

EVALUAREA IMPACTULUI DE REGLEMENTARE

**PRIVIND EXTINDEREA DOMENIULUI DE APLICARE A REGULAMENTULUI
DE BAZA AESA ASUPRA REGLEMENTĂRII SIGURANȚEI ȘI
INTEROPERABILITĂȚII AERODROMURILOR**

CUPRINS

LISTA ACRONIMELOR.....	5
REZUMAT	7
1. INTRODUCERE ȘI DOMENIUL DE APLICARE	11
1.1 EVOLUȚIA LEGISLAȚIEI UE PRIVIND SIGURANȚA AVIAȚIEI	11
1.2 DOMENIUL DE APLICARE A PREZENTEI EVALUĂRI A IMPACTULUI DE REGLEMENTARE.....	14
1.3 UN PROCES REPETITIV PENTRU EVALUAREA IMPACTULUI.....	14
1.3.1 „O mai bună reglementare”	14
1.3.2 Identificarea problemei	14
1.3.3 Evaluarea preliminară a impactului.....	15
1.3.4 Evaluarea costurilor administrative.....	15
1.3.5 Prezentă EIR.....	17
1.3.6 Evaluarea finală a impactului.....	18
2. EVALUAREA IMPACTULUI DE REGLEMENTARE	19
2.1 ABORDAREA EVALUĂRII IMPACTULUI	19
2.1.1 Evaluare calitativă și cantitativă.....	19
2.1.2 Metodologia de evaluare	19
2.2 ORGANIZAREA PROCESULUI	21
2.2.1 Grup director interservicii	21
2.2.2 Consultarea părților interesate.....	21
2.3 ANALIZA PROBLEMELOR	25
2.3.1 Nivelul de siguranță pe aerodromurile din UE.....	25
2.3.1.1 Definiții	25
2.3.1.2 Domeniul de aplicare al studiului.....	26
2.3.1.3 Faze de zbor	26
2.3.1.4 Categoriile de evenimente.....	27
2.3.1.5 Accidente mortale pe aerodromuri.....	30
2.3.1.6 Cele mai importante evenimente.....	31
2.3.1.7 Tipuri de evenimente survenite în timpul staționării sau rulării	34
2.3.1.8 Evenimente asociate pistei	36
2.3.1.9 Avioane și elicoptere sub 2250 kg	37
2.3.1.10 Rezumatul analizei siguranței aerodromurilor	38
2.3.2 Cadrul de reglementare	39
2.3.2.1 Cadrul global de reglementare: OACI	39
2.3.2.2 Elaborarea reglementărilor și standardizarea în Europa	39
2.3.2.3 Cadrul fragmentat de reglementare	41
2.3.3 Organizații și procese la nivel național	42
2.3.3.1 Separarea supravegherii siguranței.....	42
2.3.3.2 Funcții operaționale îndeplinite de autoritățile publice.....	44
2.3.3.3 Efortul prezent de supraveghere a siguranței aerodromurilor	45
2.3.4 Concluzii și justificarea intervenției UE	47
2.4 OBIECTIVE ȘI INDICATORI.....	48
2.4.1 Obiective	48
2.4.2 Obiective generale.....	48

2.4.3	Obiective specifice	48
2.4.4	Obiective operaționale.....	49
2.4.5	Indicatori	50
2.5	OPȚIUNI DISPONIBILE	54
2.5.1	Opțiuni pentru evaluarea preliminară a impactului.....	54
2.5.2	Opțiuni examinate în prezenta EIR.....	54
2.6	ANALIZA IMPACTURILOR DOMENIULUI DE APLICARE A NORMELOR COMUNE UE	57
2.6.1	Opțiuni alternative.....	57
2.6.2	Grup țintă și număr de entități în cauză.....	57
2.6.2.1	Aerodromuri	57
2.6.2.2	Operatori de aerodrom	63
2.6.2.3	Prestatorii de servicii de handling la sol pe aerodrom	63
2.6.2.4	Autorități competente.....	65
2.6.2.5	Rezumatul entităților afectate.....	65
2.6.3	Impactul asupra siguranței	66
2.6.4	Impactul economic	68
2.6.4.1	Inspecții de standardizare realizate de agenție	68
2.6.4.2	Certificarea aerodromurilor.....	70
2.6.4.3	Sistemul de management al siguranței și al calității	73
2.6.4.4	Costul daunelor provocate în timpul rulării sau staționării	76
2.6.4.5	Norme comune	76
2.6.4.6	Planuri de formare pentru personalul aerodromurilor.....	77
2.6.4.7	Specificații tehnice în SC	78
2.6.4.8	Rezumatul impactului economic.....	78
2.6.5	Impactul asupra mediului	79
2.6.6	Impactul social	79
2.6.7	Impactul asupra altor cerințe privind aviația în afara prezentului domeniu de aplicare AESA	81
2.6.8	Analiza pe bază de criterii multiple (MCA) și opțiunea recomandată.....	81
2.7	ANALIZA IMPACTURILOR NORMELOR ȘI MIJLOACELOR DE APLICARE ASUPRA ECHIPAMENTELOR DE AERODROM	83
2.7.1	Opțiuni alternative.....	83
2.7.2	Grupul țintă și numărul de entități în cauză	83
2.7.2.1	Autorități competente	83
2.7.2.2	Aerodromuri	83
2.7.2.3	Operatori de aerodrom	84
2.7.2.4	Prestatori de servicii de handling la sol pe aerodrom.....	86
2.7.2.5	Organizații de proiectare și producție de echipamente de aerodrom	86
2.7.2.6	Organizații de întreținere a echipamentelor de aerodrom	88
2.7.2.7	Rezumatul entităților afectate.....	88
2.7.3	Impactul asupra siguranței	88
2.7.4	Impactul economic	90
2.7.5	Impactul asupra mediului	92
2.7.6	Impactul social	92
2.7.7	Impactul asupra altor cerințe privind aviația în afara prezentului domeniu de aplicare AESA	92
2.7.8	Analiza pe bază de criterii multiple (MCA) și opțiunea recomandată.....	93
2.8	ANALIZA IMPACTURILOR PROCESULUI DE CERTIFICARE	93
2.8.1	Opțiuni alternative.....	93

2.8.2 Grupul țintă și numărul de entități în cauză	94
2.8.2.1 Operatori de aerodrom	94
2.8.2.2 Autorități competente	94
2.8.2.3 Rezumatul entităților afectate.....	95
2.8.3 Impactul asupra siguranței	95
2.8.4 Impactul economic	95
2.8.4.1 Operatori de aerodrom	95
2.8.4.2 Autorități competente	96
2.8.4.3 Rezumatul impactului economic	97
2.8.5 Impactul asupra mediului	97
2.8.6 Impactul social	98
2.8.7 Impactul asupra altor cerințe privind aviația în afara prezentului domeniu de aplicare AESA	98
2.8.8 Analiza pe bază de criterii multiple (MCA) și opțiunea recomandată	98
2.9 ANALIZA IMPACTURILOR ÎMPUTERNICIRII ORGANISMELOR DE EVALUARE.....	99
2.9.1 Opțiuni alternative.....	99
2.9.2 Grup țintă și număr de entități în cauză.....	99
2.9.2.1 Aerodromuri, operatori și prestatori de servicii de handling la sol.....	99
2.9.2.2 Autorități competente	100
2.9.2.3 Organisme de evaluare	100
2.9.2.4 Rezumatul entităților afectate.....	101
2.9.3 Impactul asupra siguranței	101
2.9.4 Impactul economic	102
2.9.4.1 Acreditarea organismelor de evaluare.....	102
2.9.4.2 Certificarea aerodromurilor.....	104
2.9.4.3 Rezumatul impactului economic	106
2.9.5 Impactul asupra mediului	106
2.9.6 Impactul social	107
2.9.7 Impactul asupra altor cerințe privind aviația în afara prezentului domeniu de aplicare AESA	108
2.9.8 Analiza pe bază de criterii multiple (MCA) și opțiunea recomandată	108
2.10 ANALIZA IMPACTURILOR PERSONALULUI DIN CADRUL SERVICIILOR DE SALVARE ȘI STINGERE A INCENDIILOR (RFFS)	109
2.10.1 Opțiuni alternative.....	109
2.10.2 Grupul țintă și numărul de entități în cauză	109
2.10.3 Impactul asupra siguranței	109
2.10.4 Impactul economic	110
2.10.5 Impactul asupra mediului	110
2.10.6 Impactul social	111
2.10.7 Impactul asupra altor cerințe privind aviația în afara prezentului domeniu de aplicare AESA.....	111
2.10.8 Analiza pe bază de criterii multiple (MCA) și opțiunea recomandată	111
3. CONCLUZII.....	112

Lista acronimelor

AEA	Asociația Companiilor Aeriene Europene
AESA	Agenția Europeană de Siguranță a Aviației
AIP	Publicația de informare aeronautică
AIS	Serviciul de informare aeronautică
AMC	Mijloace acceptabile de punere în conformitate
ANS	Servicii de navigație aeriană
ANSP	Furnizor de servicii de navigație aeriană
ATM	Gestionarea traficului aerian
ATS	Servicii de trafic aerian
CE	Cerințe esențiale
CE	Comisia Europeană
CFIT	Contact cu solul în zbor controlat
DOA	Aprobarea organizației de proiectare
DRO	Document de răspuns la observații
ECAC	Conferința Europeană a Aviației Civile
EIR	Evaluarea impactului de reglementare
ENI	Echivalent normă întregă
ESARR	Cerințe EUROCONTROL pentru reglementarea siguranței
ESO	Organisme europene de standardizare
ETSO	Standarde tehnice europene
FAA	Administrația Federală a Aviației
FSF	Fundația pentru Siguranța Zborului
GAP	Program de prevenire a accidentelor la sol
GASR	Grupul autorităților de reglementare a siguranței aerodromurilor
IATA	Asociația Internațională de Transport Aerian
ICB	Organism consultativ de sector
IFR	Reguli de zbor cu instrumente
ILS	Sistem de aterizare cu instrumente
IS-SG	Grup director interservicii
JAA	Autorități aeronautice comune
JAR	Cerințe aeronautice comune
MTOM	Masa maximă la decolare
NA	Norme de aplicare

NAA	Autoritatea aviației naționale (sau civile)
NPA	Comunicarea propunerii de modificare
OACI	Organizația Aviației Civile Internaționale
OIA	Organism de investigare a accidentelor
OPS	Operațiuni
POA	Aprobarea organizației de producție
RFFS	Servicii de salvare și stingere a incendiilor
SAFA	Evaluarea siguranței aeronavelor străine
SARP	Standarde și practici recomandate
SC	Specificație de certificare
SES	Cerul Unic European
SESAR	Sistemul european pentru gestionarea traficului aerian
SM	Stat membru
SMC	Sistemul de management al calității
SMS	Sistemul de management al siguranței
UE	Uniunea Europeană
VAN	Valoarea actualizată netă

Rezumat

Scopul prezentei evaluări a impactului de reglementare (EIR) este evaluarea, la nivel european, a posibilelor consecințe ale extinderii regulamentului de bază nr. 1592/2002 privind AESA asupra siguranței și interoperabilității aerodromurilor.

Prezenta EIR se bazează pe evaluarea preliminară a impactului realizată în 2005 la inițiativa serviciilor Comisiei și pe evaluarea costurilor administrative realizată de serviciile Comisiei în 2006. Prezenta EIR a fost realizată de agenție, în conformitate cu metodologia aprobată de directorul executiv al agenției, în temeiul punctelor 3.4 și 5.3 din procedura de reglementare a agenției, aprobată de Consiliul de administrație al acesteia.

Prezenta EIR estimează numai costurile substanțiale (neadministrative). În plus, aceasta prezintă numai informații foarte succinte privind pozițiile părților interesate, deoarece acestea din urmă au fost prezentate în DRO nr. 06/2006, publicat de agenție la 5 mai 2007.

EIR susține avizul agenției pe această temă, care la rândul său abordează problemele identificate:

- costul accidentelor sau incidentelor care afectează siguranța aviatică pe sau în apropierea aerodromurilor și provocate de factori de aerodrom, în cadrul celor UE 27 + 4, este estimat la 1 164 milioane EUR (2006)/an;
- în ultimii ani, ECAC a înregistrat aproximativ 400 de accidente pe an pe durata fazei de decolare sau aterizare în cazul aeronavelor cu o greutate mai mică de 2 250 kg, care au utilizat frecvent aerodromuri mici deschise utilizării publice;
- cadrul global de reglementare OACI nu se ridică la așteptările cetățenilor europeni în ceea ce privește asigurarea unui nivel suficient de protecție;
- cadrul european de reglementare a siguranței aviației este fragmentat;
- separarea funcțiilor de reglementare de exploatarea aerodromului nu este 100% clară în toate cele 27 de state UE + 4;
- elaborarea reglementărilor realizată în paralel de UE 27 + 4 ori conduce la o utilizare nerațională a resurselor.

Au fost identificate obiective generale, specifice și operaționale pentru a reduce problemele identificate în contextul politicilor generale UE. În prezenta EIR, s-au folosit indicatori de rezultat corelați cu obiectivele specifice.

În ceea ce privește întrebările incluse în NPA nr. 06/2006, au fost identificate și analizate în detaliu cinci seturi, fiecare alcătuit din trei opțiuni alternative:

- în cazul întrebării 2 privind personalul RFFS: opțiunea 2A (nicio reglementare specifică privind personalul RFFS angajat în aviație), opțiunea 2B (plan de competențe și cerințe medicale în responsabilitatea operatorului de aerodrom) și opțiunea 2C (personal RFFS certificat de autoritatea competentă);
- în cazul întrebării 3 privind domeniul de aplicare al viitoarei legislații UE: opțiunea 3A (numai aeroporturi care prestează servicii aeriene comerciale), opțiunea 3B (toate aerodromurile deschise utilizării publice) și opțiunea 3C (toate aerodromurile chiar dacă nu sunt deschise utilizării publice);
- în cazul întrebărilor 4 și 9 privind echipamentele de aerodrom: opțiunea 4A (nicio reglementare specifică privind echipamentele de aerodrom la nivelul UE), opțiunea 4B (norme comune UE privind echipamentele „atipice” și proiectarea și producția acestora, plus declarația de verificare semnată de operatorul de aerodrom) și opțiunea

4C (norme comune UE privind echipamentele „atipice” și proiectarea și producția acestora însă verificarea echipamentelor puse în aplicare face parte integrantă din procesul de certificare a aerodromului);

- în cazul întrebării 7 privind procesul de certificare: opțiunea 7A (proces de certificare atât pentru aerodrom, cât și pentru administrarea acestuia în fiecare amplasament), opțiunea 7B (certificat unic obligatoriu de operator de aerodrom pentru toate entitățile care exploatează mai multe aerodromuri) și opțiunea 7C (certificat unic de operator de aerodrom, la cerere);
- în cazul întrebării 8 privind rolul organismelor de evaluare: opțiunea 8A (organisme de evaluare acreditate, împuternicite să certifice operatori sau aerodromuri mai puțin complexe, la cerere), opțiunea 8B (organisme de evaluare acreditate, împuternicite să certifice orice aerodrom sau operator, la cerere, chiar și aeroporturi care deservesc traficul aerian comercial regulat conform IFR) și opțiunea 8C (organisme de evaluare acreditate, autorități necompetente, împuternicite să certifice operatori sau aerodromuri mai puțin complexe).

Cele trei opțiuni din fiecare set au fost evaluate în ceea ce privește impactul acestora din punctul de vedere al siguranței, economic, al mediului, social și al relației cu alte reglementări. Ulterior, acestea au fost comparate folosind „punctaje ponderate” adimensionale în cadrul unei analize pe bază de criterii multiple.

După evaluarea impactului fiecărei opțiuni examinate pe baza obiectivelor specifice ale politicii propuse, agenția propune în avizul său următoarele opțiuni selectate:

- opțiunea 3B pentru domeniul de aplicare al legislației UE privind siguranța și interoperabilitatea aerodromurilor (adică toate aerodromurile deschise utilizării publice care fac obiectul normelor comune UE), deoarece a acumulat un punctaj de două ori mai mare decât opțiunile alternative din punct de vedere al siguranței; deoarece este cea mai puțin costisitoare și deoarece ar putea crea un număr semnificativ de noi locuri de muncă calificate în sectorul privat, în rândul operatorilor de aerodrom și al prestatorilor de servicii de handling la sol;
- opțiunea 4C pentru reglementarea echipamentelor de aerodrom (adică norme specifice și/sau ETSO în cazul în care sunt necesare din motive de siguranță; dispoziții privind organizațiile de proiectare și producție conexe; declarație de conformitate pentru echipamentele produse, semnată de producător; punerea în aplicare la fața locului, exploatarea sau utilizarea și întreținerea în responsabilitatea operatorului de aerodrom, verificate pe durata procesului de certificare a aerodromului: adică nicio declarație de verificare separată la fața locului), deoarece a acumulat un punctaj cu mult mai bun din punct de vedere al siguranței decât opțiunea alternativă 4A; deoarece opțiunea selectată 4C ar putea sta la baza unui management de mediu mai bun pe aerodromuri și deoarece ar putea îmbunătăți calitatea și numărul locurilor de muncă în organizațiile de proiectare și producție a echipamentelor de aerodrom și, în același timp, este mai puțin costisitoare decât opțiunea 4B;
- opțiunea 7C pentru procesul de certificare a operatorilor de aerodrom (adică posibilitatea de a solicita, dacă se dorește, un certificat unic de operator de aerodrom la nivel de societate, pentru operatorii care administrează mai multe aerodromuri și care au stabilit funcții centrale pentru managementul siguranței, managementul calității și auditul intern), deoarece a acumulat un punctaj de două ori mai mare decât opțiunea alternativă 7B, în special din punct de vedere al impactului social, din moment ce nu va conduce nici la o reducere a locurilor de muncă și nici nu va forța operatorul de

aerodrom să își reorganizeze compania. În plus, opțiunea 7C va avea, de asemenea, un impact economic pozitiv (adică va conduce la economii);

- opțiunea 8A pentru rolul organismelor de evaluare (adică împuternicirea organismelor de evaluare acreditate de agenție să certifice aerodromuri mai puțin complexe și operatorii acestora însă, în aceste cazuri, solicitanții fiind liberi să aleagă unde să trimită cererea lor, unei autorități aeronautice competente sau unui organism de evaluare), deoarece a acumulat cel puțin un punctaj de două ori mai mare decât opțiunile alternative și deoarece, în special opțiunea A8 a depășit punctajul opțiunii alternative 8C din punct de vedere al siguranței și impactului social, în același timp conducând la economii, chiar dacă mici;
- opțiunea 2B pentru personalul RFFS (adică stabilirea de cerințe specifice în domeniul aviației privind competența profesională și aptitudinile psihofizice ale acestuia, care urmează să fie demonstrate sub responsabilitatea operatorului de aerodrom), deoarece, pe lângă punctajul pozitiv din punct de vedere al siguranței, a acumulat și un punctaj general de aproximativ trei ori mai mare decât opțiunea alternativă 2C. În special, opțiunea 2B depășește punctajul opțiunii 2C din punctul de vedere al armonizării globale.

Propunerile menționate anterior sunt, de asemenea, în conformitate cu pozițiile exprimate de multe autorități/administrații și de sector, rezultate pe durata consultărilor extinse, în special din cele 3010 observații la NPA nr. 06/2006 și din cele 103 reacții la DRO aferent.

Pe scurt, niciuna din cele cinci opțiuni selectate nu are un impact negativ asupra siguranței. În schimb, patru dintre acestea (adică 3B, 4C, 8A și 2B) au acumulat cel mai bun punctaj din punct de vedere al siguranței atunci când au fost comparate cu alternativele respective. Opțiunea 7C (certificat „unic”) este singura care face excepție, deoarece, în acest caz, s-a considerat că toate opțiunile examinate au un efect neutru asupra siguranței.

Costurile asociate extinderii competențelor agenției la reglementarea siguranței și interoperabilității aerodromurilor au fost estimate prin evaluarea preliminară a impactului din 2005 între 4,4 – 6,5 milioane EUR (2005)/an (numai pentru costurile salariale și cheltuielile generale din cadrul agenției). În prezenta EIR, agenția a estimat pentru aceasta un cost suplimentar direct de 3 150 000 EUR/an, reprezentând aproximativ 50% din estimarea preliminară menționată anterior: nu în mod întâmplător, din moment ce aceasta din urmă a inclus, de asemenea, ATM/ANS. Serviciile Comisiei estimaseră aceste costuri în 2006 la aproximativ 7,5 milioane EUR/an (nu doar pentru costurile directe ale agenției, ci și pentru toate părțile interesate, presupunând 1500 de aerodromuri în domeniul de aplicare a legislației UE). În prezenta EIR, totalul este estimat la aproximativ 21 milioane EUR/an (adică 3 milioane EUR pentru costurile suplimentare anuale ale agenției + restul pentru celelalte părți interesate), ceea ce confirmă, totuși, faptul că analiza a fost proporționată din punct de vedere al aprofundării. Totuși, trebuie reamintit faptul că costul estimat al accidentelor și incidentelor aviatice provocate de factori de aerodrom (infrastructură, echipamente, operațiuni) în UE 27 + 4 totalizează aproximativ 1 164 000 000 EUR (2006)/an: adică de 125 de ori pe atât. Prin urmare, în cazul în care propunerea agenției ar obține numai 2% avantaj cantitativ privind siguranța (adică 23 280 000 EUR/an), aceasta s-ar încadra în același ordin de mărime al costurilor totale estimate ale politicii propuse.

În plus, politica propusă va pune, de asemenea, bazele în viitor pentru posibile beneficii de mediu.

Din punct de vedere social, pe lângă faptul că contribuie la dezvoltarea pieței interne și a mobilității forței de muncă, politica propusă ar putea crea aproximativ încă 530 de locuri de

muncă în UE 27 + 4, din care 21 în cadrul agenției, 67 în cadrul autorităților și restul în sectorul privat.

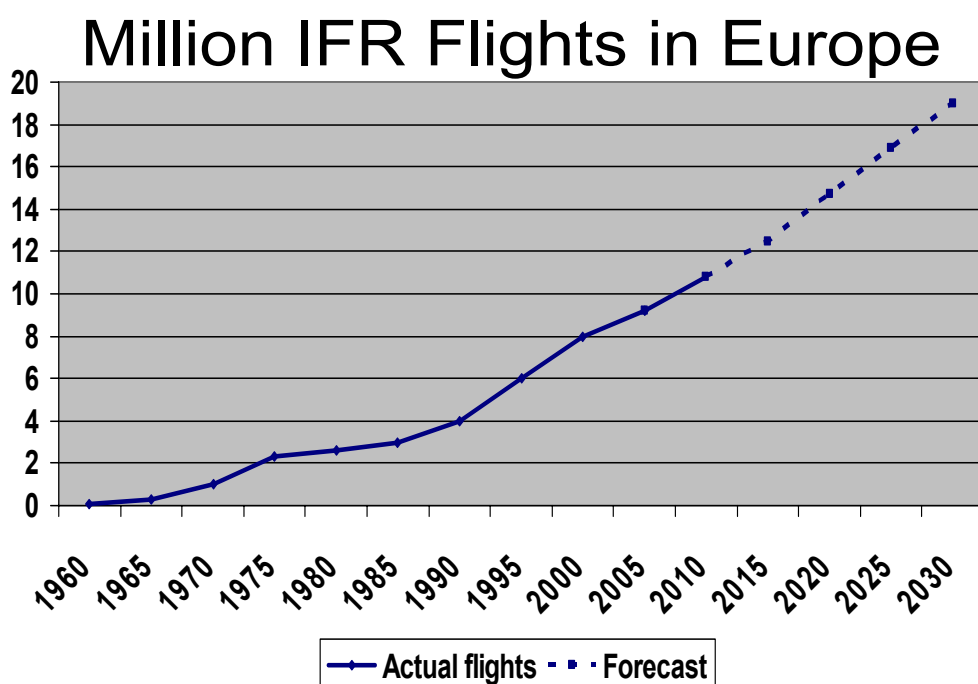
În cele din urmă, politica propusă ar putea, de asemenea, contribui la o aliniere mai bună a reglementării siguranței și interoperabilității aerodromurilor, nu doar la regulamentul de bază nr. 1592/2002 privind AESA, ci și la „noua abordare” și „Cerul Unic European”.

În temeiul prezentei EIR, se consideră că, în acest caz, extinderea competențelor AESA la siguranța și interoperabilitatea aerodromurilor este justificată, în special în ceea ce privește avantajele sociale, economice și de siguranță. Prin urmare, se recomandă adoptarea măsurilor necesare astfel încât până în 2008, Comisia să prezinte o propunere legislativă în procesul de codecizie.

1. Introducere și domeniul de aplicare

1.1 Evoluția legislației UE privind siguranța aviației

Între 1987 și 1992, organul legislativ european a adoptat 3 „pachete legislative” ulterioare privind liberalizarea serviciilor de transport aerian în cadrul pieței interne. Acest lucru a condus la o creștere dramatică a numărului de zboruri, de la aproximativ 3 milioane pe an la mijlocul anilor '80 la aproximativ 10 milioane în prezent. În conformitate cu previziunea pe termen lung a EUROCONTROL (scenariul C, adică creștere economică durabilă însă și norme de mediu mai stricte), în următoarele decenii, se așteaptă o creștere continuă a traficului, după cum se poate observa în figura 1:



Source: EUROCONTROL Long Term Forecast 2006-2025

Figura 1: Evoluția traficului aerian în Europa

Million IFR Flights in Europe	Milioane de zboruri IFR în Europa
Actual flights	Numărul real de zboruri
Forecast	Previziune
Source: EUROCONTROL Long Term Forecast 2006-2025	Sursă: Previziune pe termen lung, 2006-2025, EUROCONTROL

Acest proces de liberalizare a oferit cetățenilor mai multe rute directe, o mai mare regularitate a curselor și prețuri mai mici. Totuși, o „dereglementare” extinsă la aspectele de siguranță ar fi

putut prejudicia protejarea vieților cetățenilor înșiși. Prin urmare, în paralel cu liberalizarea pieței, organul legislativ a întărit reglementarea siguranței aviației la nivel comunitar.

Principalele repere de-a lungul acestui drum au fost:

- Directiva 91/670/CEE privind recunoașterea reciprocă a licențelor de aviație;
- Regulamentul (CEE) nr. 3922/91 privind armonizarea normelor și aviația;
- Directiva 94/56/CE privind stabilirea de organisme „independente” de investigare a accidentelor (OIA) aviatice;
- Regulamentul de bază (CE) nr. 1592/2002 privind AESA;
- Directiva 2003/42/CE privind raportarea evenimentelor legate de siguranță;
- Directiva 2004/36/CE privind evaluarea siguranței aeronavelor străine (SAFA);
- „Pachetul” de 4 regulamente (adică 549, 550, 551 și 552) privind „Cerul Unic European” din 2004, care a introdus principiul separării furnizorilor de autoritățile de reglementare a siguranței chiar în domeniile gestionării traficului aerian (ATM) și a serviciilor de navigație aeriană (ANS);
- Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 privind „lista neagră”;
- Regulamentul (CE) nr. 1899/2006 privind operațiunile aeriene comerciale (așa-numitele UE OPS).

Cele două procese de liberalizare a pieței și reglementarea mai strictă privind siguranța au fost precum două linii paralele. Statisticile arată că, în Europa rata medie a mortalității pe milioane de zboruri IFR a scăzut de la aproximativ 100 victime/milioane zboruri la începutul anilor '80 la aproximativ 10 în prezent, adică după 20 de ani, după cum se observă în figura 2:

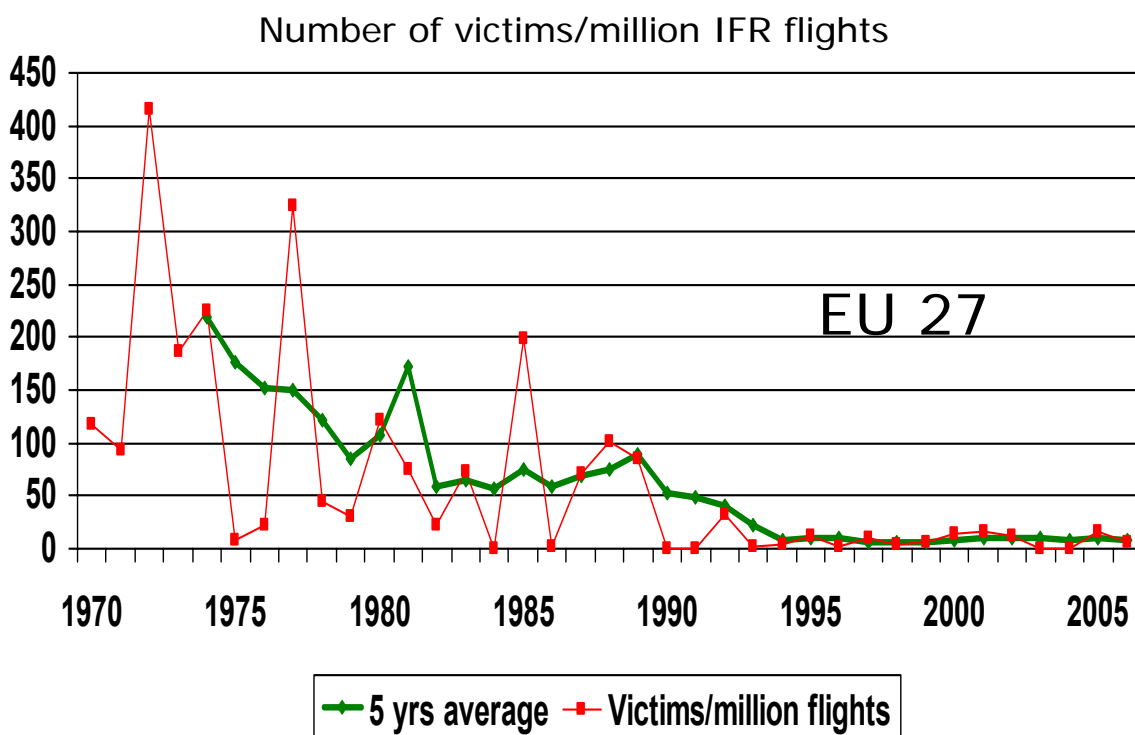


Figura 2: Reducerea numărului de victime pe milioane de zboruri

Number of victims/million IFR flights	Numărul de victime/milioane zboruri IFR
EU 27	UE 27

5 yrs average	Media pentru o perioadă de 5 ani
Victims/million flights	Victime/milioane de zboruri

Chiar dacă o corelare strictă între reducerea ratei victimelor și o mai bună reglementare a siguranței este dificil de demonstrat cu absolută certitudine, ar trebui, totuși, remarcat faptul că cele două procese paralele au adus cetățenilor, în general, avantaje semnificative în ceea ce privește ofertele disponibile pe piață și nivelurile de siguranță.

În acest caz, trebuie evidențiate domeniile aviației care se află deja în domeniul de aplicare a normelor comune UE sau în cel al agenției în scopul identificării posibilelor breșe. În tabelul 1 sunt enumerate domeniile respective:

Domeniul	În domeniul de aplicare a normelor UE	În domeniul de aplicare AESA	
		Regulamentul de bază în vigoare	Prima extindere a regulamentului de bază ¹
Navigabilitate	X	X	
Operațiuni aeriene comerciale	X		X
Operațiuni aeriene necomerciale			X
Licențierea echipajelor de zbor			X
Evaluarea siguranței aeronavelor străine (SAFA)	X		
Siguranța operatorilor străini			X
Lista neagră	X		
Aerodromuri	DEFICIT		
Funcții ATM (adică managementul fluxurilor și gestionarea spațiului aerian)	X		
Servicii de trafic aerian (ATS)	X		
Servicii liberalizate de navigație aeriană (COM, NAV, SUR, AIS)	X		
Colectarea și analiza datelor privind siguranța	X		X
Investigare independentă a accidentelor	X		

Tabelul 1: Domeniile de siguranță ale aviației în domeniul de aplicare a normelor comune UE

Din tabelul menționat anterior trebuie remarcat faptul că domeniul aerodromurilor este singurul domeniu al aviației în care normele comune de siguranță nu sunt în prezent stabilite la nivelul UE.

¹ Astfel cum s-a prezentat în propunerea legislativă CE COM 579 din 16 noiembrie 2005 și în prezent în proces de codecizie.

De asemenea, se poate remarca faptul că, din numărul mult redus de accidente mortale produse în aviația comercială în cadrul UE în ultimul deceniu, unele într-adevăr dezastruoase au avut loc pe aerodrom (ex. Linate, 8 octombrie 2001).

1.2 Domeniul de aplicare a prezentei evaluări a impactului de reglementare

Domeniul de aplicare a prezentei lucrări este, în acest caz, analiza impactului posibilei acțiuni comunitare pentru reglementarea siguranței și interoperabilității aerodromurilor. În special:

- pentru evaluarea impactului economic se iau în considerare numai costurile substanțiale, deoarece costurile administrative au fost evaluate de serviciile Comisiei;
- pozițiile/răspunsurile părților interesate nu sunt analizate în detaliu în prezenta evaluare, deoarece acestea au fost rezumate în Documentul de răspuns la observații (DRO nr. 06/2006) publicat pe site-ul agenției la 5 mai 2007. Astfel, în prezenta EIR sunt prezentate numai date concise care provin din consultarea părților interesate, după caz.

1.3 Un proces repetitiv pentru evaluarea impactului

1.3.1 „O mai bună reglementare”

În conformitate cu principiul de „mai bună reglementare”, AESA trebuie să realizeze o evaluare adecvată a impactului de reglementare ori de câte ori prezintă un aviz. Același principiu impune Comisiei să prezinte ea însăși o evaluare a impactului la prezentarea oricărei propuneri organului legislativ.

Odată problema identificată, astfel cum se reflectă în paragraful 1.3.2 de mai jos, activitatea a fost organizată, încercând să se reducă dublarea eforturilor. Prin urmare, Comisia a realizat o evaluare preliminară a impactului și o evaluare a costurilor administrative, în timp ce agenția a prezentat prezentul document.

Următoarele paragrafe din prezentul capitol 1 oferă informații concise, cu titlu orientativ, privind activitatea deja realizată, precum și următorii pași în procesul de evaluare a impactului.

1.3.2 Identificarea problemei

În Europa, siguranța aviației comerciale s-a îmbunătățit în mod dramatic de la începutul anilor '70 (adică aproximativ 200 de victime pe milioane de zboruri IFR) până în jurul anului 1995 (adică până la 10 victime/milioane zboruri IFR), astfel cum s-a evidențiat anterior. Totuși, de atunci, în pofida îmbunătățirilor tehnologice semnificative, rata regretabilă menționată a rămas aproape constantă. Pentru a se reduce în continuare rata, este deci necesar să se acționeze nu doar la nivel tehnologic, ci și asupra altor aspecte din „lanțul siguranței”. În special, în domeniul aerodromurilor trebuie abordate următoarele principale probleme:

- aplicarea neuniformă a standardelor OACI în cadrul statelor membre (orice diferență poate fi notificată; textele legislative diferă întotdeauna și intră în vigoare la date diferite);
- aplicarea neuniformă a recomandărilor OACI (neobligatorii);
- punerea în aplicare neuniformă și nesincronizată a măsurilor de îmbunătățire adoptate de entitățile europene interguvernamentale din domeniul aviației (ex. EUROCONTROL);
- necesitatea unei creșteri continue a nivelurilor de siguranță în fața creșterii continue a traficului aerian prevăzută pentru următoarele decenii (adică aproximativ +3% pe an);

- necesitatea unei „abordări globale a sistemului” care cuprinde segmentele aerian și terestru (adică având în vedere rutele de plecare și sosire, în raport cu obstacolele locale, parte integrantă din siguranța aerodromului la nivelul cerințelor esențiale și reversul parte integrantă din ciclul operațiunilor aviatice), precum și oameni și organizații și interfețele lor organizaționale corespunzătoare, de o importanță deosebită pentru siguranța aerodromului, unde diferiți actori (ex. operatori de aerodrom și prestatori de servicii de handling la sol) îndeplinesc diferite atribuții operaționale;
- fragmentarea elaborării reglementărilor de siguranță a aviației la nivel european (state membre, Grupul autorităților de reglementare a siguranței aerodromurilor – GASR etc...), care conduce, în special, la pierderea de resurse pentru 27 de procese de transpunere paralelă juridică pentru elaborarea de reglementări, în timp ce modalitățile și mijloacele de consultare a părților interesate sunt eterogene.

1.3.3 Evaluarea preliminară a impactului

În 2005, s-a realizat o evaluare preliminară a impactului de către un consultant contractat de Comisie. Raportul complet poate fi consultat pe: http://ec.europa.eu/transport/air_portal/traffic_management/studies/doc/finalized/2005_09_15_atm_en.pdf. Studiul a concluzionat că, într-adevăr, extinderea competențelor AESA a fost cea mai logică, eficientă și eficientă opțiune. În special, în opinia societății de consultanță, extinderea AESA ar genera avantaje notabile în domeniul siguranței, în special în cazul comparației cu opțiunea „imobilismului”.

În plus, costul extinderii competențelor AESA la siguranța aerodromurilor, gestionarea traficului aerian (ATM) și serviciile de navigație aeriană (ANS) a fost estimată, de același consultant, între:

- 4,4 – 6,5 milioane EUR/an (2005 €) în cazul extinderii mandatului agenției și cuantificării doar a costurilor agenției (adică pentru celelalte părți interesate consultantul furnizase numai considerente calitative);
- 4,6 – 6,9 milioane EUR/an în cazul extinderii mandatului EUROCONTROL, care reprezentase una din opțiunile alternative evaluate;
- 7,5 – 8,6 milioane EUR/an în cazul creării unei agenții comunitare complet noi în scopul atribuțiilor de reglementare în domeniile examinate.

Merită remarcat faptul că respectiva evaluare preliminară a folosit, în mod generic, termenul „aeroport”, precum în Comunicarea CE nr. 578 din 15 noiembrie 2005, fără a se încerca cuantificarea numărului de entități afectate. Acest lucru a fost adecvat în cadrul unui studiu preliminar. Ulterior, agenția, după ce a luat act de faptul că termenul „aeroport” include în mod normal și terminalul de pasageri², în timp ce atât anexa 14 la OACI, cât și Grupul autorităților de reglementare a siguranței aerodromurilor (GASR) folosesc termenul „aerodrom”, în scopul limitării punctului de vedere la siguranța aviației, a ales, într-adevăr, să folosească termenul „aerodrom” de la publicarea NPA nr. 14/2006. Această alegere a fost susținută de părțile interesate.

1.3.4 Evaluarea costurilor administrative

Costurile administrative, cunoscute și sub denumirea de cheltuieli generale sau indirecte, sunt costurile contractate pentru obiective comune și nu pot fi identificate în mod prompt și precis cu un anume proiect sponsorizat. Conform liniilor directoare emise de Secretariatul General al

² Articolul 2 din Directiva nr. 96/67/CE a Consiliului din 15 octombrie 1996 privind accesul la piața serviciilor de handling la sol în aeroporturile Comunității. (*Jurnalul Oficial L 272, 25.10.1996, pp. 0036-0045*).

Comisiei, costurile administrative trebuie abordate pe baza costului mediu al măsurii ce se impune (preț) înmulțit cu numărul total de măsuri adoptate pe an (cantitate). Costul mediu pe măsură va fi estimat înmulțind un tarif (costul salarial mediu pe oră inclusiv cheltuielile generale proporționale) și timpul necesar pe măsură. Cantitatea va fi calculată ca frecvență a măsurilor înmulțită cu numărul de entități în cauză.

Ecuatie centrală a modelului de cost

$$\Sigma P \times Q$$

unde P (pentru preț) = tarif x timp

și Q (pentru cantitate) = număr de entități în cauză x frecvență.

Serviciile Comisiei (DG TREN în colaborare cu Grupul director interservicii instituit în acest scop) în 2006 au efectuat, în acest caz, unele calcule ale costurilor urmând procedura progresivă „Evaluarea costurilor administrative impuse prin legislație”, inclusă în anexa 10 la Liniile directoare actualizate privind evaluarea impactului a Comisiei Europene^[3]. Totuși, respectivele calcule nu au inclus doar costurile administrative, ci și costurile directe sau substanțiale (ex. elaborarea reglementărilor care urmează să fie realizată de agenție și costurile de certificare a aerodromurilor) care reies din posibila propunere legislativă. Opțiunea aleasă (adică extinderea AESA la siguranța aerodromurilor) a fost comparată de Comisie cu „status quo” (adică „imobilism”). În acest scop, Comisia a urmat o abordare simplificată pentru colectarea de date, după cum s-a justificat prin natura inițiativei (certificarea aerodromurilor este deja o obligație OACI pusă în mare măsură în aplicare de state) și de costul total estimat în ordinul de mărime de 10 milioane EUR/an pentru întreaga societate UE. Un mecanism mai complex de colectare a datelor ar fi fost disproporționat.

S-au folosit datele statistice puse la dispoziție fie de EUROSTAT, fie de EUROCONTROL, precum și informații de pe internet (ex. site-ul web OAG, societate de informare turistică, care deservește, de asemenea, transportatorii aerieni din întreaga lume pentru dezvoltarea rutelor acestora), documentul de lucru (din august 2006) al Planului de navigație aeriană OACI EUR, volumul I, apendice la partea III și baza de date AIS EUROCONTROL, care conține o listă a aerodromurilor deschise utilizării publice (consultată la 31 august 2006). De asemenea, membrii Grupului autorităților de reglementare a siguranței aerodromurilor (GASR) au furnizat informații suplimentare.

În concluzie, serviciile Comisiei au evaluat costurile (administrative și substanțiale) totale ale extinderii competențelor AESA la siguranța și interoperabilitatea aerodromurilor, atât pentru agenție, cât și pentru celelalte părți interesate, astfel cum se prezintă pe scurt în următorul tabel 2 în EUR (2006):

<i>€ (2006)/an</i>		
<i>SCENARIU EXTREM (adică 1500 de aerodromuri; 2 ENI elaborare reglementări/stat)</i>	<i>„Imobilism”</i>	<i>Extinderea atribuției AESA la reglementarea siguranței aerodromurilor</i>
<i>Costuri substanțiale</i>	8 335 043,20	6 539 997 60
<i>Costuri administrative</i>	1 081 908,00	925 843 20
<i>TOTAL COST</i>	<i>9 416 951,20</i>	<i>7 465 840,80</i>
<i>Diferență</i>		<i>- 1 951 110</i>

Tabelul 2: Costul extinderii AESA la aerodromuri, în conformitate cu serviciile Comisiei

^[3] Comisia Europeană, Linii directoare privind evaluarea impactului, 15 iunie 2005, cu actualizare la 15 martie 2006, Bruxelles, SEC (2005)791.

Cu alte cuvinte, centralizarea responsabilității de reglementare a siguranței la AESA va aduce, în opinia serviciilor Comisiei, un ușor avantaj economic cetățenilor europeni, datorită economiilor de scară și raționalizării muncii, în jurul a 2 milioane EUR (2006)/an.

În cele din urmă, serviciile Comisiei au realizat și o analiză a sensibilității pentru a evidenția importanța economică a celor doi parametri majori care influențează costul total, adică:

- numărul de echivalente normă întregă (ENI; 1 ENI = 1 om/an);
- numărul de aerodromuri în domeniul de aplicare a legislației UE propuse.

Serviciile Comisiei, după ce au afirmat că evaluarea lor ar putea fi revizuită odată ce AESA va pune la dispoziție mai multe informații, la acea dată au presupus 12 ENI în AESA dedicate elaborării de reglementări și standardizării, presupunând în același timp că în continuare vor fi folosite, în medie, 2, 4 sau 6 ENI la elaborarea reglementărilor la nivel național în scenariul „imobilismului”. În cazul aerodromurilor, analiza sensibilității a presupus valorile 500, 1000 sau 1500. Rezultatele sunt arătate în tabelul 3 de mai jos, unde se poate observa că, în conformitate cu serviciile Comisiei, chiar și în cea mai costisitoare situație avută în vedere (adică 1500 de aerodromuri în domeniul de aplicare a legislației UE și numai 2 ENI/stat folosite în prezent la elaborarea reglementărilor), extinderea AESA ar fi mai puțin costisitoare decât păstrarea situației actuale.

<i>Nr. de aerodromuri în domeniul de aplicare a legislației</i>	<i>Opțiune</i>	<i>milioane €/an</i>		
		<i>ENI/stat mediu de elaborare a reglementărilor</i>	<i>2</i>	<i>4</i>
500	IMOBILISM	5 159	8 010	11 101
	EXTINDERE AESA	3 372		
1000	IMOBILISM	7 288	10 139	13 230
	EXTINDERE AESA	5 524		
1500	IMOBILISM	9 416	12 268	15 300
	EXTINDERE AESA	7 465		

Tabelul 3: Analiză de sensibilitate realizată de serviciile Comisiei

Evaluarea costurilor administrative (și substanțiale) realizată de serviciile Comisiei s-a bazat într-adevăr pe mai multe presupuneri. În acest caz, studiul a concluzionat că este posibil ca aceste presupuneri să aibă nevoie să fie perfecționate, odată ce Comisia va fi primit avizul agenției pe această temă. Prin urmare, este posibil ca serviciile Comisiei să poată dori să își revizuiască estimările înainte de a înainta o propunere legislativă.

1.3.5 Prezentă EIR

Prezentă evaluare a impactului de reglementare (EIR), bazată pe cele două studii rezumate la punctele 1.3.3 și 1.3.4 de mai sus, este prezentată detaliat în capitolul 2 de mai jos. Orice alte presupuneri sau considerente din respectivul capitol se află în responsabilitatea agenției. În special, din moment ce numărul „aerodromurilor” depășește numărul „aeroporturilor” (acesta din urmă deservind transportul aerian comercial), o atenție deosebită a fost acordată evaluării posibilului impact al domeniului de aplicare al viitoarei legislații.

Această EIR a fost realizată conform metodologiei aprobate de directorul executiv al agenției, în temeiul punctelor 3.4 și 5.3 din procedura de elaborare a reglementărilor a agenției, adoptată de Consiliul de administrație al acesteia.

Trebuie reamintit încă o dată faptul că, spre deosebire de studiul Comisiei de la punctul 1.3.4 menționat anterior, în prezenta EIR sunt luate în considerare numai costurile substanțiale și nu costurile pur administrative (ex. stații de lucru pentru salariați, fotocopiere, completare de formulare, corespondență etc.)

1.3.6 Evaluarea finală a impactului

Serviciilor Comisiei le va reveni responsabilitatea de a rezuma evaluarea preliminară menționată la punctul 1.3.3 de mai sus, evaluarea costurilor administrative și prezenta EIR, în momentul propunerii de adoptare a propunerii legislative pe această temă.

2. Evaluarea impactului de reglementare

2.1 Abordarea evaluării impactului

2.1.1 Evaluare calitativă și cantitativă

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

Aceasta trebuie proporționată în funcție de posibilul impact al propunerii. Aceste impacturi trebuie analizate din puncte de vedere diferite (elemente). Prin urmare, în prezenta EIR, care influențează sectorul aviației, în special aerodromurile, sunt luate în considerare îndeosebi următoarele elemente:

- siguranța;
- economia;
- mediul;
- impactul social;
- și impactul asupra altor cerințe aeronautice în afara domeniului de aplicare AESA.

În special, au fost evaluate impacturile enumerate anterior din punct de vedere cantitativ sau calitativ, astfel cum sunt prezentate în tabelul 4:

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

Tabelul 4: Evaluare calitativă și cantitativă a impactului

Fiecare din cele 5 elemente ale evaluării impactului vor fi revizuite separate la punctele 2.6 - 2.10 de mai jos.

2.1.2 Metodologia de evaluare

Metodologia aplicată pentru evaluarea impactului este structurată în 6 etape:

- analiza problemelor descrise la punctul 2.3;
- definirea obiectivelor (generale, specifice și operaționale) și a indicatorilor prezentați la punctul 2.4 de mai jos;
- identificarea opțiunilor alternative ale principalelor aspecte rezultate în urma consultării (adică domeniul de aplicare a legislației comunitare; reglementarea echipamentelor de aerodrom; procesul de certificare; rolul organismelor de evaluare și reglementarea personalului RFFS) la punctul 2.5;
- identificarea și estimarea dimensiunii grupului țintă;

- identificarea și evaluarea impacturilor fiecărei posibile opțiuni pentru toate cele 6 elemente enumerate la punctul 2.1.1 de mai sus, în scopul stabilirii celor mai semnificative;
- analiză finală pe bază de criterii multiple (ACM).

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

În consecință, obiectivele generale sunt în principal utilizate pentru a susține definirea obiectivelor specifice pentru politica propusă. Indicatorii de rezultat corelați cu acestea vor fi utilizați în prezenta EIR după caz însă vor putea fi utilizați și în viitor pentru revizuri la mijloc de trimestru.

În cele din urmă, indicatorii operaționali de la punctul 2.4.5 de mai jos nu sunt utilizați pentru prezenta EIR. Cu toate acestea, aceștia ar putea fi folosiți de Comisie pentru o analiză comparativă continuă a evoluției inițiativei propuse.

După identificarea tuturor impacturilor pentru fiecare aspect principal și fiecare opțiune de politică conexă, în raport cu obiectivele specifice respective, rezultatele sunt prezentate pe scurt într-o matrice a impacturilor din paragrafele conclusive 2.6 – 2.10 de mai jos. Procedura de elaborare a acestei matrice este analiza pe bază de criterii multiple (ACM), realizată pe parcursul următoarelor etape detaliate:

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

2.2 Organizarea procesului

2.2.1 Grup director interservicii

Raportul privind evaluarea preliminară a impactului menționată la punctul 1.3.3 de mai sus a fost finalizat de consultant în septembrie 2005. În acest caz, Comisia și-a anunțat intenția de a trece treptat la extinderea sistemului AESA⁴.

Prin urmare, unitatea DG TREN F3 (siguranța aviației și mediul), în ianuarie 2006, a format Grupul director interservicii (IS-SG) pentru evaluarea *ex ante*/evaluarea finală a impactului asupra extinderii competențelor Agenției Europene de Siguranță a Aviației (AESA) la serviciile de navigație aeriană (ANS), gestionarea traficului aerian (ATM) și aerodromuri, cu următoarele atribuții:

- revizuirea evaluării preliminare realizată de un contractant și oferirea de consultanță privind necesitatea de a lua în considerare alte opțiuni mai detaliate în cadrul modalității propuse;
- facilitarea accesului la informații pentru finalizarea studiului;
- sprijinirea persoanei responsabile de evaluare, în special pentru evaluarea riscului și estimarea costurilor, odată ce vor fi cunoscute detaliile avizului AESA;
- monitorizarea activității și validarea rezultatelor;
- participarea la reuniuni;
- participarea la aprecierea calitativă a evaluării;
- asigurarea difuzării concluziilor și recomandărilor.

Pe lângă unitățile DG TREN și agenție, alte servicii ale Comisiei participă, de asemenea, la respectivul IS-SG, precum: SEC GEN, Service Juridique, DG ENTR, DG ENV și DG BUDG.

Reuniunea de demarare a avut loc la 20 martie 2006, urmată de reuniuni regulate, cea de a 6-a având loc la 21 martie 2007. În scopul prezentării membrilor IS-SG a prezentei EIR de către AESA, se va programa cea de-a 7-a reuniune.

Până în prezent membrilor IS-SG le-au fost oferite informații de bază tehnice și legate de costuri, în principal pentru elaborarea evaluării costurilor administrative realizată de DG TREN, în cadrul căreia au fost pe deplin implicați nu doar prin reuniuni, ci și prin revizuirea de documente transmise prin poștă.

Se așteaptă nu numai ca IS-SG să facă observații asupra prezentei EIR și ulterior să aprobe evaluarea finală a impactului compilată de DG TREN, ci și ca acesta să își continue activitatea și să emită concluzii asupra evaluării impactului privind extinderea AESA la ATM și ANS.

2.2.2 Consultarea părților interesate

Până în prezent, s-a realizat o consultare structurată și repetată a părților interesate (pe lângă corespondență și schimburi neoficiale) prin intermediul a treisprezece mecanisme prezentate pe scurt în tabelul 5 de mai jos:

Nr .	Responsabil	Perioada de consultare	Grup țintă	Mecanism	Rezultate
1	ECORYS	Mijlocul anului 2005	Peste 70 de părți interesate selectate	Chestionare	56 primite. Rezumatul răspunsurilor în

⁴ COM(2005) 578 final din 15 noiembrie 2005.

					raportul ECORYS
2	ECORYS	Mijlocul anului 2005	25 de părți interesate cheie	Interviuri	Rezumatul răspunsurilor în raportul ECORYS
3	AESA	dec. 2005	Grupul consultativ al autorităților naționale (AGNA)	Consultare privind planul anual AESA de elaborare a reglementărilor	Atribuție BR 002 aprobată
4	AESA	dec. 2005	Comitet consultativ pentru standarde de siguranță (SSCC)		Atribuție BR 002 aprobată
5	AESA	dec. 2005	AGNA	Consultare privind termenii de referință pentru atribuția BR 002	Termeni de referință publicați
6	AESA	dec. 2005	SSCC		Termeni de referință publicați
7	AESA	mai – oct. 06	Public prin consultare pe internet	NPA nr. 06/2006	3010 observații primite de 1850 de respondenți. DRO publicat
8	AESA	mai – iul. 07	Public prin consultare pe internet	DRO nr. 06/2006	103 reacții primite de 15 părți interesate. Luând în considerare avizul
9	AESA	De la începutul anului 2006	Autorități aeronautice	Prezentări pentru GASR WG	Participare constantă și dezbateri la reuniuni
10	AESA	dec. 2006	Părți interesate de aerodromuri	Prezentare pentru ACI „Schimb de experiență în domeniul aeroportuar”	Prezentare realizată
11	AESA	iunie 2007	Părți britanice interesate de aerodromuri	Prezentare pentru Conferința AOA pe tema siguranței și operațiunilor	Prezentare realizată
12	AESA	iunie 2007	Părți austriece, germane și elvețiene interesate de aerodromuri	Prezentare pentru Comitetul de infrastructură și tehnologie al ADV	Prezentare realizată
13	AESA	sept. 2007	Părți interesate de aerodromuri	Prezentare pentru Comitetul tehnic ACI	Prezentare realizată

Tabelul 5: Consultarea părților interesate

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

Succesiv, agenția, astfel cum se impune prin procedura sa de elaborare a reglementărilor, a consultat de două ori AGNA și respectiv SSCC asupra includerii atribuției BR 002 în planul de elaborare a reglementărilor și apoi, asupra termenilor de referință detaliați pentru evoluția acestuia. Din 2005, AESA a depus, de asemenea, toate eforturile pentru a stabili o legătură nu doar cu autoritățile competente, ci și cu toate părțile interesate în aerodromuri și, în primul rând, cu asociațiile lor reprezentative. Acest efort constant a contribuit la numărul și calitatea observațiilor primite asupra NPA nr. 06/2006. În special, au sosit 3010 observații nu doar de la peste 1750 de indivizi, ci și de la 91 de părți interesate competente din domeniul aviației, prezentate în tabelul 6:

Autorități	Aerodromuri	Utilizatori ai spațiului aerian	ANSP	Sector
Austria (Christian Marek)	Aberdeen	AEA	DFS	Airbus
Belgia	ACI Europe	AOPA Italia	Biroul ATS Bundeswehr	British Helicopter Advisory Board
Danemarca	ADV (Asociația germană a aeroporturilor)	AOPA Norvegia	EURO CONTROL	ECA
Republica Cehă	Avinor	AOPA UK		Helicopter Museum
Estonia	BAA Central Airside Operations	APAU		IFATCA
Finlanda	Bickerton's Aerodromes	Air League		International Fire Training Centre
Franța	Birmingham	Association Aerotourisme		Squirrel Helicopters
Grecia	British AOA	Association MosAiles		
Germania	Dublin	Belgian Gliding Federation		
Ministerul Economiei, Transporturilor și Dezvoltării din Hessian	Dutch Airport Association	British Gliding Association		
Islanda	Exeter & Devon	British Hang Gliding & Para Gliding Ass.		
Irlanda	Finavia	British International		
Italia	Fraport AG	Centre ULM Européen		
grup de procedură JAA OPS	Glasgow	Club Aero ULM Berch		
Țările de Jos	Gloucestershire	Club ULM		
Norvegia	Guernsey	Danish Ultralight Flying Association		
România	Heathrow	Deutscher Ultralightflugverband		
Republica Slovacia	Humberside	ECOGAS (BBGA)		
Slovenia	Luton	EGU		
Spania	Lyon	Europe Airsports		
Suedia	Manchester	FSSLA Federation		
Elveția	Nottingham E.M.	GAAC		
Regatul Unit SUA (FAA)	Prague	KLM		
	Schiphol	Helicopter Club GB		
	Schweizer Flugplatzverain	IAOPA		
	Teuge	Popular Flying Ass.		
	UAF	Reseau Sport de l'Air		
		Swiss Aero club		
		UK Flying Farmers Association		
		UK Offshore Operators		

			Association		
TOTAL	24	27	30	3	7
TOTAL BRUT					91

Tabelul 6: Organizații publice sau private care au răspuns la NPA nr. 06/2006

Toate cele 3010 observații au fost analizate, astfel cum este descris în DRO nr. 06/2006, publicat la 5 mai 2007. În cele din urmă, la DRO s-au primit, de asemenea, 103 reacții, care au fost și ele analizate și rezumate, după caz, în avizul privind extinderea sistemului AESA la siguranța și interoperabilitatea aerodromurilor.

În concluzie și, evident, în limitele resurselor disponibile, toate părțile interesate au avut mai multe oportunități de a interacționa cu agenția, în spiritul, însă frecvent chiar dincolo și cel puțin în litera, procedurii aplicabile de elaborare a reglementărilor.

În special, analiza răspunsurilor la DRO a permis să se concluzioneze că doar mai puțin de 5% din cele 91 de părți colective inițiale interesate, care au răspuns la NPA nr. 06/2006, nu s-au convins pe deplin de corectitudinea procesului prezentat în tabelul 7 de mai jos:

Organizații care au răspuns la NPA nr. 06/2006						
Autorități competente		Operatori de aerodrom			Total	
Care ridică îndoieli asupra corectitudinii procesului		Total respondenți inițiali	Care ridică îndoieli		Total respondenți inițiali	Care ridică îndoieli
BMBVS	3	24	ADV	1	27	4
DGAC-FR						
ENAC						
%	12,5		3,7			4,4

Tabelul 7: Corectitudinea procesului

2.3 Analiza problemelor

2.3.1 Nivelul de siguranță pe aerodromurile din UE

2.3.1.1 Definiții

La cererea direcțiunii AESA pentru elaborarea reglementărilor, în iulie 2007 s-a realizat un studiu succint de către Departamentul de cercetare și analiză a siguranței din cadrul aceleiași agenții, asupra accidentelor aviatice survenite pe sau în apropierea unui aerodrom. S-au utilizat definițiile accidentelor și incidentelor aviatice din anexa 13 la OACI prezentate pe scurt în tabelul 8:

Extras din definițiile din anexa 13 la OACI, ediția 9 – 2001, inclusiv amendamentul 11 aplicabil la 23 noiembrie 2006	
Accident Anexa 13 cuprinde, de asemenea unele excepții	Un eveniment asociat cu exploatarea unei aeronave care are loc între momentul în care orice persoană se îmbarcă la bordul unei aeronave cu intenția de a efectua un zbor și momentul în care toate aceste persoane s-au debarcat, în care: <ul style="list-style-type: none"> a) o persoană este rănită grav sau mortal deoarece s-a aflat în aeronavă sau a intrat în contact direct cu o parte a aeronavei, inclusiv cu piese desprinse din aeronavă sau a fost expusă direct la suflul reactoarelor, b) aeronava suferă o avarie sau o ruptură structurală care afectează rezistența

neincluse în prezentul tabel)	structurală, performanța sau caracteristicile de zbor ale aeronavei și în mod normal necesită reparație majoră sau înlocuirea părții componente afectate, c) aeronava a dispărut sau este total inaccesibilă.
Incident	Un eveniment, altul decât un accident, asociat cu exploatarea unei aeronave care afectează sau care ar putea să afecteze siguranța în exploatare.

Tabelul 8: Extras din definițiile din anexa 13 la OACI

Studiul s-a bazat pe datele obținute din baza de date AESA privind siguranța, care include date din întreaga lume privind accidentele și incidentele grave, obținute de la OACI, precum și informații privind evenimente legate de siguranță din surse mass-media și din domeniu. Toate datele din prezentul punct 2.3.1 au fost extrase din baza de date menționată anterior și strânse la un loc de Departamentul de cercetare și analiză a siguranței al agenției, cu excepția cazului în care se specifică altfel în text.

2.3.1.2 Domeniul de aplicare al studiului

În domeniul de aplicare al acestui studiu privind siguranța sunt incluse:

- accidentele produse la o aeronavă cu o masă maximă la decolare certificată de peste 2250 kg, din moment ce OACI nu colectează date pentru celule mai mici;
- de orice categorie (adică aeronavă cu aripi fixe), fie utilizată la transportul aerian comercial sau în aviație, în general.

Analiza a acoperit zece ani, și anume 1996 – 2005. Astfel, de exemplu, recentul accident din 17 iulie 2007 de pe aeroportul Congonhas (Brazilia) care a făcut 187 de victime în rândul persoanelor de la bord, dar și 12 victime în rândul persoanelor din zona urbană care înconjoară respectivul aerodrom, nu a fost inclus în studiu, deoarece nu sunt încă disponibile informații oficiale privind factorii de cauzalitate pentru aeronava care a depășit limitele pistei ude.

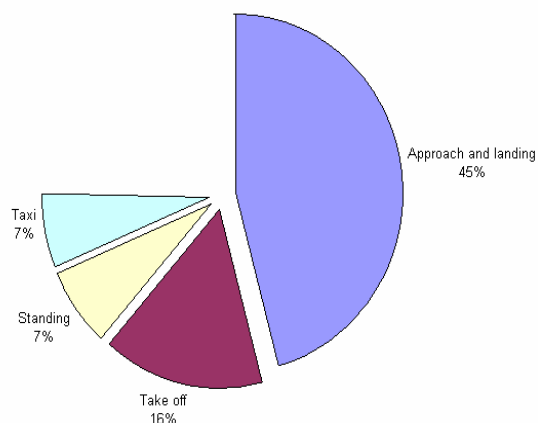
De asemenea, s-a realizat o comparație între regiunile în care s-a produs accidentul: adică Europa⁵ în comparație cu restul lumii. Pentru unele grafice, din cauza disponibilității incomplete a datelor, domeniul de aplicare este, totuși, modificat.

2.3.1.3 Faze de zbor

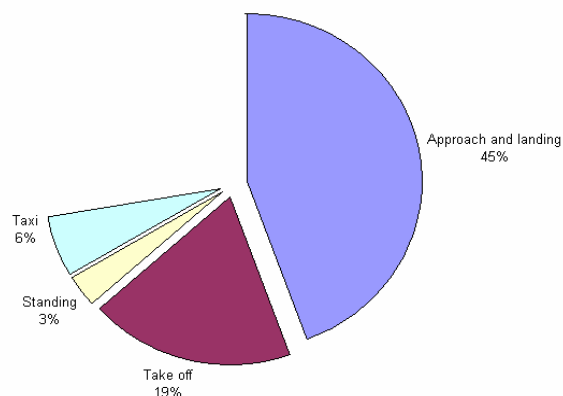
Astfel cum se arată în graficele din figura 3 de mai jos, aproximativ 75% din totalul accidentelor, pe perioada de timp avută în vedere, s-au produs pe un aerodrom sau în apropierea acestuia. Nu au apărut diferențe semnificative între Europa și restul lumii (nu în cifre absolute, ci din punctul de vedere al distribuției procentuale a accidentelor):

⁵ În scopul acestei revizuirii a siguranței, „Europa” reprezintă cele 27 de state membre ale Uniunii Europene, plus Islanda, Liechtenstein, Norvegia și Elveția (27UE+4), deoarece ultimele patru participă la „sistemul EASA”. În schimb, ECAC cuprinde o regiune mai amplă, ce include 24 de state: și anume, întreagă Europă geografică, exceptând Belarus, Liechtenstein, Federația Rusă cu Kaliningrad FIR, San Marino și Misiunea Națiunilor Unite în Kosovo.

State of occurrence EU27+4
Accident distribution over the flight phases



State of occurrence outside EU27+4
Accident distribution over the flight phases



State of occurrence EU 27 + 4	Stadiul producerii accidentelor în UE 27 + 4
Accident distribution over the flight phases	Distribuția accidentelor în funcție de fazele de zbor
State of occurrence outside EU 27 + 4	Stadiul producerii accidentelor în afara UE 27 + 4
Accident distribution over the flight phases	Distribuția accidentelor în funcție de fazele de zbor
Taxi	Rulare
Standing	Staționare
Take off	Decolare
Approach and landing	Apropiere și aterizare

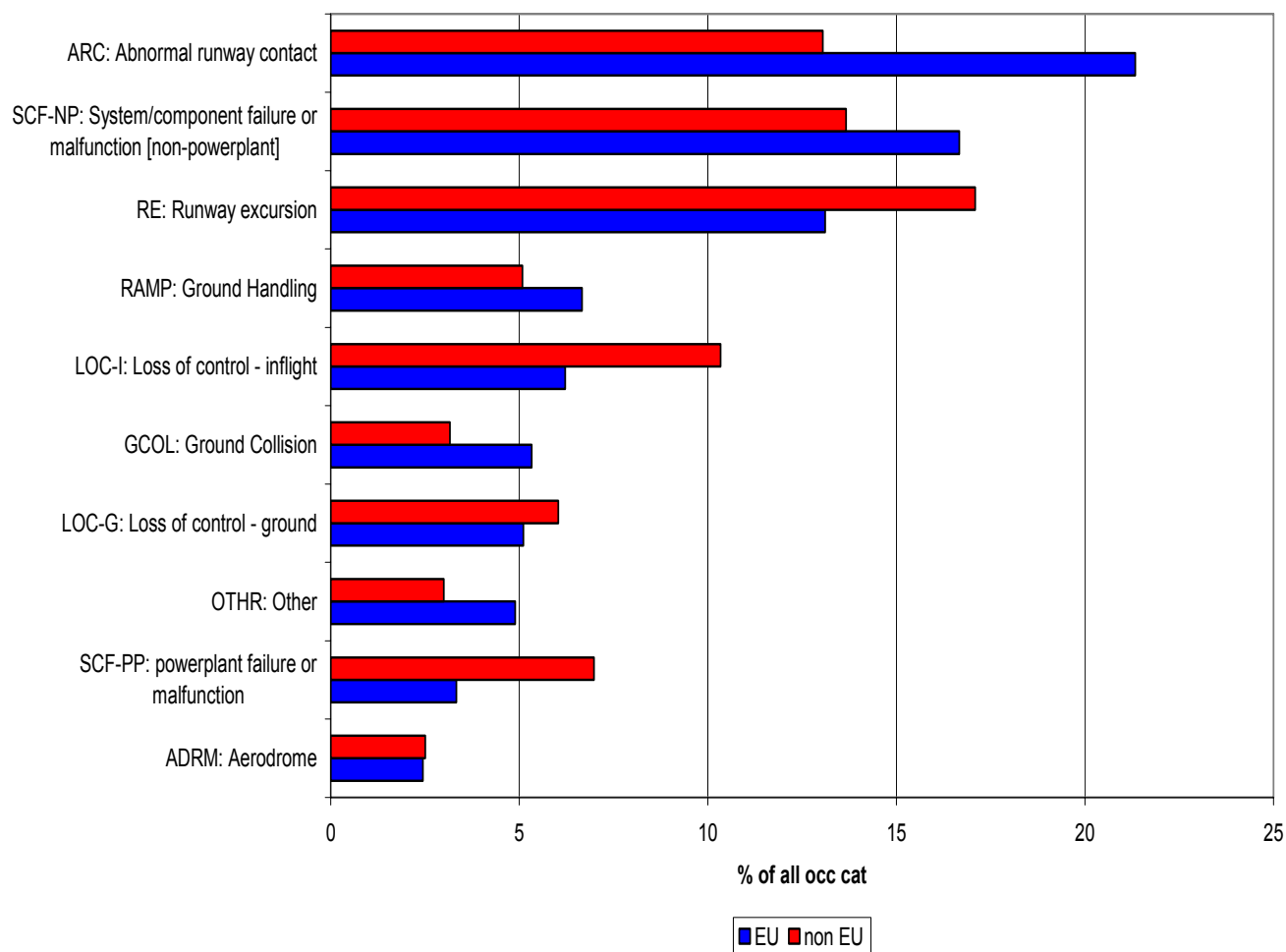
Figura 3: 75% din accidentele aviatice pe aerodromuri sau în apropierea acestora

2.3.1.4 Categoriile de evenimente

Categoriile de evenimente oferă primul și cel mai ridicat nivel de analiză a accidentelor și incidentelor. Mai multe categorii pot fi atribuite unui eveniment dat. Categoriile de evenimente descriu la modul general ce s-a întâmplat.

Graficul din figura 4 de mai jos arată categoriile de evenimente în care sunt încadrate accidentele care s-au produs pe durata fazei de decolare, aterizare, staționare și rulare:

**Top 10 Occurrence Categories
Accidents - take off, landing, standing, taxi phase**



Top 10 Occurrence Categories Accidents – take off, landing, standing, taxi phase	Primele 10 categorii de accidente – faza de decolare, aterizare, staționare, rulare
ARC: Abnormal runway contact	ARC: contact anormal cu pista
SCF-NP: System/ component failure or malfunction [non poweplant]	SCF-NP: Defecțiune a sistemului/componentei sau disfuncție [nelegată de grupul motopropulsor]
RE: Runway excursion	RE: Ieșire de pe pistă
RAMP: Ground handling	RAMP: Prestatori de servicii de handling la sol
LOC-I: Loss of control - inflight	LOC-I: Pierderea controlului în timpul zborului
GCOL: Ground Collision	GCOL: Coliziunea aeronavei pe sol
OTHR: Other	ALTELE: Orice alt tip de accident
SCF-PP: powerplant failure or malfunction	SCF-PP: Defectarea sau disfuncția grupului motopropulsor
ADRM: Aerodrome	ADRM: Aerodromul
% of all occ cat	% din toate categoriile de accidente

EU / non EU	
UE / din afara UE	

Figura 4: Primele 10 categorii conexe aerodromurilor

Din figura 4 de mai sus se poate observa că 3 din cele mai frecvente 5 categorii din Europa pot fi legate de aerodromuri (adică ARC, RE, RAMP). Taxonomia respectivelor categorii este descrisă în detaliu în tabelul 9 de mai jos:

Acronim	Definiție
ARC	Contact anormal cu pista: aterizare dură, lungă, rapidă. De asemenea, include loviri ale fuzelajului posterior și aterizare cu roțile ridicate. Cauzele acestora pot fi chiar parțial legate de aerodrom (ex. semnalizarea neadecvată a pistei).
SCF-NP	Defecțiune a sistemului/componentei – nelegată de motor: pentru a descrie că a existat o defecțiune / avariere a unuia din sistemele aeronavei, altul decât motorul. În foarte puține cazuri, starea suprafeței sau pantele pot cauza avaria trenului de aterizare. În cazuri extrem de rare (ex. accidentul Concorde, 25 iulie 2000), șirul de evenimente poate fi inițiat de obiecte și corpuri străine pe o pistă și poate conduce la un accident catastrofic.
RE	Ieșirea de pe pistă: aeronava a ieșit de pe pistă în lateral sau a depășit capătul pistei. În mai multe cazuri, poate fi legată de aerodrom (ex. acvaplanare sau distanțe declarate care nu corespund standardelor de siguranță pentru a atrage din punct de vedere comercial un trafic mai mare).
RAMP	Prestatori de servicii de handling la sol: include aeronava care este avariata de echipamentul de la sol, vehicule, însă include și erorile la aterizare. Este acoperit de definițiile accidentului sau incidentului aviatic din anexa 13.
LOC-I	Pierderea controlului în timpul zborului: aeronava deviază de la traiectul de zbor prevăzut. Această categorie este folosită numai în cazurile în care aeronava poate fi controlată. Sunt excluse cazurile în care defecțiunile tehnice fac aeronava de necontrolat.
GCOL	Coliziunea aeronavei cu obiecte/obstacole în timp ce se deplasează pe aerodrom, însă fără a include lungimea de rulare la decolare și rularea pentru aterizare. Prin urmare, sunt excluse coliziunile provocate de incursiunile pe pistă. Acestea din urmă nu sunt incluse în lista primelor 10 categorii, menționată anterior, în ceea ce privește frecvența accidentelor (frecvența incidentelor provocate de incursiunile pe pistă este specificată mai jos, gravitatea consecințelor nu este legată de frecvență).
LOC-G	Pierderea controlului la sol: ar putea fi provocată de avarierea trenului de aterizare însă ar putea fi, de asemenea, provocată de cauze legate de aerodrom: ex. alunecare pe gheață, acvaplanare sau rotirea aeronavei din cauza vântului.
ALTELE	Orice alt tip de accident, care, în raport cu evenimentele de pe/din apropierea aerodromurilor include, în special impactul cu păsări, ex. coliziunea aeronavei cu păsările.
SCF-PP	Defectarea motoarelor aeronavei. În puține cazuri, aceasta se datorează înghițirii de obiecte și corpuri străine.
ADRM	Evenimente legate de schema sau funcționarea unui aerodrom. Aceste evenimente pot include accidente legate de drenarea necorespunzătoare a pistei, de întreținere necorespunzătoare a pistei, de slaba semnalizare care

	poate conduce, de exemplu, la accesul pe o pistă greșită, de controlul inadecvat al vehiculelor, de curățarea inadecvată a zăpezii etc.
Notă: numai două din categoriile menționate mai sus, și anume „ADRM” și „RAMP” cu litere aldine, sunt direct și unic legate de aerodrom și de exploatarea acestuia. În mod normal, toate celelalte sunt mai direct legate de exploatarea aeronavei de pe aerodrom, însă numai analiza accidentului sau incidentului specific ne poate spune dacă factorii de aerodrom au avut sau nu vreo contribuție la acesta. Numai LOC-I, de pe rândul pe fond gri, nu este niciodată legat de aerodrom.	

Tabelul 9: Taxonomia categoriilor de evenimente

Numărul relativ mare de contacte anormale cu pista/ieșiri de pe pistă din Europa (cu aproximativ 50% mai frecvente decât în restul lumii) ar merita un studiu aprofundat. O posibilă explicație ar fi că raportarea acestor evenimente este mai dezvoltată în Europa decât în alte părți ale lumii. În orice caz, în scopul prevenirii consecințelor catastrofice din urma unei ieșiri de pe pistă, este important să se stabilească și să se mențină zone definite (ex. benzile sau zonele de siguranță de la capătul pistei) în jurul pistelor.

2.3.1.5 Accidente mortale pe aerodromuri

Un număr total de 9 accidente mortale pe plan mondial, între 1996-2005, au fost clasificate în categoria de evenimente „aerodrom” (ADRM). 2 dintre acestea au avut loc în Europa, astfel cum se enumeră în tabelul 10 de mai jos:

UE 27 + 4				
An	Clasă	Total morți	Morți la bordul aeronavei	Număr de accidente
2000	Accident	113	109	1
2001	Accident	118	114	1

Tabelul 10: Accidente mortale în Europa la care au contribuit în mare parte factorii de aerodrom

Un scurt rezumat al factorilor de aerodrom menționați este prezentat mai jos:

25/7/2000 – Franța (Gonesse, Lieu patte d’Oie) - Concorde
Factori de aerodrom: **corpuri străine pe pistă**, pistă nedegajată.

08/10/2001 – Italia (Milano-Linate Airport) – MD87 și Cessna Citation
Factori de aerodrom: standardul de aerodrom nu era conform cu anexa 14 la OACI; **reperele, luminile și semnele necesare fie lipseau, fie se aflau într-o stare jalnică și erau dificil de recunoscut în condiții de vizibilitate redusă. Alte repere nu erau cunoscute de operatori. De asemenea, pe aerodrom nu funcționa niciun sistem de management al siguranței.**

Celelalte 7 accidente mortale legate cel puțin parțial de factori de aerodrom, produse în afara Europei în perioada de timp avută în vedere, sunt enumerate în tabelul 11 de mai jos:

Restul lumii				
An	Clasă	Total morți	Morți la bordul aeronavei	Număr de accidente
1999	Accident	18	16	1
2000	Accident	86	86	2
2001	Accident	1	0	1
2004	Accident	2	2	1
2005	Accident	152	152	2

Tabelul 11: Accidente mortale în afara Europei la care au contribuit factori de aerodrom

Un scurt rezumat al factorilor de aerodrom menționați este prezentat mai jos:

21/12/1999 – Guatemala (orașul Guatemala) – DC10-30

Factor de aerodrom: case aproape de pistă (și anume **zonă de siguranță insuficientă la capătul pistei**).

25/3/2000 – Angola (Huambo) - Antonov 32

Factor de aerodrom: **suprafață a pistei** în stare **proastă**.

31/10/2000 – Taiwan (Aeroportul Chiang Kai-Shek) – Boeing 747-400

Factori de aerodrom: **semne care nu sunt în conformitate cu standardele internaționale, unele lumini critice de pe calea de rulare și pistă lipseau sau nu funcționau**, nu erau instalate bariere sau repere la începutul pistei închise, niciun radar terestru nu era disponibil pentru ca ATC să identifice poziția aeronavei.

5/1/2001 – Angola (Dundo) – Boeing 727-100

Factori de aerodrom: marginea pistei deasupra înălțimii câmpului, **persoane cu acces în zona adiacentă pistei, probabil gard lipsă în jurul aeroportului, lungimea pistei induce un comportament operațional specific pilotului (aterizare într-un timp cât mai scurt după prag)**.

29/6/2004 – Mozambic (Vilanculos a/p) – Beech 200 King Air

Factori de aerodrom: aeronava nu a putut acumula suficientă viteză din cauza **suprafeței moi a pistei**.

23/8/2005 – Peru – Boeing 737-200

Factori de aerodrom: **semnalizare RWY nedisponibilă**.

10/12/2005 – Nigeria – DC-9-30

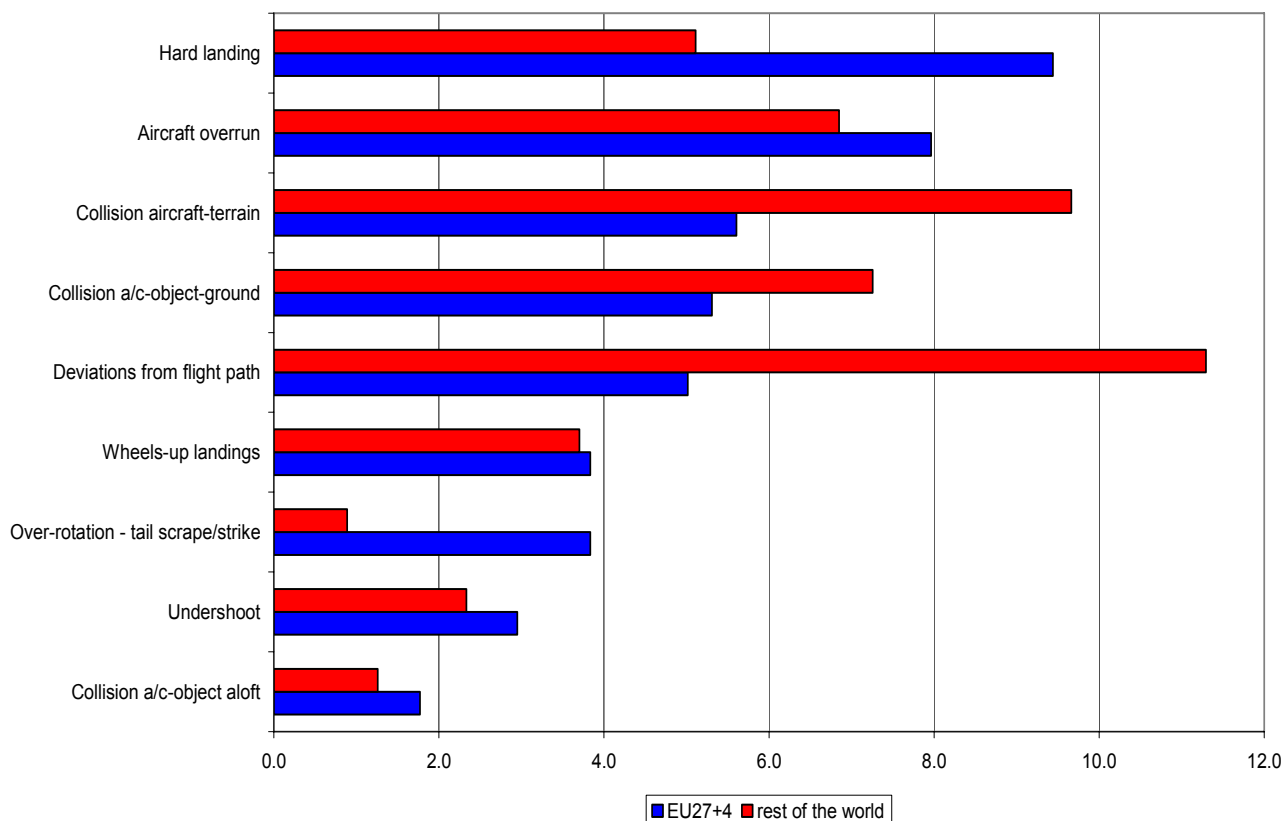
Factorii citați includ: este posibil ca neaprinderea luminilor de pe aerodrom să fi împiedicat, de asemenea, pilotul să repereze pista. Un alt factor a fost faptul că aeronava a lovit canalul de scurgere din beton care a condus la dezintegrarea acesteia și apoi la izbucnirea incendiului.

2.3.1.6 Cele mai importante evenimente

Scenariul unui accident este descris prin șirul de evenimente care a dus la rezultatul final. Numărul de etape descris depinde de profunzimea investigației și de natura accidentului. În scopul analizei, are importanță primul sau cel mai important eveniment care a inițiat șirul de

accidente. Graficul din figura 5 oferă informații privind primele cele mai importante evenimente care au condus la accidente în ceea ce privește fazele de zbor apropiere/aterizare și decolare:

Top 9 lead event types during Approach, Landing and Take-off - Accidents



Top 9 lead event types during Approach, Landing and Take-off – Accidents	Primele cele mai importante 9 tipuri de evenimente care au loc în fazele de apropiere, aterizare și decolare – accidente
Hard landing	Aterizări dure
Aircraft overrun	Răsturnarea aeronavelor
Collision aircraft-terrain	Coliziunea aeronavelor cu terenul
Collision a/c-object-ground	Coliziunea aeronavelor cu obstacole la sol
Deviations from flight path	Depășirea pistei
Wheels-up landings	Aterizare cu roțile ridicate
Over-rotation – tail scrape/strike	Rotații excesive – lovire/zgâriere a fuzelajului posterior
Undershoot	Aterizare rapidă
Collision a/c-object aloft	Coliziunea aeronavelor cu obstacole în aer
EU27+4	UE 27+4
Rest of the world	Restul lumii

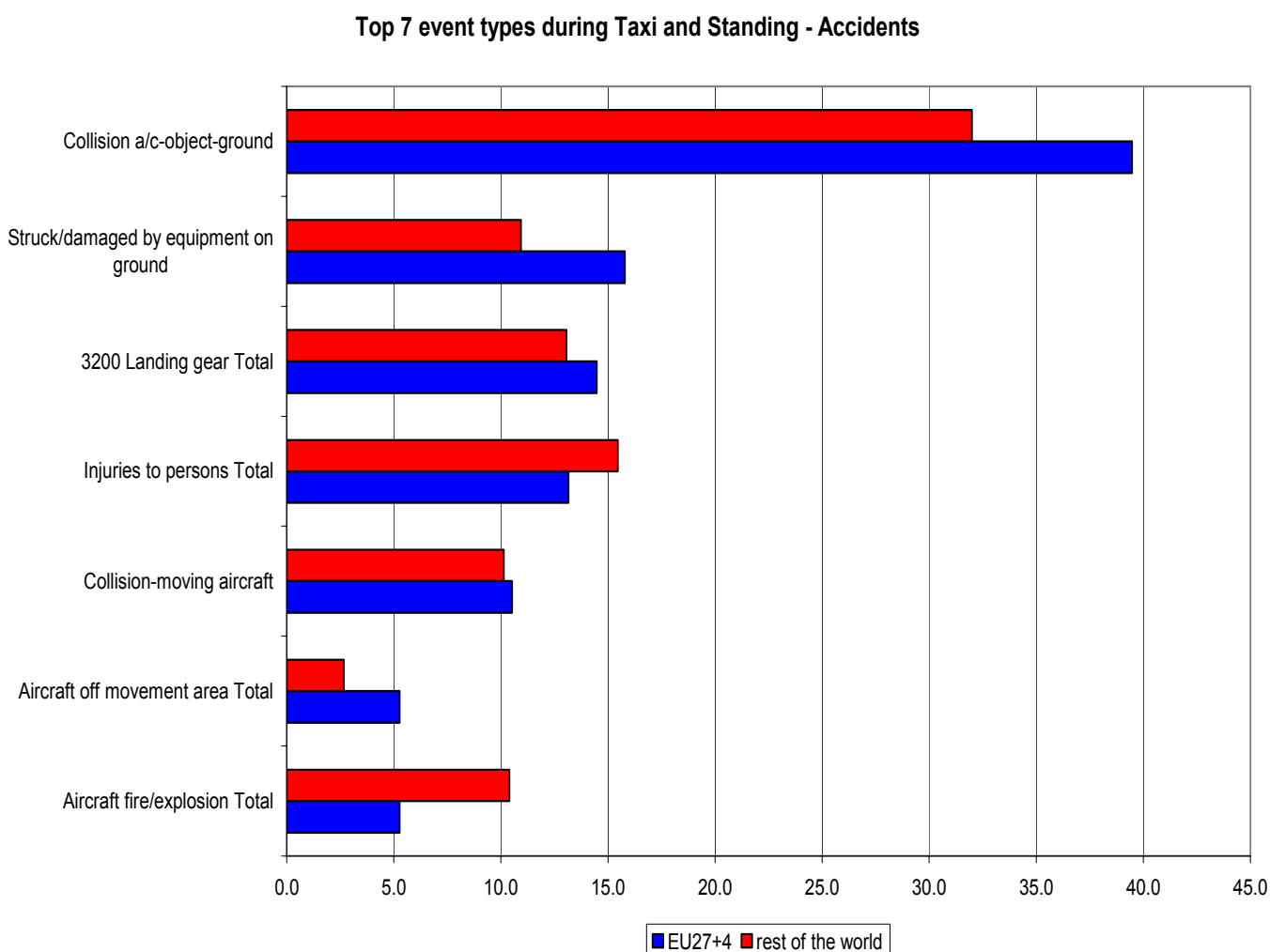
Figura 5: Primele cele mai importante 9 evenimente pe aerodromuri sau în apropierea acestora

Datele arată că există un procent mai mare de accidente în Europa care a inclus aterizări dure, depășiri ale pistei și rotații excesive/loviri ale fuzelajului posterior. Acestea sunt conform imaginii deja obținute folosind categorii de accidente.

În același timp, datele arată că în Europa există o rată mult mai mică a accidentelor care implică pierderea controlului în timpul zborului și coliziuni cu terenul/obstacole, în cazul aeronavelor care depășesc 2250 kg, certificate de MTOM. Totuși, Raportul anual privind siguranța din 2005, publicat de EUROCONTROL, care s-a concentrat asupra gestionării traficului aerian (ATM) și serviciilor de navigație aeriană (ANS), nu deosebește evenimentele pe criterii de masă a aeronavelor (într-adevăr irelevant pentru serviciile de trafic aerian). În acest raport, EUROCONTROL afirmă că numărul de contacte cu solul în zbor controlat (CFIT) din ECAC s-a stabilizat la aproximativ 30/an. Acest tip de accident apare, extrem de rar, în cazul aterizării aeronavelor mari pe piste echipate cu radioghidare de precizie cu instrumente (ex. ILS) în planuri orizontale și verticale. Prin urmare, trebuie remarcat faptul că riscul CFIT este încă în mare parte prezent în cazul pistelor și al aeronavelor mici, acolo unde tehnologia ILS este exagerat de costisitoare sau pur și simplu nu poate fi pusă în aplicare.

2.3.1.7 Tipuri de evenimente survenite în timpul staționării sau rulării

Figura 6 de mai jos oferă o privire de ansamblu asupra celor mai frecvente evenimente care apar pe durata fazei de staționare și rulare:



Top 7 event types during Taxi and Standing - Accidents	Cele mai importante 7 tipuri de evenimente care au loc în fazele de rulare și staționare – accidente
Collision a/c-object-ground	Coliziunea aeronavelor cu obstacole la sol
Struck/damaged by equipment on ground	Aeronavă lovită/avariată de echipamentul de la sol
3200 Landing gear Total	Total echipament de aterizare 3200
Injuries to persons Total	Total vătămări asupra persoanelor
Collision-moving aircraft	Coliziune-deplasare aeronavă
Aircraft off movement area Total	Total aeronave în afara zonei de deplasare
Aircraft fire/explosion Total	Total aeronave implicate în incendii/explozii
EU27+4	UE 27+4
Rest of the world	Restul lumii

Figura 6: Primele 7 evenimente survenite în timpul rulării sau staționării

Se poate remarca faptul că în UE 27 + 4, cele mai frecvente evenimente privind siguranța, survenite în timpul rulării sau staționării, sunt coliziunile cu obiecte fixe sau cu echipamentele la sol.

Aceste evenimente de pe aerodromuri implică, de asemenea, costuri importante. Estimările furnizate de Departamentul de cercetare și analiză a siguranței al agenției nu acoperă toate aceste costuri deoarece nu toate evenimentele care implică vătămări au fost justificate din cauza limitărilor din cerințele de raportare ale OACI. Costul aferent avarierii aeronavei implicate este, de asemenea, important însă nu poate fi estimat direct de AESA, deoarece aceste informații nu se regăsesc în rapoartele de accidente.

Totuși, pe lângă datele incluse în bazele de date OACI și AESA, date privind siguranța aviației sunt disponibile, de asemenea, publicului pe internet. Printre acestea Fundația pentru Siguranța Zborului⁶ (FSF: o organizație internațională independentă nonprofit) a lansat în 2003 Programul de prevenire a accidentelor la sol (GAP), datorită importanței pe care o căpătaseră accidentele și incidentele pe platformă sau pe calea de rulare. La 31 iulie 2007, informațiile succinte colectate în cooperare cu IATA au fost postate pe site-ul acesteia. Conform acestora, FSF a estimat aproximativ 27 000 de evenimente privind siguranța (accidente sau incidente) pe an, în întreaga lume, produse în timpul rulării sau staționării. Adică aproape 1 eveniment la 1 000 de plecări. Din moment ce în ECAC există aproximativ încă 10 000 de plecări pe an (adică 10 milioane), se poate estima faptul că în acea zonă, se produc aproximativ 10 000 de accidente sau incidente pe an, pe platformă sau pe durata rulării, ceea ce înseamnă mai mult sau mai puțin 1/3 din totalul la nivel mondial.

De asemenea, FSF a estimat costul daunelor (chiar și un incident minor poate avea drept urmare reparații costisitoare ale aeronavei și chiar mai mult întreruperea costisitoare a programului și timp la sol pentru reparații) la 10 000 USD/an, la nivel mondial, ceea ce înseamnă un cost mediu de 370 000 USD/accident sau incident. Presupunând că 1 EUR = 1,35 USD (în 2006), costul mediu al unui singur eveniment s-ar putea ridica la aproximativ 270 000 EUR.

Prin urmare, costul total anual în cadrul ECAC, pe baza cifrelor furnizate de FSF, poate fi estimat la:

$$\begin{aligned} 10\,000 \text{ accidente sau incidente pe platformă sau pe durata rulării} \times 270\,000 \text{ EUR} &= \\ &= 2\,700\,000\,000 \text{ EUR} = 2\,700 \text{ milioane EUR (2006)} \end{aligned}$$

Totuși, datele furnizate de FSF nu sunt cele oficiale. Prin urmare, ar fi prudent să se presupună că acestea ar putea fi chiar supraestimate. Prin urmare, AESA va lua în considerare un cost total anual de 30% în cele ce urmează: adică $2700 - 30\% = 1890$ milioane € (2006)/an.

În acest caz, se consideră că în cadrul AESA aproximativ 75% din zboruri au loc în UE 27 + 4 ; prin urmare, numai 75% din costul total trebuie atribuit acestei zone geografice: adică $1890 \times 75\% = 1417,5$ milioane € (2006)/an.

⁶ http://www.flightsafety.org/gap_home

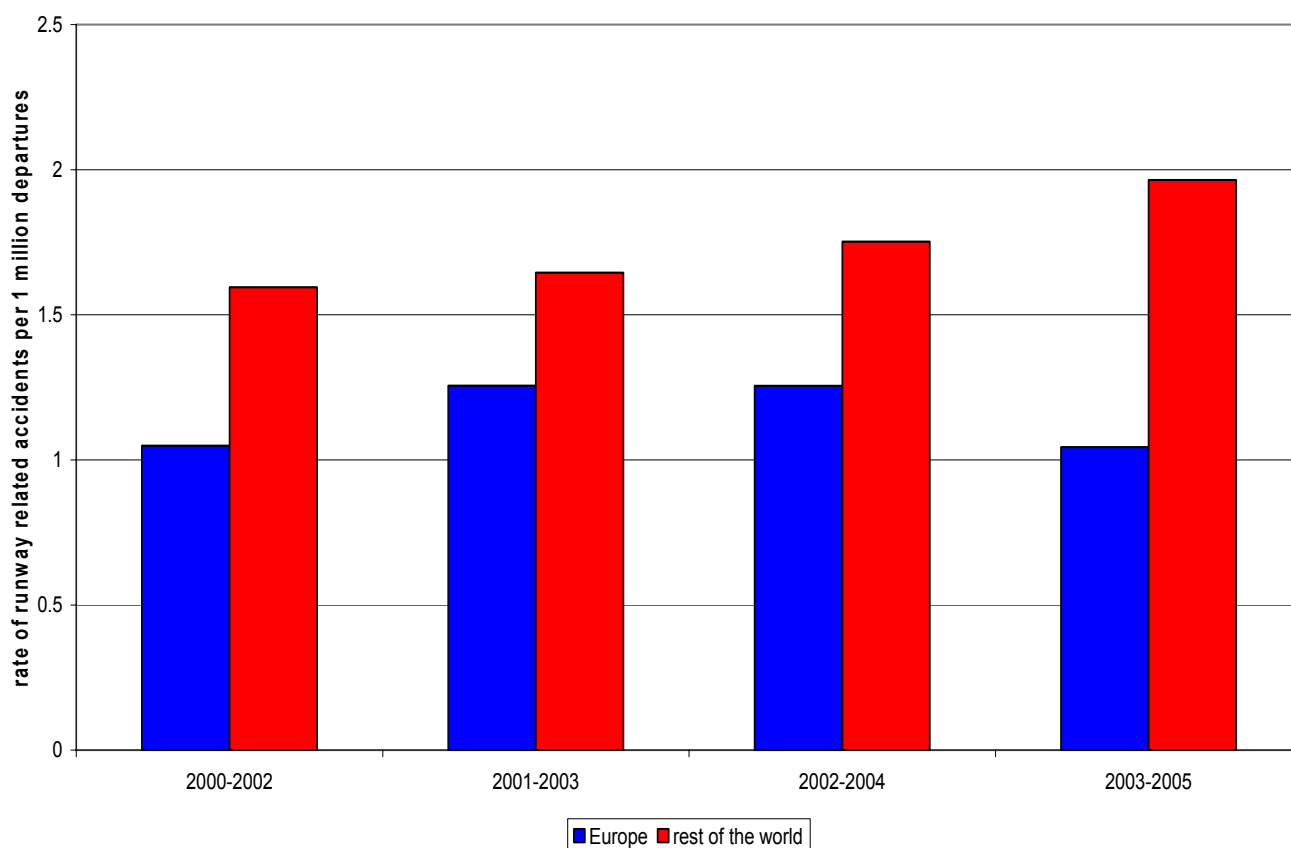
Cel puțin 80% din cifra de mai sus poate fi asociată factorilor de aerodrom (infrastructură, echipamente sau orice operațiune care include serviciile de handling la sol), din moment ce evenimentele avute în vedere se produc doar în timpul rulării sau staționării. În concluzie, în UE 27 + 4, se poate estima că costul daunelor provocate de accidente sau incidente aviatice survenite în timpul rulării sau staționării se ridică la 80% din 1417,5 = **1134 milioane EUR (2006)/an**.

2.3.1.8 Evenimente asociate pistei

Figura 7 de mai jos arată rata (pe milioane de plecări) accidentelor asociate pistei pe durata fazei de decolare sau aterizare. Accidentele asociate pistei includ, de exemplu, incursiunile pe pistă, ieșirile de pe pistă și coliziunea cu obstacole de la sol. Pentru această cifră, rata accidentelor atât în cazul operațiunilor regulate, cât și a celor neregulate, care s-au produs în Europa geografică (care include, printre alte țări, Federația Rusă) sunt comparate cu cele din restul lumii în perioada 2000 – 2005. Acest domeniu de aplicare a fost ales datorită disponibilității datelor de expunere.

Media mobilă pe trei ani pentru Europa arată o tendință diferită în comparație cu restul lumii: rata accidentelor pare să crească în restul lumii, în timp ce în Europa rata pare să aibă o ușoară tendință descendentă. Acest lucru s-ar putea datora unei mai mari conștientizări în urma accidentului regretabil de la Linate (8 octombrie 2001) și a EAPPRI ulterior (Planul de acțiune EUROCONTROL pentru prevenirea incursiunilor pe pistă) însă nu sunt disponibile date ferme pentru o fundamentare efectivă a acestei percepții. Însă trebuie remarcat faptul că, din moment ce în Europa (cu excepția Rusiei, însă inclusiv cele 42 de state ECAC) există aproximativ 10 milioane de zboruri IFR/an, o rată a accidentelor de 1 la milion de plecări înseamnă aproape 10 accidente asociate pistei (nu neapărat mortale)/an, mai mult sau mai puțin de unul de lună: în acest caz, există, totuși, un domeniu de aplicare vast pentru îmbunătățire, și în condițiile continuei creșterii anticipate a traficului.

Runway related accidents rate
3-year moving average



Runway related accidents rate	Rata accidentelor asociate pistei
3-year moving average	Media deplasării pe o perioadă de 3 ani
Rate of runway related accidents per 1 million departures	Rata accidentelor asociate pistei la 1 milion de plecări
Europe	Europa
Rest of the world	Restul lumii

Figura 7: Rata accidentelor asociate pistei

2.3.1.9 Avioane și elicoptere sub 2250 kg

În depozitul OACI de date privind siguranța nu există date disponibile cu privire la avioane sau elicoptere cu o masă maximă la decolare (MTOM) de cel mult 2,250 kg. Totuși, ECAC colectează date privind aceste aeronave ușoare, precum și cu privire la planoare. În perioada de trei ani, 2004 – 2006, din respectivele date ECAC reiese că s-au produs 2 034 de accidente în aproape 34 de state (adică în jur de 680/an) în care au fost implicate avioane sau elicoptere motorizate „mici”, precum cele utilizate, în mod normal, în domeniul aviației generale pe aerodromuri mici deschise utilizării publice. Din aceste 2 034 de accidente, 138 s-au produs cu aeronava în faza de staționare, 387 pe durata decolării și 793 pe durata aterizării. În total, în aceste accidente au murit 494 de oameni (aproximativ 167/an). Trebuie remarcat faptul că acest număr de morți în accidente depășește, în medie, chiar pe cel anual de accidente provocate de

operațiunile aeriene comerciale în UE, chiar dacă acesta dintâi este mai puțin vizibil publicului, deoarece accidentele cu aeronave mici nu atrag o mare atenție din partea mass-mediei. În viitor, se așteaptă ca apariția avioanelor ultra-ușoare (VLJ) să aducă operațiuni relativ complexe și rapide, chiar și pe aerodromurile mici, deschise utilizării publice. Aceste operațiuni, în cazul în care implică servicii de avion-taxi, aparțin de serviciile de transport aerian. În concluzie, în raport cu cifrele menționate anterior și cu progresele așteptate, siguranța aviației ușoare care folosește aerodromuri mici nu poate fi ignorată.

2.3.1.10 Rezumatul analizei siguranței aerodromurilor

În perioada 1 ianuarie 1996 – 31 decembrie 2005, au existat aproape **413 accidente** cu aeronave cu masa maximă certificată de peste 2 250 kg **pe aerodromuri sau în apropierea acestora** din Europa. În numai trei ani, între 2004 – 2006, numărul accidentelor cu aeronave ușoare pe sau în apropierea aerodromurilor s-a ridicat la 1318. Acestea au implicat aproape **743 de morți** (adică 75/an), 125 de vătămări grave, precum și 242 de vătămări minore cu aeronave grele. Cea mai mare parte din cele aproximativ 167 de accidente mortale/an cu aeronave mici s-au produs, de asemenea, pe sau în apropierea aerodromurilor. Evenimentele care implică numai vătămări minore nu constituie accidente de semnalat și nu sunt luate în considerare. Numărul de vătămări minore menționat anterior se referă numai la vătămrile minore suferite în accidente de semnalat.

Departamentul de cercetare și analiză a siguranței al agenției estimează că numai **costul total aferent victimelor mortale/vătămrilor** în perioada 1996 – 2005 s-a ridicat la 1500 milioane EUR/10 ani = **150 milioane EUR/an**.

Cu aproximativ 75% din toate accidentele survenite pe sau în apropierea aerodromurilor, mesajul este clar. Reglementările nu trebuie să includă doar aspecte referitoare la exploatarea aeronavei, ci și toate celelalte aspecte ale sectorului, inclusiv gestionarea traficului aerian și al aerodromurilor.

Totuși, din punct de vedere economic, nu toate costurile accidentelor mortale/vătămrilor pot fi atribuite factorilor de aerodrom, deoarece operațiunile aeriene, gestionarea traficului aerian sau cauzele tehnice pot avea, de asemenea, contribuția lor. O analiză mult mai aprofundată ar fi necesară pentru evaluarea procentajului costurilor respective ce pot fi atribuite factorilor de aerodrom, ceea ce s-ar putea dovedi, de asemenea, disproporționat în contextul prezentei EIR. Prin urmare, este prudent să se presupună că numai 20% din total se datorează **factorilor de aerodrom: adică 30 milioane EUR (2006)/an**.

Această cifră trebuie **adunată la cele 1 134 milioane EUR/an** asociate daunelor provocate de accidentele survenite în timpul rulării sau staționării, estimate la punctul 2.3.1.7 de mai sus.

În concluzie, se poate estima faptul că costurile accidentelor și incidentelor aviatice provocate de factori de aerodrom (infrastructură, echipamente, operațiuni) în UE 27 + 4, pentru aeronavele cu o masă maximă de decolare (MTOM) de peste 2250 kg, se ridică la aproximativ 1 164 milioane EUR/an în 2006. În plus, numărul victimelor din accidente cu aparate „mici” nu trebuie ignorat nici din punctul de vedere al extinderii operațiunilor cu VLJ-uri.

2.3.2 Cadrul de reglementare

2.3.2.1 Cadrul global de reglementare: OACI

Cadrul global de reglementare privind siguranța aviației a fost stabilit de OACI, în temeiul convenției semnate la Chicago în 1944. Toate cele 27 de țări UE sunt state contractante la OACI, precum și Islanda, Norvegia și Elveția. Setul de norme, standarde și practici recomandate (SARP OACI) sunt incluse în *anexele* la respectiva convenție, în al cărui articol 44 se afirmă că normele și sistemele din domeniul aviației sunt puse în aplicare numai dacă sunt standardizate de OACI. Deși acest principiu a fost uneori încălcat, cu toate acestea este baza creării interoperabilității globale. Totuși, trebuie remarcat faptul că acesta evidențiază interoperabilitatea tehnică și operațională și nu reglementarea organizațiilor care, în legislația europeană privind siguranța aviației, a căpătat treptat o importanță covârșitoare.

În plus, OACI nu poate fi considerată o adevărată „autoritate de reglementare a siguranței” sistemului aviației. De fapt, în legislația de bază AESA, reglementarea siguranței include trei atribuții principale: elaborarea reglementărilor, certificare/supraveghere/aplicare și standardizare. În timp ce principala atribuție a OACI este limitată la elaborarea reglementărilor, celelalte două atribuții menționate, în pofida programului global de audit (USOAP), rămân în mare parte responsabilități naționale necoordonate în cadrul OACI.

Punerea efectivă în aplicare a SARP OACI este, în acest caz, lăsată la libera alegere a statului: un stat poate introduce un standard în dreptul său, însă poate, de asemenea, să „notifice” OACI despre orice diferență, dacă dorește acest lucru. Abaterile de la practicile recomandate nu necesită nicio notificare. Toate materialele de reglementare furnizate de OACI nu sunt, de fapt, efectiv obligatorii din punct de vedere juridic pentru state, nici uniform interpretate sau aplicate, nici imediat aplicabile persoanelor juridice sau fizice.

În cadrul celor UE 27 + 4, acest lucru nu conduce doar la protejarea neuniformă a cetățenilor din motive de siguranță a aviației, ci și la condiții de neegalitate pe piața internă.

Cu alte cuvinte, deși anexele la OACI, inclusiv anexa 14 privind aerodromurile, conțin în mod frecvent dispoziții operaționale și tehnice clare care au permis progresul aviației civile la scară mondială pe durata ultimelor șase decenii, cadrul OACI evidențiază următoarele principale carențe:

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

2.3.2.2 Elaborarea reglementărilor și standardizarea în Europa

Pe lângă faptul că fac parte din OACI, statele europene sunt, de asemenea, individual membre ale altor organizații aviatice, precum ECAC, JAA, EUROCONTROL și GASR.

Conferința Europeană a Aviației Civile include în prezent 42 de state membre, cuprinzând toate cele 27 de state membre UE. Obiectivul său este de a promova dezvoltarea continuă a unui sistem european de transport aerian sigur, eficient și durabil. ECAC emite *rezoluții, recomandări și declarații de politică generală* care trebuie puse în aplicare de statele sale

membre. Spre deosebire de OACI, nu elaborează nici măcar reglementări în domeniul siguranței.

JAA a fost un organism asociat ECAC. Acesta a avut atribuții de elaborare a reglementărilor și, într-adevăr, a elaborat cerințe aeronautice comune (JAR) în domeniul proiectării și fabricării aeronavelor, exploatarea și întreținerii aeronavelor și licențierii echipajelor. Însă JAR, ca și SARP OACI, nu erau obligatorii din punct de vedere juridic, până în momentul transpunerii de către state în drepturile lor respective. În prezent, transferul funcțiilor, realizat anterior de JAA, la agenție, se află într-un stadiu avansat.

EUROCONTROL (care cuprinde în prezent 38 de state, inclusiv Muntenegru) este în prezent dedicată în principal prestării de servicii, asigurării funcțiilor centrale, formării, cercetării, precum și planificării și gestionării programelor comune de dezvoltare. Totuși, înainte de 2004, a jucat, de asemenea, un rol în elaborarea reglementărilor (și anume a adoptat și publicat Cerințele EUROCONTROL pentru reglementarea siguranței = ESARR), cu aceleași caracteristici ale OACI și JAA. Cu alte cuvinte, în timp ce funcția oficială de elaborare a reglementărilor, adică luarea de decizii care trebuie să angajeze statele membre EUROCONTROL, este de competența comisiei permanente a EUROCONTROL, totuși, nu există niciun mecanism legal efectiv de validare, dată fiind natura interguvernamentală a acestei organizații.

După adoptarea pachetului legislativ privind „Cerul Unic European” (CUE) de organul legislativ al UE, EUROCONTROL și-a asumat responsabilitatea sprijinirii Comisiei Europene în elaborarea normelor de aplicare în domeniile ANS și ATM, pe baza „mandatelor” emise de Comisie însăși.

În plus, EUROCONTROL nu a avut niciodată autoritatea de a certifica sisteme sau de a aproba organizații (inclusiv, în special, sistemele de management al siguranței).

În 1996, mai multe state europene au format Grupul autorităților de reglementare a siguranței aerodromurilor (GASR), o organizație voluntară fără identitate instituțională oficială, care, prin cooperare reciprocă, urmărește armonizarea reglementării siguranței aerodromurilor care cuprinde atât infrastructura aeroporturilor, cât și exploatarea acestora. Obiectivele, forma juridică și documentele prezentate de GASR, care în prezent cuprinde 28 de state membre sunt similare celor ale OACI, JAA și EUROCONTROL, în domeniul reglementării siguranței.

În concluzie, orice normă, standard sau cerință adoptată și publicată de orice organizații interguvernamentale menționate anterior nu este imediat aplicabilă, cu excepția cazului în care este transpusă la nivel național.

În plus, niciuna dintre acestea nu a avut vreodată autoritatea de a emite certificate sau aprobări și nici puteri de aplicare în urma inspecțiilor de standardizare.

În schimb, în temeiul Regulamentului de bază nr. 1592/2002, AESA are trei atribuții principale:

- a) elaborarea reglementărilor, inclusiv elaborarea de „avize” adresate Comisiei, care vor conduce la norme de punere în aplicare imediat aplicabile și obligatorii din punct de vedere legal pe teritoriul celor UE 27 + 4, fără necesitatea transpunerii la nivel național;
- b) emiterea de certificate și aprobări în mod direct (în cazurile specificate în regulamentul de bază) sau prin autoritățile aeronautice competente nominalizate la nivel național;
- c) și calitatea și standardizarea, prin inspecții ale autorităților competente și raportarea către Comisie, având puterile de aplicare ale acesteia din urmă.

În 2003, agenția și-a asumat responsabilitatea navigabilității și compatibilității cu mediul a produselor aeronautice. În prezent, propunerea⁷ de extindere a competențelor sale la operațiunile aeriene, echipajele de zbor și siguranța operatorilor din țări terțe se află în procesul de codecizie.

Presupunând o concluzie pozitivă a acestui proces, în UE 27 + 4:

- reglementarea siguranței în mai multe domenii aviatice va face parte din dreptul UE (adică fără necesitatea transpunerii naționale a reglementărilor; atribuții executive distribuite la nivel central, național și local, după caz);
- ATM și ANS vor fi în continuare reglementate prin SES, ale cărei caracteristici nu corespund, totuși, pe deplin regulamentului de bază AESA;
- însă reglementarea legală a siguranței aerodromurilor va rămâne, totuși, o atribuție națională, chiar dacă se bazează pe standarde și cerințe internaționale elaborate de mai multe organizații (ex. OACI, GASR).

2.3.2.3 Cadrul fragmentat de reglementare

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

Un alt aspect este că unele norme OACI (în special în domeniul aeroporturilor) au fost considerate destul de depășite de mai multe părți interesate, deoarece acestea pun în principal accentul pe ceea ce înseamnă hardware (lumini, benzi pe pistă etc.) și nu abordează aspecte legate mai curând de software, precum operațiuni, proceduri și procese de supraveghere, care devin din ce în ce mai importante.

Punctul de vedere al părților interesate, astfel cum a remarcat ECORYS în 2005, a fost împărțit prin proiectul SESAR, care, la punctul 5.2.4.1 din „Prezentarea 3” (DLM-0612-001-01-00), publicat în iulie 2007, a afirmat că legislația europeană în domeniul aviației civile necesită un cadru paneuropean de reglementare a siguranței pentru managementul schimbării care stabilește proceduri stabile și procese participative. Pentru a sprijini elaborarea acestui cadru și, de asemenea, pentru a asigura o punere în aplicare cu succes a schimbărilor, SESAR a identificat trei recomandări principale:

- Uniunea Europeană și statele membre UE trebuie să desemneze o autoritate de reglementare a siguranței la nivel european care să acționeze și ca interfață de reglementare pentru managementul schimbării și care să interacționeze cu SESAR JU care urmează să fie instituită cel târziu până la sfârșitul fazei de definire SESAR;
- autoritatea europeană desemnată de reglementare a siguranței trebuie să elaboreze o (revizuire) procedură pentru managementul schimbării și, după caz, să propună amendamente la legislația europeană în domeniul aviației și la cerințele și acordurile existente de reglementare a siguranței;
- Agencia EUROCONTROL trebuie să elaboreze materiale consultative în mod armonizat pentru a sprijini punerea eficientă în aplicare a managementului schimbării. Acestea trebuie să fie în conformitate cu legislația europeană existentă în domeniul

⁷ COM (2005) 579 final din 16 noiembrie 2005, adoptată de Comisia Europeană.

aviației civile și cu cerințele de reglementare a siguranței, care asigură comunitatea.

Deși agenția remarcă faptul că, din recomandările menționate mai sus și elaborate de SESAR, se confirmă fragmentarea existentă a reglementării. În plus, este clar că autoritatea de reglementare propusă trebuie să fie unică în timp ce niciun rol de reglementare nu este prevăzut pentru EUROCONTROL.

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

2.3.3 Organizații și procese la nivel național

2.3.3.1 Separarea supravegherii siguranței

În prezent, 28 de state sunt membre ale Grupului autorităților de reglementare a siguranței aerodromurilor (GASR), astfel cum se prezintă în figura 8 de mai jos:



European Organisations for aviation safety	Organizații europene pentru siguranța aviației
ICAO EUR (only a regional office; the Organisation is ICAO)	OACI EUR (numai un birou regional; organizația este OACI)
Algeria Andorra Belarus Kazakhstan Kyrgyzstan Morocco Russian Fed. + Kaliningrad FIR San Marino Tajikistan Turkmenistan Tunisia Uzbekistan	Algeria Andorra Belarus Kazahstan Kîrgîstan Maroc Federația Rusă + Kaliningrad FIR San Marino Tadjikistan Turkmenistan Tunisia Uzbekistan
ECAC & JAA	ECAC și JAA
GASR	GASR
EUROPEAN UNION	UNIUNEA EUROPEANĂ
EUROCONTROL	EUROCONTROL
Armenia	Armenia
Monaco	Monaco
Ukraine	Ucraina
Moldova	Republica Moldova
Turkey	Turcia
Switzerland	Elveția
Azerbaijan Georgia	Azerbaidjan Georgia
Iceland	Islanda
Belgium Czech. Rep. Denmark Finland France Germany Greece Ireland Italy Lithuania Malta Netherlands Poland Portugal Romania Slovak Rep. Spain Slovenia Sweden U.K.	Belgia Republica Cehă Danemarca Finlanda Franța Germania Grecia Irlanda Italia Lituania Malta Țările de Jos Polonia Portugalia România Slovacia Spania Slovenia Suedia Regatul Unit
Estonia Latvia	Estonia Letonia

Austria Bulgaria Cyprus Hungary Luxembourg	Austria Bulgaria Cipru Ungaria Luxemburg
Albania	Albania
Bosnia H.	Bosnia H.
Croatia	Croația
FYROM	FRIM
Montenegro	Munte negru
UNMIK	UNMIK
EUROPEAN COMMON AVIATION AREA	SPAȚIUL AERIAN COMUN EUROPEAN (ECAA)
AESA	AESA
Liechtenstein	Liechtenstein
(1) Candidates to JAA	Candidați pentru JAA
(2) Algeria, Morocco and Tunisia are situated in the ICAO AFI Region, but are served by the ICAO EUR/NAT Office	Algeria, Maroc și Tunisia sunt situate în regiunea africană OACI AFI, dar sunt deservite de Biroul OACI EUR/NAT
(3) ICAO Cairo Office (MID), in addition to EUR, is accredited in Cyprus	Biroul OACI de la Cairo (MID), în plus față de EUR, este acreditat în Cipru
(4) United Nations Interim Administration Mission in Kosovo; Additional associated party of ECAA	Misiunea Administrației Interimare ONU în Kosovo; parte asociată suplimentară la ECAA

Figura 8: Membrii GASR în raport cu alte organizații europene

25 de state membre GASR sunt, de asemenea, membre ale UE 27 + 4, așa-numitul „sistem AESA”. Acesta din urmă include, totuși, 31 de state. Printre cele 6 state⁸, care fac parte din sistemul AESA, însă nu și din GASR, într-un singur caz (Cipru), Ministerul Transporturilor este, de asemenea, responsabil de administrarea și exploatarea aeroporturilor. Nu s-a găsit nicio dovadă, la data compilării prezentei EIR, că în respectivul stat există o funcție separată pentru supravegherea siguranței aerodromurilor. Posibilul impact aferent asupra politicii propuse este analizat la punctul 2.8 de mai jos.

2.3.3.2 Funcții operaționale îndeplinite de autoritățile publice

În 2007, GASR a realizat o anchetă printre cei 28 de membri pentru a colecta informații privind modul în care era organizat sectorul aerodromurilor pe continent. Rezultatele au evidențiat în special că în multe cazuri, autoritățile publice (Ministerul Transporturilor, municipalitățile locale, administrațiile regionale), organismele de interes public (ex. Camerele de Comerț) sau întreprinderile de stat sunt responsabile de exploatarea și administrarea aerodromurilor, în timp ce în altele, autoritățile sunt responsabile de realizarea de activități specifice legate, de asemenea, de cerințele esențiale propuse privind siguranța aerodromurilor.

Cele mai relevante constatări ale anchetei respective, dintre care unele trebuie să fie incluse în prezenta evaluare, sunt rezumate în tabelul 12 de mai jos:

⁸ Austria, Bulgaria, Cipru, Ungaria, Liechtenstein și Luxemburg.

Entitatea responsabilă de realizarea unor activități pe aerodromuri				
Categorie	Principala constatare GASR	CE conexe	Analiza impactului	
			D/N	Note
Exploatarea aerodromurilor	Realizată de entități diferite în cazuri diferite, de exemplu: <ul style="list-style-type: none"> • autoritate regională • municipalitate locală • Camera de Comerț • întreprindere comercială de stat • societate privată sau de stat 	Capitolul B	Nu	CE sunt independente de natura statutară a operatorului de aerodrom
	Responsabilitate directă a statului: <ul style="list-style-type: none"> • Estonia (unele) • Italia (câteva cazuri minore) • Norvegia (unele) • Suedia (unele) • Grecia (nu toate) 	Capitolul B	Da	Numai dacă funcția de supraveghere a siguranței nu este separată (punctul 2.8). Niciun stat membru GASR afectat. Numai un singur stat (Cipru) posibil afectat din UE 27 + 4
Plan de urgență pe aerodromuri	Aparent, în câteva cazuri, acest plan este inclus în planul de urgență local; de exemplu, în DK, EE, FR (Prefect), LT	B.1.f	Nu	În orice caz, operatorul de aerodrom este întotdeauna implicat și va aplica proceduri pentru a face față urgențelor
	În câteva cazuri, responsabilitatea autorității și nu a operatorului (ex. IT)			
Plan de urgență local	Impus deja în marea majoritate a statelor	C.3	Nu	Pus deja în aplicare în majoritatea cazurilor
RFFS pe aerodrom	În majoritatea cazurilor, pe principalele aeroporturi, asigurate de operatorul de aerodrom. Excepție fac GR și IT	B.1.g	Nu	Formularea CE impune operatorului să „demonstreze”.

Tabelul 12: Rezumatul anchetei GASR (2007)

În concluzie, numai necesitatea de stabilire a unei responsabilități separate (cel puțin la nivel operațional) de supraveghere a siguranței va merita să fie luată în considerare în prezenta EIR.

2.3.3.3 Efortul prezent de supraveghere a siguranței aerodromurilor

În 2006, serviciile Comisiei, prin colegii din Grupul autorităților de reglementare a siguranței aerodromurilor (GASR), a colectat informații privind întregul efort necesar pentru întreaga gamă de activități de reglementare a siguranței aerodromurilor. Informațiile, astfel cum au fost transmise de colegii GASR serviciilor Comisiei, sunt prezentate în tabelul 13 de mai jos:

Nr.	Stat	Aerodromuri certificate (sau prevăzute a fi certificate în scurt timp)	Echivalente normă întreagă (ENI)		
			Politică și elaborare de reglementări	Certificare și supraveghere	Total personal specializat
1	Belgia	6	1	4	5
2	Republica Cehă	9	0.5	1.5	2
3	Danemarca	36	1	5	6
4	Estonia	11	2	2	4
5	Finlanda	28	1	3	4
6	Franța	70	7	122	129
7	Irlanda	28	1	2	3
8	Italia	50	10	25	35
9	Letonia	8	0.5	1.5	2
10	Țările de Jos	14	10	6	16
11	Portugalia	50	1	5	6
12	România	33	5	8	13
13	Republica Slovacă	8	1	2 + 1	4
14	Slovenia	67	0.5	2	2.5
15	Spania	42	3	7	10
16	Suedia	99	4	8	12
17	Regatul Unit	142	6	14	20
	TOTAL	701	54,5	219	273,5

Tabelul 13: ENI angajate în prezent pentru reglementarea siguranței aerodromurilor

Datele din tabelul 13 de mai sus sunt aproximative și parțiale. Totuși, acestea acoperă o gamă de situații diferite, precum state „mici” sau „mari” și diferite tradiții culturale. Astfel, se consideră că, în general, **aceste date reprezintă un eșantion suficient în scopul estimării numărului de ENI pentru reglementarea siguranței aerodromurilor conform legislației actuale în vigoare, la nivelul celor UE 27 + 4**, după cum este necesar și suficient în prezenta EIR, în conformitate cu principiul analizei proporționale.

În prezent, de exemplu în Regatul Unit, 6 ENI sunt folosite în politica și elaborarea reglementărilor pentru siguranța aerodromurilor. Un număr similar este folosit în Franța. La cealaltă extremă, numai 2 organizații profesionale sunt disponibile în CAA Letonia pentru reglementarea siguranței aerodromurilor (adică elaborarea reglementărilor + certificare + supraveghere continuă). Prin urmare, se estimează că într-un stat „mic” numai aproximativ 0,5 „echivalente normă întreagă” (ENI) pot fi folosite anual pentru elaborarea reglementărilor în domeniul aerodromurilor. În scopul elaborării reglementărilor în domeniul siguranței aerodromurilor, în 2006, s-au folosit, în medie, aproximativ 54,5 ENI de către 17 state = 3,2

ENI/stat. Utilizarea aceleiași medii de 3,2 ENI în fiecare din statele UE 27 + 4 va conduce la un **total de 99 ENI pentru elaborarea de reglementări în domeniul siguranței aerodromurilor la nivel continental.**

Aproximativ 219 ENI au fost folosite pentru certificarea și supravegherea a 701 aerodromuri în 17 state. Prin urmare, conform prezentei legislații, în medie, este necesar ($701/219 = 3,2$) 1 singur ENI, într-o autoritate competentă, pentru certificarea și supravegherea a puțin peste 3 aerodromuri: această valoare de **3,2 aerodromuri/inspector poate fi considerată actualul „factor de productivitate”**, în următoarele secțiuni ale prezentei EIR.

O extrapolare foarte rudimentară a acestor date pentru toate statele UE 27 + 4 poate fi realizată, luând în calcul aproximativ 41 de aerodromuri (care urmează a fi certificate)/stat (adică $701/17$) și, prin urmare, un total de 1271 pentru teritoriul respectiv. Împărțind acest număr la 3,2, va rezulta un număr aproximativ de 400 ENI necesare.

Prin urmare, în prezenta EIR, se vor folosi următoarele estimări ca „punct de plecare” (adică situația actuală) pe baza cărora se va evalua impactul posibilelor opțiuni viitoare:

- **99 ENI necesare pentru elaborarea de reglementări conform legislației actuale (adică transpunere paralelă a cerințelor internaționale în dreptul fiecărui stat);**
- **1 ENI necesară pentru certificarea și supravegherea a 3,2 aerodromuri conform normelor actuale (adică exploatare și administrare verificate pe fiecare aerodrom în parte), ceea ce înseamnă 400 ENI în UE 27+4.**

2.3.4 Concluzii și justificarea intervenției UE

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

- îmbunătățirea siguranței pe sau în apropierea aeroporturilor unde în decursul ultimului deceniu s-au produs aproximativ 75% din totalul accidentelor aviatice și care, numai în Europa, au făcut 743 de victime;
- de asemenea, îmbunătățirea siguranței pe sau în apropierea aerodromurilor deschise utilizării publice, de către aviația generală, cu un număr anual de accidente mortale comparabil, dacă nu mai mare, cu numărul de accidente din transportul aerian comercial cu avioane mari;
- reducerea costului care decurge din accidentele și incidentele aviatice provocate cel puțin parțial de factori de aerodrom (infrastructură, echipamente, operațiuni) în cadrul celor UE 27 + 4, care poate fi estimat la 1 164 milioane EUR (2006)/an;
- evoluția către un cadru consistent și nefragmentat de reglementare a siguranței pentru UE 27 + 4, separat în mod clar de prestarea serviciilor și de investigarea independentă a accidentelor, precum și de alte forme sau reglementări sau intervenții publice (ex. finanțare);
- sprijinirea cadrului de reglementare pe o bază juridică mai solidă, mai consistentă și mai unitară decât normele și standardele adoptate și publicate de organizațiile interguvernamentale;
- sprijinirea de la început a proiectului paneuropean SESAR, prin asigurarea unei singure autorități de reglementare a siguranței cu care să interacționeze;
- realizarea unei economii de scară în elaborarea reglementărilor privind siguranța și interoperabilitatea aerodromurilor, care în prezent necesită 99 ENI într-un context global de raționalizare a costului de reglementare a siguranței.

2.4 Obiective și indicatori

2.4.1 Obiective

Extinderea prevăzută a sistemului AESA abordează problemele asociate, în ceea ce privește aerodromurile, organizării actuale a elaborării de reglementări în domeniul siguranței și unei lipse de standardizare în domeniul supravegherii siguranței de către autoritățile competente.

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

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

Obiectivele și indicatorii extinderii AESA la reglementarea siguranței și interoperabilității aerodromurilor sunt prezentate la punctele 2.4.2 - 2.4.5 de mai jos.

2.4.2 Obiective generale

Obiectivele generale societale ale Comisiei Europene, descrise în programul de lucru al Comisiei și în strategia politică anuală⁹, bazate, la rândul lor, în linii mari, pe strategia de la Lisabona⁹, și anume:

- orientarea Europei pe calea *prosperității*, care, pe lângă dezvoltarea unei piețe interne (facilitarea mobilității forței de muncă) bazate pe concurență loială, include, de asemenea o mai mare eficiență și eficacitate a sistemului de transport, sprijinirea SESAR, precum și reducerea costurilor accidentelor și incidentelor și reducerea costurilor asociate reglementării siguranței (economia de scară în elaborarea de reglementări va fi, în mare, proporțională cu numărul de aerodromuri din domeniul de aplicare a legislației UE);
- întărirea angajamentului Europei pentru *solidaritate*, care include asigurarea aceluiași nivel de protecție pentru cetățenii de pe întreg teritoriul celor UE 27 + 4, inclusiv pentru toți aviatorii care operează pe aerodromuri „deschise utilizării publice”;
- întărirea *protecției* cetățenilor în ceea ce privește *securitatea* și siguranța transportului;
- proiectarea și promovarea acestor obiective în afara granițelor UE *printr-o voce mai puternică în întreaga lume*, sau, precum în cazul sistemului AESA (adică UE 27 + 4, însă deschis mai multor adepziuni), prin extinderea aplicării legislației UE la statele vecine.

2.4.3 Obiective specifice

Obiectivele specifice sunt legate de obiectivele specifice de transport aerian, care sunt, de asemenea, sprijinite prin alte inițiative, precum crearea Cerului Unic European. Aceste obiective specifice pot fi identificate mai în detaliu în Carta albă privind politica europeană a

⁹ a se vedea http://europa.eu.int/comm/atwork/programmes/index_en.htm

transporturilor, publicată în 2001, și în revizuirea acesteia de la jumătatea termenului¹⁰ publicată în 2006. De fapt, extinderea sistemului AESA este strâns legată de unele din aceste obiective specifice, din care cele aplicabile sunt rezumate mai jos:

- disponibilitatea de soluții de transport accesibile și de înaltă calitate pentru a contribui la libera circulație a persoanelor, bunurilor și a serviciilor, bazată pe norme comune, uniform aplicate și care acoperă toate domeniile aviației;
- nivel înalt de mobilitate oferit, de asemenea, societăților, ceea ce implică condiții egale și uniforme pentru piața internă, unde să nu existe obstacole în ceea ce privește înființarea sau extinderea de întreprinderi comerciale oriunde în UE 27 + 4;
- promovarea de standarde minime de muncă uniforme, inclusiv o mai bună calificare a personalului ;
- protejarea siguranței și securității pasagerilor și a cetățenilor, cea dintâi fiind primul obiectiv al inițiativei propuse, incluzând reducerea costurilor asociate accidentelor și incidentelor în timpul rulării și staționării;
- creșterea eficienței și viabilității sistemului de transport, care include economia de scară și raționalizarea costurilor pentru sectorul public aferent (ex. controlul numărului total de ENI necesare în sectorul public; alinierea specificațiilor tehnice la specificațiile comunitare (SC); organisme de evaluare a întreprinderilor mici etc.);
- introducerea de inovații (ex. navigația prin satelit) care ar putea duce la creșterea protecției cetățenilor oriunde în lume, odată cu reducerea costurilor asociate introducerii (ex. echipamente la sol reduse);
- facilitarea evoluției tehnologice prin limitarea normelor obligatorii restrictive inutile;
- poziționarea UE printre liderii mondiali, prin participarea la organizații internaționale și extinderea domeniului de aplicare a legislației specifice UE.

2.4.4 Obiective operaționale

În mod evident, obiectivele așteptate ale extinderii sistemului AESA sunt strâns legate de problemele analizate la punctul 2.3 de mai sus. De fapt, politica aleasă este prevăzută să soluționeze sau să reducă problemele existente și să conducă la îmbunătățiri. Prin urmare, există, de asemenea, o legătură puternică cu impacturile care descriu efectele așteptate ale intervenției care poate fi, în acest caz, monitorizată și evaluată *ex-post* (adică răspunzând la întrebarea: „intervenția a avut drept urmare atingerea obiectivelor definite la început?”)

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

- amendamente la Regulamentul de bază nr. 1592/2002 privind AESA, realizate de organul legislativ european;
- publicarea de norme comune de aplicare pentru aerodromuri și operatori de aerodrom, precum și publicarea de specificații comunitare (SC);
- instituirea unei organizații de lucru;
- monitorizarea continuă a siguranței aerodromurilor;
- punerea în aplicare a unei strânse relații cu SESAR;
- apariția pe piață a operatorilor de aerodrom care administrează mai multe aerodromuri, titulari ai unui certificat unic;

¹⁰ COM (2006) 314 final din 22 iunie 2006 – "Pentru o Europă în mișcare: mobilitate durabilă pentru continentul nostru", publicată pe http://ec.europa.eu/transport/transport_policy_review/doc/2006_3167_brochure_en.pdf

- stabilirea și punerea în aplicare a inspecțiilor de standardizare în domeniul aerodromurilor.

2.4.5 Indicatori

Pot fi identificate trei niveluri diferite de indicatori:

- indicatori de *consecințe*: exprimați în ceea ce privește impactul final dorit asupra societății. Aceștia sunt, de obicei, măsuțați de indicatori globali și pot fi influențați de mulți alți indicatori sau politici (ex. siguranța aviației); în unele cazuri, va fi dificil, dacă nu imposibil, să fie corelate aceste rezultate cu extinderea AESA la aerodromuri;
- indicatori de *rezultat*: adică obiective imediate ale politicii propuse care trebuie atinse pentru realizarea obiectivului general. Aceștia sunt exprimați în efectele directe și pe termen scurt ale măsurilor în funcție de opțiunile politice și pot fi, de asemenea, influențați de alte politici (ex. politica CUE urmărește, de asemenea, îmbunătățirea siguranței aviației);
- indicatori de *produs*: adică acțiunile precise sau efectele directe pe care se așteaptă să le producă politica propusă prin avizul agenției pe această temă. Realizarea se află sub controlul direct al Comisiei și poate fi ușor verificată.

Indicatorii permit monitorizarea posibilității și măsurii de atingere a obiectivelor. Definierea prealabilă a acestora este importantă, deoarece acest lucru va permite evaluarea efectelor produse prin intervenția politicii propuse. Indicatorii de la nivelul obiectivelor specifice și generale sunt strâns legați de problemele și impacturile așteptate, în timp ce obiectivele operaționale au drept rezultat indicatori mai simpli și mai vizibili legați de realizarea de acțiuni. Indicatorii de consecințe, legați de obiectivele generale, și propuși de agenție sunt prezentați în tabelul 14 de mai jos:

Probleme identificate	Obiective generale	Indicatori de consecințe
Necesitatea de îmbunătățire a siguranței aviației pe aerodromuri sau în apropierea acestora	<i>Protejarea cetățenilor</i> : siguranța transportului și a aviației.	Siguranța pe toate aerodromurile deschise utilizării publice.
Reducerea costului accidentelor aviatice provocate cel puțin parțial de factori de aerodrom.	<i>Prosperitate</i> : reducerea costului accidentelor aviatice provocate cel puțin parțial de factori de aerodrom.	Costul daunelor provocate de accidente și incidente în timpul rulării și staționării.
Necesitatea defragmentării cadrului de reglementare a siguranței.	<i>O voce mai puternică în întreaga lume</i> ;	Revizuirea influenței anexei 14 la OACI
	<i>Extinderea sistemului AESA în afara UE 27 + 4.</i>	Noi state în curs de aderare AESA.
Necesitatea sprijinirii cadrului de reglementare pe o bază juridică solidă.	<i>Prosperitate</i> : dezvoltarea pieței interne și promovarea mobilității forței de muncă.	Stabilirea de operatori ai mai multor aerodromuri.
	<i>Solidaritate</i> : asigurarea aceluiași nivel de protecție pentru cetățeni pe întreg teritoriul celor 27 de state UE.	Stabilirea de planuri comune de formare pentru personalul aerodromului, îndeplinirea de atribuții legate de siguranța aviației.
Necesitatea sprijinirii SESAR	<i>Prosperitate</i> : sprijinirea SESAR	Aplicarea standardizată de norme comune în UE 27 + 4 unui număr maxim de aerodromuri.
		Stabilirea unei interfețe oficiale SESAR

de la bun început, din punct de vedere al reglementării siguranței.	asigurând o interfață clară de reglementare siguranței.	vs. agenție, cu respectarea separării rolurilor.
Necesitatea raționalizării efortului de reglementare a siguranței aerodromurilor.	<i>Prosperitate</i> : reducerea costului asociat reglementării siguranței aerodromurilor.	Punerea în aplicare a mecanismului AESA de reglementare a siguranței aerodromurilor, folosind mult mai puțin de 90 ENI. Reducerea, pe cât posibil, a necesității elaborării de reglementări la nivel național.

Tablul 14: Probleme identificate, obiective generale și indicatori de consecințe

De asemenea, obiectivele specifice pot fi legate de problemele analizate la punctul 2.3 de mai sus. Acestea împreună cu indicatorii de monitorizare a atingerii obiectivelor sunt prezentați în tablul 15 de mai jos:

Probleme identificate	Obiective specifice	Indicatori de rezultat
Necesitatea de îmbunătățire a siguranței aviației pe aerodromuri sau în apropierea acestora.	Aplicarea standardizată de norme comune.	Extinderea inspecțiilor de standardizare la domeniul aerodromurilor.
	Soluții de transport de înaltă calitate.	Punerea în aplicare de sisteme de management de către toți marii operatori de aerodrom.
	Protejarea siguranței pasagerilor, aviatorilor și cetățenilor.	Indicatori de siguranță a aerodromurilor
Costul accidentelor și incidentelor provocate de factori de aerodrom.	Reducerea costurilor asociate accidentelor și incidentelor în timpul rulării și staționării.	Costul daunelor provocate de accidente și incidente în timpul rulării și staționării.
Necesitatea defragmentării cadrului de reglementare a siguranței.	Domeniul de aplicare a legislației UE care acoperă toate domeniile aviației.	Modificarea regulamentului de bază pentru introducerea aerodromurilor.
	Norme comune UE privind siguranța și interoperabilitatea aerodromurilor.	Adoptarea de norme de aplicare pentru aerodromuri și operatori de aerodrom.
	Interoperabilitate globală	Evoluția influenței anexe 14 la OACI
	Participarea la organizații internaționale.	Participare constantă la activități GASR.
	Extinderea domeniului de aplicare a legislației specifice UE.	Noi state în curs de aderare la AESA.
	O mai bună standardizare a proiectării și producției echipamentelor de aerodrom.	Introducerea de norme pentru echipamentele de aerodrom și proiectarea și producția acestora.
Necesitatea sprijinirii cadrului de reglementare pe o bază juridică solidă.	Mobilitate oferită și societăților.	Introducerea și folosirea certificatului unic de operator de aerodrom.
	Standarde UE pentru o mai bună calificare a personalului.	Stabilirea de planuri comune de formare pentru personalul aerodromului, îndeplinirea de atribuții legate de siguranța aviației.
Necesitatea sprijinirii SESAR de la bun început, din punct de vedere al reglementării siguranței.	Introducerea de noi concepte de exploatare și inovații tehnologice (ex. navigația prin satelit).	Formalizarea interfeței de reglementare.
		Clarificarea cadrului de certificare a navigației prin satelit.
Necesitatea raționalizării	Economia la scară și raționalizarea	Mult mai puțin de 90 ENI din

efortului de reglementare a siguranței aerodromurilor.	costurilor din sectorul public conex.	personalul agenției pentru elaborare de reglementări, standardizare și analiza siguranței aerodromurilor.
		Personalul disponibil în cadrul autorităților competente.
	Includerea specificațiilor tehnice în SC și facilitarea evoluției tehnologice, prin limitarea normelor obligatorii restrictive inutile.	Includerea specificațiilor tehnice în SC.
	Împuternicirea organismelor de evaluare să certifice aerodromuri sau întreprinderi mai mici.	Modificarea regulamentului de bază în scopul împuternicirii organismelor de evaluare.

Tabelul 15: Probleme identificate, obiective specifice și indicatori de rezultat

În cele din urmă, obiectivele operaționale pot fi asociate mai multor indicatori detaliați de produs vizibili sau măsurabili, prezentați în tabelul 16:

Obiective operaționale	Indicatori de produs
Modificarea regulamentului de bază în scopul introducerii aerodromurilor.	Avizul agenției prezentat Comisiei.
	Propunere legislativă adoptată de Comisie.
	Prima lectură de către Parlamentul European.
	Poziția Consiliului.
	A doua lectură de către Parlamentul European.
	Adoptarea de amendamente.
Publicarea de norme comune de aplicare pentru aerodromuri și operatori de aerodrom, precum și publicarea de mijloace acceptabile de punere în conformitate (AMC);	Publicarea primei NPA privind normele de aplicare pentru aerodromuri.
	Publicarea primei NPA privind normele de aplicare pentru operatorii de aerodrom.
	Publicarea primului DRO privind normele de aplicare pentru aerodromuri.
	Publicarea primului DRO privind normele de aplicare pentru operatorii de aerodrom.
	Prezentarea primului aviz privind normele de aplicare pentru aerodromuri.
	Prezentarea primului aviz privind normele de aplicare pentru operatorii de aerodrom.
	Publicarea primului set de specificații comunitare (SC) privind aerodromurile.
Instituirea unei organizații de lucru;	Recrutarea de personal pentru realizarea a 5 unități în scopul elaborării de reglementări privind aerodromurile/ATM până în 2008.
	Recrutarea de personal pentru analiza în domeniul siguranței a evenimentelor de aerodrom.
	Recrutarea de personal pentru inspecții de standardizare în domeniul aerodromurilor până în 2009.
	Desemnarea de auditori externi capabili să participe la inspecții de standardizare în domeniul aerodromurilor.
	Includerea comunității aerodromurilor în SSCC.
	Instituirea unui grup de experți externi pentru elaborarea normelor de aplicare.
	Acreditarea primului organism de evaluare.
Monitorizarea continuă a siguranței	Includerea analizei siguranței aerodromurilor în revizuirea anuală a siguranței din 2008.

aerodromurilor.	
Relația cu SESAR	Evaluarea rapoartelor SESAR privind siguranța.
Certificat unic de operator de aerodrom.	Apariția pe piață a operatorilor de aerodrom care administrează mai multe aerodromuri, titulari ai unui certificat unic.
Stabilirea și punerea în aplicare a inspecțiilor de standardizare în domeniul aerodromurilor.	Stabilirea de proceduri de standardizare în domeniul aerodromurilor.
	Planificarea primei serii de inspecții de standardizare care acoperă și domeniul aerodromurilor.
	Realizarea primei inspecții în domeniul aerodromurilor.

Tabelul 16: Probleme identificate, obiective operaționale și indicatori de produs

2.5 Opțiuni disponibile

2.5.1 Opțiuni pentru evaluarea preliminară a impactului

În evaluarea preliminară a impactului menționată la punctul 1.3.3 de mai sus, realizată (de o societate de consultanță: ECORYS) în 2005 de serviciile Comisiei, s-au luat în considerare 5 opțiuni alternative generale:

- A) “imobilismul” (adică a nu se schimba situația așteptată după prima extindere a funcțiilor AESA: AESA responsabilă de navigabilitate, licențierea echipajelor de zbor și operațiunile aeriene; autorități competente nominalizate la nivel național, responsabile de ANS, inclusiv furnizori paneuropeni și aerodromuri);
- **B) extinderea treptată a sistemului AESA de elaborare a reglementărilor, certificare și inspecții de standardizare la domeniile ATM, ANS și aerodromuri;**
- C) extinderea mecanismului CUE al mandatelor EUROCONTROL la reglementarea siguranței aerodromurilor și, de asemenea, atribuirea EUROCONTROL de sarcini în domeniul certificării și inspecțiilor de standardizare;
- D) stabilirea unei Agenții Europene complet noi care să sprijine Comisia în reglementarea siguranței în ceea ce privește ATM, ANS și aerodromurile;
- E) atribuirea AESA „extinse” (conform opțiunii B) și a responsabilității de a îndeplini funcții operaționale ATM specifice (ex. gestionarea fluxurilor de trafic aerian).

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

2.5.2 Opțiuni examinate în prezenta EIR

Prin urmare, opțiunile A, C, D și E, enumerate mai jos, nu trebuie să fie evaluate din nou în prezenta EIR. Pe de altă parte, pentru a pune efectiv în aplicare opțiunea B, trebuie evaluate alte aspecte importante.

De fapt, NPA nr. 06/2006 cuprindea 9 întrebări în această privință, presupunând, de asemenea, că obiectivul final era punerea în aplicare a opțiunii B deja justificată și aleasă (de Comisie¹¹) la punctul 2.5.1 de mai sus.

Printre cele 9 întrebări menționate, totuși, întrebarea 2 implica, de fapt, două aspecte separate: caracterul adecvat, în termeni generali, al cerințelor esențiale propuse, însă și alternativele la cerințele care abordează serviciile de salvare și stingere a incendiilor (RFFS). De fapt, în DRO analiza acestor două aspecte diferite fusese deja separată. Prin urmare, se consideră că numărul total de întrebări din NPA se ridică la 10. Printre cele 10 aspecte, în opinia agenției, 4 nu necesită o analiză suplimentară din punct de vedere al evaluării impactului.

Acestea, inclusiv motivul pentru care o analiză suplimentară a impactului nu este considerată necesară, sunt enumerate în tabelul 17 de mai jos:

¹¹ COM(2005) 578 final din 15 noiembrie 2005.

Întrebări în NPA nr. 06/2006		Motiv pentru neluarea în considerare a opțiunilor alternative
Nr.	Text	
1	Agencia este interesată să știe dacă părțile interesate sunt de acord cu faptul că stabilirea de cerințe esențiale specifice la nivel înalt, la nivel comunitar, este cel mai bun mijloc de stabilire a obiectivelor de siguranță pentru reglementarea siguranței aerodromurilor.	Deja evaluat de CE prin intermediul ECORYS (adică compararea opțiunii B cu opțiunea A = „imobilismul”). Nu este necesară o evaluare suplimentară.
2, despre CE	Agencia este interesată să știe dacă cerințele esențiale anexate îndeplinesc efectiv criteriile elaborate anterior în prezentul document și dacă acestea constituie o bună bază pentru reglementarea siguranței și interoperabilității aerodromurilor, ținându-se seama de domeniul de aplicare prevăzut.	Raționament calitativ asupra CE. Nicio opțiune alternativă relevantă nu a fost identificată.
5	Agencia ar fi interesată să cunoască opiniile părților interesate în ceea ce privește: a) necesitatea de norme detaliate de aplicare pentru facilitarea demonstrării conformității cu cerințele esențiale privind caracteristicile fizice și infrastructura aerodromurilor mici? b) necesitatea de norme detaliate de aplicare pentru facilitarea demonstrării conformității cu cerințele esențiale privind exploatarea și administrarea aerodromurilor mici? c) importanța, în acest context, a separării deja propuse a cerințelor esențiale, în aerodromuri mari și mici.	Posibilitate refuzată de marea majoritate a părților interesate. Numai opțiunea posibilă: proporționarea IR pentru toate aerodromurile (mari și mici). Fără o analiză obligatorie a alternativelor. EIR adecvată va însoți orice viitoare norme de aplicare propuse.
6	Agencia ar fi interesată să cunoască opiniile părților interesate în ceea ce privește: a) necesitatea de solicitare a certificării pentru verificarea conformității cu cerințele privind caracteristicile fizice și infrastructura aerodromurilor mici? b) necesitatea de solicitare a certificării pentru verificarea conformității cu cerințele privind exploatarea și administrarea aerodromurilor mici? c) importanța, în acest context, a separării deja propuse a cerințelor esențiale, în aerodromuri mari și mici.	Posibilitate refuzată de marea majoritate a părților interesate: certificare solicitată pentru toate aerodromurile. Fără o analiză obligatorie a opțiunilor alternative pentru aerodromurile mici.

Tabelul 17: Aspecte din NPA nr. 06/2006 al căror impact nu trebuie analizat în detaliu

În schimb, pentru cele 6 aspecte rămase, ar putea fi prevăzute soluții alternative. Aceste opțiuni alternative sunt enumerate în tabelul 18 de mai jos, iar impactul acestora va fi, prin urmare, analizat în detaliu la punctele 2.6 - 2.10, după cum urmează:

Întrebare în NPA nr. 06/2006		Temă	Opțiuni alternative		Analizată în EIR punctul
Nr.	Aspect		Id.	Descriere	
2, despre RFFS	Cerințe privind serviciile de salvare și stingere a incendiilor (inclusiv competența personalului).	Personal RFFS	2A	Personal RFFS reglementat, în termeni generali și nu specifici, pentru aviație.	2.10
			2B	Plan de formare specific în domeniul aviației și cerințe medicale pentru personalul RFFS.	
			2C	Personal RFFS reglementat și prin normele comune în domeniul aviației administrat de autorități competente, în special privind aptitudinile psihofizice.	
3	Aerodromuri nedeschise utilizării publice care fac obiectul normelor comune	Domeniul de aplicare a normelor comune	3A	Numai aeroporturi care fac obiectul normelor comune UE.	2.6
			3B	Toate aerodromurile deschise utilizării publice care fac obiectul normelor comune UE.	
			3C	Toate aerodromurile (chiar dacă nu sunt deschise utilizării publice sau private) care fac obiectul normelor comune UE.	
4 + 9	Reglementarea echipamentelor de aerodrom	Echip. de aerodrom	4A	Echipe de aerodrom nereglementate la nivelul UE.	2.7
			4B	Norme comune UE (adică ETSO) pentru echipamente atipice, puse în aplicare prin declarația de conformitate a producătorului și declarația de verificare de către operatorul de aerodrom.	
			4C	Conform 4B, însă fără necesitatea unei declarații de verificare, din moment ce face parte din procesul de certificare a aerodromului.	
7	Certificat unic ADOC.	Proces de certif.	7A	Proces de certificare (care cuprinde infrastructura și administrarea) necesar pe fiecare aerodrom.	2.8
			7B	Certificat separat pentru infrastructură și echipamente pentru fiecare aerodrom, plus certificat de organizare la nivel de societate pentru toate societățile care exploatează mai multe aerodromuri.	
			7C	Conform 7B, însă numai în cazul în care se solicită un certificat unic de către operator.	
8	Rolul organismelor de evaluare		8A	Organisme de evaluare acreditate, pe lângă autoritățile competente, care au dreptul să certifice și să supravegheze aerodromuri specifice mai puțin complexe. Solicitanții aleg entitatea de certificare căreia să îi adreseze cererea.	2.9
			8B	Organisme de evaluare acreditate, pe lângă autoritățile competente, care au dreptul să certifice și să supravegheze toate aerodromurile. Solicitanții aleg entitatea de certificare căreia să îi adreseze cererea.	
			8C	Numai organisme de evaluare acreditate care au dreptul să certifice și să supravegheze aerodromuri specifice mai puțin complexe.	
9	Verificarea	Echip. de			

	conformității echipamentelor de aerodrom	aerodrom	A se vedea rândul 4 + 9 de mai sus
--	--	----------	------------------------------------

Tabelul 18: Aspecte în NPA nr. 06/2006 deschise opțiunilor alternative

2.6 Analiza impacturilor domeniului de aplicare a normelor comune UE

2.6.1 Opțiuni alternative

Următoarele opțiuni alternative pentru domeniul de aplicare a normelor comune UE privind siguranța aerodromurilor au fost identificate la punctul 2.5.2 de mai sus:

- 3A): numai aeroporturi (adică aerodromuri care deserveșc traficul aerian comercial) care fac obiectul normelor comune UE;
- 3B): toate aerodromurile deschise utilizării publice care fac obiectul normelor comune UE;
- 3C): toate aerodromurile (chiar dacă sunt private și nu sunt deschise utilizării publice) care fac obiectul normelor comune UE.

2.6.2 Grup țintă și număr de entități în cauză

2.6.2.1 Aerodromuri

În ediția actuală (Amendamentul nr. 9 din 15.6.2006) a **anexei 14 la OACI** „aerodromul” este definit ca fiind:

„suprafața delimitată pe pământ sau pe apă (inclusiv clădiri, instalații și echipamente), destinată să fie utilizată, în totalitate sau în parte, pentru sosirea, plecarea și manevrarea la sol a aeronavelor”.

Definiția OACI a aerodromului ar putea fi considerată prea largă, în funcție de interpretarea conferită cuvântului „destinată”. În cazul în care termenul „destinată” înseamnă „în primul rând specifică”, atunci vor fi incluse numai aerodromurile cunoscute în general. Însă, în cazul în care termenul „destinată” înseamnă „permisă din punct de vedere legal”, atunci un număr de alte suprafețe de apă sau pământ (ex. lacurile din Finlanda; câmpurile de zăpadă din Alpi unde se debarcă schiorii din elicoptere; platourile munților de unde se pot lansa parapantele etc.) ar putea fi considerate „aerodromuri”.

Prin urmare, definiția menționată anterior a fost modificată în legislația UE¹², prin introducerea conceptului de „special adaptată”, care limitează numărul de locuri acoperite de definiția aerodromurilor.

¹² Articolul 2 din Directiva nr. 96/67/CE a Consiliului din 15 octombrie 1996 privind accesul la piața serviciilor de handling la sol în aeroporturile Comunității. (*Jurnalul Oficial L 272, 25.10.1996, paginile 0036-0045*).

În numărul acelor locuri de aterizare „special adaptate”, de exemplu, în prezent, în Slovenia (un stat membru „mic”), există în jur de 60 de aerodromuri, inclusiv benzi cu iarbă scurte folosite numai de aviația de agrement. În Italia (un stat membru „mare”) totalul este în jur de 400. În medie, se presupune că există aproximativ 200 de aerodromuri „special adaptate” pe stat (inclusiv aerodromurile cu cele mai mici și cele mai simple piste), ceea ce înseamnă în jur de 6000 în UE 27 + 4. Alternativ, se poate remarca faptul că în Franța, Germania și Suedia, aproape toate aerodromurile sunt publicate în Publicația de informare aeronautică oficială (AIP): 441, 394 și respectiv 154. În Italia numai aproximativ 100 sunt în AIP, însă există încă 300 de „suprafețe aviatice”. În Polonia, un stat mare, reprezentativ pentru Europa de Est, 77 de aerodromuri sunt incluse în AIP. În total, în cadrul acestor cinci state, pot fi numărate în jur de 1466 de aerodromuri. În conformitate cu broșura statistică a DG TREN din 2006¹³, în aceste cinci state, populația se ridică la 249 439 milioane de oameni: prin urmare, există aproximativ 5,88 de aerodromuri la 1 milion de oameni. Conform aceleiași broșuri, în 2006 populația totală din statele UE 27 + 4 poate fi estimată la 503 500 milioane de oameni. Aplicând același raport de 5,88/milion, se poate atunci estima, prin acest mijloc alternativ, un număr total de cel mult 3000 de aerodromuri. Nu sunt publicate date oficiale precise pe această temă. **În scopul prezentei evaluări a impactului, se presupune o cifră totală de 4500 de aerodromuri** (adică media între 6000 și 3000).

¹³ http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/figures/pocketbook/2006

La cealaltă extremă, conform statisticilor EUROCONTROL¹⁴, pe 42 de aeroporturi din statele UE 27+4, în 2006 s-au înregistrat peste 50 000 de mișcări, prezentate în tabelul 19 de mai jos:

Nr.	Aeroport	Nr. de mișcări în 2006
1	Paris/Charles de Gaulle	270 753
2	Frankfurt	244 467
3	Londra Heathrow	238 361
4	Madrid/Barajas	217 635
5	Amsterdam	217 561
6	Munchen	203 785
7	Barcelona	163 857
8	Roma/Fiumicino	157 906
9	Londra/Gatwick	131 914
10	Copenhaga/Kastrup	129 137
11	Viena	128 773
12	Milano/Malpensa	125 712
13	Zurich	124 189
14	Bruxelles	123 736
15	Paris/Orly	116 833
16	Stockholm/Arlanda	113 364
17	Manchester	112 645
18	Oslo/Gardermoen	108 034
19	Dusseldorf	107 090
20	Londra/Stansted	102 509
21	Dublin	95 554
22	Palma de Mallorca	94 995
23	Atena	92 520
24	Helsinki-Vantaa	86 160
25	Praga/Ruzyne	80 164
26	Geneva	79 235
27	Hamburg	78 679
28	Cologne/Bonn	75 197
29	Stuttgart	75 106
30	Warsaw/Okecie	72 259
31	Berlin-Tegel	68 714
32	Lisabona	68 211
33	Nice	68 198
34	Milano/Linate	64 891
35	Lyon/Sartolas	64 334
36	Edinburgh	62 448
37	Budapesta/Ferihegy	62 360
38	Malaga	62 089
39	Birmingham	57 665
40	Las Palmas	57 001
41	Londra/Luton	55 038
42	Glasgow	52 332

Tabelul 19: Aeroporturi cu peste 50 000 de mișcări în 2006

¹⁴ EUROCONTROL eCODA Annual Digest 2006.

Deoarece în anii următori se așteaptă o creștere aproape constantă a traficului, numărul total al acestor aeroporturi „mari”, cu peste 50 000 de mișcări/an, poate fi estimat la cel mult 50. Însă, toate aerodromurile deschise traficului aerian comercial regulat (care în Europa este întotdeauna internațional datorită punerii în aplicare a celei de a „șaptea libertăți”) trebuie să fie certificate în conformitate cu dispozițiile OACI, inclusiv unele aeroporturi (neincluse în tabelul anterior) care deservesc capitala unor state membre UE, precum Țările Baltice, Bulgaria sau România).

În plus, din punct de vedere al siguranței, un singur accident al unei aeronave mari moderne de pasageri poate provoca aproximativ 100 de victime, prin urmare normele comune și cadrul de reglementare trebuie să vizeze reducerea numărului acestor evenimente regretabile, indiferent de tipul și volumul de trafic comercial (adică zbor charter frecvent sau regulat).

Numărul de aerodromuri afiliate ramurii europene a Consiliul Internațional al Aeroporturilor (ACI), estimat în urma consultării bazei de date a respectivei organizații la 2 august 2006, este de aproximativ 350 în UE 27 + 4.

408 aerodromuri au un indicativ OACI, în conformitate cu proiectul de lucru (august 2006) al Planului de navigație aeriană OACI EUR.

În final, în sensul articolului 4.1 din Directiva 96/67/CE a Consiliului din 15 octombrie 1996 privind accesul la piața serviciilor de handling la sol în aeroporturile Comunității, în fiecare an Comisia publică în Jurnalul Oficial lista aeroporturilor deschise transportului aerian comercial. Cea mai recentă listă în care sunt incluse statele UE 27 + 4 a fost publicată la 17 noiembrie 2006 la pagina 13 din Jurnalul Oficial C279. Din această sursă, pot fi deduse datele din tabelul 20:

Aeroporturi	Cu trafic anual: > 2 milioane pasageri; sau > 50 000 tone marfă	Între 1 - 2 milioane pasageri; sau între 25 000 - 50 000 tone marfă	Deschise transportului aerian comercial	TOTAL
UE 27 (date din Jurnalul Oficial)	95	49	464	608
Estimări pentru Islanda, Liechtenstein, Norvegia și Elveția	5	11	76	92
TOTAL	100	60	540	700

Tabelul 20: Numărul de aeroporturi deschise transportului aerian comercial

Astfel, în sensul prezentei EIR, se presupune o estimare de 700 de aeroporturi disponibile avioanelor mari pentru traficul aerian comercial.

Însă, în plus, este necesar să se estimeze numărul de aerodromuri „deschise utilizării publice”, adică și pentru aviația generală, avion-taxi sau zbor utilitar, în lipsa transportului aerian comercial de către avioanele mari. Termenul „deschise utilizării publice” este utilizat la scară

largă, însă nu este definit de OACI. Cu toate acestea, în baza de date AIS EUROCONTROL, la 2 august 2007, erau prezente 2145 de aerodromuri, enumerate în tabelul 21 de mai jos:

Stat	AERODROMURI					
	Publice	Private	Militare	Comune Civil/Militar	Aerocluburi	TOTAL
Austria	32	21	3	0	0	56
Belgia	7	13	17	1	0	38
Bulgaria	5	0	0	0	0	5
Cipru	3	0	1	0	0	4
Danemarca	29	12	1	3	0	45
Elveția	11	30	0	1	0	42
Estonia	9	2	0	0	0	11
Finlanda	38	44	3	0	0	85
Franța	345	51	29	3	13	441
Germania	212	176	0	4	2	394
Grecia	38	1	17	2	0	58
Irlanda	18	9	0	0	0	27
Islanda	60	3	0	0	0	63
Italia	49	29	12	9	0	99
Letonia	3	1	0	0	0	4
Lituania	7	0	0	1	19	27
Luxemburg	1	1	0	0	0	2
Malta	1	0	0	0	0	1
Norvegia	45	1	7	4	0	57
Polonia	8	14	23	0	32	77
Portugalia	28	2	7	0	0	37
Regatul Unit	72	71	5	0	0	148
Republica Cehă	67	13	0	2	5	87
România	18	0	0	0	0	18
Slovacia	8	0	1	0	7	16
Slovenia	12	1	0	0	0	13
Spania	87	3	3	9	0	102
Suedia	29	83	41	1	0	154
Țările de Jos	15	0	9	1	0	25
Ungaria	9	0	0	0	0	9
TOTAL	1266	581	179	41	78	2145

Tabelul 21: Aerodromuri în baza de date AIS EUROCONTROL

Cifrele din tabelul de mai sus nu corespund întotdeauna celor colectate de membrii GASR, consultate în mod neoficial, prezentate la punctul 2.3.3.3 de mai sus. În special, se pare că în Franța, există planuri de certificare a numai 70 de aeroporturi din cele 441 prezente în AIP, în timp ce Republica Cehă pare să urmărească certificarea a 9 aeroporturi din cele 87 cunoscute de EUROCONTROL. În schimb, Slovenia și-a exprimat disponibilitatea de a certifica 67 de aerodromuri, AIS având cunoștința de numai 13. În plus, este posibil ca datele menționate anterior să nu fie nici complete (ex. Bulgaria are 5 aerodromuri în AIS, în timp ce Austria, de dimensiuni comparabile, are 56) și nici să nu aibă la bază aceleași definiții (ex. este cunoscut

faptul că în Italia, pe lângă cele 99 de aerodromuri în AIP, există sute de „suprafețe aviatice”, astfel cum sunt definite în sistemul lor administrativ¹⁵).

Cu toate acestea, cifrele de mai sus oferă posibilitatea estimării numărului de aerodromuri deschise utilizării publice¹⁶, pe baza definiției propuse de agenție. În cazul în care Comisia sau organul legislativ modifică definiția, numărul afectat ar putea, desigur, varia.

În acest caz, se presupune, în sensul prezentei EIR, că:

- toate cele 1266 de aerodromuri publice civile incluse în prezent în AIP (și anume 1266) vor fi acoperite de definiția comună a termenului „deschise utilizării publice”;
- toate cele 581 de aerodromuri private deja publicate în AIP vor alege să fie incluse în numărul de aerodromuri „deschise utilizării publice” pentru atragerea unui trafic mai mare (alte aerodromuri private, nepublicate în AIP, pot alege să nu fie deschise utilizării publice);
- 179 de aerodromuri militare vor fi în afara domeniului de aplicare a legislației UE, însă cele 41 destinate utilizării comune civile/militare vor fi acoperite;
- toate cele 78 de aerodromuri exploatate de aerocluburi vor alege să fie deschise utilizării publice și, în acest caz, vor intra în domeniul de aplicare a normelor comune UE (cu alte cuvinte, aceasta înseamnă selectarea scenariului extrem pentru prezenta EIR în ceea ce privește entitățile afectate).

Numărul de aerodromuri „deschise utilizării publice”, publicate în AIP sunt: $1266 + 581 + 41 + 78 = 1966$. Totuși, din moment ce un număr foarte mare de aerodromuri deschise aviației generale nu sunt prezente în AIP, **numărul de aerodromuri „deschise utilizării publice”, care ar putea face obiectul normelor comune propuse, este estimat la cel mult (AIP + 50%) 3000 de aerodromuri.**

În ceea ce privește cele 3 opinii identificate în articolul 2.6.1 de mai sus, numărul estimat de aerodromuri care intră în domeniul de aplicare a normelor comune UE este prezentat în tabelul 22:

OPȚIUNE		Număr estimat de aerodromuri
Id.	Descriere	
3A	Numai aeroporturi (adică aerodromuri care furnizează servicii aeriene comerciale regulate) care fac obiectul normelor comune UE.	700
3B	Toate aerodromurile deschise utilizării publice care fac obiectul normelor comune UE.	3000
3C	Toate aerodromurile (chiar dacă sunt private și nu sunt deschise utilizării publice) care fac obiectul normelor comune UE.	4500

¹⁵ Astfel cum au fost publicate pe site-ul web al ENAC la 2 august 2007: http://www.enac-italia.it/avioli/avio_00.asp

¹⁶ „Deschise utilizării publice” înseamnă că utilizarea suprafeței și a instalațiilor aerodromurilor poate fi planificată de orice pilot comandant al unui zbor efectuat ca trafic aerian general (GAT), fie deoarece orele de deschidere și serviciile disponibile sunt aduse la cunoștința publicului, fie deoarece un punct de contact, de la care să se obțină o permisiune prealabilă, este publicat pe lângă informațiile despre aerodrom disponibile public, cu condiția ca aeronava și calificările pilotului să îndeplinească condițiile impuse pentru a se asigura siguranța operațiunilor.

Tabelul 22: Aerodromuri în domeniul de aplicare a normelor comune UE

2.6.2.2 Operatori de aerodrom

Aspectul legat de administrarea de către operatori a mai multor aerodromuri este abordat la punctul 2.8 de mai jos.

În sensul prezentului punct 2.6, se presupune deci că există un operator pentru fiecare aerodrom. În cel mai simplu caz inclus în numărul total de 4500 de aerodromuri din statele UE 27 + 4, acest operator poate să fie chiar o singură persoană fizică. În cel mai complex caz, acesta poate fi o societate cu mii de salariați.

Totuși, trebuie remarcat faptul că avizul agenției propune obligativitatea unui sistem de administrare (adică, în principal, de management al siguranței și al calității) numai pentru operatorii aeroporturilor care furnizează servicii aeriene comerciale regulate. Impactul posibilei reglementări UE privind alți operatori va fi minim, din moment ce se limitează la păstrarea cu sfințenie în dreptul UE a celor mai bune practici aplicate deja în prezent la scară largă.

În acest caz, se presupune că **numărul operatorilor de aerodrom afectați în mod semnificativ de propunerea legislativă va fi de 700**, adică egal cu numărul aeroporturilor care deservește traficul aerian comercial (IFR) modern pentru avioane mari. Se presupune că acest număr nu se modifică în cele trei opțiuni identificate.

2.6.2.3 Prestatorii de servicii de handling la sol pe aerodrom

Pe fiecare aeroport deschis serviciilor aeriene comerciale regulate, pot opera mai multe societăți de handling la sol (fie transportatori aerieni, fie societăți specializate în handling la sol), în temeiul Directivei nr. 96/67/CE a Consiliului¹⁷. În schimb, în lipsa transportului aerian comercial, handlingul la sol se află, de obicei, în responsabilitatea operatorului de aerodrom și nu există nicio lege care să modifice acest lucru. Prin urmare, următoarele se aplică numai opțiunii 3A (adică cele 700 de aeroporturi deschise serviciilor comerciale aeriene regulate), în cazul în care:

- pe aeroporturi „mari” cu peste 2 milioane de pasageri/an (sau peste 50 000 tone marfă/an), este permisă piața liberă și concurența pentru handling la sol;
- pe aeroporturi „medii” cu peste 1 milion de pasageri (însă mai puțin de 2) sau peste 25 000 tone marfă, cel puțin 2 societăți diferite trebuie să furnizeze servicii de handling la sol;
- pe orice aeroport mic deschis transportului aerian comercial trebuie permis handlingul propriu efectuat de transportatori aerieni.

¹⁷ Directiva nr. 96/67/CE a Consiliului din 15 octombrie 1996 privind accesul la piața serviciilor de handling la sol în aeroporturile Comunității (*Jurnalul Oficial L 272, 25/10/1996 P. 0036 – 0045*).

Prin urmare, se presupun estimările din tabelul 23 de mai jos, relevante pentru opțiunea 3A:

Număr de aeroporturi	„Mare”	„Mediu”	„Mic”	TOTAL
	100*	60**	540	700
Număr mediu de prestatori de servicii de handling la sol pe aeroport	3,4	2	1 („prestatori proprii de servicii de handling la sol”)	N.A.
TOTAL	340	120	540	1 000

* 95 calculate în COM (2006) 821 final din 24 ianuarie 2007 – Raportul Comisiei privind aplicarea Directivei nr. 96/67/CE a Consiliului din 15 octombrie 1996.

** 49 calculate ibidem

Tabelul 23: Numărul estimat de prestatori de servicii de handling la sol pentru opțiunea 3A

Numărul estimat mai sus este foarte apropiat de numărul publicat de Comisie în anexa E la COM (2006) 821 din 24 ianuarie 2007, rezumată în tabelul de mai jos:

Număr de prestatori de servicii de handling la sol în UE 15						
Sursa: SH&E limitată, octombrie 2002, reprodusă în anexa E la COM(2006) 821						
Categorie	Terți prestatori de servicii de handling la sol		Prestatori proprii de servicii de handling la sol		TOTAL	
	Înainte de directiva nr. 96/67	După directivă	Înainte	După	Înainte	După
Handling pasageri	89	172	156	145	245	317
Handling bagaje	64	102	55	47	119	149
Handling marfă și poștă	116	155	80	83	196	238
Handling de rampă	73	113	62	60	135	173
Handling combustibil și carburant	78	80	3	10	81	90
TOTAL UE 15	420	622	356	345	776	967

Tabelul 24: Prestatori de servicii de handling la sol în COM (2006) 821 a Comisiei

Totuși, trebuie remarcat faptul că datele din tabelul 24 de mai sus au fost colectate în 2002 și se referă numai la statele UE 15 (adică înainte de 2004) și nu la statele UE 27 + 4 luate în considerare în prezenta EIR. Din acest punct de vedere, 5 ani mai târziu, acestea ar putea fi considerate ca fiind subestimate. Însă, pe de altă parte, datele au fost verificate aeroport cu aeroport, în timp ce terții prestatori de servicii de handling la sol sau prestatorii proprii de servicii de handling la sol pot foarte bine opera pe mai multe aeroporturi. Din acest punct de vedere, acestea trebuie considerate ca fiind supraestimate. Cu alte cuvinte, se presupune că cele două efecte se compensează reciproc mai mult sau mai puțin, prin urmare rezultatul numeric final de 1000 fiind considerat suficient de valabil.

Prin urmare, numărul total al societăților de handling la sol afectate, aplicabil opțiunii 3A, este estimat la 1000. Niciun alt prestator de servicii de handling la sol în afara operatorului de aerodrom nu va aplica posibilele opțiuni 3B și 3C.

2.6.2.4 Autorități competente

Autoritățile aeronautice competente, desemnate de guvernele naționale, îndeplinesc în prezent două atribuții principale legate de siguranța aerodromurilor:

- elaborarea de reglementări (adică transpunerea dispozițiilor OACI în dreptul național și integrarea acestora)
- certificarea și supravegherea (inclusiv audit și inspecții) aerodromurilor.

Transferarea mării majorității a atribuțiilor de elaborare a reglementărilor către AESA intră în domeniul de aplicare a propunerii legislative. În schimb, cea de-a doua atribuție va rămâne responsabilitatea autorităților menționate, la nivel local, din motive de proximitate. Nu se așteaptă ca AESA să se implice în certificarea și supravegherea aerodromurilor.

Însă, pe lângă elaborarea de reglementări, AESA va realiza inspecții de standardizare (sau audituri) ale autorităților competente. Atât agenția, cât și autoritățile competente locale vor fi afectate de legislația propusă.

În aceasta, nimic nu împiedică statele, fie să stabilească autorități competente comune, fie să delege atribuțiile de certificare și supraveghere unei autorități competente stabilite de un stat vecin. Totuși, în prezent, nu există nicio dovadă că acest lucru se va întâmpla. De asemenea, statele pot alege să desemneze autorități competente la nivel regional. Acesta este deja cazul statelor federale germane. Prin urmare, în Germania, se presupune că vor exista 16 autorități competente în loc de una. **Având în vedere acest fapt, în prezenta EIR se presupune că numărul total de autorități competente de supraveghere a siguranței aerodromurilor la nivel local pe teritoriul celor UE 27 + 4 nu se va încadra în limita a 30, ci în limita a 46 (31 – Germania + 16 statele federale), plus agenția.**

2.6.2.5 Rezumatul entităților afectate

În concluzie, pe baza informațiilor prezentate la punctele 2.6.2.1, 2.6.2.2, 2.6.2.3 și 2.6.2.4 de mai sus, numărul de entități în cauză este estimat în tabelul 25 de mai jos:

OPȚIUNE		Număr estimat			
Id.	Descriere	Aerodromuri	Operatori de aerodrom cu MS oficial	Prestatori de servicii de handling la sol	Autorități
3A	Numai aeroporturi (adică aerodromuri care deservesc traficul aerian comercial) care fac obiectul normelor comune UE	700			46

3B	Toate aerodromurile deschise utilizării publice care fac obiectul normelor comune UE	3000	700	1000	+ Agenție
3C	Toate aerodromurile (chiar dacă sunt private și nu sunt deschise utilizării publice) care fac obiectul normelor comune UE.	4500			

Tabelul 25: Aerodromuri în domeniul de aplicare a normelor comune UE

2.6.3 Impactul asupra siguranței

Un mai bun cadru de reglementare, care folosește și resursele disponibile într-un mod mai rațional, va contribui categoric la îmbunătățirea siguranței pe aerodromurile din domeniul de aplicare a legislației UE. Totuși, nu există niciun instrument de cuantificare cu suficientă precizie a acestui efect asupra indicatorilor de siguranță a aerodromurilor (ex. cei de la punctul 2.3.1 de mai sus) în anii următori. Cu toate acestea, din punct de vedere calitativ, se estimează că extinderea regulamentului de bază AESA la aerodromuri va conduce, de asemenea, la următoarele impacturi semnificative asupra siguranței:

- îmbunătățirea semnificativă a calității atribuțiilor de certificare și supraveghere îndeplinite de autoritățile competente, prin inspecții de standardizare realizate de agenție; aceasta se va aplica tuturor celor trei opțiuni;
- consolidarea managementului formal al calității și siguranței pentru marile aerodromuri, pe întreg teritoriul celor UE 27 + 4, ceea ce înseamnă o mică îmbunătățire a opțiunii 3A (din moment ce toate aerodromurile incluse în respectiva opțiune au deja aceste instrumente de management);
- aerodromurile incluse în opțiunile 3B și 3C, deși nu sunt obligate să pună în aplicare un sistem de management al siguranței de drept și formal, totuși, vor fi obligate să pună în aplicare măsurile de administrare și exploatare din capitolul B1 din cerințele esențiale. Ambele opțiuni 3B și 3C vor avea atunci un impact foarte pozitiv din punct de vedere al siguranței. Totuși, opțiunea 3D include aerodromuri „deschise utilizării publice”, prin urmare cu un volum al traficului mai mare decât restul inclus în opțiunea 3C (acesta din urmă acoperind, de asemenea, aerodromurile private nedeschise utilizării publice). Din punct de vedere al probabilității accidentelor sau incidentelor, opțiunea 3B este, prin urmare, considerată chiar mai bună decât 3C;
- o mai bună certitudine juridică privind normele care urmează să fie aplicate și o mai bună identificare a responsabilităților și proceselor conexe de verificare a conformității; de asemenea, îmbunătățirea calității normelor prin consultarea sistematică a părților interesate (de asemenea, sector și operatori pe lângă autorități) care este funcția cheie a sistemului AESA. Aceasta va fi îndeosebi relevantă pentru opțiunile 3B și 3C, din moment ce aerodromurile din 3A fac, în mod normal, deja obiectul unei supravegheri suficiente; totuși, astfel cum s-a observat la punctul anterior, aerodromurile suplimentare din opțiunea 3C deserveșc un număr suplimentar nesemnificativ de pasageri;
- defragmentarea cadrului de reglementare, din moment ce cerințele esențiale propuse impun tuturor actorilor implicați în siguranța aerodromurilor să stabilească între ei

interfețe formale și controlate. Aceasta va fi avea un efect semnificativ asupra opțiunilor 3A și 3B (unde aceste interfețe există), însă un efect neutru asupra opțiunii 3C, deoarece pe aceste suprafețe de aterizare mai mici, nu există nici control al traficului aerian, nici prestatorii comerciali de servicii de handling la sol. Totuși, trebuie să se ia, de asemenea, în considerare faptul că în prezent, aproximativ 1260 de aerodromuri sunt deja certificate (sau urmează să fie certificate în statele UE 27 + 4): limitarea acestui număr la numai 700 (în dreptul UE, statele nu pot impune cerințe suplimentare deoarece aceasta va denatura concurența) va reprezenta, în acest caz, un regres din punctul de vedere al siguranței, în ceea ce privește opțiunea 3A, care trebuie atunci considerată foarte negativă în această privință;

- AESA ar putea să promoveze prezența și influența celor UE 27 + 4 în OACI și GASR, care ar putea conduce la un efect marginal din punct de vedere al îmbunătățirii rezultatelor generale ale acestora; aceasta va avea loc, în principal, din cauza centralizării elaborării reglementărilor și a analizei siguranței, care este invariantă în cele trei posibile opțiuni alternative;
- aderarea de noi state la sistemul AESA va contribui la o mai bună siguranță a cetățenilor, chiar și atunci când zboară în afara granițelor celor UE 27 + 4; totuși, această posibilă extindere va fi stabilită, în termeni generali, prin atracția exercitată de sistemul comunitar, în special pentru AESA, prin eficiența și eficacitatea sistemului său; în altă ordine de idei, extinderea AESA la aerodromuri va avea un impact neutru în această privință, departe de toate cele trei opțiuni identificate;
- pe cele mai complexe aerodromuri, în prezent se pune în aplicare supravegherea suficientă de către autorități, care include, de asemenea, supravegherea planului de formare a unei părți din personal; totuși, avizul agenției propune introducerea de planuri de formare pentru întreg personalul care îndeplinește atribuții legate de siguranța aviației pe sau în apropierea aerodromurilor (ex. inclusiv toate persoanele cu drept de acces neînsoțit pe suprafața de mișcare), ceea ce va rezulta într-o ușoară îmbunătățire pentru marile aerodromuri (opțiunea 3A), unde această practică este deja aplicată la scară largă (ex. în mod voluntar de sectorul de transport aerian). Mult mai semnificativ va fi efectul asupra opțiunii 3B, având, de asemenea, în vedere faptul că traficul în continuă creștere conduce la utilizarea mai intensivă a unor aerodromuri mici, în timp ce apariția avioanelor ultra-ușoare (VLJ) pe piață ar putea conduce la o mai mare utilizare a serviciilor comerciale de avion-taxi; de fapt, acestea din urmă sunt frecvent deservite de aerodromurile incluse în opțiunea 3B; din motive de proporționalitate, este puțin probabil să se impună planuri complexe de formare pentru aerodromurile mici; chiar dacă efectul asupra opțiunii 3C este doar puțin semnificativ;
- în cele din urmă, centralizarea propusă a elaborării de reglementări va conduce la deblocarea unora din cele 99 ENI utilizate în prezent pentru această sarcină în statele UE 27 + 4; se presupune că aproximativ 30 ENI vor fi, totuși, necesare pentru elaborarea de reglementări în aceste state (pentru a acoperi aerodromurile neincluse în domeniul de aplicare a legislației UE și pentru a contribui la elaborarea de norme comune); aceasta înseamnă că aproximativ 70 ENI (adică + 17% pe cele 400 estimate disponibile în prezent) ar putea fi „deturnate”, la nivel național, din elaborarea de reglementări înspre certificare și supraveghere. Toate statele se concentrează în prezent asupra propriilor resurse de pe marile aerodromuri, astfel pentru opțiunea 3A, efectul va fi neutru; în schimb, aceasta va avea un efect semnificativ asupra opțiunii 3B, unde ar putea fi abordate resursele deblocate. Cantitatea acestor resurse și importanța socială asupra suprafețelor de aterizare mici fac ca aceasta să aibă un efect neutru asupra opțiunii 3C.

În concluzie, aplicând metodologia prezentată la punctul 2.1.2 de mai sus (inclusiv un factor de pondere de 3 pentru impacturile asupra siguranței) și după selectarea indicatorilor de rezultat aplicabili privind obiectivele specifice de la punctul 2.4.5, se pot atribui punctaje pentru impactul celor trei opțiuni asupra siguranței asociate dimensiunii domeniului de aplicare a amendamentului la regulamentul de bază, prezentat în tabelul 26 de mai jos:

Indicatori de rezultat relevanți pentru impactul asupra siguranței al domeniului de aplicare a legislației UE	Punctajul opțiunilor		
	3A	3B	3C
Numărul de aerodromuri acoperite	700	3000	4500
Extinderea inspecțiilor de standardizare	+ 2	+ 2	+ 2
Sistemul de management pentru marii operatori de aerodrom	+ 1	+ 3	+ 2
Indicatori de siguranță a aerodromurilor	+ 1	+ 1	+ 1
Aerodromuri în regulamentul de bază	- 3	+ 3	0
Adoptarea de norme comune de aplicare	+ 2	+ 3	+ 2
Evoluția anexei 14 la OACI	+ 1	+ 1	+ 1
Participarea la activitățile GASR	+ 1	+ 1	+ 1
Noi state în curs de aderare AESA	0	0	0
Planuri de formare pentru personalul aerodromurilor	+ 1	+ 3	+ 1
Personal în cadrul autorităților competente dedicat certificării și supravegherii	0	+ 2	0
TOTAL	+ 6	+ 19	+ 10
TOTAL PONDERAT (punctaj x 3 pentru siguranță)	+ 18	+ 57	+ 30

Tabelul 26: Punctajul impactului asupra siguranței al extinderii domeniului de aplicare a legislației UE

2.6.4 Impactul economic

2.6.4.1 Inspecții de standardizare realizate de agenție

Extinderea inspecțiilor de standardizare AESA la autoritățile competente (deja stabilite pentru navigabilitate) în domeniul aerodromurilor va avea loc conform prezentului plan general pentru audituri periodice și va consta într-o vizită o dată la 2 ani (frecvență = 1: 2 = 0,5 vizite/an). Totuși, în plus pot fi efectuate inspecții *ad hoc* în circumstanțe speciale. Astfel, se presupune o frecvență cu 10% mai mare: 0,55.

În mod normal, aceste vizite durează 5 zile și sunt efectuate de o echipă de 3 auditori, specializată în domeniul aerodromurilor¹⁸. În cel mai costisitor caz, toți cei 3 auditori vor aparține de AESA. Acest scenariu extrem este luat în considerare în prezenta EIR. Efortul mediu pe 1 vizită de inspecție este în acest caz de 5 zile x 8 ore x 3 persoane = 120 ore lucrătoare.

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

¹⁸ În conformitate cu articolul 6.1 din Regulamentul (CE) nr. 736/2006 al Comisiei din 16 mai 2006 privind metodele AESA de realizare a inspecțiilor de standardizare, echipa de audit a agenției trebuie să fie alcătuită din cel puțin 3 membri. 1 sau 2 membri ar putea fi reprezentanți de statele membre.

Totuși, în conformitate cu Regulamentul nr. 736/2006, auditorii agenției trebuie să participe, de asemenea, la elaborarea și modificarea protocoalelor și a chestionarelor de audit. În plus, aceștia trebuie să participe la elaborarea planurilor, coordonarea vizitelor și pregătirea acestora, raportând rezultatele și urmărind orice plan în scopul adoptării de posibile măsuri corective. Numărul de ore lucrătoare necesare anual, care urmează să fie petrecute de agenție pentru standardizarea unei autorități competente este, prin urmare, estimat ca fiind, în medie, de cel puțin 3,5 ori mai mare (adică o săptămână pentru vizită, plus 2,5 săptămâni asociate activității de birou) decât cele 66 de ore menționate anterior.

Prin urmare, **AESA are nevoie, în medie, de $66 \times 3,5 = 231$ ore pe an pentru standardizarea unei autorități competente în domeniul aerodromurilor**, care include vizita efectivă și munca de birou asociată înainte și după vizită.

În bugetul (titlurile 1 și 2) agenției pe anul 2008, costul total de personal (salarii + administrare, însă fără deplasare) se ridică la aproximativ 43,8 milioane EUR, pentru un număr al efectivelor de 338. Prin urmare, 1 ENI din cadrul AESA costă în jur de 130 mii EUR/an, având, de asemenea, în vedere agenții temporari de grad B, agenții contractuali și agenții auxiliari. Totuși, personalul din prezenta EIR este în mare parte alcătuit din agenți temporari de tip A. În cazul acestora, se estimează un cost cu 15% mai mare (adică 150 mii EUR/an). Într-un an (365 de zile), sunt 52 de zile de sâmbătă și un număr egal de zile de duminică. În plus, trebuie luate în considerare aproximativ 30 de zile de concediu și 16 zile de sărbători legale. Numărul rămas de zile lucrătoare este: $365 - 104 - 30 - 16 = 215$ zile. Presupunând 5 zile de absențe din motive de boală sau de altă natură, numărul net rămas de zile este de 210/an. Presupunând 7,5 ore lucrătoare pe zi, aceasta reprezintă 1575 de ore lucrătoare pe an. Se presupune că aproximativ 20% din ore sunt folosite pentru îndeplinirea atribuțiilor curente, de planificare, raportare și a altor atribuții administrative, astfel se ajunge la un număr aproximativ de 1260 de ore „facturabile”. Costul unei ore facturabile este astfel ($150\ 000/1260$) de 120 € pentru personalul agenției (exclusiv numărul de efective aplicabil numai activităților de certificare, care este irelevant pentru prezenta EIR). Se estimează aproximativ 25 €/oră pentru costul de deplasare, din moment ce inspecțiile de standardizare trebuie să acopere întregul continent, inclusiv periferia acestuia. Astfel, în prezenta EIR costul total al unei ore facturabile pentru personalul agenției este estimat la 145 €/an (inclusiv costul de deplasare).

În concluzie, în prezentul punct și în întreaga EIR, se presupune că pentru agenție **1 ENI** reprezintă:

- un cost mediu de 150 000 €/an;
- **210 ore lucrătoare** și 1260 de ore facturabile la un cost de 120 € + 25 € pe deplasare/oră.

La punctul 2.6.2.4 de mai sus, numărul autorităților implicate a fost estimat la 46, prin urmare, pentru inspecțiile de standardizare, sarcina anuală asupra agenție va însuma:

- $231 \text{ ore} \times 46 \text{ de autorități} =$ aproximativ 10 626 de ore facturabile/an;
- acesta, împărțit la 1260, reprezintă **aproximativ 9 ENI în Direcția pentru aprobări și standardizare** (stare permanentă după tranziție);
- la acest număr de inspectori se va **adăuga 1 director de secție și 1 asistent; astfel, numărul ENI se va ridica la 11**, conducând ($\times 150\ 000$ €) la un cost total estimat de aproximativ 1 650 000 €/an pentru agenție.

Totuși, inspecțiile de standardizare necesită efort și din partea autorităților inspectate. Se presupune că, în medie, acestea vor angaja 1 coordonator pentru fiecare din cele 5 zile ale vizitei (= 37,5 ore lucrătoare). Înmulțind 37,5 pentru frecvența de 0,55, vor rezulta 21 de ore lucrătoare pe an care urmează să fie prestate de fiecare autoritate. Totuși, autoritățile însele trebuie să completeze chestionare și să furnizeze informații. Prin urmare, se presupune că, în medie, acestea vor trebui să petreacă de două ori mai mult timp = 42 ore lucrătoare/an pentru a fi auditate de AESA în domeniul aerodromurilor. În total, pentru cele 46 de autorități din domeniul de aplicare, acest lucru reprezintă:

- 42 ore x 46 autorități = aproximativ 1932 de ore lucrătoare/an;
- adică aproximativ 1,5 ENI pentru toate statele UE 27 + 4;
- presupunând pentru acestea un cost salarial mediu de aproximativ 110 € (2006) pe oră lucrătoare (cost de deplasare 0 din moment ce autoritățile sunt inspectate la sediilor lor) pentru toate statele UE 27 + 4 (inclusiv noile state în curs de aderare), costul unui ENI se ridică la 138 600 € = aproximativ 207 900 €/an pentru toate cele 46 de autorități implicate.

Presupunerea anterioară a unui cost de aproximativ 110 €/oră pentru autorități este justificat prin faptul că datele disponibile agenției în scopul certificării arată un cost mediu al experților autorităților menționate cu aproximativ 9% mai mic decât cel al personalului agenției. Și într-adevăr 120 € (costul presupus pentru agenție) -9% au drept rezultat aproximativ 110 €/oră.

În concluzie, costul extinderii inspecțiilor de standardizare ale agenției la domeniul aerodromurilor, având în vedere faptul că operatorii de aerodrom nu sunt direct sau foarte rar implicați în această activitate, poate fi estimat astfel cum se prezintă în tabelul 27 de mai jos:

Parametru	Pentru agenție	În total, pentru 46 de autorități competente	Pentru operatorii de aerodrom	TOTAL
ENI	11	1.5	0	12,5
Mii EUR	1 650	208	0	1 858

Tabelul 27: Costul estimat al inspecțiilor de standardizare în domeniul aerodromurilor

Se presupune că acest cost va rămâne invariabil din moment ce numărul autorităților nu va varia în opțiunile 3A, 3B și 3C.

2.6.4.2 Certificarea aerodromurilor

În scopul evaluării impactului economic asupra extinderii regulamentului de bază AESA la certificarea aerodromurilor, mai întâi trebuie remarcat faptul că aerodromurile actuale (și exploatarea acestora) fac deja obiectul a două seturi de norme:

- dispozițiile OACI din anexele la Convenția OACI (în special anexa 14) și documentele sau manualele tehnice aferente;
- legislația națională privind siguranța aerodromurilor, elaborată, în mod normal, în jurul transunerii dispozițiilor OACI menționate anterior.

Totuși, standardul OACI aplicabil (adică punctul 1.4.1 din volumul 1 anexa 14, aplicabil din 27 noiembrie 2003) impune numai certificarea aerodromurilor deschise traficului aerian internațional (înțelegerea comună referindu-se la transportul aerian comercial cu avioane mari).

În plus, respectiva organizație recomandă (punctul 1.4.2) certificarea tuturor aerodromurilor deschise utilizării publice. În cadrul UE, în temeiul Regulamentului nr. 2408/1992 privind accesul pe piața transportului aerian comercial, toate aeroporturile deschise transportului aerian comercial sunt deschise și traficului internațional. În plus, libera circulație a persoanelor în cadrul UE presupune că toate aerodromurile deschise utilizării publice sunt deschise și aviației generale internaționale. Prin urmare, distincția între termenii „internaționale” și „deschise utilizării publice”, din dispozițiile OACI menționate, nu poate fi relevantă în cadrul UE, în temeiul legislației deja stabilite.

Cu alte cuvinte, dispozițiile OACI (standard + practici recomandate) impun deja obligația de certificare a aerodromurilor (și a serviciilor conexe). Totuși, din moment ce nici termenul „deschise utilizării publice” nu este definit de OACI și nici aplicarea recomandării nu este obligatorie, deși există reglementări în legislația UE pe această temă, pentru a estima costul propunerilor făcute de agenție, este necesar să se evalueze în prealabil măsura în care sunt puse în prezent în aplicare standardele și practicile recomandate OACI de către statele UE 27 + 4: adică să se evalueze câte aeroporturi sunt deja certificate (sau prevăzute a fi certificate în scurt timp).

Pe baza principiului analizei proporționale, sunt folosite informațiile, deși parțiale, colectate de GASR. În special, numărul de aerodromuri certificate (sau prevăzute a fi certificate în scurt timp), prezentate la punctul 2.3.3.3 de mai sus, este indicat în ultima coloană din dreapta în tabelul 28 de mai jos. Celelalte coloane conțin date din tabelul 21 de la punctul 2.6.2.1 menționat anterior:

Stat	AERODROMURI					
	Publice	Private	Comune Civil/Militar	Aerocluburi	TOTAL	Anunțate ca certificate*
Belgia	7	13	1	0	38	6
Danemarca	29	12	3	0	45	36
Estonia	9	2	0	0	11	11
Finlanda	38	44	0	0	85	28
Franța	345	51	3	13	441	70
Irlanda	18	9	0	0	27	28
Italia	49	29	9	0	99	50
Letonia	3	1	0	0	4	8
Portugalia	28	2	0	0	37	50
Regatul Unit	72	71	0	0	148	142
Republica Cehă	67	13	2	5	87	9
România	18	0	0	0	18	33
Slovacia	8	0	0	7	16	8
Slovenia	12	1	0	0	13	67
Spania	87	3	9	0	102	42
Suedia	29	83	1	0	154	99
Țările de Jos	15	0	1	0	25	14
TOTAL	834	334	29	25	1350	701

* sau prevăzute a fi certificate în scurt timp, de membrii ai grupului de lucru GASR.

Tabelul 28: Comparație între aerodromurile certificate și numărul total

Din tabelul 28 de mai sus, se poate remarca, în primul rând, că 17 state au certificat deja (sau prevăd să certifice în scurt timp) 701 de aerodromuri. Având în vedere că nu există date

disponibile pentru restul statelor din UE 27 + 4, din moment ce $31 = 17 + 80\%$, se estimează că în prezent, aproximativ $701 + 80\% = 1260$ de aerodromuri sunt deja certificate (sau prevăzute a fi certificate în scurt timp) în UE 27 + 4.

Această cifră de 1260 este cu mult mai mare decât cele 700 de aerodromuri avute în vedere în opțiunea 3A. Prin urmare, trebuie să se presupună că opțiunea menționată nu va impune niciun cost suplimentar pentru certificarea aerodromurilor.

Viceversa, din moment ce la punctul 2.6.2.1 de mai sus s-a estimat un număr de 3000 de aerodromuri, conform opțiunii 3B, alte aproximativ 1740 de aerodromuri (adică $3000 - 1260$ deja certificate) trebuie certificate, dacă este posibil. Aceste 1740 de aerodromuri sunt, totuși, cele mai puțin complexe dintr-un total de 3000 de aerodromuri. Efortul necesar pentru certificare (și supravegherea anuală periodică ulterioară) poate fi, în acest caz, estimat, în medie, la 2 inspectori de la autoritățile competente care să auditeze amplasamentul timp de 2 zile (= 4 zile lucrătoare = 30 de ore lucrătoare). Această cifră ar putea fi înmulțită cu 4 pentru a lua în considerare toate activitățile de pregătire și urmărire, prealabile și ulterioare unei vizite, similare muncii de birou estimate și necesare pentru pregătirea și urmărirea vizitelor de standardizare AESA. Prin urmare, pentru certificarea unui aerodrom, o autoritate competentă trebuie să presteze, în medie, $30 \times 4 = 120$ de ore lucrătoare. Pentru toate cele 1740 de aerodromuri, aceasta rezultă în $208\ 800$ de ore lucrătoare = (împărțind la 1260), aproximativ 165 ENI. Aspectele sociale ale acestei cifre sunt discutate la punctul 2.6.7 de mai jos. Din punct de vedere economic, se presupune că costul unui ENI este, în medie, de 138 600 € pentru toate statele UE 27 + 4 (inclusiv noile state în curs de aderare). **Costul total estimat, pentru autorități, aferent cerințelor de certificare suplimentare a aerodromurilor care decurg din opțiunea 3B este, în acest caz, estimat la $165 \times 138\ 600 = 22\ 869\ 000$ €.**

Pentru operatorii de aerodrom, efortul este estimat la 1 persoană x 2 zile pe durata vizitei de audit (adică 2 zile lucrătoare = 15 ore), plus 3 zile pentru colectarea și furnizarea de informații autorității: total 5 zile = 37,5 ore. Acesta, înmulțit cu 1740 de aerodromuri conduce la un total de 65 250 de ore lucrătoare, adică aproximativ 52 ENI. Din punct de vedere monetar, presupunând același cost precum în cazul autorităților, de 138 600 €/ENI, **costul pe an pentru operatorii de aerodrom, în cazul opțiunii 3B, însumează 7 207 200 €.**

În opțiunea 3C, nivelul de complexitate al aerodromurilor implicate (adică încă 1500 în cazul opțiunii 3B) este chiar mai mic. Prin urmare, se presupune că efortul pentru un singur aerodrom suplimentar s-ar putea încadra în $\frac{3}{4}$ din cel estimat pentru opțiunea 3B, ceea ce reprezintă:

- 90 de ore lucrătoare pe aerodrom pentru autoritatea competentă;
- 28 de ore pentru operatorul de aerodrom.

În acest caz, pentru autorități, în cazul opțiunii 3C: 135 000 de ore lucrătoare pe lângă cele 208 800 estimate pentru opțiunea 3B, adică 343 800 de ore în total, deci aproximativ 273 ENI, reprezentând un cost estimativ de 37 674 000 € pe an.

Pentru operatorii de aerodrom, efortul suplimentar estimat se va ridica la $28 \times 1500 = 42\ 000$ de ore lucrătoare, adăugate la cele 65 250 estimate pentru opțiunea 3B, reprezentând un total de 107 250 ore, adică aproximativ 85 ENI, și 11 730 000 €.

În concluzie, costul suplimentar al certificării aerodromurilor care rezultă din extinderea domeniului de aplicare a agenției la domeniul aerodromurilor, având în vedere faptul că agenția nu va realiza direct această activitate, poate fi estimat la cel prezentat în tabelul 29 de mai jos:

Parametru	Pentru agenție	În total pentru 46 autorități competente	Pentru operatorii de aerodrom	TOTAL
Opțiunea 3A = 700 de aerodromuri				
ENI	0	0	0	0
Mii EUR 2006	0	0	0	0
Opțiunea 3B = 3 000 de aerodromuri				
ENI	0	165	52	217
Mii EUR 2006	0	22 869	7 207	30 076
Opțiunea 3C = 4 500 de aerodromuri				
ENI	0	273	85	358
Mii EUR 2006	0	37 674	11 730	49 404

Tabelul 29: Costul suplimentar estimat pentru certificarea aerodromurilor

2.6.4.3 Sistemul de management al siguranței și al calității

În temeiul legislației propuse, operatorii de aerodromuri „mari” nu vor face doar obiectul procesului de certificare, ci li se va impune, de asemenea, să pună în aplicare un sistem de management (al siguranței și calității) (S+QMS), care cuprinde toate procedurile interne ale operatorului de aerodrom, descrise în manualul aerodromului aferent, și care urmărește îmbunătățirea continuă pe baza colectării și analizei continue a datelor privind siguranța.

Trebuie din nou remarcat faptul că la punctul 1.5.3 din anexa 14 la OACI (amendamentul nr. 8, aplicabil de la 23 noiembrie 2006) se impune operatorilor de aerodrom certificați să pună în aplicare sistemul de management al siguranței (SMS), care trebuie cel puțin:

- a) să identifice pericolele pentru siguranță;
- b) să se asigure că sunt puse în aplicare măsuri corective, necesare menținerii unui nivel acceptabil de siguranță;
- c) să asigure monitorizarea continuă și evaluarea regulată a nivelului de siguranță atins și
- d) să urmărească îmbunătățirea continuă a nivelului global de siguranță.

Avizul AESA pe această temă nu include doar specificațiile OACI menționate anterior în partea B din cerințele esențiale propuse, ci impune totodată în mod explicit operatorului de aerodrom să încheie acorduri cu alte organizații competente pentru a asigura conformitatea continuă cu cerințele esențiale privind aerodromurile. Aceste organizații includ, dar fără a se limita la acestea, operatori de aeronave, furnizori de servicii de navigație aeriană, prestatorii de servicii de handling la sol și alte organizații ale căror activități pot afecta siguranța aeronavei.

Cu alte cuvinte, legislația UE propusă va extinde ușor responsabilitățile SMS ale unui operator certificat de aerodrom „mare” (adică cele 700 din opțiunea 3A) pentru a include interfețele cu alte societăți, ale căror activități pot afecta siguranța aviației pe sau în apropierea aerodromului. Printre aceste alte societăți, operatorii aerieni și serviciile de navigație aeriană sunt deja obligați, prin alte legislații, să pună în aplicare acest sistem de management: prin urmare, pentru aceștia, propunerea agenției nu va implica sarcini suplimentare. Pe de altă parte, va

afecta cei 1000 de prestatori de servicii de handling la sol, al căror număr a fost estimat la punctul 2.6.2.3 de mai sus.

Totuși, în liniile directe ale Comisiei privind evaluarea *ex-ante* a costurilor, se afirmă că, în cazul în care se impune deja o obligație la nivel internațional, trebuie luat în considerare numai costul cerințelor suplimentare impuse prin legislația UE propusă. În acest caz, „originea” cerinței SMS poate fi atunci atribuită în proporție de 95% OACI și numai în proporție de 5% (adică interfețele controlate) legislației UE propuse. În acest caz, se presupune că, pentru cele 700 aeroporturi din opțiunea 3A, acest lucru va reprezenta un cost suplimentar de aproximativ 5% în comparație cu costul lor actual pentru managementul siguranței și calității. Presupunând că pentru S+QMS ar putea fi folosite, în medie, 3 ENI pe operator de aerodrom, acest efort suplimentar reprezintă, pentru fiecare aerodrom, 0,15 ENI, adică aproximativ 190 de ore lucrătoare și 20 790 €/an. **Pentru cele 700 de aerodromuri implicate, aceasta reprezintă aproximativ 105 ENI și aproximativ 14 553 000 €/an.**

Se presupune că pentru îndeplinirea aceluiași cerințe, cei 1000 de prestatori de servicii de handling la sol trebuie să depună un efort similar (adică aproximativ 100 ENI). Pentru aceștia, se presupune un cost salarial cu 10% mai mic decât pentru operatorii de aerodrom (adică 124 740 €/ENI), rezultând un cost total de **12 474 000 €/an**. Nu sunt prevăzute costuri suplimentare în această privință, nici pentru autoritățile competente, nici pentru agenție.

Însă cerințele esențiale anexate la avizul AESA pe această temă propun, de asemenea, reducerea acestor cerințe S+QMS pentru aerodromurile care nu furnizează servicii aeriene comerciale regulate. Aceste criterii de separare au fost sprijinite în linii mari și de părțile interesate, prezentate pe scurt în tabelul 30 de mai jos:

Parametrul de segregare	Reacția părților interesate	Poziția agenției
Peste 5 oameni necesari pentru operațiuni de aerodrom	Nesusținută	Nepropusă
Deschis în IMC sau operat pe timp de noapte	Multe părți interesate au fost de acord că operațiunile IFR sunt mai complexe decât cele VFR	Propusă ca parametru de segregare în aviz, din moment ce traficul regulat operează conform IFR
Peste 50 000 de mișcări pe an	Părțile interesate au remarcat faptul că, din moment ce numărul accidentelor este foarte redus, în timp ce un singur accident cu o aeronavă mare de pasageri ar putea provoca în jur de 100 de morți, dimensiunea aeronavei este chiar mai importantă decât frecvența	Agenția propune utilizarea serviciilor aeriene comerciale regulate (care includ traficul charter frecvent) drept criteriu de segregare. În acestea nu intră serviciile de avion-taxi, care pot fi operate folosind aeronave mici.
MTOM > 10 t sau configurare certificată a scaunelor pentru 19 sau mai mulți pasageri		Criteriu care nu este încă necesar. Poate fi utilizat în viitor, posibil cu trimitere la 5,7 t MTOM ¹⁹ .

Tabelul 30: Criteriile de segregare

Aceasta înseamnă că cele 2300 (adică 3000 – 700 din opțiunea 3A) de aerodromuri suplimentare din opțiunea 3B vor evita în opinia agenției, costul unui S+QMS formal și al manualului aferent. La punctul 2.6.4.2 de mai sus, s-a estimat că aproximativ 1260 sunt deja certificate (sau în curs de certificare) în statele UE 27 + 4, în conformitate cu cerințele OACI: astfel, în momentul de față, acestea sunt obligate să pună în aplicare un SMS complet. Din moment ce propunerea agenției restrânge această obligație la numai 700 de aeroporturi (adică în conformitate cu standardul OACI, însă fără aplicarea practicii recomandate neobligatorii), trebuie remarcat faptul că 560 (adică 1260 – 700) de aerodromuri, din opțiunea 3B, vor fi descărcate de această sarcină. Pentru aceste aerodromuri medii/mici, efortul S+QMS scutit este estimat la numai 0,5 ENI, ceea ce înseamnă 630 de ore lucrătoare/an și 69 300 € (2006)/an.

Prin urmare, opțiunea 3B, care scutește 560 de operatori de aerodrom de acest cost, va permite o economie de 280 ENI, adică 38 808 000 €/an. Pentru aceeași opțiune, din moment ce aceste aerodromuri găzduiesc mult mai puțin de 1 milion de pasageri pe an, se presupune că nu vor exista prestatori de servicii de handling la sol implicați în mod semnificativ. Acest beneficiu va fi, totuși, redus cu cele 105 ENI pentru operatorii de aerodrom și cei 14 553 mii EUR/an deja calculați, deoarece în opțiunea 3B sunt incluse cele 700 din 3A. În concluzie, **operatorii de aerodrom vor avea un beneficiu net din opțiunea 3B de:**

- **+105 – 280 = -175 ENI;**
- **14 553 – 38 808 = - 24 255 mii EUR/an.**

Pentru operatorii la sol, impactul va rămâne cel deja estimat pentru opțiunea 3A.

În ceea ce privește opțiunea C, situația celor 1500 de aerodromuri suplimentare rămâne una neutră, deoarece în prezent S+QMS nu este nici aplicat pe acele aerodromuri mici și nici nu este realist să se întrevadă acest lucru. Astfel, rezultatul net va rămâne cel deja estimat pentru 3B.

În concluzie, costul suplimentar (redus) pentru managementul formal al siguranței și calității pe aerodromuri, care rezultă din cerințele esențiale propuse de agenție, poate fi estimat, precum în tabelul 31 de mai jos:

Parametru	Pentru agenție și autorități	Pentru operatorii de aerodrom	Pentru prestatori de servicii de handling la sol	TOTAL
Opțiunea 3A = 700 de aerodromuri				
ENI	0	105	100	205
Mii EUR 2006	0	14 553	12 474	27 027
Opțiunea 3B = 3000 de aerodromuri				
ENI	0	- 175	100	- 75
Mii EUR 2006	0	- 24 255	12 474	- 11 781
Opțiunea 3C = 4500 de aerodromuri				
ENI	0	- 175	100	- 75

Mii EUR 2006	0	- 24 255	12 474	- 11 781
--------------	---	----------	--------	-----------------

Tabelul 31: Costul suplimentar (sau redus) estimat pentru S+QMS

2.6.4.4 Costul daunelor provocate în timpul rulării sau staționării

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

Totuși, la punctul 2.6.3 de mai sus, s-a concluzionat că toate cele trei opțiuni au avut un impact pozitiv asupra siguranței, impactul opțiunii 3C fiind aproape de două ori mai mare decât cel al opțiunii 3A și cel al 3B de trei ori mai mare decât 3A. În plus, la punctul 2.3.1.9 s-a concluzionat că costul accidentelor și incidentelor aviatice provocate de factori de aerodrom (infrastructură, echipamente, operațiuni) în statele UE 27 + 4 totalizează aproximativ 1164 milioane EUR/an în 2006.

În acest caz, se presupune că, deoarece opțiunea 3A conduce la beneficii de siguranță, impactul său economic nu poate fi evaluat ca fiind nul. Pe de altă parte, se presupune o estimare foarte prudentă de numai 1% beneficiu, ceea ce înseamnă un beneficiu din punct de vedere al daunelor evitate de 11 640 mii EUR (2006)/an.

Din moment ce opțiunea 3C a fost evaluată de două ori drept bună din punct de vedere al impactului asupra siguranței, pentru aceasta se presupune un beneficiu de 2%, ceea ce înseamnă 23 280 mii EUR (2006)/an de costuri evitate, cu toate că este o estimare extrem de prudentă.

În final, pentru opțiunea 3B, de trei ori mai bună decât opțiunea 3A, se estimează un beneficiu de $11\ 640 \times 3 = 34\ 920$ mii EUR/an.

2.6.4.5 Norme comune

Noua legislație propusă poate fi considerată ca oferind baza juridică de transpunere comună a dispozițiilor OACI, pentru statele UE 27 + 4, înlocuind legislația națională în acest sector. Aceasta va fi realizată în principal prin adoptarea de norme de aplicare comune și de specificații comunitare, după caz.

Având în vedere faptul că numărul de ENI pentru standardizare a fost deja discutat la punctul 2.6.4.1 de mai sus, se presupune că pentru activitățile de elaborare a reglementărilor în domeniul aerodromurilor, numărul ENI necesar pentru AESA este 6 (1 director + 4 administratori + 1 asistent). Încă 2 ENI se consideră ca fiind necesare pentru sprijinirea elaborării de reglementări cu analiza suficientă a datelor privind siguranța aerodromurilor și cu cercetarea în domeniul siguranței.

Efortul total suplimentar în agenție (pe lângă ceea ce s-a estimat pentru standardizare la punctul 2.6.4.1 de mai sus) **trebuie, în acest caz, estimat la 8 ENI = 1 200 000 €/an.**

Totuși, la punctul 2.3.3.3 de mai sus, s-a estimat că în prezent sunt folosite 99 ENI pentru elaborarea de reglementări în toate statele UE 27 + 4. Centralizarea elaborării de reglementări va debloca, în opinia agenției:

- aproximativ 30% din resursele menționate în cazul opțiunii 3A, deoarece, în acest caz, multe aerodromuri vor face în continuare obiectul normelor naționale. Această economie reprezintă aproximativ 30 ENI, prin urmare 4 158 000 €/an;
- aproximativ 60% din resursele menționate în cazul opțiunii 3B, care acoperă toate aerodromurile deschise utilizării publice: adică o economie de 60 ENI, reprezentând 8 316 000 €/an; statele vor avea nevoie de încă aproximativ 40 ENI în scopul elaborării de norme privind siguranța pentru aerodromurile în afara domeniului de aplicare a legislației UE sau în scopul stabilirii de măsuri de aplicare la nivel național pentru zonele adiacente aerodromurilor. De asemenea, o parte din efort poate fi dedicat contribuției la elaborarea de reglementări în sistemul AESA din care fac parte și acestea;
- în final, pentru opțiunea 3C, s-ar putea scuti 70% din efort (adică 70 ENI = 9 702 000 €/an). De fapt, chiar și în acest caz, se presupune că va mai fi necesar aproximativ 1 ENI pe stat pentru contribuția la elaborarea de norme comune.

Nu sunt prevăzute costuri suplimentare pentru operatorii de aerodrom, chiar dacă un ușor avantaj economic, a cărui cuantificare este omisă în prezenta evaluare, poate decurge din centralizarea elaborării reglementărilor și pentru aceștia (ex. participarea la proces prin asociații la nivel continental și tratarea doar cu o singură entitate de elaborare a reglementărilor și doar cu un singur set de norme). Aceleași mici avantaje (adică un singur set de norme pentru toate aerodromurile deschise utilizării publice în statele UE 31 + 4) s-ar putea materializa pentru operatorii aerieni.

În concluzie, centralizarea elaborării reglementărilor va conduce la o economie de 4 158 (opțiunea 3A), 8 316 (3B) sau 9 702 mii EUR (3C) la nivel național, în comparație cu 1 200 mii EUR cost suplimentar pentru agenție. În orice caz, comunitatea va avea de câștigat.

2.6.4.6 Planuri de formare pentru personalul aerodromurilor

Beneficiile de siguranță evaluate mai sus vor decurge și din planuri de formare a personalului, aplicate din ce în ce mai bine, ale cărui activități pot afecta siguranța aviației pe sau în apropierea aerodromurilor.

În cazul **opțiunii 3A**, se presupune că acest personal cuprinde, în medie, 70 de oameni pe fiecare din cele 700 de aeroporturi implicate (inclusiv prestatori de servicii de handling la sol). De fapt, din aceste 700 de aeroporturi, numai 160 înregistrează peste 1 milion de pasageri pe an conform 2.6.2.3 de mai sus. Personalul acestora poate implica sute de oameni. De exemplu, Aéroport de Paris administrează 14 aerodromuri cu un personal de aproximativ 10 000 (adică în jur de 700 de oameni pe aerodrom, însă inclusiv partea de la sol și serviciile care nu afectează imediat siguranța avionului). Însă, pentru celelalte 540 de aerodromuri, se presupune că numărul personalului privind siguranța nu va depăși cele 50 de unități. În acest caz, se presupune că efortul suplimentar pentru formarea acestuia va fi, în medie, de 1 zi pe an pe persoană = $70 \times 700 \times 1 = 49\,000$ zile/an = 367 500 ore lucrătoare (290 ENI). Astfel, costul total pentru acesta va fi de aproximativ $124\,740 \text{ €} \times 290 \text{ ENI} = \mathbf{36\,175 \text{ mii EUR (2006)/an.}$

În cazul **opțiunii 3B**, dimensiunea medie a organizațiilor aerodromurilor suplimentare este mult mai mică, astfel se presupune o cifră medie de 10 oameni implicați pe aerodrom suplimentar. Aceasta conduce la 2300 (adică 3000 – 700 deja examinate în 3A) aerodromuri, urmând aceeași logică de mai sus, 10 oameni x 2300 de aerodromuri x 1 zi la un total de 23 000 de zile, reprezentând 172 500 de ore anual (adică 137 ENI) de formare, ceea ce înseamnă un cost de 17 089 mii EUR/an. Acest cost este suplimentar celui estimat pentru opțiunea 3A, deci, pentru opțiunea 3B, costul este estimat la $36\,175 + 17\,089 = \mathbf{53\,264 \text{ mii EUR/an.}}$

În aceeași ordine de idei, în **opțiunea 3C** sunt incluse aerodromuri foarte mici, astfel se presupun numai 3 oameni pe aerodrom suplimentar (în toate cele 1500), rezultând 4 500 oameni, 33 750 de ore anual (aproximativ 27 ENI) de formare și 3 368 mii EUR/an, pe lângă opțiunea 3B. În concluzie, $53\,264 + 3\,368 = 56\,632$ mii EUR cost total anual.

2.6.4.7 Specificații tehnice în SC

Alinierea majorității specificațiilor tehnice la nivelul specificațiilor comunitare (SC) va aduce și beneficii economice, precum:

- procedura simplificată (deci mai ieftină) de adoptare și administrare a acestora;
- posibilitatea de delegare către standardele industriale voluntare, ceea ce înseamnă un cost mai mic pentru contribuabil;
- modificarea mai rapidă datorită evoluției tehnologice, prin urmare mai puține obstacole în cale intrării pe piață a noilor produse;
- o mai mare flexibilitate pe durata procesului de certificare și, astfel, reducerea numărului de ore lucrătoare de negocieri între autoritatea de reglementare și entitatea reglementată.

Totuși, este foarte dificil de cuantificat în mod simplu beneficiile de mai sus. Folosirea de modele economice este, pe de altă parte, considerată disproporționată. În consecință, aceste efecte economice nu sunt cuantificate în prezenta EIR.

2.6.4.8 Rezumatul impactului economic

Pe baza concluziilor la care s-a ajuns în paragrafele 2.6.4.1 - 2.6.4.7 anterioare, se poate compila următorul tabel 32, pentru a compara impactul economic al celor trei opțiuni privind domeniul de aplicare a legislației UE:

Costul estimat al domeniului de aplicare a legislației UE	Mii EUR (2006)/an		
	3A	3B	3C
Numărul de aerodromuri	700	3000	4500
Extinderea inspecțiilor de standardizare	1 858	1 858	1 858
Aerodromuri în regulamentul de bază (și anume certificare)	0	30 076	49 404
Sistem de management pentru marii operatori de aerodrom	27 027	-11 781	-11 781
Costul daunelor provocate în timpul rulării sau staționării	- 11 640	- 34 920	- 23 280
Adoptarea de norme de aplicare comune	- 4 158	- 8 316	- 9 702
Planuri de formare pentru personalul aerodromurilor	36 175	53 264	56 632
Personalul agenției dedicat elaborării de reglementări și analizei siguranței	Deja examinate mai sus		
Personal în cadrul autorităților competente dedicat certificării și supravegherii			
Specificații tehnice în SC	Necuantificate		
TOTAL	49 262	30 181	63 131

Tabelul 32: Rezumatul impactului economic al domeniului de aplicare a legislației UE

Din acest tabel, se poate remarca faptul că opțiunea 3C va fi cea mai costisitoare, în timp ce opțiunea 3B va fi cea mai ieftină.

Termenii monetari din tabelul 32 de mai sus sunt convertiți în puncte, în tabelul 33 de mai jos:

Indicatori de rezultat relevanți pentru impactul economic al domeniului de aplicare a legislației UE	Punctajul opțiunilor		
	3A	3B	3C
Numărul de aerodromuri	700	3000	4500
Extinderea inspecțiilor de standardizare	- 3	- 3	- 3
Aerodromuri în regulamentul de bază (și anume, certificare)	0	- 2	- 3
Sistem de management pentru marii operatori de aerodrom	- 2	2	2
Costul daunelor provocate în timpul rulării sau staționării	1	3	2
Adoptarea de norme de aplicare comune	1	2	3
Planuri de formare pentru personalul aerodromurilor	- 1	- 2	- 3
Personalul agenției dedicat elaborării de reglementări, standardizării și analizei siguranței	0	0	0
Personal în cadrul autorităților competente dedicat certificării și supravegherii	0	0	0
Specificații tehnice în SC	0	0	0
TOTAL	- 5	0	- 2
TOTAL PONDERAT (punctaj x 2 pentru impact economic)	- 10	0	- 4

Tabelul 33: Punctajul pentru impactul economic al domeniului de aplicare a legislației UE

2.6.5 Impactul asupra mediului

Nimic din propunerea legislativă avută în vedere nu urmărește mărirea traficului, construcția de infrastructură nouă sau relaxarea normelor de mediu. Oricare din cele trei opțiuni examinate trebuie considerată ca având un efect neutru în raport cu aspectele de mediu.

2.6.6 Impactul social

Trei impacturi principale pot fi avute în vedere, odată ce propunerea de extindere a competențelor AESA la aerodromuri este adoptată:

- consultarea sistematică a părților interesate, parte integrantă din sistemul AESA, va fi imediat extinsă la domeniul aerodromurilor, începând cu includerea organismelor reprezentative în Comitetul consultativ pentru standarde de siguranță (SSCC) și continuând nu doar cu grupurile de experți, ci și cu consultările publice prin NAP-uri. În termeni generali, aceasta va contribui nu doar la elaborarea de norme mai bune, ci și la creșterea solidarității în rândul cetățenilor implicați și va oferi o bază foarte solidă pentru apărarea pozițiilor europene la nivel mondial;
- creșterea competenței personalului care îndeplinește atribuții care ar putea afecta siguranța aviației pe aerodromuri sau în apropierea acestora, având în vedere faptul că cea mai mare parte a costului total estimat în 2.6.4.8 de mai sus pentru oricare din cele trei opțiuni este, de fapt, dedicată creșterii competenței profesionale a personalului. Pentru opțiunea 3B, valoarea economică a îmbunătățirii formării și calificării este chiar mai mare decât costul total (datorită economiilor din alte surse); astfel, din punct de vedere social, propunerea va crește calitatea angajării în toate statele UE 27 + 4, precum și competitivitatea sistemului UE;
- în final, centralizarea elaborării de reglementări propusă va conduce la deblocarea unor ENI care îndeplinesc, în prezent, această sarcină în toate statele UE 27 + 4; însă, aceasta este singura situație în care va fi necesar mai puțin personal; pe de altă parte, în diferite

alienate din evaluarea economică anterioară, s-au oferit estimări și din punct de vedere al ENI suplimentare. Acest lucru este prezentat pe scurt în tabelul 34 de mai jos:

ENI	Agenție	Autorități	Operatori de aerodrom	Prestatori de servicii de handling la sol	TOTAL
Opțiunea 3A = 700 aerodromuri					
Standardizare	11	2	0	0	13
Certificare	0	0	0	0	0
Sis. manag. (S și C)	0	0	105	100	205
Norme comune	8	- 30	0	0	- 22
Competența pers.	0	0	145	145	290
TOTAL	19	- 28	250	245	486
Opțiunea 3B = 3000 aerodromuri					
Standardizare	11	2	0	0	13
Certificare	0	165	52	0	217
Sis. manag (S și C)	0	0	- 175	100	- 75
Norme comune	8	- 60	0	0	- 52
Competența pers.	0	0	282	145	427
TOTAL	19	107	159	245	530
Opțiunea 3C = 4500 aerodromuri					
Standardizare	11	2	0	0	13
Certificare	0	273	85	0	358
Sis. manag (S și C)	0	0	- 175	100	- 75
Norme de comune	8	- 70	0	0	- 62
Competența pers.	0	0	309	145	354
TOTAL	19	205	219	245	688

Tabelul 34: Noi locuri de muncă (ENI) create

Din tabelul 34 de mai sus, se poate remarca faptul că opțiunea 3C ar putea crea mai mult de aproximativ 700 de locuri de muncă calificate în domeniul siguranței aviației. Opțiunea 3 ar putea crea aproximativ 480 de locuri de muncă, însă va fi necesar să se aloce în jur de 30 de persoane din cadrul autorităților pentru alte sarcini. În final, opțiunea 3B va crea doar puțin peste 500 de noi locuri de muncă, însă se vor remarca creșteri ale forței de muncă necesare în orice segment al entităților implicate, chiar dacă de 4 ori mai mult în sectorul privat decât în cel public. Pentru oricare din opțiuni, se va înregistra o creștere a personalului agenției mai mică de 20.

Considerentele de mai sus sunt apoi convertite în puncte pentru indicatorii de rezultat aplicabili, în tabelul 35 de mai jos:

Indicatori de rezultat relevanți pentru impactul social al domeniului de aplicare a legislației UE	Punctajul opțiunilor		
	3A	3B	3C
Extinderea inspecțiilor de standardizare	1	1	1
Sistem de management pentru marii operatori de aerodrom	2	- 1	- 1
Aerodromuri în regulamentul de bază (și anume, certificare)	0	2	2
Adoptarea de norme de aplicare comune	- 1	- 2	- 2
Planuri de formare pentru personalul aerodromurilor	1	3	2
TOTAL	3	3	2
TOTAL PONDERAT (punctaj x 2 pentru impact social)	6	6	4

Tabelul 35: Punctajul impactului social privind domeniul de aplicare a propunerii

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

Avizul agenției privind reglementarea siguranței și interoperabilității aerodromurilor ia în considerare în totalitate așa-numitele „EU-OPS”, prima extindere a AESA (și anume, la operațiunile aeriene, licențierea echipajelor de zbor și siguranța operatorilor din țări terțe) și legislația existentă privind „Cerul Unic European” (CUE). Nu sunt propuse cerințe esențiale contradictorii.

În plus, agenția a susținut deja că se va evita reproducerea normelor de aplicare și/sau a proceselor de elaborare a reglementărilor, în ceea ce privește cele care pot reieși din contextul CUE, pentru sistemele de comunicare radio, meteorologice, de navigație sau supraveghere

Oricare din cele trei posibile opțiuni este, prin urmare, neutră în această privință.

2.6.8 Analiza pe bază de criterii multiple (MCA) și opțiunea recomandată

Conform metodologiei descrise la punctul 2.1.2 și punctelor acordate la punctele 2.6.3 - 2.6.7, pentru MCA se poate furniza următoarea matrice:

Punctaj ponderat al opțiunilor pentru domeniul de aplicare a legislației UE		3A	3B	3C
Numărul de aerodromuri acoperite		700	3000	4500
element de impact	Pondere			
Siguranță	3	18	57	30
Economic	2	- 10	0	- 4
Mediu	3	0	0	0
Social	2	6	6	4
Privind alte reglementări în domeniul aviației	1	0	0	0
TOTAL PONDERAT		14	63	30

Tabelul 36: Analiză pe bază de criterii multiple pentru domeniul de aplicare a propunerii

Din tabel, se poate observa faptul că opțiunea 3B are un punctaj de două ori mai bun decât opțiunile 3C și chiar mai mare în raport cu 3A. În special, opțiunea 3B:

- are un punctaj aproape de două ori mai bun din punct de vedere al siguranței decât celelalte opțiuni;
- este cea mai puțin costisitoare, conducând la o sarcină anuală totală de aproximativ 30 milioane EUR (2006)/an asupra părților interesate din domeniul aviației din statele UE 27 + 4, din care mai puțin de 2 850 milioane EUR pentru personal (19) nou în cadrul agenției;
- ar putea crea în total aproximativ 500 de noi locuri de muncă calificate: în jur de 100 la autorități și restul la operatorii de aerodrom și prestatorii de servicii de handling la sol.

Din acest motiv, agenția a inclus această opțiune 3B în avizul său: și anume, toate aerodromurile deschise utilizării publice care fac obiectul normelor comune UE. Această propunere a fost, de asemenea, susținută de 90% din cele 20 de autorități naționale care au participat la consultări, prezentate pe scurt în tabelul 37 de mai jos:

DOMENIUL DE APLICARE a LEGISLAȚIEI COMUNITARE conform răspunsurilor autorităților aeronautice la întrebarea 3 din NPA				
Aerodromuri DESCHISE UTILIZĂRII PUBLICE			Numai AEROPORTURI deschise traficului COMERCIAL regulat	
+ toate celelalte chiar dacă nu sunt deschise utilizării publice	+ cazuri specifice (ex. zbor de instrucție)	Numai		
Belgia	Țările de Jos	Austria	Germania (BMVBS conform unei reacții la DRO)	
		Danemarca		
Republica Cehă	România	Franța		
		Grecia		
Finlanda	Spania	Islanda		Italia (conform unei reacții la DRO)
		Irlanda		
Norvegia	Suedia	Rep. Slovacă		
		Slovenia		
	Regatul Unit	Elveția		
4	5	9	2	
18				

Tabelul 37: Sprijinirea de către autoritățile competente a aerodromurilor deschise utilizării publice în domeniul de aplicare a legislației comunitare

2.7 Analiza impacturilor normelor și mijloacelor de aplicare asupra echipamentelor de aerodrom

2.7.1 Opțiuni alternative

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

- 4A): echipamente de aerodrom nereglementate la nivel UE;
- 4B): norme comune UE (ex. ETSO) pentru echipamente „atipice” puse în aplicare prin declarația de conformitate a producătorului și declarația de verificare de către operatorul de aerodrom (aceasta din urmă privind integrarea și adecvarea pentru utilizare la fața locului);
- 4C): conform 4B, însă fără necesitatea unei declarații de verificare, din moment ce face parte din procesul de certificare a aerodromului.

2.7.2 Grupul țintă și numărul de entități în cauză

2.7.2.1 Autorități competente

Toate cele 46 de autorități competente (estimate la punctul 2.6.2.4 de mai sus), plus agenția vor fi afectate de opțiunile 4B și 4C menționate anterior. În plus, din moment ce autoritățile competente vor fi responsabile chiar în afara domeniului de aplicare a legislației comunitare, acestea vor rămâne, în orice caz, responsabile de supravegherea siguranței echipamentelor de aerodrom, chiar și în lipsa normelor comune UE (adică opțiunea 4A).

2.7.2.2 Aerodromuri

Echipamentele de aerodrom, precum mijloacele de navigație vizuale și radio, sistemele de detectare și, în general, alte echipamente sunt menționate în unele anexe la OACI²⁰, însă ar putea să nu fie corect să se solicite unui proprietar sau operator de aerodrom să își asume răspunderea pentru tehnologiile care nu intră în competența lor. În plus, este posibil ca unele din aceste echipamente să fi fost deja incluse în cadrul CUE²¹, în special în Regulamentul privind interoperabilitatea²². De asemenea, agenția remarcă faptul că unele echipamente de întreținere a aeronavelor la sol este deja reglementat de organismele europene de standardizare (ESO)²³. Prin urmare, în cazul opțiunii 4A, nu vor exista norme specifice suplimentare UE pentru echipamentele de aerodrom. Însă, vor exista cerințe esențiale și norme de aplicare aferente și SC pentru aerodromuri. Foarte probabil, dat fiind faptul că aceste norme comune se bazează în mare parte pe anexa 14 la OACI, astfel cum se cere de către aproape toate părțile interesate, acestea vor acoperi, de asemenea, unele aspecte legate de echipamentele de aerodrom (ex. fragilitatea; tipul și cantitatea mijloacelor vizuale; alimentarea cu energie electrică a mijloacelor vizuale laminate; performanța vehiculelor de stingere a incendiilor etc.) Verificarea acestor echipamente, în momentul punerii în aplicare, va face parte integrantă din procesul de certificare a aerodromului.

Prin urmare, chiar și în cazul **opțiunii 4A** (și anume, nici alte ETSO, nici alte norme privind echipamentele de aerodrom; nici implicarea organizațiilor de proiectare și producție a acestor echipamente), **toate aerodromurile din domeniul de aplicare a legislației UE (și anume, 3000 pentru opțiunea 3B recomandată la punctul 2.6.9 de mai sus) trebuie să îndeplinească unele cerințe privind unele aspecte legate de echipamentele de aerodrom instalate.**

Însă, în acest caz agenția a fost de opinie că trebuie stabilite cerințe minime de performanță privind echipamentele de aerodrom, necesare pentru siguranța aviației, la nivelul normelor de aplicare sau CS, lăsând în sarcina sectorului responsabilitatea standardizării și evaluării conformității echipamentelor de aerodrom fabricate, în general, astfel cum se procedează în

cadrul așa-numitei „noi abordări”²⁴. Aceasta va presupune posibilitatea de a emite standarde tehnice europene (ETSO) ca mijloace acceptabile de punere în conformitate (AMC) în cazul în care se consideră necesar din motive de siguranță, astfel cum este în prezent cazul pieselor de aeronave „atipice”, acestea din urmă aflându-se deja în domeniul de aplicare a regulamentului de bază.

Astfel, chiar și în cazul opțiunilor 4B sau 4C, este posibil ca toate cele 3000 de aerodromuri acoperite să fie afectate.

2.7.2.3 Operatori de aerodrom

Toți operatorii celor 3000 de aerodromuri vor fi, de asemenea, afectați. Totuși, există cazuri în care o societate administrează mai multe aerodromuri (ex. precum AENA care exploatează aproape 50 de aerodromuri). Din informațiile disponibile pe internet (în principal membri ACI Europe), în tabelul 38 de mai jos sunt prezentate unele date privind operatorii mai multor aerodromuri:

Entitate	Site web	Sediul principal	Număr de aerodromuri operate			
			În țara de origine	În UE 27 + 4	În afara UE 27 + 4	TOTAL
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 – Czech Airports Administration		CZ	4	0	0	4
Dublin Airport Authority	www.dublinairportauthority.com	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
Ministry of Transport		CY	2	0	0	2
Ministry of Transport and Communications		GR	38	0	0	38
Ministry of Transport		LT	2	0	0	2
Polish Airports (PPL)	www.lotnisko-chopina.pl	PL	3	0	0	3
Regional Airports Ltd		UK	2	0	0	2
Slovak Airports Aut.	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
23	TOTAL PARȚIAL		276	3	15	294
	TOTAL		279			

Tabelul 38: Operatori ai mai multor aerodromuri

Este posibil ca datele din tabelul de mai sus să nu fie complete sau exacte; astfel, se presupune că în statele UE 27 + 4 există **aproximativ 25 de entități care exploatează mai multe aerodromuri și că numărul total al acestor aerodromuri este în jur de 275.**

Prin urmare, în acest sens, se estimează că **numărul de operatori afectați se va încadra în (3000 – 275 + 25) 2750.** Chiar și aceasta se va aplica tuturor celor trei posibile opțiuni 4A, 4B și 4C.

2.7.2.4 Prestatori de servicii de handling la sol pe aerodrom

În anexa la Directiva Consiliului privind handlingul la sol, sunt enumerate mai multe servicii din această categorie. Unele servicii necesită, la rândul lor, echipamente ce urmează a fi folosite pe suprafața de mișcare a aerodromului. În tabelul 39 de mai jos este oferit un rezumat al posibilelor exemple de echipamente de aerodrom, inclusiv posibilitatea ca aceste echipamente să fie incluse, de asemenea, în anexa 14 la OACI sau în cerințele esențiale propuse de agenție:

Servicii de handling la sol ²⁵ care necesită echipamente pe suprafața de mișcare		Exemple de echipamente	Incluse în	
			Anexa 14 OACI	CE
Pasageri		Scări, autobuze, „chei de îmbarcare”		A.1.f
Bagaje		Servicii de încărcare și descărcare		B.1.a
Platformă	Dirijare pentru parcare	Dispozitive de acostare	DA	A.3.a
	Parcare	Blocuri		B.1.a
	Pornire motoare	Grupuri motopropulsoare externe		B.1.a
	Remorcare	Remorchere		B.1.a
Servicii pentru aeronavă	Curățenie	Vidanjarea toaletelor		B.1.a
	Aer condiționat și curent electric	Grupuri motopropulsoare externe		B.1.a
	Dejivrare	Dejivrare	DA	B.1.a
Alimentare cu combustibil		Echipamente de alimentare cu combustibil, fixe sau mobile		B.1.h
Catering		Furgonete		B.1.a

Tabelul 39: Exemple de echipamente necesare pentru handlingul la sol

Din tabelul 39 de mai sus, se poate observa că cerințele esențiale (CE) propuse de agenție, în principiu, acoperă mai pe larg echipamentele de aerodrom folosite pentru handlingul la sol, decât anexa 14 la OACI. Acest lucru se întâmplă deoarece, astfel cum se explică în memorandumul în care acestea sunt descrise, CE au fost elaborate pe baza unui proces de evaluare și reducere a riscurilor („ascendent”), apoi completate în urma unei verificări „descendente”, în care s-a luat în considerare nu doar anexa 14, ci și alte legislații UE existente. Totuși, acest lucru corespunde opiniilor părților interesate, prezentate în DRO nr. 06/2006. De fapt, părțile interesate au menționat ca exemple de echipamente care trebuie reglementate și echipamentele de dejivrare, echipamentele de alimentare cu combustibil, dispozitivele de alimentare cu energie electrică la sol și starterele și, în general, echipamentele de handling la sol.

Prin urmare, se presupune că din cele 1000 de societăți de handling la sol, numai 10% (adică 100) vor fi afectate de opțiunea 4A (și anume, vor afecta echipamentele de aerodrom numai în mod indirect prin norme de aplicare sau SC în temeiul dispozițiilor OACI privind aerodromurile). Pe de altă parte, totalul acestora va fi afectat în cazul opțiunii 4B sau 4C.

2.7.2.5 Organizații de proiectare și producție de echipamente de aerodrom

Sistemele de radionavigație, supraveghere (ex. radare) și comunicație aeronautică, indiferent dacă sunt instalate pe aerodrom, ar putea fi acoperite alternativ, după caz, de normele privind „Cerul Unic European” în ceea ce privește evaluarea performanței și conformității acestora. Baza juridică care trebuie utilizată (fie regulamentul de bază al agenției, fie „Cerul Unic”) pentru a se evita reproducerea proceselor de elaborare a reglementărilor și a normelor ulterioare, va fi hotărâtă, de la caz la caz, de Comisie. Prin urmare, nu este adecvat ca în prezenta EIR să se ia în considerare acest tip de echipament, din moment ce se află deja în domeniul de aplicare a legislației UE privind aviația.

În plus, propunerea agenției acoperă alte echipamente menționate în anexa 14 la OACI, evidențiate în tabelul 40 de mai jos:

Cerințe privind echipamentele de aerodrom	Exemple de echipamente	Incluse în	
		Anexa 14 OACI	CE
Dispozitive de măsurare a frecării	metri μ	2.9	A.1.a..v
Handling pasageri	Scări, autobuze, „chei de îmbarcare”		A.1.f
Handling bagaje	Servicii de încărcare și descărcare		B.1.a
Indicatoare și dispozitive de semnalizare	Indicatoare de direcție a vântului	5.1.1	A.3.a
Lumini de pistă și de cale de rulare	Lumini de linie centrală	5.3.12	A.3.a
Sisteme de alimentare cu electricitate	Alimentare pentru mijloace de navigație	8.1	A.3.b
Echipamente de salvare	Ambulanțe; bărci	9.1	B.1.k
Agenți de stingere și vehicule RFFS	Capacitate de descărcare	9.2	B.1.k
Îndepărtarea aeronavelor avariate	Macarale	9.3	B.1.a
Fragilitate	antenelor CNS	9.9	A.1.c.iii
Handling de rampă	Dirijare pentru parcare	Dispozitive de acostare	5.3.24
	Parcare	Blocuri	
	Pornire motoare	Grupuri motopropulsoare externe	
	Remorcare	Remorchere	
Servicii pentru aeronavă	Curățenie	Vidanjarea toaletelor	
	Aer condiționat și curent electric	Grupuri motopropulsoare externe	
	Dejivrare	Dejivrare	3.15
Alimentare cu combustibil	Echipamente de alimentare cu combustibil, fixe sau mobile		B.1.h
Catering	Furgonete		B.1.a

Tabelul 40: Exemple de echipamente din domeniul de aplicare a regulamentului de bază extins AESA

În cazul opțiunii 4A, nu se va stabili nicio normă UE specifică (ex. ETSO) pentru aceste echipamente. Prin urmare, **nicio organizație de proiectare sau producție nu va fi afectată de opțiunea 4A.**

Pentru a estima numărul de organizații de proiectare și producție posibil afectate de opțiunile 4B și 4C, agenția remarcă faptul că la unul din marile evenimente organizate de ACI Europe, planificat la sfârșitul anului 2007, au fost puse la dispoziție aproximativ 60 de spații de

expunere²⁶. Un număr similar au expus la „Airport Exchange” în decembrie 2006. Astfel, **se presupune un număr aproximativ de 100 de societăți posibil afectate în ceea ce privește proiectarea și producția de echipamente de aerodrom, asociate opțiunilor 4B sau 4C.**

2.7.2.6 Organizații de întreținere a echipamentelor de aerodrom

În plus, se presupune că întreținerea echipamentelor de aerodrom va fi responsabilitatea entității care le folosește (ex. prestatori de servicii de handling la sol sau operatori de aerodrom). Acestea vor trebui să demonstreze autorității competente că întreținerea este organizată și efectuată în mod adecvat, fie intern, fie de un terț. În lipsa dovezilor privind siguranța care să identifice riscuri semnificative care decurg din proasta întreținere a echipamentelor de aerodrom, în prezent se consideră exagerat să se impună cerințe privind aceste echipamente organizațiilor de întreținere. Prin urmare, acestea nu vor fi afectate de politica prevăzută. În cazul în care în viitor apare necesitatea unor elemente specifice pentru echipamentele de aerodrom, se va elabora o EIR adecvată în această privință.

2.7.2.7 Rezumatul entităților afectate

În concluzie, pe baza informațiilor prezentate în paragrafele 2.7.2.1 - 2.7.2.6 de mai sus, numărul de entități în cauză este estimat în tabelul 41 de mai jos:

OPȚIUNE		Număr estimat				
Id.	Descriere	Aerodromuri	Operatori de aerodrom	Prestatori de servicii de handling la sol	Proiectare ** și producție	Autorități
4A	Echipamente de aerodrom nereglementate la nivelul UE.	3000	2750	100	0	46
4B	ETSO pentru echipamente „atipice” și declarația de verificare.			1000	100*	46 + Agenție
4C	Conform 4B, însă fără declarația de verificare.				100*	

* Numărul efectiv va fi evaluat în EIR pentru fiecare ETSO în parte. În acest caz, ordinul de mărime s-ar putea încadra în cel al zecilor, și nu al sutelor.

** În prezent nu este prevăzută nicio reglementare pentru organizațiile de întreținere a echipamentelor de aerodrom.

Tabelul 41: Numărul de entități afectate de normele privind echipamentele de aerodrom

2.7.3 Impactul asupra siguranței

Astfel cum a explicat în aviz, agenția consideră că echipamentele de aerodrom trebuie, de asemenea, incluse în domeniul de aplicare a regulamentului de bază modificat, astfel oferind, la rândul lor, o bază solidă pentru specificațiile elaborate de către sector. Aceste echipamente, odată fabricate, trebuie să facă desigur obiectul unei verificări de conformitate cu normele de aplicare și CE aplicabile, precum și obiectul altor legislații aplicabile (ex. privind interferența electromagnetică) sau specificațiilor comunitare relevante.

În cazul în care se cere astfel în ETSO aplicabil (dacă este emis), proiectul echipamentului va fi certificat, iar echipamentul fabricat va fi însoțit de o declarație de conformitate semnată, de asemenea, de producător, cu trimitere la ETSO (precum piesele de aeronave). În acest caz, proiectanții și producătorii nu trebuie să fie autorizați.

Toate cele menționate anterior se vor aplica atât opțiunii 4B, cât și opțiunii 4C. În schimb, nu se vor aplica opțiunii 4 A. Opțiunea 4B cere ca operatorul de aerodrom (pe lângă procesul de certificare a aerodromului) să depună, de asemenea, o declarație de verificare pentru fiecare echipament (în cazul în care face obiectul ETSO) utilizat sau pus în aplicat pe aerodromul său.

Prin urmare, agenția consideră că:

- opțiunea 4A nu va aduce nici îmbunătățiri, nici regrese din punctul de vedere al siguranței (de fapt, *status quo*);
- atât opțiunea 4B, cât și opțiunea 4C vor contribui în egală măsură la siguranță.

În special, se estimează că fie opțiunea 4B, fie opțiunea 4C va conduce la următoarele impacturi semnificative asupra siguranței:

- o mai bună certitudine juridică privind normele care urmează să fie aplicate echipamentelor de aerodrom și o mai bună identificare a responsabilităților și proceselor conexe de verificare a conformității;
- prin urmare, o bază mai solidă pentru standarde industriale;
- impunerea proiectanților și producătorilor a obligației de a declara conformitatea produselor lor cu normele privind siguranța;
- dovada acestor declarații strânse de operatorul de aerodrom și folosite în procesul de certificare.

În concluzie, aplicând metodologia prezentată la punctul 2.1.2 de mai sus (inclusiv un factor de pondere de 3 pentru impacturile asupra siguranței) și după selectarea indicatorilor de rezultat aplicabili privind obiectivele specifice de la punctul 2.4.5, se pot atribui punctaje pentru impactul celor trei opțiuni privind echipamentele de aerodrom asupra siguranței, prezentate în tabelul 42 de mai jos:

Indicatori de rezultat relevanți pentru impactul reglementării echipamentelor de aerodrom asupra siguranței	Punctajul opțiunilor		
	4A	4B	4C
Echipament de aerodrom	„Imobili sm”	ETSO + declarație de verificare	ETSO + certificarea aerodromului
Indicatori de siguranță a aerodromurilor	0	1	1
Adoptarea de norme comune (ex. ETSO)	0	1	1
Autorizarea organizațiilor de proiectare și producție de echipamente de aerodrom	0	2	2
TOTAL	0	4	4
TOTAL PONDERAT (punctaj x 3 pentru siguranță)	0	12	12

Tabelul 42: Punctajul impactului opțiunilor pentru echipamentele de aerodrom asupra siguranței

2.7.4 Impactul economic

Opțiunea 4A nu necesită norme suplimentare sau ESTO pentru echipamente de aerodrom. Impactul său economic poate fi deci estimat ca fiind neutru.

În schimb, abordarea propusă fie de opțiunea 4B, fie de 4C, este conformă, pe de o parte, cu „noua abordare”, prin urmare este apropiată de practicile industriale actuale deja aplicate. Pe de altă parte, este conformă cu normele agenției deja stabilite pentru piesele de aeronave. Normele de aplicare sau ETSO aferente vor specifica cerințele de siguranță și performanță aplicabile echipamentelor „atipice”, precum și dispoziții pentru organizațiile de proiectare sau producție. Aprobarea proiectării acestor echipamente, după caz, va fi urmată de evaluarea de conformitate semnată de producător.

Totuși, o evaluare precisă a impactului ar putea fi realizată numai în momentul propunerii normelor sau ETSO corespunzătoare.

Cu alte cuvinte, în prezent, în lipsa oricărui ETSO, costul estimat este zero. Acesta se aplică în principal opțiunii 4C (și anume, numai ETSO și procesele asociate de proiectare și producție).

Însă, în plus, agenția, în conformitate cu poziția părților interesate, propune, de asemenea, să fie luată în considerare evaluarea punerii în aplicare sau utilizării adecvate a echipamentelor specifice de aerodrom. În acest scop, opțiunea 4A presupune că verificarea echipamentelor aplicate face parte integrantă din procesul de certificare a aerodromului. **Prin urmare, opțiunea 4C nu implică costuri suplimentare, în ceea ce privește costurile de certificare a aerodromului, deja estimate la punctul 2.6.4.2 de mai sus.**

În schimb, opțiunea 4B impune operatorilor de aerodrom un proces suplimentar (similar celui inclus în prezent în „Cerul Unic”²⁷ adresat ANSP) al „declarației de verificare” pentru echipamentele de aerodrom instalate sau achiziționate. În acest caz, opțiunea 4B nu va implica costuri suplimentare pentru autoritățile competente sau societățile de handling la sol. Pentru agenție, atât opțiunea 4B, cât și 4C vor necesita un anumit efort în scopul elaborării de reglementări, care este, totuși, considerat ca fiind deja inclus în evaluarea globală a costurilor de elaborare a reglementărilor de la punctul 2.6.4.5 de mai sus.

Însă opțiunea 4B va impune un proces suplimentar operatorilor de aerodrom, nu doar pentru realizarea verificării sistemelor aplicate (deja efectuată în prezent și verificată prin certificarea aerodromului), ci și pentru administrarea procedurilor și pentru compilarea și arhivarea declarațiilor de verificare. Se estimează că pentru marile aerodromuri (estimate la 700 la punctul 2.6.2.1 de mai sus), acest lucru poate implica aproximativ 0,5 ENI (adică 630 ore lucrătoare = 69 300 €/an), având în vedere o sarcină economică totală a acestora de 69 mii € x 700 = 48 300 mii €/an.

În ceea ce privește restul de 2300 (adică 3000 în domeniul de aplicare – 700), sarcina este estimată la mult mai puțin: 0,2 ENI pentru fiecare în parte (= 252 ore = 27 720 €/an). Care, înmulțit cu 2300, conduce la 63 756 mii € (2006)/an. Astfel, costul suplimentar total al opțiunii 4B poate fi estimat (pentru cele 3000 de aerodromuri din domeniul de aplicare) la 48 300 + 63 756 = 112 056 mii € (2006)/an. Costurile estimate pot fi, în acest caz, prezentate pe scurt în tabelul 43 de mai jos:

Costul estimat al reglementării echipamentelor de aerodrom	Mii EUR (2006)/an		
	4A	4B	4C
Echipament de aerodrom	„Imobilism”	ETSO + declarație de verificare	ETSO + certificarea aerodromului
Echipamente în regulamentul de bază (adică declarația de verificare)	0	112,056	0
Adoptarea de norme de aplicare comune (ETSO)	0*	0*	0*
Proiectarea și producția de echipamente de aerodrom	0*	0*	0*
TOTAL	0	112 056	0

* cost = zero în lipsa ETSO. Înaintea emiterii oricărui ETSO, se va efectua o documentare specifică EIR a costurilor și beneficiilor.

Tabelul 43: Rezumatul costului estimat al reglementării echipamentelor de aerodrom

Pe lângă costurile estimate mai sus, opțiunile 4B sau 4C pot produce, totuși, alte impacturi economice, cum ar fi:

- recunoașterea reciprocă a organizațiilor de proiectare și producție de echipamente de aerodrom, ceea ce contribuie la dezvoltarea pieței interne;
- o mai mare standardizare și concurență pentru produsele care oferă calitatea impusă, cu efecte pozitive asupra prețurilor.

Toate estimările cantitative și calitative de mai sus ale impactului economic pot fi convertite în puncte în tabelul 44 de mai jos:

Indicatori de rezultat relevanți pentru impactul economic al reglementării echipamentelor de aerodrom	Punctajul opțiunilor		
	3A	3B	3C
Echipament de aerodrom	„Imobilism”	ETSO + declarație de verificare	ETSO + certificarea aerodromului
Echipamente în regulamentul de bază (adică declarația de verificare)	0	- 3	0
Adoptarea de norme de aplicare comune (ETSO)	0	0	0
Proiectarea și producția de echipamente de aerodrom	0	0	0
TOTAL	0	- 3	0
TOTAL PONDERAT (punctaj x 2 pentru impact economic)	0	- 6	0

Tabelul 44: Punctajul impactului economic al opțiunilor pentru echipamentele de aerodrom

2.7.5 Impactul asupra mediului

În prezent, anexa 14 la OACI nu conține dispoziții privind impactul asupra mediului, de exemplu, al vehiculelor de aeroport sau al oricăror alte materiale, fluide sau agenți utilizați în exploatarea aerodromurilor. Cadrul propus, fie de opțiunea 4A, fie de opțiunea 4C, care stă la baza unei viitoare posibile reglementări a echipamentelor, va avea un ușor impact pozitiv (și anume +1) asupra mediului. Aplicând metodologia de la punctul 2.1.2 de mai sus, acest impact trebuie să fie ponderat la valoarea 3.

2.7.6 Impactul social

Opțiunea 4A trebuie considerată neutră din punct de vedere social. În schimb, atât opțiunea 4B, cât și opțiunea 4C ar putea avea un ușor (+1) impact social pozitiv în ceea ce privește:

- mai multe locuri de muncă calificate în organizațiile aprobate de proiectare și producție de echipamente de aerodromuri;
- ieșirea de pe piață a societăților insuficient structurate;
- creșterea calității muncii efectuate și, prin urmare, a competitivității produselor europene în ceea ce privește raportul calitate/preț.

Acest ușor impact pozitiv, conform metodologiei din punctul 2.1.2 de mai sus, trebuie să fie ponderat la valoarea 2.

2.7.7 Impactul asupra altor cerințe privind aviația în afara prezentului domeniu de aplicare AESA

Niciun ETSO sau nicio normă de aplicare nu va reproduce normele existente din cadrul „Cerului Unic”. Oricare din cele trei posibile opțiuni în cauză este deci neutră în această privință.

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

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

Punctaj ponderat al opțiunilor pentru domeniul de aplicare a legislației UE		4A	4B	4C
Echipament de aerodrom		„Imobilism”	ETSO + declarație de verificare	ETSO + certificarea aerodromului
element de impact	Pondere			
Siguranță	3	0	12	12
Economic	2	0	- 6	0
Mediu	3	0	3	3
Social	2	0	2	2
Privind alte reglementări în domeniul aviației	1	0	0	0
TOTAL PONDERAT		0	11	15

Tabelul 46: Analiza pe bază de criterii multiple a echipamentelor de aerodrom

Din tabelul de mai sus, se poate observa că opțiunea 4A pare foarte slabă în comparație cu celelalte două posibile opțiuni. Dintre acestea, opțiunea 4C are un punctaj mult mai bun decât opțiunea 4B. În special, opțiunile 4B și 4C:

- au un punctaj mult mai bun din punct de vedere al siguranței decât opțiunea 4A;
- ar putea pune bazele unui mai bun management al mediului pe aerodromuri;
- ar putea îmbunătăți calitatea și numărul locurilor de muncă din organizațiile de proiectare și producție de echipamente de aerodrom.

Însă opțiunea 4B ar costa în jur de 100 milioane EUR (2006)/an, în timp ce opțiunea 4C nu conduce la costuri suplimentare. Din acest motiv, agenția a inclus această opțiune 4C (și anume, specificații comunitare elaborate în mod voluntar de sector și susținute de ETSO ale agenției ori de câte ori este necesar să se atingă niveluri adecvate de siguranță; reglementarea organizațiilor aferente de proiectare și producție și verificarea echipamentelor de aerodrom puse în aplicare pe durate procesului normal de certificare și supraveghere a aerodromului) în avizul său.

2.8 Analiza impacturilor procesului de certificare

2.8.1 Opțiuni alternative

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

- 7A): procesul de certificare (care include infrastructura și managementul) impus pe fiecare aerodrom (care, la rândul său, a reprezentat punctul de plecare pentru punctul 2.6 de mai sus);
- 7B): certificat separat pentru infrastructură și echipamente pentru fiecare aerodrom, plus certificat „unic” de organizare la nivel de societate pentru toate societățile care exploatează mai multe aerodromuri;
- 7C): conform 7B, însă numai în cazul în ce se solicită un certificat „unic” de către operator.

2.8.2 Grupul țintă și numărul de entități în cauză

2.8.2.1 Operatori de aerodrom

Prestatorii de servicii de handling la sol și organizațiile de proiectare și producție de echipamente de aerodrom nu vor fi afectați de niciuna din cele trei posibile opțiuni alternative.

Pentru marea majoritate a operatorilor de aerodrom, care administrează un singur aerodrom, pentru care la sfârșitul procesului de certificare se va emite fie un singur document, fie două documente separate (adică unul pentru infrastructură; cel de-al doilea pentru exploatare și administrare) va avea un impact ne semnificativ din acest punct de vedere. Impactul acestui proces de certificare a fost deja evaluat la punctul 2.6 de mai sus. Astfel, în cazul opțiunii 7A, nici aerodromurile, nici operatorii de aerodrom nu vor face obiectul unor alte impacturi.

În schimb, toți cei aproximativ **25 de operatori** ai mai multor aerodromuri, identificați la punctul 2.7.2.3, care administrează în total aproximativ **275 de aerodromuri, vor fi afectați de opțiunea 7B**, care îi obligă să solicite un certificat „unic” de operator de aerodrom.

În cazul **opțiunii 7C**, fiecare operator al mai multor aerodromuri va avea libertatea de a alege dacă să solicite sau nu un certificat „unic” pentru managementul acestora (în principal, managementul centralizat al siguranței și calității). Din moment ce, în prezent, aceasta nu este o practică universal stabilită, se presupune că poate implica aproximativ 40% din posibila candidați: adică **10 operatori din 25**. Din moment ce, în medie, cei 25 de operatori specificați administrează fiecare aproximativ 11 aerodromuri, se presupune că numărul de **aerodromuri** posibil afectate **va fi în limita a 100**.

2.8.2.2 Autorități competente

Avizul agenției presupune că un aerodrom poate fi deținut sau administrat de o entitate publică sau de o societate privată ori prin orice alt mecanism (ex. operator „privatizat” ale cărui acțiuni aparțin în majoritate sau în totalitate autorităților publice naționale sau locale). Însă, în orice caz, se presupune, de asemenea, că în cazul în care operatorul este o entitate publică, linia de raportare a exploatarii și administrării trebuie să fie independentă nu doar de linia internă de raportare a siguranței și calității, ci și de funcția publică de certificare și supraveghere.

Acest principiu de separare a autorităților de supraveghere de organizațiile economice este bine stabilit în domeniul navigabilității (chiar și pentru organizațiile de proiectare și producție de stat) și al operațiunilor aeriene. De asemenea, a fost explicit introdus în Cerul Unic European²⁸.

Se pare că:

- în Grecia și Lituania, Ministerul Transporturilor este direct responsabil (cel puțin în unele cazuri) de administrarea și exploatarea aerodromurilor. Totuși, ambele țări sunt membre și participă activ la GASR: astfel, se presupune că a fost deja stabilită o funcție separată de supraveghere a siguranței;
- de asemenea, în Cipru, Ministerul Transporturilor este responsabil de administrarea și exploatarea aerodromurilor, însă această țară nu este membră GASR: astfel, aici ar putea fi necesară stabilirea unei noi funcții de supraveghere a siguranței;
- în alte state (ex. Franța, Italia), funcționarii publici, în unele cazuri cu reședința pe aerodrom, pe lângă faptul că sunt responsabili de supravegherea siguranței, sunt responsabili și de administrarea unor activități (ex. RFFS; planuri de urgență locale).

Totuși, acest ultim aspect de mai sus este irelevant din punct de vedere al impactului, deoarece aceste situații sunt incluse în cerințele esențiale propuse de agenție. Astfel, numai autoritățile cipriote ar putea fi afectate de principiul de separare menționat.

Agenția nu va fi afectată, deoarece, în prezent, nu se așteaptă ca aceasta să se implice direct în certificarea și supravegherea aerodromurilor sau operatorilor de aerodrom.

Deci, în cazul opțiunii 7A, pe lângă impacturile deja luate în considerare la punctul 2.6 de mai sus (și cu excepția autorităților cipriote menționate), niciun alt impact nu se va produce asupra autorităților, în general.

În schimb, în cazul opțiunii 7C, toate cele 17 autorități competente din țările enumerate la punctul 2.7.2.3 de mai sus vor fi direct afectate de procesele de certificare și supraveghere.

În final, în cazul opțiunii 7C, numărul autorităților direct implicate nu va depăși numărul de solicitanți (adică 10).

2.8.2.3 Rezumatul entităților afectate

În concluzie, numărul de entități în cauză este estimat în tabelul 47 de mai jos:

OPȚIUNE		Operatori de aerodrom	Aerodromuri	Autorități competente	
Id.	Descriere			Necesitate de separare a funcției de supraveghere	Exercitarea supravegherii
7A	Proces de certificare (infrastructură și administrare) pe fiecare aerodrom	0	0	1	0
7B	Certificat unic obligatoriu	25	275		17
7C	Certificat unic voluntar	10	100		10

Tabelul 47: Numărul de entități afectate de modificarea procesului de certificare

2.8.3 Impactul asupra siguranței

Un sistem de management (în principal al siguranței și al calității) bine organizat, fie total distribuit, fie construit în jurul unei funcții centrale, are un efect pozitiv asupra siguranței. Însă agenția consideră că este foarte dificil de demonstrat, în termeni generali, că o formă sau alta de organizare are un impact mai bun asupra siguranței.

De asemenea, se consideră că emiterea unui document sau a două documente la sfârșitul procesului de certificare nu are niciun impact asupra siguranței.

În concluzie, toate cele trei opțiuni evaluate sunt neutre din punct de vedere al impactului asupra siguranței.

2.8.4 Impactul economic

2.8.4.1 Operatori de aerodrom

În cazul opțiunii 7A, pentru operatorii de aerodrom costul procesului de certificare va rămâne cel estimat la punctul 2.6.4.2 de mai sus. Astfel, această opțiune nu va implica nici costuri suplimentare, nici economii. Se subînțelege faptul că în acest caz, sistemul de management va rămâne complet distribuit, chiar și pentru societățile care administrează mai multe aerodromuri. Numărul personalului necesar în acest caz trebuie, totuși, estimat, deoarece acesta va constitui punctul de plecare pentru evaluarea impactului opțiunilor 7B și 7C.

Trebuie reamintit faptul că, la punctul 2.6.4.3 de mai sus, se estimase un număr aproximativ de 3 ENI pentru managementul siguranței pe fiecare aerodrom deschis traficului comercial regulat: și acestea sunt, de fapt, aerodromurile care aparțin operatorilor în cauză. Pentru un management integrat al siguranței și calității, se presupune că se folosesc, în medie, 5 ENI pe fiecare aerodrom în cazul unei organizări complet distribuite, cu 0 ENI la nivel central.

Pentru a evalua impactul economic al opțiunii 7B, se presupune că trebuie luate în considerare 275 de aerodromuri, exploatate de 25 de entități. În cadrul unui plan de organizare distribuite, acesta va necesita în total $5 \text{ ENI} \times 275 \text{ de aerodromuri} = 1375 \text{ ENI}$.

Se estimează că s-ar putea economisi aproximativ 20% din resursele distribuite pe fiecare aerodrom, dacă s-ar stabili o funcție centrală de fiecare din cei 25 de operatori implicați, adică:

- $1 \text{ ENI economisit (adică } 20\% \text{ din } 5) \times 275 \text{ de aerodromuri} = - 275 \text{ ENI}$;
- $- 275 \text{ ENI} \times 138\,600 \text{ €} = \text{o posibilă economie} - 38\,115 \text{ mii €/an}$.

Însă 25 de operatori vor trebui să stabilească o funcție centrală care să includă managementul siguranței, managementul calității și auditul intern (adică să inspecteze ei înșiși aerodromurile locale). Este posibil ca această funcție centrală să necesite 5 ENI pe entitate. În total, pentru 25 de entități: $125 \text{ ENI} = 17\,325 \text{ mii €/an}$.

Economiile rezultate pentru cei 25 de operatori de aerodrom, în cazul opțiunii 7B, pot fi estimate la:

- $- 275 + 125 = - 150 \text{ ENI}$;
- $- 38\,115 + 17\,325 = - 20\,790 \text{ mii €/an}$.

Totuși, este posibil ca pentru societățile care trebuie să își restructureze organizațiile, costul tranziției să compenseze aceste posibile economii timp de mai mulți ani.

La punctul 2.8.2.1 de mai sus, s-a presupus că, în cazul **opțiunii 7C** (adică certificat unic voluntar), numai aproximativ 40% (adică 10) din entitățile care administrează mai multe aerodromuri vor profita de ocazie și vor solicita un certificat unic. În acest caz, economiile vor crește la 40% din cantitățile estimate mai sus. Și anume:

- $- 40\% \times 150 = - 60 \text{ ENI}$;
- $- 40\% \times 20\,790 = - 8\,316 \text{ mii € (2006)/an}$.

2.8.4.2 Autorități competente

Pentru autoritățile competente, trebuie reamintit faptul că la punctul 2.3.3.3 de mai sus, s-a estimat că 1 ENI ar putea fi suficient pentru supravegherea a puțin peste 3 aerodromuri. Astfel, în **Cipru, pentru această funcție va fi suficient 1 ENI (= 138 600 mii €/an)**.

Acesta se va aplica tuturor opțiunilor în cauză. În cazul opțiunii 7A, acesta reprezintă costul total suplimentar, din moment ce nicio altă autoritate nu este afectată.

Apoi, la punctul 2.6.4.2 de mai sus, s-a estimat că efortul necesar pentru ca o autoritate să certifice (și ulterior să își exercite supravegherea continuă) un aerodrom se încadrează în limita a 120 de ore lucrătoare la un cost mediu de $110 \text{ €} + 10 \text{ €}$ pentru deplasări interne.

În cazul opțiunii 7B, sunt afectate 275 de aerodromuri, conducând la un total de 33 000 de ore lucrătoare = $26 \text{ ENI} = 3\,604 \text{ mii €/an}$. Presupunând că s-ar putea economisi aproximativ 30% din acest efort (sistem de management neauditat pe fiecare aerodrom în parte), rezultă o economie totală, pentru toate cele 17 autorități implicate, de :

- $- 30\% \times 26 + 1 = - 7 \text{ ENI}$;
- $- 30\% \times 3\,604 + 138,6 = - 942,6 \text{ mii €/an}$.

În cazul opțiunii 7C, se vor obține numai 40% din respectivele economii: -3 ENI = -377 mii €/an.

2.8.4.3 Rezumatul impactului economic

În concluzie, costurile suplimentare sau economiile care decurg din cele trei opțiuni în cauză pot fi estimate în tabelul 48 de mai jos:

Parametrul	Pentru autoritățile competente	Pentru operatorii de aerodrom	TOTAL
Opțiunea 7A = proces de certificare pe fiecare aerodrom			
ENI	1	0	1
Mii EUR 2006	138.6	0	138,6
Opțiunea 7B = certificat unic obligatoriu (25 operatori; 275 de aerodromuri)			
ENI	- 7	- 150*	- 157
Mii EUR 2006	- 943	- 20 790*	- 21 733
Opțiunea 7C = certificat unic voluntar (10 operatori; 100 de aerodromuri)			
ENI	- 3	- 60	- 63
Mii EUR 2006	- 377	- 8 316	- 8 693

* Excluderea costurilor de tranziție pentru societăți încă nestructurate cu funcții centrale pentru siguranță și calitate.

Tabelul 48: Economii estimate pentru procesul de certificare a aerodromurilor

Toate estimările cantitative și calitative de mai sus ale impactului economic pot fi convertite în puncte în tabelul 49 de mai jos:

Indicatori de rezultat relevanți pentru impactul economic al procesului de certificare	Punctajul opțiunilor		
	7A	7B	7C
Certificate	Proces de certificare pe fiecare aerodrom	Certificat unic obligatoriu	Certificat unic voluntar
Aerodromuri în regulamentul de bază (adică separarea supravegherii siguranței)	- 1	- 1	- 1
Introducerea și exploatarea certificatului unic (operatori)	- 1	3	2
Personal în cadrul autorităților competente dedicat certificării și supravegherii	- 1	2	1
TOTAL	- 3	4	2
TOTAL PONDERAT (punctaj x 2 pentru impact economic)	- 6	8	4

Tabelul 49: Punctajul impactului economic al procesului de certificare a aerodromurilor

2.8.5 Impactul asupra mediului

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

2.8.6 Impactul social

Din punct de vedere al impactului social, opțiunea 7A trebuie considerată neutră: nicio entitate nu este obligată să se reorganizeze, cu excepția autorității cipriote, ceea ce ar putea conduce la un loc de muncă suplimentar.

Opțiunea 7B ar putea elimina nu doar aproximativ 160 de locuri de muncă (adică limitând în mod semnificativ impactul pozitiv asupra locurilor de muncă estimate pentru opțiunea 3B de la punctul 2.6.7 de mai sus), ci va obliga, de asemenea, toți operatorii de mai multe aerodromuri să se organizeze conform unui model identic, decis la nivel central, ca și cum „toate modelele ar fi universale”. Prin urmare, trebuie considerată negativă (adică - 2) din punct de vedere social, pentru care s-a atribuit o pondere de „2” la punctul 2.1.2.

În final, opțiunea 7C ar necesita cu aproximativ 63 mai puține locuri de muncă, ceea ce înseamnă că la nivel global va exista, totuși, un număr semnificativ de locuri de muncă suplimentare, din moment ce pentru opțiunea 3B menționată anterior, s-au estimat aproximativ + 280 ENI. În plus, cu această opțiune, fiecare entitate va fi liberă să aleagă organizarea preferată și chiar să decidă dacă și când să se reorganizeze. Prin urmare, această opțiune trebuie considerată ca fiind foarte pozitivă din punct de vedere social (adică 3 x „pondere” 2 = 6)

2.8.7 Impactul asupra altor cerințe privind aviația în afara prezentului domeniu de aplicare AESA

Opțiunea 7A va stabili principiul separării operațiunilor de supraveghere, în mod similar „Cerului Unic”. Aceasta va contribui la armonizarea reglementării în diverse domenii. Prin urmare, impactul său trebuie considerat ca fiind ușor pozitiv (și anume 1).

Opțiunile 7B și 7C care conduc la posibilitatea unui sistem de management (al siguranței și calității) centralizat trebuie considerate ca având un efect și mai pozitiv (adică 2).

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

Conform metodologiei descrise la punctul 2.1.2 și punctelor acordate la punctele 2.8.3 - 2.8.7 de mai sus, pentru MCA se poate furniza următoarea matrice:

Punctaj ponderat al opțiunilor pentru procesul de certificare		7A	7B	7C
element de impact	Pondere	Proces de certificare pe fiecare aerodrom	Certificat unic obligatoriu	Certificat unic voluntar
Siguranță	3	0	0	0
Economic	2	- 6	8	4
Mediu	3	0	0	0
Social	2	0	- 4	6
Privind alte reglementări în domeniul aviației	1	1	2	2
TOTAL PONDERAT		- 5	6	12

Tabelul 50: Analiza pe bază de criterii multiple a echipamentelor de aerodrom

Din acest tabel, se poate observa că opțiunea 7A pare să aibă un impact negativ. Dintre cele două opțiuni rămase, opțiunea 7C are un punctaj de două ori mai bun decât opțiunea 7B.

În special, din punct de vedere social, opțiunea 7C depășește punctajul opțiunii 7B, din moment ce aceasta nu va conduce nici la o reducere a locurilor de muncă (adică nicio compensare semnificativă a locurilor de muncă suplimentare create prin opțiunea 3B), nici nu va obliga nicio entitate (cu excepția autorității cipriote) să se reorganizeze. În plus, chiar dacă mai mic decât opțiunea 7B, va avea, totuși, un impact economic pozitiv.

Din acest motiv, agenția a inclus această opțiune 7C (adică certificate unic de operator de aerodrom numai dacă este solicitat voluntar) în avizul său.

2.9 Analiza impacturilor împuternicirii organismelor de evaluare

2.9.1 Opțiuni alternative

Următoarele opțiuni alternative pentru rolul organismelor de evaluare au fost identificate la punctul 2.5.2 de mai sus:

- 8A): organisme de evaluare acreditate, pe lângă autorități competente, care au dreptul să certifice și să supravegheze aerodromuri specifice mai puțin complexe. Solicitanții aleg entitatea de certificare căreia să îi adreseze cererea;
- 8B): organisme de evaluare acreditate, pe lângă autorități competente, care au dreptul să certifice și să supravegheze toate aerodromurile. Solicitanții aleg entitatea de certificare căreia să îi adreseze cererea;
- 8C): numai organisme de evaluare acreditate care au dreptul să certifice și să supravegheze aerodromuri specifice mai puțin complexe.

2.9.2 Grup țintă și număr de entități în cauză

2.9.2.1 Aerodromuri, operatori și prestatori de servicii de handling la sol

Opțiunile 8A și 8C vor limita rolul organismelor de certificare la certificarea aerodromurilor mai simple și a operatorilor acestora. La punctul 2.6.2.1 de mai sus, s-a estimat că în UE 27 + 4, există aproximativ 700 de aerodromuri complexe deschise traficului aerian comercial regulat, din cele 3000 de aerodromuri în total, aflate în domeniul de aplicare a legislației UE propuse.

Diferența ($3000 - 700 = 2300$) este estimată ca reprezentând numărul de aerodromuri mai puțin complexe. În **opțiunea 8C**, aceste 2300 de aerodromuri deschise utilizării publice vor fi **întotdeauna certificate de organisme de evaluare**. Același lucru va fi valabil și pentru operatorii acestora, al căror număr, în cazul acestor aerodromuri mai puțin complexe, este estimat ca fiind același cu numărul total de aerodromuri: adică 2300.

În **opțiunea 8A**, solicitanții vor avea libertatea de a alege să solicite certificate, fie de la autoritățile competente teritoriale, fie de la un organism de evaluare acreditat în statele UE 27 + 4. Se presupune că, în primii ani de aplicare a noii politici, cel mult 30% din aerodromurile mai puțin complexe posibil interesate și operatorii acestora vor face uz de această posibilitate. În acest caz, numărul este estimat la $30\% \times 2300 = 690$.

În **opțiunea 8B**, toate aerodromurile, **chiar și cele mai complexe**, ar putea fi certificate de organisme de evaluare, la cerere (impunerea obligativității este considerată atât de nerealistă încât această posibilitate teoretică nu este luată în considerare nici în prezenta EIR). Din nou, presupunând că aproximativ 30% din totalul de 3000 de aerodromuri ar putea face inițial uz de această posibilitate, înseamnă că numărul de aerodromuri afectate s-ar putea încadra în $30\% \times 3000 = 900$ (**690 mai puțin complexe și 210 mai complexe**).

Numărul total de operatori ai celor 3000 de aerodromuri în cauză din statele UE 27 + 4 a fost estimat în limitele a 2750 la punctul 2.7.2.3 de mai sus, însă numai 25 dintre aceștia exploatează mai multe aerodromuri. Astfel, 30% din cei 2725 de operatori ai unui singur aerodrom ar putea profita de ocazia de a depune o cerere la un organism certificat = 815. Din cei 25 de mari operatori ai mai multor aerodromuri, se consideră că cel mult 20% (adică 5) vor face uz de această posibilitate în primii ani. **Prin urmare, numărul de operatori afectați, în cazul opțiunii 8B, poate fi estimat la $815 + 5 = 820$.**

Prestatorii de servicii de handling la sol nu vor fi afectați în mod direct, din moment ce pentru aceștia nu se prevede nicio certificare suplimentară²⁹.

2.9.2.2 Autorități competente

În cazul opțiunii 8C, nu va exista concurență comercială între autoritățile competente pe teritoriu și organismele de evaluare. Acestea din urmă ar putea fi acreditate de aceleași autorități. Totuși, în acest caz se presupune că:

- statele nu vor delega puterea de acreditare a organismelor de evaluare la nivel regional sau local; prin urmare, numărul maxim de autorități de acreditare afectate nu va depăși numărul de state din UE 27 + 4;
- totuși, se estimează că, cel puțin la început, organismele de evaluare candidate vor fi prezente în numai aproximativ 50% din state.

Prin urmare, în **opțiunea 8C, vor fi afectate numai 15 autorități competente**. În acest caz, implicarea acestora va fi una activă, din moment ce acestea vor acredita organismele de evaluare. În acest context, agenția nu va fi implicată.

În schimb, atât pentru opțiunea 8A, cât și pentru opțiunea 8B, organismele de evaluare vor intra în concurență comercială directă cu autoritățile competente pe teritoriu. În scopul evitării conflictului de interese, va fi necesar ca aceste organisme să fie acreditate la nivel central de către agenție. Acest lucru nu va crea un conflict de interese, din moment ce în politica propusă, agenția nu certifică aerodromuri sau operatori de pe teritoriul celor UE 27 + 4. Însă, **fie în opțiunea 8A, fie în opțiunea 8B**, agenția va fi afectată în mod direct în procesul de acreditare.

În consecință, organismele de evaluare acreditate de agenție vor intra, *de facto*, în concurență cu autoritățile locale din întreaga Europă. Prin urmare, atât în cazul opțiunii 8A, cât și în cazul opțiunii 8B, toate cele 46 de autorități competente vor fi implicate pasiv.

2.9.2.3 Organisme de evaluare

Până la mijlocul lunii august 2007, 3 organizații fuseseră „recunoscute” în conformitate cu anexa 1 la Regulamentul nr. 550/2004 privind „Cerulele Unice”³⁰. În aceeași perioadă exista numai un singur organism notificat (și anume, Instituto Nacional de Tecnología Aeroespacial) privind directiva nr. 552/2004 (Interoperabilitate în „Cerulele Unice”)³¹.

Totuși, în baza de date „NANDO”³², administrată de DG ENTR, la 9 august 2007, existau în total 1945 de organisme notificate enumerate. Astfel, numărul de posibile organisme de evaluare a aerodromurilor ar putea fi mult mai mare decât cele câteva unități enumerate, în prezent, în contextul „Cerulei Unice Europene”, având în vedere, de asemenea, faptul că posibila piață ar putea fi de ordinul miilor de aerodromuri (adică mult mai mare decât numărul ANSP). În respectiva bază de date NANDO, la aceeași dată, existau 155 de organisme notificate acreditate pentru echipamente electrice de joasă tensiune³³. Aceste tehnologii sunt foarte similare celor folosite de o aplicare cheie pe aerodromuri (și anume, iluminarea aeroporturilor).

Totuși, în cadrul acestei liste, aproximativ douăsprezece organisme notificate erau entități cu un caracter mai general al domeniilor lor de activitate, precum: 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. În schimb, altele erau specializate în domeniul electric.

În concluzie și având în vedere dimensiunile posibilei piețe, se presupune că **ar fi posibil ca aproximativ 15 organisme să solicite să fie acreditate pentru certificare de aerodromuri, în cazul oricăreia din cele trei opțiuni în cauză.**

2.9.2.4 Rezumatul entităților afectate

În concluzie, numărul de entități posibil afectate în cazul oricăreia opțiuni, este prezentat în tabelul 51 de mai jos:

OPȚIUNE		Număr estimat				
Id.	Descriere	Aerodromuri	Operatori de aerodrom	Prestatori de servicii de handling la sol	Organisme de evaluare	Autorități
8A	Aerodromuri mai puțin complexe; la cerere	690	690	0	15	46 (pasiv) + Agenție (activ)
8B	Toate aerodromurile; la cerere	900 (690 + 210)	820			
8C	Aerodromuri mai puțin complexe; întotdeauna	2300	2300			15 (activ)

Tabelul 51: Numărul entităților afectate de organisme de evaluare

2.9.3 Impactul asupra siguranței

Unele organisme menționate la punctul 2.9.2.3 sunt recunoscute în domeniul certificării calității, poziție construită de-a lungul deceniilor. Totuși, niciunul nu are experiență directă în domeniul certificării aerodromurilor. Pe de altă parte, operatorii de aerodrom și autoritățile aferente au stabilit, de asemenea, de-a lungul anilor încredere, expertiză specifică și respect reciproc.

Este imposibil să se cuantifice în mod exact impactul introducerii conceptului de organisme de evaluare asupra siguranței. Totuși, majoritatea experților sunt de comun de acord că, pentru a menține nivelurile înalte de siguranță deja stabilite, cadrul de reglementare trebuie să rămână relativ stabil și nu trebuie modificat în totalitate de la o zi la alta. Prin urmare, se poate încerca cel puțin o evaluare calitativă a impactului introducerii organismelor de evaluare în acest domeniu. În acest caz, se presupune că introducerea organismelor de evaluare pentru aerodromurile mai puțin complexe, care, în prezent nu fac întotdeauna obiectul certificării, ar putea îmbunătăți situația doar prin supravegherea siguranței de către un terț. Pe acestea, în orice caz (ex. aerocluburi), volumul traficului, dimensiunea aeronavei și gravitatea accidentelor aviatice sunt mai mici. Mai gravă ar putea fi situația în care organismele de evaluare ar fi

împuțernicite să certifice aerodromuri mari, deoarece acest proces este bine stabilit aproape de toate autoritățile aeronautice competente care au, de asemenea, expertiza necesară. În plus, lăsând alegerea în sarcina operatorilor de aerodromuri mai puțin complexe se va putea realiza o evoluție uniformă a sistemului, fără o majoră instabilitate.

Cu alte cuvinte, opțiunea 8A (numai aerodromuri mai puțin complexe, la cerere) ar putea avea un ușor beneficiu din punct de vedere al siguranței. Impunerea unei astfel de abordări în orice alt caz (și anume, opțiunea 8C), chiar și în cazul în care situația nu ar putea fi elaborată în amănunt, va avea, în schimb, un efect ușor negativ. Opțiunea 8B ar putea avea un efect negativ mai mare, din cauza lipsei de experiență a organismelor notificate. În niciun caz, nu va fi afectat sistemul de management al siguranței al operatorilor de aerodrom.

Considerentele menționate anterior sunt prezentate pe scurt în tabelul 52 de mai jos:

Indicatori de rezultat relevanți pentru impactul organismelor de evaluare asupra siguranței	Punctajul opțiunilor		
	8A	8B	8C
Rolul organismelor de evaluare	Aerodromuri mai puțin complexe; la cerere	Toate aerodromurile; la cerere	Aerodromuri mai puțin complexe; întotdeauna
Sistem de management pentru marii operatori de aerodrom	0	0	0
Indicatori de siguranță a aerodromurilor (stabilitatea cadrului de reglementare)	1	-3	-1
TOTAL	1	-3	-1
TOTAL PONDERAT (punctaj x 3 pentru siguranță)	3	-9	-3

Tabelul 52: Impactul organismelor de evaluare asupra siguranței

Din tabelul 52 de mai sus, deși numai din punct de vedere calitativ, se poate estima că opțiunea 8B, foarte diferită de cadrul de reglementare actual, ar putea provoca riscuri pentru siguranță din cauza instabilității neașteptate. Chiar și opțiunea 8C va duce la instabilitate, însă impactul acesteia, în ceea ce privește riscul total, va fi mult mai mic, din moment ce se va limita la aerodromuri mai puțin complexe, folosite de aeronave mici și foarte rar de operațiuni cu avioane-taxi (adică foarte puțin pasageri). În schimb, opțiunea 8A va avea un ușor efect pozitiv asupra siguranței.

2.9.4 Impactul economic

2.9.4.1 Acreditarea organismelor de evaluare

Acreditarea (și ulterior monitorizarea) organismelor de evaluare este un proces similar celui de standardizare a autorităților aeronautice. Pentru acesta din urmă, estimările efortului necesar au fost deja prezentate la punctul 2.6.4.1 de mai sus.

Chiar și pentru acest proces de acreditare, se presupune că va exista un plan general de monitorizare a auditurilor periodice ale organismelor de evaluare, pe baza unei vizite o dată la 2 ani (frecvență = 1: 2 = 0,5 vizite/an). Totuși, în plus, pot fi efectuate inspecții *ad hoc* în circumstanțe speciale. Astfel, se presupune o frecvență cu 10% mai mare: 0,55.

Aceste vizite ar putea dura în mod normal 5 zile, fiind efectuate de o echipă de 3 auditori. Efortul mediu pe 1 vizită de inspecție este, în acest caz, de 5 zile x 7,5 ore x 3 persoane = 112,5 de ore lucrătoare.

Din moment ce s-a estimat o frecvență de 0,55 vizite pe an, aceasta înseamnă (112 x 0,55) că **anual, sunt necesare, în medie, aproximativ 62 de ore lucrătoare pentru realizarea procesului de acreditare (și ulterior monitorizare) de către agenție la o singură autoritate competentă, pe durata perioadei de planificare de doi ani.**

Totuși, aceasta trebuie să participe, de asemenea, la coordonarea și pregătirea vizitelor, raportând rezultatele și urmărind orice plan în scopul adoptării de posibile măsuri corective.

Numărul de ore lucrătoare necesare anual, care urmează să fie petrecute pentru acreditarea unui organism de evaluare este, prin urmare, estimat ca fiind, în medie, de 3 ori mai mare (adică o săptămână pentru vizită, plus 2 săptămâni asociate activității de birou) decât cele 62 de ore menționate anterior. Prin urmare, **în medie, sunt necesare 62 x 3 = 186 de ore pe an pentru acreditarea unui organism de evaluare în domeniul aerodromurilor**, care include vizita efectivă și activitatea de birou asociată, înainte și după vizită.

La punctul 2.9.2.3 de mai sus, s-a estimat un număr de 15 organisme de evaluare implicate, prin urmare sarcina anuală pentru acreditarea acestora va fi de:

- 186 de ore x 15 organisme de evaluare = aproximativ 2 790 ore lucrătoare/an;
- ceea ce reprezintă **aproximativ 2 ENI.**

În **opțiunea 8C**, aceste 15 organisme de evaluare vor fi acreditate și ulterior monitorizate de **autoritățile aeronautice**. Din moment ce pentru acestea s-a estimat un cost salarial de 138 600 €/ENI, sarcina economică totală asupra acestora va fi în limita a **277,2 mii €/an.**

În schimb, în **opțiunile 8A și 8B**, acreditarea va fi responsabilitatea **agenției**. Pentru aceasta, s-a estimat un cost salarial în limita a 150 000 €/ENI. Prin urmare, în acest caz, sarcina economică va fi de aproximativ **300 000 €/an.**

Totuși, vizitele de acreditare necesită efort și din partea organismelor auditate. Se presupune că, în medie, acestea vor folosi 1 coordonator pentru fiecare din cele 5 zile ale vizitei (= 37,5 ore lucrătoare). Înmulțind 37,5 pentru frecvența de 0,55, vor rezulta 20 de ore lucrătoare pe an care urmează să fie prestate de fiecare organism de evaluare. Chiar și organismele ce urmează să fie acreditate (sau monitorizate post-acreditare) trebuie să completeze chestionare și să furnizeze informații. Prin urmare, se presupune că, în medie, acestea vor trebui să petreacă de două ori mai mult timp = 40 de ore lucrătoare/an pentru a obține și păstra acreditarea în domeniul aerodromurilor. În total, pentru cele 15 organisme de evaluare din domeniul de aplicare, acest lucru reprezintă:

- 40 de ore x 15 organisme de evaluare = aproximativ 600 de ore lucrătoare/an;
- adică aproximativ 0,5 ENI;
- sau, presupunând un cost salarial mediu pentru organismele de evaluare egal cu cel al autorităților, se estimează un cost total de aproximativ 69 300 €/an pentru toate cele 15 organisme implicate.

În concluzie, costul acreditării organismelor de evaluare în domeniul aerodromurilor poate fi estimat astfel cum este prezentat în tabelul 53 de mai jos:

Parametru	Pentru agenție	În total pentru 15 autorități competente	Pentru 15 organisme de	TOTAL
-----------	----------------	--	------------------------	-------

			evaluare	
Opțiunea 8A sau 8B= acreditate de către agenție				
ENI	2	0	0.5	2.5
Mii EUR 2006	300	0	69	369
Opțiunea 8C = acreditare de autorități competente				
ENI	0	2	0.5	2.5
Mii EUR 2006	0	277	69	346

Tabelul 53: Costul estimat pentru acreditarea organismelor de evaluare

Costul acreditării organismelor de evaluare este, prin urmare, în limita a 350 mii €/an, însă opțiunea 8C (adică acreditare de către autorități competente) ar putea costa cu aproximativ 6% mai puțin.

2.9.4.2 Certificarea aerodromurilor

Costul de bază estimat pentru certificarea aerodromurilor a fost estimat la punctul 2.6.4.2 de mai sus, în special totalizând, în cazul opțiunii 3B (adică 3000 în domeniul de aplicare a legislației UE, însă 700 de aerodromuri mari fac deja obiectul certificării):

- 165 ENI și 22 869 mii € (2006)/an pentru autorități;
- 52 ENI și 7 207 mii € pentru operatori de aerodrom.

Cifrele de mai sus au fost obținute, presupunând 120 de ore lucrătoare necesare autorității pentru certificarea unui aerodrom mai puțin complex, în raport cu 38 de ore necesare operatorului de aerodrom. Se presupune un număr de 3 ori mai mare de ore lucrătoare necesare (pentru certificare sau supraveghere anuală) pentru marile aerodromuri: adică 360 de ore pentru autoritate și 114 pentru operator. Trebuie să se ia act de faptul că 360 ore/aerodrom x 700 de aerodromuri, rezultă în 252 000 de ore, ceea ce reprezintă aproximativ 200 ENI: adică nu departe de datele prezentate la punctul 2.3.3.3 de mai sus.

Punctul de plecare pentru calcularea impactului economic al împuternicirii organismelor de evaluare poate fi prezentat în tabelul 54 de mai jos:

Parametru	Pentru autorități	Pentru operatorii de aerodrom	TOTAL
Opțiunea 8A = aerodromuri mai puțin complexe; la cerere			
Ore lucrătoare/aerodrom mic	120	38	158
Ore lucrătoare x 690 de aerodromuri mici	82 800	26 220	109 020
ENI	66	21	87
Mii EUR 2006	9 148	2 911	12 059
Opțiunea 8B = toate aerodromurile; la cerere			
Ore lucrătoare/aerodrom mare	360	114	474
Ore lucrătoare x 210 aerodromuri mari	75 600	23 940	99 540
ENI	60	19	79
Mii EUR 2006	8 316	2 633	10 949
Ore lucrătoare/aerodrom mic	120	38	158
Ore lucrătoare x 690 de aerodromuri mici	82 800	26 220	109 020
ENI	66	21	87
Mii EUR 2006	9 148	2 911	12 059
TOTAL	17 464	5 544	23 008
Opțiunea 8C = aerodromuri mai puțin complexe; întotdeauna			
Ore lucrătoare/aerodrom mic	120	38	158
Ore lucrătoare x 2300 de aerodromuri mici	276 000	87 400	363 400
ENI	219	69	288
Mii EUR 2006	30 353	9 563	39 917

Tabelul 54: Costul de bază al certificării aerodromurilor

Se presupune că efortul necesar operatorilor de aerodrom nu se va modifica, în timp ce, pentru a deschide o nouă piață, organismele de evaluare vor fi nevoite să ofere prețuri cu aproape 10% mai mici decât taxele de certificare aplicate de autoritățile competente. Prin urmare, organismele de evaluare ar putea conduce la următoarele economii:

- aproximativ 942 mii €/an (adică 10% din 9148) în cazul opțiunii 8A;
- aproximativ 1 750 mii €/an (adică 10% din 17464) în cazul opțiunii 8B;
- aproximativ 3 035 mii €/an (adică 10% din 30 353) în cazul opțiunii 8C;

2.9.4.3 Rezumatul impactului economic

Pe baza concluziilor la care s-a ajuns în paragrafele 2.9.4.1 și 2.9.4.2 anterioare, se poate compila următorul tabel 55, pentru a compara impactul economic al celor trei opțiuni privind domeniul de aplicare a legislației UE:

Costul estimat al reglementării organismelor de evaluare	Mii EUR (2006)/an		
	8A	8B	8C
Rolul organismelor de evaluare	Aerodromuri mai puțin complexe; la cerere	Toate aerodromurile; la cerere	Aerodromuri mai puțin complexe; întotdeauna
Acreditarea organismelor de evaluare	369	369	346
Sistem de management pentru marii operatori de aerodrom	0	0	0
Împuternicirea organismelor de evaluare	- 942	- 1,750	- 3,035
TOTAL	- 573	- 1,381	- 2,689

Tabelul 55: Rezumatul impactului economic al împuternicirii organismelor de evaluare

Se estimează că, în cazul tuturor opțiunilor, împuternicirea organismelor de evaluare va conduce la unele economii. Totuși, în cazul opțiunii 8A, acestea sunt mici, în timp ce în cazul opțiunii 8B sunt între 1-1,5 milioane €/an și în cazul opțiunii 8C sunt de două ori mai mari.

Estimările de mai sus pot fi convertite în punctajul prezentat în tabelul 56 de mai jos:

Indicatori de rezultat relevanți pentru impactul economic al împuternicirii organismelor de evaluare	Punctajul opțiunilor		
	8A	8B	8C
Rolul organismelor de evaluare	Aerodromuri mai puțin complexe; la cerere	Toate aerodromurile; la cerere	Aerodromuri mai puțin complexe; întotdeauna
Acreditarea organismelor de evaluare	- 2	- 2	- 1
Sistem de management pentru marii operatori de aerodrom	0	0	0
Împuternicirea organismelor de evaluare	1	2	3
TOTAL	- 1	0	2
TOTAL PONDERAT (punctaj x 2 pentru impact economic)	- 2	0	4

Tabelul 56: Punctajul impactului economic al împuternicirii organismelor de evaluare

2.9.5 Impactul asupra mediului

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

2.9.6 Impactul social

Din punct de vedere al impactului social, prin împuternicirea organismelor de evaluare se pot crea noi locuri de muncă în cadrul acestora, înlocuindu-se locurile de muncă din cadrul autorităților competente pentru certificarea aerodromurilor și a operatorilor. La punctul 2.9.4.2 de mai sus, s-a estimat că pentru certificarea aerodromurilor implicate, autoritățile ar putea folosi aproximativ 37 ENI în cazul opțiunii 8A. Presupunând o creștere a productivității de aproximativ 5% obținută prin organismele de evaluare, aceste locuri de muncă ar putea fi înlocuite cu 35 (adică 95% din 37) ENI în cadrul respectivelor organisme.

În mod asemănător, pentru opțiunea 8B, 97 (adică 60 + 37) locuri de muncă în cadrul autorităților ar putea fi înlocuite cu (95%) locuri de muncă în cadrul organismelor de evaluare: adică 92. Pentru opțiunea 8C, 124 ENI din cadrul autorităților ar putea fi înlocuite (95%) cu 118 locuri de muncă în cadrul organismelor de evaluare.

În plus, s-au estimat 2 ENI necesare pentru auditorii care acreditează organismele de evaluare. În cazul opțiunilor 8A și 8B, aceasta va crea două noi locuri de muncă în cadrul agenției. În cazul opțiunii 8C, acest efort va fi distribuit între cele 15 autorități: $2/15 = 0,13$ ENI suplimentare în fiecare dintre acestea. Acest număr este, totuși, atât de mic, încât se presupune că ar putea fi asigurat prin intermediul mai multe acorduri între organizații, fără a se crea noi locuri de muncă.

În mod similar, totalul de 0,5 ENI distribuit între cele 15 organisme de evaluare (adică 0,03 ENI) este atât de mic, încât nu va duce la crearea de locuri de muncă suplimentare.

Nu se prevede niciun impact asupra locurilor de muncă pentru operatorii de aerodrom, în cazul opțiunilor în cauză.

Numărul de locuri de muncă atribuite este prezentat pe scurt în tabelul 57 de mai jos:

Locuri de muncă	Agenție	Autorități	Organisme de evaluare	TOTAL
Opțiunea 8A = aerodromuri mai puțin complexe; la cerere				
Acreditarea organismelor de evaluare	2	0	0	2
Certificarea aerodromurilor	0	- 37	35	- 2
TOTAL	2	- 37	35	0
Opțiunea 8B = toate aerodromurile; la cerere				
Acreditarea organismelor de evaluare	2	0	0	2
Certificarea aerodromurilor	0	- 97	92	- 5
TOTAL	2	- 97	92	- 3
Opțiunea 8C = aerodromuri mai puțin complexe; întotdeauna				
Acreditarea organismelor de evaluare	0	0	0	0
Certificarea aerodromurilor	0	- 124	118	- 6
TOTAL	0	- 124	118	- 6

Tabelul 57: Impactul organismelor de evaluarea asupra locurilor de muncă

Opțiunea 8A ar putea, în acest caz, muta unele locuri de muncă, de la oricare din autoritățile competente (46 în acest caz; rol pasiv) la orice organisme de evaluare, fără a se ține seama de granițele naționale, în cadrul celor UE 27 + 4. Aceasta va avea atunci un ușor impact pozitiv din punctul de vedere al dezvoltării pieței interne, fără a se crea în total o reducere a locurilor de muncă.

Opțiunea 8B va contribui, de asemenea, la dezvoltarea pieței interne, însă numărul de lucrători afectați este mai mare decât în cazul opțiunii 8A. Și mai mulți lucrători, cu o ușoară reducere din punctul de vedere al locurilor de muncă, vor fi afectați de opțiunea 8C.

În concluzie, impactul social al fiecărei opțiuni ar putea fi prezentat pe scurt în tabelul 58:

Indicatori de rezultat relevanți pentru impactul social al împuternicirii organismelor de evaluare	Punctajul opțiunilor		
	8A	8B	8C
Rolul organismelor de evaluare	Aerodromuri mai puțin complexe; la cerere	Toate aerodromurile; la cerere	Aerodromuri mai puțin complexe; întotdeauna
Sistem de management pentru marii operatori de aerodrom	0	0	0
Dezvoltarea pieței interne (adică defragmentare)	1	1	1
Personalul agenției dedicat elaborării de reglementări, standardizării și analizei siguranței	1	1	0
Personal în cadrul autorităților competente dedicat certificării și supravegherii	- 1	- 2	- 3
Împuternicirea organismelor de evaluare	1	2	3
TOTAL	2	2	1
TOTAL PONDERAT (punctaj x 2 pentru impact social)	4	4	2

Tabelul 58: Punctajul impactului social al împuternicirii organismelor de evaluare

2.9.7 Impactul asupra altor cerințe privind aviația în afara prezentului domeniu de aplicare AESA

Oricare din opțiunile în cauză va avea un ușor impact pozitiv din punct de vedere al armonizării legislației în domeniul aviației cu „noua abordare”.

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

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

Punctaj ponderat al opțiunilor pentru organismele de evaluare		8A	8B	8C
element de impact	Pondere	Aerodromuri mai puțin complexe la cerere	Toate aerodromurile la cerere	Numai aerodromuri mai puțin complexe însă întotdeauna
Siguranță	3	3	-9	-3
Economic	2	- 2	0	4
Mediu	3	0	0	0
Social	2	4	4	2
Privind alte reglementări	1	1	1	1
TOTAL PONDERAT		6	- 4	4

Tabelul 59: Analiza pe bază de criterii multiple a organismelor de evaluare

Din acest tabel, se poate observa că opțiunea 8B pare să aibă un impact negativ. Dintre cele două opțiuni rămase, opțiunea 8A are un punctaj de două ori mai bun decât opțiunea 8C.

În special, din punct de vedere social, opțiunea 8A depășește punctajul opțiunii 8C și va conduce la economii mai mici (nesemnificative pentru 8A și în limita a – 2,5 milioane €/an pentru 8C).

Din acest motiv, agenția a inclus această opțiune 8A (adică organisme de evaluare împuternicite să certifice, la cererea solicitanților, aerodromuri mai puțin complexe și operatorii acestora) în avizul său.

2.10 Analiza impacturilor personalului din cadrul serviciilor de salvare și stingere a incendiilor (RFFS)

2.10.1 Opțiuni alternative

La punctul 2.5.2 de mai sus, s-au identificat următoarele opțiuni alternative pentru formarea, calificarea, competența profesională și aptitudinile psihofizice ale personalului RFFS:

- 2A): personal RFFS reglementat, în termeni generali și nu specifici, pentru aviație;
- 2B): precum 2A, plus planul de formare specific în domeniul aviației și cerințe medicale;
- 2C): personal RFFS reglementat și prin normele comune în domeniul aviației, administrat de autorități competente, în special privind aptitudinile psihofizice.

2.10.2 Grupul țintă și numărul de entități în cauză

Toți operatorii (adică aproximativ 1750) ai celor 3000 de aerodromuri din domeniul de aplicare a legislației UE vor fi afectați și toate autoritățile competente sau organismele de evaluare. Nu se prevede niciun rol pentru agenție în ceea ce privește managementul sau supravegherea resurselor umane.

Totuși, în prezent, nu există nici cerințe OACI, nici cerințe UE privind numărul de personal RFFS. Prin urmare, nu pot fi prezentate estimări sigure privind numărul acestuia.

2.10.3 Impactul asupra siguranței

Domeniul aviației este un domeniu foarte special, atât în ceea ce privește schema aerodromului, cât și aeronava în sine. De fapt, în situații de urgență, vehiculele RFFS trebuie să se deplaseze foarte rapid, în siguranță și cu promptitudine, în direcția corectă, pe aerodrom. Apoi, acestea trebuie să facă față incendiilor care implică materiale specifice aviației sau să deschidă ori să pătrundă în fuzelaje. Pentru astfel de atribuții, personalul RFFS trebuie să fie format în mod adecvat (și recurent), pe lângă formarea de bază a acestuia, precum membrii echipelor de pompieri. Opțiunea 2A nu va îndeplini cerințele menționate, spre deosebire de opțiunile 2B și 2C. În plus, opțiunea 2A va reprezenta, de asemenea, un regres, în cazul unei comparații cu situația actuală, în care mai multe state au publicat, totuși, cerințele privind personalul RFFS angajat pe aerodromuri.

Adoptarea de norme comune privind RFFS la nivelul UE 27 + 4, pentru RFFS și personalul conex, conform opțiunilor 2B și 2C, va avea, de asemenea, un impact pozitiv asupra siguranței,

datorită normelor comune și va contribui la evoluția anexei 14 la OACI pe această temă. Aceste avantaje nu vor fi obținute cu opțiunea 2A.

Pe scurt, impactul celor trei opțiuni în cauză asupra siguranței poate fi prezentat în tabelul 60 de mai jos:

Indicatori de rezultat relevanți pentru impactul reglementării personalului RFFS asupra siguranței	Punctajul opțiunilor		
	2A	2B	2C
	Nicio cerință în domeniul aviației	Cerințe în domeniul aviației	Licențierea personalului RFFS de către autorități
Adoptarea de norme de aplicare comune	0	1	1
Evoluția anexei 14 la OACI	0	1	1
Planuri de formare pentru personalul aerodromurilor	- 3	3	3
TOTAL	- 3	5	5
TOTAL PONDERAT (punctaj x 3 pentru siguranță)	- 9	15	15

Tabelul 60: Impactul opțiunilor pentru personalul RFFS asupra siguranței

Din tabelul 60 de mai sus, se poate observa că opțiunea 2A nu va îndeplini necesitățile de siguranță, în timp ce atât opțiunea 2B, cât și opțiunea 2C vor îndeplini această cerință în egală măsură.

2.10.4 Impactul economic

În lipsa unui număr estimativ de personal RFFS afectat, se ia în considerare doar o abordare calitativă pentru evaluarea impactului economic al celor trei opțiuni în cauză.

Prin urmare, se presupune că opțiunea 2A nu va conduce la costuri suplimentare (punctaj = 0; adică neutru).

În schimb, opțiunea 2B poate avea un impact limitat în cele câteva cazuri în care în prezent nu se aplică cerințe specifice în domeniul aviației privind personalul RFFS (punctaj = - 1).

În final, opțiunea 2C va avea cel mai semnificativ impact economic negativ, din moment ce va fi necesară o activitate de birou suplimentară în cadrul autorităților competente pentru punerea acesteia în aplicare (punctaj = - 2).

În conformitate cu metodologia prezentată la punctul 2.1.2 de mai sus, toate cele trei punctaje menționate anterior trebuie înmulțite cu o „ponderare” de 2, rezultând următoarele punctaje „ponderate”:

- opțiunea 2A (adică nicio cerință în domeniul aviației): punctaj „ponderat” 0;
- opțiunea 2B (adică cerințe în domeniul aviației în responsabilitatea operatorului de aerodrom): punctaj „ponderat” -2;
- opțiunea 2C (adică cerințe în domeniul aviației în responsabilitatea autorității competente, inclusiv licențierea personalului RFFS): punctaj „ponderat” -4;

2.10.5 Impactul asupra mediului

Oricare din cele trei opțiuni în cauză este estimată neutră din punct de vedere al impactului asupra mediului.

2.10.6 Impactul social

În prezența unei licențe eliberate de autoritate, este un risc foarte ridicat de șomaj care decurge din pierderea (chiar și temporară) a competenței profesionale sau a aptitudinilor psihofizice. Astfel, opțiunea 2C are un punctaj foarte negativ din punct de vedere social (punctaj – 3 x „pondere” 2 = - 6).

Opțiunea 2A (adică nicio cerință specifică în domeniul aviației) este considerată neutră din punct de vedere social (punctaj = 0).

În final, se estimează că opțiunea 2B are un impact social pozitiv semnificativ, deoarece îmbunătățește calitatea și conținutul profesional al muncii, creând în același timp ore lucrătoare pentru formare și exerciții în caz de urgență (punctaj 2 x „pondere” 2 = 4)

2.10.7 Impactul asupra altor cerințe privind aviația în afara prezentului domeniu de aplicare AESA

Niciuna din cele trei opțiuni în cauză nu va impacta asupra altor cerințe în domeniul aviației din afara domeniului de aplicare AESA.

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

În conformitate cu metodologia descrisă la punctul 2.1.2 și punctele acordate la punctele 2.10.3 - 2.10.7 de mai sus, pentru MCA se poate furniza următoarea matrice:

Punctaj ponderat al opțiunilor pentru personalul RFFS		2A	2B	2C
element de impact	Pondere	Nicio cerință în domeniul aviației	Cerințe în domeniul aviației	Licențierea personalului RFFS de către autorități
Siguranță	3	- 9	15	15
Economic	2	0	- 2	- 4
Interoperabilitate globală	1	- 3	3	1
Mediu	3	0	0	0
Social	2	0	4	- 6
Privind alte reglementări în domeniul aviației	1	0	0	0
TOTAL PONDERAT		- 12	20	6

Tabelul 61: Analiză pe bază de criterii multiple a personalului RFFS

Din acest tabel, se poate observa că opțiunea 2A pare să aibă un impact negativ mare. Dintre cele două opțiuni rămase, opțiunea 2B are un punctaj de aproape trei ori mai bun decât opțiunea 2C.

În special, opțiunea 2B depășește punctajul opțiunii 2C din punct de vedere social și al interoperabilității globale.

Din acest motiv, agenția a inclus această opțiune 2B (adică cerințe profesionale și medicale specifice privind personalul RFFS, în responsabilitatea operatorului de aerodrom) în avizul său.

3. Concluzii

În urma evaluării impactului fiecărei opțiuni examinate pe baza obiectivelor specifice ale politicii propuse, din punctul de vedere al siguranței, efectelor economice, interoperabilității globale, mediului, aspectelor sociale și al relației cu alte politici (adică „noua abordare” sau „Cerul Unic European”), agenția propune în avizul său următoarele opțiuni selectate:

- opțiunea 3B (punctul de referință 2.6 de mai sus) pentru domeniul de aplicare al legislației UE privind siguranța și interoperabilitatea aerodromurilor (adică toate aerodromurile deschise utilizării publice care fac obiectul normelor comune UE), deoarece a acumulat un punctaj de două ori mai bun decât opțiunile alternative din punctul de vedere al siguranței; deoarece este cea mai puțin costisitoare și deoarece ar putea crea un număr semnificativ de noi locuri de muncă calificate în sectorul privat, în rândul operatorilor de aerodrom și al prestatorilor de servicii de handling la sol;
- opțiunea 4C (punctul de referință 2.7 de mai sus) pentru reglementarea echipamentelor de aerodrom (adică norme specifice și/sau ETSO și certificarea proiectării echipamentelor de aerodrom, în cazul în care sunt necesare, din motive de siguranță; dispoziții privind organizațiile de proiectare și producție conexe; declarație de conformitate pentru echipamentele produse, semnată de producător; punerea în aplicare la fața locului, exploatarea sau utilizarea și întreținerea în responsabilitatea operatorului de aerodrom, verificate pe durata procesului de certificare a aerodromului: adică nicio declarație de verificare separată), deoarece a acumulat un punctaj cu mult mai bun din punctul de vedere al siguranței decât opțiunea alternativă 4A; deoarece opțiunea selectată 4C ar putea sta la baza unui management de mediu mai bun pe aerodromuri și deoarece ar putea îmbunătăți calitatea și numărul de locuri de muncă în organizațiile de proiectare și producție a echipamentelor de aerodrom și, în același timp, este mai puțin costisitoare decât opțiunea 4B;
- opțiunea 7C (punctul de referință 2.8 de mai sus) pentru procesul de certificare a operatorilor de aerodrom (adică posibilitatea de a solicita, dacă se dorește, un certificat unic de operator de aerodrom la nivel de societate, pentru operatorii care administrează mai multe aerodromuri și care au stabilit funcții centrale pentru managementul siguranței, managementul calității și auditul intern), deoarece a acumulat un punctaj de două ori mai mare decât opțiunea alternativă 7B, în special din punct de vedere social, din moment ce nu va conduce nici la o reducere a locurilor de muncă și nici nu va obliga operatorul de aerodrom să își reorganizeze compania. În plus, opțiunea 7C va avea, de asemenea, un impact economic pozitiv (adică va conduce la economii);
- opțiunea 8A (punctul de referință 2.9 de mai sus) pentru rolul organismelor de evaluare (adică împuternicirea organismelor de evaluare acreditate de agenție să certifice aerodromuri mai puțin complexe și operatorii acestora însă, în aceste cazuri, solicitanții fiind liberi să aleagă unde să trimită cererea lor, unei autorități aeronautice competente sau unui organism de evaluare), deoarece a acumulat cel puțin un punctaj de două ori mai mare decât opțiunile alternative și deoarece, în special opțiunea A8 a depășit punctajul opțiunii alternative 8C din punctul de vedere al siguranței și impactului social, în același timp conducând la economii, chiar dacă la scară mică;
- opțiunea 2B (punctul de referință 2.10 de mai sus) pentru personalul RFFS (adică stabilirea de cerințe specifice în domeniul aviației privind competența profesională a acestuia și aptitudinile psihofizice care urmează să fie demonstrate sub responsabilitatea operatorului de aerodrom), deoarece, pe lângă punctajul pozitiv din punctul de vedere al siguranței, a acumulat și un punctaj general de aproximativ trei ori mai mare decât

opțiunea alternativă 2C. În special, opțiunea 2B depășește punctajul opțiunii 2C din punctul de vedere al interoperabilității globale.

Propunerile menționate anterior sunt, de asemenea, în conformitate cu pozițiile exprimate de multe autorități/administrații și de către sector, rezultate pe durata consultărilor extinse (punct de referință 2.2.2 de mai sus), în special din cele 3010 de observații la NPA nr. 06/2006 și din cele 103 de reacții la DRO aferent.

Combinăția celor cinci opțiuni selectate, care sunt incluse la rândul lor în avizul agenției pe această temă, ar putea duce la impactul rezumat în tabelul 62 de mai jos:

Impact		Opțiuni selectate					TOTAL	
		Domeniul de aplicare a legislației UE	Echipament de aerodrom	Proces de certificare	Org. de eval.	Personal RFFS		
		3B	4C	7C	8A	2B		
Element	Unitate	3000 aerodromuri deschise utilizării publice	Partea de verificare a certificării	Certificat unic voluntar	Mai simplu la cerere	Cerințe aeronautice		
Siguranță		Punctaj ponderat	57	12	0	3	15	87
Economic	Pentru agenție	mii EUR/an	2,850	0	0	300	0	3,150
	TOTAL	mii EUR/an	30,181	0	- 8,693	- 573	Neestimat	20,915
Mediu		Punctaj ponderat	0	3	0	0	0	3
Social	Agenție	Locuri de muncă	19	0	0	2	Neestimat	21
	Autorități		107	0	- 3	- 37		67
	Sector public parțial total		126	0	- 3	- 35		88
	Organisme de evaluare		0	0	0	35		35
	Operatori de aerodrom		159	0	- 60	0		99
	Prestatori de servicii de handling la sol		245	0	0	0		245
	Proiectarea și producția de echipamente de aerodrom		0	0	0	0		0
	Sector privat parțial total		404	0	- 60	35		379
	TOTAL		530	0	- 63	0		467
Privind alte cerințe		Punctaj ponderat	0	0	2	1	0	3

Tabelul 62: Rezumatul impactului propunerilor agenției

Niciuna din cele 5 opțiuni selectate nu are un impact negativ asupra siguranței. În schimb, patru dintre acestea (adică 3B, 4C, 8A și 2B) au acumulat cel mai bun punctaj din punctul de vedere al siguranței atunci când au fost comparate cu alternativele respective. Opțiunea 7C (certificat unic) este singura care face excepție, deoarece, în acest caz, s-a considerat că toate opțiunile examinate au avut un efect neutru asupra siguranței.

Costurile asociate extinderii competențelor agenției la reglementarea siguranței și interoperabilității aerodromurilor au fost estimate de evaluarea preliminară a impactului din 2005 la 4,4 – 6,5 milioane EUR (2005)/an (numai pentru costurile salariale și cheltuielile generale din cadrul agenției, fără a se lua în considerare costul pentru părțile implicate, ci pentru ATM și aerodromuri). În prezenta EIR, agenția a estimat pentru aceasta un cost suplimentar direct de 3 150 mii EUR/an, reprezentând aproximativ 50% din estimarea preliminară menționată anterior: nu în mod întâmplător, din moment ce prezenta EIR ia în considerare numai aerodromuri și nu ATM/ANS. Serviciile Comisiei reestimaseră aceste costuri în 2006 la aproximativ 7,5 milioane EUR/an (nu doar pentru costurile directe ale agenției, ci și pentru toate părțile implicate, presupunând 1500 de aerodromuri în domeniul de aplicare al legislației UE). În prezenta EIR, totalul este estimat la aproximativ 21 milioane EUR/an (adică 3 milioane EUR pentru costurile suplimentare anuale ale agenției + restul pentru celelalte părți implicate), ceea ce confirmă, totuși, faptul că analiza a fost proporționată din punctul de vedere al aprofundării. Totuși, trebuie reamintit faptul că (punctul de referință 2.3.1.9 de mai sus) costul estimat al accidentelor și incidentelor aviatice provocate de factori de aerodrom (infrastructură, echipamente, operațiuni) în statele UE 27 + 4 totalizează aproximativ 1 164 000 mii EUR (2006)/an: adică de 125 de ori pe atât. Prin urmare, în cazul în care propunerea agenției ar obține numai 2% avantaj cantitativ privind siguranța (adică 23 280 mii EUR/an), aceasta s-ar încadra în același ordin de mărime al costurilor totale estimate ale politicii propuse.

În plus, politica propusă va pune, de asemenea, bazele în viitor unor posibile beneficii de mediu.

Din punct de vedere social, politica propusă, pe lângă faptul că contribuie la dezvoltarea pieței interne și a mobilității forței de muncă, ar putea crea aproximativ 530 de alte locuri de muncă în statele UE 27 + 4, din care 21 în cadrul agenției, 67 în cadrul autorităților competente și restul în sectorul privat.

În cele din urmă, politica propusă ar putea, de asemenea, contribui la o aliniere mai bună a reglementării siguranței și interoperabilității aerodromurilor, nu doar la Regulamentul de bază nr. 1592/2002 privind AESA, ci și la „noua abordare” și la „Cerul Unic European”.

În temeiul prezentei EIR, se consideră că, în acest caz, extinderea competențelor AESA la siguranța și interoperabilitatea aerodromurilor este justificată, în special în ceea ce privește avantajele sociale, economice și de siguranță. Prin urmare, se recomandă adoptarea măsurilor necesare astfel încât până în 2008, CE să prezinte o propunere legislativă în procesul de codecizie.