίς να δημιουργηθούν νέες θέσεις εργασίας.

Ομοίως, το σύνολο των 0,5 ΠΠΑ επιμεριζόμενων σε 15 φορείς αξιολόγησης (δηλ. 0,03 ΠΠΑ) είναι τόσο αμελητέο ώστε δεν πρόκειται να δημιουργήσει πρόσθετες θέσεις εργασίας.

Δεν προβλέπεται αντίκτυπος για τις θέσεις εργασίας στους φορείς εκμετάλλευσης από καμία από τις υπό εξέταση επιλογές.

Ο αριθμός των επηρεαζόμενων θέσεων εργασίας συνοψίζεται στον πίνακα 57 κατωτέρω:

Θέσεις εργασίας	Οργανισμός	Αρχές	Φορείς αξιολόγησης	ΣΥΝΟΛΟ
<b>Επιλογή 8Α = Λιγότερο σύνθετα αεροδρόμια· κατόπιν αιτήματος</b>				
Πιστοποίηση φορέων αξιολόγησης	2	0	0	2
Πιστοποίηση αεροδρομίων	0	- 37	35	- 2
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	2	- 37	35	<b>0</b>
<b>Επιλογή 8B = Όλα τα αεροδρόμια· κατόπιν αιτήματος</b>				
Πιστοποίηση φορέων αξιολόγησης	2	0	0	2
Πιστοποίηση αεροδρομίων	0	- 97	92	- 5
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	2	- 97	92	<b>- 3</b>
<b>Επιλογή 8Γ = Λιγότερο σύνθετα αεροδρόμια· σε κάθε περίπτωση</b>				
Πιστοποίηση φορέων αξιολόγησης	0	0	0	0
Πιστοποίηση αεροδρομίων	0	- 124	118	- 6
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	0	- 124	118	<b>- 6</b>



### Πίνακας 57: Αντίκτυπος των φορέων αξιολόγησης στις φορείς αξιολόγησης

Η επιλογή 8Α, λοιπόν, ενδέχεται να μετακινήσει κάποιες θέσεις εργασίας, από κάποια από τις αρμόδιες αρχές (46 σε αυτήν την περίπτωση, παθητικός ρόλος) σε κάποιο φορέα αξιολόγησης, ανεξαρτήτως των εθνικών συνόρων στο εσωτερικό της ΕΕ των 27 + 4. Επομένως, θα έχει μικρό θετικό κοινωνικό αντίκτυπο από την άποψη της ανάπτυξης της εσωτερικής αγοράς, χωρίς συνολικά να δημιουργεί ή να περικόπτει θέσεις εργασίας.

Η επιλογή 8Β επίσης θα συμβάλει στην εσωτερική αγορά, αλλά ο αριθμός των επηρεαζόμενων εργαζομένων είναι μεγαλύτερος από εκείνον της επιλογής 8Α. Ακόμα περισσότεροι εργαζόμενοι, λόγω της μικρής μείωσης των θέσεων εργασίας, θα επηρεαστούν από την επιλογή 8Γ.

Συμπερασματικά, ο κοινωνικός αντίκτυπος και των τριών επιλογών συνοψίζεται στον πίνακα 58.

Δείκτες άμεσων αποτελεσμάτων που αφορούν τον κοινωνικό αντίκτυπο της ανάθεσης αρμοδιοτήτων σε φορείς αξιολόγησης	Βαθμολογία επιλογών		
	8Α	8Β	8Γ
<b>Ρόλος των φορέων αξιολόγησης</b>	<b>Λιγότερο σύνθετα αεροδρόμια· κατόπιν αιτήματος</b>	<b>Όλα τα αεροδρόμια· κατόπιν αιτήματος</b>	<b>Λιγότερο σύνθετα αεροδρόμια· σε κάθε περίπτωση</b>
Σύστημα διαχείρισης από τους φορείς εκμετάλλευσης μειζόνων αεροδρομίων	0	0	0
Ανάπτυξη της εσωτερικής αγοράς (δηλ. εξάλειψη της αποσπασματικότητας)	1	1	1
Προσωπικό του Οργανισμού για τη θέσπιση κανόνων, την τυποποίηση και την ανάλυση σχετικά με την ασφάλεια	1	1	0
Προσωπικό στις αρμόδιες αρχές για την εκτέλεση καθηκόντων πιστοποίησης και εποπτείας	- 1	- 2	- 3
Ανάθεση αρμοδιοτήτων σε φορείς αξιολόγησης	1	2	3
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
<b>ΣΤΑΘΜΙΣΜΕΝΟ ΣΥΝΟΛΟ (Βαθμολογία x 2 για τον κοινωνικό αντίκτυπο)</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>2</b>

### Πίνακας 58: Βαθμολογία του οικονομικού αντικτύπου της ανάθεσης αρμοδιοτήτων σε φορείς αξιολόγησης

2.9.7 Αντίκτυπος σε άλλες απαιτήσεις που άπτονται της πολιτικής αεροπορίας οι οποίες δεν εμπίπτουν στο παρόν πεδίο εφαρμογής του EASA

Όλες οι υπό εξέταση επιλογές θα είχαν μικρό θετικό αντίκτυπο από την άποψη της εναρμόνισης της νομοθεσίας για την πολιτική αεροπορία με τη «νέα προσέγγιση».

### 2.9.8 Πολυκριτηριακή ανάλυση και συνιστώμενη επιλογή

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

Σταθμισμένη βαθμολογία των επιλογών σχετικά με τους φορείς αξιολόγησης		8Α	8Β	8Γ
Πεδίο αντικτύπου	Συντελεστής βαρύτητας	Μόνο λιγότερο σύνθετα αεροδρόμια κατόπιν αιτήματος	Όλα τα αεροδρόμια κατόπιν αιτήματος	Μόνο λιγότερα σύνθετα αεροδρόμια αλλά σε κάθε περίπτωση
Αντίκτυπος στην ασφάλεια	3	3	-9	-3
Οικονομικός αντίκτυπος	2	- 2	0	4
Περιβαλλοντικός αντίκτυπος	3	0	0	0
Κοινωνικός αντίκτυπος	2	4	4	2
Αντίκτυπος σε άλλους κανονισμούς	1	1	1	1
<b>ΣΤΑΘΜΙΣΜΕΝΟ ΣΥΝΟΛΟ</b>		<b>6</b>	<b>- 4</b>	<b>4</b>

**Πίνακας 59: Πολυκριτηριακή ανάλυση για τους φορείς αξιολόγησης**

Από την ανάλυση προκύπτει ότι η επιλογή 8B φαίνεται να έχει αρνητικό αντίκτυπο. Από τις υπόλοιπες δύο επιλογές, η 8A συγκεντρώνει καλύτερη βαθμολογία από την 7B.

Ειδικότερα, η επιλογή 8A συγκεντρώνει μεγαλύτερη βαθμολογία από την επιλογή 8Γ από την άποψη αντικτύπου στην ασφάλεια και του κοινωνικού αντικτύπου, συνεπαγόμενη παράλληλα εξοικονόμηση μικρότερων ποσών (αμελητέων στην περίπτωση της 8Α και της τάξης των -2,5 εκατ. ευρώ/έτος στην περίπτωση της 8Γ).

Για τους λόγους αυτούς, ο Οργανισμός συμπεριέλαβε στη γνώμη του την εν λόγω επιλογή 8Α (δηλ. οι πιστοποιημένοι φορείς αξιολόγησης έχουν δικαίωμα πιστοποίησης των λιγότερο σύνθετων αεροδρομίων ή των φορέων εκμετάλλευσής τους, κατόπιν σχετικού αιτήματος).

### **2.10 Ανάλυση των επιπτώσεων για το προσωπικό υπηρεσιών διάσωσης και πυρόσβεσης (RFFS)**

#### 2.10.1 Εναλλακτικές επιλογές

Στην παράγραφο 2.5.2 ανωτέρω προσδιορίστηκαν οι ακόλουθες εναλλακτικές επιλογές για την κατάρτιση, την εξειδίκευση, την επαγγελματική επάρκεια και την υγειονομική ικανότητα του προσωπικού υπηρεσιών διάσωσης και πυρόσβεσης:

- 2Α): γενική και όχι ειδική για την πολιτική αεροπορία ρύθμιση για το προσωπικό υπηρεσιών διάσωσης και πυρόσβεσης:
- 2Β): ομοίως με την 2Α συν ειδικό πρόγραμμα επαγγελματική επάρκειας για την πολιτική αεροπορία και υγειονομικές απαιτήσεις:
- 2Γ): ρύθμιση για το προσωπικό υπηρεσιών διάσωσης και πυρόσβεσης μέσω επίσης κοινών κανόνων πολιτικής αεροπορίας που θεσπίζονται από αρμόδιες αρχές, ιδίως όσον αφορά την υγειονομική ικανότητα.

### 2.10.2 Ομάδα στόχος και αριθμός εμπλεκόμενων φορέων

Επηρεάζονται όλοι οι φορείς εκμετάλλευσης (δηλ. περίπου 1750) των 3000 αεροδρομίων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της προτεινόμενης κοινοτικής νομοθεσίας και όλες οι αρμόδιες αρχές ή φορείς αξιολόγησης. Δεν προβλέπεται κανένας ρόλος για τον Οργανισμό σε σχέση με τη διαχείριση ή την εποπτεία ανθρώπινων πόρων.

Ωστόσο, επί του παρόντος δεν έχουν θεσπιστεί απαιτήσεις ούτε από τον ICAO ούτε από την ΕΕ επί του αριθμού του προσωπικού υπηρεσιών διάσωσης και πυρόσβεσης. Ως εκ τούτου, δεν μπορούν να γίνουν αξιόπιστες εκτιμήσεις για τον αριθμό αυτό.

### 2.10.3 Αντίκτυπος στην ασφάλεια

Το αεροπορικό περιβάλλον παρουσιάζει μεγάλες ιδιαιτερότητες, τόσο λόγω της διάταξης του αεροδρομίου όσο και των ίδιων των αεροσκαφών. Στην πραγματικότητα, σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, τα οχήματα διάσωσης και πυρόσβεσης πρέπει να κινούνται ταχύτατα, με ασφάλεια και να προσανατολίζονται αμέσως και σωστά εντός του αεροδρομίου. Επίσης, καλούνται να αντιμετωπίσουν πυρκαγιές όπου υπάρχουν ασυνήθιστα αεροπορικά υλικά ή να δημιουργήσουν ανοίγματα ή να εισχωρήσουν σε ατράκτους. Για τέτοιου είδους καθήκοντα, τα μέλη του προσωπικού των υπηρεσιών διάσωσης και πυρόσβεσης θα πρέπει να τυγχάνουν κατάλληλης (και επαναλαμβανόμενης) κατάρτισης, πέραν της βασικής τους εκπαίδευσης ως μελών πυροσβεστικών υπηρεσιών. Η επιλογή 2Α δεν καλύπτει τις εν λόγω ανάγκες, σε αντίθεση με τις επιλογές 2Β και 2Γ που τις καλύπτουν. Επιπλέον, η επιλογή 2Α θα αποτελούσε οπισθοδρόμηση σε σχέση με την υφιστάμενη κατάσταση, στο πλαίσιο της οποίας σειρά χωρών έχουν δημοσιεύσει απαιτήσεις για το προσωπικό υπηρεσιών διάσωσης και πυρόσβεσης που απασχολούνται σε αεροδρόμια.

Η θέσπιση κοινών κανόνων για το προσωπικό υπηρεσιών διάσωσης και πυρόσβεσης στο επίπεδο της ΕΕ των 27 + 4 σχετικά με τις υπηρεσίες διάσωσης και πυρόσβεσης, όπως προβλέπεται στην περίπτωση των επιλογών 2Β και 2Γ, θα έχει επίσης θετικό αντίκτυπο στην ασφάλεια χάρη στους κοινούς κανόνες, κάτι που θα μπορούσε επίσης να συμβάλει στην εξέλιξη του παραρτήματος 14 επί του θέματος αυτού. Τέτοια οφέλη δεν μπορούν να επιτευχθούν μέσω της επιλογής 2Α.

Συνοπτικά, ο αντίκτυπος των τριών υπό εξέταση επιλογών στην ασφάλεια παρουσιάζεται στον πίνακα 60 κατωτέρω:

Δείκτες άμεσων αποτελεσμάτων που αφορούν τον αντίκτυπο της ρύθμισης του προσωπικού υπηρεσιών διάσωσης και πυρόσβεσης (RFFS) στην ασφάλεια	Βαθμολογία επιλογών		
	2Α	2Β	2Γ
	Καμία ειδική απαίτηση για την πολιτική αεροπορία	Ειδικές απαιτήσεις για την πολιτική αεροπορία	Αδειοδότηση του προσωπικού RFFS από τις αρχές
Θέσπιση κοινών εκτελεστικών κανόνων	0	1	1
Εξέλιξη του παραρτήματος 14 της σύμβασης ICAO	0	1	1
Συστήματα επαγγελματικής επάρκειας για το προσωπικό αεροδρομίων	- 3	3	3
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>- 3</b>	<b>5</b>	<b>5</b>
<b>ΣΤΑΘΜΙΣΜΕΝΟ ΣΥΝΟΛΟ (Βαθμολογία x 3 για την ασφάλεια)</b>	<b>- 9</b>	<b>15</b>	<b>15</b>

## **Πίνακας 60: Αντίκτυπος των επιλογών που αφορούν το προσωπικό υπηρεσιών διάσωσης και πυρόσβεσης στην ασφάλεια**

Από τον πίνακα 60 ανωτέρω μπορεί να διαπιστώσει κανείς ότι η επιλογή 2Α δεν καλύπτει τις ανάγκες αναφορικά με την ασφάλεια, ενώ αμφότερες οι επιλογές 2Β και 2Γ το επιτυγχάνουν στον ίδιο βαθμό.

### *2.10.4 Οικονομικός αντίκτυπος*

Εφόσον δεν υπάρχει εκτίμηση του αριθμού των μελών προσωπικού διάσωσης και πυρόσβεσης που επηρεάζονται, για την αξιολόγηση του οικονομικού αντικτύπου των τριών υπό εξέταση επιλογών εφαρμόστηκε μόνο ποιοτική προσέγγιση.

Ως εκ τούτου, γίνεται η παραδοχή ότι η επιλογή 2Α δεν συνεπάγεται πρόσθετες δαπάνες (βαθμολογία = 0, δηλ. ουδέτερος αντίκτυπος).

Απεναντίας, η επιλογή 2Β μπορεί να έχει περιορισμένο αντίκτυπο στις λίγες περιπτώσεις στις οποίες έως σήμερα δεν εφαρμόζονται ειδικές για την πολιτική αεροπορία απαιτήσεις για το προσωπικό υπηρεσιών διάσωσης και πυρόσβεσης (βαθμολογία = - 1).

Τέλος, η επιλογή 2Γ θα έχει τον πιο δυσμενή οικονομικό αντίκτυπο, δεδομένου ότι η εφαρμογή της συνεπάγεται πρόσθετη γραφειοκρατική εργασία για τις αρμόδιες αρχές (βαθμολογία = -2).

Σύμφωνα με τη μεθοδολογία που παρουσιάζεται στην παράγραφο 2.1.2 ανωτέρω, και οι τρεις προαναφερθείσες βαθμολογίες πολλαπλασιάζονται επί «συντελεστή βαρύτητας» 2, από όπου προκύπτουν οι ακόλουθες «σταθμισμένες» βαθμολογίες:

- επιλογή 2Α (δηλ. καμία ειδική απαίτηση για την πολιτική αεροπορία): «σταθμισμένη βαθμολογία 0·
- επιλογή 2Β (δηλ. ειδικές απαιτήσεις για την πολιτική αεροπορία υπό την ευθύνη των φορέων εκμετάλλευσης: «σταθμισμένη βαθμολογία -2·
- επιλογή 2Γ (δηλ. ειδικές απαιτήσεις για την πολιτική αεροπορία υπό την ευθύνη των αρμόδιων αρχών, περιλαμβανομένης της αδειοδότησης προσωπικού υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης): «σταθμισμένη βαθμολογία -4·

### *2.10.5 Περιβαλλοντικός αντίκτυπος*

Και οι τρεις υπό εξέταση επιλογές θεωρούνται ουδέτερες από την άποψη του περιβαλλοντικού αντικτύπου.

### *2.10.6 Κοινωνικός αντίκτυπος*

Η πρόβλεψη για χορήγηση άδειας από τις αρχές έχει ως αποτέλεσμα να αυξάνεται σημαντικά ο κίνδυνος της ανεργίας λόγω απώλειας (έστω και προσωρινά) της επαγγελματικής επάρκειας ή της υγειονομικής ικανότητας. Επομένως, η επιλογή 2Γ συγκεντρώνει πολύ υψηλή αρνητική βαθμολογία από κοινωνικής άποψης (βαθμολογία – 3 x «συντελεστή βαρύτητας» 2 = - 6).

Η επιλογή 2Α (δηλ. καμία ειδική για την πολιτική αεροπορία απαίτηση) θεωρείται ουδέτερη από κοινωνικής άποψης (βαθμολογία = 0).

Τέλος, η επιλογή 2Β εκτιμάται ότι θα έχει σημαντικό θετικό κοινωνικό αντίκτυπο γιατί βελτιώνει την ποιότητα και το επαγγελματικό περιεχόμενο της εργασίας, ενώ επίσης

δημιουργεί έναν αριθμό ωρών εργασίας για κατάρτιση και διεξαγωγή ασκήσεων (βαθμολογία 2 x «συντελεστή βαρύτητας» 2 = 4).

*2.10.7 Αντίκτυπος σε άλλες απαιτήσεις που άπτονται της πολιτικής αεροπορίας οι οποίες δεν emπίπτουν στο παρόν πεδίο εφαρμογής του EASA*

Καμία από τις τρεις υπό εξέταση επιλογές δεν έχει αντίκτυπο σε άλλες απαιτήσεις που άπτονται της πολιτικής αεροπορίας και δεν emπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του EASA.

*2.10.8 Πολυκριτηριακή ανάλυση και συνιστώμενη επιλογή*

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

Σταθμισμένη βαθμολογία των επιλογών σχετικά με το προσωπικό υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης (RFFS)		2Α	2Β	2Γ
		Καμία ειδική απαίτηση για την πολιτική αεροπορία	Ειδικές απαιτήσεις για την πολιτική αεροπορία	Αδειοδότηση του προσωπικού RFFS από τις αρχές
Πεδίο αντικτύπου	Συντελεστής βαρύτητας			
Αντίκτυπος στην ασφάλεια	3	- 9	15	15
Οικονομικός αντίκτυπος	2	0	- 2	- 4
Αντίκτυπος στη γενική διαλειτουργικότητα	1	- 3	3	1
Περιβαλλοντικός αντίκτυπος	3	0	0	0
Κοινωνικός αντίκτυπος	2	0	4	- 6
Αντίκτυπος σε άλλες ρυθμίσεις που άπτονται της πολιτικής αεροπορίας	1	0	0	0
<b>ΣΤΑΘΜΙΣΜΕΝΟ ΣΥΝΟΛΟ</b>		<b>- 12</b>	<b>20</b>	<b>6</b>

**Πίνακας 61: Πολυκριτηριακή ανάλυση για το προσωπικό υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης**

Από την ανάλυση προκύπτει ότι η επιλογή 2Α φαίνεται να έχει υψηλό αρνητικό αντίκτυπο. Από τις υπόλοιπες δύο επιλογές, η επιλογή 2Β συγκεντρώνει τρεις φορές καλύτερη βαθμολογία από την 2Γ.

Ειδικότερα, η επιλογή 2Β συγκεντρώνει υψηλότερη βαθμολογία από τη 2Γ από την άποψη του κοινωνικού αντικτύπου και από την άποψη της γενικής διαλειτουργικότητας.

Για τους λόγους αυτούς, ο Οργανισμός συμπεριέλαβε στη γνώμη του την εν λόγω επιλογή 2Β (δηλ. ειδικές επαγγελματικές και υγειονομικές απαιτήσεις για το προσωπικό υπηρεσιών διάσωσης και πυρόσβεσης, υπό την ευθύνη των φορέων εκμετάλλευσης αεροδρομίων).

### 3. Συμπεράσματα

Κατόπιν αξιολόγησης του αντικτύπου κάθε εξετασθείσας επιλογής, έναντι των ειδικών στόχων της προτεινόμενης πολιτικής, από την άποψη της ασφάλειας, των οικονομικών επιπτώσεων, της γενικής διαλειτουργικότητας, των περιβαλλοντικών και κοινωνικών πτυχών, καθώς επίσης και σε σχέση με άλλες πολιτικές (π.χ. τη «νέα προσέγγιση» ή τον «Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό»), ο Οργανισμός προτείνει στο πλαίσιο της γνωμοδότησής του τις ακόλουθες προκρινθείσες επιλογές:

- επιλογή 3B (παράγραφος αναφοράς 2.6 ανωτέρω) για το πεδίο εφαρμογής της κοινοτικής νομοθεσίας σχετικά με την ασφάλεια και διαλειτουργικότητα των αεροδρομίων (δηλ. να υπόκεινται σε κοινούς κοινοτικούς κανόνες όλα τα αεροδρόμια που είναι ανοικτά στη δημόσια χρήση), διότι συγκέντρωσε διπλάσια βαθμολογία από τις εναλλακτικές επιλογές από την άποψη της ασφάλειας, διότι είναι η λιγότερο δαπανηρή και διότι μπορεί να δημιουργήσει σημαντικό αριθμό εξειδικευμένων θέσεων εργασίας στον ιδιωτικό τομέα, στους φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων και τους φορείς παροχής υπηρεσιών εδάφους·
- επιλογή 4Γ (παράγραφος αναφοράς 2.7 ανωτέρω) για τη ρύθμιση του εξοπλισμού αεροδρομίων (δηλ. ειδικοί κανόνες ή/και ευρωπαϊκές οδηγίες τεχνικών προδιαγραφών (ETSO) και πιστοποίηση του σχεδιασμού του εξοπλισμού αεροδρομίων όταν κρίνεται αναγκαίο για λόγους ασφαλείας, διατάξεις για σχετικούς φορείς σχεδιασμού και παραγωγής, δήλωση πιστότητας του παραγόμενου εξοπλισμού υπογραφείσα από τον κατασκευαστή, εγκατάσταση στο αεροδρόμιο, λειτουργία ή χρήση και συντήρηση υπό την ευθύνη του φορέα εκμετάλλευσης του αεροδρομίου και σχετικός έλεγχος στο πλαίσιο της διαδικασίας πιστοποίησης: δηλ. όχι χωριστή δήλωση ελέγχου), διότι συγκέντρωσε πολύ καλύτερη βαθμολογία από την άποψη της ασφάλειας σε σχέση με την εναλλακτική επιλογή 4Α, διότι η προκρινθείσα επιλογή 4Γ μπορεί να θέσει τις βάσεις για καλύτερη περιβαλλοντική διαχείριση στα αεροδρόμια και διότι μπορεί να βελτιώσει την ποιότητα και τον αριθμό των θέσεων απασχόλησης στους φορείς σχεδιασμού και παραγωγής εξοπλισμού αεροδρομίων, ενώ παράλληλα είναι λιγότερο δαπανηρή από την επιλογή 4B·
- επιλογή 7Γ (παράγραφος αναφοράς 2.8 ανωτέρω) για τη διαδικασία πιστοποίησης των φορέων εκμετάλλευσης αεροδρομίων (δηλ. παροχή δυνατότητας στους φορείς εκμετάλλευσης που διαχειρίζονται περισσότερα του ενός αεροδρόμια και έχουν θεσπίσει λειτουργίες σε κεντρικό επίπεδο για τη διαχείριση της ασφάλειας, της διαχείρισης της ποιότητας και τον εσωτερικό έλεγχο να αιτούνται τη χορήγηση «ενιαίου» πιστοποιητικού φορέα εκμετάλλευσης σε επίπεδο εταιρείας), διότι συγκέντρωσε διπλάσια βαθμολογία από την εναλλακτική επιλογή 7B, ιδίως από κοινωνικής άποψης, δεδομένου ότι δεν συνεπάγεται περικοπή θέσεων εργασίας ούτε εξαναγκάζει τους φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων να αναδιοργανώσουν τις εταιρείες τους. Επίσης, η επιλογή 7Γ θα έχει και θετικό οικονομικό αντίκτυπο (δηλ. συνεπάγεται την εξοικονόμηση ορισμένων δαπανών)·
- επιλογή 8Α (παράγραφος αναφοράς 2.9 ανωτέρω) για το ρόλο των φορέων αξιολόγησης (δηλ. ανάθεση σε φορείς αξιολόγησης πιστοποιημένους από τον Οργανισμό της αρμοδιότητας να πιστοποιούν τα λιγότερο σύνθετα αεροδρόμια και τους φορείς εκμετάλλευσής τους, αφήνοντας ωστόσο, στις περιπτώσεις αυτές, τους αιτούντες ελεύθερους να υποβάλουν το αίτημά τους είτε στην αρμόδια αρχή πολιτικής αεροπορίας είτε σε φορέα αξιολόγησης), διότι συγκέντρωσε τουλάχιστον διπλάσια βαθμολογία από τις εναλλακτικές επιλογές και, ειδικότερα, διότι η επιλογή 8Α συγκέντρωσε μεγαλύτερη βαθμολογία από την εναλλακτική επιλογή 8Γ από την άποψη

της ασφάλειας και από κοινωνικής άποψης, συνεπαγόμενη παράλληλα εξοικονόμηση – έστω και ελάχιστων – δαπανών·

- επιλογή 2B (παράγραφος αναφοράς 2.10 ανωτέρω) για το προσωπικό υπηρεσιών διάσωσης και πυρόσβεσης (δηλ. θέσπιση ειδικών για την πολιτική αεροπορία απαιτήσεων αναφορικά με την επαγγελματική επάρκεια και την υγειονομική ικανότητα του εν λόγω προσωπικού, η συμμόρφωση προς τις οποίες θα πρέπει να αποδεικνύεται υπό την ευθύνη του φορέα εκμετάλλευσης του αεροδρομίου), διότι η εν λόγω επιλογή, πέραν της θετικής βαθμολογίας που συγκέντρωσε από την άποψη της ασφάλειας, συγκέντρωσε επίσης τριπλάσια βαθμολογία από την εναλλακτική επιλογή 2Γ. Ειδικότερα, η επιλογή 2B συγκέντρωσε υψηλότερη βαθμολογία από τη 2Γ από κοινωνικής άποψης και από την άποψη της γενικής διαλειτουργικότητας.

Οι ανωτέρω προτάσεις συνάδουν επίσης με τις θέσεις που διατυπώθηκαν από πολλές αρχές/διοικήσεις και από τον κλάδο, οι οποίες προέκυψαν κατόπιν εκτεταμένων διαβουλεύσεων (παράγραφος αναφοράς 2.2.2 ανωτέρω), και πιο συγκεκριμένα από τις 3010 παρατηρήσεις επί της NPA 06/2006 και τις 103 ενστάσεις επί του σχετικού CRD.

Από το συνδυασμό των πέντε προκριθεισών επιλογών, οι οποίες με τη σειρά τους συμπεριλήφθηκαν στη γνώμη του Οργανισμού επί του θέματος, προκύπτει ο αντίκτυπος που συνοψίζεται στον πίνακα 62 κατωτέρω:

Αντίκτυπος		Προκριθείσες επιλογές					ΣΥΝΟΛΟ	
		Πεδίο εφαρμογής της κοινοτικής νομοθεσίας	Εξοπλισμός αεροδρομίων	Διαδικασία πιστοποίησης	Φορείς αξιολόγησης	Προσωπικό RFFS		
		3B	4Γ	7Γ	8Α	2B		
Πεδίο	Μονάδα	3000 αεροδρόμια ανοικτά στη δημόσια χρήση	Ένταξη του ελέγχου στη διαδικασία πιστοποίησης	Ενιαίο πιστοποιητικό σε εθελοντική βάση	Λιγότερο σύνθετα αεροδρόμια κατόπιν αιτήματος	Ειδικές απαιτήσεις για την πολιτική αεροπορία		
Για την ασφάλεια	Σταθμισμένη βαθμολογία	57	12	0	3	15	<b>87</b>	
Οικονομικό	Για τον Οργανισμό	χιλ. ευρώ/έτος	2.850	0	0	300	0	<b>3.150</b>
	ΣΥΝΟΛΟ	χιλ. ευρώ/έτος	30.181	0	- 8.693	- 573	Δεν εκτιμήθηκαν	<b>20.915</b>
Περιβαλλοντικός	Σταθμισμένη βαθμολογία	0	3	0	0	0	<b>3</b>	
Κοινωνικός	Οργανισμός	Θέσεις εργασίας	19	0	0	2	Δεν εκτιμήθηκαν	<b>21</b>
	Αρχές		107	0	- 3	- 37		<b>67</b>
	<b>Μερικό σύνολο – δημόσιος τομέας</b>		<b>126</b>	<b>0</b>	<b>- 3</b>	<b>- 35</b>		<b>88</b>
	Φορείς αξιολόγησης		0	0	0	35		<b>35</b>
	Φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων		159	0	- 60	0		<b>99</b>
	Φορείς παροχής υπηρεσιών εδάφους		245	0	0	0		<b>245</b>
	Σχεδιασμός και παραγωγή εξοπλισμού αεροδρομίων		0	0	0	0		<b>0</b>
	<b>Μερικό σύνολο – ιδιωτικός τομέας</b>		<b>404</b>	<b>0</b>	<b>- 60</b>	<b>35</b>		<b>379</b>
	<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>		<b>530</b>	<b>0</b>	<b>- 63</b>	<b>0</b>		<b>467</b>
Σε άλλες απαιτήσεις	Σταθμισμένη βαθμολογία	0	0	2	1	0	<b>3</b>	



## Πίνακας 62: Σύνοψη του αντικτύπου των προτάσεων του Οργανισμού

Καμία από τις προκριθείσες 5 επιλογές δεν πλήττει την ασφάλεια. Απεναντίας, τέσσερις από αυτές (δηλ. οι 3B, 4Γ, 8A και 2B) συγκέντρωσαν καλύτερη βαθμολογία συγκριτικά με τις αντίστοιχες εναλλακτικές λύσεις. Μοναδική εξαίρεση είναι η επιλογή 7Γ (ενιαίο πιστοποιητικό), καθώς στην συγκεκριμένη περίπτωση όλες οι εξετασθείσες επιλογές κρίθηκε ότι είχαν ουδέτερο αντίκτυπο στην ασφάλεια.

Το κόστος που συνδέεται με την επέκταση των αρμοδιοτήτων του Οργανισμού στη ρύθμιση της ασφάλειας και διαλειτουργικότητας των αεροδρομίων εκτιμήθηκε στο πλαίσιο της προκαταρκτικής αξιολόγησης αντικτύπου που διεξήχθη το 2005 ότι είναι της τάξης των 4,4 έως 6,5 εκατ. ευρώ (2005)/έτος (μόνο όσον αφορά το κόστος εργασίας και τα γενικά έξοδα εντός του Οργανισμού, χωρίς να λαμβάνεται υπόψη το κόστος για τους ενδιαφερόμενους, αλλά λαμβανομένου υπόψη του κόστους τόσο για τη διαχείριση εναέριας κυκλοφορία όσο και για τα αεροδρόμια). Στο πλαίσιο της παρούσας αξιολόγησης κανονιστικού αντικτύπου, ο Οργανισμός προβλέπει για τον ίδιο άμεσες επιπλέον δαπάνες ύψους 3.150 χιλ. ευρώ/έτος, ποσό που είναι περίπου 50% μικρότερο από εκείνο της προαναφερθείσας προκαταρκτικής αξιολόγησης. Το γεγονός αυτό δεν προκαλεί έκπληξη, καθώς στην τελευταία συμπεριλαμβάνονταν η διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας και οι υπηρεσίες αεροναυτιλίας. Το 2006 οι εν λόγω δαπάνες επανεκτιμήθηκαν από τις υπηρεσίες της Επιτροπής σε περίπου 7,5 εκατ. ευρώ/έτος (όχι μόνο για τις άμεσες δαπάνες του Οργανισμού αλλά και για όλους τους ενδιαφερομένους, βάσει της παραδοχής ότι στο πεδίο εφαρμογής της κοινοτικής νομοθεσίας υπόκεινται 1500 αεροδρόμια). Στην παρούσα αξιολόγηση κανονιστικού αντικτύπου, το σύνολο εκτιμάται σε σχεδόν 21 εκατ. ευρώ /έτος (δηλ. περίπου 3 εκατ. ευρώ για επιπλέον ετήσιες δαπάνες του Οργανισμού + το υπόλοιπο για τους λοιπούς ενδιαφερομένους), ποσό που επιβεβαιώνει ότι το βάθος της ανάλυσης ήταν αναλογικό. Ωστόσο, υπενθυμίζεται (παράγραφος αναφοράς 2.3.1.9 ανωτέρω) ότι το εκτιμώμενο κόστος των αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων που οφείλονται σε παράγοντες που έχουν σχέση με το αεροδρόμιο (υποδομή, εξοπλισμός, δραστηριότητες) στην ΕΕ των 27 + 4 ανέρχεται συνολικά σε 1.164.000 χιλ. ευρώ (2006)/έτος: είναι, δηλαδή, 125 φορές μεγαλύτερο. Έτσι λοιπόν, εάν η πρόταση του Οργανισμού επιτύχει ποσοτικό όφελος όσον αφορά την ασφάλεια σε ποσοστό έστω 2% (δηλ. 23.280 χιλ. ευρώ/έτος), το όφελος αυτό θα ήταν της ίδιας τάξης μεγέθους με τις εκτιμώμενες συνολικές δαπάνες της προτεινόμενης πολιτικής.

Επιπλέον, η προτεινόμενη πολιτική θα θέσει τις βάσεις για πιθανά μελλοντικά περιβαλλοντικά οφέλη.

Από κοινωνικής άποψης, η προτεινόμενη πολιτική, πέραν της συμβολής της στην ανάπτυξη της εσωτερικής αγοράς και της κινητικότητας του εργατικού δυναμικού, μπορεί να δημιουργήσει περίπου 530 επιπλέον θέσεις εργασίας στην ΕΕ των 27 + 4, 21 από τις οποίες στον Οργανισμό, 67 στις αρμόδιες αρχές και οι υπόλοιπες στον ιδιωτικό τομέα.

Τέλος, η προτεινόμενη πολιτική μπορεί επίσης να συμβάλει στην καλύτερη εναρμόνιση της ρύθμισης της ασφάλειας και διαλειτουργικότητας των αεροδρομίων, όχι μόνο με τον Βασικό Κανονισμό του EASA (κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1592/2002), αλλά και με τη «νέα προσέγγιση» και τη δέσμη κανονισμών του «Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού».

Επομένως, βάσει της παρούσας αξιολόγησης κανονιστικού αντικτύπου κρίνεται ότι η επέκταση των αρμοδιοτήτων του EASA στην ασφάλεια και διαλειτουργικότητα των αεροδρομίων είναι δικαιολογημένη, ιδίως όσον αφορά τα οφέλη από την άποψη της ασφάλειας

και από κοινωνικής και οικονομικής άποψης. Ως εκ τούτου, συνιστάται να δρομολογηθούν οι απαιτούμενες δραστηριότητες προκειμένου η Επιτροπή να καταθέσει νομοθετική πρόταση προς εξέταση μέσω της διαδικασίας συναπόφασης έως το 2008.