



Βρυξέλλες, 12 Σεπτεμβρίου 2023
(OR. en)

12906/23

AVIATION 155

ΔΙΑΒΙΒΑΣΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Αποστολέας:	Για τη Γενική Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η κα Martine DEPREZ, Διευθύντρια
Ημερομηνία Παραλαβής:	12 Σεπτεμβρίου 2023
Αποδέκτης:	κα Thérèse BLANCHET, Γενική Γραμματέας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Αριθ. εγγρ. Επιτρ.:	COM(2023) 524 final
Θέμα:	ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ σχετικά με την αξιολόγηση του Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας και του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και την ίδρυση Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο - COM(2023) 524 final.

συνημμ.: COM(2023) 524 final

Βρυξέλλες, 12.9.2023
COM(2023) 524 final

**ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ
ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ**

**σχετικά με την αξιολόγηση του Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια
της Αεροπορίας και του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 για τη θέσπιση κοινών κανόνων
στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και την ίδρυση Οργανισμού της Ευρωπαϊκής
Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας**

ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή διενήργησε αξιολόγηση του Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας (στο εξής: EASA) και του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και την ίδρυση Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Αεροπορική Ασφάλεια ⁽¹⁾. Αντικείμενο της αξιολόγησης ήταν η εκτίμηση της αποτελεσματικότητας του κανονισμού όσον αφορά την επίτευξη των στόχων του, της αποδοτικότητάς του, του βαθμού ανταπόκρισής του στις ανάγκες των ενδιαφερόμενων μερών, της συνοχής του με άλλες νομοθετικές πράξεις και δράσεις πολιτικής της ΕΕ, καθώς και της συνολικής ενωσιακής προστιθέμενης αξίας του. Αξιολογήθηκαν, επίσης, οι επιδόσεις του EASA σε σχέση με τους στόχους, την εντολή και τα καθήκοντά του. Η παρούσα έκθεση υποβάλλεται στο Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο βάσει του άρθρου 124 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139. Παρουσιάζει τα πορίσματα της εν λόγω αξιολόγησης, επισημαίνοντας τα επιτεύγματα τόσο του EASA όσο και του κανονισμού όσον αφορά την επίτευξη του γενικού στόχου της εγκαθίδρυσης και διατήρησης υψηλού και ομοιόμορφου επιπέδου ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας στην Ένωση. Η έκθεση προσδιορίζει επίσης τομείς στους οποίους απαιτούνται μελλοντικές βελτιώσεις, όπως η κατάλληλη χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων του EASA. Τα πορίσματα που παρουσιάζονται στην παρούσα έκθεση αναπτύσσονται περαιτέρω σε ειδικό έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής ⁽²⁾ και υποστηρίζονται από δεδομένα τα οποία συγκεντρώθηκαν στο πλαίσιο μελέτης που ανέθεσε η Επιτροπή για την αξιολόγηση τόσο του EASA όσο και του κανονισμού ⁽³⁾.

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/1139 για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και την ίδρυση Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Αεροπορική Ασφάλεια εφαρμόζεται από την 1η Σεπτεμβρίου 2018. Δεδομένου ότι η ασφάλεια αποτελεί προϋπόθεση για έναν ανταγωνιστικό τομέα αεροπορικών μεταφορών, κύριος **στόχος του κανονισμού είναι η εγκαθίδρυση και διατήρηση υψηλού και ομοιόμορφου επιπέδου ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας στην Ένωση**. Ο κανονισμός αποσκοπεί επίσης,

⁽¹⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Ιουλίου 2018, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και την ίδρυση Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Αεροπορική Ασφάλεια, και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, (ΕΕ) αριθ. 996/2010, (ΕΕ) αριθ. 376/2014 και των οδηγιών 2014/30/ΕΕ και 2014/53/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, καθώς και για την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 552/2004 και (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου (ΕΕ L 212 της 22.8.2018, σ. 1).

⁽²⁾ SWD(2023) 298.

⁽³⁾ Μελέτη για την υποστήριξη της αξιολόγησης των επιδόσεων του Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας (EASA) σε σχέση με τους στόχους, την εντολή και τα καθήκοντά του, όπως ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139 — Τελική έκθεση, 2023

μεταξύ άλλων, να διευκολύνει, στα πεδία που καλύπτει, την ελεύθερη κυκλοφορία εμπορευμάτων, προσώπων, υπηρεσιών και κεφαλαίων και τη διαμόρφωση ίσων όρων ανταγωνισμού για όλους τους παράγοντες της εσωτερικής αγοράς αερομεταφορών, να συμβάλει σε ένα υψηλό και ομοιόμορφο επίπεδο προστασίας του περιβάλλοντος, καθώς και να προωθήσει παγκοσμίως τις απόψεις της Ένωσης για τα πρότυπα και τους κανόνες της πολιτικής αεροπορίας, με την καθιέρωση κατάλληλης συνεργασίας με τρίτες χώρες και διεθνείς οργανισμούς.

Οι στόχοι του κανονισμού επιτυγχάνονται, μεταξύ άλλων, μέσω της ανάπτυξης, της θέσπισης και της ομοιόμορφης εφαρμογής όλων των αναγκαίων απαιτήσεων που καλύπτουν όλους τους βασικούς τομείς της πολιτικής αεροπορίας, συμπεριλαμβανομένων της αξιοπλοΐας, των πτητικών λειτουργιών, του ιπτάμενου προσωπικού, των αεροδρομίων και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Ο κανονισμός καλύπτει επίσης τις νέες τεχνολογίες, ιδίως τα μη επανδρωμένα αεροσκάφη.

Οι στόχοι του κανονισμού επιτυγχάνονται κυρίως με τη βοήθεια του Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας, στον οποίο έχει ανατεθεί ευρύ φάσμα αρμοδιοτήτων.

Όσον αφορά το γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής, ο κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος. Εφαρμόζεται επίσης στην Ελβετία, τη Νορβηγία, την Ισλανδία και το Λιχτενστάιν, οι οποίες είναι μέλη του EASA δυνάμει των συμφωνιών της Ένωσης που έχουν υπογραφεί με τις εν λόγω χώρες ⁽⁴⁾.

Ο EASA ιδρύθηκε αρχικά το 2002 και άρχισε να λειτουργεί το 2003⁵. Έκτοτε, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 216/2008 και ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1108/2009 ⁽⁶⁾ διεύρυναν το πεδίο αρμοδιοτήτων της Ένωσης και τις αρμοδιότητες του EASA. Ο EASA έχει την έδρα του στην Κολωνία, με γραφεία στις Βρυξέλλες, στην Ουάσινγκτον, στο Πεκίνο, στη Σιγκαπούρη και στην Πόλη του Παναμά.

Ο κανονισμός αντικαθιστά τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας ⁽⁷⁾. Στην εκτίμηση επιπτώσεων του 2015 ⁽⁸⁾ για την υποστήριξη

⁽⁴⁾ Συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο (συμφωνία για τον EOX) και διμερές συμφωνία με την Ελβετία.

⁽⁵⁾ 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, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/ALL/?uri=celex:32002R1592>.

⁽⁶⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1108/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Οκτωβρίου 2009, για τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008, όσον αφορά τα αεροδρόμια, τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας και τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας, και για την κατάργηση της οδηγίας 2006/23/ΕΚ, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/ALL/?uri=CELEX%3A32009R1108>.

⁽⁷⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Φεβρουαρίου 2008, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφαλείας της Αεροπορίας, καθώς και για την κατάργηση της οδηγίας 91/670/ΕΟΚ του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 και της οδηγίας 2004/36/ΕΚ (ΕΕ L 79 της 19.3.2008, σ. 1).

της αναθεώρησης του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008, η Επιτροπή εντόπισε τα ακόλουθα **κύρια προβλήματα του νομικού πλαισίου που ίσχυε τότε**:

- το τότε ισχύον κανονιστικό σύστημα ενδέχεται να μην επαρκούσε για τον εντοπισμό και τον μετριασμό των κινδύνων για την ασφάλεια μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα·
- το τότε ισχύον κανονιστικό σύστημα δεν ήταν αναλογικό, καθώς δημιουργούσε υπερβολικές επιβαρύνσεις, ιδίως για τους μικρότερους φορείς εκμετάλλευσης·
- το τότε ισχύον κανονιστικό σύστημα δεν ανταποκρινόταν επαρκώς στις εξελίξεις της αγοράς· και
- υπήρχαν διαφορές στους πόρους μεταξύ των κρατών μελών, οι οποίες δημιουργούσαν δυνητικούς κινδύνους για την ασφάλεια και συνέβαλλαν στη δυσπιστία μεταξύ των κρατών μελών.

Κατά συνέπεια, για την αντιμετώπιση των εν λόγω προβλημάτων, η εκτίμηση επιπτώσεων του 2015 προσδιόρισε τους ακόλουθους **ειδικούς στόχους του αναθεωρημένου κανονισμού**:

- κατάργηση των περιττών απαιτήσεων και διασφάλιση ότι το κανονιστικό πλαίσιο είναι αναλογικό προς τους κινδύνους που σχετίζονται με τα διάφορα είδη αεροπορικών δραστηριοτήτων·
- διασφάλιση της αποδοτικής ένταξης και της αποτελεσματικής εποπτείας των νέων τεχνολογιών και εξελίξεων στην αγορά·
- καθιέρωση συνεργατικής διαδικασίας διαχείρισης της ασφάλειας μεταξύ της Ένωσης και των κρατών μελών της για τον από κοινού εντοπισμό και μετριασμό των κινδύνων στην πολιτική αεροπορία·
- κάλυψη των κενών στο κανονιστικό σύστημα και διασφάλιση της συνοχής του π.χ. με περιβαλλοντικές πολιτικές· και
- δημιουργία αποτελεσματικού συστήματος συγκέντρωσης και κοινής χρήσης των πόρων από τα κράτη μέλη και τον Οργανισμό.

Ο κανονισμός απαιτεί από την Επιτροπή να διενεργήσει, το αργότερο έως τις 12 Σεπτεμβρίου 2023, την αξιολόγηση του κανονισμού, καθώς και των επιδόσεων του Οργανισμού σε σχέση με τους στόχους, τις εντολές και τα καθήκοντά του. Ο κανονισμός απαιτεί επίσης από την Επιτροπή να διαβιβάσει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο τα πορίσματα της εν λόγω αξιολόγησης. Κατά συνέπεια, η παρούσα έκθεση παρουσιάζει πρώτα τη μεθοδολογία που χρησιμοποίησε η Επιτροπή για τη διενέργεια της αξιολόγησης και, στη συνέχεια, τα κύρια πορίσματα και συμπεράσματα της αξιολόγησης.

2. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ

(⁸) SWD(2015) 262 final της 7.12.2015.

Η Επιτροπή διενήργησε την **αξιολόγηση σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές της Επιτροπής για τη βελτίωση της νομοθεσίας**. Αντικείμενο της αξιολόγησης ήταν η **αποτελεσματικότητα** του κανονισμού όσον αφορά την επίτευξη των στόχων του, η **αποδοτικότητα**, η **συνάφεια** όσον αφορά την ανταπόκριση στις ανάγκες των ενδιαφερόμενων μερών, η **συνοχή** με άλλες νομοθετικές πράξεις και δράσεις πολιτικής της ΕΕ, καθώς και η συνολική **ενωσιακή προστιθέμενη αξία** του. Αξιολογήθηκαν, επίσης, οι **επιδόσεις του EASA σε σχέση με τους στόχους, την εντολή και τα καθήκοντά του**. Η αξιολόγηση καλύπτει την περίοδο μεταξύ Αυγούστου 2018 και Δεκεμβρίου 2022. Ωστόσο, συχνά πλήρη στοιχεία ήταν διαθέσιμα μόνο για την περίοδο έως το τέλος του 2021. Η αξιολόγηση υποστηρίχθηκε από εξωτερική υποστηρικτική μελέτη ⁽⁹⁾.

Η αξιολόγηση **βασίζεται σε ποιοτικά και ποσοτικά στοιχεία** που συγκεντρώθηκαν μέσω εκτεταμένης έρευνας τεκμηρίωσης. Περαιτέρω στοιχεία συγκεντρώθηκαν μέσω συνεντεύξεων και ερωτηματολογίων που διανεμήθηκαν στις διάφορες σχετικές ομάδες ενδιαφερόμενων μερών (αεροπορικές εταιρείες, αερολιμένες, κατασκευαστές αεροναυτικών προϊόντων, εθνικές αεροπορικές αρχές, θεσμικά όργανα και οργανισμοί σε επίπεδο ΕΕ). Επιπλέον, διοργανώθηκαν δύο ειδικά εργαστήρια με τον κλάδο και τις εθνικές αεροπορικές αρχές με στόχο τη συγκέντρωση των απόψεων των ενδιαφερόμενων μερών.

Παρ' όλες τις προσπάθειες που καταβλήθηκαν για τη συγκέντρωση επαρκών αποδεικτικών στοιχείων που απαιτούνται για την αξιολόγηση του κανονισμού, δεν κατέστη δυνατό να αξιολογηθούν όλες οι πτυχές λόγω της έλλειψης επαρκών δεδομένων. Αυτό οφείλεται εν μέρει στο γεγονός ότι ο κανονισμός απαιτεί από την Επιτροπή να θεσπίσει περαιτέρω λεπτομερείς κανόνες σε ορισμένους νέους τομείς που καλύπτονται από αυτόν. Ενώ σε ορισμένες περιπτώσεις, π.χ. στον τομέα των μη επανδρωμένων αεροσκαφών, οι σχετικές εργασίες έχουν προχωρήσει αρκετά, σε άλλους τομείς, π.χ. στον τομέα της επίγειας εξυπηρέτησης ή της πιστοποίησης του επίγειου εξοπλισμού ATM/ANS, οι εργασίες μόλις άρχισαν. Ως εκ τούτου, ήταν αδύνατο να αξιολογηθεί αν ο κανονισμός εκπλήρωσε όλους τους εξαγγελθέντες στόχους του.

Επιπλέον, ο κανονισμός εισήγαγε μάλλον περιορισμένες αλλαγές σε σύγκριση με τον προηγούμενο κανονισμό και, ως εκ τούτου, τα ενδιαφερόμενα μέρη δυσκολεύτηκαν να αποσυσχετίσουν το κόστος συμμόρφωσης που σχετίζεται με τον κανονισμό από το κόστος συμμόρφωσης που απορρέει από τις προϋπάρχουσες απαιτήσεις. Κατά συνέπεια, για την ανάλυση αποδοτικότητας χρησιμοποιήθηκαν ατελείς εκτιμήσεις του εν λόγω κόστους συμμόρφωσης.

Επίσης, η περίοδος αξιολόγησης ήταν σε μεγάλο βαθμό άτυπη λόγω των επιπτώσεων της πανδημίας COVID-19 στις αεροπορικές μεταφορές, τόσο κατά τη διάρκεια της ίδιας της πανδημίας όσο και μετέπειτα, κατά τη διάρκεια της τρέχουσας περιόδου ανάκαμψης. Λόγω της πανδημίας COVID-19, τα έσοδα από τους επιβάτες το 2020 και το 2021 μειώθηκαν σημαντικά. Οι αερολιμένες κατέγραψαν σημαντικές ζημιές το 2020 και το χρέος των αερολιμένων αυξήθηκε. Η μείωση της εναέριας κυκλοφορίας συνδυάστηκε με την

⁽⁹⁾ Η εξωτερική υποστηρικτική μελέτη που εκπονήθηκε από τους Ramboll et al., κατά την περίοδο 2022-2023, θα δημοσιευτεί μαζί με την παρούσα αξιολόγηση.

περιορισμένη ικανότητα των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας (ANSP) να μειώσουν τα επίπεδα δαπανών τους. Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας έπρεπε να διαχειριστούν το έλλειμμα εσόδων χρησιμοποιώντας είτε ίδιους πόρους είτε δάνεια ή εισφορά κεφαλαίου από τους ιδιοκτήτες τους (οι οποίοι σε μεγάλο βαθμό είναι τα κράτη μέλη). Τα ποσοστά απασχόλησης στον κλάδο των αερομεταφορών μειώθηκαν επίσης λόγω της πανδημίας COVID-19.

Επιπλέον, η πανδημία COVID-19 επηρέασε άμεσα την ικανότητα του Οργανισμού να εφαρμόζει τον κανονισμό, ιδίως τις νέες διατάξεις του. Ως εκ τούτου, η πανδημία COVID-19 δημιούργησε σημαντικές προκλήσεις για την εν λόγω αξιολόγηση, συμπεριλαμβανομένων, μεταξύ άλλων, της διαθεσιμότητας δεδομένων και των δυσκολιών που σχετίζονται με την ερμηνεία τους.

Για να εξασφαλιστεί καλύτερη διαθεσιμότητα των δεδομένων για τις μελλοντικές αξιολογήσεις, η Επιτροπή επανεξέτασε και πρότεινε αναθεωρήσεις του συστήματος παρακολούθησης και αξιολόγησης που περιλαμβάνεται στην εκτίμηση επιπτώσεων του 2015. Το αναθεωρημένο σύστημα λαμβάνει υπόψη τις πρόσφατες εξελίξεις και πρόσθετα είδη δεδομένων, τα οποία κατέστησαν διαθέσιμα μετά τη δημοσίευση της εκτίμησης επιπτώσεων του 2015. Τα αντίστοιχα στοιχεία θα συλλέγονται ετησίως από τον EASA και αναμένεται να διευκολύνουν την αποτελεσματικότητα και την αποδοτικότητα της επόμενης αξιολόγησης.

Δεδομένης της πολυπλοκότητας του συνολικού νομικού πλαισίου της Ένωσης στον τομέα της αεροπορικής ασφάλειας (το οποίο περιλαμβάνεται κυρίως στις πολυάριθμες εκτελεστικές και κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που έχουν εκδοθεί βάσει του κανονισμού), η εν λόγω αξιολόγηση επικεντρώνεται στον ρόλο και τον αντίκτυπο του ίδιου του κανονισμού. Ως εκ τούτου, η εν λόγω αξιολόγηση δεν προβαίνει σε λεπτομερή αξιολόγηση των κανόνων στους διάφορους τεχνικούς τομείς που καλύπτονται από εκτελεστικές και κατ' εξουσιοδότηση πράξεις.

3. ΠΟΡΙΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ

Όσον αφορά τις δραστηριότητες θέσπισης κανόνων, στόχος του EASA είναι να διασφαλίζει μια προσέγγιση βάσει επιδόσεων κατά την υποβολή προτάσεων για απαιτήσεις και διαδικασίες. Ωστόσο, ο «συμπεριληπτικός» χαρακτήρας της διαδικασίας θέσπισης κανόνων (δηλαδή η εξισορρόπηση των αναγκών και των προτιμώμενων προσεγγίσεων του κλάδου με εκείνες των εθνικών αρμόδιων αρχών) οδηγεί **σε ορισμένες περιπτώσεις στην ανάπτυξη περιοριστικών κανόνων**. Θα πρέπει να καταβληθούν περαιτέρω προσπάθειες για την επίτευξη ισορροπίας μεταξύ των νομικών απαιτήσεων και των μη δεσμευτικών και πιο ευέλικτων μέτρων, όπως αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης και υλικό καθοδήγησης.

Ορισμένα καθήκοντα του EASA που σχετίζονται με τον εντοπισμό και τον μετριασμό των κινδύνων των αερομεταφορών περιλαμβάνονται στη νομοθετική πρόταση της Επιτροπής για

τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό (SES2+) ⁽¹⁰⁾. Στις σημαντικές αυτές βελτιώσεις που σχετίζονται με την ασφάλεια περιλαμβάνονται η βελτίωση της παρακολούθησης των επιδόσεων με τη δημιουργία ισχυρότερης αμοιβαίας εμπιστοσύνης μεταξύ του φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (SES) και του EASA, ο αυξανόμενος ρόλος του διαχειριστή δικτύου (δημιουργία κινήτρων για τη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων) και οι νέοι κανόνες για την παροχή κοινών υπηρεσιών πληροφοριών για τις μη επανδρωμένες αεροπορικές δραστηριότητες. Δυστυχώς, η νομοθετική διαδικασία για τον SES2+ βρίσκεται ακόμη σε εξέλιξη.

Όσον αφορά τις επιδόσεις του EASA στον τομέα της ασφάλειας, τα θετικά αποτελέσματα οφείλονται κυρίως στη μακροχρόνια αποτελεσματικότητα των δραστηριοτήτων του EASA στους τομείς της θέσπισης κανόνων, της πιστοποίησης και της τυποποίησης και λιγότερο στον συγκεκριμένο αντίκτυπο του κανονισμού.

Κατά την περίοδο αναφοράς, ο τομέας αεροπορικών μεταφορών αντιμετώπισε τρεις μείζονες κρίσεις (την πανδημία COVID-19, την αποχώρηση του Ηνωμένου Βασιλείου από την ΕΕ και τον επιθετικό πόλεμο της Ρωσίας κατά της Ουκρανίας) στις οποίες ο EASA κατόρθωσε να ανταποκριθεί αποτελεσματικά και αποδοτικά.

Συνολικά, οι επιδόσεις του EASA όσον αφορά τις δραστηριότητες θέσπισης κανόνων, πιστοποίησης και τυποποίησης είναι σε μεγάλο βαθμό θετικές. Ωστόσο, η πανδημία COVID-19 επηρέασε τις δραστηριότητες του EASA, καθώς ο EASA υποχρεώθηκε να επικεντρωθεί στις νέες αυτές προκλήσεις και να αποκλίνει από τις συνήθεις εργασίες του.

Θεωρείται ότι ο κανονισμός αύξησε το κόστος για τα ενδιαφερόμενα μέρη (κυρίως λόγω των νέων απαιτήσεων και των εκτελεστικών και κατ' εξουσιοδότηση κανονισμών). Παρ' όλα αυτά, τα ενδιαφερόμενα μέρη εντόπισαν οφέλη από την άποψη της αυξημένης ασφάλειας. Οι απόψεις των ενδιαφερόμενων μερών διέφεραν όσον αφορά την αναλογικότητα του κόστους και τα οφέλη του κανονισμού.

Η αποτελεσματικότητα των διαβουλεύσεων με τα συμβουλευτικά όργανα του EASA αυξήθηκε. **Η καλύτερη συνεργατική προσέγγιση οδήγησε σε σημαντικές βελτιώσεις στη λειτουργία της συμβουλευτικής δομής του EASA** και στη σχέση μεταξύ του EASA και των εθνικών αρμόδιων αρχών.

Ο κανονισμός υπήρξε **συνολικά αποτελεσματικός όσον αφορά την επίτευξη των στόχων του**. Παρά τους περιορισμούς των πορισμάτων της εν λόγω αξιολόγησης, υπάρχουν ισχυρές ενδείξεις ότι ο EASA και ο κανονισμός συνέβαλαν στην ευρωπαϊκή ολοκλήρωση στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, με αποτέλεσμα σημαντικά οφέλη για την ασφάλεια, την αποδοτικότητα, το περιβάλλον και τη βελτίωση των ισότιμων όρων ανταγωνισμού για τον κλάδο των αερομεταφορών.

Πέρα από ορισμένους τομείς που χρήζουν βελτίωσης (π.χ. ανάγκη για συνεπή εναρμόνιση των κανόνων σε όλους τους τομείς της αεροπορικής ασφάλειας), τα ενδιαφερόμενα μέρη στον τομέα της αεροπορίας της Ένωσης θεωρούν πολύ υψηλή τη συνολική ποιότητα της

⁽¹⁰⁾ https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/single-european-sky/single-european-sky-ii_el

αεροπορικής ασφάλειας στην Ένωση. Ο EASA εκπλήρωσε τα βασικά καθήκοντά του που ορίζονται στον κανονισμό: δηλαδή, οι δραστηριότητες πιστοποίησης προϊόντων, θέσπισης κανόνων και τυποποίησης θεωρούνται συνολικά αποτελεσματικές με ορισμένες ήσσονος σημασίας επιφυλάξεις (π.χ. υπερβολικά χρονοβόρα διαδικασία θέσπισης κανόνων σε σύγκριση με τον ταχύ ρυθμό των τεχνολογικών εξελίξεων). Επίσης, ο EASA παρέμεινε αποτελεσματικός παρά τους μακροχρόνιους περιορισμούς πόρων, που χρονολογούνται από το 2018, εν μέρει διότι ήταν σε θέση να προσλάβει από νωρίς προσωπικό με προηγμένη εμπειρογνώσια σε υψηλές θέσεις, γεγονός το οποίο προσέφερε γνώσεις και αποδοτικότητα.

Επιπλέον, η αποτελεσματικότητα του EASA αποδεικνύεται από τον ρόλο που διαδραμάτισε στην αντιμετώπιση των εξωτερικών κλυδωνισμών και των πολιτικών πιέσεων: υποβλήθηκαν ευρέως θετικά σχόλια σχετικά με τον ρόλο του EASA κατά την αποχώρηση του Ηνωμένου Βασιλείου από την Ένωση, σχετικά με τη διασφάλιση της ασφαλούς διεξαγωγής των πτητικών λειτουργιών κατά τη διάρκεια της πανδημίας COVID-19 και κατά την περίοδο μετά την πανδημία, ή σχετικά με την αντίδρασή του στον επιθετικό πόλεμο της Ρωσίας κατά της Ουκρανίας.

Παρότι ο κανονισμός αναθέτει στον EASA πολύ ευρύ ρόλο στη στήριξη της εφαρμογής του, οι υφιστάμενοι περιορισμοί πόρων περιορίζουν την ικανότητα του EASA να εκπληρώνει πλήρως τα εν λόγω καθήκοντα. Ως εκ τούτου, ο μελλοντικός φόρτος εργασίας του EASA θα πρέπει να αξιολογηθεί προσεκτικά δεδομένων των περιορισμένων πόρων του. **Ο κανονισμός δεν προβλέπει ιεράρχηση προτεραιοτήτων για τις διάφορες δραστηριότητες του EASA και δεν τις συνδέει άμεσα με τους πόρους του.** Για παράδειγμα, τα καθήκοντα του Οργανισμού στον τομέα της καινοτομίας και της έρευνας απαιτούν ισορροπία μεταξύ της διαχείρισης των τρεχόντων, βασικών καθηκόντων του EASA και της ανάγκης ανάπτυξης εργασιών σε μελλοντικούς τομείς.

Αποδεικνύεται ότι ο EASA και ο κανονισμός παρέχουν εναρμονισμένο κανονιστικό πλαίσιο το οποίο συμβάλλει στο υψηλό επίπεδο ασφάλειας και διασφαλίζει ότι όλοι οι φορείς εκμετάλλευσης τηρούν τα ίδια πρότυπα. Ο EASA έχει επίσης συμβάλει στην τυποποίηση των κανονισμών στην Ένωση, οδηγώντας σε μεγαλύτερη συνεργασία και συντονισμό μεταξύ των εθνικών αρμόδιων αρχών.

Ωστόσο, για να διατηρηθεί η ικανότητα του EASA να αντιδρά αποτελεσματικά σε εξωτερικούς κλυδωνισμούς και να συνεχίσει να συμμετέχει πλήρως στους ευρύτερους στόχους πολιτικής της ΕΕ (π.χ. περιβαλλοντικούς στόχους), **είναι σημαντικό ο Οργανισμός να διαθέτει επαρκές επίπεδο πόρων, τόσο ανθρώπινων όσο και οικονομικών**, να χρησιμοποιεί συνετά τους περιορισμένους πόρους του και να προσαρμόζει τα καθήκοντά του με βάση προτεραιότητες.

Η προσέγγιση βάσει επιδόσεων που εφαρμόζει ο EASA έχει ουσιαστική σημασία για την επίτευξη των στόχων του κανονισμού. Ωστόσο, η ανάγκη για καλύτερη ισορροπία μεταξύ της ασφάλειας δικαίου και της ευελιξίας των απαιτήσεων, η οποία είχε ήδη προσδιοριστεί στην εκτίμηση επιπτώσεων του 2015 ως ένα από τα προβλήματα του παλαιότερου πλαισίου, δεν έχει ακόμη καλυφθεί πλήρως.

Μολονότι υπάρχει ευρεία συναίνεση μεταξύ των ενδιαφερόμενων μερών (και εντός του ίδιου του EASA) σχετικά με την ανάγκη να ακολουθηθεί μια προσέγγιση βασισμένη στις επιδόσεις και λιγότερο περιοριστική, η προσέγγιση αυτή εξακολουθεί να έρχεται αντιμέτωπη με ορισμένες ενστάσεις. Ενώ τα ενδιαφερόμενα μέρη από τον κλάδο των αερομεταφορών προτιμούν κανόνες βασισμένους στις επιδόσεις / μη περιοριστικούς κανόνες, οι αρχές τείνουν να εκτιμούν περισσότερο τους περιοριστικούς κανόνες, καθώς παρέχουν μεγαλύτερη ασφάλεια δικαίου.

Η εισαγωγή περισσότερης ευελιξίας στη διαδικασία θέσπισης κανόνων θα αυξήσει την αποτελεσματικότητα των κανόνων του EASA. Στο πλαίσιο αυτό, θα πρέπει να σημειωθεί ότι το υλικό καθοδήγησης που ανέπτυξε ο EASA συμβάλλει στη διασφάλιση της εναρμονισμένης εφαρμογής των κανονισμών.

Η αποτελεσματικότητα των διαβουλεύσεων με τα ενδιαφερόμενα μέρη στο πλαίσιο των συμβουλευτικών οργάνων του EASA είναι σε μεγάλο βαθμό θετική και ο EASA διαδραματίζει καίριο ρόλο στην τήρηση της δέουσας διαδικασίας κατά τη διαβούλευση με όλα τα σχετικά ενδιαφερόμενα μέρη χωρίς ad hoc αλλαγές στις διαδικασίες.

Τα ενδιαφερόμενα μέρη τόνισαν στις παρατηρήσεις τους ότι **οι σχέσεις στο εσωτερικό των συμβουλευτικών οργάνων του EASA έχουν βελτιωθεί σημαντικά με την πάροδο των ετών**, μεταβαίνοντας από μια ανταγωνιστική σε μια συνεργατική προσέγγιση. Για την περαιτέρω βελτίωση της αποτελεσματικότητας των δραστηριοτήτων διαβούλευσης με τα ενδιαφερόμενα μέρη, ο EASA δρομολόγησε το 2022 επανεξέταση των δραστηριοτήτων των συμβουλευτικών οργάνων, η οποία είχε ως αποτέλεσμα τη σύσταση πρόσθετων ομάδων που εστιάζουν σε συγκεκριμένα θέματα.

Η αξία της συμμετοχής των ενδιαφερόμενων μερών σε πρώιμο στάδιο (δηλαδή μέσω ομάδων θέσπισης κανόνων και άλλων θεματικών ομάδων) αναγνωρίζεται γενικά από τον EASA, τις εθνικές αρμόδιες αρχές και τα ενδιαφερόμενα μέρη του κλάδου των αερομεταφορών. **Ωστόσο, πιο στοχευμένες διαβουλεύσεις με ενδιαφερόμενα μέρη εκτός των συμβουλευτικών οργάνων θα μπορούσαν να βελτιώσουν περαιτέρω την αποτελεσματικότητα του μηχανισμού διαβούλευσης του EASA.**

Όσον αφορά την **αποδοτικότητα**, ο EASA κατόρθωσε, συνολικά, να αξιοποιήσει τους χρηματοδοτικούς πόρους που είχαν τεθεί στη διάθεσή του. Από την άλλη πλευρά, το πεδίο καθηκόντων του EASA επεκτάθηκε (και συνεχίζει να επεκτείνεται), χωρίς ανάλογη αύξηση των πόρων. Κατά συνέπεια, ο EASA αντιμετωπίζει προκλήσεις όσον αφορά την εκπλήρωση των αποστολών του μακροπρόθεσμα.

Ο EASA μπόρεσε να διατηρήσει υψηλά ποσοστά εκτέλεσης του προϋπολογισμού, αξιοποιώντας τους διαθέσιμους ετήσιους χρηματοδοτικούς πόρους καθ' όλη τη διάρκεια των ετών. Η πανδημία COVID-19 επηρέασε σημαντικά τις δραστηριότητες του EASA και τα έσοδά του από τέλη και δικαιώματα. Ο επιθετικός πόλεμος της Ρωσίας κατά της Ουκρανίας και η αποχώρηση του Ηνωμένου Βασιλείου από την Ένωση επηρέασαν επίσης τους επιχειρησιακούς πόρους του EASA, αναγκάζοντάς τον να αναδιοργανωθεί σύμφωνα με αυτές

τις νέες προτεραιότητες και να προσαρμόσει/εκπαιδεύσει το προσωπικό του στις νέες προκλήσεις στον τομέα των αερομεταφορών.

Ανεξάρτητα από την πανδημία COVID-19, **ο EASA βρέθηκε αντιμέτωπος με σταθερή μείωση των ανθρώπινων πόρων** (ισοδύναμα πλήρους απασχόλησης — ΠΠΑ), με αποτέλεσμα να αντιμετωπίσει προκλήσεις στην εκπλήρωση των καθηκόντων του. Πράγματι, ενώ στην εκτίμηση επιπτώσεων του 2015 εκτιμήθηκε ότι η θέσπιση του κανονισμού θα απαιτούσε πρόσθετα ΠΠΑ, **ο πραγματικός αριθμός ΠΠΑ εντός του EASA αντιθέτως μειώθηκε κατά την περίοδο αξιολόγησης**. Η μείωση αυτή αποτελεί ιδιαίτερα σημαντικό στοιχείο λαμβανομένης υπόψη της επέκτασης των καθηκόντων του EASA.

Η επιχορήγηση της Ένωσης προς τον EASA δεν αντικατοπτρίζει απρόβλεπτες αναδυόμενες ανάγκες. **Απομένει να εκτιμηθεί αν η συνεισφορά της Ένωσης εξακολουθεί να επαρκεί για τη χρηματοδότηση των καθηκόντων του EASA**. Αυτό απαιτεί από τον EASA να αναζητήσει χρηματοδότηση για τις δραστηριότητες αυτές αλλού (π.χ. μέσω άλλων χρηματοδοτικών προγραμμάτων της ΕΕ, όπως ο μηχανισμός «Συνδέοντας την Ευρώπη»). Τα νέα αναδυόμενα καθήκοντα του EASA θα απαιτήσουν εις βάθος ανάλυση της ικανότητάς του να τα εκτελέσει με αποτελεσματικό τρόπο. Είναι επίσης **αναγκαίο ο EASA να προετοιμαστεί για απρόβλεπτα συμβάντα που ενδέχεται να επηρεάσουν τις λειτουργίες και τις ροές εσόδων του**.

Μολονότι ο EASA απέδειξε την ικανότητά του να χρησιμοποιεί αποτελεσματικά τον ετήσιο προϋπολογισμό του και να παράγει έσοδα μέσω των δραστηριοτήτων του, ο αυξανόμενος αριθμός καθηκόντων του απαιτεί αξιολόγηση όσον αφορά τη διαθεσιμότητα των αναγκαίων πόρων. Το στοιχείο αυτό εγείρει το ερώτημα **αν η Ένωση θα εξυπηρετούνταν καλύτερα από έναν οργανισμό πλήρως χρηματοδοτούμενο από τα τέλη των χρηστών**.

Η συζήτηση σχετικά με τις μακροπρόθεσμες χρηματοδοτικές ανάγκες του EASA συνδέεται στενά με την **υπό εξέλιξη συζήτηση σχετικά με τον προϋπολογισμό του EASA για τα έτη 2025-2027**, όπου ο EASA αντιμετωπίζει σημαντικές προκλήσεις για την ισοσκέλιση του προϋπολογισμού του, οι οποίες απορρέουν, μεταξύ άλλων, από αυξήσεις του κόστους που οφείλονται στον πληθωρισμό και από την ανάγκη επικαιροποίησης των υποδομών ΤΠ του EASA. Δεδομένων αυτών των βραχυπρόθεσμων δημοσιονομικών περιορισμών που απορρέουν από τους περιορισμούς βάσει του τρέχοντος πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου (ΠΔΠ) 2021-2027, ο EASA θα πρέπει να εξετάσει το ενδεχόμενο αναδιοργάνωσης και αναδιάρθρωσης των υφιστάμενων μεθόδων εργασίας του.

Πέραν του ζητήματος της συνεισφοράς της Ένωσης, ένα άλλο σημαντικό στοιχείο στο πλαίσιο αυτό είναι **ο βαθμός ευελιξίας στον πίνακα προσωπικού του EASA** για τις θέσεις που χρηματοδοτούνται μέσω των τελών και των δικαιωμάτων των χρηστών. Επί του παρόντος, ο πίνακας προσωπικού, ο οποίος καθορίζει τον αριθμό των θέσεων του EASA σε ολόκληρο τον Οργανισμό ανεξάρτητα από την πηγή χρηματοδότησης, εμποδίζει τον EASA από το να παράγει βιώσιμα έσοδα μέσω είσπραξης τελών, προερχόμενα από νέες αιτήσεις, συμμετοχή σε χρηματοδοτούμενα μέσω τελών προγράμματα της ΕΕ ή άλλες υπηρεσίες (π.χ. σε τομείς όπως φορείς εκμετάλλευσης τρίτων χωρών ή διοργάνωση εκδηλώσεων), καθώς ο EASA δεν επιτρέπεται να προσλάβει περισσότερο προσωπικό για τα εν λόγω καθήκοντα.

Ένας πιο ευέλικτος πίνακας προσωπικού θα μπορούσε επίσης να διευκολύνει την πρόσληψη ειδικών που απαιτούνται για καθήκοντα όπως η πιστοποίηση, τα έργα έρευνας και καινοτομίας ή τα ειδικά καθήκοντα που ανατίθενται στον EASA στο πλαίσιο του επικείμενου κανονισμού για τον ανεφοδιασμό των αεροσκαφών με καύσιμα (π.χ. όσον αφορά τα πρότυπα καυσίμων, την περιβαλλοντική επισημάνση ή τα καθήκοντα υποβολής εκθέσεων σχετικά με τα βιώσιμα καύσιμα).

Ως εκ τούτου, ο πίνακας προσωπικού του EASA θα πρέπει να παρέχει την αναγκαία χρηματοδοτική ευελιξία.

Ο κανονισμός θεωρείται ότι οδηγεί σε αυξημένο κόστος για την πλειονότητα των ενδιαφερόμενων μερών, κυρίως λόγω της αύξησης των νέων απαιτήσεων και των εκτελεστικών και κατ' εξουσιοδότηση κανονισμών. Από την άλλη πλευρά, **τα ενδιαφερόμενα μέρη προσδιόρισαν επίσης οφέλη από την άποψη της αυξημένης ασφάλειας.** Ενώ οι δαπάνες εποπτείας του EASA θεωρήθηκαν σε μεγάλο βαθμό δικαιολογημένες, τα ενδιαφερόμενα μέρη εξέφρασαν ανησυχίες σχετικά με τη δυσκολία συμμόρφωσης με ορισμένες από τις απαιτήσεις εφαρμογής, ιδίως για τις μικρότερες χώρες και τους μικρότερους φορείς εκμετάλλευσης. Η απλούστευση και η μείωση της επιβάρυνσης που προβλέπεται στην εκτίμηση επιπτώσεων του 2015 δεν έχει ακόμη λάβει χώρα, ωστόσο η καλύτερη χρήση των εργαλείων που προσφέρει ο κανονισμός αναμένεται να μειώσει το κόστος συμμόρφωσης και λειτουργίας για τα ενδιαφερόμενα μέρη μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα.

Για να αυξηθεί περαιτέρω η αποδοτικότητα του υφιστάμενου πλαισίου, **θα πρέπει να καταβληθούν περισσότερες προσπάθειες για την ανάπτυξη ενός λιγότερο περιοριστικού κανονιστικού πλαισίου το οποίο θα βασίζεται περισσότερο στις επιδόσεις.** Επιπλέον, **θα πρέπει να δοθεί μεγαλύτερη προσοχή στην αξιολόγηση των επιπτώσεων του κόστους των νέων απαιτήσεων**, οι οποίες αναπτύσσονται στο πλαίσιο του κανονισμού έναντι των ενδιαφερόμενων μερών (με ιδιαίτερη έμφαση στις μικρές οντότητες).

Ο κανονισμός παρουσιάζει γενικά συνοχή τόσο εσωτερικά όσο και εξωτερικά. Μόνο σε λίγους συγκεκριμένους τομείς ο κανονισμός δεν συνάδει πλήρως με το κανονιστικό πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού και με ορισμένα διεθνή πρότυπα, ιδίως με τα πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές που έχει αναπτύξει ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας. Ως εκ τούτου, απαιτούνται συνεχείς προσπάθειες για να διασφαλιστεί η συνοχή της ενωσιακής νομοθεσίας για τις αεροπορικές μεταφορές και η καλύτερη ευθυγράμμιση με τα πρότυπα που θεσπίζονται σε διεθνές επίπεδο.

Οι παρατηρήσεις των ενδιαφερόμενων μερών σχετικά με την εσωτερική συνοχή του κανονισμού ήταν συνολικά θετικές. Ωστόσο, ορισμένα ενδιαφερόμενα μέρη επισήμαναν αποκλίνουσες ερμηνείες των κανόνων εφαρμογής και ανακολουθίες μεταξύ των κρατών μελών.

Όσον αφορά την **ενωσιακή προστιθέμενη αξία**, ο EASA εκπληρώνει τον ρόλο του στη διασφάλιση της εφαρμογής κοινών κανόνων και προτύπων με στόχο την ασφάλεια της

αεροπορίας και τη συνεργασία για την προστασία του περιβάλλοντος, την έρευνα και την καινοτομία, καθώς και τον ρόλο του στη διεθνή συνεργασία.

Ο κανονισμός απέφερε οφέλη που δεν θα μπορούσαν να επιτευχθούν σε εθνικό επίπεδο ή μέσω άλλων διεθνών φορέων. Η ύπαρξη του κανονισμού είναι προτιμότερη από ένα πιο κατακερματισμένο σύστημα με διαφορετικό σύνολο κανόνων σε διαφορετικά επίπεδα. Βασικό όφελος ενός κανονιστικού πλαισίου σε επίπεδο Ένωσης είναι η πρόβλεψη κοινών απαιτήσεων σε ολόκληρη την Ένωση.

Ο κανονισμός έχει επίσης προστιθέμενη αξία σε σύγκριση με το προϋπάρχον νομικό πλαίσιο, κυρίως λόγω του διευρυμένου πεδίου εφαρμογής του που καλύπτει σημαντικούς νέους τομείς, όπως τα μη επανδρωμένα αεροσκάφη, η πιστοποίηση του επίγειου εξοπλισμού διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και η προστασία του περιβάλλοντος.

Ωστόσο, οι ανάγκες και οι απαιτήσεις του τομέα της πολιτικής αεροπορίας εξελίσσονται συνεχώς και ο EASA πρέπει να συνεχίσει να προσαρμόζεται σε αυτές. Ορισμένες από τις νέες απαιτήσεις του κανονισμού δεν έχουν ακόμη εκπληρωθεί μέσω πρόσθετων εκτελεστικών κανόνων (π.χ. επίγεια εξυπηρέτηση), ενώ ορισμένοι άλλοι νέοι τομείς θα πρέπει να αντιμετωπιστούν στο εγγύς μέλλον [π.χ. πτητικές λειτουργίες ανώτερου εναέριου χώρου ⁽¹⁾] ή τεχνολογικές εξελίξεις στη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας].

Ο EASA εξακολουθεί να διαδραματίζει σημαντικό και κυρίαρχο ρόλο στην εναρμόνιση των κανόνων, εξασφαλίζοντας ισότιμους όρους ανταγωνισμού σε ολόκληρη την Ένωση και στηρίζοντας όλους τους παράγοντες της ευρωπαϊκής αεροπορίας και το ευρύ κοινό.

Ο EASA κατόρθωσε επίσης να συνάψει σχέσεις με διεθνείς εταίρους στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, μεταξύ άλλων στο πλαίσιο του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ), με αποτέλεσμα την αμοιβαία αναγνώριση των δραστηριοτήτων πιστοποίησης και εποπτείας μεταξύ της Ένωσης και τρίτων χωρών. Αυτό διευκόλυνε τη διεθνή αποδοχή των αεροπορικών προϊόντων και υπηρεσιών της Ένωσης. Ο EASA πρωτοπορεί στην ανάπτυξη και την εφαρμογή καινοτόμων τεχνολογιών, όπως, μεταξύ άλλων, συστημάτων μη επανδρωμένων αεροσκαφών και ηλεκτρικών αεροσκαφών. Καταδεικνύει επίσης την ικανότητα της Ένωσης να διατηρεί τη διεθνή ανταγωνιστικότητά της.

Στην προσπάθειά του να εναρμονίσει τους κανόνες και να ενισχύσει τη συνεργασία με διεθνείς εταίρους στον τομέα της αεροπορίας, ο EASA πρέπει να προσαρμόζεται συνεχώς σε ένα ιδιαίτερος σύνθετο και ταχέως μεταβαλλόμενο περιβάλλον.

Τόσο ο κανονισμός όσο και ο EASA θεωρούνται συναφείς για τις τρέχουσες και τις μελλοντικές ανάγκες του τομέα των αερομεταφορών. Ο κανονισμός είναι συναφής για την αντιμετώπιση βασικών αναδυόμενων αναγκών που επηρεάζουν την ασφάλεια της αεροπορίας, όπως οι νέες τεχνολογίες, η ψηφιοποίηση και η τεχνητή νοημοσύνη.

⁽¹⁾ Οι πτητικές λειτουργίες ανώτερου εναέριου χώρου είναι λειτουργίες που εκτελούνται στον ανώτερο εναέριο χώρο όπου ο όγκος του εναέριου χώρου βρίσκεται συνήθως πάνω από τα ύψη στα οποία παρέχεται επί του παρόντος η πλειονότητα των αεροπορικών υπηρεσιών (συνήθως επίπεδο πτήσης 550). <https://www.easa.europa.eu/en/newsroom-and-events/news/roadmap-higher-airspace-operations-hao-proposed-easa> .

Υπάρχουν, ωστόσο, ανησυχίες σχετικά με την ικανότητα του Οργανισμού να εκτελέσει αυτά τα νέα καθήκοντα χωρίς την παράλληλη προξένηση αρνητικών επιπτώσεων στα βασικά καθήκοντά του στον τομέα της αεροπορικής ασφάλειας. Είναι σημαντικό να αξιολογηθεί κατά πόσον ο EASA διαθέτει επαρκείς πόρους για την εκτέλεση του αυξανόμενου αριθμού καθηκόντων του.

Η καινοτομία και οι τεχνολογικές εξελίξεις επηρεάζουν το ήδη σύνθετο περιβάλλον στο οποίο ο EASA εκπληρώνει τις αποστολές του. Η χρήση της μηχανικής μάθησης και της τεχνητής νοημοσύνης βρίσκεται στο επίκεντρο πολλών νέων εργαλείων. Οι εξελίξεις αυτές έχουν επίσης πιθανές επιπτώσεις στην ασφάλεια της αεροπορίας και, ως εκ τούτου, πρέπει να αντιμετωπιστούν προσεκτικά από τον EASA. **Ο EASA θα πρέπει να διαθέτει την απαραίτητη τεχνική εμπειρογνώσια, να εκπαιδεύει το προσωπικό του και να συνεχίσει να συμμετέχει στα σχετικά ερευνητικά έργα και προγράμματα καινοτομίας.**

Ο EASA θα πρέπει να συνεχίσει τις προσπάθειές του για να προετοιμαστεί για βασικές τεχνολογικές αλλαγές στην αεροπορία, όπως αναδυόμενους κινδύνους ή τάσεις, νέα επιχειρηματικά μοντέλα ή ανατρεπτικές τεχνολογίες, και να διασφαλίσει ότι οι δεξιότητες και οι ικανότητες του προσωπικού του, καθώς και τα συστήματα και οι διαδικασίες του, ανταποκρίνονται στις εν λόγω νέες ανάγκες όσον αφορά την τεχνολογία και την καινοτομία.

Ο EASA θα πρέπει να συνεχίσει να διερευνά νέους τρόπους για να συμβαδίζει με τις πρόσφατες τεχνολογικές καινοτομίες και να αξιολογεί δεόντως τον αντίκτυπό τους στις αεροπορικές μεταφορές. **Η συνεχής συνεργασία με άλλους οργανισμούς και οργανώσεις της Ένωσης που συμμετέχουν σε προγράμματα έρευνας και καινοτομίας θα πρέπει να αξιοποιηθεί περαιτέρω** με σκοπό τον εμπλουτισμό των γνώσεων και των δεδομένων σχετικά με καινοτόμα προϊόντα, τεχνολογίες, νέους τύπους λειτουργίας και νέα επιχειρηματικά μοντέλα.

Θα πρέπει να προωθηθούν ερευνητικά έργα για τις αναδυόμενες τεχνολογίες, ώστε να διασφαλιστεί ότι οι δεξιότητες και οι ικανότητες τόσο του EASA όσο και των εθνικών αρμόδιων αρχών είναι επικαιροποιημένες και ότι ο EASA είναι σε θέση να συμβάλει στην ασφαλή και ταχεία είσοδο των εν λόγω νέων τεχνολογιών στην αγορά. **Η δοκιμή καινοτόμων λύσεων σε ασφαλές περιβάλλον (δοκιμαστήρια) θα μπορούσε να επωφεληθεί από τυχόν πρόσθετη κανονιστική ευελιξία.**

4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Ο κανονισμός ήταν γενικά επιτυχημένος και συνέβαλε στη δημιουργία ασφαλών και αποτελεσματικών ισότιμων όρων ανταγωνισμού για τον κλάδο των αερομεταφορών της Ένωσης και στην αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών πτυχών της αεροπορίας. Τούτο οφείλεται κυρίως στις δραστηριότητες θέσπισης κανόνων και πιστοποίησης του EASA, καθώς και στην έγκαιρη και αποτελεσματική αντίδραση σε εξωτερικούς κλυδωνισμούς. Η αποτελεσματικότητα των διαβουλεύσεων με τα ενδιαφερόμενα μέρη μεταξύ του EASA, του

κλάδου των αερομεταφορών και των εθνικών αρμόδιων αρχών (EAA) έχει αυξηθεί με την πάροδο των ετών. Ο EASA ήταν επίσης σε μεγάλο βαθμό αποδοτικός όσον αφορά την κατάλληλη χρήση του διαθέσιμου ετήσιου προϋπολογισμού του.

Συνολικά, τόσο ο EASA όσο και ο κανονισμός έχουν συμβάλει στην ευρωπαϊκή ολοκλήρωση στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών με συνολικά οφέλη για την ασφάλεια, την προστασία του περιβάλλοντος, την αποδοτικότητα και τη δημιουργία ισότιμων όρων ανταγωνισμού για τον κλάδο των αερομεταφορών.