



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
& ΔΙΚΤΥΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ**

Παπάγου, 04 - 11- 2016

Αριθ. Πρωτ. Β-3056

TAX. Δ/ΝΣΗ : Αναστάσεως & Τσιγάντε
T.K. : 101 91 Παπάγου
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ : Ευαγγελία Λαμπαδαρίου
ΤΗΛΕΦΩΝΟ : 6508324
FAX : 6508299
E mail : tkvel@ yme.gov.gr

ΠΡΟΣ: Βουλή των Ελλήνων
Δ/ση Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
Τμήμα Ερωτήσεων

ΘΕΜΑ: Απάντηση σε Ερώτηση «Ένοχη η συγκυβέρνηση για την παράδοση του FIR Αθηνών σε ιδιώτες».

ΣΧΕΤΙΚΟ: Έγγραφό σας 8601/26-09-2016 .

Σε απάντηση της παραπάνω Ερώτησης την οποία κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής κ. Χρήστος Παππάς, σας διαβιβάζουμε το με αριθμό πρωτ.ΥΠΑ/Δ13/Α/23330/1580/ 07-10-2016 έγγραφο της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, με το οποίο παρέχονται πληροφορίες σχετικά με το θιγόμενο στην Ερώτηση θέμα.

**Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΔΙΚΤΥΩΝ
ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ**

Κοινοποίηση

1. Βουλή των Ελλήνων
Βουλευτή κ. Χρήστο Παππά
2. Υπουργείο Εξωτερικών
Γραφείο Υπουργού
3. Υπουργείο Εθνικής Άμυνας
Γραφείο Υπουργού

Ακριβές Αντίγραφο



Ευαγγ. Λαμπαδαρίου



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
& ΔΙΚΤΥΩΝ**

**ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΝΗΟΛΟΓΙΩΝ, ΥΠΟΘΗΚΩΝ
& ΚΩΔΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ**

Ταχ. Δ/ση : Τ.Θ. 70 360
166 10 Γλυφάδα

Τηλ. : 210 8916 129

Fax : 210 8916 281

E-mail address : d13a@hcaa.gr

Αθήνα, 7 /10/2016

ΥΠΑ/Δ13/Α/23330/1580



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΔΙΚΤΥΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ
Ημερομ. : 7 / 10 / 16
Αριθμ. Πρωτ. : 3.200

ΠΡΟΣ :

Τμήμα Κοινοβουλευτικού
Ελέγχου
ΥΠ.Υ.ΜΕ.ΔΙ.

ΘΕΜΑ : Απάντηση σε Ερώτηση Βουλευτή, κ. Χρ. Παππά (8601/26-9-2016)

ΣΧΕΤ. : α. ΤΚΒΕΛ/Β-3056/28-8-2016

β. ΥΠΑ/Δ2Τ/3631/4528/30-9-2016

Αναφερόμενοι στην εν θέματι Ερώτηση, θέτουμε υπ' όψιν σας τα ακόλουθα:

1. Πρωτοβουλία Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός (Single European Sky - SES)

Η πρωτοβουλία Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός αποσκοπεί σε μια αποτελεσματικότερη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας, μέσω της μείωσης του κατακερματισμού του Ευρωπαϊκού Εναέριου Χώρου. Από τη φύση της, η εν λόγω υπό εξέλιξη πρωτοβουλία είναι πανευρωπαϊκής μορφής.

Στόχοι

Η πρωτοβουλία Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός (Single European Sky - SES) ξεκίνησε το 1999 με σκοπό να βελτιώσει τις επιδόσεις του τομέα διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (ATM) και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας (ANS), μέσω μιας καλύτερης και πιο ολοκληρωμένης αξιοποίησης του Ευρωπαϊκού Εναέριου Χώρου. Τα αναμενόμενα οφέλη από τον SES είναι τεράστια: σε σχέση με το 2004, ο SES, μόλις ολοκληρωθεί περί το 2030-2035, θα μπορεί να τριπλασιάσει το δυναμικό του εναέριου χώρου, να μειώσει κατά το ήμισυ τις δαπάνες που αφορούν την ATM, να δεκαπλασιάσει την ασφάλεια και να μειώσει κατά 10% τις αρνητικές επιπτώσεις της αεροπλοΐας στο περιβάλλον.

Επιτεύγματα

Η πρωτοβουλία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού ξεκίνησε για να αντιμετωπισθούν οι καθυστερήσεις, που δημιούργησε η κατακόρυφη άνοδος της αεροναυτιλίας στην Ευρώπη, περί τα τέλη της δεκαετίας του 1990. Ο SES επιδιώκει να περιορίσει τον κατακερματισμό του Ευρωπαϊκού Εναέριου Χώρου μεταξύ Κρατών - μελών, στρατιωτικών και μη στρατιωτικών χρήσεων, στρατιωτικών και μη στρατιωτικών τεχνολογιών και, κατά συνέπεια, να αυξήσει τις δυνατότητες και την αποτελεσματικότητα της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών Αεροναυτιλίας. Εξ ορισμού, η πρωτοβουλία είναι πανευρωπαϊκού χαρακτήρα και ανοιχτή στις γειτονικές χώρες — όπως αυτό αποδεικνύεται από τον σημαντικό ρόλο που επιτελεί το Eurocontrol στην εφαρμογή της. Στην πράξη, ο SES καλείται να επιτύχει μειωμένους χρόνους πτήσεων, λόγω συντομότερων διαδρομών και μικρότερων καθυστερήσεων, και, συνεπώς, μειωμένες δαπάνες πτήσεων, καθώς και μειωμένες εκπομπές αεροπορικών καυσαερίων. Η πρώτη δέσμη κοινών απαιτήσεων για την θέσπιση του SES εγκρίθηκε το 2004 (SES 1). Περιελάμβανε τον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 549/2004 για την χάραξη του πλαισίου για την δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 550/2004 σχετικά με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας, τον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 551/2004 για την οργάνωση και την χρήση του εναέριου χώρου στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, και τον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 552/2004, σχετικά με την διαλειτουργικότητα του Ευρωπαϊκού Δικτύου Διαχείρισης της Εναέριας Κυκλοφορίας. Το εν λόγω πλαίσιο τροποποιήθηκε το 2009 (SES 2), προκειμένου να συμπεριλάβει μηχανισμούς, που θα βασίζονταν στην απόδοση (κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1070/2009). Συμπληρώθηκε, επίσης, με την επέκταση των κανόνων της ΕΕ σχετικά με την ασφάλεια στον τομέα της αεροπλοΐας και τις σχετικές αρμοδιότητες του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπλοΐας στην ATM, στις ANS και με την ασφάλεια στον τομέα των δραστηριοτήτων των Αερολιμένων. Παράλληλα, ένας αριθμός κανόνων εφαρμογής και τεχνικών προτύπων έχει εγκριθεί είτε από την Επιτροπή μέσω της διαδικασίας επιτροπολογίας είτε, λιγότερο συχνά, από τον Νομοθέτη.

Αυτό το εκτεταμένο ρυθμιστικό πλαίσιο έχει ενισχύσει σημαντικά την αναδιάρθρωση του Ευρωπαϊκού Εναέριου Χώρου και την παροχή υπηρεσιών ANS επιβάλλοντας, μεταξύ άλλων, τον διαχωρισμό των ρυθμιστικών αρμοδιοτήτων από την παροχή υπηρεσιών, πολύ μεγαλύτερη ευελιξία στην στρατιωτική και μη στρατιωτική χρήση του εναέριου χώρου, την διαλειτουργικότητα του εξοπλισμού, την εναρμονισμένη κατάσταση του ανώτερου εναέριου χώρου, κοινό σύστημα χρέωσης των αεροναυτιλιακών υπηρεσιών και κοινές απαιτήσεις αδειοδότησης για ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας. Επί πλέον, έχει καθιερώσει τα «βασικά συστατικά στοιχεία» που αποτελούν τη δομή του SES:

- Βάσει του «μηχανισμού επιδόσεων», έχουν θεσπισθεί δεσμευτικοί στόχοι επιδόσεων σε σημαντικούς τομείς — όπως η ασφάλεια, το περιβάλλον, το δυναμικό, η αποτελεσματικότητα των δαπανών, καθώς και κίνητρα — με σκοπό τη βελτίωση της συνολικής αποδοτικότητας της ATM και των ANS. Οι στόχοι επιδόσεων εγκρίνονται από την Επιτροπή μέσω της διαδικασίας επιτροπολογίας. Ο «φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων»,

επί του παρόντος το Eurocontrol, βοηθά στην προετοιμασία των εν λόγω στόχων και επιβλέπει την υλοποίηση του μηχανισμού επιδόσεων.

- Ο ρόλος του «διαχειριστή δικτύου», επί του παρόντος το Eurocontrol, είναι η βελτίωση των επιδόσεων του αεροπορικού δικτύου της Ε.Ε. Ασχολείται με την «λειτουργία του δικτύου», η οποία πρέπει να αντιμετωπίζεται κατά τρόπο συγκεντρωτικό, όπως ισχύει με τον σχεδιασμό του Ευρωπαϊκού Δικτύου Διαδρομών, την διαχείριση των ροών εναέριας κυκλοφορίας (ATFM) και τον συντονισμό ραδιοσυχνοτήτων, που χρησιμοποιούνται από την γενική εναέρια κυκλοφορία.
- Τα «λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου» (FAB) προορίζονται να επιλύσουν το πρόβλημα του κατακερματισμού του Ευρωπαϊκού Εναέριου-Χώρου, μέσω της αναδιάρθρωσης αυτού με γνώμονα τις κυκλοφοριακές ροές. Τούτο αναμένεται να επιτρέψει ενισχυμένη συνεργασία (δηλ. καλύτερη διαχείριση του εναέριου χώρου, βελτιστοποίηση του δικτύου διαδρομών και επίτευξη οικονομιών κλίμακας μέσω της ενσωμάτωσης των υπηρεσιών) ή ακόμη και συγχωνεύσεις μεταξύ παρόχων υπηρεσιών, ανεξαρτήτως εθνικών συνόρων, μειώνοντας με τον τρόπο αυτό τις δαπάνες της ASN. Για κάθε FAB, τα ενεχόμενα κράτη μέλη οφείλουν να καθορίσουν από κοινού έναν ή περισσότερους παρόχους υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας (ATS). Μέχρι τώρα, έχουν συμφωνηθεί εννέα FABs που καλύπτουν 31 χώρες.
- Η κοινή επιχείρηση SESAR (έρευνα ATM του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού), η οποία θεσπίστηκε το 2007, διαχειρίζεται την τεχνολογική και βιομηχανική διάσταση του SES, δηλ. την ανάπτυξη και εξέλιξη του νέου ευρωπαϊκού συστήματος ATM. Το συνολικό εκτιμώμενο κόστος της φάσης ανάπτυξης του προγράμματος SESAR (για την περίοδο 2008-2024) είναι 3,7 δισεκατομμύρια ευρώ, τα οποία θα κατανεμηθούν εξ ίσου μεταξύ Ε.Ε., Eurocontrol και Κλάδου. Η φάση εφαρμογής (δηλ. η μεγάλης κλίμακας εγκατάσταση του νέου συστήματος μεταξύ 2015 και 2035) ενδέχεται να απαιτήσει περί τα 30 δισεκατομμύρια ευρώ, τα οποία θα καλυφθούν από τον αεροπορικό τομέα (90%) και από την Ε.Ε. (10%).

Φαίνεται, συνεπώς, ότι βελτιώνεται η αποτελεσματικότητα της ATM στην Ευρώπη, δεδομένου ότι ο μέσος όρος (διαδρομή συν αεροδρόμιο) των καθυστερήσεων ATFM των αεροδρομίων συνεχίζει να μειώνεται, κατεβαίνοντας από 5,4 λεπτά ανά πτήση το 1999, σε 1,8 λεπτά το 2011, και σε ένα λεπτό το 2014. Παρομοίως, η μέση οριζόντια άμεση επέκταση της διαδρομής (σύμφωνα με το τελευταίο κατατεθειμένο σχέδιο πτήσης) μειώνεται διαρκώς, πέφτοντας από 5,03% το 2009 σε 4,57% το 2014 (δηλ. οι διαδρομές είναι κατά μέσο όρο 4,57% μακρύτερες σε σχέση με την «πλέον άμεση διαδρομή»). Η αποτελεσματικότητα των δαπανών έχει επίσης βελτιωθεί: παρά την χαμηλότερη ζήτηση κίνησης από αυτήν, που είχε προβλεφθεί, και την αντίστοιχη πτώση των εσόδων, το κόστος μονάδας κατά την διαδρομή ανά μονάδα υπηρεσίας (σε πραγματικές τιμές) μειώθηκε κατά 15% μεταξύ 2009 και 2014.

2. Σε κανένα Κανονισμό του ΕΕΟ δεν προβλέπεται ότι οι Πάροχοι Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας πρέπει να είναι ιδιώτες. Αντίθετα, όλες οι χώρες, που συμμετέχουν στον ΕΕΟ, είναι κρατικές οντότητες, όπως

φαίνεται και στις συνημμένες σελίδες της ετήσια Αναφοράς Επιδόσεων (2014 BENCHMARKING REPORT) του EUROCONTROL με αυτόνομη χρηματοδότηση. Σύμφωνα δε με το κανονιστικό πλαίσιο, ισχύουν τα ακόλουθα, σε σχέση με την χρηματοδότηση:

Νομικό Πλαίσιο:

Με τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό 390/2013 καθορίστηκαν τα αναγκαία μέτρα για τη βελτίωση των συνολικών επιδόσεων των Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας και των λειτουργιών δικτύου Γενικής Εναέριας Κυκλοφορίας.

Τα μέτρα αυτά, τα οποία αναμένεται ότι θα συμβάλουν στην βιώσιμη ανάπτυξη του συστήματος αεροπορικών μεταφορών, αποτελούνται από:

- Πανευρωπαϊκούς στόχους επιδόσεων στους καίριους τομείς της ασφάλειας, του περιβάλλοντος, της χωρητικότητας και της οικονομικής αποδοτικότητας.
- Σχέδια Επιδόσεων, που περιλαμβάνουν τοπικούς στόχους επιδόσεων, ώστε να εξασφαλίζεται η συνέπεια με τους Πανευρωπαϊκούς στόχους επιδόσεων.
- Περιοδική επανεξέταση και παρακολούθηση των επιδόσεων των υπηρεσιών αεροναυτιλίας και των λειτουργιών του δικτύου.

Παράλληλα, σύμφωνα με τις διατάξεις του Ευρωπαϊκού Κανονισμού 391/2013 για τον καθορισμό κοινού συστήματος χρέωσης των αεροναυτιλιακών υπηρεσιών, θεσπίζεται κοινό σύστημα χρέωσης τελών αεροναυτιλίας, το οποίο έχει ως στόχο να συμβάλει στην επίτευξη μεγαλύτερης και ουσιαστικότερης διαφάνειας στον καθορισμό, στην επιβολή και στην είσπραξη των τελών από τους χρήστες του εναέριου χώρου και στην οικονομική απόδοση της παροχής αεροναυτιλιακών υπηρεσιών.

Επισημαίνεται ακόμη ότι, σύμφωνα με τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό 550/2004, τα επιβαλλόμενα τέλη αντικατοπτρίζουν το κόστος των υπηρεσιών και διευκολύνσεων αεροναυτιλίας, που διατίθενται στους χρήστες του εναέριου χώρου, και καταβάλλονται για την κάλυψη του συνολικού κόστους, το οποίο επιβαρύνει τα συμβαλλόμενα Κράτη.

3. Σύμφωνα με τα διαλαμβανόμενα στον Ε.Κ 549/2004, οι χώρες της ΕΕ ενέκριναν γενική δήλωση επί των στρατιωτικών ζητημάτων που συνδέονται με τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό. Σύμφωνα με την εν λόγω δήλωση, οφείλουν να ενδυναμώσουν την συνεργασία μεταξύ του στρατιωτικού και του πολιτικού τομέα.
4. Τέλος σύμφωνα με το Κεφ. 1, Άρθρ.1 της Σύμβασης Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας του Σικάγο (1944):
« τα συμβαλλόμενα Κράτη αναγνωρίζουν ότι κάθε Κράτος ασκεί πλήρη και αποκλειστική κυριαρχία επί του υπεράνω του εδάφους του εναερίου χώρου»

Η ανωτέρω πρόβλεψη ενσωματώνεται και στον εν ισχύ Ν.1815/1988
περί Κύρωσης Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου, ο οποίος στο Κεφ. 2,
Αρθρ.2, παρ.1 αναφέρει:
«Το Ελληνικό Κράτος ασκεί πλήρη και αποκλειστική κυριαρχία στον
Ελληνικό εναέριο χώρο».

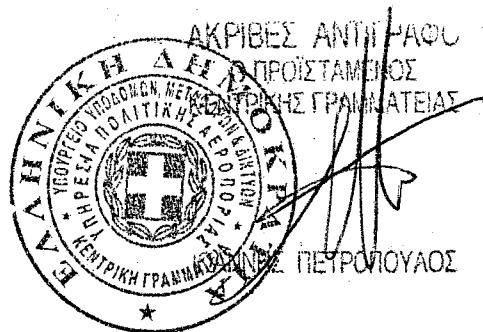
Ο ΔΙΟΙΚΗΤΗΣ ΥΠΑ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΡ. ΛΙΝΤΖΕΡΑΚΟΣ

Συνημμένα:

Φύλλα δύο (Φ.2)

Εσωτερική Διανομή :

1. Δ/ΥΠΑ
2. ΥΠΑ/ΓΔΑΜ
3. ΥΠΑ/Δ13/Α





REPORT COMMISSIONED BY THE PERFORMANCE REVIEW COMMISSION

ATM Cost-Effectiveness (ACE) 2014 Benchmarking Report with 2015-2019 outlook

Prepared by the Performance Review Unit (PRU)
with the ACE Working Group

May 2016

	ANSP	Code	Country	Organisational & Corporate Arrangements	OAT Services	Oceanic	MUAC	Delegated ATM	Internal MET	Ownership and management of airports
1	Albania Control	AL	Albania	State-owned enterprise						
2	ANS CR	CZ	Czech Republic	State-owned enterprise						
3	ARMATS	AM	Armenia	Joint-stock company (State-owned)					X	
4	Austro Control	AT	Austria	Limited liability company (State-owned)	X	X				X
5	Avinor	NO	Norway	Joint-stock company (State-owned)			X		X	
6	Belgocontrol	BE	Belgium	State-owned enterprise					X	
7	BULATSA	BG	Bulgaria	State-owned enterprise	X			X	X	
8	Croatia Control	HR	Croatia	Joint-stock company (State-owned)						
9	DCAC Cyprus	CY	Cyprus	State body	X		X			
10	DFS	DE	Germany	Limited liability company (State-owned)						X
11	DHMI	TR	Turkey	Autonomous State enterprise				X		
12	DSNA	FR	France	State body (autonomous budget)						
13	EANS	EE	Estonia	Joint-stock company (State-owned)						X
14	ENARE	ES	Spain	State-owned enterprise					X	
15	ENAV	IT	Italy	Joint-stock company (State-owned)	X			X	X	X
16	Finevia	FI	Finland	State-owned enterprise						X
17	HCAA	GR	Greece	State body				X		
18	HungaroControl	HU	Hungary	State-owned enterprise		X				
19	IAA	IE	Ireland	Joint-stock company (State-owned)	X			X	X	
20	LEF	SE	Sweden	State-owned enterprise					X	
21	LGS	LV	Latvia	Joint-stock company (State-owned)						
22	LPS	SK	Slovak Republic	State-owned enterprise			X			
23	LVNL	NL	Netherlands	Independent administrative body						
24	MATS	MT	Malta	Joint-stock company (State-owned)	X					
25	M-NAV	MK	North Macedonia	Joint-stock company (State-owned)	X					X
26	MoldATSA	MD	Moldova	State-owned enterprise						
27	MUAC			International organisation		X				
28	NATS	UK	United Kingdom	Joint-stock company (part-private)		X				
29	NAV Portugal	PT	Portugal	State-owned enterprise	X			X		
30	NAVIAIR	DK	Denmark	State-owned enterprise						
31	Orla Navigacija	LT	Lithuania	State-owned enterprise						
32	PANSA	PL	Poland	State body (acting as a legal entity with an autonomous budget)						X
33	ROMATSA	RO	Romania	State-owned enterprise	X			X		
34	Skyguide	CH	Switzerland	Joint-stock company (part-private)	X					
35	Slovenia Control	SI	Slovenia	State-owned enterprise						
36	SMATSA	ME	Montenegro	Limited liability company	X			X	X	
37	UKSATSE	UA	Ukraine	State-owned enterprise						X

☐ States covered by the SES Regulations
☐ States part of the ECAA
☐ States not covered by the SES Regulations

Table 1.1: States and ANSPs participating in ACE 2014

Table 1.1 also indicates (coloured yellow) which ANSPs were at 1 January 2014 part of the SES, and hence subject to relevant SES regulations and obligations. In addition to SES members, a number of States (coloured blue) are committed, following the signature of an agreement relating to the establishment of a European Common Aviation Area (ECAA)⁴, to cooperate in the field of ATM, with a view to extending the SES regulations⁵ to the ECAA States. Hence, in principle all the en-

⁴ Decision 2006/682/EC published on 16 October 2006 in the Official Journal of the European Union. States which have signed this Agreement but are not yet EU members comprise the Republic of Albania, Bosnia and Herzegovina, the former Yugoslav Republic of Macedonia, the Republic of Iceland, the Republic of Montenegro, the Kingdom of Norway, and the Republic of Serbia.

⁵ This includes the second package of SES regulations (EC No 1070/2009), the amended Performance Scheme Regulation (EC No 390/2013) and amended Charging Scheme Regulation (EC No 391/2013).