

**ΓΝΩΜΗ ΑΡΙΘ. 3/2007**

**ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ**

**για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 15ης Ιουλίου 2002 για κοινούς κανόνες στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση ευρωπαϊκού οργανισμού ασφάλειας της αεροπορίας, ώστε το πεδίο εφαρμογής του να περιλαμβάνει τη ρύθμιση της ασφάλειας και διαλειτουργικότητας των αεροδρομίων**

## I. Γενικά

1. Με τη θέσπιση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 για κοινούς κανόνες στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση ευρωπαϊκού οργανισμού ασφάλειας της αεροπορίας<sup>1</sup> («Βασικός Κανονισμός») ο κοινοτικός νομοθέτης κάλεσε την Επιτροπή να υποβάλει, το συντομότερο δυνατόν<sup>2</sup>, κατάλληλες προτάσεις για τη διεύρυνση του πεδίου εφαρμογής του, ούτως ώστε να περιλαμβάνει τις αεροπορικές δραστηριότητες και τις άδειες άσκησης επαγγέλματος ιπτάμενου πληρώματος. Ο κοινοτικός νομοθέτης προέβλεπε επίσης<sup>3</sup> τη μελλοντική εφαρμογή του Βασικού Κανονισμού και την εκπόνηση βασικών απαιτήσεων σε οποιοδήποτε άλλο τομέα συναφή με την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας βάσει μελλοντικής νομοθετικής πρότασης. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή, παράλληλα με την παρουσίαση της πρότασής της<sup>4</sup> σχετικά με την πρώτη διεύρυνση των αρμοδιοτήτων του ευρωπαϊκού οργανισμού ασφάλειας της αεροπορίας (EASA), ούτως ώστε να περιλαμβάνουν τις αεροπορικές δραστηριότητες, τις άδειες άσκησης επαγγέλματος ιπτάμενου πληρώματος και την ασφάλεια των αεροσκαφών τρίτων χωρών, ανακοίνωσε επίσης<sup>5</sup> την πρόθεσή της να επεκτείνει σταδιακά τις αρμοδιότητες αυτές, υπό την προοπτική μιας «προσέγγισης ολικού συστήματος», στους τομείς της ασφάλειας και διαλειτουργικότητας των αεροδρομίων, των υπηρεσιών αεροναυτιλίας και της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας.
2. Ο Βασικός Κανονισμός ορίζει ότι ένα από τα καθήκοντα του Οργανισμού είναι να παρέχει στην Επιτροπή την απαραίτητη τεχνική υποστήριξη<sup>6</sup>, καθώς και να εκπονεί και να εγκρίνει γνωμοδοτήσεις στις οποίες η Επιτροπή βασίζει τις δικές της νομοθετικές προτάσεις σχετικά με την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας<sup>7</sup>. Η παρούσα γνώμη εκπονήθηκε στη βάση των ανωτέρω. Επομένως, ο Οργανισμός υποβάλλει την παρούσα γνώμη στην Επιτροπή προκειμένου να εκπληρωθούν οι απαιτήσεις που προβλέπονται στην ανακοίνωση COM(2005) 578 τελικό της 15ης Νοεμβρίου 2005 σε σχέση με την ασφάλεια και διαλειτουργικότητα των αεροδρομίων.
3. Η παρούσα γνώμη αποτελείται από ένα μνημόνιο στο οποίο παρουσιάζονται οι απόψεις του Οργανισμού σχετικά με την πολιτική στην οποία θα βασιστεί η ρύθμιση της ασφάλειας και διαλειτουργικότητας των αεροδρομίων σε κοινοτικό επίπεδο, καθώς και οι τροποποιήσεις που πρέπει να γίνουν στον Βασικό

<sup>1</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 2002, για κοινούς κανόνες στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση ευρωπαϊκού οργανισμού ασφάλειας της αεροπορίας (ΕΕ L 240, 7.09.2002, σ. 1.). Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 334/2007 (ΕΕ L 88, 29.3.2007, σ. 39).

<sup>2</sup> Άρθρο 7 του κανονισμού.

<sup>3</sup> Αιτιολογικές σκέψεις 2 και 23 όπ.π.

<sup>4</sup> Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002, της 15ης Ιουλίου 2002, για κοινούς κανόνες στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας - COM(2005) 579 τελικό της 16ης Νοεμβρίου 2005.

<sup>5</sup> Ανακοίνωση COM(2005) 578 τελικό της 15ης Νοεμβρίου 2005 της Επιτροπής προς το Συμβούλιο, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών – «Επέκταση των καθηκόντων του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας - Η ατζέντα για το 2010».

<sup>6</sup> Άρθρο 12 του βασικού κανονισμού.

<sup>7</sup> Άρθρο 14.1 όπ.π.

Κανονισμό και στην οδηγία σχετικά με τις υπηρεσίες εδάφους στους αερολιμένες της Κοινότητας, ώστε η εν λόγω πολιτική να γίνει πράξη. Στην παρούσα γνώμη επισυνάπτονται επίσης ένα νέο παράρτημα στον Βασικό Κανονισμό που περιέχει τις βασικές απαιτήσεις για την ασφάλεια και διαλειτουργικότητα των αεροδρομίων και μία αξιολόγηση κανονιστικού αντικτύπου.

## II. Διαβούλευση

### α. Κοινοποίηση προτεινόμενης τροποποίησης αριθ. 06/2006 (NPA 06/2006)

4. Η γνώμη αυτή εκπονήθηκε βάσει της διαδικασίας που ορίστηκε από το διοικητικό συμβούλιο του Οργανισμού<sup>8</sup>, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 14 του Βασικού Κανονισμού.
5. Στο δικτυακό τόπο του Οργανισμού δημοσιεύθηκε, στις 16 Μαΐου 2006, ένα «Έγγραφο διαβούλευσης για τις βασικές αρχές και τις βασικές απαιτήσεις σχετικά με τη ρύθμιση της ασφάλειας και διαλειτουργικότητας των αεροδρομίων» ([www.easa.europa.eu](http://www.easa.europa.eu)) (NPA 06/2006). Στο έγγραφο αυτό, ο Οργανισμός παρουσιάζει το δυνητικό θεσμικό πλαίσιο για τη ρύθμιση των εν λόγω δραστηριοτήτων και τους λόγους για τους οποίους η δομή που είχε θεσπιστεί βάσει του Βασικού Κανονισμού για άλλες πτυχές της ασφάλειας πολιτικής αεροπορίας πρέπει να χρησιμοποιηθεί και για τη ρύθμιση της ασφάλειας των αεροδρομίων. Στο πλαίσιο αυτό, υπέβαλε προσχέδια των βασικών απαιτήσεων βάσει των οποίων θα μπορούσαν να καθοριστούν οι στόχοι στον τομέα της ασφάλειας όπως επιτάσσει ο κοινοτικός νομοθέτης και παράλληλα θα διασφαλίζεται η συμμόρφωση των κρατών μελών με τις υποχρεώσεις τους που απορρέουν από τη σύμβαση ICAO<sup>9</sup>.
6. Ο Οργανισμός παρουσίασε επίσης στο έγγραφο διαβούλευσης τις απόψεις του σχετικά με τις γενικές αρχές της ρύθμισης της ασφάλειας των αεροδρομίων στο κοινοτικό πλαίσιο, τις οποίες βάσισε στις τρέχουσες πρακτικές. Ζήτησε, τέλος, την άποψη των ενδιαφερομένων σε πολλά θέματα για τα οποία χρειαζόταν πληροφορίες προκειμένου να καταλήξει σε μία επαρκώς συναινετική πολιτική για την κατάρτιση της παρούσας γνώμης.

### β. Έγγραφο απάντησης στις παρατηρήσεις αριθ. 06/2006 (CRD 06/2006)

7. Η NPA 06/2006 προσέλυσε σημαντικό ενδιαφέρον. Ορισμένοι ενδιαφερόμενοι ζήτησαν να παραταθεί η προβλεπόμενη τρίμηνη περίοδος διαβούλευσης προκειμένου να προετοιμάσουν καλύτερα τις θέσεις τους, όπως και έγινε. Η αρχική καταληκτική ημερομηνία (16 Αυγούστου 2006) μετατέθηκε κατά δύο μήνες, ενώ ο Οργανισμός έλαβε επίσης υπόψη παρατηρήσεις που ελήφθησαν έως

<sup>8</sup> Απόφαση του διοικητικού συμβουλίου σχετικά με τη διαδικασία που πρέπει να εφαρμόζει ο Οργανισμός για την έκδοση γνώμων, προδιαγραφών πιστοποίησης και υλικού καθοδήγησης. EASA MB/7/03 της 27.06.2003 («Κανονιστική διαδικασία»), η οποία αργότερα τροποποιήθηκε και αντικαταστάθηκε από την απόφαση MB/08/2007 του διοικητικού συμβουλίου της 13ης Ιουνίου 2007.

<sup>9</sup> Ιδιαίτερα το παράρτημα 14 (Αεροδρόμια) της Σύμβασης Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας που υπογράφηκε στο Σικάγο στις 7 Δεκεμβρίου 1944, στην οποία βασίζεται η Διεθνής Οργάνωση Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO).

τον Νοέμβριο του 2006. Υποβλήθηκαν 3010 παρατηρήσεις από περίπου 1850 ενδιαφερομένους, οι οποίοι, στη μεγάλη τους πλειονότητα ήταν φυσικά πρόσωπα. Ωστόσο, αξίζει να σημειωθεί ότι 91 από τους απαντήσαντες ήταν αρχές πολιτικής αεροπορίας, φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων ή ενώσεις τους, άλλες εταιρείες ή οργανισμοί εμπορίου, οι οποίοι παρατίθενται στην συνημμένη αξιολόγηση κανονιστικού αντικτύπου. Ως εκ τούτου, τόσο από ποσοτικής όσο και από ποιοτικής άποψης θεωρείται ότι οι απαντήσαντες στην κοινοποίηση προτεινόμενης τροποποίησης αποτελούν αντιπροσωπευτικό δείγμα του ενδιαφερόμενου ευρωπαϊκού κοινωνικού συνόλου.

8. Όλες οι παρατηρήσεις που υποβλήθηκαν ελήφθησαν υπόψη και ενσωματώθηκαν σε έγγραφο απάντησης στις παρατηρήσεις, το οποίο περιέχει όλες τις απαντήσεις στα εννέα ερωτήματα που τέθηκαν μέσω της κοινοποίησης προτεινόμενης τροποποίησης, κατάλογο όλων των προσώπων ή/και των οργανισμών που υπέβαλαν παρατηρήσεις, τις απαντήσεις του Οργανισμού και, τέλος, ένα επεξηγηματικό υπόμνημα στο οποίο προτείνονται πιθανές κατευθυντήριες γραμμές πολιτικής. Το CRD 06/2006 δημοσιεύτηκε στις 05 Μαΐου 2007 στον δικτυακό τόπο του Οργανισμού, όπου και εξακολουθεί να είναι διαθέσιμο προς ανάγνωση.

#### γ. Ενστάσεις επί του CRD 06/2006

9. Επί του CRD 06/2006 διατυπώθηκαν 103 ενστάσεις από 15 ενδιαφερομένους: τέσσερις αρχές πολιτικής αεροπορίας (BMVBS-Γερμανία, CAA-Ηνωμένο Βασίλειο, DGAC-Γαλλία & ENAC-Ιταλία), την ACI Europe, τέσσερις άλλους φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων, την EUROCONTROL, την ΑΕΑ, μία αεροπορική εταιρεία, την GAAC και δύο επαγγελματικές ενώσεις, που αντιπροσώπευαν το 16,5% των συνολικά 91 οργανισμών που είχαν απαντήσει αρχικά στην κοινοποίηση προτεινόμενης τροποποίησης. Εμμέσως προκύπτει ότι άνω του 80% όσων απάντησαν αρχικά στην κοινοποίηση προτεινόμενης τροποποίησης ήταν αρκούντως ικανοποιημένοι από τις κατευθυντήριες γραμμές πολιτικής που περιλαμβάνονταν στο έγγραφο απάντησης στις παρατηρήσεις. Παρόλα αυτά, στις παραγράφους που ακολουθούν περιγράφονται τα βασικά σημεία που διατυπώνονται στις ενστάσεις επί του CRD 06/2006 και παρέχονται απαντήσεις στους προβληματισμούς που εγείρονται.
10. Σε γενικές γραμμές, οι ενδιαφερόμενοι επαναλαμβάνουν ότι συμφωνούν με τη θέσπιση ομοιόμορφων βασικών απαιτήσεων σε υψηλό επίπεδο σε ολόκληρη την Κοινότητα, υπό την προϋπόθεση ότι οι εν λόγω απαιτήσεις θα διασφαλίζουν τη συμμόρφωση των κρατών μελών με τις υποχρεώσεις τους που απορρέουν από τη σύμβαση ICAO και δεν θα εισάγουν επαναστατικές αλλαγές στις υφιστάμενες εθνικές πρακτικές. Μικρός αριθμός ενδιαφερομένων ζήτησαν εκ νέου να αποσαφηνιστεί η σχέση μεταξύ των κοινών κοινοτικών κανόνων και των προτύπων της ICAO, καθώς και ο επιμερισμός των ρόλων και των αρμοδιοτήτων μεταξύ του Οργανισμού και των οριζόμενων σε εθνικό επίπεδο κανονιστικών αρχών.
11. Ο Οργανισμός στη συνέχεια διευκρινίζει ότι ένας από τους κύριους στόχους του Βασικού Κανονισμού<sup>10</sup> είναι να συνδράμει τα κράτη μέλη στην εκπλήρωση των υποχρεώσεών τους που απορρέουν από τη σύμβαση ICAO. Ωστόσο τα

<sup>10</sup> Όπως ορίζεται στο άρθρο 2 παράγραφος 2 στοιχείο (δ) του Βασικού Κανονισμού

παραρτήματα της σύμβασης ICAO δεν έχουν άμεσα νομικά δεσμευτικό χαρακτήρα. Ως εκ τούτου, στο πλαίσιο της παρούσας γνώμης προτείνεται να πραγματοποιηθεί ταυτόχρονα η μεταφορά και στα 31 ενδιαφερόμενα κράτη<sup>11</sup> την ίδια ημερομηνία, μέσω της έγκρισης ενός ενιαίου συνόλου απαιτήσεων. Οι απαιτήσεις αυτές, καθώς και οι εκτελεστικοί κανόνες που θα θεσπιστούν για την εφαρμογή τους, θα υποκαταστήσουν τις εθνικές νομοθετικές διατάξεις, έτσι ώστε να μην δημιουργηθεί ένα ακόμα νομοθετικό επίπεδο, κατ' αντιστοιχία με το κοινοτικό σύστημα. Οι εθνικές κανονιστικές αρχές, επικουρούμενες από τον Οργανισμό, θα αναλάβουν τη δέσμευση να διακριβώνουν την ορθή εφαρμογή τους αλλά δεν θα διαθέτουν αυτόνομη αρμοδιότητα επιβολής πρόσθετων απαιτήσεων σε τομείς που εμπίπτουν στην εν λόγω κοινοτική νομοθεσία.

(i) Παρατηρήσεις επί της NPA 06/2006 που δεν ελήφθησαν

12. Δυστυχώς λόγω υπερφόρτωσης του πληροφοριακού συστήματος του Οργανισμού κατά την καταχώριση των παρατηρήσεων, ένα μήνυμα της Union des Aéroports Français (UAF) που περιείχε δέκα παρατηρήσεις καθώς και δύο παρατηρήσεις της Ένωσης Γερμανικών Αεροδρομίων (ADV) δεν ελήφθησαν κατά τη διάρκεια της αρχικής διαβούλευσης. Φυσικά, εστάλησαν εκ νέου και οι πληροφορίες αυτές προσμετρήθηκαν και αναλύθηκαν στις 103 ενστάσεις επί του CRD 06/2006. Οι δώδεκα αυτές παρατηρήσεις αποτελούν μικρό μόνο ποσοστό (περίπου 0,4%) των 3010 συνολικά παρατηρήσεων που ελήφθησαν, και αφορούν θέματα που έχουν ήδη τεθεί στο πλαίσιο άλλων παρατηρήσεων. Η αξιολόγησή τους δεν αλλοιώνει τη γενική ανάλυση που παρουσιάστηκε στο έγγραφο απάντησης στις παρατηρήσεις. Στις λίγες περιπτώσεις που στις εν λόγω παρατηρήσεις διατυπώνονταν ιδέες που δεν εκφράστηκαν κατά τη διάρκεια της διαβούλευσης επί της κοινοποίησης προτεινόμενης τροποποίησης, αυτές ελήφθησαν υπόψη στην παρούσα γνώμη προκειμένου να διασφαλισθεί η δίκαιη αντιμετώπιση.

(ii) Ενστάσεις επί της ορθότητας της ανάλυσης των απαντήσεων στην κοινοποίηση προτεινόμενης τροποποίησης

13. Ένας ενδιαφερόμενος ήταν της γνώμης ότι ορθές από τεχνική άποψη παρατηρήσεις απλώς μνημονεύθηκαν και δεν επέφεραν καμία τροποποίηση στο κείμενο. Ο Οργανισμός υπενθυμίζει ότι, εκτός του σχεδίου βασικών απαιτήσεων, η παρούσα γνώμη δεν αποτελεί πρόταση νομοθετικού κειμένου. Σε ό,τι αφορά τις συνημμένες βασικές απαιτήσεις, ο Οργανισμός θεωρεί ότι, όπου ήταν δυνατό, έγιναν οι αναγκαίες αλλαγές ώστε να απηχούνται οι ορθές από τεχνική άποψη παρατηρήσεις. Ο εν λόγω ενδιαφερόμενος ανέφερε επίσης ότι η ανάλυση των απαντήσεων στο ερώτημα σχετικά με τη διάκριση μεταξύ «μεγάλων» και «μικρών» αεροδρομίων δεν ήταν απολύτως ακριβοδίκαιη. Σε συνέχεια αυτής της παρατήρησης, ο Οργανισμός επιβεβαίωσε ότι, από τους 30 απαντήσαντες στο σημείο αυτό, οι τρεις δεν λάμβαναν σαφή θέση επί του θέματος, οι 13 έκριναν ως μη ουσιαστικής σημασίας τη διάκριση μεταξύ μεγάλων και μικρών αεροδρομίων, ενώ, αντιθέτως, οι 14 κατ' αρχήν αποδέχονταν, σε μικρότερο ή μεγαλύτερο βαθμό, τη διάκριση. Μεταξύ των απαντησάντων δεν υπήρχε σαφής ομοφωνία ως προς το κριτήριο και το όριο για μια τέτοια διάκριση. Ως εκ τούτου, η παρούσα γνώμη δεν

<sup>11</sup> Περιλαμβάνονται τα 27 κράτη μέλη συν τα τέσσερα συνδεδεμένα κράτη (Ισλανδία, Λιχτενστάιν, Νορβηγία και Ελβετία: επιπλέον, βάσει της συμφωνίας για τον Ευρωπαϊκό Χώρο Πολιτικής Αεροπορίας σύντομα θα συμπεριληφθούν και τα δέκα βαλκανικά κράτη, τα οποία συμμετέχουν σε αυτή τη συμφωνία.

προτείνει να χρησιμοποιηθούν οι λέξεις «μεγάλο» ή «μικρό» στο νομοθετικό κείμενο, αλλά αντ' αυτού εισηγείται λιγότερο αυστηρές, αναλογικές απαιτήσεις για τα λιγότερο σύνθετα αεροδρόμια.

14. Δύο άλλοι ενδιαφερόμενοι εξέφρασαν την άποψη ότι δεν έγινε κατανοητή η θέση που διατύπωσαν ως προς τον περιορισμό της κοινοτικής αρμοδιότητας στα αεροδρόμια που είναι ανοικτά στην τακτική εμπορική κίνηση. Ο Οργανισμός διατυπώνει την παρατήρηση ότι, στη μεγάλη τους πλειονότητα, οι απαντήσαντες τάχθηκαν υπέρ της θέσπισης κοινών κανόνων για όλα τα αεροδρόμια που είναι ανοικτά στη δημόσια χρήση. Επιπλέον, αυτό συνάδει με την προσέγγιση ολικού συστήματος που ενστερνίζονται στην πλειονοψηφία τους οι ενδιαφερόμενοι και υποστηρίζεται από αντικειμενικούς παράγοντες ασφάλειας και οικονομικής φύσης, όπως περιγράφεται λεπτομερώς στη συνημμένη αξιολόγηση κανονιστικού αντικτύπου.
15. Τέλος, κάποιοι ενδιαφερόμενοι ήταν της άποψης ότι μερικές από τις παρατηρήσεις τους επί συγκεκριμένων σημείων δεν έγιναν απολύτως κατανοητές. Ο Οργανισμός, αφού ανέλυσε εκ νέου τις παρατηρήσεις αυτές διεξοδικά, συμφώνησε και έλαβε υπόψη του το γεγονός αυτό κατά την τελική επεξεργασία της παρούσας γνώμης.
16. Ο Οργανισμός κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η ορθότητα της διαδικασίας αμφισβητήθηκε μόνο από έναν πολύ μικρό αριθμό εταίρων που συμμετείχαν στη διαβούλευση, γεγονός από το οποίο διαφαίνεται ότι, σε γενικές γραμμές, οι ενδιαφερόμενοι ενστερνίζονται στην πλειονότητά τους το αποτέλεσμα της επισκόπησης. Κατά συνέπεια, ο Οργανισμός θεώρησε ότι, στο πλαίσιο της εκπόνησης της παρούσας γνώμης, δεν συνέτρεχε λόγος να επιφέρει αλλαγές στη γενική ανάλυση που παρουσίασε στο έγγραφο απάντησης στις παρατηρήσεις, ακόμη κι αν τα συμπεράσματα της ανάλυσης δεν μπορούν, όπως είναι φυσικό, να ικανοποιούν απόλυτα όλους τους ευρωπαϊούς ενδιαφερομένους. Έτσι, λοιπόν, ο Οργανισμός θεωρεί ότι η γνώμη αυτή απηχεί αντικειμενικά την πλειονότητα των απόψεων που εκφράστηκαν κατά τη διάρκεια της διαβούλευσης δύο σταδίων που πραγματοποιήθηκε με στόχο την εξεύρεση των καλύτερων τρόπων για τη ρύθμιση της ασφάλειας των αεροδρομίων.

(iii) Άλλες ενστάσεις επί του CRD 06/2006

17. Σε 22 από τις ενστάσεις επί του CRD 06/2006 απλά επαναλαμβάνονταν παρατηρήσεις που είχαν ήδη ληφθεί υπόψη κατά την ανάλυση των απαντήσεων που δόθηκαν επί της κοινοποίησης προτεινόμενης τροποποίησης.
18. Οι υπόλοιπες 55 ενστάσεις επί του CRD 06/2006 (περίπου 53%) περιείχαν διάφορες χρήσιμες προτάσεις, μερικές από τις οποίες απέβλεπαν στη διασαφήνιση του επεξηγηματικού κειμένου, ενώ άλλες εισηγούνταν τροποποιήσεις επί της πολιτικής που προτείνεται στο έγγραφο απάντησης στις παρατηρήσεις, ιδίως σε σχέση με τους ορισμούς, το πεδίο εφαρμογής της κοινοτικής νομοθεσίας, τα όρια, τη ρύθμιση του εξοπλισμού αεροδρομίων, τις απαιτήσεις για το προσωπικό υπηρεσιών διάσωσης και πυρόσβεσης ή την ακριβή διατύπωση των βασικών απαιτήσεων. Όλες αυτές οι ενστάσεις ελήφθησαν υπόψη κατά την εκπόνηση της παρούσας γνώμης. Από τις ενστάσεις αυτές προκύπτει και πάλι ότι η κεντρική ρύθμιση σε επίπεδο ΕΕ της ασφάλειας και διαλειτουργικότητας των αεροδρομίων

που είναι ανοικτά στη δημόσια χρήση τυγχάνει ευρείας υποστήριξης. Φυσικά, οι ενστάσεις αυτές επιβεβαιώνουν επίσης ότι τα καθήκοντα που σχετίζονται με την πιστοποίηση και την παρακολούθηση της ασφάλειας θα πρέπει για λόγους εγγύτητας να ανατίθενται στις αρμόδιες αρχές, υπό την προϋπόθεση κατάλληλης εποπτείας της τυποποίησης από την Κοινότητα για τη διασφάλιση ομοιομορφίας και ισότιμων όρων. Σε γενικές γραμμές, στις ενστάσεις υπογραμμίζεται επίσης ότι οι επακόλουθοι εκτελεστικοί κανόνες δεν θα πρέπει να αλληλοεπικαλύπτονται με άλλους κανονισμούς της Επιτροπής, αλλά να χαρακτηρίζονται από αναλογικότητα και να παρέχουν αρκετή ευελιξία ώστε να επιτρέπουν τη χρήση εναλλακτικών μεθόδων συμμόρφωσης όταν κρίνεται σκόπιμο, υπό την προϋπόθεση της επίτευξης ισοδύναμου επιπέδου ασφάλειας.

### III. Περιεχόμενο της γνώμης του Οργανισμού

#### α. Πεδίο της κοινής δράσης

19. Κατ' αρχήν, το πεδίο της κοινής δράσης καθορίζεται στον Βασικό Κανονισμό, στη διευρυμένη εκδοχή του οποίου θα πρέπει να ορίζονται με σαφήνεια οι υποδομές, τα προϊόντα, τα συστήματα, ο εξοπλισμός, οι υπηρεσίες, τα πρόσωπα ή οι οργανισμοί που αφορά και τα οποία, κατά συνέπεια, θα υπόκεινται στις απαιτήσεις που θεσπίζονται βάσει του εν λόγω κανονισμού και, κατά περίπτωση, στους κανόνες που θεσπίζονται για την εφαρμογή του.
20. Αντιθέτως, κάθε υποδομή, προϊόν, σύστημα, εξοπλισμός, υπηρεσία, πρόσωπο ή φορέας που δεν καλύπτει η αρμοδιότητα της Κοινότητας παραμένει υπό την πλήρη ευθύνη των κρατών μελών, τα οποία οφείλουν να λαμβάνουν τα κατάλληλα, κατά περίπτωση, μέτρα για να παρέχουν το επίπεδο προστασίας που προσδοκούν οι πολίτες τους.
21. Ο Οργανισμός θεωρεί ότι στόχος της ρύθμισης των αεροδρομίων<sup>12</sup> είναι η λήψη πρόνοιας για την ασφάλεια ενός μεμονωμένου αεροσκάφους, με το να διασφαλίζεται ότι παρέχονται τα κατάλληλα μέσα για την ασφαλή του απογείωση, προσγείωση και πραγματοποίηση επίγειων ελιγμών, ενώ η διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας αποσκοπεί κυρίως στη διαχείριση της αμοιβαίας αλληλεπίδρασης μεταξύ δύο ή περισσότερων αεροσκαφών. Λόγω των θεμελιωδών διαφορών τους, αυτοί οι δύο τύποι δραστηριότητας θα πρέπει να αντιμετωπίζονται χωριστά ούτως ώστε να μην υπάρξει αλληλοεπικάλυψη και σύγχυση. Ως εκ τούτου, η παρούσα γνώμη περιορίζεται στην ασφάλεια των επίγειων υποδομών και της λειτουργίας τους, ιδωμένη από τη σκοπιά της λειτουργίας ενός μεμονωμένου αεροσκάφους. Οι διαστάσεις της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας που άπτονται των τομέων των υπηρεσιών αεροναυτιλίας/διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας (ANS/ATM) στο έδαφος και σε όλες τις φάσεις της πτήσης, από την απογείωση έως την προσγείωση (gate-to-gate), αποτελούν αντικείμενο χωριστών εργασιών που βρίσκονται σε εξέλιξη από τον Οργανισμό. Για το σκοπό αυτό θα πραγματοποιηθεί χωριστή διαβούλευση και θα εκδοθεί ειδική γνώμη.

<sup>12</sup> δηλ. κάθε χώρου επί ξηράς, υδάτινης επιφάνειας, ανθρώπινης κατασκευής ή σκάφους που είναι διαρρυθμισμένος ειδικά για την προσγείωση, απογείωση και ελιγμούς αεροσκαφών, συμπεριλαμβανομένου του εξοπλισμού, των εγκαταστάσεων και των υπηρεσιών αεροδρομίου για τις ανάγκες της κίνησης και της εξυπηρέτησης των αεροσκαφών.

22. Τα αεροσκάφη πετούν από μέρος σε μέρος και οι κανόνες που καταρτίζονται για την παροχή επαρκούς επιπέδου ασφάλειας πρέπει και αυτοί να είναι γνωστοί και κατανοητοί από όλους τους χρήστες. Επομένως, η ανάγκη για διαλειτουργικότητα δεν αποτελεί μόνο ένα μέσο που θα διευκολύνει την ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων αλλά και απαραίτητη προϋπόθεση για την ασφάλεια. Ως εκ τούτου, ο Οργανισμός θεωρεί ότι κατά τη ρύθμιση της πολιτικής αεροπορίας η διαλειτουργικότητα δεν μπορεί να αποσυνδέεται από την ασφάλεια και ότι η παρούσα γνώμη οφείλει να καλύπτει και απαιτήσεις διαλειτουργικότητας. Αν και στη «διαλειτουργικότητα» μπορούν να δοθούν πολλοί διαφορετικοί ορισμοί ανάλογα με την εκάστοτε οπτική, η πρόθεση που υπάρχει είναι να μεταφερθούν στις κοινοτικές διατάξεις μόνο οι απαιτήσεις εκείνες που είναι αναγκαίες προκειμένου να διασφαλιστεί ότι θα ληφθούν υπόψη και οι στόχοι που περιέχονται στα πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές της ICAO σε σχέση με τη διαλειτουργικότητα ώστε να διαφυλαχθεί το καθολικό σύστημα που στηρίζονται εν λόγω πρότυπα και πρακτικές.
23. Στο πλαίσιο αυτό, ο Οργανισμός υπενθυμίζει ότι οι στόχοι του Βασικού Κανονισμού επιλαμβάνονται μόνο της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας και ορισμένων πτυχών της περιβαλλοντικής προστασίας, και δεν υπεισέρχονται σε πτυχές οικονομικής ρύθμισης, οι οποίες αποτελούν αντικείμενο χωριστών κοινοτικών νομοθετικών πράξεων ή πρωτοβουλιών, όποτε αυτό κρίνεται αναγκαίο, όπως συνέβη στις αρχές του 2007 στην περίπτωση των αερολιμενικών τελών<sup>13</sup>.

#### (i) Αεροδρόμια

24. Όπως αναφέρθηκε ήδη ανωτέρω, οι ενδιαφερόμενοι στη μεγάλη τους πλειονότητα τάχθηκαν υπέρ της αρχής ότι όλα τα αεροδρόμια που είναι ανοικτά στη δημόσια χρήση<sup>14</sup> πρέπει να υπόκεινται σε κοινούς και αναλογικούς κανόνες, ανεξαρτήτως του μεγέθους, του τύπου ή της συνθετότητας της κυκλοφορίας τους, ανεξαρτήτως του καθεστώτος ιδιοκτησίας τους, δημόσιου ή ιδιωτικού, ή ανεξαρτήτως της νομικής φύσης του φορέα εκμετάλλευσής τους. Αυτή ήταν συγκεκριμένα η άποψη 18 από τις 20 αρχές που απάντησαν στην κοινοποίηση προτεινόμενης τροποποίησης. Ο περιορισμός αυτός φυσικά δεν επηρεάζει το δικαίωμα των κρατών μελών να θεσπίζουν εθνικούς κανόνες για τα αεροδρόμια που δεν εμπίπτουν στην αρμοδιότητα της Κοινότητας, όπως για παράδειγμα στην περίπτωση βάσεων πτητικής εκπαίδευσης ή ελικοδρομιών που βρίσκονται σε παράκτιες πλατφόρμες ή ελικοδρομιών σε στέγες νοσοκομείων, όταν τα αεροδρόμια αυτά δεν είναι ανοικτά στη δημόσια χρήση. Υπενθυμίζεται ότι ο Βασικός Κανονισμός εξαιρεί τα κρατικά αεροσκάφη από το πεδίο αρμοδιότητας της Κοινότητας. Αυτό σημαίνει ότι τα αεροδρόμια που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για την παροχή υπηρεσιών στρατιωτικής, τελωνειακής, αστυνομικής ή παρεμφερούς φύσης δεν καλύπτονται από την παρούσα γνώμη.

<sup>13</sup> COM(2006) 820 τελικό της 24ης Ιανουαρίου 2007 – Πρόταση για οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τα αερολιμενικά τέλη.

<sup>14</sup> «ανοικτό στη δημόσια χρήση» σημαίνει ότι η χρήση του χώρου και των εγκαταστάσεων του αεροδρομίου μπορεί να προγραμματιστεί από οποιονδήποτε κυβερνήτη μιας πτήσης γενικής εναέριας κυκλοφορίας (General Air Traffic - GAT) είτε διότι οι ώρες λειτουργίας και οι διαθέσιμες υπηρεσίες γνωστοποιούνται στο κοινό είτε επειδή δημοσιοποιείται ένα σημείο επικοινωνίας από το οποίο μπορεί να λαμβάνεται άδεια εκ των προτέρων, επιπροσθέτως με άλλες δημόσια διαθέσιμες πληροφορίες σχετικά με το αεροδρόμιο, υπό την προϋπόθεση ότι το αεροσκάφος και τα τυπικά προσόντα του χειριστή συμμορφώνονται με όρους ασφάλειας που δεν επιφέρουν διακρίσεις.



25. Στη βάση της σαφώς διατυπωθείσας γνώμης των ενδιαφερομένων, ο Οργανισμός είναι της γνώμης να επεκταθεί η δυνατότητα εφαρμογής του Βασικού Κανονισμού σε όλα τα αεροδρόμια που είναι ανοικτά στη δημόσια χρήση. Τούτο θα συνάδει απολύτως με την «προσέγγιση ολικού συστήματος» η οποία αποτέλεσε επιδίωξη του κοινοτικού νομοθέτη, υπογραμμίστηκε από την Επιτροπή μέσω της ανακοίνωσης COM(2005) 578 και αποτέλεσε και πάλι αντικείμενο επίκλησης από την υψηλόβαθμη ομάδα που συγκροτήθηκε από τον αντιπρόεδρο Barrot για να εξετάσει το μέλλον της ρύθμισης της πολιτικής αεροπορίας στο κοινοτικό πλαίσιο. Καθώς η γενική αεροπορία είναι πλήρως ενταγμένη στο σύστημα του EASA σε ό,τι αφορά την αξιοπλοΐα, τις αεροπορικές δραστηριότητες και τις άδειες άσκησης επαγγέλματος χειριστή και φυσικά θα υπόκειται στο εν λόγω σύστημα σε ό,τι αφορά τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας, ενδεχόμενη εξαίρεση των αεροδρομίων από το κανονιστικό πλαίσιο που θα πρέπει να διέπει αυτόν τον τομέα της πολιτικής αεροπορίας θα ήταν μια αντιφατική επιλογή, η οποία επίσης θα δημιουργούσε ενδεχομένως κενά ασφάλειας.

#### (ii) Εξοπλισμός αεροδρομίων

26. Στο πλαίσιο της NPA 06/2006 τέθηκε το ερώτημα εάν ο ειδικός εξοπλισμός ενός αεροδρομίου (όπως τα αεροναυτιλιακά οπτικά βοηθήματα ή τα ραδιοβοηθήματα, τα συστήματα ανίχνευσης ή τα μετεωρολογικά συστήματα, τα μέσα και οχήματα πυρόσβεσης κλπ.) που συμβάλλει στην ασφαλή λειτουργία ενός αεροσκάφους εντός ή πλησίον του αεροδρομίου πρέπει να αποτελεί αντικείμενο ρύθμισης σε κοινοτικό επίπεδο. Αν και λίγο περισσότεροι από τους μισούς απαντήσαντες τάχθηκαν κατά της ρύθμισης του εξοπλισμού αεροδρομίων σε κοινοτικό επίπεδο, οι περισσότεροι κύριοι ενδιαφερόμενοι επέμειναν ότι δεν πρέπει να παραβλεφθούν οι επιπτώσεις του εξοπλισμού των αεροδρομίων στην ασφάλεια. Ορισμένοι τόνισαν επίσης ότι η καλύτερη τυποποίηση του εξοπλισμού αεροδρομίων δεν θα συνέβαλε μόνο στην ασφάλεια, αλλά και στη βελτίωση του λόγου κόστους/ποιότητας. Παράλληλα, υπογραμμίστηκε η ανάγκη να αποφευχθεί η αλληλοεπικάλυψη με υφιστάμενους κανόνες, στο πλαίσιο είτε των οδηγιών της «νέας προσέγγισης» είτε των εκτελεστικών κανόνων του «Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού»<sup>15</sup>. Επίσης, επισημάνθηκε στον EASA να μην παραλείψει να αξιοποιήσει τα πρότυπα αναγνωρισμένων φορέων τυποποίησης όπως οι ISO, CEN, CENELEC, ETSI και EUROCAE.

27. Ως εκ τούτου, ο Οργανισμός είναι της γνώμης να συμπεριληφθεί στο πεδίο εφαρμογής του συστήματος του EASA ο εξοπλισμός αεροδρομίων που συμβάλλει άμεσα στην ασφαλή λειτουργία ενός μεμονωμένου αεροσκάφους στο έδαφος. Αν και, λόγω της εξέλιξης της τεχνολογίας, δεν είναι δυνατό να καθοριστεί εκ των προτέρων ακριβής κατάλογος του εν λόγω εξοπλισμού, ο Οργανισμός προτείνει να προσδιορίζεται κατά περίπτωση ο εξοπλισμός που είναι ζωτικής σημασίας από την άποψη της ασφάλειας στους εκτελεστικούς κανόνες που αναφέρονται στην παράγραφο γ εδάφιο (i) της παρούσας γνώμης. Ο Οργανισμός αναγνωρίζει ότι κατά τη διαδικασία αυτή θα πρέπει να λαμβάνεται μέριμνα ώστε να αποφεύγεται η αλληλοεπικάλυψη των απαιτήσεων που αφορούν τον ίδιο εξοπλισμό και ότι οι

<sup>15</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 549/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, για τη χάραξη του πλαισίου για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (EE L 096 31.03.2004 σ.1) και ειδικότερα κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 552/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (EE L 96, 31 Μαρτίου 2004, σελίδες 26-42).

υφιστάμενοι κανόνες θα πρέπει να προσαρμοστούν καταλλήλως. Επίσης, θα πρέπει να επιδειχθεί η δέουσα προσοχή στο να διασφαλιστεί η συνέπεια των κανονιστικών διαδικασιών με εκείνες που θεσπίζονται μέσω των οδηγιών του «Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού» και της «νέας προσέγγισης».

(iii) Φορείς

28. Τόσο στον ICAO όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο υπάρχει ευρεία συμφωνία και είναι κοινώς αποδεκτό ότι η ασφάλεια των αεροπορικών δραστηριοτήτων στα αεροδρόμια δεν διασφαλίζεται μόνο μέσω του σχεδιασμού της υποδομής αλλά και μέσω της ορθής διαχείρισης των συνδεόμενων δραστηριοτήτων και υπηρεσιών των αεροδρομίων. Το γεγονός αυτό επιβεβαιώθηκε και από τους ενδιαφερομένους κατά τον σχολιασμό της κοινοποίησης προτεινόμενης τροποποίησης. Πράγματι, ορισμένοι κίνδυνοι είναι δυνατό να μετριαστούν μόνο μέσω της επιβολής ειδικών απαιτήσεων σε φορείς που μετέχουν στη λειτουργία των αεροδρομίων. Την άποψη αυτή συμμερίζεται πλήρως ο Οργανισμός, ο οποίος είναι επομένως της γνώμης ότι οι φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων<sup>16</sup> πρέπει να περιλαμβάνονται στο πεδίο εφαρμογής του διευρυμένου Βασικού Κανονισμού. Η ευθύνη τους εκτείνεται από τη λειτουργία και συντήρηση της υποδομής και του εξοπλισμού των αεροδρομίων ούτως ώστε να επιτελούν ανά πάσα στιγμή τον σκοπό για τον οποίο προορίζονται, έως τη λήψη κατάλληλων μέτρων μετρίασης των κινδύνων σε περίπτωση επιδείνωσης της κατάστασης.
29. Ωστόσο, η ασφαλής λειτουργία ενός αεροσκάφους προϋποθέτει αρκετές επιμέρους λειτουργίες για τις οποίες ευθύνονται διάφοροι φορείς. Καίτοι ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου είναι ο βασικός φορέας, πολλοί ακόμη φορείς που εμπλέκονται στην αλυσίδα υπηρεσιών πρέπει να αλληλεπιδρούν και να συντονίζουν τις δραστηριότητές τους για την εξασφάλιση ενός απολύτως ασφαλούς συστήματος. Ο Οργανισμός είναι της γνώμης ότι η σημασία αυτού του συντονισμού καθιστά αναγκαίο να ζητηθεί από όλους τους φορείς, των οποίων οι δραστηριότητες μπορεί να επηρεάζουν την ασφάλεια ενός αεροσκάφους, περιλαμβανομένων των φορέων εκμετάλλευσης των αεροσκαφών, των φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, των φορέων παροχής υπηρεσιών εδάφους, των εταιρειών ανεφοδιασμού, να υποχρεούνται διά νόμου να παρέχουν κατάλληλη κατάρτιση στο προσωπικό στο οποίο επιτρέπεται ασυνόδευτη πρόσβαση στον ελεγχόμενο χώρο του αεροδρομίου, να καθορίζουν και να εφαρμόζουν διαδικασίες για την εκτέλεση εργασιών στον ελεγχόμενο χώρο και να συνεργάζονται για την αναφορά και την ανάλυση συμβάντων ασφάλειας. Για την εξασφάλιση του απαιτούμενου συντονισμού, οι ρυθμίσεις αυτές θα πρέπει να γίνουν υπό την καθοδήγηση του φορέα εκμετάλλευσης του αεροδρομίου.
30. Γενικά, ο εγκατεστημένος εξοπλισμός των αεροδρομίων θα αξιολογηθεί στο πλαίσιο της διαδικασίας πιστοποίησής τους. Τεκμαίρεται ότι για το σχεδιασμό και την παραγωγή του εν λόγω εξοπλισμού θα εφαρμόζονται οι οδηγίες που θεσπίστηκαν υπό το πνεύμα της «νέας προσέγγισης» και τα συναφή πρότυπα του κλάδου. Ωστόσο, ενδεχομένως θα ήταν άδικο να απαιτείται από τους σχεδιαστές ή τους φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων να αναλαμβάνουν την ευθύνη για τεχνολογίες που δεν εμπίπτουν στην αρμοδιότητά τους. Επομένως, στην περίπτωση του εξοπλισμού αεροδρομίων που είναι ζωτικής σημασίας για την

<sup>16</sup> ήτοι, οποιοδήποτε δημόσιο, νομικό ή φυσικό πρόσωπο, που ασκεί ή προτίθεται να ασκήσει την εκμετάλλευση ενός ή περισσότερων αεροδρομίων και αναλαμβάνει την ευθύνη για την ασφάλεια των αεροπορικών δραστηριοτήτων εντός ή/και πλησίον αυτού ή αυτών, περιλαμβανομένης της επιβολής διαδικασιών και διεργασιών σε άλλες εταιρείες.

ασφάλεια της αεροπορίας θα ήταν δέον να εφαρμόζονται διαδικασίες που αποδεικνύουν επί δεκαετίες την αποδοτικότητά τους στον τομέα της αξιοπλοΐας<sup>17</sup>, ομοίως με το σύστημα των ευρωπαϊκών οδηγιών τεχνικών προδιαγραφών (ETSO) που χρησιμοποιείται για τα μέρη αεροσκαφών. Τα συστήματα αυτά βασίζονται στις αναγνωρισμένες ικανότητες των φορέων που σχεδιάζουν ή παράγουν τον εν λόγω εξοπλισμό. Ως εκ τούτου, ο Οργανισμός είναι της γνώμης να ισχύσει ο διευρυμένος Βασικός Κανονισμός για τους φορείς σχεδιασμού και παραγωγής ζωτικής σημασίας εξοπλισμού αεροδρομίων, έτσι ώστε η εν λόγω επιλογή να είναι δυνατή όταν θα συντρέχουν οι πλέον πρόσφορες συνθήκες για τη ρύθμιση του εξοπλισμού αυτού. Όπως αναφέρθηκε ήδη στην παράγραφο 27, δεν είναι ακόμα δυνατός ο προσδιορισμός του εξοπλισμού που θα υπόκειται στις εν λόγω διαδικασίες κι ως εκ τούτου κρίνεται σκόπιμο η πρόκριση της κατάλληλης χρονικής στιγμής για την αξιοποίηση της επιλογής αυτής να γίνει στο πλαίσιο μελλοντικών εκτελεστικών κανόνων, κατόπιν δέουσας αξιολόγησης και αιτιολόγησης. Είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι αυτό ισχύει ήδη στην περίπτωση της αξιοπλοΐας εξαρτημάτων και εξοπλισμού.

#### (iv) Προσωπικό

31. Κατά τη διάρκεια της διαδικασίας διαβούλευσης, σε πολλές από τις παρατηρήσεις τονίστηκε η ουσιαστική σημασία της ικανότητας του ειδικευμένου προσωπικού για την ασφάλεια των αεροδρομίων. Σε κάποιες από τις παρατηρήσεις διατυπώθηκε επίσης η πρόταση για ρύθμιση των σημαντικότερων από απόψεως ασφάλειας ειδικοτήτων, όπως το προσωπικό υπηρεσιών διάσωσης και πυρόσβεσης. Σε μια τέτοια περίπτωση, στον διευρυμένο Βασικό Κανονισμό θα πρέπει να διευκρινίζονται τα πρόσωπα τα οποία διέπει η εν λόγω ρύθμιση και να προβλέπεται η πιστοποίηση ή αδειοδότησή τους ως επιβεβαίωση ότι πληρούν τις ελάχιστες απαιτήσεις από την άποψη της καλής φυσικής κατάστασης και της επαγγελματικής επάρκειας. Σε άλλες παρατηρήσεις, ωστόσο, διατυπώνεται η άποψη ότι ένα τέτοιο κανονιστικό καθεστώς θα ήταν υπερβολικά περίπλοκο και δυσανάλογο, συνάμα όμως αναγνωρίζεται ότι η επαγγελματική επάρκεια θα πρέπει να αποτελεί αντικείμενο ρύθμισης.
32. Ο Οργανισμός καταλήγει στο συμπέρασμα ότι το προσωπικό που μετέχει στις δραστηριότητες αεροδρομίων πρέπει να υπόκειται σε κοινές απαιτήσεις ασφάλειας και ως εκ τούτου περιλαμβάνεται σχετική αναφορά στον διευρυμένο Βασικό Κανονισμό. Ωστόσο, η συμμόρφωση με απαιτήσεις που σχετίζονται με την επαγγελματική επάρκεια και, ενδεχομένως, με την καλή φυσική κατάσταση του προσωπικού πρέπει να αποτελεί κανονική αρμοδιότητα των φορέων που το απασχολούν. Στο ενδιαφερόμενο προσωπικό περιλαμβάνονται τα πρόσωπα οι δραστηριότητες των οποίων μπορεί να επηρεάζουν την ασφάλεια των αεροπορικών δραστηριοτήτων εντός ή πλησίον αεροδρομίων, όπως, ενδεικτικά, υπάλληλοι ή ανάδοχοι φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών, φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, φορείς παροχής υπηρεσιών εδάφους, οι ίδιοι οι φορείς εκμετάλλευσης των αεροδρομίων και άλλοι φορείς οι δραστηριότητες ή τα προϊόντα των οποίων μπορεί να επηρεάζουν την ασφάλεια ενός αεροσκάφους. Τούτο αφορά ιδιαιτέρως τα μέλη του προσωπικού στα οποία επιτρέπεται η

<sup>17</sup> Παραπομπή ιδίως στο άρθρο 5 παράγραφος 2 στοιχείο β του ισχύοντος Βασικού Κανονισμού σύμφωνα με το οποίο οι φορείς που είναι υπεύθυνοι για τον σχεδιασμό και την κατασκευή εξαρτημάτων αεροσκαφών πρέπει να αποδεικνύουν τις ικανότητές τους καθώς και τα μέσα εκτέλεσης των καθηκόντων που συνδέονται με τα προνόμιά τους στη βάση κανόνων και διαδικασιών που είναι ανάλογοι με τον βαθμό συνθετότητας των εκάστοτε καθηκόντων.

ασυνόδευτη πρόσβαση στον ελεγχόμενο χώρο των αεροδρομίων ή να οδηγούν οχήματα στην περιοχή κίνησης.

(v) Άμεσος περιβάλλον χώρος και χρήση των αεροδρομίων

33. Όπως αναφέρεται στην NPA06/2006, οι ενδιαφερόμενοι στη μεγάλη τους πλειονότητα θεωρούν ότι ορισμένα επιμέρους στοιχεία ζωτικής σημασίας που είναι απαραίτητα για τον μετριασμό των κινδύνων ασφάλειας που σχετίζονται με αεροπορικές δραστηριότητες πλησίον αεροδρομίων είναι αδύνατο να επιβληθούν διά νόμου στους ιδιοκτήτες ή τους φορείς εκμετάλλευσης των αεροδρομίων. Ο λόγος είναι ότι οι πηγές των κινδύνων αυτών βρίσκονται εκτός της περιμέτρου των αεροδρομίων και δεν είναι μπορούν να αντιμετωπιστούν άμεσα από τους ιδιοκτήτες ή τους φορείς εκμετάλλευσής τους. Ως εκ τούτου, ο Οργανισμός είναι της γνώμης να προβλεφθεί στον Βασικό Κανονισμό η υποχρέωση των κρατών μελών να διασφαλίζουν τα ίδια τη λήψη των αναγκαίων μέτρων για την προστασία των αεροδρομίων έναντι δραστηριοτήτων ή οικιστικής ανάπτυξης που ενδέχεται να εγκυμονούν μη αποδεκτούς κινδύνους για την αεροπορία στον άμεσο περιβάλλοντα χώρο των αεροδρομίων.

**β. Στόχοι στον τομέα της ασφάλειας**

(i) Βασικές απαιτήσεις - νέο παράρτημα

34. Στο πλαίσιο της NPA06/2006 τέθηκε το ερώτημα εάν οι ενδιαφερόμενοι συμφωνούν να θεσπιστούν απαιτήσεις υψηλού και ομοιόμορφου επιπέδου σε ολόκληρη την Κοινότητα ως ιδανικό μέσο για τον καθορισμό των στόχων ασφάλειας στο πλαίσιο της ρύθμισης των αεροδρομίων αντί απλώς να μεταφερθούν ως έχουν τα ισχύοντα πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές (SARP) της ICAO. Από τις απαντήσεις στο ερώτημα αυτό προέκυψε ότι στην πλειονότητά τους τα ενδιαφερόμενα μέρη τάσσονται υπέρ της θέσπισης ειδικών βασικών απαιτήσεων σε κοινοτικό επίπεδο, εφόσον αυτές διασφαλίζουν τη συμμόρφωση με τις υποχρεώσεις των κρατών μελών που απορρέουν από τη σύμβαση ICAO και δεν δημιουργούν περαιτέρω αδικαιολόγητες απαιτήσεις. Από τις παρατηρήσεις προέκυψε επίσης ότι η πλειονότητα των ενδιαφερομένων θεωρεί ικανοποιητικό το περιεχόμενο και το επίπεδο λεπτομέρειας των προτεινόμενων προκαταρκτικών βασικών απαιτήσεων.

35. Όπως εξηγείται στο συνημμένο επεξηγηματικό σημείωμα, οι εν λόγω βασικές απαιτήσεις εκπονήθηκαν βάσει διαπιστωθέντων πηγών κινδύνου με γνώμονα την κατάλληλη μετρίαση κάθε εύλογα πιθανού κινδύνου που ενέχουν οι δραστηριότητες των αεροδρομίων. Στη συνέχεια πραγματοποιήθηκε αντιπαραβολή προκειμένου να διαπιστωθεί εάν οι βασικές απαιτήσεις παρέχουν στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να συμμορφώνονται με τις υποχρεώσεις τους που απορρέουν από τη σύμβαση ICAO χωρίς πρόσθετους περιορισμούς. Ο Οργανισμός είναι επομένως της γνώμης ότι οι ειδικές βασικές απαιτήσεις, οι οποίες επισυνάπτονται στην παρούσα γνώμη και αντιπροσωπεύουν τους στόχους ασφάλειας στο πλαίσιο της ρύθμισης της ασφάλειας των αεροδρομίων, πρέπει να προβλέπονται από τον Βασικό Κανονισμό 1592/2002 και να περιλαμβάνονται σε παράρτημα αυτού.

(ii) Συστήματα διαχείρισης

36. Ένα από τα βασικά ερωτήματα που τέθηκαν στο πλαίσιο της κοινοποίησης προτεινόμενης τροποποίησης ήταν το κατά πόσον είναι ορθό να υποχρεωθούν όλοι οι φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων να υιοθετήσουν και να εφαρμόσουν ένα πλήρες σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας. Οι απαντήσεις των ενδιαφερομένων ήταν αντικρουόμενες. Μόνο δύο ενδιαφερόμενοι υποστήριξαν ότι ένα τέτοιο σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας θα πρέπει να επιβληθεί σε όλους τους φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων. Πολλοί ενδιαφερόμενοι σημείωσαν ότι η επιβολή ενός τέτοιου βάρους στους φορείς εκμετάλλευσης μικρών αεροδρομίων θα ήταν δυσανάλογη προς τους πραγματικούς κινδύνους που συνεπάγεται η λειτουργία τους. Η ICAO υποχρεώνει μεν όλα τα αεροδρόμια να διαθέτουν ένα τέτοιο σύστημα, ωστόσο θα πρέπει να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι τα πρότυπα της ICAO ισχύουν μόνο στα αεροδρόμια που χρησιμοποιούνται για διεθνείς δραστηριότητες. Μια τέτοια απαίτηση μπορεί να δημιουργήσει δυσκολίες σε κοινοτικό πλαίσιο όπου όλα τα αεροδρόμια που είναι ανοικτά στη δημόσια χρήση είναι εξ ορισμού ανοικτά στην ενδοκοινοτική εναέρια κυκλοφορία.
37. Κατά συνέπεια, ο Οργανισμός καταλήγει στο συμπέρασμα ότι μόνο τα αεροδρόμια που επιτελούν σύνθετες εργασίες θα επιβάλλεται να διαθέτουν σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας. Προκειμένου το επίπεδο συνθετότητας που θα καθοριστεί να είναι κατάλληλο και να συνάδει με τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τη σύμβαση ICAO, ο Οργανισμός προτείνει η απαίτηση αυτή να ισχύει μόνο για τα αεροδρόμια που εξυπηρετούν τακτικές αεροπορικές γραμμές<sup>18</sup>.

**γ. Μέσα εφαρμογής**

38. Στον Βασικό Κανονισμό πρέπει να προσδιορίζεται ο τρόπος εφαρμογής των βασικών απαιτήσεων. Εάν τούτο αποτελεί υπερβολικά σύνθετη ή μακρά διαδικασία μπορούν να δοθούν εκτελεστικές εξουσίες στην Επιτροπή, στα κράτη μέλη, στον Οργανισμό ή τον κλάδο για τη θέσπιση, αντίστοιχα, εκτελεστικών κανόνων, εθνικών μέτρων εφαρμογής, προδιαγραφών πιστοποίησης ή κλαδικών προτύπων. Όταν κρίνεται απαραίτητο, οι φορείς που είναι αρμόδιοι για την έκδοση του πιστοποιητικού ή οι φορείς στους οποίους πρέπει να αποδειχθεί η συμμόρφωση πρέπει να προσδιορίζονται. Μπορεί να πρόκειται για τον ίδιο τον Οργανισμό, άλλες αρμόδιες αρχές<sup>19</sup> ή κατάλληλα πιστοποιημένους φορείς

<sup>18</sup> Ως **τακτική αεροπορική γραμμή** νοείται κάθε σειρά πτήσεων η οποία διαθέτει όλα τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

(α) σε κάθε πτήση να διατίθενται ατομικές θέσεις προς πώληση στο κοινό (είτε απευθείας από τον αερομεταφορέα είτε από τους εξουσιοδοτημένους πράκτορές του)·

(β) εκτελείται έτσι ώστε να εξυπηρετούνται οι μεταφορές μεταξύ των ίδιων δύο ή περισσότερων αερολιμένων είτε:

- με βάση δημοσιευμένο πίνακα δρομολογίων· ή
- με πτήσεις τόσο τακτικές ή συχνές ώστε να αποτελούν αναγνωρίσιμη προφανώς συστηματική σειρά.

<sup>19</sup> Ως «αρμόδια αρχή» νοείται είτε ο Οργανισμός είτε μία από τις αρχές που ορίζονται ή συστήνονται από τα κράτη μέλη και είναι εξουσιοδοτημένες να εκδίδουν πιστοποιητικά και να ασκούν εποπτεία σε ό,τι αφορά την ασφάλεια των αεροδρομίων, των προϊόντων, του εξοπλισμού, των συστημάτων, των εξαρτημάτων ή συσκευών, των φορέων ή προσώπων καθώς σε ό,τι αφορά τους κινδύνους που προέρχονται από τον άμεσο περιβάλλοντα χώρο των αεροδρομίων. Κάθε τέτοια αρμόδια αρχή θα είναι ανεξάρτητη από τις επιχειρησιακές δραστηριότητες και τη διεύθυνση του αεροδρομίου.

αξιολόγησης<sup>20</sup>. Στην τελευταία περίπτωση, τα κριτήρια πιστοποίησης πρέπει να προσδιορίζονται και πρέπει να καθορίζονται οι αρμόδιες αρχές που παρέχουν την πιστοποίηση.

39. Υπάρχει ευρύ φάσμα δυνατοτήτων για την επίτευξη των κοινών στόχων στον τομέα της ασφάλειας. Η επιλογή της κατάλληλης προσέγγισης αποτελεί πολιτική απόφαση, η οποία εξαρτάται από το πόσο ευαισθητοποιημένοι είναι οι πολίτες ως προς το θέμα αυτό καθώς επίσης από τις παραδόσεις και τη φιλοσοφία που έχουν επικρατήσει στον εκάστοτε τομέα. Για την επιλογή αυτή πρέπει επίσης να ληφθεί υπόψη ο βαθμός της ομοιομορφίας που απαιτείται για το συγκεκριμένο είδος δραστηριότητας, δεδομένου ότι η ομοιομορφία επιτυγχάνεται πιο αποτελεσματικά μέσω της θέσπισης κοινών εκτελεστικών κανόνων από την Επιτροπή. Για την επιλογή αυτή πρέπει επίσης να ληφθεί υπόψη ότι η ομοιομορφία δεν συνεπάγεται μόνο την ίση προστασία των πολιτών και την παροχή ίσων όρων ανταγωνισμού στην εσωτερική αγορά αλλά, από την άποψη της διαλειτουργικότητας, την εναρμόνιση εντός του διεθνούς πλαισίου. Τέλος, η επιλογή αυτή πρέπει να βασιστεί στις αρχές της χρηστής διακυβέρνησης<sup>21</sup> ώστε να χρησιμοποιηθούν όσο το δυνατό καλύτερα οι διαθέσιμοι πόροι και να καλλιεργηθεί η αίσθηση της υπευθυνότητας όσον αφορά τη ρύθμιση της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας.

(i) Εκτελεστικοί κανόνες

40. Στην NPA 06/2006 διατυπώθηκε η υπόθεση ότι απαιτείται η θέσπιση εκτελεστικών κανόνων για την εξειδίκευση της εφαρμογής των βασικών απαιτήσεων τουλάχιστον σε ό,τι αφορά τα «μεγάλα» αεροδρόμια, ενώ τέθηκε το ερώτημα εάν το ίδιο θα πρέπει να ισχύσει και στην περίπτωση των «μικρών» αεροδρομίων. Στο πλαίσιο αυτό τέθηκε επίσης το ερώτημα ποιος θα πρέπει να είναι ο ορισμός του «μικρού» αεροδρομίου. Από τις απαντήσεις στο ερώτημα αυτό προκύπτει ότι οι ενδιαφερόμενοι στην πλειονότητά τους θεωρούν ότι λεπτομερειακοί εκτελεστικοί κανόνες πρέπει να εκπονηθούν σε όλες τις περιπτώσεις, ανεξαρτήτως του μεγέθους και της συνθετότητας των επιχειρησιακών δραστηριοτήτων ενός αεροδρομίου. Παράλληλα, όμως, υπογραμμίζεται από τους ενδιαφερομένους ότι οι εν λόγω κανόνες θα πρέπει να είναι ανάλογοι προς τη συνθετότητα και τον τύπο των δραστηριοτήτων.
41. Πέραν τούτου, ένας αριθμός συμμετεχόντων εκφράζουν φόβους ότι το νομικό καθεστώς των εκτελεστικών κανόνων και ο χρόνος που απαιτείται για την αλλαγή τους θα μπορούσε να καταστήσει το κανονιστικό σχέδιο τόσο δυσκίνητο ώστε να μην είναι σε θέση να ακολουθήσει την εξέλιξη της τεχνολογίας. Θεωρούν επίσης ότι η ενδεχόμενη συμπερίληψη των περισσότερων τεχνικών λεπτομερειών, εάν όχι όλων, στους εκτελεστικούς κανόνες θα καταργούσε την ευελιξία που απαιτείται ώστε να καλύπτονται διαφορετικά μεταξύ τους αεροδρόμια. Ο Οργανισμός συμφωνεί με αυτό. Ο συγκεκριμένος κίνδυνος μπορεί να μετριαστεί μέσω της θέσπισης, όπου είναι δυνατό, τεχνικών διατάξεων ή διαδικασιών για την αξιολόγηση της ομοιομορφίας, στο επίπεδο των προδιαγραφών πιστοποίησης<sup>22</sup>

<sup>20</sup> Ως «φορέας αξιολόγησης» νοείται ο φορέας που μπορεί να αξιολογήσει τη συμμόρφωση των νομικών ή φυσικών προσώπων με τους κανόνες που έχουν θεσπιστεί για την εξασφάλιση της τήρησης των βασικών απαιτήσεων του παρόντος κανονισμού και να εκδίδει τα αντίστοιχα πιστοποιητικά.

<sup>21</sup> COM (2001) 428 τελικό της 25.07.2001 – «Ευρωπαϊκή διακυβέρνηση – μια Λευκή Βίβλος» (*Επίσημη Εφημερίδα* 287, 12/10/2001 σ. 0001 – 0029).

<sup>22</sup> Ο Βασικός Κανονισμός προβλέπει την εκπόνηση προδιαγραφών πιστοποίησης από τον Οργανισμό περιλαμβανομένων κωδικών αξιοπλοΐας και άλλων μέσων συμμόρφωσης, ως μέσα που θα χρησιμοποιούνται κατά

έτσι ώστε να αρθούν οι εν λόγω προβληματισμοί. Η συμμόρφωση με τις διατάξεις αυτές θα παρέχει μεν τεκμήριο συμμόρφωσης, αλλά δεν θα αποτελεί το μοναδικό μέσο συμμόρφωσης. Οι αρχές και οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να εφαρμόζουν άλλα μέσα υπό την προϋπόθεση ότι διασφαλίζουν ισοδύναμο επίπεδο συμμόρφωσης. Πρέπει επομένως να γίνει κατανοητό ότι οι εκτελεστικοί κανόνες που θα εκπονηθούν θα καθορίζουν κυρίως τις διαδικασίες που πρέπει να τηρούν οι ενδιαφερόμενοι και οι αρμόδιες αρχές, και ιδιαίτερα, ευέλικτα κριτήρια και διαδικασίες για την αποδοχή εναλλακτικών μέσων συμμόρφωσης.

42. Οι ενδιαφερόμενοι τόνισαν ότι ορισμένες πτυχές της ασφάλειας των αεροδρομίων καλύπτονται ήδη από άλλες νομοθετικές πράξεις. Αυτό ισχύει για παράδειγμα στην περίπτωση των ραδιοσυστημάτων αναχώρησης, προσέγγισης και προσγειώσης τα οποία καλύπτονται ήδη από τους κανόνες των οδηγιών για τον «Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό». Ωστόσο, η ασφάλεια και η απόδοση των συστημάτων αυτών δεν εξαρτάται αποκλειστικά από τον σχεδιασμό/παραγωγή αλλά και από την επιτόπια εφαρμογή/ενσωμάτωσή τους. Είναι λοιπόν αναγκαίο να διασφαλιστεί η ρύθμιση και αυτής της πτυχής του εξοπλισμού αεροδρομίων καθώς και η συνέργια με τις οδηγίες για τον «Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό» ώστε να αποτραπεί η αλληλοεπικάλυψη ή η επανάληψη απαιτήσεων και διαδικασιών πιστοποίησης.
43. Ως εκ τούτου, ο Οργανισμός είναι της γνώμης να εξουσιοδοτήσει ο νομοθέτης την Επιτροπή για να θεσπίσει, σύμφωνα με τις διαδικασίες που καθορίζονται ήδη στον Βασικό Κανονικό, τους αναγκαίους κανόνες για την εφαρμογή των βασικών απαιτήσεων που αφορούν την ασφάλεια και διαλειτουργικότητα των αεροδρομίων. Όπως προαναφέρθηκε, οι κανόνες αυτοί θα πρέπει να είναι ανάλογοι προς τη συνθετότητα των αεροδρομίων, λαμβάνοντας υπόψη τον όγκο και τη φύση των δραστηριοτήτων τους.

#### (ii) Πιστοποίηση των αεροδρομίων<sup>23</sup>

44. Στην NPA 06/2006 διατυπώθηκε η υπόθεση ότι απαιτείται η πιστοποίηση τουλάχιστον των «μεγάλων» αεροδρομίων δεδομένου ότι τούτο ήδη αποτελεί απαίτηση της ICAO<sup>24</sup>. Κανένας από όσους απάντησαν στην NPA δεν προέβαλε αντιρρήσεις σε αυτό. Ωστόσο, στην εν λόγω κοινοποίηση προτεινόμενης τροποποίησης τέθηκε επίσης το ερώτημα εάν αυτό θα πρέπει να ισχύει και για τα «μικρά» αεροδρόμια που είναι ανοικτά στη δημόσια χρήση, σύμφωνα με τη συνιστώμενη πρακτική της ICAO<sup>25</sup>, λαμβάνοντας υπόψη ότι θα μπορούσαν να υπάρχουν και άλλες επιλογές, υπό το πνεύμα μιας πιθανής «αυτοδιαχείρισης». Από τις απαντήσεις προκύπτει ότι οι ενδιαφερόμενοι δεν υποστηρίζουν τις επιλογές αυτές και τάσσονται υπέρ της πιστοποίησης όλων των αεροδρομίων. Ωστόσο, περίπου οι μισοί ενδιαφερόμενοι πρότειναν να υπάρξουν απλοποιημένες

---

τη διαδικασία πιστοποίησης. Το υλικό αυτό δεν είναι δεσμευτικό αλλά αντικατοπτρίζει την τεχνολογία αιχμής και τις βέλτιστες πρακτικές που τόσο οι κανονιστικοί όσο και οι ρυθμιζόμενοι φορείς έχουν συμφέρον να χρησιμοποιούν ώστε να συμμορφώνονται με τις νομικές απαιτήσεις.

<sup>23</sup> Στο πλαίσιο αυτό, και όπως ορίζεται ήδη στον Βασικό Κανονισμό, ως «πιστοποίηση» νοείται κάθε μορφή αναγνώρισης του γεγονότος ότι ένα αεροδρόμιο, προϊόν, εξάρτημα ή εξοπλισμός, φορέας ή πρόσωπο τηρεί τις εφαρμοστέες προϋποθέσεις, συμπεριλαμβανομένων των διατάξεων του παρόντος κανονισμού και των εκτελεστικών κανόνων του, καθώς και η έκδοση του σχετικού πιστοποιητικού που βεβαιώνει αυτή την τήρηση.

<sup>24</sup> Στην παράγραφο 1.4.1 του παραρτήματος 14 της σύμβασης ICAO ορίζεται ότι από τις 27 Νοεμβρίου 2003 τα κράτη θα πιστοποιούν τα αεροδρόμια που χρησιμοποιούνται για διεθνείς αεροπορικές δραστηριότητες, μέσω κατάλληλου κανονιστικού πλαισίου το οποίο θα περιλαμβάνει κριτήρια για την εν λόγω πιστοποίηση.

<sup>25</sup> Στην παράγραφο 1.4.2 του ως άνω παραρτήματος, συνιστάται τα κράτη να πιστοποιούν όλα τα αεροδρόμια που είναι ανοικτά στη δημόσια χρήση.

διαδικασίες για τα λιγότερο σύνθετα αεροδρόμια. Η ομοφωνία ως προς ανάγκη επιβολής διαδικασίας πιστοποίησης σε όλα τα αεροδρόμια διαφαίνεται ήδη από την ευρεία εφαρμογή σε επίπεδο κρατών μελών των προτύπων και των συστάσεων της ICAO σε αυτό το θέμα<sup>26</sup>. Ο Οργανισμός είναι επομένως της γνώμης να υπόκειται σε πιστοποίηση κάθε αεροδρόμιο που είναι ανοικτό στη δημόσια χρήση και είναι εγκατεστημένο σε κράτος μέλος. Η εν λόγω πιστοποίηση θα αποσκοπεί στον έλεγχο της συμμόρφωσης με τις βασικές απαιτήσεις και θα καλύπτει τόσο τον σχεδιασμό όσο και τις επιχειρησιακές δραστηριότητες, διασφαλίζοντας έτσι ότι ο σχεδιασμός ενός αεροδρομίου είναι ασφαλής και ότι ο φορέας εκμετάλλευσης αποδεδειγμένα διαθέτει τις απαιτούμενες ικανότητες και μέσα για την άσκηση των αρμοδιοτήτων του.

45. Παρόλο που, παραδοσιακά, τα αεροδρόμια θεωρούνται ως μία ενιαία οντότητα, στις περισσότερες περιπτώσεις διαφορετικά νομικά πρόσωπα ενεργούν ως ιδιοκτήτες και φορείς εκμετάλλευσης, με πολύ διαφορετικούς ρόλους και αρμοδιότητες. Ο ιδιοκτήτης είναι εκείνος που είναι συνήθως υπεύθυνος για την υποδομή και τον σχεδιασμό του αεροδρομίου, ενώ ο φορέας εκμετάλλευσης είναι κυρίως υπεύθυνος για την ασφαλή του λειτουργία. Δεν θα ήταν δίκαιο να γεννώνται για τον έναν εξ αυτών υποχρεώσεις οι οποίες μπορεί να εκπληρωθούν μόνο από τον άλλο. Επίσης, η εντεινόμενη τάση υιοθέτησης νέων χρηματοδοτικών μοντέλων για την κατασκευή ή επέκταση αεροδρομίων ώστε να ανταποκρίνονται καλύτερα στις αυξανόμενες απαιτήσεις για δυναμικότητα δεν πρέπει να θιγεί από τον τρόπο με τον οποία θα γίνει η ρύθμιση της ασφάλειας. Επιπλέον, η ρύθμιση της ασφάλειας δεν πρέπει να παρακωλύει την ομαλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς. Ως εκ τούτου, ο Οργανισμός θεωρεί αναγκαία τη διάκριση της διαδικασίας πιστοποίησης των αεροδρομίων από τη διαδικασία πιστοποίησης των φορέων εκμετάλλευσής τους. Ως εκ τούτου, θα εκδίδονται δύο χωριστά πιστοποιητικά: το ένα θα πιστοποιεί τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις της ενότητας Α των βασικών απαιτήσεων και το άλλο, που θα αφορά τους φορείς εκμετάλλευσης, θα πιστοποιεί τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις της ενότητας Β των βασικών απαιτήσεων. Σε περίπτωση, ωστόσο, που ιδιοκτήτης και φορέας εκμετάλλευσης είναι το ίδιο νομικό πρόσωπο, τα κράτη μέλη θα έχουν το δικαίωμα, κατ' αίτηση του εν λόγω προσώπου, να συγχωνεύουν τα δύο πιστοποιητικά σε ένα.
46. Όσον αφορά τις οντότητες που διαχειρίζονται περισσότερα από ένα αεροδρόμια, από τις απαντήσεις που δόθηκαν στην κοινοποίηση προτεινόμενης τροποποίησης προκύπτει ότι η πλειονότητα, περιλαμβανομένης της πλειονότητας των αρχών και των μικρών φορέων εκμετάλλευσης, τάσσεται υπέρ της έκδοσης ξεχωριστού πιστοποιητικού φορέα εκμετάλλευσης για κάθε υπό εκμετάλλευση αεροδρόμιο. Οι αρχές και ενδιαφερόμενοι φορείς κρατών όπου μεγάλες εταιρείες ασκούν την εκμετάλλευση περισσότερων του ενός αεροδρομίων τάσσονται υπέρ ενός ενιαίου πιστοποιητικού φορέα εκμετάλλευσης για την εκμετάλλευση περισσότερων του ενός αεροδρομίων. Στη συνημμένη αξιολόγηση κανονιστικού αντικτύπου εξηγείται ότι, μολονότι δεν υπάρχουν λόγοι ασφάλειας που να επιβάλλουν είτε τη μία είτε την άλλη επιλογή, η δεύτερη επιλογή παρέχει σαφή οικονομικά οφέλη.

<sup>26</sup> Έρευνα που διεξήγαγαν οι ρυθμιστικές αρχές για την ασφάλεια στα αεροδρόμια (GASR) το 2006, επιβεβαίωσε ότι στα 17 κράτη μέλη της ΕΕ υπάρχουν περισσότερα από 700 πιστοποιημένα ή υπό πιστοποίηση αεροδρόμια, περιλαμβανομένων πεδίων που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για μη εμπορικές δραστηριότητες που πραγματοποιούνται βάσει των κανόνων πτήσης εξ όψεως (Visual Flight Rules - VFR). Περαιτέρω πληροφορίες σχετικά με τα αεροδρόμια που αφορά η παρούσα γνώμη παρουσιάζονται στη σχετική αξιολόγηση κανονιστικού αντικτύπου (RIA).



Στο πλαίσιο αυτό είναι ενδεχομένως χρήσιμο να υπενθυμιστεί ότι η εν λόγω επιλογή έχει ήδη προκριθεί σε όλους τους υπόλοιπους τομείς που υπόκεινται στον Βασικό Κανονισμό, δεδομένου ότι ένας φορέας μπορεί να ασκεί την εκμετάλλευση περισσότερων του ενός αεροσκαφών, συνεργείων συντήρησης, μονάδων παραγωγής κλπ. δυνάμει ενός ενιαίου πιστοποιητικού. Ως εκ τούτου, ο Οργανισμός είναι της γνώμης να δύνανται οι φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων να διαχειρίζονται περισσότερα του ενός αεροδρόμια και, εφόσον έχουν προβεί στην εγκαθίδρυση μιας κεντρικής υπηρεσίας διαχείρισης ποιότητας και ασφάλειας, να δύνανται, εάν το επιθυμούν, να υποβάλλουν αίτηση, στο κράτος μέλος όπου έχουν την κύρια εγκατάστασή τους, για τη χορήγηση ενός ενιαίου πιστοποιητικού φορέα εκμετάλλευσης. Υπέρ του να ανήκει η επιλογή στους ίδιους τους φορείς εκμετάλλευσης τάσσονταν και ορισμένες από τις ενστάσεις επί του εγγράφου απάντησης στις παρατηρήσεις, καθώς η εν λόγω διευθέτηση θα ήταν πιο προσήκουσα στις πιο συγκεντρωτικού χαρακτήρα δομές που υπάρχουν σε πολλά κράτη μέλη.

### (iii) Πιστοποίηση του εξοπλισμού αεροδρομίων

47. Όπως αναλύεται στην παράγραφο 27, ο Οργανισμός θεωρεί αναγκαίο να υπόκειται ο εξοπλισμός αεροδρομίων που συμβάλλει στην ασφαλή λειτουργία ενός αεροσκάφους σε κατάλληλες απαιτήσεις που θα παρατίθενται αναλυτικά στους εκτελεστικούς κανόνες. Αν και, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 30, η πιστοποίηση της συμμόρφωσης αποτελεί κατά κανόνα αρμοδιότητα του ιδιοκτήτη ή του φορέα εκμετάλλευσης του αεροδρομίου, ανάλογα με τον τύπο του εξοπλισμού, ενδεχομένως να είναι πιο σκόπιμο να γίνεται απευθείας πιστοποίηση ορισμένων μερών εξοπλισμού ζωτικής σημασίας για την ασφάλεια επί του οποίου δεν έχει καμία αρμοδιότητα ο ιδιοκτήτης ή ο φορέας εκμετάλλευσης. Ο Οργανισμός είναι επομένως της γνώμης να υπόκεινται ορισμένα μέρη εξοπλισμού που είναι ζωτικής σημασίας για την ασφάλεια σε ειδική διαδικασία πιστοποίησης και να τους χορηγείται πιστοποιητικό, όπως καθορίζεται στους εκτελεστικούς κανόνες και κατόπιν δέουσας αξιολόγησης του οφέλους που προκύπτει από μια τέτοια διαδικασία.
48. Όσον αφορά την έκδοση του πιστοποιητικού πρέπει να υιοθετηθεί προσέγγιση που να συνάδει με την επονομαζόμενη «νέα προσέγγιση»<sup>27</sup>. Τούτο συνεπάγεται να ανατίθεται το μεγαλύτερο μέρος της ευθύνης για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης στον φορέα που σχεδιάζει και κατασκευάζει τον εξοπλισμό. Καθώς αυτή είναι η προσέγγιση που ακολουθείται και στις οδηγίες του «Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού» αυτή η ανάθεση αρμοδιοτήτων στον κλάδο θα διευκόλυne τη συνέργια κατά την εκπόνηση των εκτελεστικών κανόνων. Σε μια τέτοια περίπτωση, τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης θα εκδίδονταν επομένως από τον κατασκευαστικό κλάδο.
49. Όπως αναλύεται στην παράγραφο 30, ο Οργανισμός θεωρεί επίσης ότι τα προϊόντα που παράγονται σε μεγάλες ποσότητες πρέπει να υπόκεινται σε σύστημα πιστοποίησης παρόμοιο με το σύστημα ETSO που ισχύει για ορισμένα αεροναυτικά εξαρτήματα και συσκευές. Τούτο θα διευκόλυne την τυποποίηση των

<sup>27</sup> 25 περίπου οδηγίες που εγκρίθηκαν μετά το 1987 στη βάση της «νέας προσέγγισης» που προκύπτει από το ψήφισμα του Συμβουλίου της 7ης Μαΐου 1985 για νέα προσέγγιση στο θέμα της τεχνικής εναρμόνισης και τυποποίησης, το ψήφισμα του Συμβουλίου της 21ης Δεκεμβρίου 1989 σχετικά με τη σφαιρική προσέγγιση του θέματος της αξιολόγησης της πιστότητας όπου αναφέρονται οι κατευθυντήριες αρχές σχετικά με την αξιολόγηση της συμμόρφωσης και την απόφαση 93/465/EK του Συμβουλίου όπου ορίζονται αναλυτικές διαδικασίες σχετικά με την αξιολόγηση της συμμόρφωσης.

προϊόντων και θα συνέβαλε στη μείωση του κόστους, όπως ανέφεραν αρκετοί ενδιαφερόμενοι. Μια τέτοια επιλογή θα μπορούσε να προκρίνεται κατά περίπτωση κατόπιν κατάλληλης αξιολόγησης κανονιστικού αντικτύπου κατά την εκπόνηση των συναφών εκτελεστικών κανόνων. Για κάτι τέτοιο απαιτείται επίσης οι φορείς που σχεδιάζουν και κατασκευάζουν τον εν λόγω εξοπλισμό να αποδεικνύουν ότι διαθέτουν την ικανότητα και τα μέσα για την επιτέλεση των αρμοδιοτήτων τους. Επομένως, ο Οργανισμός είναι της γνώμης να υπόκεινται οι φορείς σχεδιασμού και παραγωγής συγκεκριμένου εξοπλισμού αεροδρομίων σε ειδικούς κανόνες και διαδικασίες έγκρισης, όταν τούτο καθορίζεται στους εκτελεστικούς κανόνες, κατόπιν δέουσας αξιολόγησης των οφελών που προκύπτουν από μια τέτοια διαδικασία.

50. Σε κάθε περίπτωση υπενθυμίζεται ότι, σύμφωνα με όσα αναφέρονται στην παράγραφο 42, ο επιτόπιος έλεγχος της εγκατάστασης και της ορθής λειτουργίας του εξοπλισμού αεροδρομίων αποτελεί μέρος της διαδικασίας πιστοποίησης των αεροδρομίων. Επίσης, η λειτουργία και συντήρηση του εν λόγω εξοπλισμού θα πραγματοποιείται υπό την ευθύνη των φορέων εκμετάλλευσης των αεροδρομίων και ως εκ τούτου θα τελεί υπό την πιστοποίηση και την εποπτεία των φορέων εκμετάλλευσης.

(iv) Πιστοποίηση της επαγγελματικής επάρκειας και της καλής φυσικής κατάστασης του προσωπικού

51. Όπως αναφέρεται στις παραγράφους 31 και 32, ο Οργανισμός θεωρεί αναγκαίο να υπόκειται το προσωπικό, του οποίου οι δραστηριότητες μπορεί να επηρεάζουν την ασφάλεια των επιχειρησιακών δραστηριοτήτων του αεροδρομίου, σε κατάλληλες απαιτήσεις σε σχέση με την επαγγελματική επάρκεια και, εν τέλει, την καλή φυσική κατάσταση του. Θεωρεί επίσης ότι συμμόρφωση με τα ανωτέρω θα πρέπει να αποτελεί κατά κανόνα αρμοδιότητα των εργοδοτών του προσωπικού.
52. Κατά τη διαδικασία διαβούλευσης, προτάθηκε στο πλαίσιο ορισμένων παρατηρήσεων ενδιαφερομένων η ρύθμιση του προσωπικού υπηρεσιών πυρόσβεσης και διάσωσης να γίνει ανεξάρτητα από τον φορέα εκμετάλλευσης και να θεσπιστεί, ως εκ τούτου, μια ειδική διαδικασία πιστοποίησης, πρόταση με την οποία διαφώνησαν έντονα άλλοι ενδιαφερόμενοι. Κάποιοι άλλοι επικαλέστηκαν την ανάγκη να υπάρξει κατάλληλο σχέδιο ικανοτήτων για το προσωπικό αυτό, το οποίο όμως θα πρέπει να καθοριστεί σε εθνικό επίπεδο. Κατόπιν όλων αυτών, ο Οργανισμός καταλήγει στο συμπέρασμα ότι δεν υπάρχει λόγος να τύχει το προσωπικό υπηρεσιών διάσωσης και πυρόσβεσης διαφορετικής αντιμετώπισης σε σχέση με άλλες κατηγορίες προσωπικού που επιτελεί ευαίσθητα για την ασφάλεια καθήκοντα στην περίμετρο του αεροδρομίου. Ο έλεγχος της επαγγελματικής επάρκειας και της καλής φυσικής κατάστασης του προσωπικού αυτού, με βάση τους ισχύοντες κοινούς κανόνες, πρέπει να εντάσσεται στις υποχρεώσεις των φορέων εκμετάλλευσης των αεροδρομίων και ως εκ τούτου να αποτελεί μια από τις προϋποθέσεις για την απόκτηση πιστοποιητικού.

(v) Φορείς αξιολόγησης

53. Στην NPA 06/2006 τέθηκε το ερώτημα εάν για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις πιστοποίησης και «μόνο για τον σχεδιασμό των λιγότερο σύνθετων αεροδρομίων και για τους φορείς εκμετάλλευσής τους» θα πρέπει να πιστοποιηθούν φορείς αξιολόγησης αντί για ορισθείσες από τις εθνικές κυβερνήσεις αρμόδιες αρχές. Σημαντική πλειονότητα των ενδιαφερομένων έκρινε σκόπιμο να επιτραπεί και σε τέτοιους φορείς, πέραν των εθνικών κανονιστικών

αρχών, να αξιολογούν τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις και να εκδίδουν πιστοποιητικά, υπό την προϋπόθεση ότι κάτι τέτοιο θα εξασφαλίζει ένα εξίσου ασφαλές αλλά, συνάμα, αποδοτικότερο σύστημα. Οι περισσότεροι διευκρίνισαν ότι εάν επρόκειτο να προβλεφθεί ένα τέτοιο σύστημα, οι φορείς που θα αναλάμβαναν τον έλεγχο της συμμόρφωσης θα πρέπει να υπόκεινται σε κατάλληλη πιστοποίηση που να διασφαλίζει ότι θα ενεργούν με διαφανή και ανεξάρτητο τρόπο και θα εφαρμόζουν κι οι ίδιοι χρηστό σύστημα διαχείρισης.

54. Ο Οργανισμός έλαβε υπόψη τις απόψεις αυτές και ως εκ τούτου είναι της γνώμης να παρέχεται σε δεόντως πιστοποιημένους φορείς αξιολόγησης το δικαίωμα να επιβλέπουν και να πιστοποιούν αεροδρόμια, περιλαμβανομένων των φορέων εκμετάλλευσής τους, που δεν εξυπηρετούν τακτικές αεροπορικές γραμμές. Επιπλέον, οι φορείς εκμετάλλευσης ή οι σχεδιαστές αεροδρομίων θα πρέπει να μπορούν να επιλέγουν να υποβάλλουν τις αιτήσεις τους είτε στην αρμόδια αρχή ενός κράτους μέλους είτε σε έναν τέτοιο φορέα αξιολόγησης. Για την αποφυγή ενδεχόμενης σύγκρουσης συμφερόντων, οι εν λόγω φορείς θα πρέπει να πιστοποιούνται από τον ίδιο τον Οργανισμό.

#### (vi) Αρμόδιες αρχές

55. Φυσικά, πέραν των ανωτέρω σημείων, η επέκταση της αρμοδιότητας της Κοινότητας στα αεροδρόμια δεν μπορεί να έχει καμία άλλη επίδραση στους ρόλους των κρατών μελών και των αρμόδιων αρχών τους. Η θεσμική μορφή ενός κράτους (π.χ. ομοσπονδία), η διεύρυνση της επικράτειας, ο αριθμός των αεροδρομίων και λόγοι εγγύτητας μπορεί να αποτελέσουν λόγους για την εγκαθίδρυση των αρχών πιστοποίησης και εποπτείας σε περιφερειακό επίπεδο (π.χ. όπως συμβαίνει σήμερα για τα 16 κρατίδια της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας) αντί σε εθνικό επίπεδο. Τα κράτη μπορεί επίσης να θελήσουν να αναθέσουν την εποπτεία στην αρμόδια αρχή μιας γειτονικής χώρας ή να συγκεντρώσουν πόρους με άλλα κράτη και να δημιουργήσουν μια περιφερειακή εποπτική αρχή. Μια τέτοια επιλογή επαφίεται απολύτως στα κράτη μέλη, τα οποία είναι ελεύθερα να οργανώσουν το εκτελεστικό τους σύστημα κατά τον τρόπο που θεωρούν πρόσφορο, όπως εξάλλου συμβαίνει ήδη μέχρι σήμερα.
56. Ως εκ τούτου, ο Οργανισμός δεν διατυπώνει καμία πρόταση η οποία θα έτεινε να επιβάλει στα κράτη μέλη μια συγκεκριμένη δομή για το σύστημα εποπτείας τους. Η διοικητική δομή των κρατών μελών θα συνεχίσει να αποτελεί αποκλειστική τους αρμοδιότητα. Παρ' όλα αυτά, η δομή αυτή θα πρέπει να εκπληρώνει δύο βασικούς στόχους. Πρώτον, θα πρέπει να επιτρέπει την άσκηση αποδοτικής εποπτείας ώστε να εξασφαλίζεται η σωστή εφαρμογή των κανονισμών από τα διάφορα ρυθμιζόμενα πρόσωπα. Δεύτερον, όπως και στην περίπτωση του «Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού»<sup>28</sup>, οι αρμόδιες αρχές θα πρέπει να είναι ανεξάρτητες από τους σχεδιαστές και τους φορείς εκμετάλλευσης των αεροδρομίων και να ασκούν τις εξουσίες τους με αμεροληψία και διαφάνεια.
57. Συνεπώς, με μόνη εξαίρεση την ανωτέρω παράγραφο (v), όλα τα καθήκοντα πιστοποίησης και εποπτείας πρέπει να εκτελούνται από αρμόδιες αρχές που θα ορίζονται από κράτη μέλη. Οι αιτούντες θα αλληλεπιδρούν με την αρμόδια αρχή που θα ορίζεται από το κράτος μέλος στο οποίο βρίσκεται το αεροδρόμιο ή στο οποίο ο φορέας εκμετάλλευσης έχει την κύρια εγκατάστασή του. Σε αυτό το

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

πλαίσιο υπενθυμίζεται ότι βάσει του Βασικού Κανονισμού ο Οργανισμός οφείλει να εποπτεύει τον τρόπο με τον οποίο οι αρμόδιες αρχές εκπληρώνουν τις υποχρεώσεις τους, μέσω συστηματικών και τακτικών επιθεωρήσεων τυποποίησης.

#### **δ. Συνεκτικότητα με την οδηγία για τις υπηρεσίες εδάφους**

58. Κάποια από τα θέματα που παρουσιάζονται στην παρούσα γνώμη και κάποιες από τις βασικές απαιτήσεις προϋποθέτουν στενό συντονισμό μεταξύ των φορέων εκμετάλλευσης και των φορέων παροχής υπηρεσιών εδάφους των αεροδρομίων. Ο διευρυμένος Βασικός Κανονισμός γεννά υποχρεώσεις για τους τελευταίους, όπως εξηγείται στην παράγραφο 29. Καθώς η ρύθμιση των υπηρεσιών εδάφους, και κυρίως των οικονομικών και εμπορικών τους πτυχών, έχει ήδη γίνει μέσω ειδικής οδηγίας<sup>29</sup> που εγκρίθηκε το 1996, πρέπει να ληφθεί μέριμνα για την αποφυγή αλληλοεπικαλυπτόμενων και ενδεχομένων αντικρουόμενων απαιτήσεων. Ως εκ τούτου, ο Οργανισμός προτείνει την τροποποίηση της εν λόγω οδηγίας ώστε να εναρμονιστούν οι διατάξεις της με τις διατάξεις ασφάλειας που προτείνονται στην παρούσα γνώμη και παράλληλα να καθοριστούν με σαφήνεια οι αντίστοιχες αρμοδιότητες των φορέων εκμετάλλευσης και των φορέων παροχής υπηρεσιών εδάφους των αεροδρομίων που άπτονται της ασφάλειας.

#### **IV. Επικουρικότητα**

59. Ο Βασικός Κανονισμός που θεσπίστηκε το 2002 προέβλεπε τη μεταφορά αρμοδιοτήτων από τα κράτη μέλη στην Κοινότητα, στον τομέα της αξιοπλοΐας και της περιβαλλοντικής πιστοποίησης, με στόχο τη διατήρηση υψηλού και ομοιόμορφου επιπέδου ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας. Η πρώτη επέκταση του κανονισμού στις αεροπορικές δραστηριότητες, στις άδειες άσκησης επαγγέλματος του ιπτάμενου προσωπικού και στην ασφάλεια των αεροσκαφών τρίτων χωρών έχει ήδη λάβει την υποστήριξη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου (πρώτη ανάγνωση, Μάρτιος 2007) και την πολιτική έγκριση του Συμβουλίου (Ιούνιος 2007). Ο νομοθέτης προέβλεψε επίσης τη σταδιακή επέκταση του κανονισμού και σε άλλους τομείς που σχετίζονται με τη ρύθμιση της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας για την εξασφάλιση της προσέγγισης ολικού συστήματος που αποτελεί το μοναδικό μέσο για την αποφυγή κενών στον τομέα της ασφάλειας και αντιφατικών και δυνητικά αντικρουόμενων απαιτήσεων.

60. Η ιδέα ότι το επιδιωκόμενο υψηλό και ομοιόμορφο επίπεδο ασφάλειας μπορεί να επιτευχθεί μόνον μέσω κοινής δράσης σε κοινοτικό επίπεδο δεν είναι καινούρια. Υπάρχει γενική συναίνεση στην Ευρώπη στο θέμα αυτό, και τα ευρωπαϊκά κράτη συνεργάζονται εδώ και καιρό στο πλαίσιο του Συνδέσμου Αρχών Πολιτικής Αεροπορίας (JAA) ή/και του EUROCONTROL για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της ασφάλειας στην πολιτική αεροπορία. Επίσης, στον χώρο των αεροδρομίων πέντε κράτη προχώρησαν το 1996 στη σύσταση των ρυθμιστικών αρχών για την ασφάλεια στα αεροδρόμια (GASR). Έκτοτε στις GASR έχουν προσχωρήσει 28 εθνικές αρχές αεροπορίας, 22 από τις οποίες προέρχονται από κράτη μέλη της ΕΕ. Μεταξύ των υπόλοιπων έξι μελών των GASR, ξεχωρίζει η παρουσία της Ισλανδίας, της Νορβηγίας και της Ελβετίας που είναι επίσης ενταγμένες στο σύστημα του EASA.

<sup>29</sup> Οδηγία 96/67/ΕΚ του Συμβουλίου της 15ης Οκτωβρίου 1996 σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά υπηρεσιών εδάφους στους αερολιμένες της Κοινότητας (*Επίσημη Εφημερίδα L 272*, 25/10/1996 σ. 0036 – 0045).

61. Αυτή η σταθερή αύξηση του αριθμού των μελών των GASR, βάσει της εθελοντικής απόφασης κάθε κράτους, επιβεβαιώνει ότι ακόμα και στον χώρο των αεροδρομίων η ανάγκη για κοινούς κανόνες που θα εφαρμόζονται ομοιόμορφα σε επίπεδο ηπείρου είναι έντονα αντιληπτή. Ωστόσο, όπως ήδη αναγνωρίστηκε κατά την δημιουργία του συστήματος του EASA, καμία τέτοια διακυβερνητική προσέγγιση δεν μπορεί να εξασφαλίσει την επιθυμητή ομοιομορφία. Από τις απαντήσεις στην NPA 06/2006 προέκυψε λοιπόν ότι στη μεγάλη τους πλειονότητα οι ενδιαφερόμενοι, αν και τονίζουν ότι η πιστοποίηση και η εποπτεία πρέπει για λόγους εγγύτητας να εξακολουθήσουν να αποτελούν καθήκοντα που επιτελούνται κατά κύριο λόγο από αρμόδιες αρχές, είναι πεπεισμένοι ως προς τα οφέλη της δράσης σε κεντρικό επίπεδο με τη θέση κοινών κανόνων σε ισχύ την ίδια ημερομηνία, υπό την εποπτεία ενός κεντρικού ανεξάρτητου φορέα.
62. Κατά συνέπεια, είναι σαφές ότι οι στόχοι της προτεινόμενης δράσης, ήτοι η θέσπιση και ομοιόμορφη εφαρμογή κοινών κανόνων για τη ρύθμιση της ασφάλειας και διαλειτουργικότητας των αεροδρομίων, δεν μπορούν να επιτευχθούν στο βαθμό που πρέπει από τα κράτη μέλη και μπορούν, επομένως, να επιτευχθούν μόνο από την Κοινότητα. Ειδικότερα, όπως προσδιορίζεται ποσοτικά στη συνημμένη αξιολόγηση κανονιστικού αντικτύπου, η ενιαία μεταφορά των διατάξεων της σύμβασης ICAO στο σύνολο των 27 χωρών της ΕΕ και στις 4 άλλες χώρες μέλη αποτελεί πιο αποδοτική διαδικασία σε σχέση με την ανάληψη επιμέρους δράσης από κάθε μία από τις εν λόγω χώρες χωριστά.
63. Επιπλέον, η διαδικασία μετριασμού των κινδύνων που ακολουθείται για την εκπόνηση των βασικών απαιτήσεων διασφαλίζει ότι η κοινή δράση χαρακτηρίζεται από αναλογικότητα ως προς τους στόχους στον τομέα της ασφάλειας και ότι δεν επεκτείνεται πέρα των όσων είναι απολύτως αναγκαία για την επίτευξη των στόχων αυτών. Επίσης, το υψηλό επίπεδο αυτών των βασικών απαιτήσεων και το ενδεχόμενο χρήσης μη νομικά δεσμευτικών προδιαγραφών πιστοποίησης για τον έλεγχο της συμμόρφωσης θα επιτρέψουν προσαρμογές που θα λαμβάνουν υπόψη τοπικές ιδιαιτερότητες που δεν θα επηρεάζουν ούτε τα προσδοκώμενα οφέλη ούτε το επίπεδο ασφάλειας. Το σύστημα του EASA, με τη δυνατότητα που παρέχει για συνδυασμό «σκληρής» και «ήπιας» νομοθεσίας αποτελεί πράγματι μια καλή απάντηση στην ανάγκη για επικουρικότητα και αναλογικότητα στον χώρο των αεροδρομίων. Φυσικά θα πρέπει να ληφθεί μέριμνα ώστε οι αρχές αυτές να γίνουν σεβαστές επίσης κατά την εκπόνηση των συναφών εκτελεστικών κανόνων.
64. Συμπερασματικά, θεωρείται ότι η παρούσα πρόταση συνάδει με τις αρχές της επικουρικότητας και της αναλογικότητας όπως ορίζονται στο άρθρο 5 της Συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.

## **V. Αξιολόγηση κανονιστικού αντικτύπου**

65. Η αξιολόγηση του αντικτύπου των μέτρων που προτείνονται στην παρούσα γνώμη έγινε με στόχο να αποφευχθεί η αλληλοεπικάλυψη με τις εργασίες της Επιτροπής, η οποία επίσης οφείλει να εκπονήσει τη δική της αξιολόγηση αντικτύπου. Από την συνημμένη αξιολόγηση κανονιστικού αντικτύπου προκύπτει ότι όλα τα προτεινόμενα μέτρα προνοούν για την καλύτερη δυνατή λύση όταν υπάρχουν περισσότερες από μία εναλλακτικές επιλογές, λαμβάνοντας υπόψη τις πιθανές

τους επιπτώσεις από την άποψη της ασφάλειας και από οικονομικής και κοινωνικής άποψης, καθώς και τη συμβατότητά τους με τις διεθνείς και λοιπές νομοθετικές πράξεις στον τομέα της αεροπορίας.

66. Ως εκ τούτου, ο Οργανισμός θεωρεί ότι η διεύρυνση του πεδίου εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 ώστε να καλύπτει την ασφάλεια και διαλειτουργικότητα των αεροδρομίων στη βάση της παρούσας γνώμης θα έχει καθολικά θετικό αντίκτυπο στους φορείς εκμετάλλευσης και τους πολίτες της Κοινότητας.

## **VI. Συμπέρασμα**

67. Συνοπτικά, ο Οργανισμός είναι της γνώμης να θεσμοθετηθεί η αρμοδιότητα της Κοινότητας για τη ρύθμιση της ασφάλειας και διαλειτουργικότητας των αεροδρομίων. Ως εκ τούτου:

- όλα τα αεροδρόμια που είναι ανοικτά στο κοινό πρέπει να υπόκεινται σε κοινοτική νομοθεσία·
- πρέπει να θεσπιστούν ειδικές, κοινές βασικές απαιτήσεις που θα καλύπτουν τα φυσικά χαρακτηριστικά, τις υποδομές, τον εξοπλισμό αεροδρομίων, τις επιχειρησιακές δραστηριότητες, τη διαχείριση και τον μετριασμό των κινδύνων που προέρχονται από τον άμεσο περιβάλλοντα χώρο των αεροδρομίων υπό τη μορφή πρόσθετου παραρτήματος στον Βασικό Κανονισμό·
- οι ιδιοκτήτες αεροδρομίων, οι φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων, οι φορείς ή το προσωπικό που παρέχουν υπηρεσίες ή εξοπλισμό που μπορεί να επηρεάζει την ασφάλεια των επιχειρησιακών δραστηριοτήτων των αεροδρομίων θα φέρουν την ευθύνη για την εφαρμογή αυτών των βασικών απαιτήσεων υπό τον έλεγχο και την εποπτεία των κρατών μελών·
- η θέσπιση κανόνων, η ανάλυση σχετικά με την ασφάλεια και οι επιθεωρήσεις τυποποίησης θα αποτελούν καθήκοντα του Οργανισμού·
- οι φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων που εξυπηρετούν τακτικές αεροπορικές γραμμές θα εγκρίνουν και θα εφαρμόζουν πλήρες σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας·
- θα παραχωρηθούν εξουσίες στην Επιτροπή για την έγκριση εκτελεστικών κανόνων που θα ορίζουν τις λεπτομερείς απαιτήσεις με τις οποίες θα οφείλουν να συμμορφώνονται οι φορείς και τα πρόσωπα που προαναφέρθηκαν, καθώς και τις εφαρμοστέες διαδικασίες πιστοποίησης·
- οι εν λόγω εκτελεστικοί κανόνες θα είναι αναλογικοί προς το επίπεδο της συνθετότητας των αεροδρομίων, λαμβάνοντας υπόψη τη φύση και τον όγκο των δραστηριοτήτων του·
- θα παραχωρηθούν εξουσίες στον Οργανισμό για την έγκριση προδιαγραφών πιστοποίησης που θα χρησιμοποιούνται στο πλαίσιο της διαδικασίας πιστοποίησης και θα επιτρέπουν ευελιξία στην εφαρμογή των βασικών απαιτήσεων ενώ παράλληλα θα εξασφαλίζουν ομοιόμορφο επίπεδο ασφάλειας·
- ο σχεδιασμός και οι δραστηριότητες των αεροδρομίων θα πιστοποιούνται χωριστά, αλλά στην περίπτωση που ο ιδιοκτήτης και ο φορέας εκμετάλλευσης ενός αεροδρομίου είναι το ίδιο πρόσωπο θα μπορεί να εκδίδεται ενιαίο πιστοποιητικό·

- οι φορείς εκμετάλλευσης περισσότερων του ενός αεροδρομίων που θα έχουν προβεί στην εγκαθίδρυση κατάλληλων κεντρικών υπηρεσιών θα μπορούν να αιτούνται ενός ενιαίου πιστοποιητικού που θα καλύπτει τις δραστηριότητες και τη διαχείριση όλων των αεροδρομίων που έχουν υπό την ευθύνη τους·
  - η πιστοποίηση και η εποπτεία των αεροδρομίων που δεν εξυπηρετούν τακτικές αεροπορικές γραμμές μπορεί, κατ' αίτηση των ιδιοκτητών ή των φορέων εκμετάλλευσής τους, να γίνεται από πιστοποιημένους φορείς αξιολόγησης·
  - μολονότι η πιστοποίηση της συμμόρφωσης του εξοπλισμού αεροδρομίων θα είναι ενταγμένη στην πιστοποίηση του σχεδιασμού ή του φορέα εκμετάλλευσης των αεροδρομίων, ο ζωτικής σημασίας για την ασφάλεια εξοπλισμός, ανάλογα με τη σκοπούμενη χρήση του, θα υπόκειται σε ειδικά συστήματα πιστοποίησης, στο πλαίσιο των οποίων οι σχεδιαστές και κατασκευαστές τους θα καλούνται ενδεχομένως να αποδεικνύουν την ικανότητά τους, όταν τούτο προβλέπεται από τους εκτελεστικούς κανόνες, κατόπιν κατάλληλης αξιολόγησης της ασφάλειας και των οικονομικών οφελών μιας τέτοιας διαδικασίας.
68. Ο Οργανισμός είναι της γνώμης ότι η ανωτέρω περιγραφείσα πολιτική είναι ο καλύτερος τρόπος για τη ρύθμιση της ασφάλειας και διαλειτουργικότητας εντός και πλησίον των αεροδρομίων στην επικράτεια των κρατών μελών. Η πολιτική αυτή απηχεί το σύνολο σχεδόν των απόψεων που εξέφρασαν όλα τα μέρη που συμμετείχαν στη διαβούλευση που πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο της χάραξής της. Η προτεινόμενη πολιτική διασφαλίζει, επίσης, την ισορροπημένη κατανομή εξουσιών, σύμφωνα με τις θεσμικές δομές της Κοινότητας, περιορίζοντας τη συγκέντρωση των αρμοδιοτήτων στα καθήκοντα εκείνα που μπορούν να εκτελεσθούν καλύτερα από την Επιτροπή και τον Οργανισμό. Ο Οργανισμός προτείνει συνεπώς στην Επιτροπή να ξεκινήσει τη νομοθετική διαδικασία βάσει της παρούσας γνώμης.

Κολωνία, XX Μήνας 2007

P. GOUDOU  
Εκτελεστικός Διευθυντής