

Έκθεση αξιολόγησης συνεπειών ρυθμίσεων

Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων

Υπεύθυνος επικοινωνίας: Λεονάρδος – Οδυσσέας Βλάμης, Διοικητής

Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας

Τηλ. 210 8916505

e-mail: governor@hcaa.gr

Τίτλος Προτεινόμενου σχεδίου νόμου: Αναδιοργάνωση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.) και άλλες διατάξεις

Περίληπτική αναφορά στο περιεχόμενο της κύριας αξιολογούμενης ρύθμισης (κεφάλαιο Α): Με το σχέδιο νόμου επιδιώκεται η αναβάθμιση της Υ.Π.Α. και η αναδιοργάνωσή της σύμφωνα με τα διεθνή και ευρωπαϊκά πρότυπα. Ειδικότερα, αναδιαρθρώνεται και μετονομάζεται η Γενική Διεύθυνση Αεροναυτιλίας σε Γενική Διεύθυνση Φορέα Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας, η οποία ορίζεται ως «Φορέας Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας», καθορίζονται οι αρμοδιότητες και υπηρεσίες της, διατηρούνται δε, στην ΥΠΑ, τρεις Γενικές Διευθύνσεις και συγκεκριμένα η προαναφερόμενη, η Γενική Διεύθυνση Αερομεταφορών και η Γενική Διεύθυνση Διοικητικής Υποστήριξης.

Περίληπτική αναφορά στις άλλες ρυθμίσεις που περιλαμβάνονται στο προτεινόμενο σχέδιο νόμου:

Κεφάλαιο Β: Με το σχέδιο νόμου και πέραν του βασικού περιεχομένου, επιδιώκεται η ρύθμιση αξιοποίησης και εκμετάλλευσης των κρατικών αεροδρομίων αφενός με τη δυνατότητα σύστασης ανωνύμων εταιριών με συμμετοχή του Ελληνικού δημοσίου και αντικείμενο τη διοίκηση, αξιοποίηση και εκμετάλλευση των κρατικών αεροδρομίων και αφετέρου τη δυνατότητα παραχώρησης δικαιωμάτων που αφορούν στη διοίκηση, αναβάθμιση, ανάπτυξη, λειτουργία κλπ των κρατικών αεροδρομίων σε τρίτους.

Ακόμα, επιδιώκεται η ρύθμιση του καθεστώτος παροχής επίγειας εξυπηρέτησης (ground handling), η σύσταση Διεύθυνσης Πολιτικού Σχεδιασμού Ανάπτυξης και Αξιοποίησης Αεροδρομίων στη Γενική Διεύθυνση Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ρυθμίζονται θέματα μεταφοράς προσωπικού της ΥΠΑ και θέματα Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας από έκνομες ενέργειες.

Κεφάλαιο Γ: Με το σχέδιο νόμου εκτός των ανωτέρω ιδρύεται Εποπτική Αρχή Τελών Αερολιμένων, τροποποιείται ο ν.3534/2007 (περί Αρχής Συντονισμού Πτήσεων), τροποποιείται ο ν.2465/1997 (θέματα εκπαιδευτικών προγραμμάτων αεροπορικού αντικείμενου), τροποποιείται το άρθρο 34 του ν.2682/1999, τροποποιείται ο ν.3840/2010 και ο ν.3212/2003, τροποποιούνται τα π.δ. 19/1992, 293/1999, ο ν.2898/2001 και ο ν.3429/2005, παρέχονται εξουσιοδοτήσεις για την τροποποίηση των Οργανισμών της ΥΠΑ και του ΥΠΥΜΕΔΙ, περιέχονται μεταβατικές και καταργούμενες διατάξεις και ρυθμίζεται η έναρξη ισχύος του νόμου.

A. Κύρια αξιολογούμενη ρύθμιση.

1. Αναγκαιότητα

1.1. Περιγράψτε το πρόβλημα (οικονομικό, κοινωνικό ή άλλο) το οποίο καθιστά αναγκαία την προώθηση και ψήφιση της αξιολογούμενης ρύθμισης.

Στις αρχές του 2000 υπήρξε μια μεγάλη και σταθερή αύξηση στις καθυστερήσεις των πτήσεων σε όλη την Ευρώπη, με αρνητικές επιπτώσεις στο επιβατικό κοινό και στο κόστος των αερομεταφορών. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, διαπιστώνοντας το πρόβλημα, συγκρότησε Ομάδα Υψηλού Επιπέδου προκειμένου να διερευνήσει τη λειτουργία του συστήματος διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας σε πανευρωπαϊκό επίπεδο και να εισηγηθεί τις απαραίτητες βελτιώσεις. Οι εισηγήσεις έλαβαν εν τέλει τη μορφή Κανονισμών εκ των οποίων ο Κ.Κ. 550/04 επιβάλλει την πιστοποίηση των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας και τον ορισμό παρόχου υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας. Η υλοποίηση της υποχρέωσης αυτής επιδιώκεται να επιτευχθεί με την παρούσα πρόταση νόμου.

1.2. Αναφέρατε τους στόχους που επιδιώκει η αξιολογούμενη ρύθμιση συμπεριλαμβάνοντας επιπλέον τυχόν ποσοτικοποιημένα και ποιοτικά στοιχεία των επιδιωκόμενων στόχων και αποτελεσμάτων.

Ο κύριος στόχος της αξιολογούμενης ρύθμισης είναι η εναρμόνιση με τους Κοινοτικούς Κανονισμούς με την επιβολή και πραγμάτωση των αυξημένων απαιτήσεων για την ασφάλεια, την εξειδίκευση, την αποτελεσματικότητα και την αποδοτικότητα των υπηρεσιών αεροναυτιλίας, για τη βελτίωση των επιδόσεων, τη δυνατότητα πιστοποίησης του φορέα παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας και εν τέλει τη βιωσιμότητα του ευρωπαϊκού συστήματος Πολιτικής Αεροπορίας.

1.3. Αναφέρατε αναλυτικά τις κοινωνικές και οικονομικές ομάδες που επηρεάζει άμεσα και αυτές που επηρεάζει έμμεσα η αξιολογούμενη ρύθμιση και προσδιορίστε το λόγο της επιρροής.

Ποσοστό 80 – 85% περίπου της τουριστικής κίνησης στην Ελλάδα εξυπηρετείται μέσω των αεροδρομίων. Ο τομέας των αερομεταφορών έχει γνωρίσει αλματώδη ανάπτυξη τα τελευταία χρόνια. Η αξιολογούμενη ρύθμιση θα επηρεάσει άμεσα την ασφαλή και άνετη διακίνηση των επιβατών, έμμεσα δε όλους τους κατοίκους της χώρας μας, στο νησιωτικό πλέγμα και τη γεωγραφική θέση της οποίας οφείλεται η αύξηση των τουριστών και της αεροπορικής κίνησης γενικά.

2. Καταλληλότητα

2.1. Αναφέρατε, εάν υπάρχουν, προηγούμενες προσπάθειες αντιμετώπισης του ίδιου ή παρόμοιου προβλήματος στην Ελλάδα και περιγράψτε αναλυτικά τα επιτυχή και τα προβληματικά σημεία των προσπαθειών αυτών.

Με βάση τις διαδικασίες της Ε. Ένωσης για την έγκριση κανονισμών και την καθιέρωση Ευρωπαϊκού νομοθετικού πλαισίου διαμορφώθηκε κανονιστικό πλαίσιο, για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (ΕΕΟ) και εκδόθηκαν τον Μάρτιο του 2004 τέσσερις (4) βασικοί κανονισμοί:

1. 549/2004. Κανονισμός που αφορά τη χάραξη του πλαισίου για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού. Περιλαμβάνει μεταξύ άλλων πρόνοιες για τον καθορισμό Εθνικών Εποπτικών Αρχών με

επαρκή διαχωρισμό σε λειτουργικό τουλάχιστο επίπεδο με τους φορείς υπηρεσιών αεροναυτιλίας και θέτει παραμέτρους για τους υπόλοιπους κανονισμούς.

2. 550/2004. Κανονισμός που αφορά την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στα πλαίσια του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού καθώς και το πλαίσιο εποπτείας.
3. 551/2004. Κανονισμός που αφορά την οργάνωση και χρήση του εναέριου χώρου εντός του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού.
4. 552/2004. Κανονισμός που αφορά τη διαλειτουργικότητα του Ευρωπαϊκού Δικτύου Διαχείρισης Εναέριας Κυκλοφορίας, με στόχο να επιτευχθεί η ομογενοποίηση των διαδικασιών εναέριας κυκλοφορίας και η διαλειτουργικότητα μεταξύ των διαφόρων συστημάτων αεροναυτιλίας των κρατών μελών.

Στη συνέχεια των ανωτέρω, εξεδόθη ο κανονισμός 2096/05 περί κοινών απαιτήσεων και ο κανονισμός 1794/06 που περιγράφει το σύστημα κοινής χρέωσης τελών αεροναυτιλίας.

Η δέσμη αυτή μέτρων με τίτλο «ενιαίος ευρωπαϊκός ουρανός» που περιλαμβάνει κανονισμό - πλαίσιο καθώς και τρεις τεχνικούς κανονισμούς, σχετικά με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας, την οργάνωση και χρήση του εναέριου χώρου, καθώς και τη διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, απέβλεπε ιδίως στη βελτίωση και ενίσχυση της ασφάλειας, καθώς και στην αναδιάρθρωση του εναέριου χώρου σε σχέση με την κυκλοφορία και όχι με τα εθνικά σύνορα. Συνοψίζοντας μπορούμε να πούμε ότι κύριοι στόχοι του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (SES I) ήταν :

- Η αύξηση της χωρητικότητας του ευρωπαϊκού εναέριου χώρου με παράλληλη αύξηση της ασφάλειας.
- Η μείωση του κόστους για το κοινό και τις αεροπορικές εταιρείες.
- Η μείωση των καθυστερήσεων στις πτήσεις.
- Η κοινά συμφωνημένη ομαδοποίηση γειτονικών εναέριων χώρων με στόχο την βελτίωση των επιδόσεων.

Οι ανωτέρω κανονισμοί δημιούργησαν για όλα τα Κράτη μέλη και βεβαίως για την Ελλάδα πολλές υποχρεώσεις προκειμένου να προσαρμόσουν τις υφιστάμενες οργανωτικές τους δομές παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας στις νέες απαιτήσεις του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού. Οι σημαντικότερες από αυτές τις υποχρεώσεις ήταν οι παρακάτω:

- Σύμφωνα με τον κανονισμό 549/04 (κανονισμός πλαίσιο), με το άρθρο 4 επέβαλε στα κράτη μέλη να ορίσουν ή να εγκαταστήσουν φορέα ή φορείς ως την εθνική τους εποπτική αρχή προκειμένου να εκτελεί τα καθήκοντα που ανατίθενται στην αρχή αυτήν δυνάμει του εν λόγω κανονισμού.

Οι εθνικές εποπτικές αρχές να είναι ανεξάρτητες από τους φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Η ανεξαρτησία αυτή να επιτυγχάνεται με τον επαρκή διαχωρισμό, σε λειτουργικό τουλάχιστον επίπεδο, μεταξύ των εθνικών εποπτικών αρχών και των φορέων αυτών. Τα κράτη μέλη να εξασφαλίζουν ότι οι εθνικές εποπτικές αρχές ασκούν τις εξουσίες τους κατά τρόπο αμερόληπτο και διαφανή

- Ο κανονισμός 550/04 με το άρθρο 7 επιβάλλει την πιστοποίηση των Παρόχων Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας, ενώ με το άρθρο 8

απαιτεί τον ορισμό Παρόχου Υπηρεσιών Εναέριας Κυκλοφορίας (ATS).

- ο Να εφαρμόσουν πλήρως τον Κανονισμό 730/2006 (κατηγοριοποίηση εναέριου χώρου). Από τη χώρα μας έχει εφαρμοσθεί πλήρως ο κανονισμός και με έγκριση του ICAO, όλος ο εναέριος χώρος πάνω από το Επίπεδο Πτήσης 195 (19500 πόδια συμπεριλαμβανομένου και του εναέριου χώρου πάνω από τις ανοικτές θάλασσες) έχει χαρακτηριστεί ως Κατηγορία C (ελεγχόμενος)
- ο Να ενσωματώσουν στο Εθνικό Δίκαιο την Ευρωπαϊκή Οδηγία 2006/23 που αφορά στην Κοινοτική Άδεια ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας καθώς και άλλων που αφορούν την ασφάλεια (safety). Αυτό έγινε με την έκδοση του π.δ 19/2010 τον Μάρτιο του 2010.
- ο Να δημιουργηθούν Λειτουργικά Τμήματα Εναέριου Χώρου (Functional Airspace Blocks – F.A.B.s). Η χώρα μας συμμετέχει σε ένα τέτοιο πρόγραμμα – ονομαζόμενο BLUE MED μαζί με την Ιταλία, Κύπρο, Μάλτα αλλά και με τη συμμετοχή Τυνησίας, Αιγύπτου και Αλβανίας ενώ η Ιορδανία συμμετέχει σαν παρατηρητής. Η δημιουργία F.A.B.s είναι υποχρεωτική και προβλέπεται από τη νομοθεσία του Ε.Ε.Ο.
Σήμερα έξι F.A.B.s βρίσκονται σε διαφορετικά στάδια υλοποίησης στην Ευρώπη.

Οι πρώτες δυο από τις παραπάνω υποχρεώσεις σύμφωνα με το άρθρο 19 του κανονισμού 550/04, θα έπρεπε να είχαν υλοποιηθεί ένα χρόνο μετά την έκδοση του κανονισμού 2006/05 ήτοι στις 31 Δεκεμβρίου 2006 με την δυνατότητα εξάμηνης παράτασης δηλ. μέχρι 30 Ιουνίου 2007.

Η χώρα μας αν και συμμετείχε από κοντά μέσω των εντεταλμένων οργάνων της (Υπουργείο Εξωτερικών, Υπουργείο Μεταφορών & Επικοινωνιών, και Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας) σε όλες τις φάσεις συγκρότησης του ΕΕΟ, καθυστέρησε σημαντικά και στις δύο αυτές υποχρεώσεις της, με αποτέλεσμα η Ε.Ε να ζητήσει Αιτιολογημένη Γνώμη το 2006 και να κινδυνεύει η χώρα να παραπεμφθεί στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο.

Ο ιδρυτικός νόμος της Εθνικής Εποπτικής Αρχής Αεροναυτιλίας αν και υπήρχε από το 2006, λόγω των έντονων κλαδικών αντιθέσεων σε σχέση με τον τρόπο αναδιοργάνωσης της ΥΠΑ προκειμένου να προσδιορισθεί ένας ή περισσότεροι πάροχοι για τις Υπηρεσίες Αεροναυτιλίας και σε συνδυασμό με την επιλογή της εκάστοτε πολιτικής ηγεσίας για διατήρηση της εργασιακής ειρήνης και εφαρμογής γενικότερα πολιτικής χαμηλών τόνων, είχε σαν αποτέλεσμα η εν λόγω Αρχή να στελεχωθεί και να λειτουργήσει μόλις τον Ιούνιο του 2009.

Η σημερινή ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων προσπάθησε σε μικρό χρονικό διάστημα και σε συνεργασία με τη Διοίκηση της Υ.Π.Α., να κλείσει εκκρεμότητες πολλών ετών και να αποκαταστήσει την αξιοπιστία της χώρας. Έτσι :

- με το π.δ 19/2010 ενσωμάτωσε στην Εθνική νομοθεσία την Ευρωπαϊκή Οδηγία 2006/23 για τη κοινοτική άδεια Ελεγκτή Εναέριας Κυκλοφορίας.
- Αποσοβήθηκε η παραπομπή της χώρας στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο, πείθοντας την Ε.Ε ότι έλαβε και συνεχίζει να λαμβάνει όλα τα

απαραίτητα μέτρα για την εναρμόνιση των Υπηρεσιών της Αεροναυτιλίας με τον ΕΕΟ. Σαν αποτέλεσμα η υπόθεση τέθηκε στο αρχείο κατά τη συνεδρίαση του Κολλεγίου των Επιτρόπων 28.01.10.

- Εκδόθηκε το π.δ του Κανονισμού Λειτουργίας της Εθνικής Εποπτικής Αρχής Αεροναυτιλίας (Ε.Ε.Α.Α)
- Στις 6/2010 έγινε η αρχική Πιστοποίηση της ΥΠΑ από την Ε.Ε.Α.Α ως παρόχου Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας με διάρκεια ενός έτους.

Απομένει μόνο η σαφέστερη περιγραφή του Παρόχου Αεροναυτιλίας μέσα στο υφιστάμενο οργανόγραμμα της ΥΠΑ, προκειμένου η Πολιτεία να μπορέσει να ορίσει επακριβώς τον «Φορέα Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας», κατά την έννοια του άρθρου 2 του Κανονισμού 549/2004 ΕΚ, όπως αυτός ισχύει.

2.2. Αναφέρατε τουλάχιστον ένα παράδειγμα αντιμετώπισης του ίδιου ή παρόμοιου προβλήματος σε χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή του ΟΟΣΑ (εφόσον υπάρχει) και αιτιολογήστε το λόγο για τον οποίο επιλέξατε τη συγκεκριμένη χώρα.

Όπως προκύπτει από το συνημμένο Παράρτημα ΙΙΙ, σχεδόν όλα τα κράτη της Ε.Ε αλλά και τα περισσότερα της ECAC και του ΟΟΣΑ αντιμετώπισαν με τον ίδιο τρόπο από το 2006 και μετά, τα θέματα της Αεροναυτιλίας. Δηλαδή διαχώρισαν την Εποπτική Αρχή από τους Παρόχους Υπηρεσιών και χρησιμοποιούν μόνο πιστοποιημένες υπηρεσίες αεροναυτιλίας. Υπάρχει μεγάλη ομοιότητα με το μοντέλο της Γαλλικής Πολιτικής Αεροπορίας, όπου ο πάροχος αεροναυτιλίας ανήκει στο Δημόσιο.

2.3. Απαριθμήστε αναλυτικά τα διατάγματα και τις κανονιστικές πράξεις που πρέπει να εκδοθούν, προκειμένου να εφαρμοστεί πλήρως η αξιολογούμενη ρύθμιση και περιγράψτε για κάθε μία από αυτές τυχόν θέματα που πρέπει να προσεχθούν κατά την εφαρμογή της.

α.α. Εξουσιοδοτική διάταξη

1. Άρθρο 37

Περιγραφή καν. Πράξης

Προεδρικό Διάταγμα που εκδίδεται με πρόταση των Υπουργών Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρ. Διακυβέρνησης, Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και τροποποιεί και προσαρμόζει τον Οργανισμό της ΥΠΑ στις διατάξεις του νέου νόμου.

3. Συνέπειες στην οικονομία

3.1. Αναφέρατε ποιες κατηγορίες επιχειρήσεων αφορά η αξιολογούμενη ρύθμιση.

Η αξιολογούμενη ρύθμιση αφορά αμέσως το σύνολο του αεροπορικού κλάδου, κατά δεύτερο τον τουριστικό κλάδο και γενικότερα όλο το φάσμα της εθνικής οικονομίας.

4. Συνέπειες στην κοινωνία και στους πολίτες

4.1. Αναφέρατε τις προσδοκώμενες συνέπειες της προτεινόμενης ρύθμισης στην κοινωνία γενικά και στις επηρεαζόμενες κοινωνικές ομάδες ειδικά

Το όφελος της αξιολογούμενης ρύθμισης αφορά και διαχέεται στις αερομεταφορές και στην τουριστική βιομηχανία. Η αναδιάρθρωση της ΥΠΑ και ο διαχωρισμός των σχετικών λειτουργιών θα αυξήσει τα επίπεδα ασφάλειας και ταχύτητας διακίνησης των αεροσκαφών και θα βελτιώσει τη χωρητικότητα των αιθέρων και την αεροπορική κίνηση.

4.2. Αναφέρατε τα σημερινά δεδομένα για κάθε ένα τομέα και κάθε μία κοινωνική ομάδα που επηρεάζονται από την αξιολογούμενη ρύθμιση, όπως αυτά προκύπτουν από την Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία.

Τα συναφή στοιχεία προς την αξιολογούμενη ρύθμιση, δεν προκύπτουν μόνο από την Ε.Σ.Υ. αλλά κυρίως από τα στοιχεία που παρέχει σε ετήσια βάση η μόνιμη επιτροπή Performance Review Commission (PRC) του Eurocontrol, η οποία παρακολουθεί και συγκρίνει τις επιδόσεις όλων των κρατών μελών σε σχέση με τους στόχους που θέτει ο Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός. Οι τομείς που επηρεάζονται είναι οι εξής και αφορούν το σύνολο των πολιτών της χώρας:

Τομέας	Στόχος
Ασφάλεια (Safety)	Επίπεδο ασφάλειας x 3 σταδιακά μέχρι το 2020
Μείωση Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων	Μείωση εκπομπών CO ₂ 10 % . Μείωση θορύβου.
Σχέση κόστους-αποτελεσματικότητας	Μείωση 5% το χρόνο του κόστους ANS μέχρι το 2020
Χωρητικότητα Εναέριου Χώρου	αύξηση της κίνησης έως 17% μέχρι το 2014
Μείωση καθυστερήσεων	Σε 0.7 λ ανά πτήση μέχρι το 2012

4.3. Περιγράψτε ξεχωριστά και αναλυτικά τα οφέλη που αναμένεται να προκύψουν για τον πολίτη από την προτεινόμενη ρύθμιση
Βλέπετε τα αναφερόμενα υπό 4.1.

4.4. Αναφέρατε τα σημεία της προτεινόμενης ρύθμισης, τα οποία επιφέρουν βελτίωση των υπηρεσιών του Κράτους προς τον πολίτη.

Όλες οι προτεινόμενες διαρθρωτικές αλλαγές βελτιώνουν ορατά και δραστικά τα επίπεδα της ασφάλειας, της εξειδίκευσης, της αποτελεσματικότητας και της αποδοτικότητας των υπηρεσιών αεροναυτιλίας, αυξάνοντας τις επιδόσεις της ΥΠΑ και τις υπηρεσίες της προς τον πολίτη.

4.5. Αναφέρατε τα σημεία της προτεινόμενης ρύθμισης που απλουστεύουν τις διοικητικές διαδικασίες

Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, με την υπάρχουσα δομή, έχει ταυτόχρονα αρμοδιότητες κανονιστικές, εποπτικές και παροχής υπηρεσιών τόσο στην Αεροναυτιλία όσο και στα Αεροδρόμια, γεγονός που είναι σε ευθεία αντίθεση με της επιταγές της Ε.Ε. Υπάρχει ανάγκη συνεπώς για την αναβάθμιση και αναδιάρθρωση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και την συνακόλουθη προσαρμογή της στα Ευρωπαϊκά και Διεθνή δεδομένα και συγκεκριμένα στους κοινοτικούς κανονισμούς 549/04, 550/04, 551/04, 552/04, 2096/05, 1794/06, μετά και από την έκδοση του κανονισμού 1070/09 (SES II), ο οποίος τροποποιεί τους προηγούμενους και έχει ως αντικείμενο τη βελτίωση των επιδόσεων και της βιωσιμότητας του Ευρωπαϊκού συστήματος Πολιτικής Αεροπορίας. Η προτεινόμενη ρύθμιση καλείται να δώσει θετική διέξοδο στην ανάγκη αυτή και να διαρθρώσει την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.)

κατά τέτοιο τρόπο, ώστε να επιτυγχάνεται με τη νέα οργανωτική δομή της σαφής και ευδιάκριτος διαχωρισμός των λειτουργιών του ρυθμιστικού / κανονιστικού επιπέδου από αυτό της Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας.

Υπ' αυτό το πρίσμα, η Γενική Διεύθυνση Αεροναυτιλίας της Υ.Π.Α. μετονομάζεται σε Γενική Διεύθυνση Φορέα Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας με αρμοδιότητα την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας για τη γενική εναέρια κυκλοφορία και αποτελεί τον «Φορέα Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας», κατά την έννοια του άρθρου 2 του Κανονισμού 549/2004 ΕΚ, όπως ισχύει. Οι παρεχόμενες υπηρεσίες του Φορέα Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας είναι οι ακόλουθες:

- α) Υπηρεσίες Εναέριας Κυκλοφορίας (Air Traffic Services - ATS),
- β) Υπηρεσίες Επικοινωνιών, Πλοήγησης και Επιτήρησης (Communication, Navigation, Surveillance - CNS) και
- γ) Υπηρεσίες Αεροναυτικών Πληροφοριών (Aeronautical Information Services - AIS).

Ο Φορέας Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας υποχρεούται να λειτουργεί σύμφωνα με την εκάστοτε ισχύουσα Εθνική και Κοινοτική νομοθεσία και τα εκάστοτε ισχύοντα Διεθνή και Κοινοτικά πρότυπα ασφαλείας, με σκοπό την ασφάλεια των πτήσεων και την ασφαλή και αποτελεσματική διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας.

Κατόπιν των ανωτέρω, και μετά την προώθηση της τροποποίησης της δομής με το παρόν σχέδιο νόμου της Γενικής Διεύθυνσης Αεροναυτιλίας, η Κεντρική Υπηρεσία της ΥΠΑ θα διαρθρώνεται ως εξής:

- Γενική Διεύθυνση Φορέα Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας.
- Γενική Διεύθυνση Αερομεταφορών.
- Γενική Διεύθυνση Διοικητικής Υποστήριξης.

5. Συνέπειες στο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον

Η εφαρμογή του ΕΕΟ θα έχει θετικές συνέπειες για το περιβάλλον, καθ' όσον δίνει ιδιαίτερη έμφαση στη μείωση των εκπομπών CO₂, στη μείωση των καυσίμων των αεροσκαφών (με τον καθορισμό συντομότερων διαδρομών) και τέλος στο περιορισμό του θορύβου με την εισαγωγή νέων τεχνολογιών στη κατασκευή των κινητήρων. Οι στόχοι αυτοί έχουν τεθεί σε Ευρωπαϊκό και Εθνικό επίπεδο και πρέπει να υλοποιηθούν σταδιακά μέχρι το 2020.

6. Συνέπειες στη δημόσια διοίκηση και την απονομή της δικαιοσύνης

Η επιδιωκόμενη ευρεία και ριζική αναδιάρθρωση που προβλέπεται στην αξιολογούμενη ρύθμιση οδηγεί σε βελτίωση της ποιότητας, ταχύτητας και αποτελεσματικότητας της δημόσιας διοίκησης. Ως προς την απονομή της δικαιοσύνης, δεν υφίσταται άμεση συνάφεια ώστε να μπορούν να προσδιοριστούν άμεσες συνέπειες.

7. Νομιμότητα

Το βασικό κανονιστικό πλαίσιο στην Ε.Ε. είναι, όπως προαναφέρθηκε και αναλύθηκε, οι τέσσερις κανονισμοί 549/2004, 550/2004, 551/2004 και 552/2004, στη συνέχεια δε των παραπάνω εκδόθηκε ο κανονισμός 2096/2005, ο κανονισμός 1794/2006 ο κανονισμός 730/2006 και η οδηγία 2006/23.

8. Αρμοδιότητα

8.1. Αναφέρατε τα υπουργεία που είναι συναρμόδια για το σχεδιασμό και την προώθηση της αξιολογούμενης ρύθμισης, αιτιολογώντας ειδικά τους λόγους συναρμοδιότητας.

Η εισαγωγή των διατάξεων για την αναδιάρθρωση της Υ.Π.Α. συνιστά αρμοδιότητα του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθώς η ρύθμιση αυτή συναρτάται άμεσα με τη λειτουργία και προώθηση αναδιάρθρωσης και προσαρμογής στις ευρωπαϊκές απαιτήσεις της Υ.Π.Α. που είναι αρμοδιότητας του άνω Υπουργείου.

8.2. Αναφέρατε τις οργανικές μονάδες με τις οποίες υπήρξε συνεργασία του επισπεύδοντος υπουργείου κατά το στάδιο προετοιμασίας της εξεταζόμενης ρύθμισης.

Υπήρξε συνεργασία με την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας

8.3. Αναφέρατε αναλυτικά τις υπηρεσίες, που θα είναι αρμόδιες για την εφαρμογή κάθε ξεχωριστής δράσης που προέρχεται από την εξεταζόμενη ρύθμιση

Στο πλαίσιο των όσων ορίζονται στο κεφάλαιο Α' της εξεταζόμενης ρύθμισης, την μέριμνα εφαρμογής του νέου νόμου έχει Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας

9. Τήρηση Νομοτεχνικών Κανόνων και Κωδικοποίηση

9.1. Αναφέρατε τους νομοτεχνικούς κανόνες οι οποίοι εφαρμόστηκαν κατά την σύνταξη της προτεινόμενης διάταξης, με αναφορά στο εγχειρίδιο οδηγιών της Κεντρικής Νομοπαρασκευαστικής Επιτροπής (ΚΕ.Ν.Ε.).

Η απάντηση θα προστεθεί μετά την νομοτεχνική επεξεργασία από την ΚΕΝΕ

9.2. Προσδιορίστε τις διατάξεις που τροποποιεί, αντικαθιστά ή καταργεί η προτεινόμενη ρύθμιση και ιδίως αναφέρατε εάν υπάρχει ήδη κώδικας ρυθμίσεων συναφών με την προτεινόμενη.

Οι ρυθμίσεις του κεφαλαίου Α' της εξεταζόμενης ρύθμισης τροποποιούν – καταργούν διατάξεις του π.δ. 19/1992, του π.δ. 56/1989 και του π.δ. 293/1999 όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει.

10. Διαφάνεια – κοινωνική συμμετοχή

Τα συνολικά αποτελέσματα της διαβούλευσης παρουσιάζονται :

- Στο συνημμένο Παράρτημα Ι Έγγραφο Γ.Γ.Κ
- Στο συνημμένο Παράρτημα ΙΙ Συγκριτικός Πίνακας Σχολίων

Β. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΑΛΛΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ

11. Γενική αξιολόγηση

11.1. Περιγράψτε χωριστά και αναλυτικά το πρόβλημα που καλείται να αντιμετωπίσει κάθε μία «άλλη διάταξη» που περιλαμβάνεται στο προτεινόμενο «σχέδιο νόμου»

Με το κεφάλαιο Β', ρυθμίζονται ζητήματα που αφορούν:

α. Τis δυνατότητες αξιοποίησης και εκμετάλλευσης των κρατικών αεροδρομίων. Συγκεκριμένα, οι αερομεταφορές στην Ελλάδα εξυπηρετούνται από ένα δίκτυο 40 αεροδρομίων. Εκτός του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος», που είναι ιδιωτικός Αερολιμένας, όλοι οι άλλοι είναι Κρατικοί Αερολιμένες. Ποσοστό 80-85 % περίπου της τουριστικής κίνησης εξυπηρετείται μέσω των Αεροδρομίων. Επίσης ποσοστό 80 % περίπου της αεροπορικής κίνησης, εξυπηρετείται από τα 5 μεγάλα αεροδρόμια (Αθηνών, Θεσσαλονίκης, Ηρακλείου, Ρόδου, Κέρκυρας). Τα τελευταία χρόνια η αλματώδης ανάπτυξη στον τομέα των Αερομεταφορών οφείλεται κυρίως :

- Στην συμμετοχή της χώρας μας στην Ε.Ε.
- Στην παγκοσμιοποίηση των αγορών.
- Στην ανάγκη τόνωσης των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων και συνεργασιών.
- Στη γεωγραφική θέση της χώρας μας.
- Στο νησιωτικό πλέγμα της χώρας μας.
- Στις ανάγκες προσέλευσης τουριστών.
- Στις ανάγκες οικονομικής ανάπτυξης δια των έργων υποδομής, που έχουν γίνει.

Η αύξηση των αερομεταφορών δημιουργεί τις προϋποθέσεις, έτσι ώστε, τα αεροδρόμια να γίνουν πόλοι οικονομικής ανάπτυξης, οι οποίοι πρέπει να τροφοδοτούνται συνεχώς με καλύτερο επίπεδο παρεχομένων υπηρεσιών, επίγειων και εναερίων και την ασφαλή και άνετη διακίνηση των επιβατών.

Οι δυνατότητες αρκετών Ελληνικών Αεροδρομίων έχουν ήδη ξεπεραστεί ως προς την επάρκεια των υποδομών όπως, διαθέσιμες κτιριακές εγκαταστάσεις και διευκολύνσεις, διαστάσεις διαδρόμων προσγείωσης, τροχόδρομοι, χώροι στάθμευσης αεροσκαφών, αλλά και το επίπεδο των παρεχομένων υπηρεσιών.

Έτσι το βασικότερο πρόβλημα, που εντοπίζεται στα αεροδρόμια, είναι η ανεπαρκής χωρητικότητά τους σε σχέση με την ζήτηση της αεροπορικής αγοράς, αλλά και το χαμηλό επίπεδο παρεχομένων υπηρεσιών.

Αυτά έχουν ως αποτέλεσμα συχνά φαινόμενα συνωστισμού, καθυστερήσεων, κορεσμό των διαφόρων επιμέρους εγκαταστάσεων, περιορισμούς ως προς την εκμετάλλευση ορισμένων νέου τύπου αεροσκαφών και σε ορισμένες περιστάσεις αποτελούν τροχοπέδη ανάπτυξης της αεροπορικής κίνησης.

Προκειμένου να αντιμετωπισθούν αυτά τα προβλήματα και τα αεροδρόμιά μας να γίνουν ελκυστικοί προορισμοί θα πρέπει να γίνουν έργα σε αρκετά αεροδρόμια (συνημμένος πίνακας 1) κόστους 961.850.681 € που να έχουν σχέση με επεκτάσεις κτιρίων, επιμηκύνσεις διαδρόμων προσγείωσης, αυξήσεις χώρων στάθμευσης αεροσκαφών, βελτιώσεις υποδομών, έργα συντήρησης και ασφαλείας αερομεταφορών.

Αν στα έργα αυτά περιληφθεί και το έργο κατασκευής νέου αεροσταθμού στον Αερολιμένα Θεσσαλονίκης, κόστους 1 δις €, τότε το συνολικό ποσό των

έργων που θα πρέπει να επενδυθούν είναι 1.961.850.681 € μέσα σε ένα περιβάλλον δυσμενούς οικονομικής συγκυρίας.

Επίσης θα πρέπει να γίνουν προσλήψεις προσωπικού αναγκαίου για την ομαλή λειτουργία των αεροδρομίων.

Εξ όλων των ανωτέρω προκύπτει αδήριτη η ανάγκη αλλαγής του υφιστάμενου νομικού πλαισίου λειτουργίας των Κρατικών Αεροδρομίων, προκειμένου να αξιοποιηθούν τα αεροδρόμια και να βελτιστοποιηθεί η εκμετάλλευσή τους με την προσέλευση των αναγκών πόρων. Να δημιουργηθούν νέες θέσεις εργασίας στα περιφερειακά αεροδρόμια, να επιτευχθεί ο λειτουργικός διαχωρισμός μεταξύ ελέγχοντος και ελεγχόμενου, που σήμερα, με την υπάρχουσα δομή ταυτίζεται και ο ρόλος αυτός ανήκει στην Υ.Π.Α.

Όλα αυτά δύναται να προκύψουν με την εφαρμογή του άρθρου 22 του προτεινομένου σχεδίου νόμου. Σ' αυτό προβλέπεται με απόφαση της Διυτ. Επιτρ. Αναδ. & Αποκρ. η ίδρυση ανωνύμων εταιρειών. Μετοχές των εταιρειών αυτών μπορούν να αποκτηθούν από τρίτους επενδυτές είτε στο ιδρυτικό στάδιο ή μεταγενέστερα, μπορούν να παραχωρηθούν στις εταιρείες αυτές δικαιώματα διοίκησης, διαχείρισης, λειτουργίας, ανάπτυξης, επέκτασης, συντήρησης και εκμετάλλευσης ενός ή περισσότερων κρατικών αεροδρομίων. Το Κράτος δια των οργάνων του θα ελέγχει, επιθεωρεί και ρυθμίζει την ομαλή και ασφαλή λειτουργία αυτών.

Να σημειωθεί, ότι στα αεροδρόμια των Κρατών - μελών της Ε.Ε η Πολιτική Αεροπορία δεν είναι φορέας λειτουργίας σε αεροδρόμια, όπου εκτελούνται δημόσιες μεταφορές.

Η ευθυγράμμιση αυτή με το Ευρωπαϊκό γίνεσθαι, όπως και η προσέλευση επενδύσεων για την ανάπτυξη, επέκταση, λειτουργία των αεροδρομίων είναι προς το συμφέρον του κοινωνικού συνόλου.

β. Ρυθμίζεται το καθεστώς της παροχής επίγειας εξυπηρέτησης (ground handling) στους 34 Ελληνικούς αερολιμένες με ετήσια κίνηση κάτω των δύο εκατομμυρίων επιβατών ή 50.000 τόνων φορτίου, οι οποίοι δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 96/67 ΕΚ, όπως ενσωματώθηκε στην ελληνική έννομη τάξη με το π.δ. 285/1998.

Μετά από πενήντα τέσσερα (54) χρόνια απελευθερώνεται πλέον η αγορά στον τομέα επίγειας εξυπηρέτησης, όσον αφορά τις περιορισμένες κατηγορίες επίγειας εξυπηρέτησης υπ. αρ. 3 – Υπηρεσίες αποσκευών (διαχείριση, διαλογή, φόρτωση κι εκφόρτωση από και προς τα αεροσκάφη) και 5 – Υπηρεσίες εξυπηρέτησης στην πίστα και στους λοιπούς αερολιμένες της χώρας (πλην του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών και των Κρατικών Αερολιμένων Θεσσαλονίκης, Ηρακλείου, Ρόδου και Κέρκυρας, για τους οποίους η απελευθέρωση έχει ήδη συντελεστεί από το έτος 2000).

Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 40 του Ν. 3710/2008 είχε χορηγηθεί, με την αριθμ. Δ3/Β/ 24740/6437/29-07-2009 απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικ/νίων, έγκριση στην εταιρεία Olympic Handling ΑΕ για την δραστηριοποίησή της ως φορέα επίγειας εξυπηρέτησης, έως την 6η Οκτωβρίου 2009 (καταληκτική ημερομηνία), στους Κρατικούς αερολιμένες, όπως αναφέρονται στις διατάξεις του άρθρου 35Α του Ν. 3492/2006 (ΦΕΚ 210Α). Αυτό σήμαινε ότι μετά την ημερομηνία της 6ης Οκτωβρίου 2009 στα εν λόγω αεροδρόμια ήταν δυνατόν να δραστηριοποιηθούν και άλλοι φορείς πλέον της Olympic Handling, καθότι η ημερομηνία αυτή εθεωρείτο, από τις διατάξεις του άρθρου 40 του Ν. 3710/2008, καταληκτική. Μετά την οποία όφειλε η ΥΠΑ σε ενδεχόμενες αιτήσεις για τις ελεύθερες κατηγορίες: 2,4,6,8,9 και 10 (οι κατηγορίες 1,7 και 11 ήδη είχαν

απελευθερωθεί με την αριθμ. γνωμοδ. 449/2007 του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους) να χορηγήσει τις εγκρίσεις, εφόσον φυσικά πληρούνταν οι διατάξεις του άρθρου 4 του Βασικού Κανονισμού Επίγειας Εξυπηρέτησης.

Σύμφωνα με την παράγραφο 101 της Απόφασης Ε.Ε. της 17/09/2008 HR C(2008) 5074 (N321), όπου στο πλαίσιο της αποκρατικοποίησης περιουσιακών στοιχείων επίγειας εξυπηρέτησης του Ομίλου της εταιρείας «Ολυμπιακής – Αεροπορίας Υπηρεσίες» επιτράπηκε να τεθεί όρος στη νέα εταιρεία που θα αγόραζε αυτά τα περιουσιακά στοιχεία αναφορικά με την παροχή υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης σε περιφερειακά, μη ελεუθερωμένα αεροδρόμια της Ελλάδας. Ειδικότερα για την περίοδο μετά την εκκαθάριση της Ολυμπιακής Αεροπορίας – Υπηρεσίες, η νέα εταιρεία (πλέον μετονομασθείσα σε «Olympic Handling S.A.») οφείλει να παρέχει υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης σε τρίτους, καθώς και να συμμετάσχει σε οιονδήποτε προσεχή διαγωνισμό προκηρύξει η ΥΠΑ στο μέλλον για την παροχή υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης σε τρίτους στα εν λόγω μη ελεუθερωμένα αεροδρόμια.

Με την αριθμ. πρωτ. 3710/18-9-09 εντολή του Υπουργού Μεταφορών και Επικ/νίων εκδόθηκε η με αριθμ. πρωτ. Δ3/Β/24740/6437/29-07-09 απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικ/νίων με την οποία ανατέθηκε στην εταιρεία Olympic Handling να συνεχίσει τη δραστηριοποίησή της ως φορέας επίγειας εξυπηρέτησης στα ανωτέρω αεροδρόμια, από την ημερομηνία της 7ης Οκτωβρίου 2009 και μέχρις ότου παραχθούν αποτελέσματα από την προσεχή διαγωνιστική, προς τούτο, διαδικασία.

Με τις με αριθμ. πρωτ. Δ3/Β/50897/12191 (ΚΑΧΝΔ), Δ3/Β/50899/12192 (ΚΑΚΩΙ), Δ3/Β/50900/12193 (ΚΑΖΑΣ), Δ3/Β/50902/12195 (ΚΑΜΚ), Δ3/Β/50903/12196 (ΚΑΣΡ), Δ3/Β/50904/12197 (ΚΑΜΤΕ) και Δ3/Β/50901/12194/30-12-2009 (ΚΑΣΜΑ) αποφάσεις Διοικητού ΥΠΑ προκηρύχθηκε εκ νέου διαγωνιστική διαδικασία για τις 25-2-2010.

Επί προσφυγών της εταιρείας SWISSPORT SUD, GOLDAIR HANDLING, η ολομέλεια εξέδωσε την υπ' αριθμό 1892/2010 απόφασή του με την οποία αίρει την εξουσιοδότηση του Υπουργού Μεταφορών (άρθρο 27 παρ. 2γ του ν2668/98) και επομένως ακυρώθηκε η διαγωνιστική διαδικασία.

Ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων προκειμένου να υπάρξει ισονομία απέναντι στους υποψηφίους φορείς επίγειας εξυπηρέτησης και να αρθεί οποιαδήποτε αδικία προώθησε τροπολογία νόμου, η οποία ψηφίστηκε από την Βουλή (νόμος 3842 άρθρο 91 ΦΕΚ Α'58/23-4-2010) και αφορούσε στην προσωρινή, για 12 μήνες με δυνατότητα παράτασης για έξι (6) επί πλέον μήνες, παροχή επίγειας εξυπηρέτησης στους αερολιμένες της χώρας που δεν εμπίπτουν στο π.δ. 285/98.

Η εν λόγω διάταξη του σχεδίου νόμου παρέχει πλήρη εξουσιοδότηση στον Υπουργό ΥΠΟΜΕΔΙ με επέκταση ισχύος των διατάξεων του προεδρικού Διατάγματος 285/98 και στους αερολιμένες με ετήσια επιβατική κίνηση κάτω των 2.000.000 επιβατών, να εκδίδει Βασικό Κανονισμό και Οικείους Κανονισμούς Επίγειας Εξυπηρέτησης σε όλα τα αεροδρόμια.

γ. Προβλέπεται η σύσταση διεύθυνσης πολιτικής αεροδρομίων στη γενική διεύθυνση αερομεταφορών του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

δ. Ρυθμίζονται ζητήματα μεταφοράς προσωπικού της ΥΠΑ (ιπτάμενοι χειριστές και μηχανικοί των εταιριών «Ολυμπιακές Αερογραμμές Α.Ε.», «Ολυμπιακή Αεροπορία-Υπηρεσίες Α.Ε.» και «Ολυμπιακή Αεροπλοΐα Α.Ε.» που μεταφέρθηκαν στην ΥΠΑ με τον ν.3717/2008) δεδομένης της αδυναμίας απορρόφησης μεγάλου αριθμού προσωπικού από την Υ.Π.Α.

ε. Ρυθμίζονται ζητήματα ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες.

Με το **κεφάλαιο Γ'**, ρυθμίζονται ζητήματα, ως ακολούθως:

- ιδρύεται Εποπτική Αρχή Τελών Αερολιμένων,
- τροποποιείται ο ν.3534/2007 (περί Αρχής Συντονισμού Πτήσεων),
- τροποποιείται ο ν.2465/1997 (θέματα εκπαιδευτικών προγραμμάτων αεροπορικού αντικειμένου),
- τροποποιείται το άρθρο 34 του ν.2682/1999,
- τροποποιείται ο ν.3840/2010 και ο ν.3212/2003,
- τροποποιούνται τα π.δ. 19/1992, 293/1999, ο ν.2898/2001 και ο ν.3429/2005,
- παρέχονται εξουσιοδοτήσεις για την τροποποίηση των Οργανισμών της ΥΠΑ και του ΥΠΥΜΕΔΙ,
- περιέχονται μεταβατικές και καταργούμενες διατάξεις
- ρυθμίζεται η έναρξη ισχύος του νόμου.

11.2 Περιγράψτε χωριστά και αναλυτικά τους λόγους για τους οποίους κάθε «άλλη διάταξη» είναι αναγκαία και κατάλληλη να αντιμετωπίσει το αντίστοιχο πρόβλημα.

α. Βλέπετε τα αναφερόμενα υπό 11.1. α.

β. Βλέπετε τα αναφερόμενα υπό 11.1.β.

γ. Βλέπετε τα αναφερόμενα υπό 11.1.γ.

δ. Οι ρυθμίσεις αυτές καθίστανται αναγκαίες δεδομένου ότι στο πλαίσιο των ρυθμίσεων του άρθρου 11 του ν. 3783/2009 (ιπτάμενοι χειριστές) καθώς και αυτών της παρ. 10 του άρθρου 1 της ΠΝΠ της 16.9.2009 (μηχανικοί), που προβλέπουν τη δημιουργία ισάριθμων με τις σχετικές αιτήσεις προσωποπαγών θέσεων, υποβλήθηκαν 976 αιτήσεις για μεταφορά προσωπικού στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Οι υπηρεσιακές ανάγκες, όμως, καθώς και οι υφιστάμενες κτιριακές και υλικοτεχνικές υποδομές της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, δεν επιτρέπουν την απορρόφηση ενός τόσο μεγάλου αριθμού ιπταμένων χειριστών και μηχανικών.

11.3. Αναφέρατε χωριστά για κάθε μία «άλλη διάταξη» τους λόγους για τους οποίους έχει συμπεριληφθεί στο συγκεκριμένο σχέδιο νόμου.

Όλες οι «άλλες διατάξεις» συμπεριελήφθησαν στο συγκεκριμένο σχέδιο νόμου διότι οι περισσότερες αφορούν και αναφέρονται στην ΥΠΑ και σε αεροπορικά θέματα.

11.4. Αναφέρατε χωριστά και αναλυτικά τις αναμενόμενες συνέπειες κάθε μίας «άλλης διάταξης», συμπεριλαμβανομένων των συνεπειών στην οικονομία, την κοινωνία και τους πολίτες και στο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον.

α. Η ΥΠΑ θα εξακολουθεί να ασκεί στα Ελληνικά κρατικά αεροδρόμια αρμοδιότητες εποπτείας καθώς και ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας. Όμως με την παραχώρηση, η διοίκηση, οργάνωση και εκμετάλλευση των αεροδρομίων θα αναληφθεί από ιδιωτικές επιχειρήσεις, οι οποίες θα αναλάβουν και την υποχρέωση χρηματοδότησης της αναβάθμισης των υπαρχόντων έργων και υπαρχουσών υπηρεσιών, έχοντας ταυτόχρονα αναλάβει την υποχρέωση φύλαξης, καθαρισμού, εκμίσθωσης χώρων κλπ. Κατά συνέπεια, το δημόσιο θα περιοριστεί σε ρόλο εποπτικό – ελεγκτικό – κανονιστικό, τον οποίο θα φέρει πιο αξιόπιστα εις πέρας, αφού το προσωπικό του δημοσίου δεν θα αποσπάται σε ρόλους ιδιωτικού τομέα, θα δημιουργηθούν νέες θέσεις εργασίας, θα αξιοποιηθούν οι τομείς αυτοί επιχειρηματικής δράσης από την ιδιωτική πρωτοβουλία και θα δοθεί έναυσμα ανάπτυξης στις τοπικές οικονομίες και κοινωνίες αλλά και ευρύτερα, πανελλαδικά.

β. Βλέπετε τα αναφερόμενα υπό 11.1.β.

11.5 Αναφέρατε αναλυτικά τις υπηρεσίες που θα είναι αρμόδιες για την εφαρμογή κάθε «άλλης διάταξης»

Η υπηρεσία που θα είναι αρμόδια για την εφαρμογή των περισσότερων από τις «άλλες διατάξεις» είναι η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας.

12. Διαφάνεια και διαβούλευση

Τα συνολικά αποτελέσματα της διαβούλευσης παρουσιάζονται :

- Στο συνημμένο Παράρτημα Ι Έγγραφο Γ.Γ.Κ
- Στο συνημμένο Παράρτημα ΙΙ Συγκριτικός Πίνακας Σχολίων