



# ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΚΡΗΤΗΣ

ΣΧΟΛΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ

ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΕΠΙΣΤΗΜΗΣ

ΠΜΣ: «ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ & ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΘΕΩΡΙΑ»

Μεταπτυχιακή εργασία ειδίκευσης με θέμα:

## ΕΥΡΩΠΑΙΚΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

-

## Ο ΕΝΙΑΙΟΣ ΕΥΡΩΠΑΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ



**ΜΑΝΩΛΑΚΗΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ: Α.Μ.: 255**

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: καθ. **Κώστας Λάβδας**

ΑΚΑΔΗΜ. ΕΤΟΣ: **2012-2013**

## Πίνακας περιεχομένων

Πίνακας περιεχομένων .....	1
Εισαγωγή.....	4
ΜΕΡΟΣ Α .....	9
ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ .....	9
Γενικά.....	9
Το Διεθνές Περιβάλλον των Αερομεταφορών .....	9
Η ιστορική εξέλιξη της δομής και λειτουργίας του διεθνούς συστήματος των αερομεταφορών.....	9
Οι Διεθνείς συνθήκες.....	11
Οι εναέριας ελευθερίες (Freedoms of the air).....	14
Διεθνείς οργανισμοί .....	16
Η ιστορική εξέλιξη των Αερομεταφορών στην ΕΕ.....	19
Α΄ περίοδος (1957-1973). Η συνθήκη της Ρώμης και η εξαίρεση των Αερομεταφορών.....	20
Β΄ περίοδος(1974-1985). Οι αερομεταφορές τμήμα της ΚΠΜ – Οι πρώτες Δικαστικές Αποφάσεις .....	21
Γ΄ περίοδος (1986 – 1992) Από την Λευκή Βίβλο του 1985 στην Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη και στην απελευθέρωση της αγοράς των Αερομεταφορών .....	24
Δ΄ περίοδος (1993 –σήμερα). Βιώσιμη ανάπτυξη σε ανταγωνιστικό περιβάλλον .....	28
Οι Αερομεταφορές ως μια κυκλική και με οριακά κέρδη βιομηχανία .....	32
Οι επιδράσεις της απελευθέρωσης των αερομεταφορών.....	33
Εκτίμηση πρόβλεψης.....	35
Η πρόβλεψη σε Ευρωπαϊκό επίπεδο.....	35
Η πρόβλεψη σε παγκόσμιο επίπεδο .....	38
ΜΕΡΟΣ Β .....	40
ΕΥΡΩΠΑΙΚΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΗΜΕΡΑ.....	40
ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ.....	40
Γενικά.....	40
Η κοινοτική μέθοδος λήψης αποφάσεων για τις πολιτικές Αερομεταφορών.....	40
Θεσμικά όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.....	43
Ευρωπαϊκοί Οργανισμοί για την Αεροπορία.....	47
Ευρωπαϊκές οργανώσεις έκφρασης αεροπορικών συμφερόντων .....	54
ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ - ΚΟΙΝΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ.....	57
Κοινοί κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών .....	57

Κοινοί κανόνες ως προς τις τεχνικές απαιτήσεις και τις διοικητικές διαδικασίες .....	60
Κοινοί κανόνες για τα Πτυχία και Άδειες του προσωπικού .....	61
Κοινό σύστημα χρέωσης των αεροναυτιλιακών υπηρεσιών .....	62
Κοινό σύστημα Στατιστικής καταγραφής .....	63
Τομέας Γενικής και Επαγγελματικής αεροπορίας .....	63
Πολιτική στον τομέα των μη επανδρωμένων αεροσκαφών .....	65
<b>ΕΞΩΤΕΡΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΗΣ ΕΕ .....</b>	<b>66</b>
Σύντομο ιστορικό .....	66
Η συνέπεια .....	67
Η ανάπτυξη της εξωτερικής πολιτικής αερομεταφορών της ΕΕ .....	68
<b>ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΤΗΣΕΩΝ.....</b>	<b>71</b>
Οι Ευρωπαϊκοί στόχοι.....	71
Το θεσμικό πλαίσιο.....	72
Η νέα αντίληψη.....	73
<b>ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ.....</b>	<b>75</b>
Οι πυλώνες της στρατηγικής .....	75
Η κοινή επιχείρηση Clean Sky.....	76
Διαρκής προσπάθεια για το περιβάλλον.....	78
<b>ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ .....</b>	<b>80</b>
Το θεσμικό πλαίσιο.....	81
<b>ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΚΑΙ ΥΠΟΔΟΜΕΣ.....</b>	<b>85</b>
Η κατανομή της επιβατικής κίνησης .....	85
Πολιτικές κατευθύνσεις και στόχοι της ΕΕ για τα αεροδρόμια.....	86
Κατηγοριοποίηση των Αεροδρομίων .....	88
Όροι λειτουργίας .....	89
Ιδιοκτησιακό καθεστώς .....	90
<b>ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ.....</b>	<b>91</b>
Οι εξελίξεις στον τομέα .....	91
Ανταγωνισμός και οι συνέπειες.....	93
Το σημερινό τοπίο .....	94
Το φαινόμενο των αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους - Low Cost Carriers.....	95
<b>ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ.....</b>	<b>98</b>
<b>ΜΕΡΟΣ Γ .....</b>	<b>100</b>

Ο ΕΝΙΑΙΟΣ ΕΥΡΩΠΑΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ.....	100
Εισαγωγή.....	100
Η αναγκαιότητα του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού.....	101
Σύγκριση Εναερίου Χώρου ΕΕ-ΗΠΑ –Μικρό ιστορικό .....	104
Ο Ενιαίος ευρωπαϊκός ουρανός Ι .....	105
Ενιαίος ευρωπαϊκός ουρανός ΙΙ.....	107
Εφαρμογή του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού .....	109
Το πρόγραμμα SESAR.....	111
Τα προγράμματα Galileo- Egnos.....	114
Τα FABs ως νέα αρχιτεκτονική του Ευρωπαϊκού εναέριου χώρου .....	114
Το FAB BLUE MED .....	116
Προς τον Ενιαίο ευρωπαϊκό ουρανό ΙΙ +.....	120
ΜΕΡΟΣ Δ .....	123
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	123
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	128
Βιβλία.....	128
Μελέτες.....	129
Άρθρα – περιοδικά .....	130
Παρουσιάσεις σε Συνέδρια .....	132
Λευκά βιβλία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.....	133
Κανονισμοί – Αποφάσεις ΕΕ – ΕΟΚ.....	133
Ιστότοποι.....	135

## Εισαγωγή

Στην εποχή μας οι αερομεταφορές έχουν παρεισφρήσει για τα καλά στην ζωή μας. Η ιδιαίτερη σημασία τους είναι καθοριστική λόγω της ταχύτητας και της άνεσης που προσφέρουν, τόσο στη μεταφορά εμπορευμάτων, προσώπων και υπηρεσιών για τις επιχειρήσεις και το εμπόριο, όσο και στη μεταφορά των πολιτών για αναψυχή στις πολυπόθητες διακοπές μας. Οι αερομεταφορές έχουν το μεγαλύτερο μεταφορικό μερίδιο και επηρεάζουν σημαντικά την τουριστική αγορά στην Ευρώπη, προωθούν την κοινωνική συνοχή εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης και προσφέρουν τα οφέλη της ενιαίας αγοράς απευθείας στους πολίτες της. Οι άνθρωποι και τα εμπορεύματα μπορούν να περάσουν, απρόσκοπτα, από τη μια χώρα στην άλλη. Χάρη στα φθηνά ταξίδια, μπορούμε όλοι σήμερα να κινηθούμε ελεύθερα για εργασία ή αναψυχή. Τα αγαθά και οι υπηρεσίες που καθορίζουν τον τρόπο ζωής μας μεταφέρονται ταχύτερα από τη μια άκρη της Ευρώπης στην άλλη και στη μεγαλύτερη ποικιλία και ποσότητα που υπήρξαν ποτέ. Με επίκεντρο την ΕΕ, ο ανταγωνισμός μεταξύ των αεροπορικών εταιρειών διατήρησε τις τιμές σε ιδιαίτερα χαμηλά επίπεδα για το μέσο ευρωπαϊό πολίτη.

Ο κλάδος των αερομεταφορών είναι τομέας στρατηγικής σημασίας αφού έχει μια σημαντική συμμετοχή στην οικονομία και την απασχόληση εντός της ΕΕ απασχολώντας 7.8 εκατομμύρια εργαζόμενους. Οι αερομεταφορές συμβάλλουν περισσότερο από 475 δισεκατομμύρια ευρώ ή 3,9% στο Ευρωπαϊκό ΑΕΠ. Στην πραγματικότητα, η Ευρωπαϊκή αεροπορική βιομηχανία αν ήταν κράτος, θα κατατάσσονταν στην 7<sup>η</sup> θέση παγκοσμίως σε μέγεθος λόγω ΑΕΠ. Αλλά ίσως το πιο σημαντικό είναι η συνδεσιμότητα που παρέχει για την Ευρώπη αφού συνδέει τα Αεροδρόμια της με ένα πλέγμα από περίπου 12.314 διαδρομές. Σχεδόν το 23% του εμπορίου της ΕΕ με άλλα μέρη του κόσμου μεταφέρονται αεροπορικά, πάνω από 650 δισεκατομμύρια ευρώ το 2010. Οι επιβάτες που διακινούνται εντός της ΕΕ αποτελούν το 23% του παγκόσμιου συνόλου.<sup>1</sup> Περισσότερες από 150 αεροπορικές εταιρείες επιχειρούν με προγραμματισμένες πτήσεις σ' ένα δίκτυο με πάνω από 400 αεροδρόμια, και 60 φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Μόνο το 2010 αναφέρουμε ενδεικτικά, περίπου 800 εκατομμύρια επιβάτες αναχώρησαν ή αφίχθησαν στα αεροδρόμια της ΕΕ.<sup>2</sup> Οι Αερομεταφορές συνδέουν ανθρώπους και περιοχές και διαδραματίζουν ζωτικό ρόλο στην

<sup>1</sup> "Aviation: Benefits Beyond Borders", Report prepared by Oxford Economics for ATAG, October 2012

<sup>2</sup> Στοιχεία από : [http://ec.europa.eu/transport/modes/air/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/air/index_en.htm), πρόσβαση: 15-01-2013

ενσωμάτωση και την ανταγωνιστικότητα της Ευρώπης, καθώς και στην αλληλεπίδρασή της με τον υπόλοιπο κόσμο. Είναι ο κύριος πάροχος μεταφορικών υπηρεσιών στον τομέα του τουρισμού και κύριο μέσο μεταφοράς για τα επιχειρηματικά στελέχη της σύγχρονης βιομηχανίας. Τα αεροδρόμια δε είναι ο μεγαλύτερος καταλύτης για την τοπική ανάπτυξη.<sup>3</sup>

Σύμφωνα με τις προβλέψεις και παρά την σημερινή οικονομική κρίση, η αεροπορική κίνηση αναμένεται να αυξάνεται σε παγκόσμιο επίπεδο κατά 5% ετησίως μέχρι το 2030. Όσο όμως αυξάνεται η αεροπορική κίνηση τόσο αυξάνονται και οι ανησυχίες για την ασφάλεια των πτήσεων. Έτσι καθίσταται επιτακτική ανάγκη η λήψη άμεσων μέτρων για την αντιμετώπιση των συνεπειών που θα επιφέρει η αύξηση αυτή στο εγγύς αλλά και στο απώτερο μέλλον.

Απ' όλα τα μέσα μεταφοράς οι αερομεταφορές είναι το μέσο που σημειώνει την ταχύτερη ανάπτυξη. Όπως όμως συμβαίνει σε τέτοιες περιπτώσεις οι αερομεταφορές με την αλματώδη ανάπτυξη τους έπεσαν θύμα της ίδιας τους της επιτυχίας. Έτσι ο τομέας των αερομεταφορών καλείται να αντιμετωπίσει το πρόβλημα κορεσμού των υποδομών του και για το λόγο αυτό η Ευρωπαϊκή Ένωση επιδιώκει να εκσυγχρονίσει και να προσαρμόσει τις υποδομές αυτές στη αυξανόμενη ροή επιβατών. Η κινητικότητα μας σήμερα απειλείται από κυκλοφοριακή συμφόρηση που επιφέρει δυνητικούς κινδύνους και καθυστερήσεις στον αέρα και στο έδαφος, αλλά και ρύπανση του περιβάλλοντος. Η ανάγκη για αλλαγή έχει γίνει επιτακτική, και η σημερινή πολιτική αερομεταφορών της ΕΕ, ενταγμένη μέσα στο γενικότερο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών έρχεται τώρα να την κάνει πραγματικότητα.

Η Ευρωπαϊκή πολιτική στις αερομεταφορές στοχεύει στο συμβιβασμό μεταξύ των αυξανόμενων αναγκών κινητικότητας των πολιτών και της απαίτησης αειφόρου ανάπτυξης. Υπό αυτή την έννοια, η εν λόγω πολιτική συνδέεται με την ανάπτυξη της εσωτερικής αγοράς και το άνοιγμα στον ανταγωνισμό, απαραίτητες προϋποθέσεις για την καινοτομία και την ολοκλήρωση των δικτύων. Το θέμα της ασφάλειας και της προστασίας των επιβατών είναι υψίστης σημασίας για τον τομέα των αερομεταφορών. Επιπλέον, διάφοροι εξειδικευμένοι οργανισμοί της Ευρωπαϊκής Ένωσης συμβάλλουν στην υλοποίηση αυτών των στόχων.

Πολιτικές για τη βιώσιμη ανάπτυξη, για την προστασία του περιβάλλοντος, για τη μείωση του κόστους, για την ασφάλεια των πτήσεων, για τη υπεράσπιση των δικαιωμάτων των επιβατών, για την ενοποίηση του εναέριου χώρου είναι σε εξέλιξη στον τομέα των αερομεταφορών. Η εναρμόνιση των εθνικών κανονιστικών πλαισίων, η προώθηση του

---

<sup>3</sup> Button, B. et al (2004), "Conforming with ICAO safety oversight standards", Journal of Air Transport Management 10 (2004) 251-257

Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού και η προώθηση καινοτόμων προγραμμάτων σε επίπεδο τεχνολογίας έχουν επιφέρει σημαντική πρόοδο και θέτουν φιλόδοξους στόχους για το μέλλον συνδυάζοντας την οικονομική αποδοτικότητα, την ασφάλεια και το σεβασμό στο περιβάλλον.

Το σημερινό τοπίο στις αερομεταφορές είναι συνέπεια της απελευθέρωσης των αερομεταφορών πρώτα στις ΗΠΑ το 1978, (Deregulation), και κατόπιν στην ΕΕ κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του '80, (Liberalization). Η συνέπεια της απελευθέρωσης ήταν η αύξηση του ανταγωνισμού, δεδομένου ότι το νέο θεσμικό πλαίσιο επέτρεψε σε οποιαδήποτε καθιερωμένο αερομεταφορέα σε μια ευρωπαϊκή χώρα, να πετάξει μεταξύ δύο οποιονδήποτε αερολιμένων της ΕΕ, και τελικά καθόρισε το τέλος του μονοπωλίου των εθνικών αερομεταφορέων, (flag carriers), στους Ευρωπαϊκούς ουραμούς. Πολλές αεροπορικές εταιρείες που δεν άντεξαν στον ανταγωνισμό οδηγήθηκαν σε κλείσιμο ενώ άλλες επανεξέτασαν τις στρατηγικές και τις δομές οργάνωσής τους προκειμένου να επιζήσουν. Η πολιτική της σταδιακής απελευθέρωσης των αερομεταφορών, η ταχύτατη ανάπτυξη των αερομεταφορέων χαμηλού κόστους και η επίδραση των νέων τεχνολογιών δημιούργησαν νέα δεδομένα στην βιομηχανία των αερομεταφορών.

Ο βασικός σκοπός αυτής εργασίας είναι να παρουσιαστούν αναλυτικά οι αερομεταφορές στην Ευρώπη σε όλη την εξελικτική τους πορεία με ιδιαίτερη έμφαση στην σημερινή Ευρωπαϊκή πολιτική αερομεταφορών. Θα διερευνήσουμε τις πολιτικές αερομεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης μέσα στο πλαίσιο δεσμεύσεων της συμμετοχής της ΕΕ στους διεθνείς αεροπορικούς οργανισμούς, στις συνθήκες που έχουν υπογραφεί, στους κανονισμούς που έχουν ψηφιστεί αλλά και στις έρευνες που έχουν γίνει για το μέλλον των Ευρωπαϊκών αερομεταφορών ως μέρος του παγκόσμιου συστήματος των αερομεταφορών.

Σχετικά με την τη μεθοδολογία της έρευνας μας αυτή γίνεται με οργανωμένο και συστηματικό τρόπο, για να βρούμε απαντήσεις σε ερωτήσεις μετά από μελέτη και εξέταση με ένα λεπτομερή και ακριβή τρόπο. Σκοπός της έρευνας είναι η κατανόηση του θέματος και η απόκτηση γνώσης καθώς και η έκδοση συμπερασμάτων για το μέλλον.

Ως προς τις πηγές άντλησης των στοιχείων για την προώθηση της ερευνητικής μας διαδικασίας η εργασία μας συγκεντρώνει πληροφορίες από διάφορους συγγραφείς, διεθνείς οργανισμούς, από άρθρα στον Ελληνικό και διεθνή έντυπο και ηλεκτρονικό τύπο, από παρουσιάσεις σε συνέδρια, από μελέτες μελών της επιστημονικής κοινότητας, από ετήσιες

εκθέσεις οργανισμών που σχετίζονται με την αεροπορία και κυρίως από τις επίσημες εκδόσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η Έρευνα μας υποβοηθείται σημαντικά από την ύπαρξη του διαδικτύου που κάνει την αναζήτηση πληροφοριών περισσότερο εύκολη από ποτέ με την δέουσα όμως προσοχή για την ορθότητα και την αξιοπιστία των πηγών καθώς και των δεδομένων που περιλαμβάνονται εκεί.

Τέλος ως προς τη δομή και επισκόπηση της εργασίας μας αυτή αποτελείται από τέσσερα μέρη.

Στο πρώτο μέρος περιγράφουμε την ιστορική εξέλιξη του συστήματος των Ευρωπαϊκών αερομεταφορών, χωρισμένη σε τέσσερις ιστορικές περιόδους ανάλογα με τα βήματα προόδου που σημειώνεται σε θεσμικό επίπεδο. Από τον πλήρη κρατικό προστατευτισμό στην πλήρη απελευθέρωση και στον ανταγωνισμό. Τις επιδράσεις που δέχεται η Ευρώπη από την προηγηθείσα απελευθέρωση των αερομεταφορών στις ΗΠΑ το 1978. Το διεθνές πλαίσιο στο οποίο είναι ενταγμένες οι Ευρωπαϊκές αερομεταφορές μέσα από διεθνείς συνθήκες και οργανισμούς. Τέλος συνδέοντας το παρελθόν με το μέλλον παραθέτουμε τις προβλέψεις για την μελλοντική ανάπτυξη των αερομεταφορών από έγκυρους διεθνείς οργανισμούς.

Στο δεύτερο μέρος παρουσιάζουμε τον τρόπο διαμόρφωσης των Ευρωπαϊκών πολιτικών για τις αερομεταφορές και τους βασικούς συντελεστές της Ευρωπαϊκής «βιομηχανίας» αερομεταφορών, (Θεσμικά όργανα ΕΕ, Ευρωπαϊκοί οργανισμοί, ομάδες συμφερόντων). Επίσης παρουσιάζουμε ένα πλούσιο θεσμικό υπόβαθρο που έχει επιτευχθεί κυρίως την τελευταία δεκαετία και αφορά σε κοινούς κανόνες που διαμορφώνουν την πολιτική αερομεταφορών σε όλη την επικράτεια της ΕΕ. Οι κοινοί κανόνες αυτοί που συγκροτούν την κοινή εσωτερική αγορά αερομεταφορών, επεκτείνονται και στο πεδίο της εξωτερικής πολιτικής με τις γειτονικές χώρες για την δημιουργία Κοινού Ευρωπαϊκού Αεροπορικού Χώρου, στο πεδίο της ασφάλειας των πτήσεων, της προστασίας του περιβάλλοντος των δικαιωμάτων των επιβατών και της διαχείρισης των αεροδρομίων. Στο τέλος του δεύτερου μέρους σκιαγραφούμε το σημερινό τοπίο των αεροπορικών εταιρειών και επιχειρούμε μια σύνδεση των αερομεταφορών με τον τουρισμό.

Στο τρίτο μέρος στεκόμαστε στον εκσυγχρονισμό την ανάπτυξη και την ενοποίηση του Ευρωπαϊκού συστήματος εναέριας κυκλοφορίας με την δημιουργία του «Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού». Η Ευρώπη κρατάει ακόμα στον αέρα τα σύνορα που έχει καταργήσει στο έδαφος. Το σύστημα διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας στη Ευρώπη



παραμένει κατακερματισμένο, το κάθε κράτος ελέγχει το δικό το εναέριο χώρο με αποτέλεσμα να υπάρχει μεγάλο κόστος για τις αεροπορικές εταιρείες και τον επιβάτη, καθυστερήσεις πτήσεων, περιβαλλοντική επιβάρυνση και δυνητικοί κίνδυνοι για την ασφάλεια των πτήσεων. Η διαχείριση της συνεχούς αύξησης της αεροπορικής κίνησης απαιτεί δράση. Η προεργασία έχει γίνει μένει η υλοποίηση για την μεγάλη αυτή προσπάθεια. Στην ενότητα αυτή παρουσιάζεται το θεσμικό πλαίσιο και οι ενέργειες που γίνονται στην κατεύθυνση καθώς και τα τεχνολογικά προγράμματα που είναι σε εξέλιξη.

Στο τέταρτο και τελευταίο μέρος επιχειρούμε να κάνουμε μια αποτίμηση της προόδου που έχει συντελεστεί στον τομέα της ανάπτυξης της Ευρωπαϊκής πολιτικής των αερομεταφορών, και το εγχείρημα του «Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού», να εξάγουμε τα συμπεράσματα μας και να υποβάλλουμε τις προτάσεις μας.

## ΜΕΡΟΣ Α

### ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

#### Γενικά

Είναι γεγονός ότι η κοινή πολιτική Αερομεταφορών της ΕΕ άργησε πολύ να αποκτήσει περιεχόμενο και να υλοποιηθεί καθώς πέρασαν σχεδόν σαράντα χρόνια από την ίδρυση της για να γίνουν τα πρώτα βήματα. Μέχρι τη μετεξέλιξη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας σε Ευρωπαϊκή Ένωση το 1992 και την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς με τη συνθήκη του Μάαστριχ η πολιτική Αερομεταφορών ήταν ανύπαρκτη και η Κοινή Πολιτική Μεταφορών στο σύνολο της παρουσίαζε μεγάλη καθυστέρηση στην εφαρμογή της. Έγιναν πολλές δικαστικές προσφυγές γι' αυτή την καθυστέρηση και οι όποιες προσπάθειες ξεκίνησαν και επιβλήθηκαν ύστερα από αποφάσεις του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου.

Η Λευκή Βίβλος του 1985 είναι το πρώτο ουσιαστικά κείμενο που θέτει τις βάσεις για την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς και συνεπακόλουθα της Κοινής Πολιτικής Μεταφορών και Αερομεταφορών, κατόπιν η Ενιαία Ευρωπαϊκή πράξη το 1986 και οι τέσσερις δέσμες μέτρων που υιοθετήθηκαν από το Συμβούλιο το Δεκέμβριο του 1987 οδηγούν στην απελευθέρωση των Αερομεταφορών εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης από τον Ιανουάριο του 1993.

Σημαντική επιρροή στις εξελίξεις αυτές ασκεί η προηγηθείσα απελευθέρωση (Deregulation) των αερομεταφορών στις ΗΠΑ η οποία συντελέστηκε το 1978.

#### Το Διεθνές Περιβάλλον των Αερομεταφορών

##### Η ιστορική εξέλιξη της δομής και λειτουργίας του διεθνούς συστήματος των αερομεταφορών

Η λειτουργία του συστήματος των διεθνών αεροπορικών μεταφορών από υπάρξεως του χαρακτηρίζεται από έντονη κρατική παρέμβαση για πολλούς ιστορικούς και άλλους λόγους που θα αναφέρουμε παρακάτω. Η απελευθέρωση στις αερομεταφορές ξεκίνησε από τις ΗΠΑ το 1978 και αργότερα στην ΕΕ το 1993. Έτσι η παγκόσμια αεροπορική αγορά περνά από το μονοπωλιακό καθεστώς στον πλήρη ανταγωνισμό.

Σε όλες σχεδόν τις χώρες του κόσμου οι μεγάλες αεροπορικές εταιρείες που εκτελούν προγραμματισμένες πτήσεις για πολλά χρόνια ήταν κρατικές και ασκούσαν ένα μονοπώλιο ή σχεδόν μονοπώλιο στο εθνικό επίπεδο. «Κάθε κράτος θέλοντας να εξαπλώσει πάνω στη γη τα εθνικά χρώματα που έφεραν τα αεροπλάνα του και να εκμεταλλευθεί ορισμένα ειδικά πλεονεκτήματα, οφειλόμενα, π.χ., στη γεωγραφική του θέση ή στις ιδιαίτερες σχέσεις του με ορισμένα μέρη του κόσμου, προστάτευε υπερβολικά την εθνική του εταιρεία. Αυτό είχε πρακτικές συνέπειες, ιδίως ως προς τα δρομολόγια και τα τιμολόγια»<sup>4</sup>. Την τελική έγκριση των δρομολογίων και τιμολογίων είχε το κράτος ύστερα από πρόταση των αερομεταφορέων. Η έννοια του ανταγωνισμού ήταν άγνωστη και ανύπαρκτη στην όλη δομή και λειτουργία του παγκόσμιου συστήματος των αερομεταφορών.

Κάθε κράτος - μέλος της ΕΟΚ, όπως συνέβαινε και με τις άλλες χώρες του κόσμου, μέχρι την απελευθέρωση που άρχισε το 1993 είχε την δική του - και σε κάποιες περιπτώσεις τις δικές του - εθνική αεροπορική εταιρεία (flag carrying national air carrier) που εξυπηρετούν προγραμματισμένες πτήσεις (scheduled flights) τόσο εντός όσο και εκτός της κοινότητας. Σ' αυτό το διεθνές σύστημα που επικρατεί ο κρατικός εναγκαλισμός κάποιες χώρες έχουν επιτρέψει την ιδιωτικοποίηση (ΗΠΑ, Μ. Βρετανία ) του συνόλου ή μέρους (Ολλανδία, Γερμανία, Ιταλία, Βέλγιο) των εταιρειών τους, παρ' όλα αυτά όμως ασκούν προστασία και μεταχείριση ίδια με τις χώρες εκείνες που δεν έχουν επιτρέψει την ιδιωτικοποίηση.

Το κάθε κράτος πέρα από το γεγονός ότι ελέγχει πλήρως τις υποδομές (αεροδρόμια συστήματα υποστήριξης των πτήσεων κλπ.) παίζει καθοριστικό ρόλο στην όλη οργάνωση και λειτουργία των αερομεταφορών αφού είναι εκείνο που ορίζει το ιδιοκτησιακό καθεστώς και χορηγεί την άδεια για την είσοδο στην αγορά μιας αεροπορικής εταιρείας - όποτε και εάν κρίνει ότι υπάρχει τέτοια ανάγκη και όχι όποτε ζητηθεί. Επίσης ορίζει το θεσμικό πλαίσιο τις υποχρεώσεις και τους περιορισμούς του αερομεταφορέα παρεμβαίνοντας σε επί μέρους θέματα όπως ο καθορισμός των ναύλων, των δρομολογίων της χωρητικότητας, της χρήσης των υποδομών, της ασφάλειας των πτήσεων κλπ. ως αντιστάθμισμα της εξασφάλισης μονοπωλιακής θέσης στην αγορά της αεροπορικής εταιρείας.

Η έντονη παρεμβατικότητα του κράτους έχει να κάνει με δύο βασικούς λόγους:

Πρώτος και βασικός λόγος είναι το γεγονός ότι η αεροπορική εταιρεία παρέχει για λογαριασμό του κράτους κάποιες κοινωνικές υπηρεσίες παίρνοντας ως αντιστάθμισμα τον καθορισμό υψηλότερων ναύλων όπου αυτό είναι δυνατόν και εξασφαλίζοντας την

---

<sup>4</sup> Βλ. Μούση Νίκου : Ευρωπαϊκή Ένωση: Δίκαιο, Οικονομία, Πολιτική. Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα: 2011, κεφ.20.3.5

μονοπωλιακή της θέση στην αγορά, και

δεύτερος λόγος είναι ότι το ελάχιστο κεφάλαιο για την ίδρυση και λειτουργία μιας βιώσιμης αεροπορικής εταιρείας είναι αρκετά μεγάλο.

Έτσι η μη ύπαρξη πολλών εταιρειών καθιστά την αεροπορική εταιρεία βιώσιμη και από την άλλη το κράτος εξασφαλίζει τον «εθνικό» του αερομεταφορέα για την άσκηση πολιτικής τόσο στο εσωτερικό όσο και στο εξωτερικό.<sup>5</sup> Στο σκέλος που αφορά τις έκτακτες πτήσεις (non schedule or charters flights) οι περιορισμοί είναι λιγότεροι.

Το μοντέλο όμως αυτό ανάπτυξης των αερομεταφορών ήταν αναποτελεσματικό, δυσκίνητο και γραφειοκρατικό λόγω του σφιχτού εναγκαλισμού του κράτους. Η ραγδαία αύξηση της αεροπορικής κίνησης σε συνδυασμό με την οικονομική ανάπτυξη και απελευθέρωση των αγορών σε παγκόσμιο επίπεδο απαιτούσε ένα άλλο μοντέλο ανάπτυξης των αερομεταφορών.

Έτσι την ακολουθούμενη για χρόνια πολιτική αυτή έρχεται να αλλάξει στην πράξη η απόφαση των ΗΠΑ το 1978 για κατάργηση των ελέγχων και των άλλων περιορισμών (Airline Deregulation Act). Η απελευθέρωση αυτή συνίσταται κυρίως στην χαλάρωση του ελέγχου που ασκούν οι υπεύθυνοι δημόσιοι φορείς (π.χ. Υπηρεσίες Πολιτικής Αεροπορίας). Το παράδειγμα των ΗΠΑ για αναμόρφωση του θεσμικού πλαισίου ακολούθησαν και άλλες χώρες όπως ο Καναδάς και η Μ. Βρετανία, σε καμιά όμως δεν προχώρησε στον βαθμό που συντελέστηκε στις ΗΠΑ. Επίσης έγιναν διαβουλεύσεις και συζητήσεις στα πλαίσια της GATT για τη απελευθέρωση του ΔΕΥ, (Διεθνούς Εμπορίου Υπηρεσιών) χωρίς να φέρουν ουσιαστικό αποτέλεσμα.

Στον μεγαλύτερο βαθμό αναμόρφωση του θεσμικού πλαισίου συντελείται τελικά στην ΕΕ μετά την απελευθέρωση στις αεροπορικές μεταφορές που άρχισε το 1993. Υπάρχουν αρκετές ομοιότητες ανάμεσα σε ΗΠΑ και ΕΕ αλλά και πολλές διαφορές, και για το λόγο αυτό η πορεία είναι αργή και βασανιστική. Στις ομοιότητες θα λέγαμε ότι είναι η μεγάλη επικράτεια και το επίπεδο οικονομικής ανάπτυξης ενώ στις διαφορές το γεγονός ότι ενώ οι ΗΠΑ είναι ένα Ομοσπονδιακό ενιαίο κράτος με ισχυρή κεντρική πολιτική διακυβέρνηση η ΕΕ παραμένει ακόμα συνένωση κρατών.

## Οι Διεθνείς συνθήκες

Η πολιτική αεροπορία εξ' αιτίας του χώρου ανάπτυξης της υπερβαίνει τα εθνικά όρια και έχει διεθνή χαρακτήρα. Για το λόγο αυτό μεγάλο μέρος του αεροπορικού δικαίου αποτελεί

---

<sup>5</sup> βλ: Τεροββίτης Θ. : Η Εναρμόνιση της πολιτικής των μεταφορών, Αθήνα : Ι.Ο.Β.Ε., 1990 σελ120.

μέρος του διεθνούς δικαίου ή αλλιώς θα μπορούσαμε να πούμε ότι είναι διεθνώς ομοιόμορφο δίκαιο που χαρακτηρίζει και τους εσωτερικούς εθνικούς κανονισμούς που διαμορφώθηκαν κατόπιν διεθνών συμφωνιών.

Σε παγκόσμιο επίπεδο η προσφορά υπηρεσιών για τις αερομεταφορές διέπεται από περίπου 3000 διμερείς συμφωνίες<sup>6</sup> ( περί δικαιωμάτων πρόσβασης, τιμολόγησης και χωρητικότητας) και ρυθμίζεται διαμέσου του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (International Civil Aviation Authority) και της συνθήκης του Σικάγου (Chicago Convention).

Το πλέγμα αυτό των συμφωνιών που στηρίζεται στη παραπάνω συνθήκη περιλαμβάνει διμερείς και πολυμερείς κρατικές συμβάσεις αλλά και διμερείς και πολυμερείς εμπορικές συμφωνίες που υπογράφονται από τις αεροπορικές εταιρείες.

Η συνθήκη του Σικάγου<sup>7</sup> αποτελεί τη βάση του Δημόσιου Αεροπορικού Δικαίου, υπογράφηκε από 152 κράτη το 1944 οργανώνοντας για πρώτη φορά την Διεθνή αεροπορική μεταφορά επιβατών, εμπορευμάτων και ταχυδρομείου με σκοπό την ανάπτυξη της διεθνούς αεροπορίας με τρόπο ασφαλή και οργανωμένο.

Η ιστορική συγκυρία που έγινε η συμφωνία, μετά το τέλος του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου καθόρισε το πλαίσιο και τις βασικές αρχές της που ήταν:

- Πρώτα από όλα απόλυτη και πλήρης κυριαρχία του κάθε κράτους πάνω από τον εναέριο χώρο του.
- Δικαίωμα ισότιμης συμμετοχής κα εκμετάλλευσης των διεθνών αεροπορικών μεταφορών και υποχρέωση ίσης μεταχείρισης των αεροσκαφών όλων των κρατών μελών
- Υποχρέωση μη ανάμειξης στα δικαιώματα που απορρέουν από την πλήρη και αποκλειστική κυριαρχία των κρατών.
- Υποχρέωση εναρμόνισης στα παραρτήματα και στους κανόνες που τίθενται από τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO), που ιδρύθηκε με τη συνθήκη του Σικάγου<sup>8</sup>

Τα κράτη μέλη ήταν υποχρεωμένα να εναρμονίσουν την εθνική τους νομοθεσία σε τεχνικής φύσεως θέματα με τα παραρτήματα της συνθήκης του Σικάγου. Τέτοια θέματα είναι η

---

<sup>6</sup> βλ. Τσέκερης Θεόδωρος – Βογιατζόγλου Κλήμης : Αεροπορικές Μεταφορές και Αεροδρόμια στην Ελλάδα, Έκδοση ΚΕΠΕ, Αθήνα 2011,σελ.18

<sup>7</sup> Χατζηνικολάου – Αγγελίδου Ράνια, Αεροπορική μεταφορά επιβατών - Β' έκδοση, Αθήνα, Θεσσαλονίκη: Σάκκουλας, 2010

<sup>8</sup> Βλ. Στεφάνου Π. ό.π. σελ.112-114

τεχνική εκμετάλλευση των αεροσκαφών, κανόνες για τη νηολόγηση και την εθνικότητα των αεροσκαφών, πτυχία και άδειες του προσωπικού, μετεωρολογία, έρευνα και διάσωση κλπ.

Όσον αφορά δε την εμπορική εκμετάλλευση τα κράτη μέλη δεν κατάφεραν να συμφωνήσουν σε μια πολυμερή διακρατική ανταλλαγή εμπορικών δικαιωμάτων. Η προσκόλληση στην ιδέα της εθνικής κυριαρχίας εμπόδισε μια τέτοια εξέλιξη. Τα κράτη μέλη έθεσαν περιορισμούς θέλοντας να έχουν τον απόλυτο έλεγχο στην χορήγηση αδειών εκμετάλλευσης προς τους αερομεταφορείς, την διέλευση ή προσγείωση στον εθνικό εναέριο χώρο τους .

Τα εμπορικά δικαιώματα ρυθμίστηκαν με ένα πλαίσιο αλληλοσυνδεόμενων διμερών διακρατικών συμβάσεων που καθορίζονται από τη συνθήκη των Βερμούδων που υπογράφηκε το 1946. Σύμφωνα με αυτή τη συνθήκη υπογράφηκαν 2600 διακρατικές συμβάσεις σε όλο τον κόσμο, και οι βασικές αρχές της ήταν:

- Η αμοιβαία διαφύλαξη των συμφερόντων των κρατών στην εκμετάλλευση των τακτικών αεροπορικών μεταφορών.
- Η ισότητα στην κατανομή των μεριδίων στην προσφερόμενη χωρητικότητα από τους αερομεταφορείς (προσφερόμενες θέσεις σε κάθε δρομολόγιο)
- Η εκτέλεση των μεταφορών από ένα ή περισσότερους επισήμως ορισμένους από τα συμβαλλόμενα κράτη αερομεταφορείς των οποίων την εθνικότητα έχουν τα αεροσκάφη και η ιδιοκτησία ή ο έλεγχος ανήκει στα συμβαλλόμενα κράτη
- Ο καθορισμός των αεροδρομίων που θα εξυπηρετούνται και των δρομολογίων ανάλογα με τη συμφωνία των συμβαλλομένων κρατών.
- Οι διαπραγματεύσεις για τις κατηγορίες και τα επίπεδα των ναύλων να γίνονται στα πλαίσια της I.A.T.A. (International Air Transport Association, Διεθνής Ένωση Αεροπορικών Μεταφορών) από τους αερομεταφορείς, ενώ σε τελικό στάδιο θα παρεμβαίνουν τα ενδιαφερόμενα κράτη για την αμοιβαία αποδοχή των ναύλων.

Διεθνείς συμβάσεις που αφορούν θέματα Ιδιωτικού αεροπορικού δικαίου<sup>9</sup> έχουν ρυθμιστεί ιστορικά με τις συμβάσεις του Παρισιού το 1925, της Βαρσοβίας το 1929, της Ρώμης το 1935, των Βρυξελλών το 1938, της Γενεύης το 1948 και του Μόντρεαλ το 1929. Οι πιο γνωστές και σημαντικές είναι της Βαρσοβίας και του Μόντρεαλ.

---

<sup>9</sup> Βλ [http://el.wikipedia.org/wiki/Αεροπορικο\\_δίκαιο](http://el.wikipedia.org/wiki/Αεροπορικο_δίκαιο), πρόσβαση 3/3/2013

Η σύμβαση της Βαρσοβίας<sup>10</sup> που υπογράφηκε το 1929, είναι η πρώτη αεροπορική διεθνής συμφωνία ευρείας κλίμακας, και ρυθμίζει τα θέματα ευθύνης του αερομεταφορέα και έκτασης της αποζημίωσης για ζημιά, όταν το γεγονός το οποίο προκάλεσε τη ζημιά, έγινε κατά τη διάρκεια της αεροπορικής μεταφοράς. Μετέπειτα τροποποιείται με τη σύμβαση του Μόντρεαλ το 1999.<sup>11</sup>

Η σύμβαση του Μόντρεαλ καθορίζει νέους κανόνες περί ευθύνης σε περίπτωση ατυχήματος στις διεθνείς αερομεταφορές προσώπων, αποσκευών και φορτίου, κανόνες που θα αντικαταστήσουν εν καιρώ τους κανόνες της σύμβασης της Βαρσοβίας του 1929. Και οι δύο συμβάσεις προβλέπουν τη δυνατότητα απεριόριστης ευθύνης<sup>12</sup>.

Τη Σύμβαση του Μόντρεαλ κύρωσε η Ευρωπαϊκή Ένωση με την 2001/539/ΕΚ απόφαση του Συμβουλίου της 5ης Απριλίου 2001 και ακολούθως την κύρωσε η Ελλάδα με το ν. 3006/2002

Η ΕΕ υπογράφει τη σύμβαση του Μόντρεαλ και μέσα σ' αυτό το πλαίσιο, όπως θα δούμε και σε ιδιαίτερο κεφάλαιο, τα θεσμικά της όργανα υιοθετούν κανονισμό<sup>13</sup> που θεσπίζει ελάχιστες απαιτήσεις ασφάλισης όλων των αερομεταφορέων και των επιχειρήσεων εκμετάλλευσης αεροσκαφών για όλα τα αεροσκάφη που έχουν ως προορισμό ή προέλευση την Ευρωπαϊκή Ένωση ή τα οποία υπερίπτανται του ευρωπαϊκού εδάφους.

## Οι εναέριες ελευθερίες (Freedoms of the air)

Οι αερομεταφορές όπως προαναφέραμε στην ιστορική τους εξέλιξη είχαν άμεση σχέση με τα κυριαρχικά δικαιώματα των χωρών και επομένως υπόκεινται σε περιορισμούς και εγκρίσεις, που προβλέπονται από συμφωνίες, από την κάθε χώρα ή ένωση κρατών. Διακρατικές διμερείς και πολυμερείς συμφωνίες καθορίζουν το πλαίσιο στο οποίο πραγματοποιούνται ανά γεωγραφική περιοχή. Τα εμπορικά δικαιώματα που ένα κράτος χορηγεί σε ένα άλλο μέσα απ' αυτές τις συμφωνίες με σκοπό οι αεροπορικές του εταιρείες να ασκήσουν εμπορική εκμετάλλευση προς και από το έδαφος του ορίζονται ως αεροπορικές ελευθερίες. Στο πλαίσιο αυτό ορίζονται σαφώς τα δικαιώματα των αερομεταφορέων σύμφωνα με τις εννέα ελευθερίες<sup>14</sup> που αξίζει να αναφέρουμε συνοπτικά:

<sup>10</sup> Βλ. Warsaw convention: <http://www.jus.uio.no/lm/air.carriage.warsaw.convention.1929/doc.html>

<sup>11</sup> Επίσημη εφημερίδα ΕΕ: αριθ. L 194 της 18/07/2001 σ. 0039 – 0049

<sup>12</sup> Βλ. Μούση, ό.π.

<sup>13</sup> Βλ Κανονισμός ΕΟΚ 785/2004

<sup>14</sup> Manual on the Regulation of International Air Transport (ICAO, Doc 9626, Part 4, 2nd ed., Montreal, 2004)

- Πρώτη ελευθερία: το δικαίωμα του αερομεταφορέα να πετάει πάνω από μια ξένη χώρα, χωρίς να προσγειώνεται εκεί. π.χ. Τορόντο - Πόλη του Μεξικού, ως μια καναδική εταιρεία, η οποία υπερίπταται των Ηνωμένων Πολιτειών.
- Δεύτερη ελευθερία: το δικαίωμα του αερομεταφορέα να ανεφοδιάζεται με καύσιμα και να εκτελεί συντήρηση σε μια ξένη χώρα, στο δρόμο για μια άλλη χώρα. π.χ. Τορόντο - Πόλη του Μεξικού, ως μια καναδική εταιρεία, αλλά προσγειώνεται για ανεφοδιασμό σε καύσιμα στις Ηνωμένες Πολιτείες.
- Τρίτη ελευθερία: το δικαίωμα του αερομεταφορέα να πετάει από τη χώρα του σε μια άλλη. π.χ. Τορόντο - Σικάγο, ως μια καναδική εταιρεία.
- Τέταρτη ελευθερία: το δικαίωμα του αερομεταφορέα να πετάει από μια άλλη χώρα για τη δική του. π.χ. Τορόντο - Σικάγο, ως μια αμερικανική εταιρεία.
- Πέμπτη ελευθερία: το δικαίωμα του αερομεταφορέα να πετάει ανάμεσα σε δύο χώρες του εξωτερικού κατά τη διάρκεια της πτήσης, ενώ η πτήση προέρχεται ή καταλήγει στη χώρα του. π.χ. Μπανγκόκ - Κουάλα Λουμπόρ - Ντόχα, ως εταιρεία του Κατάρ.
- Έκτη ελευθερία: το δικαίωμα του αερομεταφορέα να πετάει από μια ξένη χώρα σε μια άλλη, με ενδιάμεση προσγείωση στη χώρα του για μη-τεχνικούς λόγους. π.χ. Ντουμπάι - Κάιρο - Παρίσι, ως μια αιγυπτιακή εταιρεία.
- Έβδομη ελευθερία: το δικαίωμα του αερομεταφορέα να πετάει ανάμεσα σε δύο χώρες του εξωτερικού, ενώ δεν προσφέρει πτήσεις προς τη χώρα του. π.χ. Κουάλα Λουμπόρ - Τζακάρτα, ως μια ιταλική εταιρεία.
- Όγδοη ελευθερία: το δικαίωμα του αερομεταφορέα να πετάει μεταξύ δύο ή περισσότερων αερολιμένων σε μια ξένη χώρα, συνεχίζοντας παράλληλα να προσφέρει υπηρεσία και για τη χώρα του. π.χ. Σικάγο - Νέα Υόρκη - Τορόντο, ως μια καναδική εταιρεία.
- Ένατη ελευθερία: το δικαίωμα του αερομεταφορέα να πετάει μέσα σε μια ξένη χώρα χωρίς να συνεχίζει να προσφέρει υπηρεσία στην ίδια του τη χώρα. π.χ. Πεκίνο - Σαγκάη, ως μια ιταλική εταιρεία.<sup>15</sup>

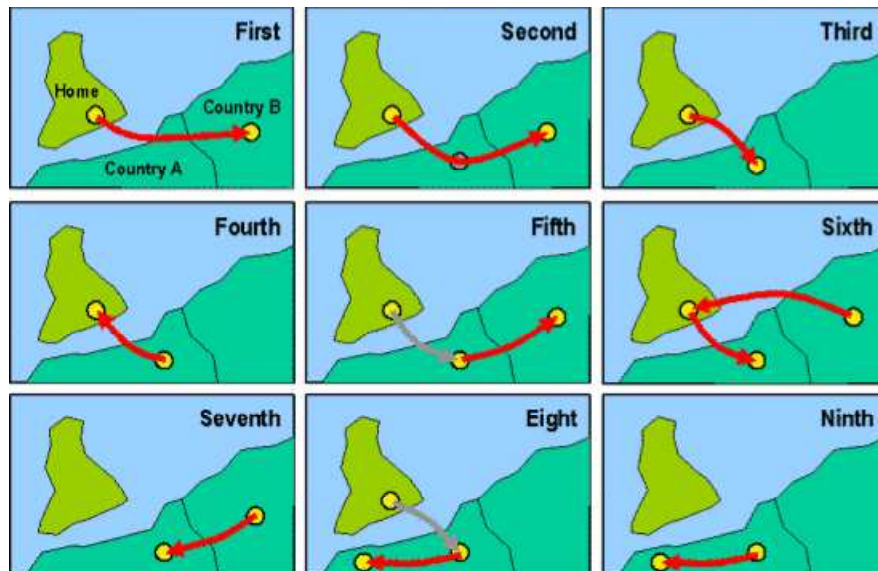
Ο ICAO χαρακτηρίζει όλες τις ελευθερίες μετά την πέμπτη ως «λεγόμενες», επειδή μόνο οι πρώτες πέντε ελευθερίες έχουν επίσημα αναγνωριστεί από τη διεθνή συνθήκη του Σικάγου. Η αναφορά μας στις ελευθερίες, (εικόνα 1), του αέρα μας είναι χρήσιμη γιατί θα ανατρέξουμε σ' αυτές στα επόμενα κεφάλαια προκειμένου να κατανοήσουμε καλλίτερα την κλίμακα των πολιτικών που σε κάθε χρονική περίοδο επιχειρείται να εφαρμοστούν στις

<sup>15</sup> [http://en.wikipedia.org/wiki/Freedoms\\_of\\_the\\_air](http://en.wikipedia.org/wiki/Freedoms_of_the_air)



αεροπορικές μεταφορές.

**Εικόνα 1 : Σχηματική παράσταση των εναέριων ελευθεριών**



Πηγή: Rodrigue J.P.,1998, από Αβραμόπουλος Α.(2011)

## Διεθνείς οργανισμοί

### Ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας - ICAO

Η πολιτική Αεροπορία λόγω του διεθνούς χαρακτήρα της, για να εξασφαλίσει την ασφάλεια των πτήσεων, απαιτεί μια διεθνή συνεννόηση, εναρμόνιση κανόνων και πρακτικών σε όλα τα πεδία και σε όλες τις τεχνικές λεπτομέρειες. Αυτό πραγματοποιείται μέσω του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας, (ΔΟΠΑ), περισσότερο γνωστός ως ICAO, (International Civil Aviation Organization).

Ο ICAO είναι τμήμα του ΟΗΕ και ιδρύθηκε σύμφωνα με τη Σύμβαση του Σικάγου του 1944 κατά τη συνδιάσκεψη για τη διεθνή πολιτική αεροπορία. Μέλη του είναι 191 χώρες και η έδρα του βρίσκεται στο Μόντρεαλ του Καναδά.<sup>16</sup>

Η βασική αποστολή του ICAO είναι να θέτει τα διεθνή πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές που απαιτούνται για την ασφάλεια, την προστασία, την αποτελεσματικότητα και τη βιώσιμη ανάπτυξη της Αεροπορίας.

<sup>16</sup> <http://www.unric.org>

Τα διεθνή πρότυπα και οι συνιστώμενες πρακτικές (Standards and Recommended practices - SARPs) περιλαμβάνονται σε ένα πλήθος εκδόσεων και εγγράφων (Annexes and Documents), τα οποία υπόκεινται σε τακτική αναθεώρηση όποτε κρίνεται σκόπιμο από το Συμβούλιο και εφαρμόζονται ομοιόμορφα σε όλο τον κόσμο από τις Υπηρεσίες Πολιτικής Αεροπορίας των χωρών, τους αερομεταφορείς, τα αεροδρόμια, τους παρόχους υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και την αεροπορική βιομηχανία.

Ο οργανισμός λειτουργεί ως φόρουμ για τη συνεργασία σε όλους τους τομείς της Πολιτικής Αεροπορίας μεταξύ των 191 κρατών μελών της. Το σύνταγμα του ICAO είναι η Σύμβαση του Σικάγου όπου κάθε συμβαλλόμενο κράτος είναι ένα μέρος.<sup>17</sup> Σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης, ο οργανισμός αποτελείται από μια Συνέλευση, ένα Συμβούλιο με περιορισμένο αριθμό μελών διαφόρων οργάνων του και Γραμματεία. Οι επικεφαλής είναι ο Πρόεδρος του Συμβουλίου και ο Γενικός Γραμματέας.

Ο ICAO συνεργάζεται στενά με τα άλλα μέλη της οικογένειας των Ηνωμένων Εθνών, όπως τον Παγκόσμιο Μετεωρολογικό Οργανισμό, τη Διεθνή Ένωση Τηλεπικοινωνιών, η Παγκόσμια Ταχυδρομική Ένωση, τη Παγκόσμια Οργάνωση Υγείας και το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό.

Οι μη κυβερνητικές οργανώσεις που επίσης συμμετέχουν στις εργασίες του ICAO περιλαμβάνουν τη Διεθνή Ένωση Αεροπορικών Μεταφορών, το Διεθνές Συμβούλιο Αερολιμένων, τη Διεθνή Ομοσπονδία Ενώσεων Πιλότων Εναέριων Γραμμών, και το Διεθνές Συμβούλιο ιδιοκτητών Αεροσκαφών και των Ενώσεων πιλότων. Οι τελευταίοι φορείς ως εκπρόσωποι ομάδων συμφερόντων έχουν ενεργό ρόλο και λόγο στη διαμόρφωση της πολιτικής αερομεταφορών σε διεθνές επίπεδο.

### *Η διεθνής Ένωση Αερομεταφορέων - IATA*

Η Διεθνής Ένωση Αεροπορικών Μεταφορών (International Air Transport Association - IATA), ιδρύθηκε στην Αβάνα της Κούβας, τον Απρίλιο του 1945. Είναι ο πρωταρχικός φορέας για συνεργασία των αεροπορικών εταιριών στην προώθηση των ασφαλών, αξιόπιστων και οικονομικών υπηρεσιών προς όφελος των παγκόσμιων καταναλωτών.

Η διεθνής βιομηχανία προγραμματισμένων αεροπορικών μεταφορών είναι σήμερα περισσότερο από 100 φορές μεγαλύτερη από ότι ήταν το 1945. Στην ίδρυση της η IATA είχε 57 μέλη από 31 έθνη, κυρίως στην Ευρώπη και την βόρεια Αμερική. Σήμερα έχει πάνω από

---

<sup>17</sup> <http://www.icao.int>

240 μέλη προερχόμενα από 118 έθνη σε κάθε μέρος της γης.<sup>18</sup> Η σύγχρονη IATA είναι η διάδοχος της Διεθνούς Ένωσης Εναέριας Κυκλοφορίας που ιδρύθηκε στη Χάγη το 1919, έτος των πρώτων παγκοσμίων διεθνών σχεδιασμένων υπηρεσιών.

Αποστολή της IATA είναι να εκπροσωπεί, να οδηγεί, και εξυπηρετεί την παγκόσμια αεροπορική βιομηχανία. Να βοηθάει τις αεροπορικές εταιρείες να λειτουργούν με ασφάλεια, αποτελεσματικότητα, παράγοντας θετικό οικονομικό αποτέλεσμα κάτω από σαφώς καθορισμένους κανόνες. Να παρέχει επαγγελματική υποστήριξη στα μέλη της με ένα ευρύ φάσμα εξειδικευμένων προϊόντων και υπηρεσιών.

### ***Ο Οργανισμός Παροχής Υπηρεσιών Πολιτικής Αεροναυτιλίας - CANSO***

Ο Οργανισμός Παροχής Υπηρεσιών Πολιτικής Αεροναυτιλίας – CANSO, (Civil Air Navigation Services Organization ), ιδρύθηκε το 1996 για να εκπροσωπεί τα συμφέροντα της παγκόσμιας κοινότητας στη διαχείριση της Εναέριας Κυκλοφορίας, (ATM - Air Traffic Management)

Σήμερα ο CANSO εκπροσωπεί περισσότερους από 140 Φορείς Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας (ANSP or Aeronautical Navigation Service Providers ). Οι χώρες, μέλη του CANSO είναι υπεύθυνες για την υποστήριξη του 85% της παγκόσμιας εναέριας κυκλοφορίας,<sup>19</sup> και μέσω ομάδων εργασίας και ανταλλαγής πληροφοριών αναπτύσσουν νέες πολιτικές, με απώτερο στόχο τη βελτίωση της Αεροναυτιλίας στον αέρα και στο έδαφος. Τα κεντρικά του γραφεία είναι στο Άμστερνταμ, αλλά διατηρεί γραφεία και αντιπροσωπείες σε όλο τον κόσμο. Η αποστολή του CANSO είναι να παρέχει μια παγκόσμια πλατφόρμα για τα μέλη του οδηγώντας τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας (ANS), με πρωταρχική έμφαση στην παροχή ασφαλούς, αποδοτικής και οικονομικά αποτελεσματικής εξυπηρέτησης.

Για την προώθηση και την υπεράσπιση των συμφερόντων των μελών ο CANSO συνεργάζεται στενά με εκπροσώπους του κλάδου των Αερομεταφορών, την Αεροπορική βιομηχανία, κυβερνητικές και διακυβερνητικές οργανώσεις, με τον ICAO, IATA και ACI, εκτός από περιφερειακά όργανα, όπως η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και το Eurocontrol. Βασική στοιχείο της πολιτικής του είναι η προώθηση του διαχωρισμού μεταξύ ρυθμιστικής αρχής και παρόχου υπηρεσιών Αεροναυτιλίας.

---

<sup>18</sup> <http://www.iata.org/about/Pages/history.aspx>

<sup>19</sup> <http://www.canso.org/about>

## **Το Διεθνές Συμβούλιο Αεροδρομίων – ACI**

Διεθνές Συμβούλιο Αεροδρομίων (ACI), ιδρύθηκε το 1991<sup>20</sup>, είναι μια μη κερδοσκοπική παγκόσμια οργάνωση εμπορίου από τα αεροδρόμια του κόσμου, αποτελείται από 580 μέλη που δραστηριοποιούνται 1.650 αεροδρόμια από 179 χώρες.

Το ACI εκπροσωπεί τα συμφέροντα των αεροδρομίων προς τις κυβερνήσεις και τους διεθνείς οργανισμούς όπως ο ICAO, αναπτύσσει πρότυπα, τις πολιτικές και τις συνιστώμενες πρακτικές για τα αεροδρόμια, και παρέχει πληροφορίες και ευκαιρίες κατάρτισης για την αναβάθμιση των προτύπων σε όλο τον κόσμο.

Το ACI αντιπροσωπεύοντας κατά κύριο λόγο τα συμφέροντα των αεροδρομίων ενδιαφέρεται για την προώθηση των επαγγελματικών προτύπων στη διαχείριση και τη λειτουργία των αερολιμένων. Στόχος του είναι να παρέχει στους πολίτες ένα ασφαλές, αποτελεσματικό και περιβαλλοντικά υπεύθυνο σύστημα αεροπορικών μεταφορών.

## **Η ιστορική εξέλιξη των Αερομεταφορών στην ΕΕ**

Στην πορεία για τη ολοκλήρωση της ΕΕ από την ίδρυση της μέχρι σήμερα και στα πλαίσια της εξέλιξης της Κοινής Πολιτικής Μεταφορών μπορούμε να διακρίνουμε τέσσερις χρονικές περιόδους με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά:

- Κατά την πρώτη χρονική περίοδο (1957-1973), έχουμε ουσιαστικά την εξαίρεση των αερομεταφορών από την Κοινή Πολιτική Μεταφορών,
- Κατά τη δεύτερη χρονική περίοδο (1973-1985), έχουμε την αναγνώριση των αερομεταφορών ως τομέα της Κοινής Πολιτικής Μεταφορών και τη λήψη περιορισμένων πρωτοβουλιών.
- Κατά την τρίτη χρονική περίοδο (1985-1992), έχουμε την αναζήτηση και την εκπόνηση των πρώτων σημαντικών πολιτικών για τις Ευρωπαϊκές Αερομεταφορές.
- Κατά την τέταρτη χρονική περίοδο (1992-μέχρι σήμερα), έχουμε την διεύρυνση της θεματολογίας και την πλήρη ανάπτυξη των Ευρωπαϊκών πολιτικών για τις Αερομεταφορές

---

<sup>20</sup> <http://www.aci.aero/About-ACI>

## Α' περίοδος (1957-1973). Η συνθήκη της Ρώμης και η εξαίρεση των Αερομεταφορών

Η συνθήκη της Ρώμης για την ίδρυση της ΕΟΚ καθιέρωνε με το άρθρο 3 την Κοινή Πολιτική Μεταφορών ως αναπόσπαστο κομμάτι της Ευρωπαϊκής ενοποίησης αναγνωρίζοντας ότι για την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς οι μεταφορές είναι κρίσιμος τομέας για την ελεύθερη διακίνηση αγαθών, υπηρεσιών, προσώπων και κεφαλαίου. Μαζί με την Κοινή Αγροτική Πολιτική αποτέλεσαν τις πρώτες κοινές ευρωπαϊκές πολιτικές.

Η ΚΠΜ βασίζεται σε γενικές και ειδικές ρυθμίσεις που περιλαμβάνονται στη συνθήκη της Ρώμης.<sup>21</sup>

Από τις γενικές ρυθμίσεις που αφορούν διάφορες υπηρεσίες και δραστηριότητες πέραν των μεταφορών, εκείνες που ενδιαφέρουν κυρίως τις μεταφορές είναι για το δικαίωμα εγκατάστασης και την ελευθερία παροχής υπηρεσιών (άρθρα 52,58,59, και 60) αλλά και οι συνθήκες ανταγωνισμού στην αγορά των μεταφορών. (άρθρα 85 και 86). Στις ειδικές ρυθμίσεις περιλαμβάνονται τα άρθρα 74 έως και 84.

Με τη ερμηνεία των άρθρων που περιλαμβάνονται στις ειδικές ρυθμίσεις θεωρήθηκε ότι η Συνθήκη της Ρώμης εξαιρούσε τις αεροπορικές και τις θαλάσσιες μεταφορές για το λόγο ότι δεν υπήρχαν ρητές αναφορές που να τις ρυθμίζουν σε αντίθεση με τις χερσαίες (οδικές - σιδηροδρομικές) και πλωτές μεταφορές.

Το άρθρο 84(1) ανέφερε ότι «οι διατάξεις του παρόντος Τίτλου εφαρμόζονται στις σιδηροδρομικές, οδικές και εσωτερικές πλωτές μεταφορές». Οι αεροπορικές μεταφορές αναφέρονται μόνο στο άρθρο 84(2) : «το συμβούλιο δύναται να αποφασίζει ομόφωνα αν και κατά ποια διαδικασία, θα είναι δυνατόν να θεσπιστούν κατάλληλες διατάξεις για τις θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές».

Έτσι η ερμηνεία των παραπάνω οδηγούσε στην εξαίρεση των αερομεταφορών από την ΚΠΜ όπως και σε θέματα ανταγωνισμού. Για το λόγο αυτό ο κανονισμός 141/62 της 26.11.1962, εξαιρούσε την θαλάσσια και εναέρια μεταφορά από την κοινή πολιτική ανταγωνισμού.<sup>22</sup>

Για τα αίτια της εξαίρεσης των αερομεταφορών και την περιορισμένη υλοποίηση της ΚΠΜ της ΕΟΚ μπορούμε να δώσουμε διάφορες εξηγήσεις:

- Μια πρώτη εξήγηση είναι το γεγονός ότι η έννοια της εθνικής κυριαρχίας ήταν επικρατούσα<sup>23</sup> και οι τομείς των αεροπορικών και θαλασσιών μεταφορών ήταν ιδιαίτερα ευαίσθητοι τομείς για την εποχή αυτή. Εξ' άλλου ας μην ξεχνάμε ότι οι

<sup>21</sup> Βλ. Τεροββίτης Θ, ό.π.,σελ.22-23

<sup>22</sup> Βλ. Θεοδωρόπουλος Σωτήρης - Λεκάκου Μαρία - Πάλλης Αθανάσιος : Ευρωπαϊκές πολιτικές για τη

<sup>23</sup> Βλ. Στεφάνου Π. ό.π. σελ.116.

αεροπορικές μεταφορές είχαν δημόσιο χαρακτήρα και το κάθε κράτος είχε τον «εθνικό» του αερομεταφορέα.

- Μια δεύτερη εξήγηση είναι ότι οι 6 χώρες που υπέγραψαν την ιδρυτική συνθήκη της Ρώμης είχαν χερσαία σύνορα και διασχίζονταν από ποτάμια (Ρήνος), οπότε τα όσα προβλέπονταν στη συνθήκη αντανακλούσαν κυρίως τις ανάγκες τους και τα μεταφορικά τους συστήματα. Αργότερα με την είσοδο νέων χωρών στην ΕΟΚ, (Μ Βρετανία, Ιρλανδία, Ελλάδα,) των οποίων οι δυνατότητες και τα συμφέροντα ήταν διαφορετικές, παράγοντες όπως η έλλειψη κοινών συνόρων, η απόσταση, και το επίπεδο ανάπτυξης των μεταφορικών συστημάτων απέκτησαν μια πρόσθετη βαρύτητα.<sup>24</sup>
- Μια τρίτη προσέγγιση δίνει την ερμηνεία ότι η ΚΠΜ ήταν μέρος της συνθήκης της Ρώμης μόνο επειδή οι ιδρυτές της ΕΕ είχαν επιλέξει την τομεακή προσέγγιση της οικονομικής ολοκλήρωσης και όχι γιατί είχαν πειστεί για την αναγκαιότητα μιας ΚΠΜ σαν προϋπόθεση για τη εύρυθμη λειτουργία της Κοινής Αγοράς.<sup>25</sup>

Γενικά θα μπορούσαμε να πούμε ότι η πρώτη αυτή χρονική περίοδος ήταν απογοητευτική ως προς την υλοποίηση της ΚΠΜ και ιδιαίτερα την προώθηση Ευρωπαϊκών πολιτικών για τις αεροπορικές μεταφορές.

### **Β' περίοδος(1974-1985). Οι αερομεταφορές τμήμα της ΚΠΜ - Οι πρώτες Δικαστικές Αποφάσεις**

Με την διεύρυνση και την είσοδο στη ΕΕ νέων χωρών το 1973 της Μ Βρετανίας, Ιρλανδίας, Δανίας και αργότερα το 1981 της Ελλάδας, αλλά και της Ισπανίας, Πορτογαλίας το 1986 τα πράγματα αρχίζουν σιγά-σιγά να αλλάζουν δεδομένου ότι οι νέες χώρες δεν έχουν κοινά σύνορα και μεγάλο μέρος των μεταφορών τους εξυπηρετούνται από αέρος και θαλάσσης.

Έτσι η ΕΕ αρχίζει πλέον να συζητά θέματα αεροπορικών μεταφορών ως συστατικό στοιχείο της πολιτικής μεταφορών της. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προσφεύγει στο Δικαστήριο Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων το οποίο με τη σειρά του εκδίδει απόφαση<sup>26</sup> που επιβεβαιώνει ότι οι γενικές και ειδικές διατάξεις της Συνθήκης της Ρώμης ισχύουν ως προς τις αεροπορικές και τις θαλάσσιες μεταφορές και επομένως η ΕΕ διαθέτει εξουσίες ανάπτυξης σχετικών πολιτικών.

<sup>24</sup> Βλ. Τεροββίτης Θ.ό.π., σελ.23

<sup>25</sup> Βλ. Θεοδωρόπουλος Σ. κ.ά.,ό.π.,σελ.28

<sup>26</sup> Υπόθεση167/73,Ευρωπαϊκή Επιτροπή – Γαλλία (1974) ECR 359

Για τις εναέριες μεταφορές, όπως και για τις θαλάσσιες, η ερμηνεία του άρθρου 84 της συνθήκης της Ρώμης από το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο (υπόθεση 167/73), σήμαινε την εφαρμογή των γενικών διατάξεων της Συνθήκης, ιδίως εκείνων που αφορούσαν τον ανταγωνισμό και το δικαίωμα εγκατάστασης. Αυτό δεν ήταν προφανές σε αυτόν τον τομέα γιατί, αντίθετα από τις εταιρείες θαλάσσιων μεταφορών, οι μεγάλες αεροπορικές εταιρείες ήταν κρατικές και ασκούσαν ένα μονοπώλιο ή σχεδόν μονοπώλιο στο εθνικό επίπεδο.<sup>27</sup>

Ακλούθησε κι άλλη απόφαση του ΔΕΚ (υπόθεση 209/84) με την οποία επιβεβαιώνεται ότι οι αερομεταφορές δεν εξαιρούνται από του κανόνες του ελεύθερου ανταγωνισμού που ισχύουν για τις άλλες επιχειρήσεις.<sup>28</sup>

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή κάτω από την πίεση αυτών των εξελίξεων που δημιουργούνται από τις αποφάσεις του ΔΕΚ παρουσιάζει το 1979 το πρώτο μνημόνιο (Memorandum) για τις αερομεταφορές. Το 1984 παρουσίασε ένα δεύτερο<sup>29</sup> που αποτελεί διεύρυνση και προέκταση του πρώτου. Το μνημόνιο αυτό αποτελεί την πιο σοβαρή προσπάθεια για τη μελέτη προβλημάτων που θα ανέκυπταν από την ένταξη των αερομεταφορών στην κοινή πολιτική μεταφορών. Αυτό φάνηκε στην πορεία αφού στις προτάσεις αυτού του δεύτερου μνημονίου βασίζεται η δέσμη των τεσσάρων νομοθετικών πράξεων για τις αερομεταφορές, που υιοθετήθηκαν από το Συμβούλιο στις 14 Δεκεμβρίου 1987.<sup>30</sup>

Οι αποφάσεις λοιπόν του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου σε συνδυασμό με την διεύρυνση της Ένωσης σηματοδοτούν ουσιαστικά σ' αυτήν τη χρονική περίοδο την ένταξη του τομέα των αερομεταφορών στην κοινή πολιτική μεταφορών της ΕΕ. Η αναγνώριση ότι οι αερομεταφορές είναι τομέας της ΚΠΜ και δεν εξαιρούνται ούτε των ειδικών ούτε των γενικών ρυθμίσεων της συνθήκης της Ρώμης ωθεί πλέον εκ των πραγμάτων τα θεσμικά όργανα της Ένωσης στις πρώτες προσπάθειες να χαράξουν μια Κοινή Ευρωπαϊκή Πολιτική στον τομέα των Αερομεταφορών. Ο δρόμος ανοίγει και μπαίνουν οι πρώτες βάσεις για το μέλλον.

Ωστόσο στο διεθνές οικονομικό περιβάλλον για τη χρονική περίοδο που εξετάζουμε είναι ασταθές και επιδρά αρνητικά στη λήψη αποφάσεων καθότι συνεχίζεται η νομισματική αστάθεια που έχει ξεκινήσει από τη δεκαετία του 60, (κατάργηση του συστήματος του Μπρέτον Γούντς – Συμφωνία της Τζαμάικα), και η ΕΕ πέφτει θύμα της ενεργειακής κρίσης (1973-1979), και της επακόλουθης οικονομικής κρίσης και ανεργίας<sup>31</sup>.

---

<sup>27</sup> Βλ. Μούση, ό.π.κεφ.20.3.5

<sup>28</sup> Βλ. Τεροββίτης Θ, ό.π.,σελ.21

<sup>29</sup> Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ αριθ. C 182 της 09.07.1984 ή COM(84) 72 τελικό, Βρυξέλες 20.3.1984

<sup>30</sup> Βλ. Τεροββίτης Θ, σελ.131

<sup>31</sup> Βλ. Στεφάνου Κ., Ευρωπαϊκή Ολοκλήρωση, Εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα – Κομοτηνή, 2002,σελ32-36

Έτσι μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του 1970 δεν έχουν γίνει σημαντικά βήματα για την προώθηση της ΚΠΜ στο σύνολο της. Επίσης ένας άλλος από τους λόγους αυτής της καθυστέρησης είναι ότι στους κόλπους της ΕΕ υπάρχει μια έντονη διαμάχη ανάμεσα στους οπαδούς της φιλελευθεροποίησης και στους οπαδούς της εναρμόνισης. Οι πρώτοι υποστηρίζουν ότι η φιλελευθεροποίηση αποτελεί προϋπόθεση για την εναρμόνιση και οι δεύτεροι υποστηρίζουν ότι η εναρμόνιση αποτελεί προϋπόθεση για τη φιλελευθεροποίηση. Αποτέλεσμα αυτής της διαμάχης ήταν να εδραιωθεί μια αντίληψη ότι η απουσία ενός σχεδίου για την εφαρμογή της συγκεκριμένης πολιτικής δεν αποτελεί εμπόδιο για την προώθηση της Ευρωπαϊκής ιδέας.<sup>32</sup> Επιπρόσθετα ο τρόπος λήψης των αποφάσεων που απαιτούσε ομοφωνία επέφερε σημαντικές δυσκολίες και προβλήματα στην εκπόνηση και εφαρμογή τομεακών πολιτικών αφού η απειλή χρήσης του δικαιώματος της αρνησικυρίας είχε ανασταλτική επίδραση στη λήψη αποφάσεων και οδηγούσαν σε μια έξαρση του διακυβερνητισμού υποβαθμίζοντας τα υπερεθνικά χαρακτηριστικά της Ένωσης και επιβραδύνοντας την όπια προσπάθεια για ολοκλήρωση.<sup>33</sup>

Η απραξία των θεσμικών οργάνων της Ένωσης και η μεγάλη καθυστέρηση στη λήψη αποφάσεων οδηγούν το Ευρωπαϊκό κοινοβούλιο το 1982 να προσφύγει κατά του Συμβουλίου στο Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (ΔΕΚ) με την κατηγορία ότι είχε παραβεί τη συνθήκη της Ρώμης «αποτυγχάνοντας να εισάγει μια κοινή πολιτική για τις μεταφορές και συγκεκριμένα να δημιουργήσει ένα δεσμευτικό πλαίσιο δράσης για μια τέτοια πολιτική»<sup>34</sup> (Υπόθεση 13/83). Το ΔΕΚ δικαίωσε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και εξέδωσε καταδικαστική για το Συμβούλιο απόφαση σύμφωνα με την οποία υποχρέωνε τα θεσμικά όργανα της ΕΕ να προωθήσουν πολιτικές για την δημιουργία της Κοινής αγοράς μεταφορών έως το 1992. Οι εξελίξεις αυτές πυροδοτούν τη αντίδραση της επιτροπής που την ωθεί στην υλοποίηση της ΚΠΜ. Σημαντικό αποτέλεσμα των εξελίξεων αυτών είναι και η δημοσίευση από την επιτροπή της Λευκής βίβλου για την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς τον Ιούνιο του 1985.

---

<sup>32</sup> Βλ. Θεοδωρόπουλος Σ. κ.ά., ό π.σελ.34

<sup>33</sup> Βλ. Θεοδωρόπουλος Σ. κ.ά., ό π.σελ.34

<sup>34</sup> Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ αριθ. C 49 της 19.2.1983 σελ10



## Γ' περίοδος (1986 - 1992) Από την Λευκή Βίβλο του 1985 στην Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη και στην απελευθέρωση της αγοράς των Αερομεταφορών

Η Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη (ΕΕΠ) που υπογράφηκε από το Συμβούλιο τον Φεβρουάριο του 1986 αποτελεί την πιο ολοκληρωμένη μέχρι τώρα προσπάθεια για την ενοποίηση της εσωτερικής αγοράς. Θέτει τις βάσεις για τη μετεξέλιξη της ΕΟΚ σε ΕΕ, αναθεωρεί τη συνθήκη της Ρώμης για να προωθήσει την ευρωπαϊκή ολοκλήρωση και να υλοποιήσει την εσωτερική αγορά. Τροποποιεί τους κανόνες λειτουργίας των ευρωπαϊκών οργάνων και διευρύνει τις κοινοτικές αρμοδιότητες, ιδίως στους τομείς της έρευνας και της ανάπτυξης, του περιβάλλοντος και της κοινής εξωτερικής πολιτικής. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν οι διατάξεις που αφορούν την «οικονομική και κοινωνική συνοχή» και τη λήψη ενός μεγάλου αριθμού αποφάσεων με «ειδική πλειοψηφία».

Η ΕΕΠ είναι το αποτέλεσμα στο οποίο κατέληξε το Συμβούλιο ύστερα από μακρές συζητήσεις πάνω στην Λευκή Βίβλο<sup>35</sup> την οποία προετοίμασε και δημοσίευσε η Επιτροπή τον Ιούνιο του 1985. Η Λευκή Βίβλος είναι αφετηρία εξελίξεων, σηματοδοτώντας μια νέα εποχή για την ΕΕ και αποτελεί ένα πλήρες πρόγραμμα που καλύπτει όλες τις κοινωνικοοικονομικές δραστηριότητες<sup>36</sup> αφού:

- Στοχεύει στην άρση όλων των φυσικών, τεχνικών και δημοσιονομικών εμποδίων που δημιουργούν φραγμούς στη ελεύθερη διακίνηση αγαθών, υπηρεσιών, κεφαλαίων και προσώπων εντός της κοινότητας.
- Με συγκεκριμένα μέτρα μεθοδεύει την υλοποίηση των πιο πάνω στόχων. Με προετοιμασία, συζήτηση, υιοθέτηση και εφαρμογή 300 περίπου νομοθετικών πράξεων για να αρθούν τα όποια εμπόδια διαπιστώθηκε ότι υπάρχουν.
- Θέτει ένα σαφές χρονοδιάγραμμα για την υλοποίηση αυτών των νομοθετημάτων το οποίο δεν μπορεί να υπερβαίνει το τέλος του 1992. Η ενοποίηση της εσωτερικής αγοράς μέχρι τότε θα πρέπει να έχει συντελεστεί.

Με την ενοποίηση δύο είναι τα βασικά στοιχεία που ενδιαφέρουν την παρούσα μελέτη. Το πρώτο είναι η επιβεβαίωση και κυρίως η επιτάχυνση του ρυθμού υλοποίησης της κοινής πολιτικής μεταφορών και το δεύτερο είναι η ρητή πλέον αναγνώριση ότι οι αερομεταφορές

<sup>35</sup> White paper, COM 85, 310, final, Brussels, 14.6.1985

<sup>36</sup> Βλ. Τεροββίτης Θ, ό.π.,σελ.17

αποτελούν οπωσδήποτε τμήμα της πολιτικής μεταφορών. Έτσι οι πιο σημαντικές αλλαγές στον τομέα των μεταφορών που εξαγγέλλονται από την Λευκή Βίβλο και υιοθετούνται από την ΕΕΠ αφορούν τις αερομεταφορές σε μια πορεία για την απελευθέρωση τους και θέσπισης κοινών κανόνων σε Ευρωπαϊκό επίπεδο.

Κατά ένα τρόπο υπάρχει μια αλληλένδετη σχέση ανάμεσα στην ενοποίηση της Ευρωπαϊκής αγοράς και στην απελευθέρωση των αερομεταφορών. Εάν δεν είχε προχωρήσει η ΕΕΠ το 1986 η απελευθέρωση στις αερομεταφορές θα ήταν ασφαλώς πολύ δύσκολο να προχωρήσει και θα φάνταζε σαν μια ουτοπία.

Οι αλλαγές στον τομέα των Ευρωπαϊκών αερομεταφορών είναι μεγάλες αφού ανατρέπεται ένα καθεστώς που ίσχυε για περίπου σαράντα χρόνια. Η απελευθέρωση των αεροπορικών μεταφορών στο χώρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης υλοποιήθηκε σταδιακά,<sup>37</sup> με τρεις δέσμες μέτρων, ειδικότερα με τη λήψη τριών "πακέτων μέτρων" που λήφθηκαν το 1987 (οδηγίες 87/601/ΕΚ και 87/602/ΕΚ - κανονισμοί 3975/1987 και 3976/1987), το 1990 (Κανονισμοί 2342/1990, 2343/1990 και 2344/1990) και το 1992 με τους κανονισμούς 2407/1992, 2408/1992 και 2409/1992 που αποτελούν και τη σημαντικότερη δέσμη μέτρων. (βλέπε Πίνακας 1).

Η απελευθέρωση ήταν αρχικά περιορισμένη, εφόσον από 1/4/1993 έως 1/4/1997 οι κοινοτικοί αερομεταφορείς με έγκυρη άδεια εκμετάλλευσης είχαν πρόσβαση στις τακτικές ενδοκοινοτικές αερογραμμές με ορισμένους περιορισμούς στην εκτέλεση των δρομολογίων και στην διατεθειμένη χωρητικότητα.

Η πλήρης απελευθέρωση των αερομεταφορών επήλθε την 1η Απριλίου 1997 για την ηπειρωτική χώρα, και μετά την 30η Ιουνίου 1998, αίρονται οι τελευταίοι περιορισμοί (είχε δοθεί μια μεταβατική περίοδος προσαρμογής) που αφορούν τα Ελληνικά νησιά<sup>38</sup> με την πλήρη κατάργηση του cabotage. Έτσι έχουν πλέον ελεύθερη πρόσβαση όλοι οι Αερομεταφορείς με τακτικές πτήσεις και στα ελληνικά νησιά και παντού εντός της ΕΕ.

---

<sup>37</sup> Χατζηνικολάου – Αγγελίδου Ράνια, άρθρο στο περιοδικό *Interpares*, Ιούνιος 2003

<sup>38</sup> Κτενάς Σπύρος, Χαραλαμπίδου Βάσω, άρθρο στη εφημερίδα «το βήμα», 28/06/1998

**Πίνακας 1: Οι 3 δέσμες μέτρων (πακέτα) για την απελευθέρωση των αερομεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση**

1 <sup>ο</sup> πακέτο μέτρων - Δεκέμβριος 1987	2ο πακέτο μέτρων – Ιούλιος 1990	3ο πακέτο μέτρων – Ιούλιος 1993
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού για τις αεροπορικές μεταφορές. Κανονισμός του Συμβουλίου 3975/87</li> <li>- Εφαρμογή άρθρου 85 της Συνθήκης για ορισμένες κατηγορίες συμφωνιών και εναρμονισμένων πρακτικών στις αερομεταφορές. Κανονισμός του Συμβουλίου 3976/87</li> <li>- Αεροπορικοί ναύλοι. Οδηγία του Συμβουλίου 87/601/ΕΟΚ</li> <li>- Πρόσβαση στην αγορά και κατανομή της χωρητικότητας. Απόφαση του Συμβουλίου 87/602/ΕΟΚ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Αεροπορικοί ναύλοι Κανονισμός του Συμβουλίου 2342/90</li> <li>- Πρόσβαση στην αγορά Κατανομή της χωρητικότητας. 2343/90</li> <li>- Εφαρμογή άρθρου 85 της Συνθήκης για ορισμένες κατηγορίες συμφωνιών και εναρμονισμένων πρακτικών στις αερομεταφορές. Κανονισμός του Συμβουλίου 2344/90</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Οι άδειες εκμετάλλευσης των αερομεταφορέων. Κανονισμός του Συμβουλίου 2407/92</li> <li>- Πρόσβαση στην αγορά αερομεταφορών εντός ΕΕ. Κανονισμός του Συμβουλίου 2408/92</li> <li>- Ναύλοι και κόμιστρα των Αεροπορικών γραμμών. Κανονισμός του Συμβουλίου 2409/92</li> </ul>

Θα σταθούμε λίγο συνοπτικά σε μια περιγραφή των πρώτων μέτρων που σηματοδοτούν την αφετηρία του όλου εγχειρήματος και ανοίγουν το δρόμο προς ένα νέο τοπίο στις αεροπορικές μεταφορές. Με την πρώτη δέσμη των τεσσάρων νομοθετικών πράξεων επέρχονται οι πρώτες σημαντικές μεταβολές στον τρόπο καθορισμού των ναύλων, στην κατανομή της χωρητικότητας και την πρόσβαση στην αγορά και στον ανταγωνισμό. Στο δεύτερο και τρίτο πακέτο επιβεβαιώνονται και επεκτείνονται οι αλλαγές αυτές. Τα μέτρα ισχύουν από 1 Ιανουαρίου το 1988, ισχύουν μόνο για τις προγραμματισμένες διακοινοτικές πτήσεις (schedule), και των μέτρων εξαιρούνται οι έκτακτες (charters) πτήσεις και τα αεροσκάφη με χωρητικότητα μικρότερη των 70 θέσεων<sup>39</sup>.

Ως προς τον καθορισμό των ναύλων η σημαντικότερη μεταβολή είναι ότι καθιερώνονται δύο

<sup>39</sup> Βλ. Τεροββίτης Θ, ό.π.,σελ.130-156

ζώνες τιμολογίων, η ζώνη έκπτωσης, και η ζώνη μεγάλης έκπτωσης. Με την οδηγία 87/601/ΕΟΚ ορίζεται «ναύλος αναφοράς» που είναι «ο κανονικός ναύλος οικονομικός ναύλος που χρεώνει ένας αερομεταφορέας τρίτης ή τέταρτης ελευθερίας στα εν λόγω δρομολόγια»<sup>40</sup> (άρθρο 2γ). Στη ζώνη έκπτωσης υπάρχει η δυνατότητα έκπτωσης 10-35% και στη ζώνη μεγάλης έκπτωσης υπάρχει η δυνατότητα έκπτωσης 35-55%. Πρόσθετη μείωση 10% μπορεί ακόμα να υπάρξει αν οι προϋπάρχουσες διμερείς συμφωνίες είχαν ορίσει ναύλο κάτω του 45% του ναύλου αναφοράς. Η αεροπορική εταιρεία μπορεί να καθορίζει ελεύθερα την τιμή του εισιτηρίου στο εύρος που ορίζουν η ανώτερη και η κατώτερη τιμή. Η εξέλιξη αυτή όπως αναμενόταν συνέβαλε στην μείωση των αεροπορικών εισιτηρίων για του Ευρωπαίους πολίτες και συνεπακόλουθα στη αύξηση της αεροπορικής κίνησης.

Ως προς την πρόσβαση στη αγορά και τη αύξηση της χωρητικότητας η οδηγία 87/602/ΕΟΚ φέρνει ανατροπές. Σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά θεσπίζεται η πολλαπλή ανάθεση εκμετάλλευσης σύμφωνα με την οποία κάθε χώρα – μέλος της ΕΕ είναι υποχρεωμένη να αποδέχεται τον αερομεταφορέα ή του αερομεταφορείς που προτείνει το άλλο κράτος, η σύνδεση μεταξύ κεντρικών και περιφερειακών αεροδρομίων, ο συνδυασμός σημείων και η πραγματοποίηση μεταφορών μεταξύ δύο χωρών- μελών εκτός από εκείνη στην οποία έχει την έδρα της η αεροπορική εταιρεία. (δικαίωμα 5ης ελευθερίας).

Σχετικά με την χωρητικότητα δηλαδή την κατανομή της συνολικής μεταφορικής ικανότητας (αριθμός προσφερόμενων θέσεων στη μονάδα του χρόνου), ανατρέπεται η παλιά συνθήκη αναλογία του 50-50% που ίσχυε στις διμερείς συμβάσεις και με το νέο καθεστώς ο αερομεταφορέας έχει πλέον τη δυνατότητα να αυξήσει την χωρητικότητα που προσφέρει στη συγκεκριμένη γραμμή στο 55% για τα πρώτα 2 χρόνια και στο 60% το μέγιστο τον τρίτο χρόνο.

Ως προς το πεδίο του ανταγωνισμού υιοθετούνται δύο νέοι κανονισμοί (ΕΟΚ) 3975/87 και (ΕΟΚ) 3976/87 που ουσιαστικά εφαρμόζουν και στις αερομεταφορές τις αρχές του υγιούς ανταγωνισμού που προβλέπουν οι γενικές ρυθμίσεις στα άρθρα 85 και 86 της συνθήκης της Ρώμης. Εξαιρέσεις υπάρχουν μόνο για θέματα τεχνικής φύσεως σε αποφάσεις που λαμβάνονται από διεθνείς οργανισμούς, και για τις συμβάσεις ορισμένου χρόνου που υπογράφονται από τις ίδιες τις αεροπορικές εταιρείες για κοινοπρακτικής φύσεως θέματα.

Τα παραπάνω μέτρα συνιστούν και συμβάλλουν σε μια ριζική μεταστροφή του τοπίου για τις Ευρωπαϊκές Αερομεταφορές και το πέρασμα σε μια νέα εποχή.

---

<sup>40</sup> Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ αριθ. L374/12 της 31.12.87

## Δ' περίοδος (1993 –σήμερα). Βιώσιμη ανάπτυξη σε ανταγωνιστικό περιβάλλον

Την χρονική αυτή περίοδο οι μεταφορές και συνεπακόλουθα οι αερομεταφορές απογειώνονται. Η πλήρης απελευθέρωση των αερομεταφορών που συντελέστηκε το 1997 και ανταγωνισμός ρίχνει τις τιμές των ναύλων και η αεροπορική κίνηση αυξάνεται κατακόρυφα. Νέες απαιτήσεις προκύπτουν, μεγάλες αλλαγές έρχονται στο θεσμικό πλαίσιο και υπάρχει μια στροφή στην βελτίωση της ποιότητας των προσφερόμενων υπηρεσιών προς το Ευρωπαϊό πολίτη με στόχο την βιώσιμη ανάπτυξη. Τη πολιτική της ΕΕ για τις αερομεταφορές όπως έχει διαμορφωθεί σήμερα θα αναλύσουμε στο Β μέρος αυτής της εργασίας.

Ωστόσο εδώ θα σταθούμε σε κάποιες αποφάσεις ορόσημα που θέτουν το πλαίσιο της νέας Κοινής Πολιτικής Μεταφορών της ΕΕ, γιατί μέσα σ' αυτό το γενικότερο πλαίσιο κινείται και εναρμονίζεται και η Ευρωπαϊκή πολιτική αερομεταφορών για να επιτύχουμε την σημερινή εξέλιξη:

- 1992: Η Επιτροπή ενέκρινε τη Λευκή Βίβλο για τη μελλοντική ανάπτυξη της κοινής πολιτικής των μεταφορών. Έμφαση δόθηκε κατά κύριο λόγο στο άνοιγμα των αγορών στον τομέα των μεταφορών. Συγχρόνως, η Λευκή Βίβλος αποτέλεσε σημείο καμπής προς την κατεύθυνση μιας ολοκληρωμένης προσέγγισης, για την κάλυψη όλων των μέσων μεταφοράς, βάσει του προτύπου της «βιώσιμης κινητικότητας».
- 1996: Έγκριση απόφασης περί των κοινοτικών κατευθυντηρίων γραμμών για την ανάπτυξη του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ).
- 2001: Στη Λευκή Βίβλο με τίτλο «Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών».<sup>41</sup> Η Επιτροπή ανέλυσε καταρχάς τα προβλήματα και τις προκλήσεις που αντιμετωπίζει η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών, ειδικότερα όσον αφορά την επικείμενη τότε διεύρυνση της ΕΕ προς Ανατολάς. Προέβλεπε κατακόρυφη αύξηση της κυκλοφορίας, σε συνδυασμό με υπερφόρτωση και συμφορήσεις της κυκλοφορίας, ιδίως στις οδικές και αεροπορικές μεταφορές, καθώς και αυξημένες δαπάνες για το περιβάλλον και τη δημόσια υγεία, με αποτέλεσμα να απειλούνται σοβαρά η ανταγωνιστικότητα της ΕΕ και οι στόχοι της ως προς την προστασία του κλίματος. Προκειμένου να αντισταθμίσει αυτές τις εξελίξεις και να συμβάλει στη δημιουργία ενός οικονομικά αποδοτικού αλλά περιβαλλοντικά και κοινωνικά υπεύθυνου συστήματος μεταφορών, η Επιτροπή πρότεινε μια δέσμη 60

<sup>41</sup> Λευκή Βίβλος 2001, COM 2001, 370 τελικό.

μέτρων. Τα μέτρα αυτά απέβλεπαν στην εξισορρόπηση της σχέσης μεταξύ οικονομικής ανάπτυξης και αύξησης της κυκλοφορίας και στην καταπολέμηση της άνιση ανάπτυξης των επιμέρους μέσων μεταφοράς. Προωθείται η διατροφικότητα.

- 2004: Αναθεώρηση των κατευθυντηρίων γραμμών για τα ΔΕΔ-Μ ενόψει της διεύρυνσης της ΕΕ.
- 2006: Η Επιτροπή δημοσίευσε ενδιάμεση εξέταση της Λευκής Βίβλου του 2001 για τις μεταφορές, με τίτλο: «Η Ευρώπη σε συνεχή κίνηση - Βιώσιμη κινητικότητα στην ήπειρό μας Ενδιάμεση εξέταση της Λευκής Βίβλου του 2001 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τις μεταφορές».<sup>42</sup> Παρά τα διάφορα βήματα προόδου στην ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα μέτρα που σχεδιάστηκαν το 2001 δεν αρκούν για την επίτευξη των στόχων που τέθηκαν. Για το λόγο αυτό ανακοίνωσε ή θέσπισε περαιτέρω μέτρα για την υλοποίηση αυτών των στόχων.
- Δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στην προώθηση Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών (ITS – Intelligent traffic Systems), ανάπτυξη νέων τεχνολογιών για φιλικότερη προς το περιβάλλον και αποδοτικότερη κινητικότητα και προώθηση προγραμμάτων για χρήση φιλικότερων προς το περιβάλλον καυσίμων. Πολλά από τα μέτρα που ανακοινώθηκαν στις Λευκές Βίβλους του 1992 και του 2001 έχουν εν τω μεταξύ εφαρμοστεί ή θεσπιστεί.
- 2011: Η Επιτροπή δημοσιεύει τη νέα Λευκή Βίβλο, με τίτλο : «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών»<sup>43</sup>

Στο χρονικό αυτό διάστημα σημαντικά γεγονότα που επηρεάζουν τις Διεθνείς αερομεταφορές είναι:

- *Ο πόλεμος του Κόλπου* κατά το 1990-1991, επηρέασε τις αερομεταφορές και ο αριθμός επιβατών μειώθηκε για πρώτη φορά. Οι υπεράριθμες παραγγελίες αεροσκαφών στα έτη ευημερίας (τέλη '80), οδήγησε σε σημαντική πλεονάζουσα μεταφορική ικανότητα την αγορά.<sup>44</sup>
- *1η Απριλίου του 1997.* Το τελικό στάδιο της άρσης των ελέγχων της ΕΕ εφαρμόστηκε τον Απρίλιο του 1997, επιτρέποντας σε μια αερογραμμή από ένα κράτος μέλος να μεταφέρει επιβάτες μέσα στην εγχώρια αγορά ενός άλλου κράτους -μέλους. Η πλήρης απελευθέρωση των Αερομεταφορών εντός ΕΕ είναι πια γεγονός. Η ΕΕ για την

<sup>42</sup> Λευκή Βίβλος 2006, COM 2006, 314 τελικό

<sup>43</sup> Λευκή βίβλος 2011, COM 2011,144 τελικό, Μάρτιος 2011

<sup>44</sup> Αβραμόπουλος Α.(2011) ,σελ.54

Πολιτική Αεροπορία αποτελεί μια ενιαία επικράτεια, που αρχίζουν πλέον να εφαρμόζονται κοινοί κανόνες και πρότυπα.

- *IT Boom 97-98.* Η έκρηξη της έξυπνης τεχνολογίας (Intelligent Technology) έφερε τα συστήματα κρατήσεων μέσω υπολογιστών (Computer Reservations Systems – CRS). Το ταξίδι δίχως εισιτήριο (e-ticketing), τα νέα διαδραστικά συστήματα ψυχαγωγίας, και η πιο άνετη διάταξη θέσεων είναι ακριβώς μερικές από τις ενισχύσεις των προϊόντων που εισάγονται για να προσελκύσουν και να διατηρήσουν τους πελάτες.
- *Η εμφάνιση και η ανάπτυξη των Αερομεταφορέων χαμηλού κόστους (LCCs),* έρχεται να δώσει τεράστια ώθηση στο αεροπορικό ταξίδι, το οποίο καθίσταται πιο προσιτό για τον μέσο Ευρωπαϊκό πολίτη, τόσο στο να επισκεφθεί φίλους και συγγενείς (VFR,<sup>45</sup> visit friend and relatives), όσο και στο να πραγματοποιήσει τις κάθε είδους διακοπές του
- *Η κρίση στο Κόσσοβο το 1999* και η αποκτηθείσα μέχρι τότε εμπειρία κατέστησαν για άλλη μια φορά προφανή την αδυναμία των ισχυρών ρυθμίσεων να αντιμετωπίσουν καταστάσεις κρίσης. Είναι συνεπώς απαραίτητη η ανάληψη δράσεων σε βραχυπρόθεσμο επίπεδο.<sup>46</sup>
- *Η δημιουργία Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού,* είναι η πιο σημαντική απόφαση και αποτελεί ορόσημο για τις μετέπειτα εξελίξεις στον τομέα των Ευρωπαϊκών Αερομεταφορών. Το πρώτο βήμα τίθεται με την Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο το 1999 για την δημιουργία του ενιαίου ευρωπαϊκού Ουρανού (COM/99/0614 τελικό).
- *Οι τρομοκρατικές επιθέσεις της 11ης Σεπτεμβρίου 2001,* έπληξαν σημαντικά τις Αερομεταφορές. Η κατάσταση που δημιουργήθηκε θα μπορούσε να συγκριθεί με αυτήν του 1991 (πόλεμος του Κόλπου), αλλά ήταν περισσότερο δραματική. Οι αριθμοί των επιβατών μειώθηκαν εξ αιτίας της μειωμένης καταναλωτικής εμπιστοσύνης των επιβατών. Μεταξύ 11ης Σεπτεμβρίου και 4ης Νοεμβρίου η κίνηση του Βορείου Ατλαντικού παρουσίασε μείωση κατά 26%, παρουσιάστηκε μια μείωση μεγαλύτερη του 10% στην Ευρώπη και περισσότερο από 17% στην Άπω Ανατολή<sup>47</sup>. Αρκετές επιχειρήσεις κλονίστηκαν από το χτύπημα μέχρι κατάρρευσης, ενώ άλλες μετά την απώλεια ναύλων και θέσεων οδηγήθηκαν στη μαζική κατάργηση θέσεων

---

<sup>45</sup> Τα αρχικά VFR συναντώνται στην αεροπορική διάλεκτο και με την έννοια του Visual Flight Rules

<sup>46</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο - Η δημιουργία του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού /\* COM/99/0614 τελικό

<sup>47</sup> Alderighi και Cento, 2004,σελ. 97

εργασίας. Η μείωση της αεροπορικής κίνησης έφερε μείωση της πληρότητας στα μεγάλα ξενοδοχεία των ευρωπαϊκών πρωτευουσών και μεγάλων πόλεων, που σε μερικές περιπτώσεις έφθασαν το 20% έως το 30%, αλλά και σημαντικές ζημιές στα ταξιδιωτικά γραφεία και τους τουριστικούς οργανισμούς. Τέθηκε νέο πλαίσιο για την αντιμετώπιση της τρομοκρατίας και οι αεροπορικοί έλεγχοι έγιναν αυστηρότεροι.

- *Το σύνδρομο SARS, (Νοέμβριος 2002-Ιούλιος 2003).* Η αιφνίδια εκδήλωση του Σοβαρού Οξέος Αναπνευστικού Συνδρόμου (SARS) στην Νοτιοανατολική Ασία είχε σοβαρές επιπτώσεις στις αεροπορικές μεταφορές. Η γρήγορη εξάπλωση της ασθένειας σε 37 χώρες ανάγκασε κάποιες χώρες να θέσουν απαγορεύσεις σε επιβάτες με χώρα προέλευσης την Κίνα.<sup>48</sup>
- *Ο πόλεμος στο Ιράκ το 2003* επιβάρυνε ακόμα περισσότερο το δυσμενές περιβάλλον για τις αερομεταφορές οδηγώντας διάσημα ονόματα όπως τα, Swissair, Air Afrique, Ansett, Sabena και TWA, σε εξαφάνιση.<sup>49</sup>
- *Η αύξηση της τιμής των καυσίμων από το 2005* και μετά οδήγησε σε δύσκολη θέση τις αεροπορικές εταιρείες οδηγώντας τις είτε σε χρεωκοπία είτε σε συνενώσεις-συγχωνεύσεις είτε σε περικοπές μισθών και απολύσεις στο προσωπικό τους. Εκατοντάδες αεροπορικές εταιρείες έχουν εισχωρήσει σε συμμαχίες, που κυμαίνονται από τις συμφωνίες marketing και το code-share ως το franchising.
- *Η ηφαιστειακή τέφρα τον Απρίλιο του 2010* που προήλθε από την έκρηξη του ηφαιστείου Eyjafjallajökull, προκάλεσε πολλά προβλήματα οδηγώντας στο κλείσιμο πολλών Ευρωπαϊκών αεροδρομίων για 6 ημέρες, με αποτέλεσμα να ακυρωθούν 100.000 πτήσεις καθώς και να ταλαιπωρηθούν 10 εκ. επιβάτες όταν χιλιάδες πτήσεις ματαιώθηκαν προληπτικά για λόγους ασφάλειας. Το συνολικό κόστος της ηφαιστειακής κρίσης ανήλθε στα 2.5 δισ. ευρώ, ενώ οι ευρωπαϊκές αεροπορικές εταιρείες κλήθηκαν να επωμισθούν σημαντική οικονομική επιβάρυνση<sup>50</sup>. Στη διάρκεια της κρίσης τον Απρίλιο του 2010, οι εθνικές και οι ευρωπαϊκές αρχές, όπως και οι αεροπορικές εταιρείες, δεν διέθεταν τις αναγκαίες πληροφορίες ώστε να πραγματοποιήσουν ακριβή εκτίμηση επικινδυνότητας για πτήσεις υπό συνθήκες νέφους ηφαιστειακής τέφρας.<sup>51</sup> Πολύ ουσιαστικό έργο έχει επιτελεσθεί ιδιαίτερα σε δύο μέτωπα: i) τα ανώτατα όρια τέφρας και ii) την κατάρτιση μετεωρολογικών μοντέλων.

<sup>48</sup> Παρασκευοπούλου Κ.(2010) ,σελ.117

<sup>49</sup> Δανέλλης Σ.(2013), άρθρο στο site, news247.gr

<sup>50</sup> Δανέλλης Σ.(2013), άρθρο στο site, news247.gr

<sup>51</sup> Βλ: [http://europa.eu/rapid/press-release\\_MEMO-11-235\\_e1.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-11-235_e1.htm)



- Οι συμφωνίες «ανοικτών ουρανών» αρχίζουν να απορρυθμίζουν μερικούς από τους κανονισμούς με τους οποίους οι αερομεταφορείς μπορούσαν να πετάξουν σε ορισμένες διαδρομές. Η ΕΕ υπογράφει με τις ΗΠΑ συμφωνία συνεργασίας και προωθεί την κοινή εξωτερική πολιτική στον τομέα των αερομεταφορών.

## Οι Αερομεταφορές ως μια κυκλική και με οριακά κέρδη βιομηχανία

Από την παράθεση των παραπάνω εξάγουμε το συμπέρασμα ότι οι Αερομεταφορές ως οικονομική δραστηριότητα είναι ευαίσθητη σε κάθε είδους κρίσεις, κοινωνικοοικονομικές, πολιτικές, πολεμικές, τρομοκρατικά χτυπήματα και σε φυσικά φαινόμενα και καταστροφές. Επίσης παρατηρούμε μια κυκλικότητα στην κερδοφορία. Αναλύοντας μια χρονική περίοδο από το 1988 μέχρι το 2004 παρατηρούμε ότι στα τέσσερα χρόνια από το 1990 μέχρι το 1993 οι καθαρές απώλειες ενός αριθμού αεροπορικών εταιρειών μελών της ΙΑΤΑ έφτασαν περίπου στα 15 δις δολάρια.

Μετά το 1994 όσο η ζήτηση άρχισε να επιταχύνεται και πάλι και τα μέτρα περικοπής δαπανών που εισήχθησαν κατά τη διάρκεια των χρόνων της κρίσης άρχισαν να έχουν αντίκτυπο, πολλές αεροπορικές εταιρείες επέστρεψαν στην κερδοφορία. Η τάση βελτίωσης συνεχίστηκε μέχρι το 2000.

Τα χρόνια 1997 μέχρι το 1999 ήταν ιδιαίτερα καλά για πολλές αεροπορικές εταιρείες. Στη συνέχεια όμως μια νέα καθοδική τάση άγγιξε την αεροπορική βιομηχανία. Τα τρία χρόνια από το 2001 μέχρι το 2003 οι συνολικές απώλειες της ΙΑΤΑ έφτασαν κοντά στα 26 δις δολάρια (αυτό παρά τη βοήθεια των 5 δις δολαρίων που έδωσε η κυβέρνηση των ΗΠΑ προς τις αεροπορικές της εταιρείες).

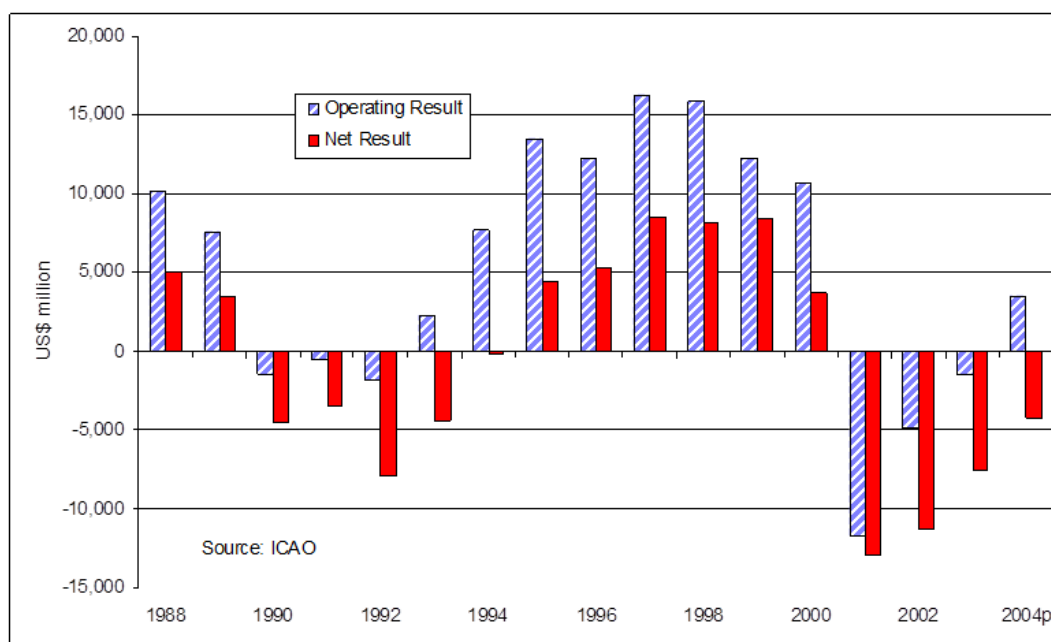
Αυτός ο ρυθμός κυκλικότητας των τριών ή τεσσάρων ετών με απώλειες, όπως φαίνεται και από το διάγραμμα 1 συνεχίζεται πάντα από πέντε χρόνια κερδών. Οι αερομεταφορές τελικά φαίνεται να είναι μια βιομηχανία η οποία σαν σύνολο είναι αμφότερα κυκλική και οριακή σε όρους κερδοφορίας. Αυτό συμβαίνει ακόμα κι αν ένας πολύ μικρός αριθμός αεροπορικών εταιρειών προσπαθούν με συνέπεια να είναι αποδοτικές για πολλά χρόνια.<sup>52</sup>

---

<sup>52</sup> Καταρέλος, (2010) άρθρο στο : <http://www.aviationnews.gr>

## Διάγραμμα 1

### Οι Αερομεταφορές ως μια κυκλική βιομηχανία; Κέρδη / Ζημιές ICAO μέλη Airlines



Πηγή: Doganis Rigas, Challenges and Prospects: The future Shape of the European Airline Industry πρόσβαση, 2-2-2013

### Οι επιδράσεις της απελευθέρωσης των αερομεταφορών

Είναι γεγονός ότι η απελευθέρωση των αεροπορικών μεταφορών είναι μια διαδικασία της βαθμιαίας κατάργησης των ορίων στον καθορισμό της χωρητικότητας, της συχνότητας, (των αεροπορικών συνδέσεων), και το δασμολόγιο (ναύλοι), που θέτουν στη πολιτική αεροπορία. Στοχεύει να δημιουργήσει μια αποδοτική δομή αεροπορικών μεταφορών βασισμένη στο μηχανισμό ελεύθερης αγοράς όπου όλες οι αποφάσεις λαμβάνονται ως αποτέλεσμα μιας αμοιβαίας αλληλεπίδρασης της προσφοράς και της ζήτησης.

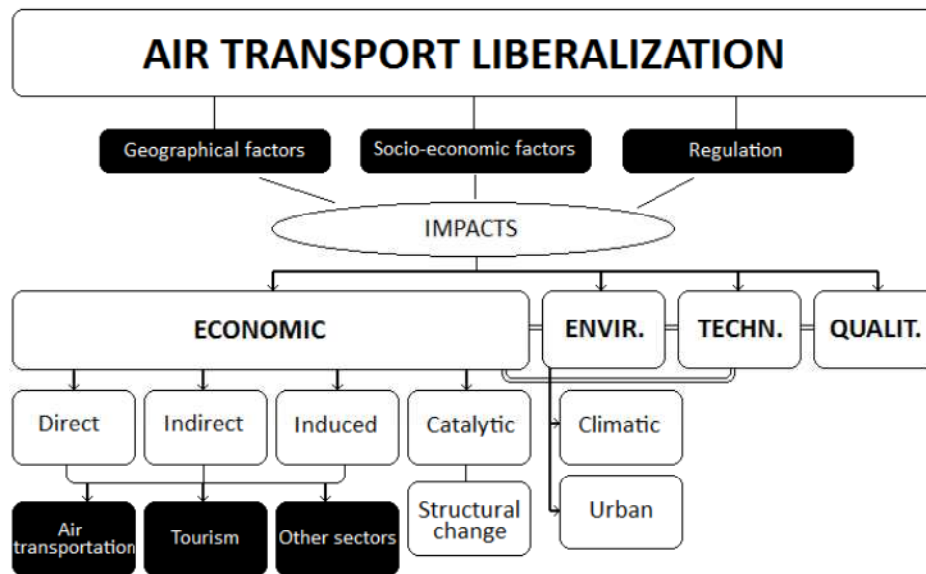
Ο ρόλος των εθνικών κυβερνήσεων περιορίζεται στη ασφάλεια. Συνήθως οι επιδράσεις της φιλελευθεροποίησης αεροπορικών μεταφορών διαιρούνται σε δύο ομάδες: οικονομικός και περιβαλλοντικός. Κατά τη γνώμη μας, αυτό είναι ανεπαρκές, και ίσως μια κατηγορία «άλλων» επιδράσεων πρέπει να προστεθεί, συμπεριλαμβανομένης της ανάπτυξης των νέων τεχνολογιών και άλλων ποιοτικών αλλαγών.<sup>53</sup> Στον παρακάτω πίνακα 2, βλέπουμε μια σχηματική εικόνα των διαφορετικών διαστάσεων των αεροπορικών μεταφορών

<sup>53</sup> Grancay, M., 2009, [http://mpr.ub.uni-muenchen.de/16590/1/MPRA\\_paper\\_16590.pdf](http://mpr.ub.uni-muenchen.de/16590/1/MPRA_paper_16590.pdf), πρόσβαση 26/02/2013)

απελευθέρωσης και οι σχέσεις μεταξύ τους.

Θα πρέπει να αναφερθεί ότι οι επιπτώσεις της απελευθέρωσης όχι μόνο επηρεάζονται από τις αλλαγές στο κανονιστικό περιβάλλον, αλλά και από διάφορους άλλους παράγοντες.<sup>54</sup> Αυτές περιλαμβάνουν γεωγραφικά και κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά των περιοχών, όπως η απόσταση μεταξύ των αγορών, το μέγεθός τους, τη πυκνότητα του πληθυσμού, τα υπάρχοντα γεωγραφικά εμπόδια, την αγοραστική δύναμη, την συνολική οικονομική κατάσταση κλπ.

**Πίνακας 2 : Οι επιδράσεις της απελευθέρωσης των αερομεταφορών**



Πηγή : Grancay, M., 2009

<sup>54</sup> Goetz, a., Graham, B. (2004), "Air transport globalization, liberalization and sustainability: post-2001 policy dynamics in the United States and Europe" *Journal of Transport Geography* 12 (2004) 265–276

## Εκτίμηση πρόβλεψης

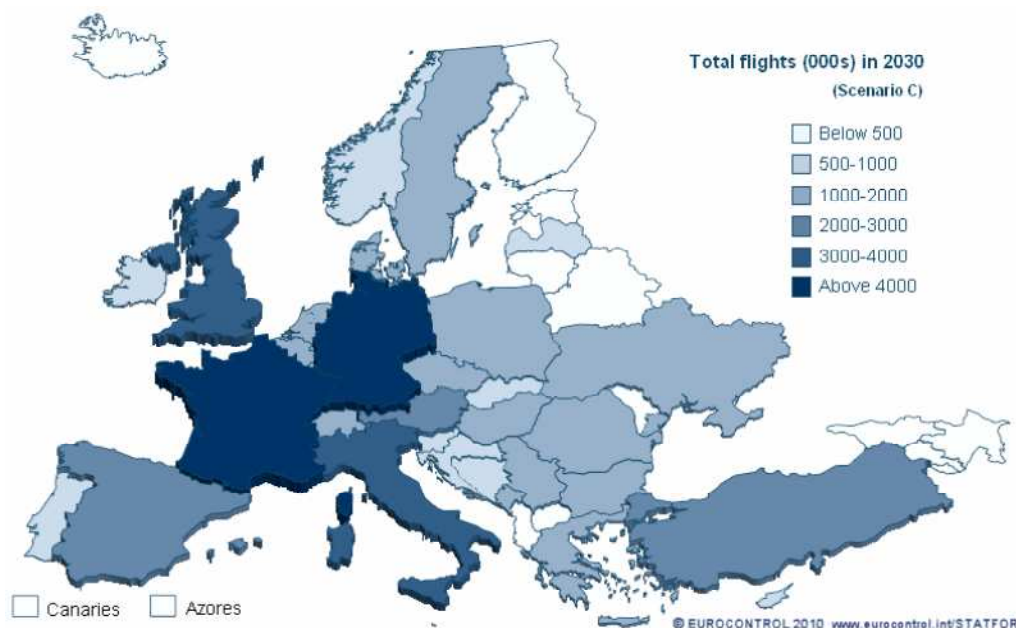
### Η πρόβλεψη σε Ευρωπαϊκό επίπεδο

#### Μακροχρόνια πρόβλεψη

Στη μακροχρόνια πρόβλεψη αεροπορικής κίνησης<sup>55</sup> που δημοσιεύει το Eurocontrol τον Δεκέμβριο του 2010 αναφέρει ότι:

- Στο πιο πιθανό σενάριο C θα υπάρχουν 16,9 εκατομμύρια κινήσεις IFR, (εμπορικές πτήσεις), στην Ευρώπη το 2030, 1,8 φορές περισσότερο από ότι το 2009. Το εύρος των σεναρίων πρόβλεψης είναι μεταξύ 13,1 και 20,9 εκατ. πτήσεις το 2030, δηλαδή 1,4-2,2 φορές η κίνηση το 2009. Ο ρυθμός ανάπτυξης θα είναι κατά μέσο όρο 1,6% - 3,9% ετησίως, (2,8% το πιο πιθανό), και θα είναι ταχύτερος τα πρώτα χρόνια, ισχυρότερος στην Ανατολική Ευρώπη και για τις αφίξεις/αναχωρήσεις προς /από το εξωτερικό με την Ευρώπη από ότι για τις ενδοευρωπαϊκές πτήσεις. (βλ. εικόνα 2)

**Εικόνα 2 :Ο ημερήσιος όγκος κυκλοφορίας ανά χώρα το 2030**



Πηγή: <http://www.eurocontrol.int/sites/default/files/content/documents/official-documents/forecasts/long-term-forecast-2010-2030.pdf>, πρόσβαση 12/03/2013

Η τρέχουσα πρόβλεψη τελειώνει κατά περίπου 1,6 – 1,9 εκατομμύρια πτήσεις λιγότερες από την αντίστοιχη μακροχρόνια πρόβλεψη του Eurocontrol του 2008. Η

<sup>55</sup> EUROCONTROL CND/STATFOR Doc415 της 17ης Δεκεμβρίου 2010 - Long-Term Forecast - Flight Movements 2010 – 2030

προηγούμενη μελέτη προετοιμάστηκε στην κορυφή ενός κύκλου και βασίζονταν στις προσδοκίες της συνεχιζόμενης ισχυρής μεσοπρόθεσμης ανάπτυξης. Η πτώση της κίνησης κατά τα τελευταία δύο έτη και η αργή ανάκαμψη, μετατοπίζει τον προβλεπόμενο όγκο της κυκλοφορίας κατά περίπου 5 χρόνια προς τα πίσω.

- Για μια σειρά από λόγους (περισσότερες επιχειρηματικές ευκαιρίες στις αναδυόμενες οικονομίες, κορεσμός της ενδοευρωπαϊκής αγοράς, πράσινη ανάπτυξη, εναλλακτικοί τρόποι μετακίνησης, κ.λπ.) οι επιβάτες θα ταξιδεύουν κατά μέσο όρο το 2030 μακρύτερα από ό, τι τώρα. Επίσης, θα πετούν σε μεγαλύτερα αεροσκάφη, ειδικά στις μεγάλες αποστάσεις. Στις μικρές αποστάσεις τα τρένα υψηλής ταχύτητας (HST) θα συνεχίσουν να ανταγωνίζονται τις αεροπορικές μεταφορές. Νέες ή βελτιωμένες συνδέσεις HST σε περίπου 40 ζεύγη πόλεων θα μειώσουν τη ζήτηση για πτήσεις λίγο περισσότερο από 0,5%, αλλά το αποτέλεσμα θα είναι πιο σημαντικό σε τοπικό επίπεδο
- Τα αεροδρόμια θα μεγαθύνονται ακόμη και με τους περιορισμούς χωρητικότητας. Το 2030, θα υπάρχουν 13-34 αεροδρόμια τόσο μεγάλα, όσο είναι τώρα τα 7 πρώτα. Μερικά από τα ταχύτερα αναπτυσσόμενα αεροδρόμια των ανατολικοευρωπαϊκών χωρών θα ενταχθούν στην 25 πρώτα. Τα μεγάλα Ευρωπαϊκά κομβικά αεροδρόμια θα βρεθούν αντιμέτωπα με τον ανταγωνισμό, από τα αντίστοιχα κομβικά εκτός Ευρώπης, κυρίως της Μέσης Ανατολής
- Η τιμή των καυσίμων αναμένεται να συνεχίσει να αναπτύσσεται και να διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην οικονομία των αεροπορικών εταιρειών. Είναι πιθανό να πιέσει για την αύξηση του κόστους του ταξιδιού για τους επιβάτες.

### *Βραχυχρόνια πρόβλεψη*

Το Φεβρουάριο του 2013 το Eurocontrol δημοσιεύει μια επικαιροποιημένη πρόβλεψη 7 ετών (μέχρι το 2019) παίρνοντας υπόψη τα τελευταία στατιστικά δεδομένα και προβλέψεις στην οποία αναφέρει:

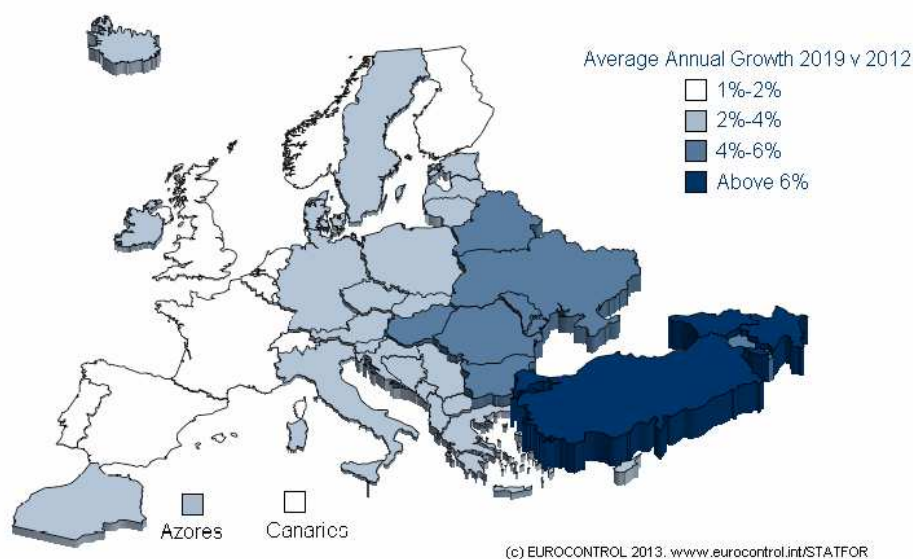
- Το 2012 σηματοδεύτηκε από την οικονομική κρίση σε μεγάλο μέρος της Ευρώπης και με αρκετά προβλήματα στις αεροπορικές εταιρείες, με συνέπεια τη γενική πτώση της κυκλοφορίας, ιδίως των εγχώριων.
- Λαμβάνοντας υπόψη την αβεβαιότητα γύρω από την ευρωπαϊκή οικονομία, εφιστούμε επίσης την προσοχή στη χαμηλή πρόβλεψη η οποία έχει μια πτώση του

2,9% το 2013.

- Από το 2014 και μετά, η οικονομική ανάπτυξη αναμένεται να επιστρέψει και η ο ρυθμός ανάπτυξης των πτήσεων αναμένεται να σταθεροποιηθεί γύρω στο 3% ανά έτος. Το 2019, η κίνηση αναμένεται να φτάσει τα 11,2 εκατομμύρια μετακινήσεις ( $\pm$  1 εκατ. ευρώ) IFR στην Ευρώπη, 17% περισσότερο από ότι το 2012.
- Το 2016 αναμένεται να ξεπεραστεί το νούμερο της κυκλοφορίας του 2008 που ήταν 10.03 εκατομμύρια.

Ο ρυθμός αύξησης της Αεροπορικής κίνησης προβλέπεται να είναι διαφορετικός και θα παρουσιάσει μια μεγάλη ποικιλία ακόμα και σε χώρες με μεγάλο όγκο κυκλοφορίας όπως φαίνεται στην παρακάτω εικόνα 3.

**Εικόνα 3 : Πρόβλεψη ρυθμού αύξησης της αεροπορικής κίνησης 2012-2019**



Πηγή: <http://www.eurocontrol.int/documents/seven-year-flights-forecast-2013-2019%0A>, πρόσβαση:12-03-2013

## Η πρόβλεψη σε παγκόσμιο επίπεδο

Ωστόσο παρά την τρέχουσα οικονομική κρίση, οι παγκόσμιες αεροπορικές μεταφορές αναμένεται μακροχρόνια να αναπτυχθούν κατά περίπου 5% ετησίως έως το 2030<sup>56</sup>, μια συνολική αύξηση πάνω από 150%. Η ζήτηση για αερομεταφορές επηρεάζεται κυρίως από την οικονομική ανάπτυξη και την ευημερία. Με ένα αναμενόμενο μέσο ετήσιο ρυθμό αύξησης του ΑΕΠ για την Ευρώπη ύψους 1,9%<sup>57</sup> από το 2011 έως το 2030 σε σύγκριση, για παράδειγμα, με τους ρυθμούς ανάπτυξης στην Ινδία και την Κίνα 7,5% και 7,2% αντίστοιχα, η ανάπτυξη των αερομεταφορών θα μετατοπιστεί προς περιοχές εκτός της ΕΕ, η δε Ασία και η Μέση Ανατολή αναμένεται ειδικότερα να αποτελέσουν το επίκεντρο των διεθνών ροών της εναέριας κυκλοφορίας, (εικόνα 3).

Η μισή από τη νέα κυκλοφορία στον κόσμο που θα προστεθεί κατά τα επόμενα 20 έτη θα είναι προς, από ή εντός της περιοχής Ασίας-Ειρηνικού, η οποία με αυτόν τον τρόπο θα ξεπεράσει την ηγετική θέση των ΗΠΑ στην παγκόσμια κυκλοφορία έως το 2030, φθάνοντας σε μερίδιο αγοράς 38%.

Λόγω των κάτω του μέσου όρου ρυθμών ανάπτυξης, οι αερομεταφορείς της ΕΕ θα χάσουν μερίδια αγοράς από αεροπορικές εταιρείες εκτός ΕΕ στις περισσότερες περιοχές. Το 2003 οι αερομεταφορείς της ΕΕ είχαν μερίδιο αγοράς 29% του συνόλου της διαπεριφερειακής δυναμικότητας στον κόσμο. Έως το 2025 αυτό το μερίδιο αναμένεται να μειωθεί σε 20%.<sup>58</sup> Ταυτόχρονα, οι αερομεταφορείς εκτός ΕΕ έχουν ισχυροποιήσει την θέση τους παγκοσμίως. Για παράδειγμα, η ταχύτερη αύξηση της κυκλοφορίας σε επίπεδο περιοχής στον κόσμο αναμένεται στη Μέση Ανατολή, όπου έως το 2030 οι αεροπορικές εταιρείες της περιοχής θα αντιπροσωπεύουν το 11% της παγκόσμιας κίνησης, από 7% το 2010.

Αυτή η τάση σημαίνει ότι, αν δεν γίνει τίποτε, οι ευρωπαϊκές αεροπορικές εταιρείες θα είναι λιγότερο ικανές να δημιουργούν οφέλη και ανάπτυξη για την ευρωπαϊκή οικονομία.<sup>59</sup>

<sup>56</sup> Airbus: «Παραδίδοντας το μέλλον: Πρόβλεψη παγκόσμιας αγοράς 2011-2030»

<sup>57</sup> Bombardier/Global Insight.

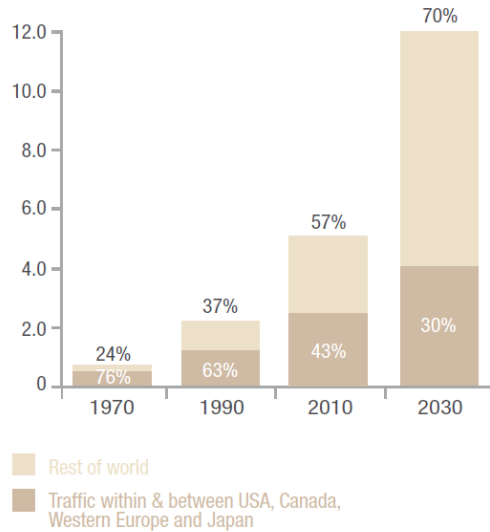
<sup>58</sup> Booz & Company: «Ανάπτυξη της μελλοντικής εξωτερικής πολιτικής αερομεταφορών της ΕΕ», Τελική έκθεση, Απρίλιος 2012, με βάση την έρευνα OAG και ΑΕΑ.

<sup>59</sup> Ανακοίνωση της Ε. Επιτροπής, Εξωτερική πολιτική αερομεταφορών της ΕΕ – Αντιμετώπιση των μελλοντικών προκλήσεων, COM 556,2012,τελικό

## Εικόνα 4: Σύγκριση ανάπτυξης

70% of 2030 traffic volumes will be between expanding regions

RPK (trillion)

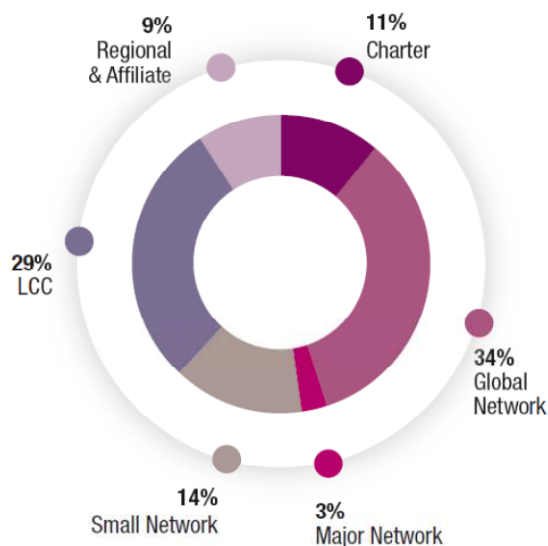


Source: Airbus GMF 2011

Διαθέσιμο: [http://www.eads.com/dms/eads/int/en/investor-relations/documents/2011/Presentations/2011-2030\\_Airbus\\_full\\_book\\_delivering\\_the\\_future.pdf](http://www.eads.com/dms/eads/int/en/investor-relations/documents/2011/Presentations/2011-2030_Airbus_full_book_delivering_the_future.pdf)

## Εικόνα 5: Η σύνθεση ανά κατηγορία Αεροπορικών εταιρειών το 2030

Fleet at end 2030 by operator type



Πηγή: Airbus GMF, 2011



## ΜΕΡΟΣ Β

### ΕΥΡΩΠΑΙΚΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΗΜΕΡΑ

#### ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

##### Γενικά

Στην ενότητα αυτή της εργασίας μας επιθυμούμε να απαντήσουμε στα ερωτήματα σχετικά με, πού, από ποιόν, πότε και με ποιά διαδικασία λαμβάνονται οι αποφάσεις και χαράζονται οι στρατηγικές για τη διαμόρφωση της Ευρωπαϊκής πολιτικής αερομεταφορών. Η ανάλυση μας περιλαμβάνει δύο ενότητες. Η πρώτη ενότητα αφορά τις κρίσιμες παραμέτρους της κοινοτικής μεθόδου λήψης αποφάσεων με ιδιαίτερη αναφορά στο ρόλο των θεσμικών οργάνων της ΕΕ ενώ η δεύτερη αφορά στους δρώντες παράγοντες που συμμετέχουν στη διαδικασία διαμόρφωσης της Ευρωπαϊκής πολιτικής αερομεταφορών. Έτσι στην πρώτη ενότητα περιγράφουμε τη δομή και το ρόλο των θεσμικών οργάνων της ΕΕ ενώ στη δεύτερη τα χαρακτηριστικά και τις στρατηγικές των Ευρωπαϊκών οργανισμών που σχετίζονται με την Αεροπορία καθώς και των συμφερόντων εκπροσώπησης της Αεροπορικής βιομηχανίας

##### Η κοινοτική μέθοδος λήψης αποφάσεων για τις πολιτικές Αερομεταφορών

Την θεσμική αρχιτεκτονική της ΕΕ συνθέτουν 3 πυλώνες όπως αναφέρεται στην κοινοτική ορολογία.<sup>60</sup> Οι ευρωπαϊκές πολιτικές Αερομεταφορών αναπτύσσονται στα πλαίσια του πυλώνα Ι στον οποίο εμπεριέχονται το σύνολο των κοινοτικών οικονομικών πολιτικών, (Ο πυλώνας ΙΙ περιλαμβάνει την κοινή εξωτερική πολιτική και πολιτική ασφάλειας και ο πυλώνας ΙΙΙ την αστυνομική και δικαστική συνεργασία).

Η κοινοτική μέθοδος λήψης αποφάσεων για τις πολιτικές Αερομεταφορών είναι μια πολύπλοκη διαδικασία μέσω της οποίας η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, το Συμβούλιο των Υπουργών Μεταφορών και το Ευρωπαϊκό κοινοβούλιο συμφωνούν σε πολιτικές και προγράμματα δράσης.

Στην διαμόρφωση του συνόλου της πολιτικής των Αερομεταφορών θεσμικό ρόλο έχουν επίσης τόσο το Συμβούλιο της ΕΕ στο οποίο συμμετέχουν οι αρχηγοί των κρατών και δίνουν τις γενικές κατευθύνσεις, όσο και το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο που καλείται να επιλύσει

---

<sup>60</sup> Θεοδωρόπουλος Σ. (2006), σελ.52

ενδεχόμενες διαφορές.

Από την συνθήκη της Ρώμης μέχρι την Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη (1987) οι κοινοτικές αποφάσεις παίρνονταν από το Συμβούλιο των Υπουργών ομόφωνα, ενώ ο ρόλος του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ήταν συμβουλευτικός.

Με την Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη επέρχονται δύο σημαντικές αλλαγές με σκοπό τόσο την ταχύτερη πρόοδο της Ευρωπαϊκής ενοποίησης, όσο και την προσαρμογή του συστήματος στις απαιτήσεις της επερχόμενης διεύρυνσης της ΕΕ σε αριθμό κρατών – μελών:

- Η διαδικασία λήψης αποφάσεων αλλάζει και εισέρχεται η «ειδική πλειοψηφία» αντί της απαίτησης για ομοφωνία που ίσχυε μέχρι τότε στις αποφάσεις του Συμβουλίου των Υπουργών. Η εισαγωγή της αυξημένης πλειοψηφίας εφαρμόζεται και στην περίπτωση του άρθρου της Συνθήκης της ΕΕ που πραγματεύεται και τη διαμόρφωση Ευρωπαϊκών Πολιτικών για τις Αεροπορικές μεταφορές.
- Εισέρχεται η διαδικασία της συνεργασίας με τις διπλές αναγνώσεις αναβαθμίζοντας το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Το Συμβούλιο έχει την εξουσία για τη λήψη της απόφασης, είναι όμως υποχρεωμένο να λάβει υπόψη του την γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου γιατί διαφορετικά θα πρέπει να αποφασίσει ομόφωνα, οπότε υπάρχει ο κίνδυνος απόρριψης της πρότασης της Επιτροπής<sup>61</sup>.

### **Η Διαδικασία της Συναπόφασης**

Η διαδικασία της συνεργασίας αντικαθίσταται πλέον το 1993 με τη Συνθήκη της ΕΕ (Μάαστριχ) από την διαδικασία της συναπόφασης Συμβουλίου και Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου που ισχύει μέχρι σήμερα. Η διαδικασία της συναπόφασης αφορούσε αρχικά μόνο ορισμένους τομείς κοινοτικής πολιτικής, στη πορεία με την Συνθήκη του Άμστερνταμ και της Νίκαιας επεκτάθηκε και σε άλλους τομείς κοινών Ευρωπαϊκών πολιτικών. Σ' αυτές περιλαμβάνεται από το 1993 και το άρθρο 80(2) της Συνθήκης (πρώην άρθρο 82-2) που αποτελεί πλέον τη βάση για τις κοινές Ευρωπαϊκές Πολιτικές Αερομεταφορών.

Η συναπόφαση χωρίζεται σε τρία στάδια: (α) τη πρώτη ανάγνωση, (β) τη δεύτερη ανάγνωση και (γ) τη τρίτη ανάγνωση με συνδιαλλαγή. Η διαδικασία μπορεί να ολοκληρωθεί σε οποιοδήποτε στάδιο εφόσον Συμβούλιο και Κοινοβούλιο συμφωνήσουν. Αν το Συμβούλιο δεν κάνει δεκτές στις τροπολογίες του κοινοβουλίου μετά τη δεύτερη ανάγνωση, τότε ενεργοποιείται η διαδικασία της συνδιαλλαγής που αποτελεί το τρίτο και τελευταίο στάδιο

---

<sup>61</sup> Στεφάνου Κ. κ.ά., (2001), σελ279-295

της διαδικασίας συναπόφασης. Εάν η επιτροπή συνδιαλλαγής δεν καταλήξει σε συμφωνία ή εάν το Ευρωπαϊκό κοινοβούλιο και το Συμβούλιο δεν εγκρίνει το «κοινό σχέδιο», η διαδικασία τερματίζεται και μπορεί να ξεκινήσει εκ νέου ύστερα από μια νέα νομοθετική πρωτοβουλία της Επιτροπής<sup>62</sup>

Με την εισαγωγή της διαδικασίας της συναπόφασης προκύπτει αισθητή αύξηση των νομοθετικών πρωτοβουλιών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου,<sup>63</sup> κάτι που θεωρείται ως εμπάθυνση της δημοκρατίας στη λήψη αποφάσεων σε επίπεδο θεσμών και λειτουργιών της ΕΕ.

### *Αρχή της επικουρικότητας και τύποι αποφάσεων της ΕΕ*

Η αρχή της επικουρικότητας είναι μια πολύ σημαντική διοικητική διάταξη, εισήχθη το 1993 με την Συνθήκη το Μάαστριχ και σύμφωνα με αυτή η ΕΕ δρα στους τομείς που δεν υπάγονται στη αρμοδιότητα της, μόνο εφόσον η δράση της αναμένεται να είναι πιο αποτελεσματική από αντίστοιχα μέτρα εθνικής, περιφερειακής ή τοπικής εμβέλειας. Συνδέεται άμεσα με την αρχή της αναλογικότητας και της αναγκαιότητας, σύμφωνα με τις οποίες η δράση της ΕΕ δεν πρέπει να υπερβαίνει τα απαραίτητα για την επίτευξη των στόχων της ΕΕ. Για τη επίτευξη των στόχων της η ΕΕ δια των θεσμικών της οργάνων, (είτε το Συμβούλιο, είτε η Επιτροπή, είτε από κοινού το Συμβούλιο με την Επιτροπή) εκδίδει με διάφορους τύπους αποφάσεων πράξεις κοινοτικού δικαίου που έχουν τις εξής μορφές:

- Κανονισμός, ο οποίος είναι δεσμευτικός με άμεση και γενική ισχύ σε όλα τα κράτη - μέλη.
- Οδηγία, η οποία δεσμεύει το κράτος - μέλος στο οποίο απευθύνεται ως προς το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα, αλλά αφήνει στα κράτη - μέλη την δυνατότητα επιλογής των μέσων για την επίτευξη του αποτελέσματος.
- Απόφαση, η οποία προσδιορίζει ρητά σε ποιούς απευθύνεται και τους δεσμεύει στη υποχρεωτική εφαρμογή των όσων αναφέρει.
- Συστάσεις και γνώμες, οι οποίες έχουν χαρακτήρα δήλωσης, δεν δεσμεύουν και αποτελούν γενικές και ειδικές κατευθύνσεις πολιτικής για τα κράτη - μέλη.

Στα πλαίσια της ανάπτυξης κοινών Ευρωπαϊκών πολιτικών τα θεσμικά όργανα της ΕΕ εισάγουν νέες πολιτικές και υιοθετούν αποφάσεις με την μορφή της Λευκής ή της Πράσινης

<sup>62</sup> Θεοδωρόπουλος Σ. (2006), σελ.57

<sup>63</sup> Jean - Louis Quermone,(2005),σελ. 189,190

βίβλου.

- Λευκή Βίβλος, είναι μια επίσημη δέσμη προτάσεων της Επιτροπής για συγκεκριμένες πολιτικές. Εφόσον διατυπωθεί θετική γνώμη από το Συμβούλιο μπορεί να αποτελέσει πρόγραμμα δράσης για τον συγκεκριμένο τομέα.<sup>64</sup>
- Πράσινη Βίβλος, περιλαμβάνει απλώς διάφορες ιδέες οι οποίες χρησιμεύουν ως βάση συζήτησης προκειμένου να ληφθεί κάποια απόφαση. Δημοσιεύεται από την Επιτροπή αποσκοπεί στην προώθηση του προβληματισμού και στην έναρξη διαβουλεύσεων σε ευρωπαϊκό επίπεδο επί συγκεκριμένου θέματος (π.χ. κοινωνική πολιτική, ενιαίο νόμισμα, πολιτική μεταφορών, αερομεταφορών κ.λπ.). Οι διαβουλεύσεις που πραγματοποιούνται στα πλαίσια Πράσινης Βίβλου μπορούν στη συνέχεια να αποτελέσουν το έναυσμα της έκδοσης Λευκής Βίβλου προκειμένου να μετατραπούν οι καρποί του προβληματισμού σε συγκεκριμένα μέτρα κοινοτικής δράσης.<sup>65</sup>

Όλο το παραπάνω νομοθετικό πλαίσιο - πλαίσιο πολιτικής, αποτελεί το λεγόμενο κοινοτικό κεκτημένο, το οποίο κάθε υποψήφια για προσχώρηση στην ΕΕ χώρα οφείλει να υιοθετήσει ως έχει και να το ενσωματώσει στην εθνική της νομοθεσία.

## Θεσμικά όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης

### Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο

Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο αποτελεί το κύριο θεσμικό όργανο της ΕΕ, αντιπροσωπεύει σε κορυφαίο επίπεδο τα εθνικά συμφέροντα και συμμετέχουν σ' αυτό οι αρχηγοί των κρατών. Καθορίζει τους γενικούς πολιτικούς προσανατολισμούς και προτεραιότητες και είναι το αρμόδιο όργανο για τη λήψη των πολιτικών αποφάσεων. Δεν ασκεί νομοθετική λειτουργία.

Άτυπα δημιουργήθηκε το 1974, συγκροτήθηκε ως όργανο και καθορίστηκε το περιεχόμενο λειτουργίας του το 1992 με τη συνθήκη του Μάαστριχ και με την έναρξη ισχύος της Συνθήκης της Λισσαβόνας την 1η Δεκεμβρίου 2009, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο έγινε θεσμικό όργανο της ΕΕ.<sup>66</sup> Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο εκλέγει τον πρόεδρό του με ειδική πλειοψηφία

<sup>64</sup> «Η Ευρώπη από το Α έως το Ω : Οδηγός της Ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης», Υπηρεσία Επίσημων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 1997

<sup>65</sup> ΓΛΩΣΣΑΡΙΟ «Όργανα, πολιτικές και διεύρυνση της Ευρωπαϊκής Ένωσης», Υπηρεσία Επίσημων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Λουξεμβούργο 2000

<sup>66</sup> Βλ: <http://www.european-council.europa.eu/the-institution.aspx?lang=el>

για δύομισι έτη, και η θητεία του είναι άπαξ ανανεώσιμη.

Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο αποφασίζει κανονικά με συναίνεση. Σε ορισμένες περιπτώσεις, εγκρίνει αποφάσεις ομόφωνα ή με ειδική πλειοψηφία, ανάλογα με τα οριζόμενα στη Συνθήκη. Συνέρχεται τακτικά δύο φορές το εξάμηνο και έκτακτα με πρόσκληση του προέδρου όταν απαιτείται.

### *Το Συμβούλιο της ΕΕ*

Το Συμβούλιο είναι το όργανο της Ένωσης στο οποίο συμμετέχουν οι εκπρόσωποι των κυβερνήσεων των κρατών μελών, δηλαδή οι υπουργοί εκάστου κράτους μέλους που έχουν την αρμοδιότητα ενός συγκεκριμένου τομέα. Το Συμβούλιο των Υπουργών Μεταφορών είναι από τα πρώτα που δημιουργήθηκαν (1960) και έχει σαν στόχο τη διαμόρφωση κοινής πολιτικής μεταφορών και κατά συνέπεια και αερομεταφορών. Το Συμβούλιο των Υπουργών Μεταφορών αποτελεί την μία από τις δέκα συνθέσεις του Συμβουλίου των Υπουργών, οι οποίες καλύπτουν το σύνολο των θεματικών πολιτικών της Ένωσης.

Το συμβούλιο είναι διακρατικό όργανο, ενώ η ταυτόχρονη εκπλήρωση δύο λειτουργιών από τους Υπουργούς, αφενός ως μελών του Συμβουλίου και αφετέρου ως μελών των εθνικών κυβερνήσεων, γνωστή και ως φαινόμενο λειτουργικού διχασμού, οδηγεί στο συμπέρασμα ότι το Συμβούλιο διαθέτει περιορισμένη θεσμική αυτονομία.<sup>67</sup>

Το Συμβούλιο, μαζί με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, είναι ο νομοθέτης της Ένωσης. Στις περισσότερες των περιπτώσεων, το Συμβούλιο μπορεί να νομοθετεί μόνο βάσει προτάσεων που του υποβάλλει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή.<sup>68</sup>

Η συχνότητα των συνόδων του Συμβουλίου εξαρτώνται από τα προς εξέταση θέματα. Την προεδρία του Συμβουλίου ασκούν εκ περιτροπής τα 27 κράτη μέλη της Ένωσης επί ένα εξάμηνο.

Το Συμβούλιο των Υπουργών συνεπικουρείται από την γραμματεία του και επεκτείνεται κάθετα μέσω της επιτροπής μονίμων αντιπροσώπων των κρατών - μελών (Coreper). Το Coreper αποτελείται από διπλωμάτες και έχει ως στόχο να προετοιμάζει την εργασία του Συμβουλίου εξετάζοντας σε στάδιο προκαταρκτικών διαπραγματεύσεων φακέλους προτάσεων πολιτικών και σχεδίων πράξεων που υποβάλλονται από την Επιτροπή. Με τον τρόπο αυτό διευκολύνεται και απλοποιείται η λήψη αποφάσεων.

<sup>67</sup> Βλ.: Στεφάνου κ. (2002), σελ.157-158

<sup>68</sup> Βλ. ;<http://www.consilium.europa.eu/council?lang=el>

## *Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή*

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή είναι πολιτικά ανεξάρτητο θεσμικό όργανο το οποίο εκπροσωπεί και προασπίζει τα συμφέροντα της ΕΕ στο σύνολο της. Η ανεξαρτησία των μελών της είναι χαρακτηριστικό στοιχείο και θεσπίζεται με το άρθρο 213(2) της Συνθήκης της ΕΕ.

Η Επιτροπή το εκτελεστικό όργανο της ΕΕ, εκπροσωπεί το κοινό συμφέρον της Ευρωπαϊκής Ένωσης και έχει την πρωτοβουλία της υποβολής προτάσεων για τη θέσπιση νομοθετικών πράξεων (στο Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο). Επίσης, είναι αρμόδια για τη διαχείριση και την υλοποίηση των διαφόρων πολιτικών της Ένωσης, την επιβολή της ενωσιακής νομοθεσίας (από κοινού με το Δικαστήριο) και τις διαπραγματεύσεις στη διεθνή σκηνή.

Η κεντρική θέση που κατέχει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στο πολιτικό σύστημα της ΕΕ, ο υπερεθνικός της χαρακτήρας και η εσωτερική της διάρθρωση, τείνουν να της προσδώσουν την εικόνα ομοιοκυβέρνησης της ΕΕ, με επιπλέον χαρακτηριστικό το προνόμιο της νομοθετικής πρωτοβουλίας.<sup>69</sup>

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποτελείται από 27 επιτρόπους (ένας από κάθε κράτος μέλος της ΕΕ) και η θητεία τους είναι πενταετής. Ο πρόεδρος εκλέγεται από το Ευρωπαϊκό κοινοβούλιο κατόπιν προτάσεως του Συμβουλίου. Ο εκλεγείς πρόεδρος επιλέγει τους επιτρόπους μεταξύ των υποψηφίων που προτείνουν τα κράτη μέλη και αποφασίζει ποιους τομείς πολιτικής θα τους αναθέσει. Ο κάθε Επίτροπος έχει την ευθύνη ενός τομέα πολιτικής. Ο κατάλογος των επιτρόπων υποβάλλεται στη συνέχεια για έγκριση (με ειδική πλειοψηφία) πρώτα στο Συμβούλιο των Υπουργών και στη συνέχεια στο Κοινοβούλιο. Εφόσον εγκριθεί από το Κοινοβούλιο, η νέα Επιτροπή διορίζεται επίσημα από το Συμβούλιο.<sup>70</sup>

Με την συνθήκη της Λισαβόνας προβλέπεται το 2014 ο αριθμός των επιτρόπων θα μειωθεί στα δύο τρίτα του συνόλου των κρατών μελών με σκοπό να διασφαλιστεί η ομαλή λειτουργία της Επιτροπής σε μια μεγαλύτερη ΕΕ.

Στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Επιτροπής η Γενική Διεύθυνση για την κινητικότητα και τις μεταφορές έχει την ευθύνη σε συνεργασία με άλλους αρμόδιους φορείς για την εκπόνηση πρωτοβουλιών που άπτονται της Πολιτικής Αερομεταφορών.

## *Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο*

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο αποτελεί την έκφραση των Ευρωπαίων πολιτών αφού είναι το μοναδικό άμεσα εκλεγμένο όργανο της Ευρωπαϊκής Ένωσης και μία από τις μεγαλύτερες

<sup>69</sup> Λάβδας Κώστας (2004),σελ.267

<sup>70</sup> Βλ:[http://ec.europa.eu/about/index\\_el.htm](http://ec.europa.eu/about/index_el.htm)

δημοκρατικές συνελεύσεις στον κόσμο. Τα 754 μέλη του εκπροσωπούν τα 500 εκατομμύρια πολιτών της ΕΕ. Εκλέγονται μία φορά ανά πενταετία από ψηφοφόρους που προέρχονται από τα 27 κράτη μέλη.<sup>71</sup> Ο ρόλος του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου που αρχικά ήταν υποβαθμισμένος αυξήθηκε σταδιακά καλύπτοντας το αρχικό δημοκρατικό έλλειμμα της ΕΕ. Οι αρμοδιότητες του είναι νομοθετικού χαρακτήρα αφού συναποφασίζει με το Συμβούλιο στα περισσότερα θέματα, δημοσιονομικού χαρακτήρα αφού δίνει την έγκριση του για τον προϋπολογισμό και πολιτικού ελέγχου των θεσμικών οργάνων της Ένωσης αφού μπορεί να εγκρίνει ή να απορρίψει το διορισμό των μελών της Επιτροπής ή να την ανακαλέσει στο σύνολο της με πρόταση μομφής. Επίσης ασκεί έλεγχο στις δραστηριότητες της ΕΕ, συστήνει επιτροπές και μπορεί να ζητήσει με εκθέσεις ή ψηφίσματα την εκπόνηση πολιτικών και τη ανάληψη δράσης εκ μέρους της Επιτροπής.

Η εμπειρία έχει δείξει ότι η Επιτροπή διάκειται συνήθως ευνοϊκά στις απόψεις του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και αποδέχεται σχεδόν τα τρία τέταρτα των τροπολογιών του. Το Συμβούλιο δεν διάκειται τόσο ευνοϊκά και αποδέχεται πολύ περισσότερες από τις μισές τροπολογίες, ωστόσο αυτό εξακολουθεί να σημαίνει ότι πολλές τροπολογίες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σχετικά με διάφορα ζητήματα πολιτικής περιλαμβάνονται στα τελικά νομοθετήματα.<sup>72</sup>

Στα πλαίσια του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου η 87μελής επιτροπή για τις Μεταφορές και τον Τουρισμό,(TRAN), εξειδικεύει πολιτικές για την ανάπτυξη της κοινής Ευρωπαϊκής πολιτικής στον τομέα των Αερομεταφορών.

### ***Άλλα θεσμικά όργανα της ΕΕ***

Άλλα θεσμικά όργανα της ΕΕ που επιδρούν στην διαμόρφωση και την άσκηση της Ευρωπαϊκής πολιτικής στον τομέα των Αερομεταφορών είναι το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, το Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο, η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, ο Ευρωπαίος Διαμεσολαβητής, και τα συμβουλευτικά κοινοτικά όργανα θεσμικά όργανα της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής, (ΕΟΚΕ), και της Επιτροπής των Περιφερειών.

---

<sup>71</sup> Βλ : <http://www.europarl.europa.eu/aboutparliament/el/>

<sup>72</sup> Βλ: Neil Nugent, (επιμέλεια Μ. Δενδρινού) (2004), σελ.467

## Ευρωπαϊκοί Οργανισμοί για την Αεροπορία

### Ο Eurocontrol

Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας (Eurocontrol), είναι ένας διακυβερνητικός οργανισμός με έδρα τις Βρυξέλλες, που συγκεντρώνει σήμερα 39 κράτη μέλη, (βλ. εικόνα 6). Η Ευρωπαϊκή Κοινότητα προσχώρησε επίσημα ως μέλος το 2002.

Ιδρύθηκε το 1960 από 6 χώρες, την Γαλλία την Γερμανία την Αγγλία το Βέλγιο, την Ολλανδία και το Λουξεμβούργο. Σήμερα είναι ένας πολιτικοστρατιωτικός οργανισμός, που διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο στην διαχείριση των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας προωθώντας βελτιώσεις, αλλαγές τεχνολογικές καινοτομίες και εφαρμογές σε όλη την Ευρώπη με ιδιαίτερο ρόλο στην προώθηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού.<sup>73</sup>

Συντονίζει και προγραμματίζει τον έλεγχο της εναέριας κυκλοφορίας για όλη την Ευρώπη. Αυτό περιλαμβάνει συνεργασία με τις εθνικές αρχές, με τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας, με τους πολιτικούς και στρατιωτικούς χρήστες του εναέριου χώρου, τα αεροδρόμια και άλλες οργανώσεις.

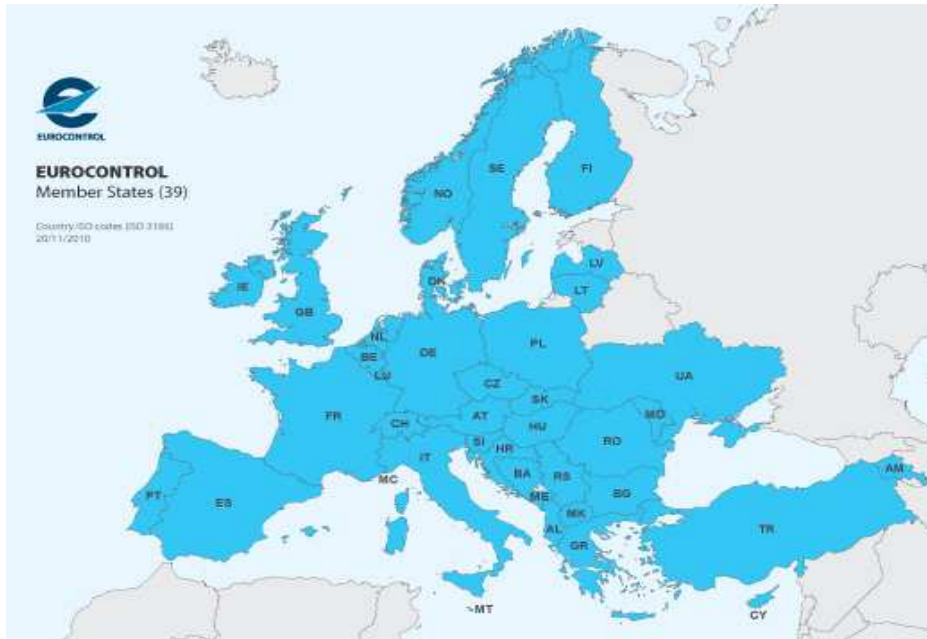
Οι δραστηριότητές του περιλαμβάνουν όλες τις gate-to-gate αεροπορικές επιχειρήσεις παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας όπως:

- Στρατηγική και τακτική διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας και την διαχείριση των σχεδίων πτήσεως, ( Central Flow Management Unit – CFMU).
- Την εκπαίδευση του προσωπικού σε ειδικό εκπαιδευτικό κέντρο στο Λουξεμβούργο ( Institute of Air Navigation Services - IANS )
- Την παροχή ελέγχου εναέριου χώρου στο πιο πυκνό σε εναέρια κυκλοφορία κομμάτι εναέριου χώρου της Ευρώπης, για κυκλοφορία πάνω από τα 25000 πόδια, που βρίσκεται πάνω από το Βέλγιο, την Ολλανδία, το Λουξεμβούργο και τη ΒΔ Γερμανία μέσω του «Maastricht Upper Area Control Centre» (MUAC)
- Την έκδοση κανονιστικών προτύπων και απαιτήσεων σύμφωνα με τον Ευρωπαϊκό κανονισμό 2096/2005, (Eurocontrol Safety Regulatory Requirement - ESARRs).
- Την προώθηση της έρευνας της ασφάλειας και της ανάπτυξης νέων τεχνολογιών και διαδικασιών μέσω συστημάτων προσομοίωσης μέσω του «Eurocontrol Experimental Centre» (EEC) και του « Central European Air Traffic Services», (CEATS).
- Την είσπραξη των τελών αεροναυτιλίας από τους χρήστες του εναέριου χώρου.

<sup>73</sup> Βλ: <http://www.eurocontrol.int/content/about-us>



**Εικόνα 6 : Οι 39 χώρες – μέλη του Eurocontrol**



Πηγή : Eurocontrol

#### ***Η Ευρωπαϊκή Σύνοδος Πολιτικής Αεροπορίας-European Civil Aviation Conference(ECAC)***

Αυτός ο οργανισμός των 44 κρατών μελών της Ευρωπαϊκής αποτελεί αναπόσπαστο μέρος του ICAO και της παγκόσμιας οικογένειας των αεροπορικών μεταφορών και ασχολείται με όλες τις πτυχές της πολιτικής αεροπορίας.

Ο ECAC καλύπτει την ευρύτερη ομάδα των κρατών μελών σε Ευρωπαϊκό επίπεδο που ασχολούνται με την πολιτική αεροπορία. Ιδρύθηκε το 1955 στο Στρασβούργο και έχει έδρα το Παρίσι.

Η αποστολή της ECAC είναι η προώθηση της συνεχούς ανάπτυξης ενός ασφαλούς, αποτελεσματικού και βιώσιμου Ευρωπαϊκού συστήματος αεροπορικών μεταφορών.<sup>74</sup>

Για την επίτευξη του σκοπού αυτού επιδιώκει:

- Την εναρμόνιση των πολιτικών και των πρακτικών μεταξύ των κρατών μελών της στα θέματα της Πολιτικής Αεροπορίας.
- Την προώθηση της κατανόησης και της συνεργασίας σε θέματα αεροπορικής πολιτικής μεταξύ των κρατών μελών της με άλλες περιοχές του κόσμου.

Για τη επίτευξη των σκοπών του, ο ECAC εμπλέκεται σε συνεχή και τακτικό διάλογο με ένα ευρύ φάσμα οργανώσεων που εκπροσωπούν όλα τα μέρη του κλάδου των αερομεταφορών,

<sup>74</sup> Βλ: <https://www.ecac-ceac.org>

συμπεριλαμβανομένων κυβερνητικών και περιφερειακών οργανισμών, αεροπορικών εταιρειών, αεροδρομίων, κατασκευαστών και φορέων εκπαίδευσης.

### ***Ο Ευρωπαϊκός οργανισμός για την ασφάλεια της αεροπορίας- European Aviation Safety Agency - EASA***

Ο Ευρωπαϊκός οργανισμός για την ασφάλεια της αεροπορίας έχει έδρα την Κολωνία της Γερμανίας, συστάθηκε για να αποτελέσει τον κύριο εξειδικευμένο ευρωπαϊκό φορέα στον τομέα της ασφάλειας της αεροπορίας, ο οποίος θα αναλάβει καθήκοντα τα οποία επιτελούσαν άλλες αρχές σε κοινοτικό ή εθνικό επίπεδο.

Πρόκειται για την ενιαία αρχή πιστοποίησης που προβλέπει το κοινοτικό δίκαιο στον τομέα της αξιοπιστίας, της ασφάλειας και της περιβαλλοντικής συμμόρφωσης, αποτελεί δε μετεξέλιξη του ρόλου του Συνδέσμου Αρχών Πολιτικής Αεροπορίας (Joint Aviation Authorities - JAA) και του κανονισμού 3922/1991 ο οποίος στη συνέχεια τροποποιείται με τον κανονισμό 859/2008.

Στόχος του βασικού κανονισμού ίδρυσης του (1592/2002) ήταν να αξιοποιηθούν τα επιτεύγματα της συνεργασίας των κρατών μελών στο πλαίσιο του Συνδέσμου Αρχών Πολιτικής Αεροπορίας (Joint Aviation Authorities - JAA) για τη δημιουργία ενός πραγματικά ολοκληρωμένου συστήματος ρύθμισης της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας και της περιβαλλοντικής προστασίας.

Στην Λευκή Βίβλο του 2001, ( COM 2001, 370 τελικό ) αναφέρεται χαρακτηριστικά:

«Η τρέχουσα συνεργασία μεταξύ της Κοινότητας και των κυβερνήσεων πολλών ευρωπαϊκών κρατών στο πλαίσιο του Συνδέσμου Αρχών Πολιτικής Αεροπορίας (JAA), ελλείπει πραγματικής, κατά βάση νομοθετικής, εξουσίας, έχει εξαντλήσει τα όριά της. Για το λόγο αυτό η Επιτροπή πρότεινε τη δημιουργία μιας ευρωπαϊκής αρχής για την ασφάλεια των πτήσεων (EASA) η οποία θα αποτελέσει απαραίτητο εργαλείο για όλες τις πτυχές της δραστηριότητας των αεροπορικών μεταφορών, από την πιστοποίηση των αεροσκαφών έως τους κανόνες λειτουργίας.»

Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας κατέστη επιχειρησιακός το 2003 βάσει του κανονισμού αριθ. 1592/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου. Με την ιδιότητα του ανεξάρτητου οργανισμού της ΕΕ, ο οποίος διέπεται από την ευρωπαϊκή νομοθεσία, είναι υπόλογος στα κράτη μέλη και στα θεσμικά όργανα της ΕΕ.

Το διοικητικό συμβούλιο, που απαρτίζεται από εκπροσώπους των κρατών μελών και της

Ευρωπαϊκής Επιτροπής, εγκρίνει τον προϋπολογισμό και το πρόγραμμα εργασιών του Οργανισμού. Η αεροπορική βιομηχανία συμμετέχει ενεργά στις εργασίες του Οργανισμού μέσω πολυάριθμων συμβουλευτικών επιτροπών. Υπάρχει επίσης ένα ανεξάρτητο τμήμα προσφυγών.<sup>75</sup>

Τα σημαντικότερα τρέχοντα καθήκοντα του Οργανισμού είναι συνοπτικά τα εξής:

- Κατάρτιση κανονιστικών διατάξεων: εκπόνηση νομοθεσίας ασφαλείας και παροχή τεχνικών συμβουλών στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή και στα κράτη μέλη. Επιθεωρήσεις, προγράμματα κατάρτισης και τυποποίησης για τη διασφάλιση της ομοιόμορφης εφαρμογής της ευρωπαϊκής νομοθεσίας σχετικά με την ασφάλεια της αεροπορίας σε όλα τα κράτη μέλη.
- Πιστοποίηση του τύπου των αεροσκαφών, κινητήρων και μερών στους τομείς της ασφαλείας και της περιβαλλοντικής προστασίας.
- Έγκριση και εποπτεία των οργανισμών σχεδιασμού αεροσκαφών, καθώς και των οργανισμών κατασκευής και συντήρησης τρίτων κρατών.
- Συλλογή, ανάλυση και διερεύνηση στοιχείων, με σκοπό τη βελτίωση της ασφαλείας της αεροπορίας.
- Κανόνες και διαδικασίες για δραστηριότητες της πολιτικής αεροπορίας.
- Κανόνες για τη χορήγηση αδειών άσκησης επαγγέλματος των πληρωμάτων στα κράτη μέλη.
- Πιστοποίηση αεροπορικών εταιρειών τρίτων κρατών.
- Manage the European Community SAFA programme on behalf of the European Commission.

### ***Ο Σύνδεσμος Αρχών Πολιτικής Αεροπορίας - (Joint Aviation Authorities - JAA )***

Ο Σύνδεσμος Αρχών Πολιτικής Αεροπορίας - JAA σήμερα έχει την μορφή συνδέσμου με την EASA (JAA-Liaison) και αποτελεί τον εκπαιδευτικό βραχίονα του ECAC, (JAA-Training). Λόγω του σημαντικού ρόλου που έχει διαδραματίσει ιστορικά θα πρέπει να αναφέρουμε ότι αρχικά ήταν ένας φορέας συνδεδεμένος με τον ECAC που ιδρύθηκε το 1970, αντιπροσωπεύοντας 43 κανονιστικές αρχές πολιτικής αεροπορίας Ευρωπαϊκών χωρών που είχαν συμφωνήσει στην συνεργασία και εφαρμογή κοινών κανονιστικών προτύπων και διαδικασιών ασφαλείας αερομεταφορών. Δεν ήταν όμως μια ρυθμιστική αρχή, η ρύθμιση

---

<sup>75</sup> Βλ: <http://easa.europa.eu/language/el/more-about-EASA.php>

επιτυγχάνονταν από τις ρυθμιστικές αρχές των κρατών.<sup>76</sup>

Η συνεργασία αποσκοπούσε στην υιοθέτηση υψηλών προτύπων και διαδικασιών ασφάλειας και στην προώθηση του «επί ίσοις όροις» ανταγωνισμού στις Ευρωπαϊκές αερομεταφορές.

Ιδιαίτερη έμφαση είχε δοθεί στην εναρμόνιση των κανονισμών του JAA με αυτούς του FAA. Το αρχικό του έργο ήταν η δημιουργία κοινών κωδικών πιστοποίησης μεγάλων αεροσκαφών και κινητήρων για τους ευρωπαίους κατασκευαστές και διεθνή συγκροτήματα. Από το 1987 επεκτάθηκε στο πτητικό έργο, συντήρηση αεροσκαφών, αδειοδότηση και πιστοποίηση σχεδίαση όλων των τύπων αεροσκαφών. Από το 2007 αποτελεί πια τον σύνδεσμο με την EASA(LO) και το εκπαιδευτικό σκέλος του ECAC(TO).

Με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης του ECAC (Fuja II Report), αποφασίστηκε η διάλυση του JAA στις 30/6/2009 και η μετατροπή του σε εκπαιδευτικό οργανισμό του.

Ο JAA εισήγαγε πρώτος σε Ευρωπαϊκό επίπεδο τις Κοινές Αεροπορικές Απαιτήσεις, (Joint Aviation Requirements, JAR-OPS) οι οποίες αργότερα με τη μεταφορά των αρμοδιοτήτων στην EASA από 30/6/2009, τα JAR-OPS μετονομάστηκαν σε EU-OPS.<sup>77</sup>

### ***Ο Κοινός Ευρωπαϊκός Αεροπορικός Χώρος (KEAX) - European Common Aviation Area (ECAA)***

Ο KEAX ή ECAA έχει σχεδιασθεί ρητά ως ανοικτό πλαίσιο προσβάσιμο στις ευρωπαϊκές χώρες που επιθυμούν να ενταχθούν πλήρως στην Ευρωπαϊκή ενιαία αγορά αερομεταφορών.<sup>78</sup>

Το 2006, το Συμβούλιο ενέκρινε την πολυμερή συμφωνία για τον Κοινό Ευρωπαϊκό Αεροπορικό Χώρο (KEAX) μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των κρατών μελών της, της Αλβανίας, της Βοσνίας-Ερζεγοβίνης, της Βουλγαρίας, της Κροατίας, της Πρώην Γιουγκοσλαβικής Δημοκρατίας της Μακεδονίας, της Ισλανδίας, του Μαυροβουνίου, της Νορβηγίας, της Ρουμανίας, της Σερβίας και της Προσωρινής Διοίκησης των Ηνωμένων Εθνών στο Κοσσυφοπέδιο.<sup>79</sup>

Το 2012, άλλη μια χώρα, η Μολδαβία προσχώρησε στον KEAX,<sup>80</sup> ενώ διαπραγματεύσεις είναι σε εξέλιξη και με άλλες χώρες εκτός ΕΕ.

Στόχος της συμφωνίας είναι να ενταχθούν οι γειτονικές χώρες της ΕΕ στην ήδη υπάρχουσα εσωτερική αγορά αεροπορικών μεταφορών στην οποία συμμετέχουν και τα 27 κράτη μέλη

<sup>76</sup> Βλ: <http://www.jaa.nl/introduction/introduction.html>

<sup>77</sup> Βλ: Αδαμίδης Τ. (2012), Διαφάνεια 49

<sup>78</sup> COM(2010) 653 τελικό

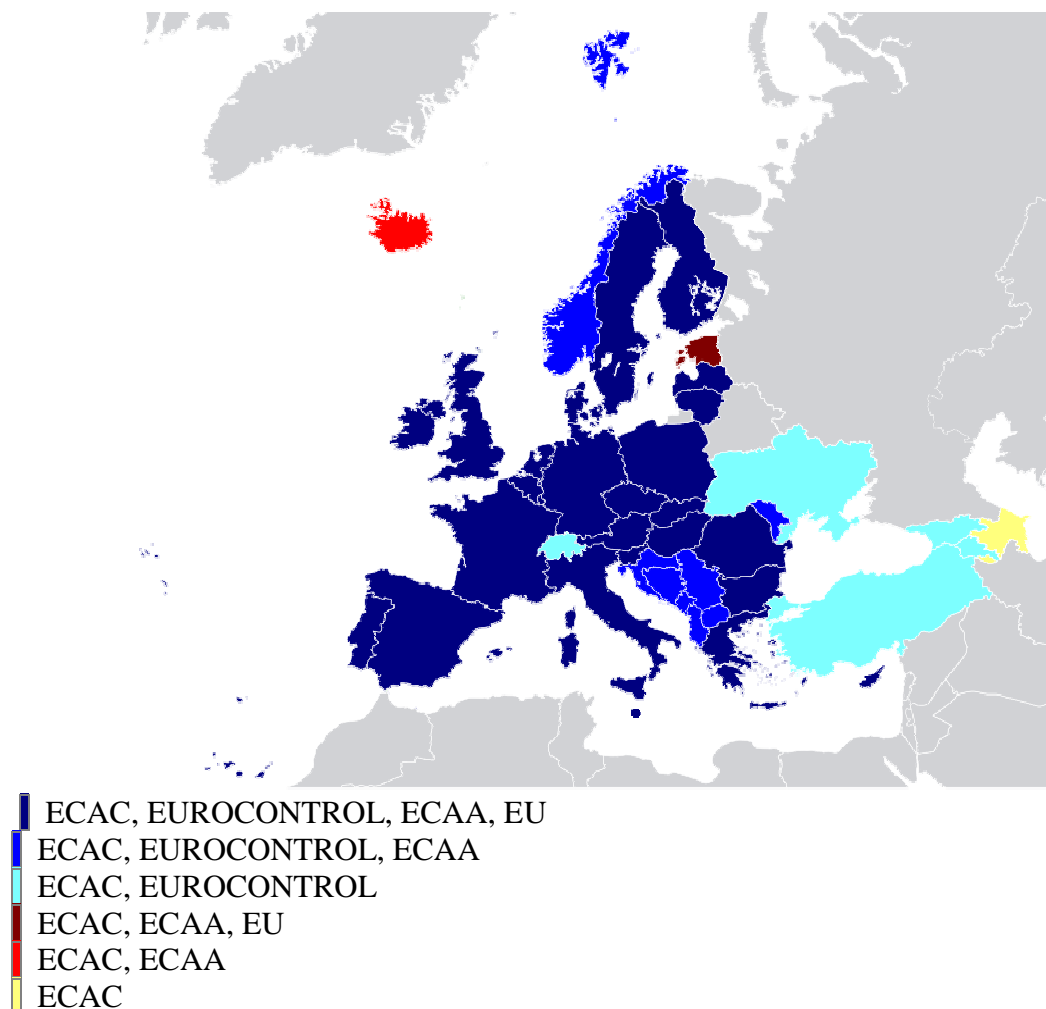
<sup>79</sup> Απόφαση, 2006/682/ΕΚ του Συμβουλίου· ΕΕ L 285 της 16.10.2006, σ. 1.

<sup>80</sup> Moldova joined EU's common airspace market

της ΕΕ, η Νορβηγία και η Ισλανδία, (βλ. εικόνα 7). Τα οκτώ συνδεδεμένα μέρη της νοτιοανατολικής Ευρώπης συμφώνησαν στην πλήρη εφαρμογή του ενωσιακού δικαίου περί αερομεταφορών («ενωσιακό κεκτημένο»). Όταν τεθεί σε πλήρη εφαρμογή το κεκτημένο, οι αεροπορικές εταιρείες του ΚΕΑΧ θα έχουν πρόσβαση στη διευρυμένη ευρωπαϊκή ενιαία αγορά αερομεταφορών.

Με τη συμφωνία χορηγείται στις αεροπορικές εταιρείες όλων των συμβαλλομένων μερών πρόσβαση στις απευθείας γραμμές μεταξύ του εδάφους τους και του εδάφους των άλλων συμβαλλομένων μερών. Άλλα δικαιώματα συνδέονται με την ολοκλήρωση των ειδικών μεταβατικών ρυθμίσεων σε κάθε συνδεδεμένο μέρος, όπως ορίζει η συμφωνία, οι οποίες διαφέρουν ανάλογα με το συνδεδεμένο μέρος.

### **Εικόνα 7 : Χώρες που απαρτίζουν κάθε Ευρωπαϊκό Αεροπορικό Οργανισμό**



Πηγή: [http://en.wikipedia.org/wiki/European\\_Common\\_Aviation\\_Area](http://en.wikipedia.org/wiki/European_Common_Aviation_Area)

### *Το περιφερειακό γραφείο της Ευρώπης και Βορείου Ατλαντικού του ICAO - EUR/NAT Office of the ICAO*

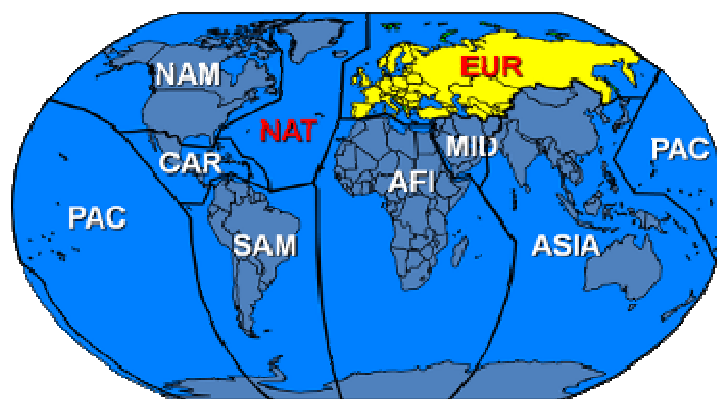
Το EUR/NAT Office του ICAO, είναι διαπιστευμένο σε 56 συμβαλλόμενα κράτη του ICAO και εξυπηρετεί δύο Σχεδιασμούς στην υλοποίηση περιφερειακών ομάδων, την ομάδα σχεδιασμού Βορειοατλαντικών Συστημάτων, (NATSPG), και την Ευρωπαϊκή Ομάδα Σχεδιασμού Αεροναυτιλίας, (EANPG).

Η Ευρωπαϊκή Ομάδα Σχεδιασμού Αεροναυτιλίας - EANPG, (The European Air Navigation Planning Group), είναι το περιφερειακό γραφείο του ICAO στην Ευρώπη. Ιδρύθηκε το 1972 από το Συμβούλιο του ICAO προκειμένου να συνεχίσει την ασφάλεια της αεροπορίας, της αποδοτικότητας και της αιεφορίας στην Ευρωπαϊκή περιοχή του ICAO με συντονισμένο τρόπο. Σήμερα αριθμεί 56 μέλη, (βλ. εικόνα 8), και έχει έδρα το Παρίσι αποτελώντας μια ενιαία οντότητα με το NATSPG.

Το EANPG λαμβάνει αποφάσεις υψίστης σημασίας για την ασφάλεια, την αποτελεσματικότητα και τη βιωσιμότητα της Αεροπορίας οι οποίες έχουν άμεσο αντίκτυπο σε ολόκληρη την περιοχή και έμμεση επίδραση στον υπόλοιπο κόσμο.

Στην πραγματικότητα, μέσα από αυτές τις αποφάσεις, τα κράτη - μέλη του ICAO EANPG, διασφαλίζουν τη συνεχή και συνεκτική ανάπτυξη του Ευρωπαϊκού Σχεδίου Αεροναυτιλίας, με τέτοιο τρόπο που να είναι εναρμονισμένο σε όλες τις παρακείμενες περιοχές και σύμφωνα με τις διατάξεις του ICAO για την παγκόσμια ασφάλεια.

**Εικόνα 8 : The ICAO European Region (in yellow)**



Πηγή: <http://www.paris.icao.int/index.htm>

Από τον Οκτώβριο του 1995, ο EUROCONTROL και το περιφερειακό γραφείο του ICAO EUR / NAT έχουν εργαστεί από κοινού για να αναπτύξουν και να διατηρήσουν μια κοινή βάση δεδομένων των εγκαταστάσεων και των υπηρεσιών που απαιτούνται για τη διεθνή αεροναυτιλία εντός της περιοχής του EUR / NAT.<sup>81</sup>

## Ευρωπαϊκές οργανώσεις έκφρασης αεροπορικών συμφερόντων

### Φορείς και οργανώσεις αεροπορικών συμφερόντων

Στην κατηγορία αυτή θα μπορούσαμε να εντάξουμε όλες τις οργανώσεις που είναι, είτε συγκροτημένοι αποκλειστικά σε Ευρωπαϊκό επίπεδο είτε είναι το Ευρωπαϊκό κομμάτι και η έκφραση σε Ευρωπαϊκό επίπεδο ενός παγκόσμιου οργανισμού που έχει σχέση με την Αεροπορική οικογένεια. Τέτοιου είδους εκφράσεις Αεροπορικών συμφερόντων μπορεί να είναι:

- Η βούληση των εθνικών συμφερόντων, όπως αυτή εκφράζεται και μεταφέρεται στα θεσμικά όργανα της ΕΕ, από τις Υπηρεσίες Πολιτικής Αεροπορίας του κάθε κράτους μέλους μέχρι σε ανώτερο πολιτικό επίπεδο, από τους Υπουργούς μεταφορών και τους αρχηγούς των χωρών-μελών.
- Η έκφραση των στρατιωτικών συμφερόντων στη διαμόρφωση πολιτικών στις Αερομεταφορές, όπως αυτή εκφράζεται μέσω των εθνικών αντιπροσωπειών ή σε υπερεθνικό επίπεδο μέσω του NATO.
- Ο κατασκευαστικός κλάδος της Αεροπορικής βιομηχανίας που αφορά από την κατασκευή αεροσκαφών σε όλα της τα στάδια, μέχρι την κατασκευή υποστηρικτικών συστημάτων για την Αεροναυτιλία και τα Αεροδρόμια.
- Οι Αεροπορικές εταιρείες μέσω των οργανώσεων τους, είτε είναι τακτικοί Αερομεταφορείς (Schedule flights), είτε έκτακτοι (Non Schedule flights – charters flights), είτε χαμηλού κόστους, (low cost flights).
- Οι οργανώσεις των ιδιοκτητών Αεροσκαφών της Γενικής Αεροπορίας, αεραθλητικές ενώσεις, αερολέσχες κλπ.
- Τα σωματεία των εργαζομένων στην Ευρωπαϊκή Αεροπορική Βιομηχανία, από τις Ενώσεις των Πιλότων, των Ελεγκτών Εναέριας κυκλοφορίας, μέχρι των εργαζομένων στα Αεροδρόμια και στον κατασκευαστικό κλάδο.
- Οι οργανώσεις των παρόχων Αεροναυτιλίας (ANSP-Aeronautical Navigation Service Providers), που μπορεί να είναι κρατικοί ή ιδιωτικοί.

---

<sup>81</sup> Βλ:<http://www2.icao.int/en/ICARD/default.aspx>

- Τα Αεροδρόμια και η Ευρωπαϊκή έκφραση των συμφερόντων τους και
- Τα συμφέροντα που έχουν να κάνουν με τον τουρισμό δεδομένου ότι η διακίνηση του τουριστικού προϊόντος γίνεται κυρίως Αεροπορικά.

### *Ο ρόλος των οργανώσεων αεροπορικών συμφερόντων*

Οι Ευρωπαϊκές οργανώσεις έκφρασης αεροπορικών συμφερόντων διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στη διαμόρφωση της Ευρωπαϊκής πολιτικής αερομεταφορών.

Όλες οι σύγχρονες προσεγγίσεις και ερμηνείες για την ΕΕ τονίζουν το ρόλο αυτών των οργανώσεων. Η ΕΕ είτε ως «ρυθμιστικό κράτος», είτε ως ένα «πολύ-επίπεδο διακυβερνητικό σχήμα», μέσω των θεσμικών της οργάνων οφείλει να λαμβάνει σοβαρά υπόψη της τα αντικρουόμενα οικονομικά συμφέροντα. Η συμβολή των οργανώσεων έκφρασης κοινωνικών οικονομικών και πολιτικών συμφερόντων δεν μπορεί να αγνοηθεί, τουλάχιστον όσον αφορά τις μικροοικονομικές πολιτικές της ΕΕ.

Οι εθνικές κυβερνήσεις των κρατών-μελών, τα οργανωμένα αεροπορικά συμφέροντα, και τα θεσμικά όργανα της ΕΕ θεωρούνται σημαντικοί αλλά και αλληλοεξαρτώμενοι δρώντες παράγοντες που μέσα από την αναζήτηση συμμαχιών και ισορροπιών, προωθούν συλλογικές πολιτικές απαντήσεις μέσα σε ένα όλο και περισσότερο μεταβαλλόμενο διεθνές περιβάλλον.<sup>82</sup>

Τα θεσμικά όργανα της ΕΕ επιζητούν αυτή τη συνεργασία γιατί οι οργανώσεις συμφερόντων είναι πηγές πληροφορίας, υποστήριξης και νομιμοποίησης, στοιχεία τα οποία έχουν άμεση σχέση με την πρωτοβουλιακή αρμοδιότητα της Επιτροπής. Η Επιτροπή για να διαμορφώσει τις πλέον κατάλληλες προτάσεις χρειάζεται εξειδικευμένη πληροφόρηση και τεχνολογία την οποία κατά κανόνα είναι σε θέση να παράσχουν οι οργανώσεις.<sup>83</sup>

### *Ο τρόπος δράσης των οργανώσεων αεροπορικών συμφερόντων*

Οι Ευρωπαϊκές οργανώσεις έκφρασης αεροπορικών συμφερόντων έχουν δυνατότητες που καθορίζονται από τις εξής παραμέτρους:

- Την οικονομική δύναμη της συγκεκριμένης ομάδας έκφρασης συμφερόντων και των μελών της.
- Την δυνατότητα της οργάνωσης να διαθέτει ειδική εξειδίκευση και πληροφόρηση σε

<sup>82</sup> Θεοδωρόπουλος Σ. - Λεκάκου Μ. - Πάλλης Α. (2006) σελ.71-74

<sup>83</sup> Λάβδας Κώστας (2004), σελ.267



επι μέρους τομείς.

- Την δυνατότητα να βοηθήσουν την Ευρωπαϊκή Επιτροπή(με το περιορισμένο προσωπικό και γνώσεις) να καταλήξει σε συγκεκριμένες, άρτια δομημένες (από τεχνική άποψη) προτάσεις πολιτικής.
- Την διατήρηση της αποκλειστικότητας στην εκπροσώπηση σε ένα τομέα που δεν υπάρχει άλλη εκπροσώπηση.
- Την ικανότητα της Ευρωπαϊκής οργάνωσης να ασκήσει επιρροή στα μέλη της.

Προκειμένου να αναζητήσει και να βρει διαύλους επικοινωνίας και πρόσβασης στους θεσμούς της Ευρωπαϊκής Ένωσης η οργάνωση έχει τέσσερις βασικές δυνατότητες:<sup>84</sup>

- Άμεση στόχευση το κέντρο λήξης των αποφάσεων (Βρυξέλλες), με άνοιγμα γραφείων για καλλιέργεια άμεσων και αδιαμεσολάβητων σχέσεων με τους κοινοτικούς θεσμούς.
- Άσκηση επιρροής μέσω της εθνικής κυβέρνησης.
- Άσκηση επιρροής μέσω της κλαδικής ή εθνικής οργάνωσης συμφερόντων στη οποία η οργάνωση είναι μέλος.
- Άσκηση επιρροής μέσω της Ευρωπαϊκής συνομοσπονδίας συμφερόντων.

---

<sup>84</sup> Λάβδας, Κ., ό.π., σελ256

## ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ - ΚΟΙΝΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ

### Κοινοί κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών

Το βασικό πλαίσιο για τους κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών που τέθηκε το 1992 με την απελευθέρωση των Αεροπορικών μεταφορών εντός της ΕΕ, αναθεωρείται εμπλουτίζεται και εκσυγχρονίζεται με τον Κανονισμό 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Σεπτεμβρίου 2008, σχετικά με κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα.<sup>85</sup>

Ουσιαστικά δηλαδή ο παραπάνω κανονισμός καταργεί και αντικαθιστά τους τρεις κανονισμούς της τρίτης «δέσμης» για τις αεροπορικές μεταφορές:

- Τον κανονισμό αριθ. 2407/92 περί της εκδόσεως αδειών των αερομεταφορέων,
- Τον κανονισμό αριθ. 2408/92 για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών και
- Τον κανονισμό αριθ. 2409/92 για τους ναύλους και τα κόμιστρα των αεροπορικών γραμμών

Η νομοθεσία που εισάγεται και αναθεωρείται με τους παραπάνω κανονισμούς έχει ως στόχο την εναρμόνιση των κανόνων και των διαδικασιών στην πολιτική αεροπορία εντός της επικράτειας της ΕΕ. Θέτει τους κοινούς κανόνες, όρους και προϋποθέσεις για την ενιαία αγορά των Αερομεταφορών, οργανώνει τη χορήγηση αδειών εκμετάλλευσης, την εποπτεία των αεροπορικών εταιρειών, και την πρόσβασή τους στην αγορά.

Εγγυάται μία ανταγωνιστική αγορά Αερομεταφορών, υπηρεσίες ποιότητας και πιο διαφανείς ναύλους για τους πολίτες της ΕΕ. Αναλυτικότερα προβλέπεται:

### *Ως προς την άδεια εκμετάλλευσης*

Οποιαδήποτε αεροπορική επιχείρηση που είναι εγκατεστημένη στην ΕΕ, δεν μπορεί να μεταφέρει επιβάτες, ταχυδρομείο ή φορτίο χωρίς να της έχει προηγουμένως χορηγηθεί η κατάλληλη άδεια εκμετάλλευσης. Οι όροι χορήγησης άδειας εκμετάλλευσης προσδιορίζονται από τον κανονισμό 1008/2008. Ειδικότερα, η επιχείρηση πρέπει να κατέχει πιστοποιητικό αερομεταφοράς (AOC), να πληροί τις απαιτήσεις ασφάλισης και κυριότητας και να παρέχει χρηματοοικονομικές εγγυήσεις. Από τους διευθύνοντες δε την αεροπορική εταιρεία

---

<sup>85</sup> Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, ΕΕ L 293, 31.10.2008

απαιτείται να παρέχουν αποδείξεις για τη φερεγγυότητά τους.

Η άδεια εκμετάλλευσης είναι σε ισχύ καθόσον χρονικό διάστημα αερομεταφορέας συμμορφώνεται προς τις απαιτήσεις του κανονισμού. Η αρμόδια αρχή αδειοδότησης εξετάζει τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις αυτές δύο έτη από τη χορήγηση νέας άδειας, όταν υπάρχουν υπόνοιες για πρόβλημα ή κατόπιν αιτήσεως της Επιτροπής. Η αρχή αυτή μπορεί, ανά πάσα στιγμή, να εξετάσει τη χρηματοοικονομική κατάσταση κοινοτικού αερομεταφορέα στον οποίον έχει χορηγήσει άδεια.

Κάθε κοινοτικός αερομεταφορέας έχει υποχρέωση να κοινοποιεί εκ των προτέρων οποιαδήποτε μεταβολή της δραστηριότητάς του (εκμετάλλευση αεροπορικής γραμμής την οποία δεν εξυπηρετούσε προηγουμένως, συγχώνευση, εξαγορά επιχειρήσεων, κλπ). Εάν οι αρμόδιες αρχές κρίνουν ότι οι προβλεπόμενες αλλαγές έχουν σημαντικές χρηματοοικονομικές επιπτώσεις, ζητούν από τον αερομεταφορέα την υποβολή αναθεωρημένου επιχειρηματικού σχεδίου και αποφασίζουν εάν η άδεια εκμετάλλευσης πρέπει να υποβληθεί εκ νέου προς έγκριση.

Η άδεια ενός αερομεταφορέα αναστέλλεται από την αρμόδια αρχή, εάν βάσει αξιολόγησης της χρηματοοικονομικής απόδοσης, η αρχή εκτιμήσει ότι αυτός δεν μπορεί πια να ανταποκριθεί στις υποχρεώσεις του για περίοδο δώδεκα μηνών. Εν τω μεταξύ, μπορεί να χορηγήσει προσωρινή άδεια, μέχρις ότου αναδιοργανωθεί χρηματοοικονομικά ο αερομεταφορέας, υπό την προϋπόθεση ότι δεν διακυβεύεται η ασφάλεια και ότι υπάρχει ρεαλιστική προοπτική ανασυγκρότησης.

Η άδεια πρέπει επίσης να ανασταλεί εάν ο αερομεταφορέας παρέχει πληροφορίες εσφαλμένες κατά ουσιαστικό τρόπο, σε περίπτωση αναστολής ή αφαίρεσης πιστοποιητικού κοινοτικού αερομεταφορέα, ή όταν ο αερομεταφορέας δεν πληροί πλέον τις απαιτήσεις φερεγγυότητας.

Ορίζονται επίσης κανόνες που αφορούν τη μίσθωση αεροσκαφών.

### ***Ως προς την πρόσβαση στην αγορά***

Τα κράτη μέλη δεν μπορούν να εξαρτήσουν την εκμετάλλευση από την έκδοση άδειας ή εξουσιοδότησης εφόσον οι νόμιμοι κοινοτικοί αερομεταφορείς είναι ελεύθεροι και έχουν το δικαίωμα εκμετάλλευσης των κοινοτικών αερογραμμών οπουδήποτε κι αν βρίσκονται αυτές, σε όλη την έκταση της ΕΕ. Η ελευθερία εκμετάλλευσης δεν μπορεί να περιοριστεί από διμερείς συμφωνίες μεταξύ των κρατών μελών. Μπορούν να επιβληθούν περιορισμοί στο

πλαίσιο διμερών συμφωνιών μεταξύ κράτους μέλους και τρίτης χώρας, με την προϋπόθεση ότι οι περιορισμοί αυτοί δεν περιορίζουν τον ανταγωνισμό, δεν εισάγουν διακρίσεις και δεν είναι υπέρ το δέον περιοριστικοί.

Η άσκηση των δικαιωμάτων κίνησης δηλαδή του δικαιώματος εκτέλεσης αεροπορικής γραμμής μεταξύ δύο αερολιμένων της ΕΕ υπόκειται σε κοινοτικούς, εθνικούς, περιφερειακούς και τοπικούς κανόνες όσον αφορά την ασφάλεια πτήσεων, την προστασία του περιβάλλοντος και την κατανομή τού διαθέσιμου χρόνου χρήσης αερολιμένα. Κάτω από ορισμένες προϋποθέσεις που ορίζονται από τον κανονισμό, ένα κράτος μέλος μπορεί να ρυθμίζει την κατανομή της εναέριας κυκλοφορίας μεταξύ αερολιμένων που εξυπηρετούν την ίδια πόλη ή το ίδιο αστικό συγκρότημα. Μπορεί επίσης να περιορίσει ή να αρνηθεί την άσκηση των δικαιωμάτων κίνησης σε περίπτωση σοβαρών περιβαλλοντικών προβλημάτων ή έκτακτης ανάγκης.

#### *Ως προς την παροχή Δημόσιας Υπηρεσίας*

Ο Κανονισμός 2408/1992 και μετέπειτα ο 1008/2008 ορίζουν τις γενικές αρχές για τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας. Κάτω από ορισμένες προϋποθέσεις σύμφωνα με τον κανονισμό μπορεί ένα κράτος μέλος, να επιβάλει υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας στο πλαίσιο ενός τακτικού αεροπορικού δρομολογίου μεταξύ ενός αερολιμένα και μιας περιφερειακής περιοχής ή περιοχής ανάπτυξης της Κοινότητας ή σε γραμμή η οποία έχει χαμηλή κίνηση με προορισμό αερολιμένα που βρίσκεται στο έδαφός του, εφόσον η γραμμή αυτή θεωρείται δρομολόγιο ζωτικής σημασίας για την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της περιφέρειας την οποία εξυπηρετεί ο αερολιμένας.

Μετά την ολοκλήρωση των απαιτούμενων νομικών διαδικασιών, αναθέτει ένα κράτος μέλος το μονοπώλιο σε ένα αερομεταφορέα να λειτουργεί με βάση την εν λόγω γραμμή παρέχοντας του οικονομική αποζημίωση. Οι αεροπορικές υπηρεσίες στην περίπτωση αυτή αποτελούν σανίδα σωτηρίας για τις περιφερειακές περιοχές, όπως τα νησιά, καθιστώντας τα προσιτά σε δυνητικές αγορές, και έχουν ως στόχο την οικονομική ανάπτυξη, με έμφαση στον εσωτερικό τουρισμό. Χωρίς αυτά τα δρομολόγια οι κάτοικοι αυτών των απομακρυσμένων περιοχών θα παρέμεναν απομονωμένοι.<sup>86</sup>

---

<sup>86</sup> Papatheodorou A., Koura F., customer satisfaction from public service obligation (ps) routes: thessaloniki as a case study, journal of air transport studies, Volume3, Nr2, July 2012, p23-37, Διαθέσιμο στο: <http://www.atn.aero/content/jats/jats32.pdf>, πρόσβαση 14/04/2013

### **Ως προς την τιμολόγηση**

Πέραν των εξαιρέσεων που συνδέονται με υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας οι κοινοτικοί αερομεταφορείς καθορίζουν ελεύθερα τους αεροπορικούς ναύλους και τα κόμιστρα. Το δημοσιευμένο αντίτιμο για υπηρεσία πρέπει να περιλαμβάνει τον ναύλο ή το κόμιστρο, τους φόρους, τις επιβαρύνσεις, τις προσαυξήσεις και τα τέλη που είναι αναπόφευκτα και προβλέψιμα κατά τη στιγμή της δημοσίευσης. Επίσης, οι διάφορες συνιστώσες του αντίτιμου (ναύλος ή κόμιστρο, φόροι, τέλη αερολιμένος και λοιπές δαπάνες) πρέπει να αναφέρονται διεξοδικά.

Απαγορεύονται οι διακρίσεις μέσα στην Κοινότητα μεταξύ των επιβατών ή των χρηστών υπηρεσιών εμπορευματικών αερομεταφορών βάσει του τόπου διαμονής τους ή της εθνικότητάς τους όσον αφορά την πρόσβαση στους ναύλους ή τα κόμιστρα.

### **Κοινοί κανόνες ως προς τις τεχνικές απαιτήσεις και τις διοικητικές διαδικασίες**

Η εναρμόνιση των τεχνικών κανόνων και των διοικητικών διαδικασιών στον τομέα της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας, σχετικά με τη λειτουργία και τη συντήρηση αεροσκαφών, τα πρόσωπα και τους οργανισμούς που εμπλέκονται στις εν λόγω εργασίες, άρχισε να υλοποιείται με τον κανονισμό 3922/91,<sup>87</sup> και τροποποιείται μετέπειτα από τους κανονισμούς 1592/2002, 1899/2006, 1900/2006 και 8/2008, 216/2008, 859/2008.

Τα Joint Aviation Requirements, JAR-OPS που εισήγαγε αρχικά το JAA όπως ήδη έχουμε προαναφέρει σε προηγούμενο κεφάλαιο αντικαταστάθηκαν από τα EU-OPS (καν.859/2008). Σε γενικές γραμμές η εναρμόνιση των τεχνικών κανόνων και των διοικητικών διαδικασιών που επιτυγχάνεται με τους παραπάνω κανονισμούς έχει τα εξής αποτελέσματα :

Οποιοδήποτε αεροπλάνο το οποίο λειτουργεί με άδεια που χορηγείται από ένα κράτος μέλος της ΕΕ, σύμφωνα με τους κοινούς τεχνικούς κανόνες και διοικητικές διαδικασίες επιτρέπεται να λειτουργεί υπό τις ίδιες συνθήκες σε όλες τις χώρες της ΕΕ, χωρίς την ανάγκη για περαιτέρω τεχνικές απαιτήσεις ή αξιολογήσεων.

Υπάρχει αμοιβαία αναγνώριση εντός της ΕΕ για πιστοποίηση που χορηγείται από μια χώρα της ΕΕ σε πρόσωπα ή φορείς που υπάγονται στη δικαιοδοσία του, οι οποίοι είναι υπεύθυνοι για τη συντήρηση των προϊόντων ή τη λειτουργία των αεροσκαφών.

Οι χώρες της ΕΕ μπορούν να πρέπει να αναλαμβάνουν άμεση δράση για προβλήματα ασφαλείας που διαπιστώνουν σχετικά με ένα προϊόν, πρόσωπο ή διαδικασία γιατί αυτό

<sup>87</sup> Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, ΕΕ, L 373, 31.12.1991

επιβάλλεται από τους κανονισμούς ασφαλείας.

Όταν τα επίπεδα ασφάλειας διαπιστώνεται ότι είναι ανεπαρκή ή ανύπαρκτα στο πλαίσιο των κοινών τεχνικών κανόνων και των διοικητικών διαδικασιών, η Επιτροπή πρέπει να υποβάλει κατάλληλες προτάσεις για την αντιμετώπιση της κατάστασης.

Σε εξαιρετικές περιπτώσεις, οι χώρες της ΕΕ μπορεί επίσης να παρεκκλίνουν από τις τεχνικές απαιτήσεις και τις διοικητικές διαδικασίες, υπό τον όρο ότι είναι σύμφωνες με τους στόχους της ασφαλείας.

Η Επιτροπή θα πρέπει να επικουρείται από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Αεροπορίας, (EASA) κατά τη σύνταξη τυχόν τροποποιήσεων των απαιτήσεων που σχετίζονται με το πλήρωμα θαλάμου επιβατών και τους περιορισμούς του χρόνου πτητικής εργασίας.

Η Επιτροπή, επικουρούμενη από την επιτροπή ασφαλείας των αερομεταφορών, πρέπει να τροποποιεί τους κοινούς τεχνικούς κανόνες και διοικητικές διαδικασίες, όπου οι εν λόγω τροποποιήσεις είναι αναγκαίες από την πρόοδο στον τομέα της επιστήμης και της τεχνολογίας. Εάν οι τροποποιήσεις αυτές αφορούν μια εθνική παραλλαγή, για μια δεδομένη χώρα της ΕΕ, η Επιτροπή πρέπει να αποφανθεί κατά πόσον ή όχι αυτή η παραλλαγή θα πρέπει να περιλαμβάνονται στις κοινές τεχνικές απαιτήσεις και τις διοικητικές διαδικασίες.

### **Κοινοί κανόνες για τα Πτυχία και Άδειες του προσωπικού**

Η εναρμόνιση των απαιτήσεων και των κανονισμών σε θέματα πτυχίων και αδειών αποσκοπεί στη θέσπιση κοινοτικής διαδικασίας για την αμοιβαία αποδοχή των αδειών και των προσόντων των ατόμων που εργάζονται στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας, ώστε να διασφαλιστεί ότι οι υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών λειτουργούν αποτελεσματικά και με ασφάλεια και να εξασφαλιστεί η ελεύθερη κυκλοφορία των εργαζομένων αυτών σε όλη την Κοινότητα.

Αρχικά τα θέματα που αφορούν τα πτυχία και τις άδειες του ιπτάμενου προσωπικού ρυθμίζονται με την οδηγία 670/91 EEC,<sup>88</sup> η οποία στη συνέχεια αντικαθίσταται από τον κανονισμό 216/2008. Ειδικότερα, ο εν λόγω κανονισμός ορίζει τα διάφορα προσόντα που απαιτούνται για τη χορήγηση αδειών για τους πιλότους και το πλήρωμα θαλάμου επιβατών, τους όρους έκδοσής τους, καθώς και τα προνόμια και τις ευθύνες των κατόχων αδειών.

Στα πλαίσια της υιοθέτησης της πολιτικής για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό άρχισε να προβάλλει η ανάγκη της εναρμόνισης των κανόνων για κοινές προϋποθέσεις εισόδου και

<sup>88</sup> Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, OJ L 373 of 31.12.1991

πρακτικής στο επάγγελμα του Ελεγκτή Εναέριας Κυκλοφορίας. Η ποικιλομορφία των προϋποθέσεων από χώρα σε χώρα για το επάγγελμα αυτό, δίνει τη θέση της στην εισαγωγή της κοινοτικής άδειας Ελεγκτή Εναέριας Κυκλοφορίας καθιερώνοντας έτσι κοινές απαιτήσεις ως προς τα προσόντα εισαγωγής στο επάγγελμα, ως προς τη εκπαίδευση και την διαρκή αξιολόγηση, εξασφαλίζοντας υψηλότερα επίπεδα ασφάλειας.

Η κοινοτική άδεια Ελεγκτή Εναέριας Κυκλοφορίας καθιερώνεται αρχικά με την οδηγία 2006/23/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και στην συνέχεια αντικαθίσταται με τον κανονισμό 1108/2009. Κάθε κράτος μέλος πρέπει να αναγνωρίζει την άδεια και τις σχετικές ειδικότητες και τις καταχωρίσεις που εκδίδονται από την εθνική εποπτική αρχή άλλου κράτους μέλους.

Αυτό θα πρέπει να οδηγήσει στην αναγνώριση των αδειών σε ολόκληρη την Κοινότητα, αυξάνοντας έτσι τόσο την ελεύθερη κυκλοφορία και τη διαθεσιμότητα των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας.

#### **Κοινό σύστημα χρέωσης των αεροναυτιλιακών υπηρεσιών**

Ήδη από το 1971, τα επτά κράτη- μέλη του Eurocontrol αποφάσισαν να υιοθετήσουν μια κοινή πολιτική για τις χρεώσεις των τελών διαδρομής των αερομεταφορέων, να δημιουργηθεί ένα κοινό σύστημα για τη δημιουργία, την τιμολόγηση και είσπραξη τους και να χρησιμοποιείται το Eurocontrol για το σκοπό αυτό.<sup>89</sup>

Το αρχικό κοινό αυτό σύστημα χρέωσης των αεροναυτιλιακών υπηρεσιών παραμένει, εδραιώνεται με την συνεχή διεύρυνση του Eurocontrol, και αποκτά όλο και ιδιαίτερη σημασία στα πλαίσια της κοινής πολιτικής Αερομεταφορών της ΕΕ και την προώθηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού. Σε θεσμικό επίπεδο προβλέπεται αρχικά με τον κανονισμό 1794/2006 και μετέπειτα από τον 1191/2011.

Το σύστημα έχει σχεδιαστεί για να ενθαρρύνει την ασφαλή, αποτελεσματική και αποδοτική παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας για τους χρήστες που χρηματοδοτούν το σύστημα.

Επίσης το σύστημα χρέωσης είναι με τέτοιο τρόπο σχεδιασμένο ούτως ώστε να εξασφαλίσει τη διαφάνεια και τη διαβούλευση σχετικά με το πώς το κόστος παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας υπολογίζεται και κατανέμεται μεταξύ των διαφόρων υπηρεσιών. Το κοινό σύστημα χρέωσης διέπεται από τις αρχές που καθορίζονται στον κανονισμό 550/2004 για το Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό και πρέπει να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του Διεθνούς

---

<sup>89</sup> <http://www.eurocontrol.int/articles/route-charges-system>

Οργανισμού Πολιτικής.<sup>90</sup>

### **Κοινό σύστημα Στατιστικής καταγραφής**

Η Ευρωπαϊκή Ένωση για να λάβει τις σωστές αποφάσεις στη χάραξη της Ευρωπαϊκής πολιτικής στον τομέα των Αερομεταφορών θα πρέπει να έχει στη διάθεσή της συγκρίσιμα, συνεκτικά, συγχρονισμένα και τακτικά στατιστικά στοιχεία σχετικά με την έκταση και την ανάπτυξη των αεροπορικών μεταφορών επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου στο εσωτερικό της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ο κανονισμός 437/2003 θέτει το νομικό πλαίσιο και αποσκοπεί στο να δημιουργηθεί μια σταθερή στατιστική βάση πάνω στην οποία να βασίζεται και να διατυπώνεται η Ευρωπαϊκή πολιτική αερομεταφορών.<sup>91</sup>

Η από κοινού συγκέντρωση στοιχείων, σε συγκρίσιμη ή εναρμονισμένη βάση, επιτρέπει τη δημιουργία ενός ολοκληρωμένου συστήματος με αξιόπιστες, συνεκτικές και ταχείες πληροφορίες. Κάθε κράτος μέλος οφείλει να συγκεντρώνει στατιστικά στοιχεία, τα οποία αφορούν τις ακόλουθες μεταβλητές:

- α) επιβάτες,
- β) φορτίο και ταχυδρομείο,
- γ) στάδια πτήσης,
- δ) προσφερόμενες θέσεις επιβατών,
- ε) μετακινήσεις αεροσκαφών.

Οι στατιστικές μεταβλητές κάθε τομέα, η ονοματολογία για την ταξινόμησή τους, η συχνότητα των παρατηρήσεων, καθώς και οι ορισμοί, καθορίζονται με σαφήνεια.

Τα στοιχεία συλλέγονται από την ειδική στατιστική υπηρεσία της ΕΕ, την Eurostat.

### **Τομέας Γενικής και Επαγγελματικής αεροπορίας**

Αρχικά η εξέταση των ιδιαιτεροτήτων της γενικής και της επαγγελματικής αεροπορίας δεν θεωρήθηκε αναγκαία από την ΕΕ.

Με τη διεύρυνση όμως των κοινοτικών αρμοδιοτήτων στο πεδίο της ασφάλειας πτήσεων και της αεροπορικής ασφάλειας, την αναβάθμιση του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού και την εγκατάσταση του νέου συστήματος διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας στην Ευρώπη, το αναμενόμενο "αγκάθι" της χωρητικότητας και τις ανησυχίες για τις περιβαλλοντικές

<sup>90</sup> [http://europa.eu/legislation\\_summaries/transport/air\\_transport/124469\\_en.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/transport/air_transport/124469_en.htm)

<sup>91</sup> Επίσημη Εφημερίδα αριθ. L 066 της 11/03/2003 σ. 0001 – 0008



επιπτώσεις των αερομεταφορών, οι δραστηριότητες της ΕΕ αποκτούν όλο και μεγαλύτερη σημασία και στον τομέα αυτόν.<sup>92</sup>

Η ευρωπαϊκή γενική και επαγγελματική αεροπορία προσφέρει άκρως εξατομικευμένες και ευέλικτες μεταφορές από πόρτα σε πόρτα σε άτομα, επιχειρήσεις και τοπικές κοινότητες, αυξάνοντας την κινητικότητα των ατόμων, την παραγωγικότητα των επιχειρήσεων και την περιφερειακή συνοχή καλύπτει δε όλες τις μεταφορές με πολιτικά αεροσκάφη πλην των εμπορικών αερομεταφορών και ειδικότερα:

- Τις επί παραγγελία και επ' αμοιβή πολιτικές αερομεταφορές, (αεροταξί).
- Τις ειδικευμένες εναέριες επιχειρήσεις με αεροσκάφη εταιρικής/ατομικής ιδιοκτησίας που χρησιμοποιούνται για επιχειρηματικούς/επαγγελματικούς σκοπούς. Αυτές οι υπηρεσίες συμπεριλαμβάνουν τη χαρτογράφηση, τις υπεράκτιες πτήσεις και τις υπεράκτιες κατασκευαστικές εργασίες, τις περιπολίες και τη συντήρηση αγωγών, τις πτήσεις για γεωργικούς σκοπούς, καθώς και τη περιβαλλοντική επιτήρηση, τις μετεωρολογικές έρευνες και την πυρόσβεση, τις ζωντανές τηλεοπτικές ανταποκρίσεις, τη επίβλεψη της κυκλοφορίας και άλλα.
- Την εκπαίδευση χειριστών αεροσκαφών αποτελώντας κατά κάποιο τρόπο φυτώριο για τις αεροπορικές εταιρείες δεδομένου ότι πολλοί από τους εκπαιδευμένους χειριστές και μηχανικούς, αφού συγκεντρώσουν τον αριθμό ωρών πτήσης ή στο υπόστεγο, στη συνέχεια απασχολούνται στις αεροπορικές εταιρείες.
- Τις πτήσεις αναψυχής. Οι αερολέσχες και οι αθλητικές αεροπορικές οργανώσεις προωθούν τις ατομικές ικανότητες, τις τεχνικές γνώσεις και τα αεροναυτικά προσόντα – ειδικά στους νέους πολίτες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αυξάνοντας το ενδιαφέρον τους για τα ιδιαίτερα απαιτητικά και ελκυστικά αεροπορικά αθλήματα και μελλοντικές σταδιοδρομίες στην εμπορική αεροπορία ή την αεροναυτική έρευνα και ανάπτυξη.

Η γενική και επαγγελματική αεροπορία στην Ευρώπη διαθέτει περίπου 50.000 μηχανοκίνητα αεροσκάφη (όπου περιλαμβάνονται περίπου 2.800 αεροσκάφη με στροβιλοκινητήρα), ενώ ο στόλος της ευρωπαϊκής εμπορικής αεροπορίας ανέρχεται σε 5.000 αεροσκάφη. Επιπλέον, χρησιμοποιούνται 180.000 – 200.000 υπερελαφρά και μη μηχανοκίνητα αεροσκάφη για αθλητισμό και αναψυχή.

Το 2005 υπήρχαν περίπου 100.000 ζεύγη αερολιμένων στην Ευρώπη εξυπηρετούμενα από

---

<sup>92</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής «Θεματική για βιώσιμο μέλλον στη γενική και επαγγελματική αεροπορία», COM/2007/0869 τελικό

την γενική και επαγγελματική αεροπορία.

Το 2006, το 9% περίπου των συνολικών κινήσεων αεροσκαφών που κατέγραψε ο Eurocontrol ανήκαν στη γενική και επαγγελματική αεροπορία. Από το 2003, ο αριθμός κινήσεων αεροσκαφών αυτού του τμήματος που κατέγραψε ο Eurocontrol αναπτύχθηκε με ρυθμό σχεδόν διπλάσιο από την υπόλοιπη κίνηση (22% περισσότερες πτήσεις το 2006 σε σχέση με το 2003, ενώ η υπόλοιπη κίνηση αυξήθηκε κατά 14%). Εδώ θα πρέπει να σημειώσουμε ότι υπάρχει ένα πρόβλημα στατιστικής καταγραφής δεδομένου ότι η συντριπτική πλειονότητα των πτήσεων γενικής και επαγγελματικής αεροπορίας δεν καταγράφονται από τον Eurocontrol, διότι οι πτήσεις αυτές κινούνται σε μη ελεγχόμενο εναέριο χώρο. Έτσι για παράδειγμα, οι περισσότερες πτήσεις αναψυχής και αθλητισμού δεν υπολογίζονται στις στατιστικές αυτές.<sup>93</sup>

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεσμεύεται να παρακολουθεί στενά τις εξελίξεις στο μέλλον, έτσι ώστε να βεβαιωθεί ότι λαμβάνονται υπόψη οι ειδικές ανάγκες όλων των κατηγοριών χρηστών του εναερίου χώρου στη διαδικασία κατάστρωσης πολιτικής. Πιο συγκεκριμένα, εστιάζει την προσοχή της στις εξής δράσεις:

- Δημιουργία βασικών δεδομένων για την ευρωπαϊκή γενική και επαγγελματική αεροπορία.
- ιδιαίτερη επαγρύπνηση στην ορθή εφαρμογή των αρχών της αναλογικότητας και της επικουρικότητας.
- συνεκτίμηση των αναγκών όλων των χρηστών του εναερίου χώρου και των υποδομών στο σχεδιασμό και τη βελτιστοποίηση της χωρητικότητας.
- προώθηση νέων τεχνολογιών που επιτρέπουν να διατηρηθεί η ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής βιομηχανίας και να αποδεσμευθεί χωρητικότητα στα τοπικά και περιφερειακά αεροδρόμια με αποδοτικό τρόπο.
- διευκόλυνση της πρόσβασης της γενικής και επαγγελματικής αεροπορίας στις ξένες αγορές.
- εξασφάλιση της περιβαλλοντικής βιωσιμότητας της γενικής και επαγγελματικής αεροπορίας.

## **Πολιτική στον τομέα των μη επανδρωμένων αεροσκαφών**

Η ανάπτυξη των συστημάτων μη επανδρωμένων αεροσκαφών, (Unmanned Aircraft Systems, UAS), έχει ανοίξει ένα πολλά υποσχόμενο νέο κεφάλαιο στην ιστορία της αεροδιαστημικής.

---

<sup>93</sup> Στοιχεία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, COM 869/2007

Ωστόσο, ενώ η στρατιωτική εκμετάλλευση των UAS έχει αυξηθεί σημαντικά τα τελευταία χρόνια, η τάση αυτή έχει μέχρι σήμερα μείνει πίσω στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας.

Τα μη επανδρωμένα αεροσκάφη μπορούν να προσφέρουν ένα ευρύ φάσμα δυνατοτήτων προς όφελος της ευρωπαϊκής κοινωνίας, που κυμαίνονται από τον περιβαλλοντικό έλεγχο, την ασφάλεια, καθώς και μια μεγάλη ποικιλία εμπορικών υπηρεσιών. Τα αεροσκάφη αυτά μπορούν να εκτελέσουν αεροπορικές δραστηριότητες που δύσκολα μπορεί να κάνει η επανδρωμένη αεροπορία, με προφανή εξοικονόμηση πόρων και τα περιβαλλοντικών ωφελειών, μειώνοντας παράλληλα τον κίνδυνο για την ανθρώπινη ζωή.

Ωστόσο, η απουσία ενός σαφούς πλαισίου κανονιστικών ρυθμίσεων της ΕΕ περιορίζει τη δυνατότητα να πετάξουν τα μη επανδρωμένα αεροσκάφη σε ένα ενιαίο εναέριο χώρο. Πρόκειται για ένα σοβαρό περιορισμό για την ανάπτυξη της αγοράς UAS που η ΕΕ εξετάζει με ιδιαίτερη προσοχή.

Η ΕΕ εξετάζει και αξιολογεί τις ανάγκες της νεοεμφανιζόμενης αυτής αγοράς και στοχεύει με την ανάληψη δράσης σε ευρωπαϊκό επίπεδο να βοηθήσει την ανάπτυξη και την παροχή σε εύλογο χρονικό διάστημα του αναγκαίου πλαισίου, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται ο συντονισμός των προσπαθειών και γρήγορα οφέλη για τον τομέα αυτό.<sup>94</sup>

## **ΕΞΩΤΕΡΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΗΣ ΕΕ**

### **Σύντομο ιστορικό**

Η απόφαση του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΔΕΕ), (γνωστές και ως αποφάσεις «ανοικτών ουρανών»), της 5ης Νοεμβρίου 2002 σηματοδότησε την έναρξη μιας ευρωπαϊκής εξωτερικής πολιτικής για την αεροπορία.

Η απόφαση ήταν καταδικαστική για τα 8 κράτη - μέλη της ΕΕ. Οι συμφωνίες αυτές είχαν συναφθεί από τη Σουηδία, τη Φινλανδία, το Βέλγιο, το Λουξεμβούργο, την Αυστρία, τις Κάτω Χώρες, τη Δανία και τη Μεγάλη Βρετανία μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο και εξουσιοδοτούσαν τις Ηνωμένες Πολιτείες να ανακαλούν, να αναστέλλουν ή να περιορίζουν το δικαίωμα μεταφοράς των αερομεταφορέων που ορίζουν τα υπογεγραμμένα κράτη.

Σύμφωνα με το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (ΔΕΕ), οι συμφωνίες αυτές παραβίαζαν διττώς το κοινοτικό δίκαιο. Αφενός παραβίαζαν το δικαίωμα ισότιμης πρόσβασης των ευρωπαϊκών αερομεταφορέων στην αγορά σε ότι αφορά τις γραμμές μεταξύ όλων των κρατών μελών και τρίτων χωρών, με την ύπαρξη ρήτρας εθνικότητας και

---

<sup>94</sup> Βλ: [http://ec.europa.eu/transport/modes/air/uas\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/air/uas_en.htm)

αφετέρου, διότι μόνο η Κοινότητα δικαιούται να αναλαμβάνει τον εν λόγω τύπο υποχρεώσεων όταν οι συμφωνίες θίγουν την άσκηση κοινοτικής αρμοδιότητας, δηλαδή όταν αφορούν τομείς που καλύπτονται από κοινοτικές νομοθετικές διατάξεις.

Το Δικαστήριο εξηγεί ότι αφού οι Ηνωμένες Πολιτείες έχουν το δικαίωμα να αρνηθούν κάποιον αερομεταφορέα, οι συμφωνίες αυτές συνιστούν, κατ' επέκταση, εμπόδιο στην ελευθερία εγκατάστασης και ελεύθερης παροχής υπηρεσιών, δεδομένου ότι το άνοιγμα των ευρωπαϊκών ουρανών στις αμερικανικές εταιρείες δεν είναι αμοιβαίο για το σύνολο των κοινοτικών αερομεταφορέων.<sup>95</sup>

## Η συνέπεια

Είναι γνωστό ότι παραδοσιακά και με βάση τις Διεθνείς συμβάσεις, οι διεθνείς αεροπορικές σχέσεις πάντα διέπονται από διμερείς συμφωνίες μεταξύ κρατών. Όμως το ΔΕΕ με την απόφαση του το 2002 ουσιαστικά προαναγγέλλει την άφιξη στη σκηνή της ΕΕ, ενός νέου σημαντικού παίκτη με ορισμένες αποκλειστικές αρμοδιότητες στον τομέα των εξωτερικών σχέσεων στον τομέα της αεροπορίας.

Οι αποφάσεις του ΔΕΕ περί «ανοικτών ουρανών» σήμαιναν ότι τα κράτη μέλη της ΕΕ δεν μπορούσαν πλέον να ενεργούν μεμονωμένα κατά τη διαπραγμάτευση διεθνών συμφωνιών αεροπορικών υπηρεσιών. Οι διεθνείς αεροπορικές διαπραγματεύσεις πλέον πραγματοποιούνται σε στενή συνεργασία και ο συντονισμός μεταξύ της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και των κρατών μελών της ΕΕ είναι απαραίτητος.

Μετά τις ανωτέρω αποφάσεις, η Επιτροπή καθόρισε κατευθύνσεις και μηχανισμούς για να ανταποκριθεί νομικά και πολιτικά σε αυτό το νέο δεδομένο ούτως ώστε, τα θεσμικά όργανα της Κοινότητας και τα κράτη μέλη να αναπτύξουν τρόπους δράσης και συνεργασίας στις διεθνείς αερομεταφορές. Η εκπόνηση της εξωτερικής πολιτικής αερομεταφορών γίνεται με την έκδοση δύο ανακοινώσεων της Επιτροπής<sup>96</sup> και με τον κανονισμό 847/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, για τη διαπραγμάτευση και εφαρμογή των συμφωνιών περί αεροπορικών μεταφορών μεταξύ των κρατών μελών και τρίτων χωρών.<sup>97</sup>

Από νομική άποψη οι αποφάσεις του ΔΕΕ περί «ανοικτών ουρανών» σήμαιναν ότι τα κράτη μέλη της ΕΕ δεν μπορούσαν πλέον να ενεργούν μεμονωμένα κατά τη διαπραγμάτευση διεθνών συμφωνιών αεροπορικών υπηρεσιών. Οι διεθνείς αεροπορικές διαπραγματεύσεις

<sup>95</sup> Βλ: [http://europa.eu/legislation\\_summaries/transport/air\\_transport/124260\\_el.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/transport/air_transport/124260_el.htm)

<sup>96</sup> COM (2002) 649 τελικό (19/11/02) και COM (2003) 94 τελικό (26/02/03).

<sup>97</sup> Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, ΕΕ L 157 της 30.4.2004

πλέον πραγματοποιούνται σε στενή συνεργασία και ο συντονισμός μεταξύ της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και των κρατών μελών της ΕΕ είναι απαραίτητος. Τα θέματα που αφορούν αεροπορικές σχέσεις των κρατών – μελών με τρίτες χώρες πρέπει να εκλαμβάνονται ως αντικείμενο κοινού ενδιαφέροντος με την ΕΚ. Αυτό σήμαινε καταρχήν ότι οι 1500 διμερείς συμφωνίες που υπήρχαν θα έπρεπε να αναπροσαρμοστούν για να είναι συμβιβάσιμες με το κοινοτικό δίκαιο.

Από οικονομική και πολιτική άποψη, η εκπόνηση μιας εξωτερικής πολιτικής αερομεταφορών έχει ως πλαίσιο τη βούληση της ΕΚ να στηρίξει τη μεταρρύθμιση της διεθνούς πολιτικής αεροπορίας ώστε να καταστεί πιο ευέλικτη και ανοικτή, με δράσεις τόσο σε διμερές όσο και σε πολυμερές επίπεδο. Συγκεκριμένα, αυτό συνεπάγεται τη σύναψη συμφωνιών όχι μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών αλλά μεταξύ της ΕΕ και των χωρών αυτών, με βάση δύο στόχους αναπόσπαστους μεταξύ τους :

- Τη δημιουργία νέων οικονομικών προοπτικών για όσο το δυνατόν μεγαλύτερο άνοιγμα των αγορών και των δυνατοτήτων επένδυσης με επακόλουθα οφέλη τόσο για του αερομεταφορείς όσο και για του χρήστες λόγω των νέων ευκαιριών, και
- Την εξασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού, δηλαδή την προώθηση της ρυθμιστικής σύγκλισης, είτε πρόκειται για τους οικονομικούς όρους εκμετάλλευσης των αγορών (εφαρμογή του δικαίου περί ανταγωνισμού, κρατικές επιχορηγήσεις ή πρότυπα συνδεδεμένα ιδίως με την αεροπορία όπως τα συστήματα κράτησης θέσεων, τις υπηρεσίες εδάφους, κλπ.) είτε για τους κανόνες που αφορούν κοινωνικά, περιβαλλοντικά θέματα ή θέματα ασφαλείας.

## **Η ανάπτυξη της εξωτερικής πολιτικής αερομεταφορών της ΕΕ**

Η ανάπτυξη της εξωτερικής πολιτικής αερομεταφορών της ΕΕ στηρίζεται σε τρεις βασικούς πυλώνες:<sup>98</sup>

### ***Πρώτος πυλώνας – Αποκατάσταση της ασφάλειας δικαίου***

Αυτό συνεπάγεται την τροποποίηση και την συμμόρφωση των περίπου 1.500 των διμερών συμφωνιών αεροπορικών μεταφορών που έχουν κράτη μέλη της ΕΕ με τρίτες χώρες με τη νομοθεσία της ΕΕ μετά την απόφαση για «ανοικτούς ουρανούς» του Δικαστηρίου, ιδίως με την κατάργηση των απαιτήσεων για εθνική κυριότητα και έλεγχο και με αναγνώριση με αυτό

---

<sup>98</sup> Βλ: [http://ec.europa.eu/transport/modes/air/international\\_aviation/external\\_aviation\\_policy/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/air/international_aviation/external_aviation_policy/index_en.htm)

τον τρόπο της ελευθερίας εγκατάστασης των αερομεταφορέων της ΕΕ.

Τα αποτελέσματα που επιτεύχθηκαν είναι σημαντικά. Οι αερομεταφορείς της ΕΕ μπορούν να προσφέρουν πλέον δρομολόγια από οποιοδήποτε κράτος μέλος της ΕΕ σε χώρες εκτός ΕΕ, υπό τον όρο τα δικαιώματα καθορισμού αερομεταφορέα και τα δικαιώματα μεταφοράς είναι διαθέσιμα στο πλαίσιο των σχετικών διμερών συμφωνιών αεροπορικών μεταφορών. Επιπλέον, αναγνωρίζονται οι συγχωνεύσεις μεταξύ αερομεταφορέων της ΕΕ. Αλλά, πάνω απ' όλα, έχει αποκατασταθεί η ασφάλεια δικαίου στις διμερείς συμφωνίες, γεγονός που είναι σημαντικό για όλους τους αερομεταφορείς. Περίπου 117 χώρες εκτός ΕΕ έχουν αναγνωρίσει την αρχή του καθορισμού αερομεταφορέα ΕΕ. Από αυτές, 55 χώρες έχουν συμφωνήσει να τροποποιήσουν όλες τις διμερείς συμφωνίες τους με κράτη μέλη της ΕΕ μέσω οριζόντιων συμφωνιών με την ΕΕ, ενώ οι υπόλοιπες χώρες το έχουν πράξει σε διμερή βάση με μεμονωμένα κράτη μέλη της ΕΕ. Συνολικά περίπου 1.000 διμερείς συμφωνίες αεροπορικών μεταφορών έχουν καταστεί σύμφωνες με τη νομοθεσία της ΕΕ και αντιπροσωπεύουν το 75% του συνόλου της επιβατικής κίνησης εκτός ΕΕ.<sup>99</sup>

#### *Δεύτερος πυλώνας – Κοινός αεροπορικός χώρος με τις γειτονικές χώρες*

Ο δεύτερος πυλώνας επιδιώκει την ανάπτυξη ενός ευρύτερου κοινού εναέριου χώρου μέχρι το 2010, για να ενσωματωθούν οι γειτονικές χώρες στα νότια και ανατολικά της ΕΕ.

Η δημιουργία αυτού του κοινού εναέριου χώρου συνεπάγεται την υιοθέτηση από τους γειτονικούς εταίρους μας το μέρος του κοινοτικού κεκτημένου που περιέχει τους Ευρωπαϊκούς κανόνες πολιτικής αεροπορίας, αρχής γενομένης με τις απαιτήσεις ασφαλείας. Η ΕΕ διαπραγματεύθηκε μια σειρά από σημαντικές συμφωνίες αεροπορικών μεταφορών με γειτονικές χώρες, οι οποίες με την πάροδο του χρόνου θα αποτελέσουν κοινό αεροπορικό χώρο, με βάση μια παράλληλη διαδικασία σταδιακού ανοίγματος της αγοράς και κανονιστικής σύγκλισης με τη νομοθεσία και τους κανονισμούς της ΕΕ περί αερομεταφορών, που περιλαμβάνουν περίπου 55 χώρες και 1 δισεκατομμύριο κατοίκους, δηλαδή το διπλάσιο μέγεθος του πληθυσμού της ΕΕ.

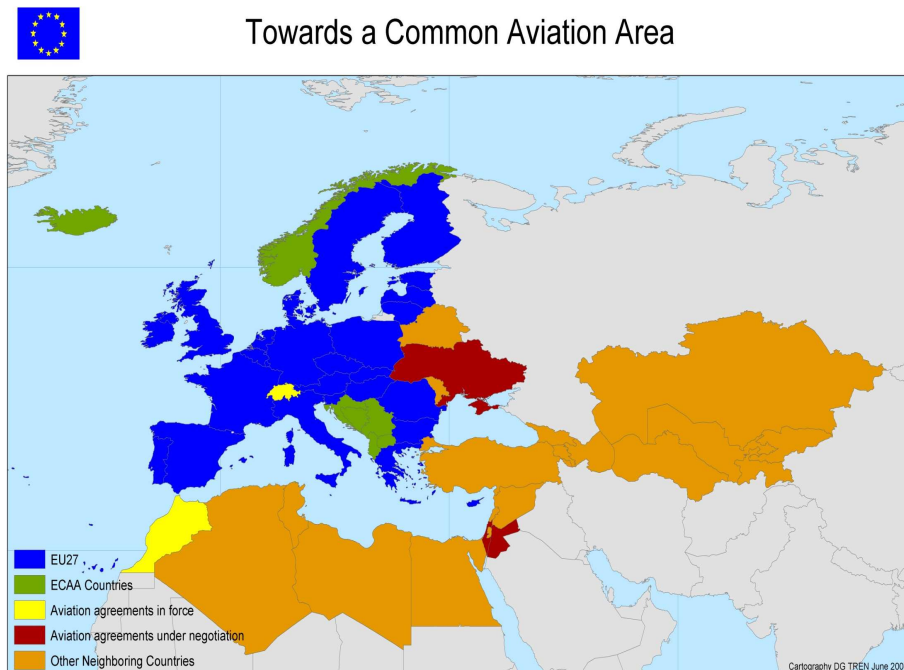
Εκτός από την Ελβετία, τη Νορβηγία και την Ισλανδία, οι οποίες αποτελούν μέρος της εσωτερικής αγοράς αερομεταφορών, συνολικές συμφωνίες αεροπορικών μεταφορών έχουν υπογραφεί με τις χώρες των Δυτικών Βαλκανίων<sup>100</sup>, το Μαρόκο, τη Γεωργία, τη Μολδαβία και την Ιορδανία και έχει μονογραφηθεί συμφωνία με το Ισραήλ. Συνεχίζονται οι

<sup>99</sup> Ανακοίνωση της Ε. Επιτροπής, Εξωτερική πολιτική αερομεταφορών της ΕΕ – Αντιμετώπιση των μελλοντικών προκλήσεων, COM 556,2012,τελικό

<sup>100</sup> Η συμφωνία του Κοινού Ευρωπαϊκού Αεροπορικού Χώρου – ΚΕΑΧ

διαπραγματεύσεις με την Ουκρανία και το Λίβανο, αναμένεται να ξεκινήσουν σύντομα με την Τυνησία και το Αζερμπαϊτζάν και σε κάποια φάση επίσης με την Αρμενία.

**Εικόνα 9 :Προς ένα Κοινό Αεροπορικό χώρο**



Πηγή: [http://ec.europa.eu/transport/modes/air/international\\_aviation/doc/airareas.jpg](http://ec.europa.eu/transport/modes/air/international_aviation/doc/airareas.jpg)

### *Τρίτος πυλώνας - Συνολικές συμφωνίες με στρατηγικούς εταίρους*

Στο πλαίσιο του τρίτου πυλώνα, η ΕΕ έχει διαπραγματευθεί ορισμένες συμφωνίες με στρατηγικής σημασίας εταίρους. Αυτές οι συνολικές συμφωνίες αποσκοπούν σε ένα συνδυασμό ανοίγματος της αγοράς, δημιουργίας των προϋποθέσεων για θεμιτό και ανοικτό ανταγωνισμό μέσω κανονιστικής σύγκλισης, απελευθέρωσης της κυριότητας και του ελέγχου των αεροπορικών εταιρειών και επίλυσης ζητημάτων επιχειρηματικής δραστηριότητας.

Μια συμφωνία πρώτου σταδίου με τις Ηνωμένες Πολιτείες υπεγράφη τον Απρίλιο 2007 και μια συμφωνία δεύτερου σταδίου τον Ιούνιο 2010.

Το Δεκέμβριο 2009 υπεγράφη με τον Καναδά μια συμφωνία που προβλέπει σταδιακό άνοιγμα της αγοράς με βάση τις αλλαγές του Καναδά στους κανονισμούς του για τις ξένες επενδύσεις. Η Νορβηγία και η Ισλανδία προσχώρησαν στη συμφωνία το 2011.

Μια διεξοδική συμφωνία αερομεταφορών μονογραφήθηκε με τη Βραζιλία το Μάρτιο 2011, Το Συμβούλιο εξουσιοδότησε την Επιτροπή να διαπραγματευθεί αναλυτικές συμφωνίες με

την Αυστραλία και τη Νέα Ζηλανδία. Οι διαπραγματεύσεις με αυτές τις χώρες δεν έχουν ακόμη ολοκληρωθεί.

Τέλος, θα μπορούσαμε να πούμε συμπερασματικά ότι οι συμφωνίες που η Ευρωπαϊκή Επιτροπή διαπραγματεύεται εξ ονόματος της ΕΕ για τα κράτη μέλη της δεν περιορίζονται στις λεγόμενες συμφωνίες τύπου «ανοικτών ουρανών», μοντέλα που συνεπάγονται απλώς άνοιγμα των αγορών.

Το μοντέλο της ΕΕ επιδιώκει επίσης την καθιέρωση μιας διαδικασίας απελευθέρωσης της κυριότητας και του ελέγχου των αεροπορικών εταιρειών και μια διαδικασία κανονιστικής σύγκλισης σε θέματα ασφάλειας, προστασίας από έκνομες ενέργειες, ελεύθερου ανταγωνισμού, προστασίας του περιβάλλοντος και της προστασίας των επιβατών - η οποία δεν θα μπορούσε να επιτευχθεί ούτως ή άλλως σε εθνικό ή τοπικό επίπεδο, λόγω της διεθνούς φύσεως της Αεροπορίας.

## **ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΤΗΣΕΩΝ**

### **Οι Ευρωπαϊκοί στόχοι**

Δύο μεγάλοι στόχοι τίθενται ως προς την πολιτική ασφάλειας των αερομεταφορών στη ΕΕ. Ο πρώτος στόχος είναι να καταστεί η ΕΕ η ασφαλέστερη περιοχή για την παγκόσμια αεροπορία, και ο δεύτερος στόχος είναι να πέσει κατά 50% το ποσοστό ατυχημάτων μέχρι το 2050. Ο πρώτος στόχος τέθηκε κατά τη δημοσίευση της τελευταίας Λευκής Βίβλου για τις μεταφορές το 2011, και ο δεύτερος στόχος τέθηκε στην έκθεση της ομάδας υψηλού επιπέδου για την έρευνα στον τομέα της αεροπορίας, για το 2050 και προβλέπει την μείωση του ποσοστού ατυχημάτων σε εμπορικές πτήσεις σε ένα ανά δέκα εκατομμύρια πτήσεις, ήτοι στο ήμισυ ως προς το τρέχον ποσοστό.<sup>101</sup>

Ωστόσο, παρόλο που το ποσοστό αεροπορικών ατυχημάτων συνεχίζει να φθίνει, από το 2004 ο ρυθμός μείωσης των ατυχημάτων έχει επιβραδυνθεί και ταυτόχρονα παρατηρείται συνεχής αύξηση των πτήσεων, οι οποίες προβλέπεται ότι θα διπλασιασθούν μέχρι το 2030. Κατά συνέπεια, για να διατηρηθεί χαμηλό το ποσοστό ανθρώπινων θυμάτων από αεροπορικά ατυχήματα, πρέπει να εξασφαλισθεί ότι ο ρυθμός των ατυχημάτων θα συνεχίσει να φθίνει παρά τη συνεχιζόμενη αύξηση του αριθμού των πτήσεων.

---

<sup>101</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής της 25ης Οκτωβρίου 2011 προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο: Δημιουργώντας ένα Σύστημα Διαχείρισης της Αεροπορικής Ασφάλειας για την Ευρώπη ,COM 670/2011



## Το θεσμικό πλαίσιο

Το άρθρο 91 της ΣΛΕΕ, (πρώην άρθρο 71 ΣΕΚ),<sup>102</sup> τάσσει την ασφάλεια των μεταφορών μεταξύ των στόχων τους οποίους επιδιώκει η κοινή πολιτική μεταφορών. Οι απαιτήσεις σε θέματα ασφάλειας σχετίζονται με την αποκλειστική αρμοδιότητα της Ένωσης κατά το μέτρο που επιδρούν, π.χ. επί της ελεύθερης κυκλοφορίας των οχημάτων ή των υπηρεσιών των μεταφορών. Στις άλλες περιπτώσεις, σ' εφαρμογή της αρχής της επικουρικότητας η ασφάλεια των μεταφορών καλύπτεται από την Κοινότητα όταν αυτή μπορεί να δράσει χρήσιμα προς όφελος όλων των κρατών μελών.

Έτσι η Συνθήκη του Άμστερνταμ έθεσε δύο νέους στόχους για την κοινή πολιτική μεταφορών: την ασφάλεια των μεταφορών και την προστασία του περιβάλλοντος.

Στην κατεύθυνση αυτή η Λευκή Βίβλος για τις μεταφορές του 2001 θέτει νέες βάσεις με στόχο να τεθούν οι χρήστες στο επίκεντρο της πολιτικής μεταφορών, δηλαδή, να καταπολεμηθούν τα ατυχήματα, να εναρμονισθούν οι κυρώσεις και να ευνοηθεί η ανάπτυξη ασφαλέστερων και λιγότερο ρυπογόνων τεχνολογιών. Στο κέντρο της προσοχής αυτής της πολιτικής τοποθετείται ο ανθρώπινος παράγοντας, ο πολίτης της ΕΕ που είναι τελικά ο χρήστης.

Το θεσμικό πλαίσιο στον τομέα της ασφάλειας των αεροπορικών μεταφορών, αφορά την συλλογή στοιχείων και επεξεργασία συμβάντων, την εισαγωγή προτύπων και κανόνων, την καλλιέργεια κουλτούρας στον τομέα της πρόληψης, καθώς και την δημιουργία ειδικών οργάνων και εποπτικών μηχανισμών. Ειδικότερα:

- Η οδηγία 42/2003 η οποία αποσκοπεί στη βελτίωση της ασφάλειας των αερομεταφορών με την εξασφάλιση ότι οι κρίσιμες για την ασφάλεια πληροφορίες αναφέρονται, συλλέγονται, αποθηκεύονται, προστατεύονται και διαδίδονται με σκοπό να διευκολυνθεί η αποτελεσματική ανάλυση και παρακολούθηση, με στόχο την πρόληψη μελλοντικών ατυχημάτων και συμβάντων.
- Ο Κανονισμός 996/2010, ο οποίος έχει ως στόχο να εξασφαλίσει ένα υψηλό επίπεδο αποτελεσματικότητας, σκοπιμότητας και ποιότητας των ευρωπαϊκών διερευνήσεων αεροπορικών συμβάντων, προκειμένου να βελτιωθεί η ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Ως μοναδικός σκοπός της διερεύνησης ατυχήματος είναι η πρόληψη μελλοντικών ατυχημάτων και συμβάντων στην πολιτική αεροπορία.

---

<sup>102</sup> Συνθήκη Λειτουργίας της ΕΕ(ΣΛΕΕ)- Συνθήκη Ευρωπαϊκής Κοινότητας,(ΣΕΚ)

- Ο Κανονισμός 216/2008, ο οποίος διευρύνει τις αρμοδιότητες της ΕΕ στον τομέα της εναέριας ασφάλειας και θεσπίζει νέους κανόνες στον τομέα των αεροπορικών δραστηριοτήτων, των αδειών και της κατάρτισης των πληρωμάτων. Επίσης, εφαρμόζει ένα σύστημα επιβολής προστίμων για τους παραβάτες των κανόνων ασφαλείας. Ενισχύει, τέλος, τις αρμοδιότητες του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας(EASA).
- Ο κανονισμός 2027/97 που αποσκοπεί στην εναρμόνιση των κανόνων για την ευθύνη του αερομεταφορέα και τη βελτίωση του επιπέδου αποζημίωσης και προστασίας των επιβατών που ενέχονται σε αεροπορικά ατυχήματα.
- Η οδηγία 36/2004 που αποσκοπεί στη βελτίωση της αεροπορικής ασφάλειας εξασφαλίζοντας ότι τα αεροσκάφη τρίτων χωρών που χρησιμοποιούν κοινοτικούς αερολιμένες πληρούν τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας. Η εμπειρία έχει δείξει ότι αερομεταφορείς τρίτων χωρών που χρησιμοποιούν κοινοτικούς αερολιμένες δεν συμμορφώνονται πάντα με τα ελάχιστα διεθνή πρότυπα ασφαλείας, γεγονός που θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο τους πολίτες της ΕΕ που ταξιδεύουν τα αεροσκάφη τους ή κατοικούν κοντά σε αερολιμένες.

## Η νέα αντίληψη

Το σημερινό σύστημα για την ασφάλεια των αερομεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ) κατά κύριο λόγο βασίζεται στο θεσμικό πλαίσιο που προαναφέραμε το οποίο εποπτεύεται από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Αεροπορίας, (EASA), και των Εθνικών αρχών πολιτικής αεροπορίας. Οι κανόνες αυτοί έχουν εξελιχθεί εδώ και πολλά χρόνια εμπειρίας και έχουν καταγράψει ένα πολύ καλό ιστορικό ασφαλείας για τις αερομεταφορές στην Ευρώπη.

Ωστόσο, ο ICAO έχει αναγνωρίσει ότι η ρυθμιστική συμμόρφωση ως κεντρικός άξονας της ασφάλειας φθάνει τα όριά της, διότι το σύστημα αεροπορικών μεταφορών καθίσταται όλο και πιο πολύπλοκο και γίνονται αντιληπτά τα όρια των ανθρώπινων επιδόσεων και ο αντίκτυπος των οργανωτικών διαδικασιών. Έτσι απλή κανονιστική ρύθμιση δεν είναι πλέον επαρκής. Είναι αναγκαίο να εξελιχθεί από ένα αντιδραστικό σύστημα όπου οι κανονισμοί έχουν αλλάξει ως αποτέλεσμα της εμπειρίας προς ένα ενεργητικό σύστημα το οποίο επιχειρεί να προβλέψει τους πιθανούς κινδύνους ασφαλείας, προκειμένου να μειωθεί η πιθανότητα ατυχήματος. Ο ICAO για το λόγο αυτό, καθιέρωσε την ανάγκη συστημικής προσέγγισης

της ασφάλειας πτήσεων στα Πρότυπα και τις Συνιστώμενες Πρακτικές του, δηλαδή καθιέρωση Συστημάτων Διαχείρισης της Ασφάλειας πτήσεων, (Safety Management System, SMS).<sup>103</sup>

Το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων είναι ένα προληπτικό- ενεργητικό σύστημα που εντοπίζει τους κινδύνους της δραστηριότητας, εκτιμά την επικινδυνότητά τους και λαμβάνει μέτρα ώστε να μειωθεί σε αποδεκτό επίπεδο. Στη συνέχεια ελέγχει για να επιβεβαιώσει την αποτελεσματικότητα των ενεργειών. Το σύστημα είναι συνεχώς σε λειτουργία, προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι εντοπίζονται γρήγορα νέοι ενδεχόμενοι ή επικείμενοι κίνδυνοι και ότι τα μέτρα μετριασμού τους είναι τα κατάλληλα και ότι αναθεωρούνται εφόσον διαπιστωθούν ότι αναποτελεσματικά.

Ο EASA, ο οποίος συγκεντρώνει την τεχνική εμπειρογνομosύνη στην ασφάλεια πτήσεων σε επίπεδο ΕΕ, είναι το επίκεντρο του Ευρωπαϊκού Συστήματος Διαχείρισης της Ασφάλειας πτήσεων, (SMS). Ο EASA συντάσσει το Ευρωπαϊκό Σχέδιο Ασφάλειας της Αεροπορίας και ετήσιες εκθέτες προς ενημέρωση τόσο των θεσμικών οργάνων, όσο και των πολιτών

Το Σύστημα Διαχείρισης της Ασφάλειας των πτήσεων σε Ευρωπαϊκό επίπεδο έχει ως στόχο να στηρίζει τις προσπάθειες των κρατών μελών και όχι να τις υποκαταστήσει. Δεν πρόκειται για αλλαγή των αρμοδιοτήτων στην ανάληψη δράσης αλλά για την ανάγκη αυξημένης συνεργασίας στην επίτευξη καλύτερων αποτελεσμάτων. Θα πρέπει να αυξήσει την αξία των πρωτοβουλιών των κρατών μελών για την ασφάλεια πτήσεων με τη συγκέντρωση πληροφοριών πανευρωπαϊκά ώστε να καταστεί ευκολότερος ο εντοπισμός των κινδύνων στην ασφάλεια πτήσεων ανά την Ευρώπη. Το σύστημα πρέπει να κοινοποιεί τις πληροφορίες και να ενεργεί ως μοχλός που θα διευκολύνει τη συντονισμένη δράση. Προς το σκοπό αυτό, είναι σαφές ότι είναι καθοριστική η συνδρομή και η συνεισφορά των κρατών μελών και του αεροπορικού κλάδου. Ευρωπαϊκά οφέλη για τα κράτη μέλη και τον αεροπορικό κλάδο θα προκύψουν από μια συλλογική προσέγγιση για τη λειτουργία των συστημάτων διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων.

Τα πρόσφατα γεγονότα με την έκρηξη ηφαιστειών στην Ευρώπη έδειξαν πόσο σημαντική είναι η από κοινού δράση, η αξιοποίηση των πληροφοριών και των συνεισφορών από όλες τις πλευρές, για την επίτευξη συμφωνίας για κοινή αντιμετώπιση αυτού του νέου μείζονος κινδύνου κατά της ασφάλειας.

---

<sup>103</sup> ICAO, Doc 9626, AN/474, 2nd ed., Montreal, 2009

## ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Τα σύγχρονα επιστημονικά δεδομένα καταδεικνύουν την ανθρώπινη δραστηριότητα ως την κύρια αιτία της κλιματικής αλλαγής. Τα αεροσκάφη προκαλούν θόρυβο και εκπομπές. Η αεροπορία ευθύνεται σήμερα για το 3% περίπου του συνόλου των εκπομπών CO<sub>2</sub> στην Ευρώπη, ποσοστό που αυξάνεται με πολύ γρήγορους ρυθμούς.<sup>104</sup>

Σε παγκόσμιο επίπεδο, οι αεροπορικές μεταφορές συμβάλλουν στο φαινόμενο του θερμοκηπίου και στην καταστροφή του στρώματος του όζοντος. Σε τοπικό επίπεδο, στην περιοχή των αεροδρομίων, οι αεροπορικές μεταφορές είναι εν μέρει αιτία του θορύβου και της ατμοσφαιρικής ρύπανσης.

Η προστασία του περιβάλλοντος μέσα από μια βιώσιμη ανάπτυξη είναι στις άμεσες προτεραιότητες της πολιτικής αερομεταφορών της Ένωσης. Η ΕΕ εξετάζει τρόπους βελτίωσης των περιβαλλοντικών επιδόσεων των δραστηριοτήτων που συνδέονται με τις αερομεταφορές, προκειμένου να αντισταθμίσουν τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις της ανάπτυξης στον τομέα αυτό. Οι βασικοί πυλώνες<sup>105</sup> περιβαλλοντικής πολιτικής της ΕΕ καθορίζονται από ένα πλαίσιο περιβαλλοντικής στρατηγικής που έχουν τεθεί ιδιαίτερα μετά την συνθήκη του Άμστερνταμ.

### Οι πυλώνες της στρατηγικής

Ο πρώτος πυλώνας της στρατηγικής είναι η βελτίωση των τεχνικών περιβαλλοντικών προτύπων για το θόρυβο και τις εκπομπές αερίων. Ένα παράδειγμα πρακτικής δράσης είναι η βελτίωση των συστημάτων διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας, η οποία θα πρέπει να επιτρέψει σημαντική εξοικονόμηση στην κατανάλωση καυσίμου.<sup>106</sup>

Προτείνεται επίσης την εισαγωγή των οικονομικών και ρυθμιστικών κινήτρων στην αγορά για να ενισχύσει την ανταγωνιστική θέση των φορέων και των χρηστών που επιλέγουν να χρησιμοποιούν σύγχρονες τεχνολογίες και φιλικές προς το περιβάλλον δραστηριότητες.

Στην πολιτική της ΕΕ είναι η ενσωμάτωση του περιβαλλοντικού κόστους σε συστήματα χρέωσης και η βελτίωση των υποδομών στα διατροπικά σημεία σύνδεσης, έτσι ώστε οι χρήστες και οι διαχειριστές να μπορούν να επιλέξουν πραγματικά πιο φιλικές προς το

<sup>104</sup> Έκθεση επανεξέτασης των επιδόσεων, 2007

<sup>105</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής της 1ης Δεκεμβρίου 1998 προς το Συμβούλιο, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών: Αεροπορικές Μεταφορές και το Περιβάλλον, COM 640/1999, τελικό

<sup>106</sup> Βλ: [http://europa.eu/legislation\\_summaries/transport/air\\_transport/128116\\_en.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/transport/air_transport/128116_en.htm)

περιβάλλον υπηρεσίες.

Η ΕΕ για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής προτείνει<sup>107</sup>, εκτός από την επιδίωξη των δυνατοτήτων που προσφέρονται στον τομέα της έρευνας, της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και της φορολογίας της ενέργειας, την ενσωμάτωση του τομέα των αερομεταφορών στο κοινοτικό σύστημα εμπορίας εκπομπών.

Ένας δεύτερος πυλώνας στρατηγικής είναι τα μέτρα προστασίας του περιβάλλοντος που πρέπει να εφαρμόζονται στα αεροδρόμια. Στο πλαίσιο αυτού του πυλώνα της κοινοτικής στρατηγικής, προτείνονται διάφορες ενέργειες που θα βοηθήσουν τα αεροδρόμια στο να μειώσουν το θόρυβο γύρω από αυτά και να τα συνδέσουν με άλλους τρόπους μεταφοράς.

Επίσης η πολιτική της ΕΕ αποβλέπει στο να ενθαρρυνθεί η έρευνα και η καινοτομία που σχετίζονται με τις περιβαλλοντικές επιδόσεις των αεροσκαφών, συμπεριλαμβανομένης της εκτίμησης της ατμοσφαιρικής επίδραση των εκπομπών καυσαερίων των αεροσκαφών. Με την οδηγία που εκδίδεται το 2002<sup>108</sup> έχει ως στόχο να αποφευχθεί η συνολική αύξηση του θορύβου στους κοινοτικούς αερολιμένες και να επιδιωχθεί η μείωση του θορύβου των αεροσκαφών, προκειμένου να βελτιωθεί το σημερινό ακουστικό περιβάλλον, ιδίως με τη σταδιακή κατάργηση των πλέον θορυβωδών αεροσκαφών.

Η Λευκή Βίβλος για τις μεταφορές το 2011 θέτει δέκα στόχους και προτείνει δράσεις για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών για επίτευξη του στόχου της μείωσης κατά 60% των εκπομπών θερμοκηπιακών αερίων με χρονικό ορίζοντα το 2050. και προτείνει ενθάρρυνση της συντροπικότητας, βελτιστοποίηση των υπαρχουσών υποδομών καθώς και ενθάρρυνση της εισαγωγής ευφών συστημάτων μεταφορών (ITS) που επιτρέπουν τον καλύτερο προγραμματισμό των μετακινήσεων.

## Η κοινή επιχείρηση Clean Sky

Η κοινή επιχείρηση Clean Sky είναι σύμπραξη δημόσιου με ιδιωτικό τομέα, ιδρύθηκε με τον κανονισμό 71/2008, είναι κοινοτικός υπερεθνικός οργανισμός με έδρα τις Βρυξέλλες, αποτελεί νομική οντότητα με δικό του καταστατικό και όργανα και έχει ως μέλη την Ευρωπαϊκή κοινότητα εκπροσωπούμενη από την Επιτροπή, δώδεκα επικεφαλής

---

<sup>107</sup> COM 459/2005

<sup>108</sup> Οδηγία 2002/30/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Μαρτίου 2002, περί της καθιέρωσης των κανόνων και διαδικασιών για τη θέσπιση περιορισμών θορύβου στους κοινοτικούς αερολιμένες

ΠΕΟΤ,(Προγράμματα Επίδειξης Ολοκληρωμένης Τεχνολογίας) μαζί με τους εταίρους τους, και κάθε δημόσιο ή ιδιωτικό φορέα (βιομηχανία, επιχειρήσεις, μικρομεσαίες επιχειρήσεις, ερευνητικά κέντρα, πανεπιστήμια κλπ) με έδρα κράτος μέλος ή χώρα συνδεδεμένη με το 7ο ΠΠ ο οποίος, υπό ορισμένες προϋποθέσεις και εφόσον εγκριθεί από τη διευθύνουσα επιτροπή, μπορεί να υποβάλει υποψηφιότητα προσχώρησης.

Η κοινή επιχείρηση Clean Sky έχει ως σκοπό την εφαρμογή καινοτόμων, φιλικών προς το περιβάλλον τεχνολογιών σε όλα τα τμήματα των πολιτικών αεροπορικών μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των μεγάλων εμπορικών αεροσκαφών, των αεροσκαφών τοπικών πτήσεων και των στροφειοπτέρων, και σε όλους τους τομείς στήριξης όπως οι κινητήρες, τα συστήματα και ο κύκλος ζωής των υλικών. Η κοινή επιχείρηση Clean Sky θα παραγάγει συστήματα επίδειξης σε πραγματική κλίμακα σε όλα τα πεδία των ερευνητικών δραστηριοτήτων, τα οποία θα πρέπει να δοκιμαστούν είτε εν πτήση είτε στο έδαφος, στο πλαίσιο μιας πλήρως ολοκληρωμένης προσέγγισης και της παρακολούθησης της εξέλιξης και του αντικτύπου των τεχνολογιών. Η κοινή επιχείρηση Clean Sky συμβάλλει στην υλοποίηση του έβδομου προγράμματος-πλαίσιου(7ΠΠ) και ιδιαίτερα του θεματικού τομέα 7 Μεταφορές (συμπεριλαμβανομένης της αεροναυτικής) του ειδικού προγράμματος "Συνεργασία".

Η κοινή επιχείρηση Clean Sky έχει επίσης τους εξής στόχους:

- Να επισπεύσει την ανάπτυξη, επικύρωση και επίδειξη καθαρών αεροπορικών τεχνολογιών στην ΕΕ, με στόχο τη συντομότερη δυνατή αξιοποίησή τους
- Να εξασφαλίσει μια συνεκτική υλοποίηση των ευρωπαϊκών ερευνητικών προσπαθειών που αποβλέπουν στη βελτίωση της περιβαλλοντικής συμπεριφοράς των αεροπορικών μεταφορών
- Να δημιουργήσει ένα ριζικά καινοτόμο σύστημα αερομεταφορών το οποίο θα βασίζεται στην ολοκλήρωση προηγμένων τεχνολογιών και συστημάτων επίδειξης σε πραγματική κλίμακα, με απώτερο στόχο τη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των αεροπορικών μεταφορών μέσω σημαντικής μείωσης του θορύβου και των εκπομπών αερίων, και μέσω της βελτίωσης της οικονομίας καυσίμων των αεροσκαφών
- Να επιταχύνει την παραγωγή νέων γνώσεων, την καινοτομία και την αξιοποίηση των ερευνητικών αποτελεσμάτων προς επίρρωση των σχετιζόμενων τεχνολογιών και του πλήρως ολοκληρωμένου συστήματος των συστημάτων, στο κατάλληλο

επιχειρησιακό περιβάλλον, συμβάλλοντας έτσι στην ενίσχυση της βιομηχανικής ανταγωνιστικότητας.

Όσον αφορά τους αριθμούς, η πρωτοβουλία Clean Sky στοχεύει στη μείωση, μέχρι το 2020, των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα CO<sub>2</sub> κατά 50 %, των εκπομπών των NO<sub>x</sub> κατά 80 % και τον περιορισμό της ηχητικής ρύπανσης κατά 50 %.

### Διαρκής προσπάθεια για το περιβάλλον

Οι στόχοι που τίθενται για την μείωση της περιβαλλοντικής επιβάρυνσης είναι αλήθεια ότι είναι αρκετά φιλόδοξοι. Όμως η εξέλιξη της τεχνολογίας από τη μια και ο σχεδιασμός και εφαρμογή ανάλογων μέτρων και διαδικασιών σε επίπεδο ΕΕ από την άλλη μπορούν να μας κάνουν αισιόδοξους για το μέλλον, ιδιαίτερα αναλογιστούμε ότι τα σύγχρονα αεροσκάφη είναι κατά 20 decibels πιο αθόρυβα σε σχέση με τα αεροσκάφη πριν 40 χρόνια. Η ενόχληση θορύβου ανά αεροσκάφος έχει μειωθεί κατά 50% κατά τη διάρκεια των τελευταίων 10 ετών, ενώ μια περαιτέρω μείωση 50% του θορύβου κατά τη διάρκεια της απογείωσης και της προσγείωσης αναμένεται μέχρι το 2020. Τα σημερινά αεροσκάφη είναι 70% πιο οικονομικά στην κατανάλωση καυσίμου από όσο ήταν 40 χρόνια πριν και οι εκπομπές μονοξειδίου του άνθρακα έχουν μειωθεί κατά 50% <sup>109</sup>

Σήμερα οι προσπάθειες είναι διαρκείς και αναφέρουμε ενδεικτικά δύο παραδείγματα περιβαλλοντικής εφαρμογής. Το πρώτο παράδειγμα έχει σχέση με την τεχνολογική εξέλιξη και το δεύτερο με σχεδιασμό διαδικασιών.

#### *Παράδειγμα πρώτο*

Οι πιλότοι της Lufthansa παρέλαβαν πρόσφατα στο αεροδρόμιο Αμβούργου πρώτο αεροσκάφος της Airbus τύπου A320, εξοπλισμένα με ακροπτερύγια γνωστά ως «sharklets». Τα συγκεκριμένα ακροπτερύγια, σχεδιάστηκαν για να μειώσουν την κατανάλωση καυσίμων κατά 1-4%, ανάλογα με τη διαδρομή και την ισοδύναμη ποσότητα εκπομπών CO<sub>2</sub>. Επιτρέπουν επίσης στο αεροσκάφος να απογειωθεί γρηγορότερα, γεγονός που επιδρά θετικά και στη μείωση του θορύβου. Η Airbus αναμένει, η προκύπτουσα εξοικονόμηση καυσίμων να μειώσει τις εκπομπές CO<sub>2</sub> κατά περίπου 1.000 τόνους ετησίως ανά αεροσκάφος, το οποίο είναι ισοδύναμο με τον όγκο των εκπομπών που παράγονται από περίπου 200 αυτοκίνητα με μέση χρήση. <sup>110</sup>

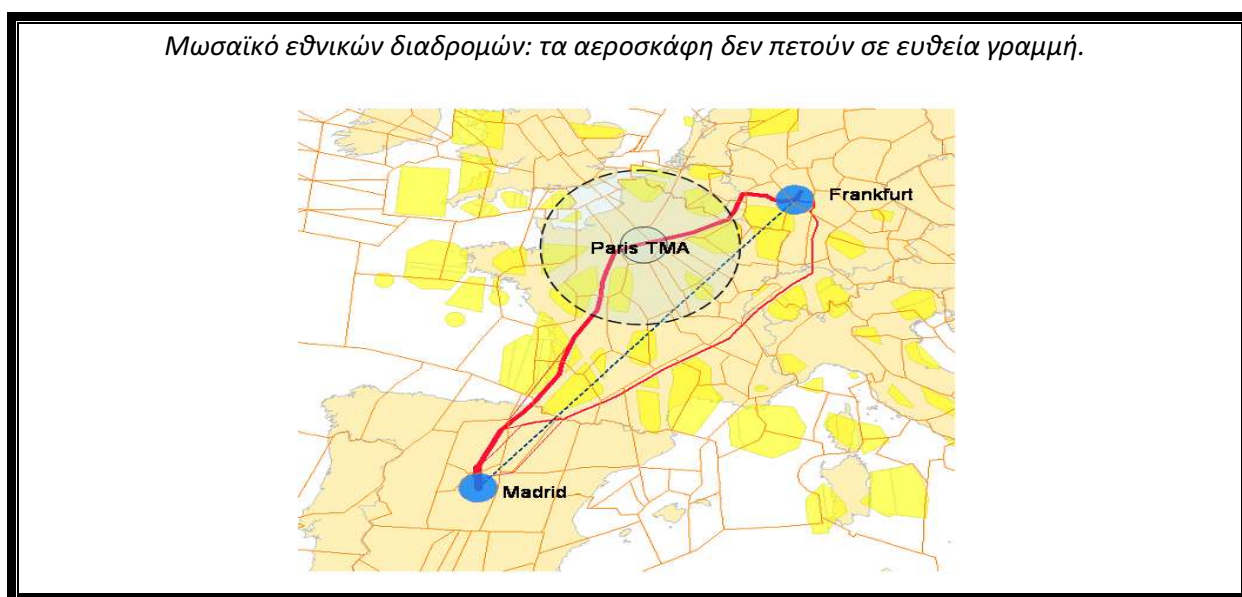
<sup>109</sup> Βλ.: IATA, 2007, σε Αβραμόπουλος Α., 2011, σελ. 50

<sup>110</sup> Βλ.: <http://www.lufthansagroup.com/en/press/news-releases/singleview/archive/2013/march/01/article/2363.html>

### Παράδειγμα δεύτερο

Ως συμβολή στο κοινοτικό σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου και στις ερευνητικές προσπάθειες, η διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας πρέπει να συμβάλει και στην επίτευξη βιώσιμης αεροπορίας. Πρέπει να καταστεί δυνατόν τα αεροσκάφη να ακολουθούν τις βραχύτερες διαδρομές (βλ. εικόνα 10) με τα καλύτερα δυνατά χαρακτηριστικά πτήσης, (π.χ. σε υψηλά απόλυτα ύψη οι κινητήρες λειτουργούν καλύτερα και τα αεροσκάφη έχουν μικρότερη αεροδυναμική αντίσταση).

### Εικόνα 10 : Αναγκαιότητα βραχύτερων διαδρομών



Πηγή: Έκθεση επανεξέτασης των επιδόσεων, 2007, σ. 58.

Εάν συντομευθούν οι διαδρομές, θα εξοικονομούνται περίπου 5 εκατομμύρια τόνοι CO<sub>2</sub> ετησίως. Τα αεροσκάφη λόγω του κατακερματισμού του εναερίου χώρου διανύουν, κατά μέσο όρο, 49 km περισσότερο από ότι είναι απολύτως αναγκαίο. Τα κράτη μέλη πρέπει να παραχωρούν εκπαιδευτικές περιοχές στον στρατιωτικό τομέα, και για το λόγο αυτό απαιτείται μια ευέλικτη χρήση του εναερίου χώρου (Flexible use of airspace).

Συνολικά, η βελτίωση της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και των αερολιμενικών δραστηριοτήτων θα μπορούσε να οδηγήσει σε μείωση των εκπομπών κατά 7 έως 12% περίπου ανά μέση πτήση, ή 16 εκατ. τόνων CO<sub>2</sub> ετησίως, (Πίνακας 3).



**Πίνακας 3 : Εξοικονόμηση σε χρόνο (πρώτα λεπτά) και σε καύσιμα (kg) από τη βελτίωση των πτητικών δραστηριοτήτων**

	Χρόνος	Καύσιμο	Ποσοστό % καυσίμων μέσης πτήσης
Βραχύτερες διαδρομές	4 min	150 kg	3,7%
Βελτιωμένα χαρακτηριστικά πτήσης	0,0min	23 kg	0,6%
Καλύτερες διαδικασίες προσέγγισης	2 – 5 min	100-250 kg	2,5 – 6%
Βελτιωμένες αερολιμενικές δραστηριότητες	1 – 3 min	13 – 40 kg	0,3 – 0,9%
Συνολική εξοικονόμηση ανά πτήση	8 – 14 min	300 – 500 kg <sup>111</sup>	7 – 11%
Μέσος όρος ενδοκοινοτικής πτήσης	96 min	3.000 kg	100%

Πηγή: Έκθεση επανεξέτασης των επιδόσεων, 2007, σ. 58.

## ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

Μετά την απελευθέρωση των αερομεταφορών, η κινητικότητα στην Ευρώπη έχει αυξηθεί κατά πολύ. Για εκατομμύρια πολίτες, τα ταξίδια είναι καθημερινή πραγματικότητα και, ουσιαστικά, ένα δικαίωμα.

Οι επιβάτες έχουν ανάγκη από ένα σύνολο κοινών αρχών, ώστε να μπορούν εύκολα να γνωρίζουν τα δικαιώματά τους, σε περίπτωση που κάτι πάει στραβά με το ταξίδι τους, ανεξάρτητα από το μέσο μεταφοράς που χρησιμοποιούν και από το εάν το ταξίδι τους πραγματοποιείται εξ ολοκλήρου εντός ενός μόνο Κράτους Μέλους, ενδοκοινοτικά ή πέρα από τα εξωτερικά σύνορα. Γι' αυτόν το λόγο, η ΕΕ δεσμεύτηκε να τοποθετήσει τους επιβάτες στην καρδιά της πολιτικής για τις μεταφορές. Η Ευρώπη σήμερα έχει ένα πλήρες θεσμικό πλαίσιο προστασίας των δικαιώματα των επιβατών που ίσως να είναι το καλλίτερο στον κόσμο.

Τα κυριότερα δικαιώματα των επιβατών αφορούν σε <sup>112</sup>:

- Αγορά του εισιτηρίου χωρίς δυσκολίες
- Ταξίδι με ασφάλεια
- Ισότιμη εξυπηρέτηση για τους επιβάτες με μειωμένη κινητικότητα
- Πληροφορίες προσβασιμότητας για επιβάτες με μειωμένη κινητικότητα

<sup>111</sup> Ένα λίτρο καυσίμου προκαλεί 3,15 kg εκπομπών CO<sub>2</sub>.

<sup>112</sup> Βλ: <http://ec.europa.eu/transport/passenger-rights/en/03-air.html>

- Αποζημίωση σε περίπτωση τραυματισμού ή θανάτου και ευθύνη αποσκευών
- Προστασία από εταιρείες που δεν τηρούν τις υποχρεώσεις τους
- Άρνηση επιβίβασης
- Ακύρωση
- Μεγάλες καθυστερήσεις
- Αποσκευές
- Ταυτότητα μεταφορικής εταιρείας
- Οργανωμένα ταξίδια
- Διαφάνεια τιμών
- Δικαίωμα ενημέρωσης
- Διεκπεραίωση καταγγελιών

Σε περίπτωση ματαίωσης ή καθυστερημένης αναχώρησης άνω των 90 λεπτών:

- εγγύηση επιστροφής χρημάτων ή μεταφοράς με άλλο δρομολόγιο
- επαρκή συνδρομή (όπως ελαφρά γεύματα, γεύματα, αναψυκτικά και, όταν είναι αναγκαίο, κατάλυμα για μέχρι τρεις διανυκτερεύσεις, με οικονομική κάλυψη)

## Το θεσμικό πλαίσιο

### *Υπεράριθμες κρατήσεις, άρνηση επιβίβασης, καθυστερήσεις*

Ο βασικός κανονισμός 261/2004, «για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης», είναι αυτός που ρυθμίζει τα εν λόγω θέματα, και καταργεί τον παλαιότερο 295/91.<sup>113</sup>

Στόχος του ήταν να διασφαλίσει υψηλότερο επίπεδο προστασίας των επιβατών και, καθώς τα εν λόγω γεγονότα συνεπάγονται μεγάλη ταλαιπωρία, οι επιβάτες έχουν το δικαίωμα να διεκδικήσουν αποζημίωση. Σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης λόγω υπεράριθμων κρατήσεων ή ματαίωσης πτήσεων, οι επιβάτες έχουν δικαίωμα επιστροφής του αντιτίμου των εισιτηρίων τους, μεταφοράς με δωρεάν πτήση επιστροφής στο σημείο αναχώρησης, μεταφοράς με επόμενη πτήση στον προορισμό τους ή αποζημίωσης (ύψους έως και 600 ευρώ για πτήσεις άνω των 3 500 km). Επιπλέον, πρέπει επίσης να προσφέρονται στους επιβάτες γεύματα, αναψυκτικά, μέσα τηλεπικοινωνίας και διανυκτέρευση σε ξενοδοχείο, εφόσον κρίνεται απαραίτητο. Σε περίπτωση καθυστέρησης, οι επιβάτες δύνανται να ζητήσουν

<sup>113</sup> Βλ: [http://europa.eu/legislation\\_summaries/transport/air\\_transport/124173\\_el.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/transport/air_transport/124173_el.htm)

αποζημίωση ανάλογα με τη διάρκεια της καθυστέρησης

Στον παραπάνω κανονισμό έρχεται να προστεθεί και η απόφαση Sturgeon το Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου που αποφάνθηκε ότι οι επιβάτες των πτήσεων που καθυστερούν μπορούν να εξομοιωθούν με τους επιβάτες των πτήσεων που ματαιώνονται, όσον αφορά το δικαίωμα αποζημίωσής τους.

Το Δικαστήριο δέχτηκε συγκεκριμένα ότι οι επιβάτες που φθάνουν στον τελικό προορισμό τους τρεις ώρες ή και περισσότερο μετά από την αρχικά προγραμματισμένη ώρα άφιξης μπορούν να αξιώσουν από την αεροπορική εταιρία να τους καταβάλει μια κατ' αποκοπή αποζημίωση, εκτός αν η καθυστέρηση οφείλεται αποδεδειγμένα σε έκτακτες περιστάσεις.<sup>114</sup>

### *Μαύρη λίστα μη ασφαλών αεροπορικών εταιρειών*

Μετά το ατύχημα του Sharm-el-Sheikh το 2004, που είχε προκαλέσει το θάνατο σε 148 άτομα, στην πλειονότητά τους Ευρωπαίοι τουρίστες, έγινε φανερό ότι οι ισχύοντες κανόνες ασφαλείας έπρεπε να ενισχυθούν. Προς το σκοπό αυτό, ο κανονισμός 2111/2005<sup>115</sup> αποβλέπει να καταστούν υποχρεωτικές οι επιθεωρήσεις στο έδαφος και να αναγκασθούν τα κράτη μέλη να προβαίνουν σε εκτενέστερη ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με την ασφάλεια των αεροπορικών εταιρειών.

Με τον τρόπο αυτό ενισχύεται το δικαίωμα των πολιτών στην πληροφόρηση. Ο πανευρωπαϊκός μαύρος κατάλογος ενημερώνεται τουλάχιστον κάθε τρεις μήνες και περιλαμβάνει τα ονόματα όλων των αεροπορικών εταιρειών για τις οποίες υπάρχουν στοιχεία σοβαρών ελλείψεων ασφαλείας ή όπου έχει καταστεί σαφής η απροθυμία ή η αδυναμία των αρχών που είναι αρμόδιες για την εποπτεία μιας αεροπορικής εταιρείας να εφαρμόζουν τα πρότυπα ασφαλείας ή να εποπτεύουν ένα αεροσκάφος.

Στις αεροπορικές εταιρείες που περιλαμβάνονται στον εν λόγω μαύρο κατάλογο απαγορεύεται η πραγματοποίηση πτήσεων στο έδαφος της ΕΕ. Τα αεροσκάφη στα οποία έχει απαγορευθεί η απογείωση ή η προσγείωση σε ένα κράτος μέλος δεν είναι δυνατόν να πραγματοποιούν πτήσεις σε άλλο κράτος μέλος.

Ο πωλητής εισιτηρίου υποχρεούται, ανεξάρτητα με τον τρόπο με τον οποίο έγινε η κράτηση, να ενημερώνει τους επιβάτες σχετικά με την ταυτότητα του πραγματικού αερομεταφορέα,

<sup>114</sup> Κουμέλης Θ., 2012β, άρθρο, «Ευρωπαϊκό Δικαστήριο: Και οι επιβάτες καθυστερημένων πτήσεων μπορούν να ζητήσουν αποζημίωση» Διαθέσιμο στο: <http://traveldailynews.gr/news/article/54132>, πρόσβαση 2/4/2013

<sup>115</sup> Κανονισμός 2001/2005, για τη σύσταση κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων των οποίων απαγορεύεται η λειτουργία στην Κοινότητα και για την ενημέρωση των επιβατών αεροπορικών μεταφορών σχετικά με την ταυτότητα του πραγματικού αερομεταφορέα

αμέσως μόλις αυτή προσδιοριστεί. Οι επιβάτες έχουν δικαίωμα επιστροφής αντιτίμου ή μεταφοράς με άλλη πτήση, σε περίπτωση που η αεροπορική εταιρεία με την οποία έχει γίνει η κράτηση προστεθεί στον μαύρο κατάλογο μετά την πραγματοποίηση της κράτησης.

### *Δικαιώματα των επιβατών με μειωμένη κινητικότητα*

Η αντιμετώπιση των ατόμων με ειδικές ανάγκες είναι χαρακτηριστικό στοιχείο πολιτισμού ενός λαού. Η ΕΕ δείχνει έμπρακτα αυτή την ευαισθησία με την ενσωμάτωση στο θεσμικό της πλαίσιο ειδικού κανονισμού που προβλέπει για τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα όταν ταξιδεύουν αεροπορικά τα εξής:

- Τη δημιουργία σε όλους τους αερολιμένες άνω των 150 000 επιβατών καθορισμένων σημείων στα οποία τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα μπορούν να ζητούν συνδρομή. Η αναπηρία τους δεν μπορεί να αποτελέσει λόγο άρνησης της επιβίβασής τους, εκτός από ελάχιστες πολύ αυστηρά καθορισμένες περιπτώσεις
- Οι φορείς του αερολιμένα είναι αρμόδιοι για τη δωρεάν παροχή των εν λόγω υπηρεσιών. Δεν μπορεί να επιβάλλεται καμία επιπλέον επιβάρυνση στα άτομα με αναπηρία ή με μειωμένη κινητικότητα. Η αίτηση συνδρομής (για παράδειγμα από και προς το αεροσκάφος) πρέπει να κοινοποιείται από τους ενδιαφερόμενους τουλάχιστον 48 ώρες πριν από την αναχώρηση
- Όλες οι αεροπορικές εταιρείες (ανάλογα με το μερίδιο των επιβατών τους) οφείλουν να συμβάλλουν στη χρηματοδότηση των εν λόγω υπηρεσιών.

### *Περαιτέρω συμπλήρωση του θεσμικού πλαισίου*

Ωστόσο το θεσμικό πλαίσιο στον τομέα αυτό κρίνεται ότι χρήζει περαιτέρω συμπλήρωσης. Η Ολομέλεια του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου<sup>116</sup> ενέκρινε με μεγάλη πλειοψηφία Έκθεση της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού για την ενίσχυση των δικαιωμάτων των επιβατών σε όλα τα μέσα μεταφοράς. Η συμπλήρωση αφορά σε τρεις βασικούς τομείς:

- Οι επιβάτες πρέπει να είναι σε θέση να υποβάλουν χωρίς δυσκολία και εμπόδια καταγγελίες για καθυστερήσεις ή ματαιώσεις, με ενιαίο έντυπο καταγγελιών ανεξαρτήτου τρόπου μεταφοράς. Το τυποποιημένο αυτό έγγραφο θα ισχύει σε ολόκληρη την ΕΕ και θα είναι μεταφρασμένο σε όλες τις επίσημες γλώσσες της. Τονίζεται ότι οι απαντήσεις θα πρέπει να

---

<sup>116</sup> Βλ: <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+REPORT+A7-2012-0287+0+DOC+XML+V0//EL>

δίδονται σε σύντομο χρονικό διάστημα. Επιπλέον, τονίζεται η ανάγκη να δημιουργηθούν επαρκώς στελεχωμένα γραφεία ενημέρωσης και υπηρεσιών εξυπηρέτησης χρηστών ή της διάθεσης ενός καλά εκπαιδευμένου προσωπικού που θα είναι σε θέση να λαμβάνει άμεσα αποφάσεις για εναλλακτική μεταφορά ή μεταφορά με άλλο μέσο, να παρέχει βοήθεια σε περίπτωση απώλειας, καθυστερημένης παράδοσης ή φθοράς αποσκευών και να επεξεργάζεται αξιώσεις αποζημίωσης ή επιστροφής δαπανών.<sup>117</sup>

-Η Επιτροπή καλείται να ενισχύσει την παρακολούθηση των διαδικτυακών τόπων και να εισάγει κυρώσεις που θα εξασφαλίζουν διαφάνεια στις τιμές και θα εξαλείφουν αθέμιτες εμπορικές πρακτικές, όπως η προσθήκη μη προαιρετικών δαπανών ή οι υπερβολικοί περιορισμοί στις χειραποσκευές.

Το ευρωκοινοβούλιο έχει σταθεί στο θέμα του γνωστού «κανόνα της μίας χειραποσκευής», που εφαρμόζουν πλέον αρκετές αεροπορικές εταιρίες, εκφράζοντας την αντίθεσή του στο μέτρο και υπογραμμίζοντας τη σύγχυση που έχει προκαλέσει. Ο κανόνας αυτός εντάσσεται σε μία αυξανόμενη τάση κατακερματισμού του πακέτου της αερομεταφοράς από τις περισσότερες εταιρίες. Υπηρεσίες που ανέκαθεν θεωρούνταν αναπόσπαστο κομμάτι της τιμής του εισιτηρίου πλέον πωλούνται ως επιπρόσθετες: π.χ. παραδιδόμενες αποσκευές, αναψυκτικά και γεύματα, κόστος κράτησης.<sup>118</sup>

- Τέλος η Επιτροπή καλείται να πάρει μέτρα προστασίας για τους επιβάτες σε περίπτωση πτώχευσης της αεροπορικής εταιρείας (βλ. πρόσφατα Malev, spanair), που όπως φάνηκε οι επιβάτες δεν προστατεύονται από την Ευρωπαϊκή νομοθεσία και αναγκάζονται να δαπανήσουν μεγάλα ποσά για τον επαναπατρισμό τους.

Παρόμοιο θέμα εγείρεται και στις περιπτώσεις εκτάκτων συνθηκών όπως στην περίπτωση της ηφαιστειακής τέφρας το 2010 που οι αεροπορικές εταιρείες αναγκάστηκαν να δαπανήσουν μεγάλα ποσά σε αποζημιώσεις επιβατών, χωρίς να είναι υπαίτιες, και έκτοτε οι αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους έχουν προσθέσει σε κάθε εισιτήριο ειδικό τέλος ύψους €2.50, επιβαρύνοντας προκαταβολικά τον επιβάτη για τυχόν μελλοντικές τους υποχρεώσεις που προκύπτουν από τον σχετικό ευρωπαϊκό Κανονισμό.

---

<sup>117</sup> Καραντζαβέλου Β., 2012, Ε.Ε.: Ενίσχυση των δικαιωμάτων των επιβατών σε όλα τα Μέσα Μεταφοράς, Διαθέσιμο στο: <http://traveldailynews.gr/news/article/54128>, Πρόσβαση: 10/04/2013

<sup>118</sup> Δανέλλης Σ., 2013β, άρθρο, Διαθέσιμο στο: [http://news247.gr/eidiseis/gnomes/spyros-danellis/h\\_eyrwp\\_h\\_eksasfalizei\\_ston\\_epivath\\_aeroplanoy\\_ta\\_plhrestera\\_taksidiwtika\\_dikaiwmata\\_ston\\_kosmo.2162614.html](http://news247.gr/eidiseis/gnomes/spyros-danellis/h_eyrwp_h_eksasfalizei_ston_epivath_aeroplanoy_ta_plhrestera_taksidiwtika_dikaiwmata_ston_kosmo.2162614.html), πρόσβαση: 27-03-2013

## ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΚΑΙ ΥΠΟΔΟΜΕΣ

### Η κατανομή της επιβατικής κίνησης

Τα Αεροδρόμια έχουν μεγάλη οικονομική σημασία τόσο σε Ευρωπαϊκή όσο και σε παγκόσμια κλίμακα. Οι φορείς διαχείρισης των Ευρωπαϊκών αερολιμένων απασχολούν περίπου 120.000 άτομα για την εξυπηρέτηση 580 εκατομμυρίων επιβατών ετησίως, ενώ η συνολική κατά τόπους απασχόληση σε αεροπορικές εταιρείες, συντήρηση, τροφοδοσία, δραστηριότητες λιανικής πώλησης και έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας ανέρχεται περίπου σε 1,1 εκατομμύριο εργαζόμενους.<sup>119</sup>

Τα μεγάλα Ευρωπαϊκά αεροδρόμια (βλ: πίνακα 4) παρουσιάζουν φαινόμενα κορεσμού, πολλές φορές φτάνουν και υπερβαίνουν τα όρια τους δημιουργώντας καθυστερήσεις οι οποίες πέραν της ταλαιπωρίας του επιβατικού κοινού συσσωρεύουν ζημιές για τις αεροπορικές εταιρείες.

#### Πίνακας 4 : Τα 10 πρώτα Αεροδρόμια της ΕΕ με την μεγαλύτερη επιβατική κίνηση

##### 2007 ACI-EUROPE AIRPORT TRAFFIC STATISTICS

##### PASSENGERS

RANK	CITY	CODE	TOTAL	% CHG 07/06	TERMINAL	% CHG 07/06
1	LONDON	LHR	68 068 304	0,8	67 855 058	0,8
2	PARIS	CDG	59 922 177	5,4	59 709 075	5,5
3	FRANKFURT	FRA	54 161 856	2,6	53 892 993	2,7
4	MADRID	MAD	52 122 702	13,9	51 796 896	14,0
5	AMSTERDAM	AMS	47 794 994	3,8	47 744 748	3,8
6	LONDON	LGW	35 218 374	3,1	35 168 306	3,2
7	MUNICH	MUC	33 959 422	10,4	33 893 160	10,5
8	ROME	FCO	32 855 542	9,1	32 479 423	9,3
9	BARCELONA	BCN	32 794 575	9,3	32 708 194	9,6
10	PARIS	ORY	26 440 736	3,2	26 431 972	3,2

Πηγή: <https://www.aci-europe.org/policy/position-papers.html?view=group&group=1&id=11>

Μέρος στην αεροπορική σκακιέρα αρχίζουν να διεκδικούν και τα περιφερειακά αεροδρόμια ιδιαίτερα των χωρών της ανατολικής Ευρώπης πού για διάφορους λόγους είχαν μείνει πίσω και για το λόγο αυτό έχουν μεγάλα περιθώρια ανάπτυξης. Αυτό γίνεται πιο κατανοητό αν μελετήσουμε τα πρόσφατα στατιστικά στοιχεία των τελευταίων ετών.

<sup>119</sup> Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, Σχέδιο δράσης για τη χωρητικότητα, την αποτελεσματική λειτουργία και την ασφάλεια των αερολιμένων στην Ευρώπη, COM/2006/0819 τελικό

Έτσι σύμφωνα με το Ευρωπαϊκό τμήμα του Διεθνούς Συμβουλίου των Αεροδρομίων - ACI EUROPE, στην ετήσια έκθεση των αποτελεσμάτων της κυκλοφορίας για το 2012, (από 172 αερολιμένες που αντιπροσωπεύουν πάνω από το 88% της ευρωπαϊκής επιβατικής κίνησης), φαίνεται ότι ήταν ένα έτος που σηματοδεύτηκε από μια προοδευτική επιβράδυνση της επιβατικής κίνησης εξαιτίας της συνεχιζόμενης οικονομικής ύφεσης. Ο συνολική επιβατική κίνηση στα αεροδρόμια της Ευρώπης σημείωσε αύξηση μόλις +1,8% , το σύνολο των μεταφορών σε φορτίο μειώθηκε κατά -2,8% ενώ ο συνολικός αριθμός κινήσεων των αεροσκαφών μειώθηκαν επίσης κατά -2,1%.

Σε σύγκριση με το 2011, διαπιστώνεται και επιβεβαιώνεται το χάσμα που άρχισε από το 2008, όσον αφορά τον ρυθμό αύξησης της επιβατικής κίνησης μεταξύ των αεροδρομίων που βρίσκονται εντός της ΕΕ και των άλλων ευρωπαϊκών χωρών,<sup>120</sup> που παραπέμπει σε ανάπτυξη δύο ταχυτήτων.

Η επιβατική κίνηση στα αεροδρόμια της ΕΕ το 2011, μόλις μεγάλωσε σε ετήσια βάση (+0,2%), ενώ στα αεροδρόμια εκτός ΕΕ παρουσίασε σημαντική αύξηση (+8,8%), με επικεφαλής την Τουρκία, τη Ρωσία, τη Γεωργία, την Ισλανδία και τη Μολδαβία, (βλ: πίνακα 5).

**Πίνακας 5 : Τα Ευρωπαϊκά αεροδρόμια με την μεγαλύτερη αύξηση σε επιβάτες κατά το έτος 2012, συγκρινόμενα με το 2011, ανά κατηγορίες σε επιβατική κίνηση.**

<b>GROUP 1 airports</b>	Istanbul IST (+23.8%), Moscow SVO (+14.8%), Antalya (+11.3%), London LHR (+3.9%) and Paris ORY (+2.7%) (Airports welcoming more than 25 million passengers per year)
<b>GROUP 2 airports</b>	Istanbul SAW (+18.2%), St Petersburg (+14.6%), Geneva (+8.2%), Dublin (+7.8%) and Lisbon (+6.7%) (airports welcoming between 10 and 25 million passengers per year)
<b>GROUP 3 airports</b>	Bucharest (+34.6%), Ankara (+15.9%), Venice (+12.1%), Warsaw WAW (+10.7%), Izmir (+9.6%) & Budapest (+9.6%) (airports welcoming between 5 and 10 million passengers per year)
<b>GROUP 4 airports</b>	Arad (+181.0%), Ohrid (+118.5%), Chita (+55.5%), Chelyabinsk (+42.5%) and Batumi (+38.4%) (airports welcoming less than 5 million passengers per year)

Πηγή: <https://www.aci-europe.org/policy/position-papers.html?view=group&group=1&id=11>

### Πολιτικές κατευθύνσεις και στόχοι της ΕΕ για τα αεροδρόμια

Ο κορεσμός λοιπόν των μητροπολιτικών αεροδρομίων της Ευρώπης σε συνδυασμό με την συνεχή αύξηση της αεροπορικής κίνησης ωθεί την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στην ανάληψη πολιτικών πρωτοβουλιών. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έκρινε τόσο στην Λευκή Βίβλο για τις

<sup>120</sup> Βλ: <https://www.aci-europe.org/policy/position-papers.html?view=group&group=1&id=11>

μεταφορές το 2001, όσο και στην ενδιάμεση εξέταση της το 2006, ότι με τον ρυθμό που αναπτύσσεται η εναέρια κυκλοφορία, η Ευρώπη θα αντιμετωπίσει έλλειψη υποδομών εάν δεν αναληφθεί έγκαιρα δράση.

Η πρόβλεψη είναι ότι μέχρι το 2025, πάνω από 60 ευρωπαϊκοί αερολιμένες θα παρουσιάσουν σοβαρή συμφόρηση, ενώ οι 20 μεγαλύτεροι αερολιμένες θα είναι κορεσμένοι επί 8-10 ώρες την ημέρα. Πράγματι, αυτός ο αδύναμος κρίκος απειλεί την αποτελεσματική λειτουργία όλης της αλυσίδας των αερομεταφορών. Η συμφόρηση θα έχει επίσης αρνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον και την ασφάλεια.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θεωρεί αναγκαία την χάραξη πολιτικής και στρατηγικής ανάπτυξης και αναγγέλλει πέντε καίριας σημασίας δράσεις για τους Αερολιμένες:

- Καλύτερη αξιοποίηση της υπάρχουσας χωρητικότητας των αερολιμένων.
- Ανάπτυξη μιας συνεκτικής προσέγγισης των δραστηριοτήτων εναέριας ασφάλειας στους αερολιμένες.
- Προώθηση της «συντροπικότητας», της ολοκλήρωσης και της συνεργασίας μεταξύ των διαφόρων τρόπων μεταφοράς.
- Βελτίωση της περιβάλλουσας χωρητικότητας των αερολιμένων και του πλαισίου προγραμματισμού νέων αερολιμενικών υποδομών.
- Ανάπτυξη και εφαρμογή οικονομικά αποδοτικών τεχνολογικών λύσεων.

Ως προς την διάθεση των χρονοθυρίδων, (slots), και των ιστορικών δικαιωμάτων, (grandfather rights), που έχουν οι αεροπορικές εταιρείες σε κάθε αεροδρόμιο, αυτά ρυθμίζονται αρχικά από τον κανονισμό 95/93<sup>121</sup> και με τις μετέπειτα τροποποιήσεις του.

Με την αύξηση της εναέριας κυκλοφορίας, υπάρχει μια συνεχώς αυξανόμενη ζήτηση για χωρητικότητα στους αερολιμένες που παρουσιάζουν συμφόρηση. Τα λεγόμενα slots, δηλαδή η άδεια για προσγείωση και απογείωση σε συγκεκριμένη ημερομηνία και ώρα στους κορεσμένους αερολιμένες, είναι ουσιαστικής σημασίας για τις πράξεις των αεροπορικών εταιρειών.

Τα slots θα διανέμονται με δίκαιο, αμερόληπτο και διαφανή τρόπο από ανεξάρτητο συντονιστή. Ο στόχος του πλαισίου της ΕΕ είναι να διασφαλίσει την πληρέστερη και πιο αποτελεσματική χρήση της υπάρχουσας χωρητικότητας στους κορεσμένους αερολιμένες της ΕΕ, ενώ τη μεγιστοποίηση του οφέλους των καταναλωτών και την προώθηση του ανταγωνισμού.

---

<sup>121</sup> Επίσημη Εφημερίδα ΕΕ, αριθ. L 014 της 22/01/1993 σ. 0001 – 0006



Η ΕΕ θεώρησε αναγκαίο και για το λόγο αυτό θέσπισε με την οδηγία 12/2009<sup>122</sup> ένα κοινό πλαίσιο το οποίο διέπει τα ουσιαστικά χαρακτηριστικά των αερολιμενικών τελών και τον τρόπο καθορισμού τους, διότι, χωρίς τέτοιο πλαίσιο, ενδέχεται να μην τηρούνται οι βασικές απαιτήσεις στις σχέσεις μεταξύ των φορέων διαχείρισης αερολιμένων και των χρηστών των αερολιμένων.

Το πλαίσιο αυτό έχει εφαρμογή σε κάθε αερολιμένα ο οποίος βρίσκεται σε έδαφος υποκείμενο στις διατάξεις της συνθήκης και είναι ανοικτός στην εμπορική κίνηση, εφόσον έχει ετήσια κίνηση άνω των 5 εκατομμυρίων επιβατών, και στον αερολιμένα με την υψηλότερη επιβατική κίνηση σε κάθε κράτος μέλος.

Ένα τέτοιο πλαίσιο δεν θα πρέπει να εμποδίζει τα κράτη μέλη να καθορίζουν το εάν και σε ποιο βαθμό τα έσοδα από τις εμπορικές δραστηριότητες του αεροδρομίου μπορούν να συνυπολογισθούν στα αερολιμενικά τέλη.

### **Κατηγοριοποίηση των Αεροδρομίων**

Η ΕΕ για στατιστικούς λόγους έχει καθιερώσει με τον κανονισμό 1358/2003<sup>123</sup> την εξής κατηγοριοποίηση:

- Κατηγορία 0: Αερολιμένες με λιγότερους από 15.000 επιβάτες ετησίως
- Κατηγορία 1: Αερολιμένες με επιβάτες από 15.000 έως 150.000 ετησίως
- Κατηγορία 2: Αερολιμένες από 150.000 έως 1.500.000 ετησίως
- Κατηγορία 3: Αερολιμένες με τουλάχιστον 1.500.000 επιβάτες ετησίως

Για λόγους πληρότητας της έρευνας μας θεωρούμε σκόπιμο να τονίσουμε ότι ως προς την κατηγοριοποίηση των αεροδρομίων, μέχρι το 2003 που εκδόθηκε ο παραπάνω κανονισμός δεν υπήρχε σαφής ορισμός για το τι συνιστά ένα μεγάλο, μεσαίου μεγέθους και μικρό Αεροδρόμιο. Υπήρχαν ωστόσο τρεις κατηγορίες αεροδρομίων κοινού ενδιαφέροντος σύμφωνα με τα κριτήρια που είχε ορίσει μέχρι τότε η ΕΕ,<sup>124</sup> που ήταν επίσης ανάλογα με την ετήσια επιβατική κίνηση που παρουσίαζαν:<sup>125</sup>

- Αεροδρόμια Διεθνών ανταποκρίσεων, (5 εκ. επιβάτες και πάνω), που εντάσσονται:
  - α) Στην κατηγορία Β για επιβατική κίνηση από 5 εκατ. Έως 10 εκατ.
  - β) Στην κατηγορία Α για επιβατική κίνηση από 10 εκατ. και πάνω

<sup>122</sup> L 194/10. L 070 της 14/03/2009 σ. 0011 – 0016

<sup>123</sup> Επίσημη Εφημερίδα ΕΕ, αριθ. OJ L 194, 1.8.2003, p.10

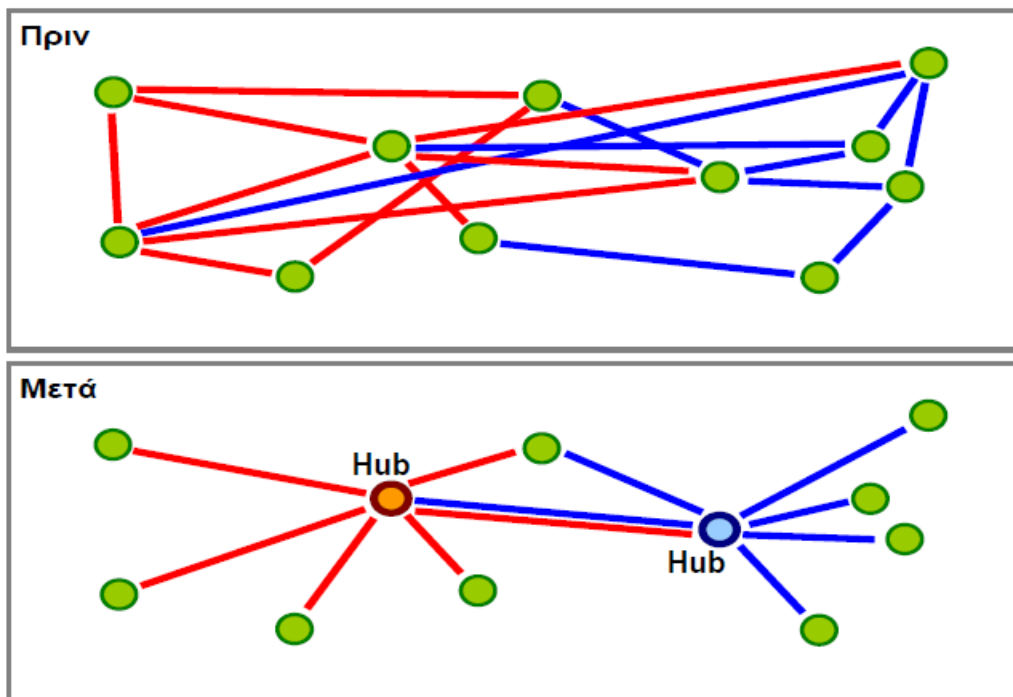
<sup>124</sup> Απόφαση του ευρωπαϊκού κοινοβουλίου & συμβουλίου υπουργών, (23.7.1996)

<sup>125</sup> Αδαμίδης Τ., πρακτικά συνεδρίου, Οι αεροπορικές μεταφορές στην Ελλάδα σήμερα και αύριο, Θεσσαλονίκη, Μάιος, 2008

- Αεροδρόμια Κοινοτικών ανταποκρίσεων, (1εκ.-4.999.999 επιβάτες), ή κατηγορία C
- Αεροδρόμια Περιφερειακών ανταποκρίσεων, (250.000-999.999 επιβ.), ή κατηγορία D

Μια άλλη μορφή κατάταξης των αεροδρομίων είναι αυτή που τα κατατάσσει σε κομβικά (hub) και ακτινικά (spoke), (Διάγραμμα 2). Τα περισσότερα περιφερειακά αεροδρόμια παγκοσμίως, είναι ακτινικά. Τα κομβικά αεροδρόμια κατά κανόνα χρησιμοποιούνται από τις αεροπορικές εταιρείες τακτικών αερογραμμών, ενώ τα στα περιφερειακά - ακτινικά έχουν σαφή προτίμηση οι εταιρείες χαμηλού κόστους οι οποίες δεν στηρίζονται σε συστήματα μετεπιβιβαζόμενων επιβατών αλλά κυρίως στο σύστημα μιας διαδρομής.

**Διάγραμμα 2 :Η απελευθέρωση των αερομεταφορών & τα δίκτυα Hub and spoke**



Πηγή: Rodrigue J.P., 1998, (σε Αβραμόπουλος Α.,2011),

### Όροι λειτουργίας

Σε ένα περιβάλλον αερομεταφορών πλήρως απελευθερωμένο όπως το σημερινό το μέλλον και η βιωσιμότητα των αεροδρομίων εξαρτάται από διάφορους παράγοντες, Επιχειρώντας να προσδιορίσουμε μια αλληλουχία αλληλοεπιδράσεων θα καταλήξουμε στο συμπέρασμα ότι οι όροι λειτουργίας των αεροδρομίων επηρεάζονται από:<sup>126</sup>

<sup>126</sup> Σκάγιαννης, Π. (2008) “Περιφερειακά Αεροδρόμια στην Ελλάδα: προοπτικές και προκλήσεις”.

- Τις πολιτικές των αερογραμμών που αποκρυσταλλώνονται σε επιχειρηματικά μοντέλα και συμμαχίες, διασυνδεδεμένα και επηρεασμένα αφενός από τις προτιμήσεις των επιβατών, και αφετέρου από τις περιφερειακές και τοπικές πολιτικές που στην περίπτωση της Ευρώπης συναρτώνται με τις ευρωπαϊκές και τις εθνικές πολιτικές.
- Από άλλους παράγοντες συμπεριλαμβάνοντας σε χώρες όπως η Ελλάδα παράγοντες εθνικής άμυνας που υπόκεινται στην επιρροή γενικότερων εθνικών πολιτικών.

### Ιδιοκτησιακό καθεστώς

Η ανάπτυξη του συστήματος των αεροδρομίων απαιτεί σημαντικό κόστος επενδύσεων και λειτουργίας. Κάθε χώρα, ανάλογα με τη γεωγραφική της θέση, την οικονομική της διάρθρωση και την αναπτυξιακή της δυναμική, καθώς και το γενικότερο κοινωνικό και πολιτικό της περιβάλλον, αναπτύσσει το σύστημα των αεροδρομίων και αεροπορικών μεταφορών της γενικότερα σύμφωνα με τις ιδιαιτερότητές της και τις ανάγκες της. Ορισμένες χώρες θεωρούν τα αεροδρόμια ως δημόσια αγαθά τα οποία πρέπει να αναπτυχθούν και να χρηματοδοτηθούν από το κράτος.

Το βέβαιο είναι ότι η ανάπτυξη των αεροδρομίων συνεπάγεται σημαντικές θετικές εξωτερικές οικονομίες για τους άλλους κλάδους της οικονομίας και ιδιαίτερα για τον τουρισμό. Σε άλλες χώρες τα αεροδρόμια έχουν ιδιωτικοποιηθεί πλήρως. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί το Ηνωμένο Βασίλειο όπου τα κύρια αεροδρόμια ανήκουν σήμερα σε μία μόνον εταιρία, την BBA Limited. Επίσης, άλλα αεροδρόμια όπως το αεροδρόμιο της Ρώμης (Leonardo Da Vinci) έχουν ιδιωτικοποιηθεί πλήρως, ενώ ιδιωτικές επιχειρήσεις και θεσμικοί επενδυτές κατέχουν τώρα πλειοψηφικά πακέτα μετοχών στα διεθνή αεροδρόμια της Κοπεγχάγης, της Βιέννης, και των Βρυξελλών.

Στον υπόλοιπο κόσμο εκτός της ΕΕ έχουν ήδη ιδιωτικοποιηθεί τα αεροδρόμια του Mumbai και του Νέου Δελχί στην Ινδία και τα διεθνή αεροδρόμια του Πεκίνου, της Σαγκάης και της Μαλαισίας.

Στον Καναδά, το κράτος διατηρεί την ιδιοκτησία των μεγάλων αεροδρομίων και παραχωρεί τα ην διοίκηση σε μη κερδοσκοπικές τοπικές αρχές με μακροχρόνια ανάθεση (leasing), ενώ στις ΗΠΑ η ιδιοκτησία και η διοίκηση των αεροδρομίων παραμένει στους δήμους και τις νομαρχιακές –πολιτειακές αρχές.<sup>127</sup>

Στην Ελλάδα η κυβέρνηση έχει αποφασίσει να προχωρήσει σε διαγωνισμούς για την

<sup>127</sup> Alpha bank, οικονομικό δελτίο, τριμηνιαία έκδοση/ Ιουλ. 2008 / τ.106, σ. 4-5.

μακροχρόνια παραχώρηση χρήσης ενός σημαντικού αριθμού αεροδρομίων σε ιδιώτες επενδυτές. Σύμφωνα με τον προγραμματισμό, το ελληνικό δημόσιο θα διατηρήσει την ιδιοκτησία των αεροδρομίων, καθώς επίσης την εποπτεία και τον έλεγχο.<sup>128</sup>

Την αλλαγή του μοντέλου εκμετάλλευσης των αεροδρομίων στην Ελλάδα επιτείνει και η πρόσφατη οικονομική-δημοσιονομική κρίση. Οι συνδυασμένες μεταφορές «air/ship cargo» φαίνεται να είναι δυνητικός πόλος ανάπτυξης και προσελκύουν το ενδιαφέρον των διεθνών επενδυτών. Κινέζοι και Άραβες ζητούν πρόσβαση στην Κεντρική Ευρώπη, την κύρια αγορά τους, μέσω των μεγάλων ελληνικών λιμένων.<sup>129</sup>

## ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ

### Οι εξελίξεις στον τομέα

Η αεροπορική βιομηχανία, όπως την γνωρίζουμε σήμερα, είναι διαμορφωμένη ως συνέπεια της άρσης των ελέγχων στις ΗΠΑ το 1978 και στην ΕΕ κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του '80. Η αρχική επίδραση στη βιομηχανία είναι ο αυξανόμενος ανταγωνισμός. Αυτό έχει αναγκάσει τις αεροπορικές εταιρίες να επανεξετάσουν τις στρατηγικές και τις δομές οργάνωσής τους προκειμένου να βρεθούν μεταξύ των επιζώντων σε μια πολύ ανταγωνιστική αγορά. Μεγάλα ονόματα αεροπορικών εταιρειών όπως η Eastern Airlines, η Pan American, η Midway, η Air Europe και η TEA όλες υπήρξαν θύματα αυτών των εξελίξεων το 1991. Ταυτόχρονα η εμφάνιση των αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους όπως η Southwest Airlines στις ΗΠΑ και οι Easy Jet και Ryan Air στην ΕΕ άλλαξε άρδην το τοπίο.

Η φιλελευθεροποίηση της βιομηχανίας των αερογραμμών στην Ευρώπη το 1997 ήταν η καθοριστική στιγμή για την άνοδο αυτών των πολύ ανταγωνιστικών αεροπορικών εταιριών δεδομένου, ότι επέτρεψε σε οποιαδήποτε καθιερωμένο αερομεταφορέα σε μια ευρωπαϊκή χώρα, να πετάξει μεταξύ δύο οποιονδήποτε αερολιμένων της ΕΕ και καθόρισε το τέλος του μονοπωλίου των εθνικών αερομεταφορέων (flag carriers) στους ευρωπαϊκούς ουρανούς

Η ανάπτυξη των αερομεταφορών ήταν αλματώδης. Ο στόλος της πολιτικής εμπορικής αεροπορίας στην ΕΕ αυξήθηκε κατά 72% το 2005 έναντι του 1990. Από 2.891 αεροσκάφη που ήταν το 1995 αυξήθηκαν στα 4970 αεροσκάφη το 2005. Η μεγάλη αυτή αύξηση του αριθμού των αεροσκαφών, σε συνδυασμό με την αύξηση της χωρητικότητάς τους, αντικατοπτρίζει το αυξανόμενο μερίδιο των αερομεταφορών στις συνολικές μεταφορές.

<sup>128</sup> Χατζηδάκης Κ., Συνέντευξη τύπου, Διαθέσιμο: <http://traveldailynews.gr/news/article/53987>, πρόσβαση:27/3/2013

<sup>129</sup> Καμπούρογλου Π.: Στρατηγική πέντε σημείων για τις αερομεταφορές, συνέντευξη στην εφημερίδα «Η ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ», 16/1/2012, διαθέσιμο στο: <http://www.icts.gr/wp-content/uploads/2012/01/NAΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ-INTERVIEW.pdf>, πρόσβαση:25/05/2013

Η αύξηση των μεταφορών εμπορευμάτων και επιβατών με αεροπλάνα ανήλθε σε 50% και 63,3%, αντίστοιχα, το 2006 έναντι του 1995 και ήταν υψηλότερη από τις μεταφορές με τα άλλα μεταφορικά μέσα. Οι αεροπορικές μεταφορές προσελκύουν πολύ περισσότερο την επιβατική κίνηση, ενώ σημαντική είναι η διείσδυσή τους στις μεταφορές εμπορευμάτων.<sup>130</sup>

Πως διαμορφώνεται όμως σήμερα η κατάσταση στον κλάδο των αερομεταφορών, 20 χρόνια μετά την απελευθέρωση τους στην Ευρώπη; Η απάντηση είναι ότι οι εξελίξεις λόγω της στήριξης της κρατικής βοήθειας και της ανάπτυξης του ελεύθερου ανταγωνισμού έχει φέρει πολλές εταιρείες στην πτώχευση και άλλες στα όρια της χρεωκοπίας.

Από το 2003 έως και σήμερα οι εταιρείες που έχουν υπαχθεί στο πτωχευτικό κώδικα ή έχουν βάλει οριστικά λουκέτο ανέρχονται στις 71 μόνο στην Ευρώπη. Επιπλέον, ήδη από τον Απρίλιο του 2010, ο τότε Διευθύνων Σύμβουλος της IATA, Giovanni Bisignani, είχε επισημάνει την κρισιμότητα της κατάστασης στην οποία έχουν περιέλθει πάνω από 5 αεροπορικές εταιρείες, μικρού και μεσαίου μεγέθους, οι οποίες όπως είχε τονίσει, έχουν έρθει αντιμέτωπες με τον κίνδυνο της χρεωκοπίας.<sup>131</sup>

Η ξαφνική χρεωκοπία της Ισπανικής εταιρείας Spanair, που είχε ως συνέπεια να χάσουν τη δουλειά τους περίπου 2.500 άτομα ταρακούνησε το, ήδη γεμάτο τριγμούς, στερέωμα του κλάδου των αερομεταφορών στην Ευρώπη. Η Spanair και η Malev έπαυσαν να λειτουργούν στις αρχές του 2012, αφήνοντας πολλούς επιβάτες με αγορασμένα εισιτήρια χωρίς αξία, ανοίγοντας έτσι ένα μεγάλο κύκλο συζητήσεων και προβληματισμού γύρω από το θέμα των πτωχεύσεων και της προστασίας των επιβατών. Τα διαπιστευμένα από την IATA τουριστικά γραφεία για πολύ καιρό περίμεναν την επιστροφή των χρημάτων των πελατών τους από τις εν λόγω αεροπορικές εταιρείες.<sup>132</sup>

Το καμπανάκι του κινδύνου ήχησε ακόμα ενωρίτερα με την κατάρρευση της Swissair. Έτσι οι λεγόμενες εθνικές αερογραμμές (flag carriers) τείνουν πια να μετατραπούν σε είδος υπό εξαφάνιση. Τα προβλήματα των εταιριών αυτών, έχουν ξεκινήσει από πιο παλιά, είναι δομικά και συνδέονται με την δυσκινησία τους και την «πολυτελή» τους οργάνωση. Λειτουργώντας με βάση μικρές εθνικές αγορές, τέτοιου είδους εταιρίες, αγωνίζονται να υποστηρίξουν ένα διεθνές δίκτυο αντιμετωπίζοντας τον κορεσμό της αγοράς και αυξανόμενο ανταγωνισμό από ευέλικτες και λιτές στην οργάνωση αεροπορικές εταιρίες μικρών αποστάσεων. Δεν είναι τυχαίο ότι την ώρα που η Swissair καθήλωνε όλα τα αεροπλάνα της

<sup>130</sup> «Panorama of Transport», 2007, Eurostat, Statistical books, σε Αβραμόπουλος Α., 2011, σελ.552.

<sup>131</sup> Σουρτζή Π., Αερομεταφορές στην Ευρώπη: Παρόν & Μέλλον, Διαθέσιμο στο: <http://www.tourismpress.gr/2012/01/aerometafores-europe.html>, πρόσβαση 10/05/2013

<sup>132</sup> Κουμέλης Θ., 2012, άρθρο στο: <http://traveldailynews.gr/news/article/53608>, πρόσβαση: 03-05-2013

και η Sabena κήρυξε πτώχευση, η μεν Ryan Air εξήγγειλε ότι η εξάπλωση του δικτύου της θα προχωρήσει κανονικά, ενώ η Easy Jet εμφανιζόταν πρόθυμη να τιμήσει όλα τα εισιτήρια της Swissair μόλις για 20 βρετανικές λίρες.<sup>133</sup>

Η σκιαγράφηση λοιπόν τόσο του σημερινού όσο και του μελλοντικού στον κλάδο των αερομεταφορών εδράζεται σε τρεις παραμέτρους:

- Στην οικονομική κρίση που έχει οδηγήσει, μεταξύ άλλων, στη μείωση των επιχειρηματικών ταξιδιών, (business trips), καθώς οι εταιρείες αναζητούν μέσω των νέων τεχνολογιών τρόπους να περικόψουν τις δαπάνες για τις μετακινήσεις των στελεχών τους.
- Στο αυξανόμενο κόστος των καυσίμων που τα τελευταία χρόνια, σύμφωνα με την IATA, καλύπτει σημαντικό και συνεχώς αυξανόμενο ποσοστό του συνολικού λειτουργικού κόστους των αεροπορικών εταιρειών.
- Στον εντεινόμενο και οξύ ανταγωνισμό στον κλάδο που έχει οδηγήσει σε συγχωνεύσεις και στρατηγικές συμμαχίες.

### Ανταγωνισμός και οι συνέπειες

Οι οδηγίες της ΕΕ ήδη από το 1993 απαγορεύουν τις κρατικές επιχορηγήσεις. Αναγκάζουν τις παραδοσιακές αεροπορικές εταιρείες είτε να «απογαλακτιστούν» είτε να κλείσουν. Βάσει της οδηγίας που επικυρώθηκε το 1993, οι κρατικές, μέχρι τότε αεροπορικές εταιρείες, (legacy carriers), θα έπρεπε να "απογαλακτιστούν" από την κρατική επιχορήγηση, η οποία κρίθηκε παράνομη.

Η Ελλάδα λόγω αυτής της απαγόρευσης αυτής, καταδικάστηκε από την Κομισιόν, καθώς για χρόνια μετά συνέχιζε να χρηματοδοτεί την Ολυμπιακή Αεροπορία. Από την άλλη μεριά οι νέοι παίκτες της αγοράς είναι ιδιαίτερα προσαρμοστικοί και επιθετικοί. Δεν είναι τυχαίο ότι η Ryanair και η Easyjet, δύο από τις μεγαλύτερες εταιρείες χαμηλού κόστους στην Ευρώπη, ήταν αυτές που προσέφυγαν στην Κομισιόν καταγγέλλοντας την παράνομη χρηματοδότηση που δεχόταν η Spanair από την κυβέρνηση της Καταλονίας.

Στο γεγονός αυτό, έρχεται να προστεθεί και το ολοένα αυξανόμενο κόστος των καυσίμων που, σύμφωνα με την IATA, το 2011 αντιπροσώπευε το 30% του συνολικού λειτουργικού κόστους των αεροπορικών εταιρειών, ενώ σήμερα το ποσοστό αυτό είναι σχεδόν διπλάσιο σε σχέση με 9 χρόνια πριν. Το 2003, το κόστος των καυσίμων αντιπροσώπευε μόλις το 14% του

---

<sup>133</sup> Χατζηδάκης Κ., άρθρο στο περιοδικό Οικονομικός Ταχυδρόμος, «Η κρίση στις αερομεταφορές και η Ευρωπαϊκή Ένωση» 18-7-06.

συνολικού λειτουργικού κόστους.<sup>134</sup>

### Το σημερινό τοπίο

Παρά την παγκόσμια εμβέλεια των αερομεταφορών, δεν υπάρχει ούτε μία πραγματικά παγκόσμια αεροπορική εταιρία με τον ίδιο τρόπο όπως άλλοι κλάδοι έχουν παγκόσμιες εταιρείες. Η διασυνοριακή ενοποίηση, η οποία θεωρείται από πολλούς προϋπόθεση για έναν οικονομικά πιο βιώσιμο κλάδο αερομεταφορών, περιορίζεται αυστηρά. Στις ΗΠΑ, για παράδειγμα, η κυριότητα αεροπορικών εταιρειών από ξένους περιορίζεται στο 25%.

Αυτοί οι εθνικοί περιορισμοί περί κυριότητας και ελέγχου αφενός, και του ασφυκτικού ανταγωνισμού, της εντεινόμενης οικονομικής κρίσης και του αυξημένου κόστους των καυσίμων αφετέρου, οδήγησαν στη δημιουργία τριών παγκόσμιων συμμαχιών αεροπορικών εταιρειών που είναι:

Η κατάσταση λοιπόν αυτή αφενός του ασφυκτικού ανταγωνισμού και αφετέρου της εντεινόμενης οικονομικής κρίσης και του αυξημένου κόστους των καυσίμων οδηγεί τις εταιρείες στην δημιουργία συγχωνεύσεων και συμμαχιών προκειμένου να ωφεληθούν από τις οικονομίες κλίμακας.<sup>135</sup> Οι κυριότερες στρατηγικές συμμαχίες αυτήν τη στιγμή στην Ευρώπη είναι :

- Oneworld
- Star Alliance
- SkyTeam

Οι συμμαχίες αυτές παρέχουν οικονομίες κλίμακας καθώς μοιράζονται κοινά συστήματα κρατήσεων, προμηθειών και αντιπροσωπεύουν πλέον τις παγκόσμιες αεροπορικές εταιρείες.<sup>136</sup>

Οι αερομεταφορές της ΕΕ με βάση την κείμενη Ευρωπαϊκή νομοθεσία, δεν υπόκεινται σε εθνικούς περιορισμούς κυριότητας και ελέγχου, αλλά μπορούν να ανήκουν σε οποιοδήποτε συμφέρον της ΕΕ.

Ο ευρωπαϊκός κλάδος αερομεταφορών, κατά τα τελευταία έτη, υπόκειται σε διαδικασία διασυνοριακής ενοποίησης γύρω από τρεις κύριους ευρωπαϊκούς ομίλους

---

<sup>134</sup> Διεθνής Ένωση Αερομεταφορών, (IATA): <http://www.iata.org>

<sup>135</sup> Προφυλλίδης Βασίλης : Αεροπορικές Μεταφορές και Αεροδρόμια, Εκδόσεις Παπασωτηρίου, Αθήνα,2010,σελ..43

<sup>136</sup> Ανακοίνωση της Ε. Επιτροπής, Εξωτερική πολιτική αερομεταφορών της ΕΕ – Αντιμετώπιση των μελλοντικών προκλήσεων, COM 556,2012,τελικό

αερομεταφορέων:<sup>137</sup>

- Τον όμιλο Air France- KLM
- τον όμιλο Lufthansa με τη SWISS, την Austrian Airlines και ένα σημαντικό μερίδιο της Brussels Airlines, και πιο πρόσφατα
- τον όμιλο International Airlines Group (IAG) που δημιουργήθηκε ως μητρική εταιρεία της British Airways, της Iberia και τώρα και της bmi.

Επιπλέον, είναι δυνατή η απαλλαγή από την απαίτηση για κατά πλειοψηφία κυριότητα από υπηκόους της ΕΕ μέσω συμφωνιών της ΕΕ με τις χώρες εταίρους, οι οποίες θα επιτρέπουν την κατά πλειοψηφία κυριότητα και έλεγχο από ξένους.

Αντίστοιχη κινητικότητα παρατηρείται και στις χαμηλού κόστους αεροπορικές εταιρείες, όπου οι μεγαλύτερες εξ αυτών (Ryanair, Easyjet) έχουν ήδη αρχίσει να εξαγοράζουν και να συγκεντρώνουν τις μικρότερες του κλάδου ενώ οι υπόλοιπες οδηγούνται σε κλείσιμο.

Οι «χαμένοι» της υπόθεσης φαίνεται ότι είναι οι εταιρείες ναυλωμένων πτήσεων (charters) καθώς στο έργο τους παρεμβαίνουν πλέον και οι εταιρείες τακτικών πτήσεων, οι οποίες αυξάνουν τα δρομολόγια τους στην αιχμή της τουριστικής σαιζόν και επιπλέον προσθέτουν έκτακτες απευθείας πτήσεις προς τουριστικούς προορισμούς, πουλώντας μαζικά θέσεις σε γκρουπ. Σε απάντηση, των κινήσεων αυτών, οι εταιρείες charters πωλούν μεμονωμένες θέσεις στον τελικό καταναλωτή.

### **Το φαινόμενο των αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους - Low Cost Carriers**

Η άρση των περιοριστικών ρυθμίσεων (Deregulation & Liberalization) στις ΗΠΑ και την Ευρώπη μπορεί να επέφερε σημαντικές αλλαγές στον αριθμό των αερομεταφορέων, αλλά πρωτίστως συνετέλεσε στην δημιουργία ενός νέου τύπου αεροπορικών εταιριών,<sup>138</sup> αυτού των αεροπορικών εταιριών χαμηλού κόστους (low cost carriers ή no-frill carriers), οι οποίες στηρίζουν την βιωσιμότητά τους στην παροχή υπηρεσιών χαμηλών απαιτήσεων με παράλληλη μείωση του κόστους μεταφοράς.

Έτσι ένα από τα πιο εντυπωσιακά χαρακτηριστικά γνωρίσματα της βιομηχανίας των αερομεταφορών στην αρχή αυτού του αιώνα ήταν η διάθεση στους καταναλωτές μιας νέας έννοιας για το αεροπορικό ταξίδι. Οι αερομεταφορείς χαμηλού κόστους (LCCs) προσέφεραν

<sup>137</sup> ό, π, COM 556,2012,τελικό

<sup>138</sup> Warnock-Smith, D., Potter, A. (2005) “An exploratory study into airport choice factors for European low-cost airlines” Journal of Air Transport Management 11, pp. 388-392.



ένα συνολικά νέο προϊόν: κανένα διακοσμητικό στοιχείο, κανένα γεύμα, κανένα ποτό, καθόλου ευρύχωρα καθίσματα, καμία κράτηση μέσω γραφείων ταξιδίων, αλλά μια πολύ χαμηλή τιμή<sup>139</sup>

Συνοπτικά θα μπορούσαμε να συνοψίσουμε στα παρακάτω βασικά χαρακτηριστικά λειτουργίας των εταιριών χαμηλού κόστους :

- Εκτελούν προγραμματισμένες πτήσεις
- Οι διαδρομές είναι μικρές και μεσαίες από «point to point»
- Έχουν δίκτυο πολλαπλών βάσεων «point to point»
- Η ανάπτυξη των δρομολογίων γίνεται με γνώμονα το κόστος
- Έχουν στόλο αποκλειστικής απασχόλησης
- Συνήθως χρησιμοποιούν έναν τύπο αεροσκάφους
- Έχουν υψηλή ημερήσια απασχόληση των αεροσκαφών λόγω γρήγορων επιστροφών
- Στην πτήση υπάρχει μια κατηγορία θέσεων με πυκνές σειρές καθισμάτων, με σχεδόν ανύπαρκτο service ή με service έναντι έξτρα αμοιβής
- Η διανομή των εισιτηρίων γίνεται μέσω διαδικτύου ή μέσω ηλεκτρονικού εισιτηρίου (ticketless travel) και υπάρχει μειωμένο κόστος πωλήσεων και κρατήσεων
- Δεν προσφέρονται ανταποκρίσεις με άλλες πτήσεις ή έκδοση ενιαίου εισιτηρίου (interlining)
- Δεν συμμετέχουν σε αεροπορικές συμμαχίες
- Δεν προσφέρονται εμπορευματικές υπηρεσίες
- Υπάρχει ελάχιστο κόστος σταθμών και η επίγεια εξυπηρέτηση καθώς και η τεχνική συντήρηση δίνεται σε υπεργολαβίες
- Πετούν από δευτερεύοντα αεροδρόμια ή κυρίως αεροδρόμια χωρίς κυκλοφοριακή συμφόρηση
- Δεν υπάρχουν σωματεία και συνδικαλισμός<sup>140</sup>

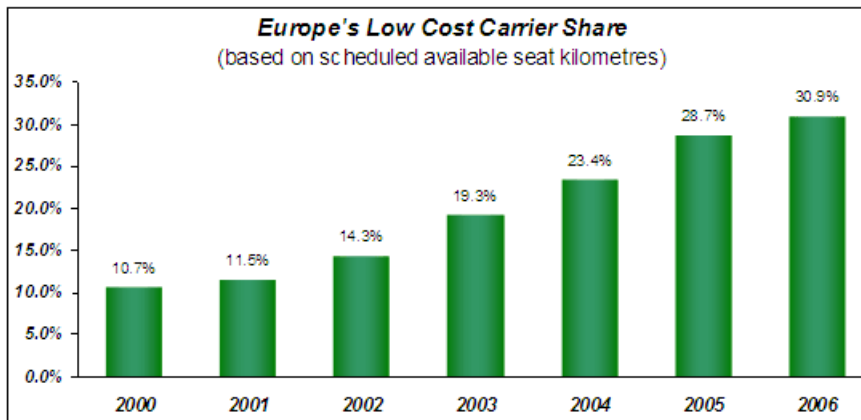
Όλα τα παραπάνω χαρακτηριστικά λειτουργίας των εταιριών χαμηλού κόστους συντέιναν στην εκτίναξη του μεριδίου αγοράς εταιρειών αυτού του τύπου όπως φαίνεται και στην εικόνα 10.

---

<sup>139</sup> Barbot C., 2004, σελ..2 Διαθέσιμο στο: [www.fep.up.pt/investigacao/cete/papers/dp0405.pdf](http://www.fep.up.pt/investigacao/cete/papers/dp0405.pdf), πρόσβαση 10/05/2013

<sup>140</sup> Μαρωνίτη Σ., Διπλωματική εργασία, Μελέτη διοικητικών λειτουργιών και υπολογισμού κόστους σε Ευρωπαϊκές εταιρίες αερομεταφορών, Πειραιάς 2011, Διαθέσιμο: [digilib.lib.unipi.gr/dspace/bitstream/unipi/5289/1/Maroniti.pdf](http://digilib.lib.unipi.gr/dspace/bitstream/unipi/5289/1/Maroniti.pdf), πρόσβαση: 20-05/2013

**Εικόνα 10 : Η μεγάλη αύξηση του μεριδίου αγοράς LCCs**



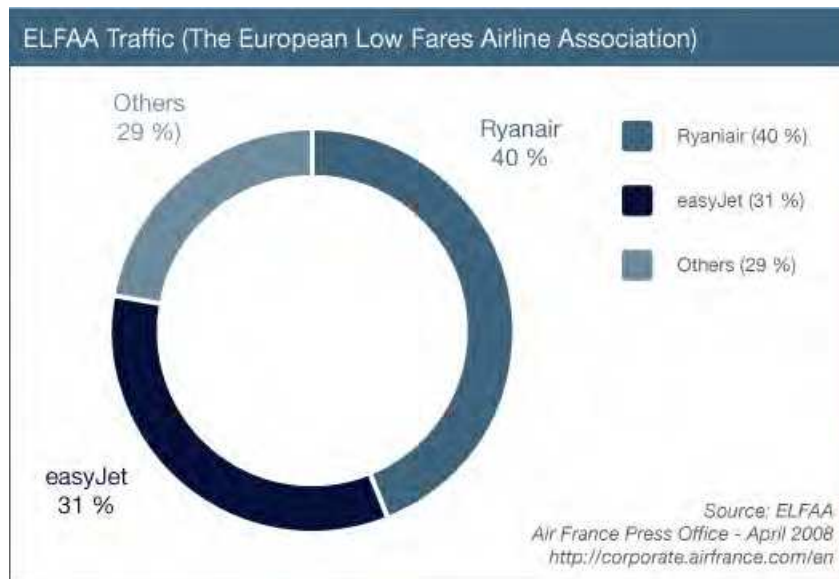
Πηγή: <http://www.airasia.com/my/en/corporate/irwhatislowcost.html>, πρόσβαση 10/02/2011. σε Αβραμόπουλος, Α., 2011, σελ. 412

Οι πρώτες αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους ξεκίνησαν από την Αγγλία, η οποία ακόμα φιλοξενεί τις δύο μεγαλύτερες εταιρείες του τύπου αυτού και εξαπλώθηκαν σε όλη την Ευρώπη. Η Αγγλία είναι η πρώτη σε πτήσεις αυτού του είδους και ακολουθούν η Ιταλία, η Ισπανία, η Γερμανία και η Γαλλία.

Όσον αφορά τις εταιρείες πρώτη σε πτήσεις σε όλη την Ευρώπη είναι η Ryan air, και ακολουθούν η Easy jet, η Fly be, η Air Berlin Air shuttle και η Norwegian.<sup>141</sup> Είναι χαρακτηριστικό όπως φαίνεται και στην παρακάτω εικόνα<sup>11</sup> ότι οι 2 μεγαλύτερες εταιρείες Ryan air και Easy jet κατέχουν το 70% του μεριδίου της αγοράς.

**Εικόνα11 : Μεριδίο αγοράς των LCCs στην Ευρώπη**

<sup>141</sup> Low Cost Monitor 1,2/2012 – an analysis performed by DLR - Διαθέσιμο στο: [http://www.dlr.de/fw/Portaldata/42/Resources/dokumente/aktuelles/Low\\_Cost\\_Monitor\\_I\\_2012\\_Engl.pdf](http://www.dlr.de/fw/Portaldata/42/Resources/dokumente/aktuelles/Low_Cost_Monitor_I_2012_Engl.pdf), πρόσβαση: 17/032013



Πηγή: ELFAA, σε Αβραμόπουλος Α.2011 σ.415

Οι αερομεταφορείς δικτύου, (Legacy Carriers), υπόκεινται πλέον ισχυρό ανταγωνισμό από τους αερομεταφορείς χαμηλού κόστους(LCCs), οι οποίοι τώρα αντιπροσωπεύουν το 40% της δυναμικότητας που προσφέρεται στο εσωτερικό της ΕΕ και αναμένεται σημαντική περαιτέρω αύξηση. Οι αερομεταφορείς χαμηλού κόστους αναμένεται να αναπτύσσονται κατά 1,4% ετησίως πιο γρήγορα από τις παγκόσμιες αεροπορικές εταιρείες δικτύου και να διαχειρίζονται το 19% της παγκόσμιας κυκλοφορίας έως το 2030.<sup>142</sup>

## ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Θα θεωρούσαμε παράλειψη μας να μην αναφερθούμε, έστω εν συντομία στην άμεση σχέση που έχει η ανάπτυξη των αερομεταφορών στον τουρισμό. Το αντικείμενο είναι μεγάλο και χρήζει διερεύνησης στα πλαίσια μιας ξεχωριστής μελέτης. Η παρούσα εργασία επικεντρώνεται στην εναρμόνιση των κοινών κανόνων και διαδικασιών που αφορούν την Ευρωπαϊκή αεροπορική βιομηχανία. Για λόγους όμως πληρότητας της μελέτης μας, θεωρούμε σημαντικό να παραθέσουμε αυτή την σύντομη αναφορά.

Καταγράφεται από τις στατιστικές και είναι ευρέως αποδεκτό ότι οι αερομεταφορές αντιπροσωπεύουν το κυριότερο μέσο τουριστικών μετακινήσεων. Στα τουριστικά πακέτα το κόστος του αεροπορικού εισιτηρίου αντιπροσωπεύει ένα υπολογίσιμο μέγεθος και επομένως

<sup>142</sup> Airbus: «Παραδίδοντας το μέλλον: Πρόβλεψη παγκόσμιας αγοράς 2011-2030»

πορεία του κλάδου των αερομεταφορών επηρεάζει άμεσα τον τουριστικό τομέα.

Στην παγκόσμια τουριστική βιομηχανία οι αερομεταφορές αποτελούν κρίσιμο παραγωγικό συντελεστή καθώς εξασφαλίζουν την διάδοση του τουριστικού προϊόντος. Η αεροπορική υποδομή αποτελεί βασικό στοιχείο στήριξης της τουριστικής ανάπτυξης, η σχέση του τουρισμού και της αεροπορικών υποδομών θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως σχέση αλληλεξάρτησης και αναλογικής σύνδεσης.<sup>143</sup>

Η εξέλιξη της τεχνολογίας των αερομεταφορών συνέβαλλε καταλυτικά στην ανάπτυξη των αερομεταφορών και του τουρισμού στο δεύτερο μισό του 20ου αι. Τα αεροσκάφη έγιναν πιο άνετα, πιο ασφαλή, πιο γρήγορα και, παρά τις σχετικά υψηλές τιμές στις αρχές της δεκαετίας του '50, πιο οικονομικά σε σύγκριση με άλλους τύπους μεταφοράς, όπως της θαλάσσιας, η οποία μέχρι τότε κυριαρχούσε στην βιομηχανία του τουρισμού. Αλλά και στις δεκαετίες που ακολούθησαν η ραγδαία εξέλιξη της τεχνολογίας των αεροσκαφών σε συνδυασμό με την ολοένα και αυξανόμενη ζήτηση για ταξίδια αναψυχής, κατέστησαν τις αερομεταφορές κύριο μοχλό ανάπτυξης των ταξιδιών μεγάλων αποστάσεων. Σήμερα η αεροπορία είναι άμεσα συνδεδεμένη με τη βιομηχανία του τουρισμού στην Ευρώπη, δημιουργώντας εισπράξεις 700 εκατομμυρίων ευρώ την ημέρα και δημιουργώντας απασχόληση στις βιομηχανίες των αεροσκαφών, των κατασκευών μηχανών και των σχετιζόμενων με αυτά δραστηριοτήτων.<sup>144</sup>

Οι αερομεταφορές λοιπόν αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα του τουριστικού προϊόντος. Ιδιαίτερα μετά την απελευθέρωση τους τα τελευταία χρόνια επικρατεί αισιοδοξία σχετικά με τη αεροπορική διασύνδεση των κομβικών και περιφερειακών αεροδρομίων ανάμεσα σε διάφορους ευρωπαϊκούς προορισμούς.

Η είσοδος των νέων αεροπορικών εταιριών χαμηλού κόστους, που συνδέουν απευθείας διάφορους ευρωπαϊκούς προορισμούς, ιδιαίτερα περιφερειακούς, καθώς και οι εξελίξεις στην ανατολική Ευρώπη, εξαιτίας της ένταξης νέων χωρών στην Ευρωπαϊκή Ένωση δημιουργεί νέα δεδομένα στις αερομεταφορές συνδέοντας περιφερειακούς τουριστικούς προορισμούς με αεροδρόμια της κεντρικής και ανατολικής Ευρώπης.

---

<sup>143</sup> Σαμπράκος Ε., (1999), 3η Επιστημονική Ημερίδα Οικονομικής των Μεταφορών

<sup>144</sup> Καταρέλος 2006, βλ: <http://traveldailynews.gr/columns/article/1308#sthash.xhtCOS4e.dpuf>

## ΜΕΡΟΣ Γ

### Ο ΕΝΙΑΙΟΣ ΕΥΡΩΠΑΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ

#### Εισαγωγή

«Η Κοινότητα πρέπει να αναλάβει τις ευθύνες της συνδέοντας τη διαχείριση των ουρανών με την οικονομική και πολιτική της ολοκλήρωση. Την ώρα του ενιαίου νομίσματος, την ώρα που η Κοινότητα προχωρά σε μια όλο και πιο εκτεταμένη συνεργασία σε νομικό και αστυνομικό επίπεδο, την ώρα, τέλος, που οι πρωτοβουλίες για τη δημιουργία μιας Ευρώπης με ενιαία άμυνα αποκτούν όλο και πιο φιλόδοξο χαρακτήρα, η διαχείριση του ευρωπαϊκού ουρανού διεξάγεται με ξεπερασμένες μεθόδους και αρχές. Η Κοινότητα δεν μπορεί να διατηρεί στον ουρανό της τα σύνορα που κατόρθωσε να καταργήσει στο έδαφος και οφείλει να δώσει τη δυνατότητα στην αρχή της ελεύθερης κυκλοφορίας των προσώπων, των εμπορευμάτων και των υπηρεσιών να λειτουργήσει πέρα από τα σύνορα αυτά.»<sup>145</sup>

Με αυτά τα λόγια η Ευρωπαϊκή Επιτροπή το 1999, σε ανακοίνωση της προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, πρωτοπορεί, και με τόλμη θέτει την πολιτική κατεύθυνση ενός μεγάλου εγχειρήματος, του «Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού», το οποίο συνδέεται και βρίσκεται σε άμεση αλληλεξάρτηση με την Ευρωπαϊκή πολιτική και οικονομική ολοκλήρωση στην οποία πρέπει να βαδίζει η ΕΕ. Για το λόγο αυτό η Επιτροπή σε άλλο σημείο της ίδιας ανακοίνωσης τονίζει :

«Η Επιτροπή εκτιμά ότι η προτεινόμενη προσέγγιση απαιτεί μια πολιτική δέσμευση πολύ υψηλού επιπέδου για τη στήριξη μιας προσπάθειας που στην ουσία δε διαφέρει από τις αντίστοιχες του 1985 για τη δημιουργία της ενιαίας αγοράς της Κοινότητας και του 1990 για την οικονομική και νομισματική ένωση. Σε όλες αυτές τις περιπτώσεις, ήταν απαραίτητη η εξασφάλιση πολιτικής στήριξης από το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο προκειμένου να αναληφθεί μια δράση για την οποία υπήρχε επίγνωση ότι θα απαιτούσε ανεξάντλητη ενέργεια και βούληση προκειμένου να μπορέσει να υπερβεί το άγχος της ιστορίας και τη δύναμη της αδράνειας.»

Ουσιαστικά η ανακοίνωση αυτή είναι ένα κάλεσμα της Επιτροπής προς τα κράτη - μέλη να δοκιμάσουν τις αντοχές τους, σε ένα θέμα που άπτεται της εθνικής κυριαρχίας τους, κατά πόσο έχουν την ειλικρινή πολιτική βούληση να βαδίσουν μπροστά ή θα παραμείνουν δέσμια

---

<sup>145</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο - Η δημιουργία του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού , COM/99/0614 τελικό

των «εθνικών εγωισμών» και αγκυλώσεων του παρελθόντος.

Έτσι η βιώσιμη ανάπτυξη γενικότερα στη Ευρώπη, αλλά και ειδικότερα των Ευρωπαϊκών Αερομεταφορών συνδέεται άμεσα με το εγχείρημα του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού.

Στο κεφάλαιο αυτό της εργασίας μας θα προσπαθήσουμε να αναδείξουμε την αναγκαιότητα ή μη του εγχειρήματος, την ιδιαίτερη σημασία του για τη ανάπτυξη των Ευρωπαϊκών αερομεταφορών, να καταγράψουμε την πρόοδο που έχει συντελεστεί μέχρι σήμερα και να καταλήξουμε σε κάποια συμπεράσματα για το μέλλον.

### **Η αναγκαιότητα του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού**

Στο πλαίσιο του ιδιαίτερου ρόλου που διαδραματίζουν οι αερομεταφορές σε οικονομικό και κοινωνικό επίπεδο το σύστημα διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, (Air Traffic Management - ATM), έχει πρωτεύουσας σημασίας. Η αντιμετώπιση των προβλημάτων που παρουσιάζει ως προς την ανταγωνιστικότητα, την ασφάλεια των πτήσεων και τη βιωσιμότητα του είναι μεγάλης προτεραιότητας για την ΕΕ.

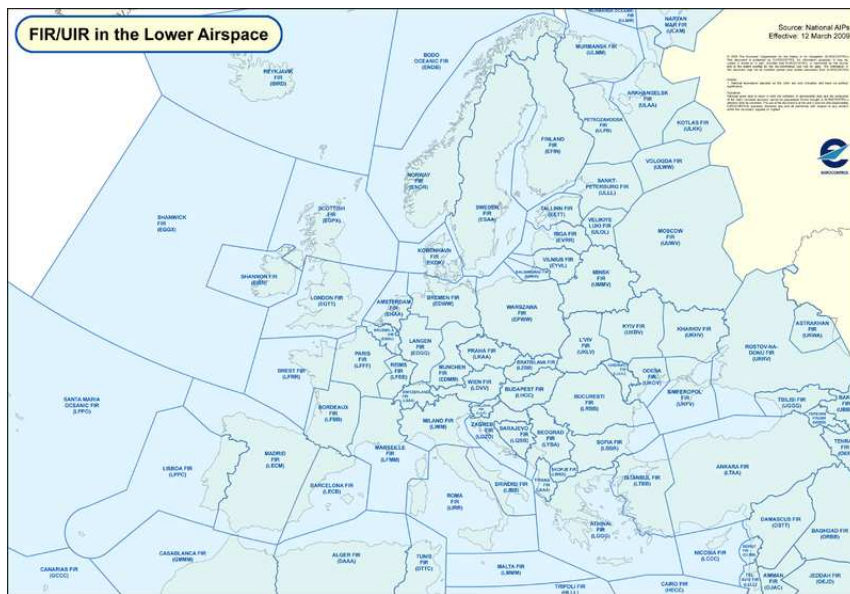
Σήμερα το σύστημα ATM στην Ευρώπη είναι ακόμα ιδιαίτερα κατακερματισμένο, (βλ. εικόνα12), βασίζεται στον εθνικό εναέριο χώρο, και η παροχή υπηρεσιών γίνεται σε εθνικό και κατά συνέπεια σε μονοπωλιακό επίπεδο. Είναι μια δικτυακή βιομηχανία που αποτελείται από:<sup>146</sup>

- Εκατοντάδες τομείς ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας
- 60 κέντρα ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας
- 16.700 ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας
- 450 ευρωπαϊκούς αερολιμένες καθώς
- 26.000 πτήσεις ημερησίως
- 38.000 ώρες πτήσης ημερησίως
- Ένα δίκτυο αεροδιαδρόμων που εξακολουθεί να εξελίσσεται σε εθνικό και όχι σε ευρωπαϊκό επίπεδο.
- 8 δις. κόστος για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στην Ευρώπη ετησίως.
- 4 δις. κόστος που βαρύνει τις αεροπορικές εταιρείες ετησίως, λόγω εναέριας κυκλοφορίας, (καθυστερήσεις, περιορισμοί ροής, σχεδιασμός αεροδιαδρόμων κλπ.)

---

<sup>146</sup> Έκθεση της Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο, για την εφαρμογή της νομοθεσίας του ενιαίου ουρανού: έφτασε η ώρα για αποτελέσματα, COM 731/2011, τελικό .

## Εικόνα12 : Ο κατακερματισμένος ευρωπαϊκός εναέριος χώρος



Πηγή: Eurocontrol

Καθώς ο όγκος της εναέριας κυκλοφορίας έχει αυξηθεί σημαντικά, κυρίως λόγω της ανάπτυξης της ενιαίας αγοράς αερομεταφορών, αυτός ο κατακερματισμός προκαλεί πλέον σοβαρά προβλήματα χωρητικότητας και σημαντικές καθυστερήσεις για τους επιβάτες. Επιπρόσθετα, προκαλεί άσκοπη κατανάλωση καυσίμων και εκπομπές και δημιουργεί υψηλότερα τέλη χρήσης των υποδομών από ότι εάν η διαχείριση γινόταν σε ευρωπαϊκό και όχι σε εθνικό επίπεδο. Η ποικιλομορφία των συστημάτων διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας από τον τεχνικό εξοπλισμό και το κανονιστικό πλαίσιο μέχρι την δομή του κάθε εθνικού εναέριου χώρου, την εκπαίδευση και την αξιολόγηση των Ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας είναι παράγοντες που επιδρούν στην ασφαλή, κανονική και ταχεία ροή της εναέριας κυκλοφορίας. Είναι περιοριστικοί παράγοντες όσον αφορά την χωρητικότητα<sup>147</sup> με συνέπεια την αύξηση των καθυστερήσεων, την ταλαιπωρία των χρηστών, την αύξηση του κόστους και την περιβαλλοντική επιβάρυνση.

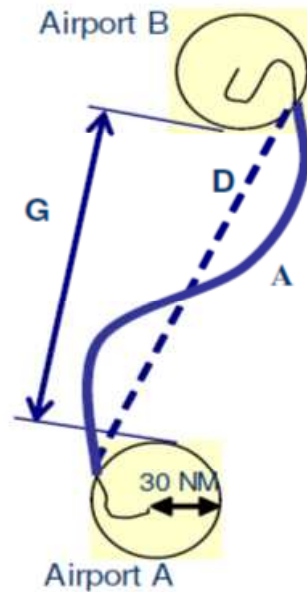
Ο σχεδιασμός των αεροδιαδρόμων για παράδειγμα, που γίνεται σε εθνικό επίπεδο στηρίζεται ακόμα στο παραδοσιακό σύστημα των ραδιοφάρων (VORs- NDBs) και δεν γίνεται χρήση της σύγχρονης τεχνολογίας GNSS (Global Navigation Satellite System), κάτι που σε άλλες χώρες, (π.χ. ΗΠΑ), είναι αποδεκτό καθώς και επιτρεπτό από τον σε διεθνές επίπεδο. Για το λόγο αυτό τα αεροσκάφη είναι τα αεροσκάφη είναι αναγκασμένα να ακολουθούν τεθλασμένες αντί για ευθείες εναέριες διαδρομές, (βλ. διάγραμμα 3), αυξάνοντας τον χρόνο

<sup>147</sup> Αριθμός αεροσκαφών ανά ώρα σε συγκεκριμένο τμήμα του εναέριου χώρου

πτήσης τους με όλες αυτές τις συνέπειες που προαναφέραμε, στο κόστος των καυσίμων, στο περιβάλλον, στην ασφάλεια και στη εξυπηρέτηση.

### Διάγραμμα 3 : Σχεδιασμός πτήσης αεροσκάφους

Σημερινή τροχιά A – μελλοντική τροχιά D



Πηγή: Κορφιάτης Β., 2010

Το ετήσιο κόστος λόγω του κατακερματισμού του εναέριου χώρου της ΕΕ ανήλθε στα 4 δισ. ευρώ το 2010. Το οικονομικό κόστος ανά σύνθετη ώρα πτήσης το 2009 αυξήθηκε ελαφρά, (1% ετησίως), σε σχέση με το 2006. Για το 2010 επίσης συνυπολογίζονται 19,4 εκατ. λεπτά καθυστερήσεων εξαιτίας της Διευθέτησης Ροής της Εναέριας Κυκλοφορίας (ΔΡΕΚ / ATFM). Επιπροσθέτως, κάθε πτήση ήταν κατά μέσο όρο 49 χλμ. μακρύτερη απ' ό,τι το άμεσο δρομολόγιο.<sup>148</sup>

Η υλοποίηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού θα επιφέρει:

- Αύξηση χωρητικότητας εναέριων χώρων με πλήρη κάλυψη της ζήτησης εναέριας κυκλοφορίας
- Βελτίωση ασφάλειας των πτήσεων με συντελεστή 10
- Μείωση της επίδρασης στο περιβάλλον κατά 10% ανά πτήση
- Μείωση του κόστους διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας κατά 50%<sup>149</sup>

<sup>148</sup> ΕΟΚΕ, 2013, γνωμοδότηση με θέμα: «Ενιαίος ευρωπαϊκός ουρανός II +», (17-04-2013)

<sup>149</sup> Κορφιάτης Β., 2010, σελ.11



## Σύγκριση Εναερίου Χώρου ΕΕ-ΗΠΑ –Μικρό ιστορικό

Συγκριτικές μελέτη που έγιναν από το 2003 και μετά ανάμεσα στα συστήματα Διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας - ATM, των ΗΠΑ και της ΕΕ, έδειξαν ότι το τελευταίο είναι μη αποδοτικό.<sup>150</sup> Οι κυριότερες διαφορές εντοπίζονται συνοπτικά στα εξής:

- Στις ΗΠΑ ο εναέριος χώρος είναι ενιαίος, ενώ στη ΕΕ είναι κατακερματισμένος
- Ο ελεγχόμενος χώρος διαδρομών στην ΕΕ είναι κατά προσέγγιση 10,7 εκατομμύρια τετραγωνικά χιλιόμετρα έναντι των 13,8 εκατομμυρίων τετραγωνικών χιλιομέτρων των ΗΠΑ
- Παρά τον μεγαλύτερο εναέριο χώρο ελέγχου στις ΗΠΑ λειτουργούν 21 κέντρα διαδρομών έναντι των 58 που λειτουργούν στην Ευρώπη
- Η μονάδα κόστους του Ευρωπαϊκού ATM ήταν 60 – 70% υψηλότερη από αυτήν των ΗΠΑ
- Η παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στην Ευρώπη, και τα συστήματα υποστήριξης τους από χώρα σε χώρα δεν είναι πλήρως ολοκληρωμένα, ενώ βασίζονται σε τεχνολογίες οι οποίες βρίσκονται ήδη στο μέγιστο των δυνατοτήτων τους.

Οι μελέτες αυτές απλώς έρχονται να επιβεβαιώσουν μια λίγο-πολύ γνωστή κατάσταση. Από το 1988/89 που δημιουργήθηκε μείζονος σημασίας πρόβλημα με τις καθυστερήσεις έγιναν πολλές ενέργειες για να βελτιωθεί η κατάσταση, όμως δεν απέδωσαν γιατί το πρόβλημα ήταν πιο βαθύ και διαρθρωτικό.<sup>151</sup> Η διαπίστωση της ομάδας υψηλού επιπέδου που συστάθηκε το 2000 από την Επιτροπή διαπιστώνει ότι η ζήτηση των αερομεταφορών παρουσιάζει αύξηση από 5 έως 7% τα τελευταία χρόνια και αυτό το ποσοστό αύξησης αναμένεται να συνεχιστεί στο άμεσο μέλλον οδηγώντας έτσι σε τουλάχιστον διπλασιασμό της κυκλοφορίας κάθε δώδεκα χρόνια.<sup>152</sup> Τα όποια μέτρα έχουν ληφθεί αποδείχτηκαν ανεπαρκή, και η λήψη αποφάσεων είναι επιτακτική.

Η Λευκή Βίβλος για τις μεταφορές του 2001 αποτελεί την λυδία λίθο που χαράζει τις κατευθύνσεις πολιτικής δράσης αλλά η τελική απόφαση για την δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού έως το 2004, λαμβάνεται από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο στην

---

<sup>150</sup> Simon McNamara 2005, 28-29, σε Καταρέλος Ε., 2011

<sup>151</sup> Ενιαίος Ευρωπαϊκός ουρανός,(2001), Έκθεση της ομάδας υψηλού επιπέδου, Ελληνική έκδοση, Λουξεμβούργο : Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 2001, σελ.9

<sup>152</sup> ό.π. σελ. 7

Βαρκελώνη τον Μάρτιο του 2002.<sup>153</sup>

Η τότε Αντιπρόεδρος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και Επίτροπος Μεταφορών και Ενέργειας, που είχε ενεργό ρόλο στις εξελίξεις Loyola de Palacio, είχε δηλώσει: «... ο Ευρωπαϊκός Εναέριος Χώρος είναι κατακερματισμένος σε μικρά, αναποτελεσματικά μπλοκ για τα οποία χρησιμοποιείται μια ποικιλία τεχνολογιών. Αυτό το κατακερματισμένο σύστημα, έχει ως αποτέλεσμα καθυστερήσεις, υψηλό κόστος, επιπλέον απαιτήσεις σε πιλότους και ελεγκτές, καθώς και δυνητικούς κινδύνους για την ασφάλεια. Η ανάγκη εξυπηρέτησης πολυεθνικής στρατιωτικής εναέριας κυκλοφορίας επιδεινώνει την κατάσταση. Ήλθε η ώρα για την Ευρώπη συνολικά να δημιουργήσει έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό.»

Τι είναι όμως αλήθεια ο Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός; Η απάντηση είναι ότι πρόκειται για ένα σύνολο μέτρων για την κάλυψη μελλοντικών αναγκών σε μεταφορική ικανότητα και για την ασφάλεια των αερομεταφορών.

Εφαρμόζεται τόσο στον τομέα της πολιτικής όσο και της πολεμικής αεροπορίας και αφορά τις κανονιστικές ρυθμίσεις, την οικονομία, την ασφάλεια, το περιβάλλον, την τεχνολογία, καθώς και θεσμικές πτυχές.

Στόχος είναι να τεθεί τέλος στον έως τώρα τρόπο διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, που δεν έχει εξελιχθεί από την εποχή της δεκαετίας του '60 και στον οποίο, σε μεγάλο βαθμό, οφείλεται η σημερινή συμφόρηση στις αερομεταφορές.

## **Ο Ενιαίος ευρωπαϊκός ουρανός I**

Ο Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός αρχίζει υλοποιείται σε θεσμικό επίπεδο με την ψήφιση από τα θεσμικά όργανα της ΕΕ των κανονισμών 549/550/551/552/ του 2004. Η διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας, ATM, με το νέο θεσμικό πλαίσιο περνάει στην αρμοδιότητα της ΕΕ, με σκοπό να μειωθεί ο κατακερματισμός του Ευρωπαϊκού εναέριου χώρου και να αυξηθεί η χωρητικότητά του.

Έτσι έχουμε πλέον μέχρι σήμερα ένα εξελισσόμενο θεσμικό πλαίσιο, πρότυπα ασφάλειας πτήσεων και διαλειτουργικότητας και κανόνες για τη διαχείριση του εναέριου χώρου και της ροής της εναέριας κυκλοφορίας, καθώς και μεγαλύτερη διαφάνεια στον προσδιορισμό του κόστους.<sup>154</sup>

---

<sup>153</sup> Ενιαίος Ευρωπαϊκός ουρανός,(2002), Διευρύνοντας τους ορίζοντες στις αερομεταφορές , Ελληνική έκδοση, Λουξεμβούργο : Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 2002, σελ.3

<sup>154</sup> Έκθεση της Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο, για την εφαρμογή της νομοθεσίας του ενιαίου ουρανού: έφτασε η ώρα για αποτελέσματα, COM/731/2011 τελικό

Η κοινοτική νομοθεσία<sup>155</sup> του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού Ι περιλαμβάνει κανονισμούς, οδηγίες και κανόνες υλοποίησης που αφορούν κυρίως:

- Την δημιουργία ανεξάρτητων Εθνικών Εποπτικών Αρχών (EEA)
- Την πιστοποίηση των Παρόχων Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας (Aeronautical Navigation Service Providers-ANSPs)
- Την λειτουργική ενοποίηση των εναέριων χώρων γειτονικών κρατών με την δημιουργία των Λειτουργικών Τμημάτων Εναέριου Χώρου-ΛΤΕΧ, (Functional Airspace Blocks, FABs)
- Την δια-λειτουργικότητα (Interoperability) των διαφόρων τεχνικών συστημάτων
- Την καθιέρωση επαγγελματικών πτυχίων στους Ελεγκτές Εναέριας Κυκλοφορίας (EEK)
- Την ελαστική χρήση των εναέριων χώρων (Flexible Use of Airspace, FUA)
- Την χρέωση της παροχής των υπηρεσιών αεροναυτιλίας (ANSPs Charging Scheme)

Επίσης θεσπίζονται:

- Επιτροπή Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού που έχει καθήκον να επικουρεί την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στα καθήκοντα της και να εκπροσωπεί του χρήστες. Συμμετέχουν δύο εκπρόσωποι από κάθε χώρα της ΕΕ
- Συμβουλευτικό όργανο του κλάδου που παρέχει στην Επιτροπή συμβουλές σχετικά με την υλοποίηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού. Απαρτίζεται από εκπροσώπους παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας, ενώσεων χρηστών του εναέριου χώρου, υπεύθυνους αεροδρομίων, της κατασκευαστικής αεροναυπηγικής βιομηχανίας και επαγγελματικών οργανώσεων εκπροσώπησης του προσωπικού.
- Ένα σύστημα επιδόσεων που στοχεύει στη βελτίωση της αεροναυτιλιακής εξυπηρέτησης και των λειτουργιών του δικτύου στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό. Το σύστημα αποτελείται από:
  - πανευρωπαϊκούς στόχους επιδόσεων στους καίριους τομείς της ασφάλειας, του περιβάλλοντος, της χωρητικότητας και της οικονομικής απόδοσης
  - εθνικά σχέδια που περιλαμβάνουν τους 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.

---

<sup>155</sup> Κανονισμοί 549/550/551/552/ του 2004

- Επί στρατιωτικών ζητημάτων οι χώρες της ΕΕ ενέκριναν γενική δήλωση που συνδέονται με τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό. Σύμφωνα με την εν λόγω δήλωση, οφείλουν να ενδυναμώσουν τη συνεργασία μεταξύ του στρατιωτικού και του πολιτικού τομέα, εφόσον όλες οι ενδιαφερόμενες χώρες της ΕΕ το κρίνουν αναγκαίο.
- Στο Eurocontrol ανατίθεται η εκπόνηση μέτρων εκτέλεσης που εμπίπτουν στην αρμοδιότητά του, βάσει εντολών που διατυπώνει η επιτροπή για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό.

Τέλος δεν τίθενται κωλύματα στην εφαρμογή μέτρων από τις χώρες της ΕΕ, εφόσον αυτά κρίνονται απαραίτητα για τη διασφάλιση ζωτικών συμφερόντων της πολιτικής για την ασφάλεια ή την άμυνα.

## Ενιαίος ευρωπαϊκός ουρανός II

Ωστόσο, παρόλο που το πρώτο νομοθετικό πλαίσιο ήταν απαραίτητο, δεν ήταν αρκετό. Έτσι μια δεύτερη δέσμη νομοθετικών πράξεων (ΕΕΟ II) προτείνεται από την Επιτροπή το 2008 και εγκρίνεται το 2009 από το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο με σκοπό να επιταχυνθεί η δημιουργία ενός πραγματικά ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού από το 2012 και εφεξής.

Για να ολοκληρωθεί η δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, είναι αναγκαίο να θεσπισθούν πρόσθετα μέτρα σε κοινοτικό επίπεδο, ιδίως για να βελτιωθούν οι επιδόσεις του ευρωπαϊκού συστήματος πολιτικής αεροπορίας σε καίρια πεδία, όπως το περιβάλλον, η χωρητικότητα και η οικονομική απόδοση, λαμβανομένων πάντοτε υπόψη των πρωταρχικών στόχων για την ασφάλεια. Είναι επίσης αναγκαίο να προσαρμοσθεί η νομοθεσία για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό στην τεχνική πρόοδο.<sup>156</sup>

Το θεσμικό πλαίσιο του δεύτερου πακέτου του ΕΕΟ βασίζεται σε πέντε πυλώνες, (Διάγραμμα 4), που είναι:

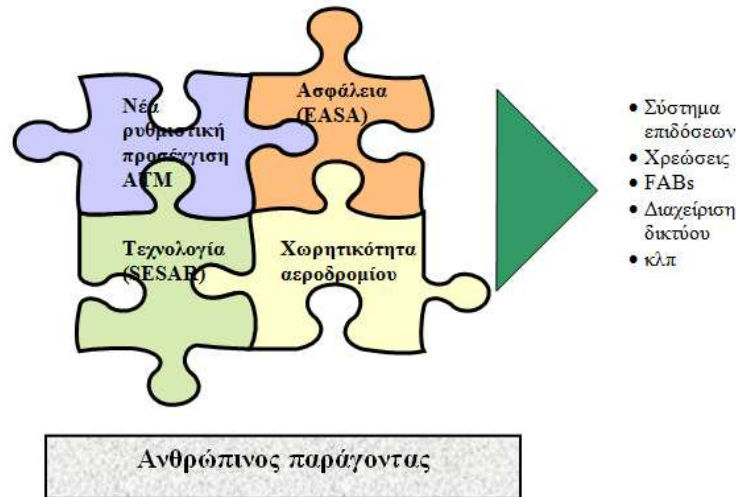
- Επιδόσεις
- Ασφάλεια πτήσεων

---

<sup>156</sup> Κανονισμός 1070/2009, τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 549/2004, (ΕΚ) αριθ. 550/2004, (ΕΚ) αριθ. 551/2004 και (ΕΚ) αριθ. 552/2004 για να βελτιωθούν οι επιδόσεις και η βιωσιμότητα του ευρωπαϊκού συστήματος πολιτικής αεροπορίας

- Τεχνολογία
- Αερολιμένες
- Ανθρώπινος παράγοντας

**Διάγραμμα 4 : Συσχέτιση των πακέτων του SES II**



Πηγή: Tytgat Luc 2010, σε Καταρέλος 2011

Στον πρώτο πυλώνα που αφορά τις επιδόσεις η Επιτροπή προτείνει ενίσχυση του νομοθετικού πλαισίου για την καθοδήγηση των επιδόσεων του συστήματος διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, την διευκόλυνση της ολοκλήρωσης της παροχής υπηρεσιών μέσω των Fabs και την ενίσχυση της λειτουργίας διαχείρισης του δικτύου.

Στον δεύτερο πυλώνα που αφορά την ασφάλεια η Επιτροπή προτείνει την επέκταση των αρμοδιοτήτων του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA) στα υπόλοιπα καίρια πεδία για την ασφάλεια: τους αερολιμένες, τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας και τις αεροναυτιλιακές υπηρεσίες.

Στον τρίτο πυλώνα που αφορά την τεχνολογία η Επιτροπή προτείνει την επιτάχυνση της ανάπτυξης του συστήματος ελέγχου-ATM, χάρη κυρίως στην εφαρμογή του SESAR, με στόχο την αύξηση των επιπέδων ασφάλειας πτήσεων και των δυνατοτήτων διαχείρισης της κυκλοφορίας.

Στον τέταρτο πυλώνα που αφορά τους αερολιμένες η Επιτροπή εμμένει στην ανάγκη να πραγματοποιηθούν επενδύσεις και στην εφαρμογή των μέτρων που προβλέπει το «σχέδιο δράσης για τη χωρητικότητα των αεροδρομίων, την αποδοτικότητα και την ασφάλεια».

Η δεύτερη δέσμη μέτρων έτυχε ισχυρής και έντονης υποστήριξης όχι μόνο από τις

αεροπορικές εταιρείες και τους αερολιμένες, αλλά ακόμη και από παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας, (ANSP).

Η υποστήριξη ολόκληρης της κοινότητας των φορέων ATM επιβεβαιώθηκε εκ νέου με την έγκριση οδικού χάρτη στη Μαδρίτη το Φεβρουάριο του 2010,<sup>157</sup> στο Συμβούλιο Υπουργών της 4ης Μαΐου 2010 μετά την κρίση που προκλήθηκε από το νέφος ηφαιστειακής τέφρας, και μέσω ενός χάρτη στη Βουδαπέστη το Μάρτιο του 2011.

Αυτή η ισχυρή πολιτική υποστήριξη επιβεβαιώνει την επείγουσα ανάγκη για συνεχή μεταρρύθμιση του τομέα ATM και, συγκεκριμένα, το υψηλό επίπεδο προτεραιότητας που πρέπει να δοθεί στην πλήρη και έγκαιρη εφαρμογή και υλοποίηση του ΕΕΟ.

### Εφαρμογή του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού

Το σύνολο των νομοθετικών και κανονιστικών μέτρων που προβλέπονται για την δημιουργία του ΕΕΟ απαιτεί για την εφαρμογή του την δημιουργία συγκεκριμένων δομών και δράσεων. Στα πλαίσια αυτά:<sup>158</sup>

- Συστήθηκε φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων (PRB) στα πλαίσια του Eurocontrol (2010). Σκοπός του φορέα PRB είναι η παροχή συνδρομής στην Επιτροπή και στις ΕΕΑ για την εφαρμογή και την παρακολούθηση του μηχανισμού επιδόσεων.
- Ορίστηκε συντονιστής FABs,(2010), με σκοπό τη διευκόλυνση του καθορισμού των FABs, όπως προβλέπεται από το άρθρο 9β του κανονισμού 1070/2009.
- Ορίστηκε διαχειριστής δικτύου του ευρωπαϊκού δικτύου ATM, (2011). Η Επιτροπή ανέθεσε στον Eurocontrol τις αρμοδιότητες που αφορούν την εκτέλεση των λειτουργιών δικτύου (διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας, σχεδιασμός του ευρωπαϊκού δικτύου διαδρομών, συντονισμός περιορισμένων πόρων, ιδίως των ραδιοσυχνοτήτων εντός των ζωνών συχνοτήτων εναέριας κυκλοφορίας που χρησιμοποιούνται από τους κωδικούς γενικής εναέριας κυκλοφορίας και πομποδεκτών ραντάρ (SSR)) και τη λειτουργία της ευρωπαϊκής μονάδας συντονισμού αεροπορικών κρίσεων.
- Συγκροτήθηκε (2007), κοινή επιχείρηση SESAR (Sesar Join Undertaken-SJU),<sup>159</sup> ως σύμπραξη δημόσιου-ιδιωτικού τομέα για τη διαχείριση της φάσης ανάπτυξης του

---

<sup>157</sup> Madrid Declaration, Διαθέσιμο στο:

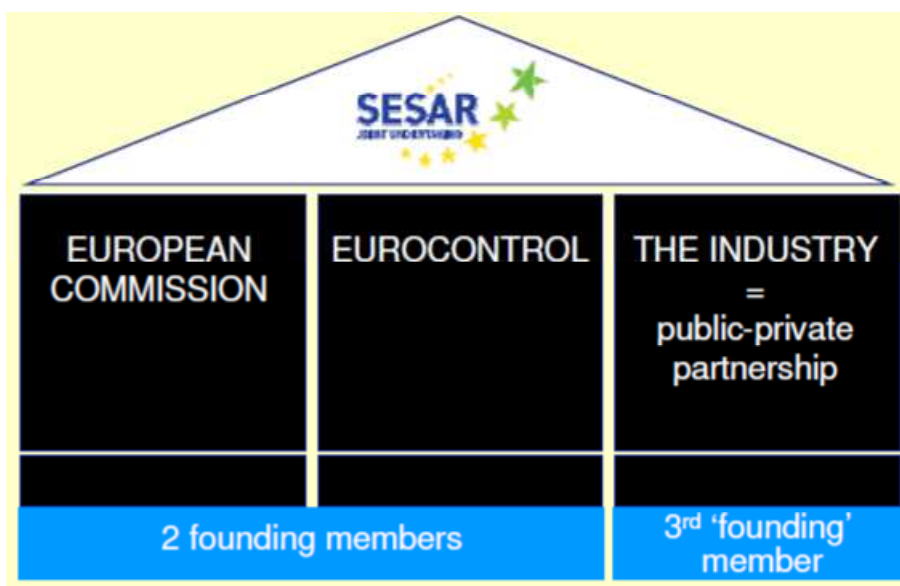
[http://ec.europa.eu/transport/modes/air/single\\_european\\_sky/ses\\_2\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/air/single_european_sky/ses_2_en.htm), πρόσβαση 23/05/2013

<sup>158</sup> Έκθεση της Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο, για την εφαρμογή της νομοθεσίας του ενιαίου ουρανού: έφτασε η ώρα για αποτελέσματα, COM/2011/0731 τελικό

<sup>159</sup> Κανονισμός 219/2007, για τη σύσταση κοινής επιχείρησης για την ανάπτυξη του ευρωπαϊκού συστήματος νέας γενιάς για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας (SESAR)

προγράμματος SESAR, (εικόνα12). Η κοινοπραξία SESAR συστάθηκε με συμβατική συμφωνία, η οποία συνενώνει τις δυνάμεις και την εμπειρογνώσια όλων των εμπλεκόμενων παραγόντων της Ευρωπαϊκής διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας - ATM.<sup>160</sup>

**Εικόνα 12 : Η κοινή επιχείρηση Sesar Join Undertaking - SJU**



Πηγή :Κορφιάτης Β., 2010

- Από το 2010, ο EASA συμμετέχει σταδιακά στη διαδικασία θέσπισης κανόνων για τον ΕΕΟ στον τομέα της ATM, ενώ ο Eurocontrol επέτυχε διαδικασία εσωτερικής μεταρρύθμισης, ώστε να γίνει φορέας τεχνικής υποστήριξης για την ΕΕ.
- Ομάδα εμπειρογνομόνων με αντικείμενο την κοινωνική διάσταση του ΕΕΟ συστάθηκε το Δεκέμβριο του 2010. Σκοπός της είναι να προτείνει στην Επιτροπή νέα μέτρα που ενδέχεται να βελτιώσουν την εκτίμηση των κοινωνικών επιπτώσεων εντός του ΕΕΟ.
- Αναλήφθηκαν δράσεις για τη δημιουργία της συντονιστικής πλατφόρμας Εθνικών Εποπτικών Αρχών - ΕΕΑ και της ομάδας εστιακών σημείων των Λειτουργικών Τμημάτων Εναέριου Χώρου – FABs. Στα φόρουμ αυτά οι ΕΕΑ και τα FABs ανταλλάσσουν εμπειρίες και βέλτιστες πρακτικές, συζητούν τις δυσκολίες που αντιμετωπίζουν και προσπαθούν να αναπτύξουν κοινές προσεγγίσεις και διαδικασίες.

<sup>160</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο - Ρυθμιστικό σχέδιο διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας στην Ευρώπη, (ρυθμιστικό σχέδιο ATM), COM/750/2008 τελικό

## Το πρόγραμμα SESAR

Το Ερευνητικό Σχέδιο Διαχείρισης Εναέριας Κυκλοφορίας ΕΕΟ, (ΕΣΔΕΚΕΕΟ), ή SESAR, (Single European Sky ATM Research), είναι το τεχνολογικό σκέλος της πρωτοβουλίας για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό και αποτελεί ένα από τους πυλώνες του ΕΕΟ II . Η ανάγκη που επέβαλε τη δημιουργία της ερευνητικής προσπάθειας SESAR ήταν η διαπίστωση ότι η παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας και τα συστήματα υποστήριξής τους δεν είναι μεταξύ τους πλήρως ολοκληρωμένα, ενώ βασίζονται σε τεχνολογίες οι οποίες οι οποίες βρίσκονται ήδη στο μέγιστο των δυνατοτήτων τους. Επομένως προκειμένου να διευκολυνθούν οι μελλοντικές ανάγκες της εναέριας κυκλοφορίας, θεωρήθηκε ότι απαιτείται, μια παραδειγματική στροφή, η οποία και θα υποστηρίζεται από καινοτόμες τεχνολογίες αιχμής.<sup>161</sup> Η μεταρρύθμιση της Διαχείρισης Εναέριας Κυκλοφορίας - ATM συμβάλλει στην επίτευξη των στόχων για τις αερομεταφορές που περιγράφονται στη Λευκή Βίβλο για τις μεταφορές.<sup>162</sup>

Οι τεχνολογίες και οι διαδικασίες που αναπτύσσονται στο πλαίσιο του SESAR συμβάλλουν στην εφαρμογή του ΕΕΟ με νέας γενεάς σύστημα ATM που είναι ικανό να αυξήσει τις επιδόσεις με:

- Τριπλασιασμό της υπάρχουσας χωρητικότητας του εναέριου χώρου
- Βελτίωση στο δεκαπλάσιο της ασφάλειας των πτήσεων
- Μείωση του κόστους ATM κατά 50% για τις αεροπορικές εταιρείες
- Μετριασμό κατά 10% ανά πτήση του αντίκτυπου των αερομεταφορών στο περιβάλλον.<sup>163</sup>

Επίκεντρο του SESAR είναι το Ευρωπαϊκό γενικό Πρόγραμμα ATM. Ένα συνεργατικό πλαίσιο που επιστρατεύει όλους τους ενδιαφερόμενους. Για πρώτη φορά, όλοι οι παράγοντες των αερομεταφορών συμμετέχουν στον καθορισμό, την ανάπτυξη και την εγκατάσταση πανευρωπαϊκού έργου εκσυγχρονισμού της Διαχείρισης Εναέριας Κυκλοφορίας - ATM.

Το πρόγραμμα είναι σε συνεχή αναπτυξιακή φάση, την οποία διαχειρίζεται η κοινή επιχείρηση Sesar Joint Undertaking - SJU, σύμπραξη δημοσίου-ιδιωτικού τομέα, (ΣΔΙΤ), η οποία απαρτίζεται από 17 μέλη και περισσότερους από 80 άλλους συμμετέχοντες από τρίτες

---

<sup>161</sup> Καταρέλος, 2011

<sup>162</sup> COM 144/2011

<sup>163</sup> Επιδόσεις που καθορίστηκαν από τον αρχικό κανονισμό 549/2004



χώρες.

Σύμφωνα με το Γενικό Πρόγραμμα<sup>164</sup>, η εγκατάσταση του SESAR θα απαιτήσει συνολικές επενδύσεις άνω των 30 δισεκατ. ευρώ, θα δημιουργήσει όμως σημαντική οικονομική αξία και θα βελτιώσει την ασφάλεια πτήσεων, την ποιότητα εξυπηρέτησης και το περιβάλλον στην Ευρώπη. Τα οφέλη αυτά εξαρτώνται όμως εξαιρετικά από την ικανότητα των ενδιαφερομένων να προχωρήσουν στην έγκαιρη και συγχρονισμένη εγκατάσταση του προγράμματος. Υπολογίζεται ότι η υλοποίηση του όλου προγράμματος θα έχει σωρευτική επίπτωση στο ΑΕΠ της ΕΕ 419 δισεκατ. Ευρώ, 328.000 νέες θέσεις εργασίας και εξοικονόμηση CO2 που αποτιμάται σε 50 εκατ. Ευρώ.<sup>165</sup>

Τα κύρια χαρακτηριστικά γνωρίσματα του είναι:

- Μετακίνηση στη λογική των τροχιών πτήσης<sup>166</sup> για τα αεροσκάφη ούτως ώστε να επιτυγχάνεται το μέγιστο δυνατό όφελος. Οι τροχιές 4D (4 διαστάσεων) θα υποστηρίζονται από δορυφορικά συστήματα.
- Συνεργατικός προγραμματισμός, όλων των εμπλεκόμενων μερών στη διαχείριση της πτήσης από την πύλη αναχώρησης μέχρι την πύλη άφιξης (gate to gate) να προγραμματίζουν τις δραστηριότητές τους με βάση τις επιδόσεις που θα τους παρέχει το σύστημα, (εικόνα 13).
- Διαδικασίες επίτευξης του άριστου συντονισμού μεταξύ πολικών και στρατιωτικών αρχών για την καλύτερη εκμετάλλευση του εναέριου χώρου
- Εκμετάλλευση των νέων τεχνολογιών για μεγαλύτερη ακρίβεια και ασφάλεια, βελτιστοποίηση των μεθόδων διαχωρισμού των αεροσκαφών με συνέπεια την αύξηση της χωρητικότητας του εναέριου χώρου
- Ιδιαίτερη σημασία στο ρόλο του ανθρώπινου παράγοντα ούτως ώστε η εργασία να πραγματοποιείται χωρίς αδικαιολόγητη πίεση υποστηριζόμενη από προηγμένη τεχνολογία

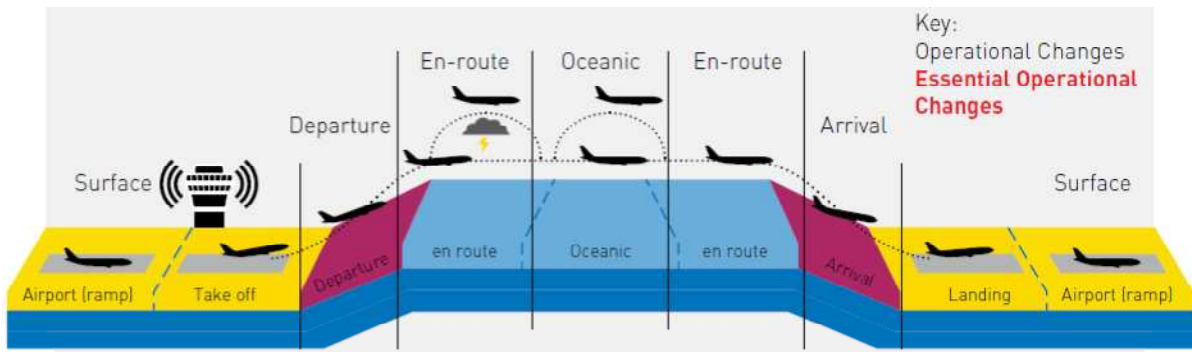
---

<sup>164</sup>Βλ: [http://ec.europa.eu/transport/air/sesar/european\\_atm\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/air/sesar/european_atm_en.htm)

<sup>165</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής: Μηχανισμοί διοίκησης και παροχής κινήτρων για την εγκατάσταση του SESAR, του τεχνολογικού σκέλους της πρωτοβουλίας για τον ΕΕΟ, COM/2011/0923 τελικό

<sup>166</sup> European Commission, Flightpath 2050 - Europe's Vision for Aviation, Report of the High-Level Group on Aviation Research, Luxembourg, 2011, Διαθέσιμο στο: [http://ec.europa.eu/research/transport/pdf/flightpath2050\\_final.pdf](http://ec.europa.eu/research/transport/pdf/flightpath2050_final.pdf), πρόσβαση 16-/5/2013

**Εικόνα 13 : Συνεργατικός προγραμματισμός gate to gate**



Πηγή: European Air Traffic Management Master Plan

Το SESAR αποτελείται από τρεις φάσεις:

*Τη φάση καθορισμού (2005-2007), κατά την οποία αναπτύχθηκε το σχέδιο εκσυγχρονισμού της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, (ή «Γενικό Πρόγραμμα για την ATM») καθορίζοντας τα διάφορα τεχνολογικά στάδια, τις προτεραιότητες και τα χρονοδιαγράμματα*

*Τη φάση ανάπτυξης (2007-2016), με δραστηριότητες έρευνας, ανάπτυξης και επικύρωσης σε σχέση με τις νέες τεχνολογίες και διαδικασίες που θα αποτελέσουν το θεμέλιο των συστημάτων νέας γενεάς*

*Τη φάση εγκατάστασης (2014-2020), κατά την οποία θα εκπονηθούν και θα εφαρμοστούν σε ευρεία κλίμακα οι νέες τεχνολογίες και διαδικασίες*

Η πρώτη φάση έληξε με επιτυχία και ήδη διανύουμε την δεύτερη.

Το πρόγραμμα SESAR δίνει ιδιαίτερη βαρύτητα στην διαλειτουργικότητα,<sup>167</sup> (interoperability), των συστημάτων ως βασική προϋπόθεση για την επιτυχία του εγχειρήματος. Η απαίτηση χρηστών είναι να πετούν τόσο στο χώρο της ΕΕ, όσο και σε ολόκληρο τον κόσμο με ένα αερομεταφερόμενο εξοπλισμό διαλειτουργικό με οποιοδήποτε σύστημα Διαχείρισης Εναέριας Κυκλοφορίας – ATM, στο έδαφος. Για το λόγο αυτό παρόμοιες πρωτοβουλίες όπως αυτή του SESAR τρέχουν και σε άλλες περιοχές του κόσμου με πιο σημαντική αυτή των ΗΠΑ με το πρόγραμμα NextGen. Το Γενικό Πρόγραμμα ATM θα πραγματεύεται δεόντως τα θέματα βιομηχανοποίησης και ότι θα διαμορφωθούν

<sup>167</sup> Regulation (EC) No 552/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 on the interoperability of the European Air Traffic Management network (the interoperability Regulation)

κατάλληλες συνδέσεις και θα διατηρηθεί η υποστήριξη των φορέων τυποποίησης και πιστοποίησης, καθώς και του κατασκευαστικού κλάδου μέσω της τεχνικής εμπειρογνομosύνης της SJU. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή θα συνεχίσει να στηρίζει τις προσπάθειες τυποποίησης του ICAO και την τεχνική συνεργασία με τις ΗΠΑ και την Ιαπωνία, προκειμένου να εξασφαλισθεί διαλειτουργικότητα σε παγκόσμιο επίπεδο<sup>168</sup>

### Τα προγράμματα Galileo- Egnos

Το πρόγραμμα Galileo αποτελεί Ευρωπαϊκή πρωτοβουλία για ένα τελευταίας τεχνολογίας παγκόσμιο σύστημα δορυφορικής πλοήγησης, που παρέχει μια εξαιρετικά ακριβή, εγγυημένη παγκόσμια υπηρεσία εντοπισμού θέσης υπό πολιτικό έλεγχο.

Το σύστημα σε πλήρη ανάπτυξη θα αποτελείται από 30 δορυφόρους και τη σχετική υποδομή εδάφους. Το Galileo θα είναι διαλειτουργικό με το GPS και GLONASS, τα δύο άλλα παγκόσμια συστήματα δορυφορικής πλοήγησης.<sup>169</sup> Είναι το αποτέλεσμα σύμπραξης της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Διαστήματος (ESA).

Το κόστος του υπολογίζεται στα 20 δις ευρώ. Οι 30 δορυφόροι, (από τους οποίους οι 3 εφεδρικοί), θα βρίσκονται σε μια τροχιά 23.222 χιλιομέτρων. Η αρχική λειτουργία του προβλέπεται για το 2014 και τελική ολοκλήρωση του το 2019. Θα έχει ακρίβεια ενός μέτρου με δυνατότητα εκπομπής/αποδοχής σήματος για Έρευνα και Διάσωση (SAR). Στο πρόγραμμα συμμετέχουν Ισραήλ, Ουκρανία, Μαρόκο, Ν.Κορέα. Η Κίνα προσχώρησε το 2003 και απεχώρησε το 2006 για να φτιάξει το δικό της (Beidou). Η εφαρμογή του θα αλλάξει άρδην το τοπίο στον τρόπο διαχείρισης της Εναέριας κυκλοφορίας ATM, προσφέροντας διαλειτουργικότητα, ταχύτερες και ασφαλέστερες πτήσεις. Αποτελεί βασική υποδομή για τις τεχνολογίες των αεροσκαφών ADS-B, RNP, CDA.<sup>170</sup>

Το EGNOS, είναι το πρώτο εγχείρημα της Ευρώπης στον τομέα της δορυφορικής πλοήγησης και ανοίγει το δρόμο για το Galileo, που είναι ακόμα υπό ανάπτυξη. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δρομολόγησε την υπηρεσία πλοήγησης του EGNOS τον Μάρτιο του 2011 με σκοπό να συμβάλει στη αύξηση των πλεονεκτημάτων για την αεροπορική κοινότητα.<sup>171</sup>

### Τα FABS ως νέα αρχιτεκτονική του Ευρωπαϊκού εναέριου χώρου

Το πρώτο πακέτο μέτρων για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό SES I, προέβλεπε για την αντιμετώπιση του κατακερματισμού του Ευρωπαϊκού Εναέριου χώρου τη συνένωση των 60

<sup>168</sup> COM 923/2011

<sup>169</sup> Βλ: [http://ec.europa.eu/enterprise/policies/satnav/galileo/index\\_en.htm#h2-6](http://ec.europa.eu/enterprise/policies/satnav/galileo/index_en.htm#h2-6)

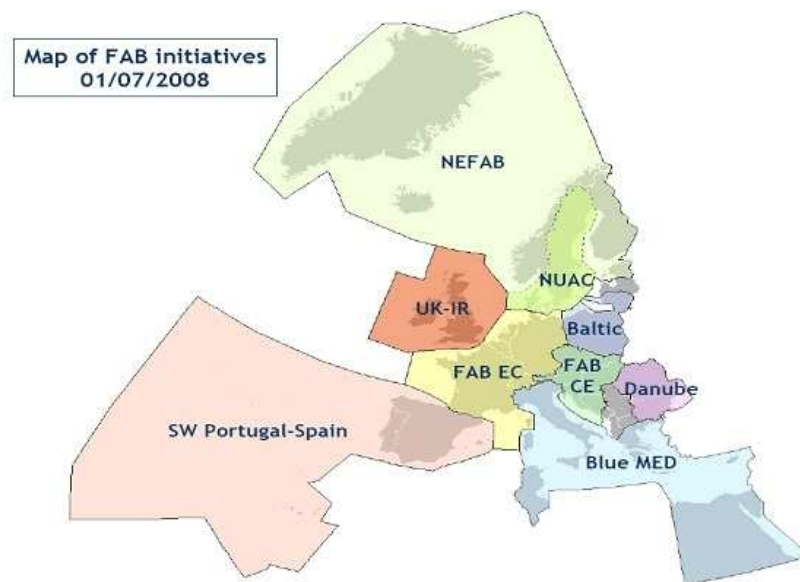
<sup>170</sup> Βλ: Αδαμίδης Τ.(2012), Συνέδριο 'Οι αερομεταφορές του σήμερα και του αύριο, Αθήνα 2012, Δ.49

<sup>171</sup> Βλ: [http://ec.europa.eu/enterprise/policies/satnav/egnos/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/enterprise/policies/satnav/egnos/index_en.htm)

κέντρων ελέγχου, (που σήμερα αντιπροσωπεύονται σε εθνικό επίπεδο), σε 9 Λειτουργικά Τμήματα Εναέριου Χώρου, (Functional Airspace Blocks – FABs), μέχρι το 2012, (Εικόνα 14), τα οποία θα λειτουργούσαν σε υπερεθνικό επίπεδο. Τα FABs είχαν προβλεφθεί ως οι μηχανισμοί που θα εξασφαλίσουν μέγιστη χωρητικότητα και απόδοση στο δίκτυο διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας.

Έτσι θα σταματήσει το φαινόμενο που παρατηρείται σήμερα, κάθε φορά που ένα αεροσκάφος που εισέρχεται σε ένα εθνικό εναέριο χώρο να αλλάζει πάροχο και επιχειρησιακό περιβάλλον. Τα περιφερειακά τμήματα διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας αναμένεται να επιφέρουν πραγματικές επιχειρησιακές βελτιώσεις. Θα απαιτηθεί να αναπτύξουν στρατηγικά και επιχειρησιακά σχέδια σε επίπεδο κάθε FAB.

**Εικόνα 14 : Τα 9 Λειτουργικά Τμήματα του Ευρωπαϊκού Εναέριου Χώρου-FABs**



Πηγή: <http://www.bluedmed.aero/nodo.php?id=55>

Το τοπίο όμως σχετικά με την εφαρμογή των FABs είναι ακόμα θολό. Η Επιτροπή σε μια πρώτη έκθεση της για την εφαρμογή της νομοθεσίας του Ενιαίου ουρανού το 2007,<sup>172</sup> σημειώνει ότι παρατηρείται αργή πρόοδος λόγω διαφορετικών επιπέδων φιλοδοξίας, διαφορετικών επιπέδων ωριμότητας και διαφορετικών οφελών από τα ενδιαφερόμενα κράτη.

<sup>172</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής, Πρώτη έκθεση για την εφαρμογή της νομοθεσίας του ενιαίου ουρανού: επιτεύγματα και μελλοντική πορεία COM(2007) 845 τελικό

Ενώ αναγνωρίζεται ότι η δημιουργία των FAB συνιστά νέα πρόκληση και ότι πάσχει από ιδιαίτερες τεχνικές και οργανωτικές δυσχέρειες, κύριο πρόβλημα εξακολουθεί είναι η κυριαρχία, και μάλιστα οι ευθύνες των κρατών μελών και η αντίστοιχη ευθύνη τους για τον εναέριο χώρο, καθώς και η συμμετοχή του στρατιωτικού τομέα. Οι καινοτόμοι μηχανισμοί, αντί να προωθούνται για την άσκηση της κυριαρχίας, χρησιμοποιούνται ως προπέτασμα από όσους θέλουν να αντισταθούν στη βελτίωση της διασυνοριακής συνεργασίας και ολοκλήρωσης.

Η δεσμευτική προθεσμία της 4ης Δεκεμβρίου 2012, έχει παρέλθει και πολλά κράτη μέλη δεν κατάφεραν να εκπληρώσουν τους στόχους ως προς τις επιδόσεις του ΕΕΟ με αποτέλεσμα να μην προχωρεί στον επιθυμητό βαθμό η πρωτοβουλία για την συγκρότηση των FABs.<sup>173</sup> Για το λόγο αυτό αναμένεται η λήψη αποφάσεων σε υψηλό επίπεδο και η ανάληψη νέων πρωτοβουλιών εντός του 2013 με νέο νομοθετικό πακέτο, καλούμενο ως πακέτο “SES II +”.

## **To FAB BLUE MED**

Το BLUE MED Project είναι ένα πρόγραμμα περιφερειακού FAB, μια περιφερειακή πρωτοβουλία που έχει σαν σκοπό τη βελτίωση του συστήματος εναέριας κυκλοφορίας στη Νοτιοανατολική Μεσόγειο. Το πρόγραμμα αυτό εντάσσεται στα πλαίσια της εφαρμογής του κανονισμού για την δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, και τη θέσπιση των Λειτουργικών Τμημάτων Εναέριου Χώρου στον Ευρωπαϊκό εναέριο χώρο.<sup>174</sup>

Στο συμμετέχουν 4 κράτη- μέλη της ΕΕ που είναι η Ιταλία σε ρόλο συντονιστή, η Ελλάδα, η Κύπρος και η Μάλτα, 3 κράτη ως συνδεδεμένα μέλη, που είναι η Αλβανία, Η Τυνησία, και η Αίγυπτος και τέλος 2 κράτη ως παρατηρητές που είναι η Ιορδανία και ο Λίβανος,(εικόνα15).<sup>175</sup>

---

<sup>173</sup> ΕΟΚΕ, 2013, Γνωμοδότηση Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Πολιτικής με θέμα: «Ενιαίος ευρωπαϊκός ουρανός II +»

<sup>174</sup> BLUE MED News. Issue 1 – August 2007. Διαθέσιμο στο:

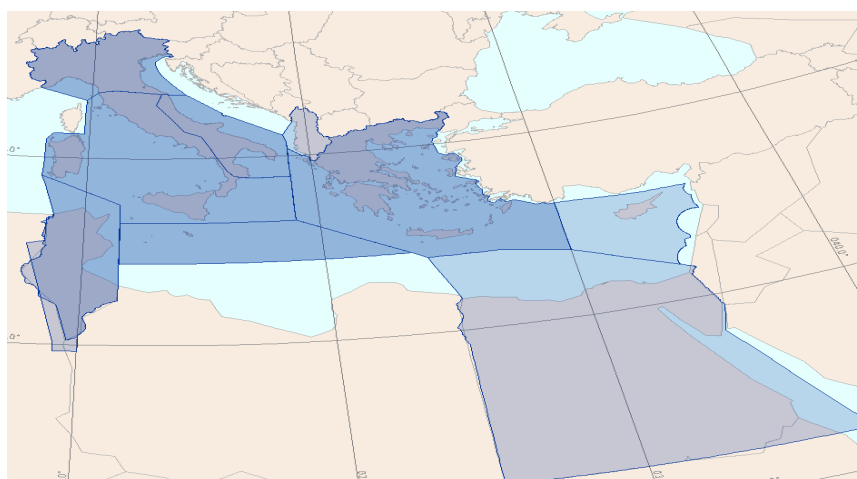
[http://www.aerohabitat.eu/uploads/media/18-01-2010\\_-\\_BLUE\\_MED\\_Newsletter\\_\\_1\\_August\\_2007.pdf](http://www.aerohabitat.eu/uploads/media/18-01-2010_-_BLUE_MED_Newsletter__1_August_2007.pdf)

<sup>175</sup> BLUE MED Mediterranean FAB. Implementing the FAB Concept. IFATSEA meeting, Limassol 19/03/10.

Petros Stratis – BLUE MED Project representative – DSA Cyprus. Διαθέσιμο

[http://www.cyatsea.org/downloads/doc\\_view/10-blue-med-presentation-for-ifatsea-march-2010.html](http://www.cyatsea.org/downloads/doc_view/10-blue-med-presentation-for-ifatsea-march-2010.html)

**Εικόνα 15 : Τα γεωγραφικά όρια του BLUE MED**



Πηγή: BLUE MED generic presentation for WEB 0.2.ppt

Η δημιουργία του BLUE MED στηρίχθηκε στις μετρήσεις της μονάδας Performance Review Unit (PRR 2005) του EUROCONTROL της οποίας τα αποτελέσματα ήταν θετικά. Αναγνωρίζεται η στρατηγική σημασία της περιοχής που συνδέει την Ευρώπη με την Αφρική και την μέση Ανατολή, σε μια περιοχή με μεγάλη αύξηση της εναέριας κυκλοφορίας.

Όλα τα FABs, συμπεριλαμβανομένου και του BLUE MED, έχουν όριο ευθύνης άνω των 19.500 feet. Παρόλα αυτά στα πλαίσια του ΕΕΟ είναι εκφρασμένη η πρόθεση να περιέλθει στην ευθύνη τους όλος ο εναέριος χώρος, μέχρι και τις Τερματικές Περιοχές των αεροδρομίων. Μια τέτοια απόφαση είναι ευνόητο ότι είναι πολιτική και ως εκ τούτου θα ληφθεί στο ανώτατο επίπεδο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.<sup>176</sup>

**Πίνακας 5 : Το μερίδιο του BLUE MED στον ΕΕΟ<sup>177</sup>**

	Μέγεθος εναερίου χώρου (000 km <sup>2</sup> )	Ελεγχόμενες ώρες πτήσης (εκατομμύρια)	Συνολικά κόστη ATM/CNS (εκατομ. Ευρώ)	Αριθμός Τομέων	Αριθμός ACCs	Σύνολο ενεργών ΕΕΚ στα ACC	Σύνολο προσωπικού ACC
BLUE MED	1.674	1,44	696	70-80	7-8	1.464	3.244
ΕΥΡΩΠΗ	13.068	11,05	4.997	638	66	9.529	31.887
BLUE MED %	13%	13%	14%	12%	11%	15%	10%

Πηγή: Feasibility Study BLUE MED, σε Καταρέλος 2011

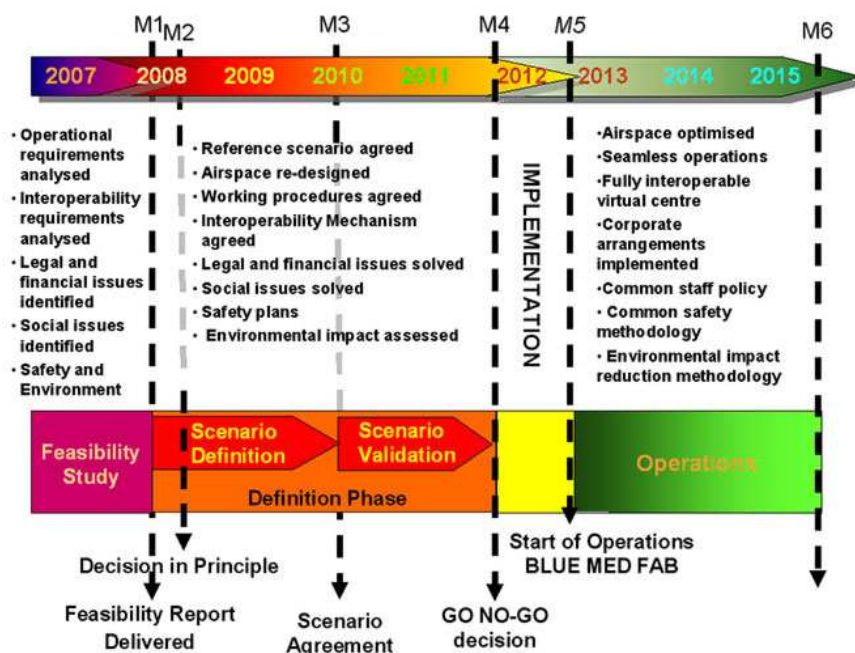
<sup>176</sup> Καταρέλος Ε., άρθρο, 2011, Διαθέσιμο στο: <http://www.aviationnews.gr/analysis.pl?id=158>, πρόσβαση 10/05/2013

<sup>177</sup> Όπου ACC-Area control Centers, CNS- Communication and Navigation Service, ΕΕΚ-Ελεγκτές Εναέριας Κυκλοφορίας,

Η πρωτοβουλία αυτή, που σχετίζεται με τη δημιουργία των FAB στο νοτιοανατολικό τμήμα της περιοχής της Μεσογείου, ξεκίνησε το 2006 και σύμφωνα με τη μελέτη διαρθρώνεται σε τρεις διαδοχικές φάσεις, (εικόνα 16):

- Φάση μελέτης σκοπιμότητας - Feasibility Study
- Φάση ορισμού - Definition Phase
- Φάση Εφαρμογής - Implementation Phase

**Εικόνα16 : Οι φάσεις για την εφαρμογή του BLUE MED**



Πηγή :Feasibility study

### *Φάση μελέτης σκοπιμότητας - Feasibility Study*

Η φάση της μελέτης σκοπιμότητας (2006-2008) καταγράφει μια λεπτομερή ανάλυση του εναέριου χώρου ερευνώντας τις τρέχουσες και τις μελλοντικές ροές της εναέριας κυκλοφορίας, τον εντοπισμό ανεπαρκειών και αιχμών λόγω των δομών του εναέριου χώρου και των μεθόδων εργασίας που περιορίζονται από τα εθνικά σύνορα και ασχολείται με τη διερεύνηση πιθανών λύσεων.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι η μελέτη σκοπιμότητας για το BLUE MED δεν περιορίζεται αυστηρά στην περιοχή μελέτης που αντιπροσωπεύεται στο παραπάνω σχήμα αλλά σε μια

ευρύτερη περιοχή που έχει επιλεγεί για να συλλάβει όλες τις περιφερειακές κυκλοφοριακές ροές εναέριας κυκλοφορίας, καθώς και την αλληλεπίδραση με τις γειτονικές χώρες.

#### *Η φάση καθορισμού - The Definition Phase*

Η φάση καθορισμού (2009-2012) έχει περιγράψει ένα νέο επιχειρησιακό που να είναι σταδιακά εφαρμόσιμο στο FAB, με κατάλληλες λύσεις σε θέματα τεχνικά, νομικά και ασφάλειας πτήσεων, αναλύοντας τα οφέλη (κυρίως για τους χρήστες του εναερίου χώρου) μέσα από μια ανάλυση κόστους-ωφέλειας.

Ορισμένες λεπτομερείς μελέτες της ροής της εναέριας κυκλοφορίας και μια τεχνική ανάλυση για τον προσδιορισμό, σύμφωνα με το SESAR, των νέων λειτουργικών απαιτήσεων του συστήματος επικοινωνιών, πλοήγησης και επιτήρησης έχουν πραγματοποιηθεί, με ιδιαίτερη προσοχή στις απαιτήσεις διαλειτουργικότητας των συστημάτων ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας (Air Traffic Management – ATM) που χρησιμοποιούνται σήμερα στα Κέντρα Ελέγχου Περιοχής - ΚΕΠ, ( Area control Centers – ACCs), από τα ενδιαφερόμενα κράτη.

Η δέσμευση για τη δημιουργία FAB, με βάση τα αποτελέσματα της φάσης καθορισμού έχει αναληφθεί, από τους υπουργούς των κρατών μελών του BLUE MED με την υπογραφή της συμφωνίας στις 12/10/2012 η οποία επαληθεύει την ύπαρξη όλων των προϋποθέσεων για την έναρξη της φάσης εφαρμογής.<sup>178</sup>

#### *Η φάση εφαρμογής - The Implementation Phase*

Η φάση εφαρμογής (2012) είναι το τελικό στάδιο της εγκατάστασης FAB μέσα από την εφαρμογή των προσδιορισμένων επιχειρησιακών λύσεων και την ανάπτυξη και εξάπλωση των προσδιορισμένων τεχνικών προϋποθέσεων (σε αυστηρή συμμόρφωση με το SESAR και τις απαιτήσεις του ATM), με βάση την εφαρμογή του σχεδίου που ετοιμάστηκε κατά τη διάρκεια της φάσης ορισμού του BLUE MED

Το BLUE MED βρίσκεται σήμερα στη φάση εφαρμογής, μετά την υπογραφή στην Κύπρο, στις 12 Οκτωβρίου 2012, της συμφωνίας από τα κράτη – μέλη, (State Level Agreement - SLA), κατά τη διάρκεια της διάσκεψης υψηλού επιπέδου σχετικά με την εφαρμογή του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού.<sup>179</sup>

---

<sup>178</sup> Local Single Sky Implementation Plan, Greece, 2012, Released issue, Διαθέσιμο στο: <http://www.eurocontrol.int/articles/greece>, πρόσβαση 225/05/2013', πρόσβαση:25/05/2013

<sup>179</sup> Βλ: <http://www.bluedmed.aero/nodo.php?id=62&idn=86>



Η Εθνικές Εποπτικές Αρχές Αεροναυτιλίας – (ΕΕΑ) των κρατών που συμμετέχουν στο BLUE MED έχουν αρχίσει να ακολουθούν παράλληλες δραστηριότητες με εκείνες των φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, (ANSPs). Ο κύριος στόχος των δραστηριοτήτων αυτών είναι να εξασφαλιστεί η ταχεία και ομαλή ανάπτυξη των κοινών κριτηρίων για τις διαδικασίες επιτήρησης και αξιολόγησης της συμφωνίας σε όλη την περιοχή του BLUE MED FAB, να ενσωματωθεί σε ένα ειδικό εγχειρίδιο, με έμφαση παράλληλα στην ζωτική σημασία των θεμάτων διαλειτουργικότητας.

### **Προς τον Ενιαίο ευρωπαϊκό ουρανό II +**

Στη διάσκεψη κορυφής για την πολιτική αεροπορία που διοργάνωσε η κυπριακή Προεδρεία του Συμβουλίου της ΕΕ τον Οκτώβριο του 2012, ο αντιπρόεδρος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και αρμόδιος για τις Μεταφορές, κ. Siim Kallas, εξήγγειλε, για τις αρχές καλοκαιριού του 2013, μια νέα νομοθετική πρωτοβουλία με στόχο την απλοποίηση, τον εκσυγχρονισμό και την επεξεργασία ορισμένων από τους τρέχοντες κανονισμούς.

Η Επιτροπή κρίνει ότι, αν και έχει επιτευχθεί ευρεία συναίνεση σε ότι αφορά τον τρέχοντα προσανατολισμό του ΕΕΟ, πρέπει να ρυθμιστούν χωρίς καθυστέρηση δύο θέματα που προκαλούν ανησυχία:

- οι εθνικοί πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας εμφανίζουν σημαντικές ελλείψεις από την άποψη της αποτελεσματικότητας και της ποιότητας
- το τρέχον θεσμικό πλαίσιο δεν είναι το βέλτιστο δυνατό, αφού παρατηρούνται πολυάριθμες επικαλύψεις και ελλείψεις

Με βάση τις πληροφορίες που παρέχει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, η πρωτοβουλία ΕΕΟ II+ αποσκοπεί στα εξής:<sup>180</sup>

- Να αυξήσει τις χαμηλές επιδόσεις των υπηρεσιών Αεροναυτιλίας με την αναζωογόνηση των FABs, να κατοχυρώσει τη χρηματοδότηση της ανάπτυξης του SESAR, να επικαιροποιήσει το σύστημα χρέωσης για τις υπηρεσίες ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας (EEK / ATC), να εκσυγχρονίσει την τεχνολογία με τη συμπλήρωση του SESAR και να καθιερώσει στόχους καλύτερων επιδόσεων
- Να βελτιώσει την ισχύουσα ελλιπή θεσμική δόμηση με ένα πλήθος μέτρων, μεταξύ

---

<sup>180</sup> ΕΟΚΕ, 2013, διαθέσιμο:  
[http://www.toad.eesc.europa.eu/ViewDoc.aspx?doc=ces%5Cten%5Cten504%5CEl%5CCES12504-2012\\_00\\_00\\_TRA\\_AC\\_EL.doc&docid=2917684](http://www.toad.eesc.europa.eu/ViewDoc.aspx?doc=ces%5Cten%5Cten504%5CEl%5CCES12504-2012_00_00_TRA_AC_EL.doc&docid=2917684)

των οποίων τα εξής:

- Την συγκέντρωση των αρμοδιοτήτων οικονομικής ρύθμισης υπό την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, καθιστώντας τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφαλείας της Αεροπορίας (ΕΟΑΑ / EASA) αρμόδιο για τις τεχνικές ρυθμίσεις και εποπτεία
- Την αναγνώριση του Eurocontrol ως υποστηρικτικού οργάνου προς αυτές τις αρχές,
- Την αναβάθμιση της διεύθυνσης του Ευρωπαϊκού Διαχειριστή Δικτύου (Network Manager)
- Την διασάφηση του καθεστώτος του ΕΟΕ και του ΕΟΑΑ για την αποφυγή επικαλύψεων
- Την σύσταση ενός Ευρωπαϊκού Οργανισμού Αεροναυτιλίας, ο οποίος θα επιλαμβάνεται όλων των θεμάτων που αφορούν την εποπτεία του τομέα αερομεταφορών στην ΕΕ (συμπεριλαμβανομένων των τεχνικών, οικονομικών παραμέτρων και των παραμέτρων ασφαλείας)
  - Να ενσωματώσει τα κανονιστικά μέσα σε μια νομοθετική πράξη χωρίς αναντιστοιχίες
  - Να προτρέψει τα κράτη μέλη να προσαρμόσουν τον Eurocontrol στο νέο θεσμικό πλαίσιο.

Για την αναγκαιότητα του νέου νομοθετικού πακέτου, καλούμενου ως πακέτο «Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός II+, ή SES II +», έχουν ήδη γνωμοδοτήσει θετικά, ενσωματώνοντας τις παρατηρήσεις τους, τόσο το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,<sup>181</sup> όσο και η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή,<sup>182</sup> εστιάζοντας στην ανάγκη της επικράτησης των «ενωσιακών» κριτηρίων έναντι των «εθνικών».

Η υλοποίηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού πέρα από το τεχνικό σκέλος έχει και έντονη πολιτική χροιά και απαιτεί βούληση και πολιτικές αποφάσεις σε υψηλό επίπεδο. Χαρακτηριστικές είναι οι δηλώσεις δύο κορυφαίων εκπροσώπων των δύο μεγάλων ομάδων του Ευρωκοινοβουλίου που αξίζει να παραθέσουμε : *«...καμία προσαρμογή του νομικού πλαισίου δεν μπορεί να λειτουργήσει ως υποκατάστατο για την πολιτική βούληση ώστε να καταστεί ο Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός πραγματικότητα. Σήμερα φαίνεται να μην υπάρχει η ανάλογη αποφασιστικότητα. Θα πρέπει να ξεπεραστούν τα ιδιαίτερα συμφέροντα εντός της ΕΕ προς όφελος του γενικότερου συμφέροντος. Δυστυχώς, αυτό δεν μπορεί να επιτευχθεί μόνο μέσω των διαδοχικών αλλαγών της νομοθεσίας από τη στιγμή που οι εθνικές κυβερνήσεις*

---

<sup>181</sup> Βλ: <http://www.europarl.europa.eu/oeil/popups/summary.do?id=1230467&t=d&l=en>, όπως επίσης: <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=REPORT&mode=XML&reference=A7-2012-254&language=EN>

<sup>182</sup> ΕΟΚΕ, 2013, Γνωμοδότηση

έχουν αποδείξει επαρκώς την απροθυμία τους να εφαρμόσουν πλήρως τη υπάρχουσα Ευρωπαϊκή νομοθεσία. Η ανάγκη για μια τρίτη δέσμη είναι η απόδειξη για την αποτυχία των κρατών μελών να τηρήσουν τις δεσμεύσεις που έχουν ήδη αναληφθεί.»<sup>183</sup> και στο ίδιο πνεύμα η δεύτερη δήλωση :

«...πάνω από μια δεκαετία μετά την πρώτη φορά (το 1999), η πρωτοβουλία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού δεν ανταποκρίνεται στις προσδοκίες. Ξεκίνησε ως μέρος της δημιουργίας ενός Ενιαίου Ευρωπαϊκού Χώρου Μεταφορών και στόχευε στην επίτευξη μιας πιο αποτελεσματικής χρήσης του εναέριου χώρου, όμως σήμερα ο Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός παρεμποδίζεται από προστατευτικές συμπεριφορές των κυβερνήσεων. Οι κυβερνήσεις φοβούνται ότι θα χάσουν τον έλεγχο του εναέριου χώρου τους και ότι ένας ενιαίος εναέριος χώρος θα μπορούσε να οδηγήσει σε περικοπές θέσεων εργασίας. Η Ομάδα του ΕΛΚ βρίσκει τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό πολύ σημαντικό για να του επιτραπεί να αποτύχει πάνω από την κοντόφθαλμη νοοτροπία αρκετών εθνικών κυβερνήσεων.»<sup>184</sup>

---

<sup>183</sup> Δανέλλης Σ., 2013, άρθρο, Διαθέσιμο στο: <http://www.theparliament.com/latest-news/article/newsarticle/single-european-sky-spyros-danellis/%20-%20.UXQ8k0pBBhz#.Ua70z9gxCwQ> πρόσβαση 20/05/2013

<sup>184</sup> Gysen G., Press Advise of eppgroup of the European Parliament, Διαθέσιμο στο: [http://www.eppgroup.mobi/infocus/singlesky\\_121022\\_en.asp](http://www.eppgroup.mobi/infocus/singlesky_121022_en.asp), πρόσβαση 17-05-2013

## ΜΕΡΟΣ Δ

### ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η Ευρωπαϊκή ολοκλήρωση είναι ένα όραμα για τους λαούς της Ευρώπης αλλά ταυτόχρονα είναι μια εργώδης και βασανιστική προσπάθεια που απαιτεί ισχυρή πολιτική βούληση αλλά και σοβαρό σχεδιασμό με επιστημονικά κριτήρια σ' όλα τα επίπεδα για να επιτύχει.

Ο εξευρωπαϊσμός δεν είναι μια απλή και εύκολη υπόθεση. Στην εφαρμογή του συναντάει αντιστάσεις από συνήθειες και πρακτικές του παρελθόντος, αντιλήψεις που είναι βαθιά ριζωμένες στην εθνική συνείδηση των λαών των κρατών μελών που την απαρτίζουν.

Επομένως χρειάζεται τόλμη και αποφασιστικότητα τόσο στη λήψη όσο και στην εφαρμογή των αποφάσεων. Οι ευρωπαϊκές πολιτικές και πνευματικές ελίτ, που εκ του ρόλου τους προπορεύονται και βλέπουν μακρύτερα στο μέλλον, έχουν την ευθύνη του σχεδιασμού αυτού του μέλλοντος κατά τον καλλίτερο τρόπο προς το συμφέρον των λαών τους.

Οι αξίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης όπως έχουν διατυπωθεί στο χάρτη θεμελιωδών δικαιωμάτων του ανθρώπου και στα προοίμια των συνθηκών ολοένα και περισσότερο εδραιώνονται στην συνείδηση του ευρωπαίου πολίτη ως ζητούμενο και όραμα προσδιορίζοντας και σχηματοποιώντας την ευρωπαϊκή του ταυτότητα.

Η ελεύθερη διακίνηση εντός της ΕΕ προσώπων, αγαθών, υπηρεσιών και κεφαλαίου, που αποτελούν θεμελιώδεις αρχές ης ΕΕ, απαιτεί ένα σύστημα μεταφορών και ειδικότερα αερομεταφορών που θα μπορεί να υπηρετεί το σκοπό αυτό με αποτελεσματικότητα.

Η Ευρωπαϊκή πολιτική αερομεταφορών είναι άμεσα εξαρτώμενη από την πορεία ολοκλήρωσης της ενιαίας Ευρωπαϊκής αγοράς. Η ενοποίηση της ΕΕ στοχεύει στη σύγκλιση και στη συγκρότηση μιας ενιαίας οικονομικής βάσης η οποία θα αποτελέσει τον κοινό τόπο της ενιαίας Ευρώπης. Το θεσμικό πλαίσιο που είναι απαραίτητο για αυτού του είδους τη συγκρότηση αποτελεί το συγκερασμό απόψεων, συμφερόντων και επιδιώξεων ανεξάρτητων κρατών μελών που προσπαθούν να διεκδικήσουν μια πλεονεκτική θέση στο νέο ευρωπαϊκό καταμερισμό με παράλληλη διασφάλιση των εθνικών συμφερόντων. Το γεγονός αυτό μοιραία έχει την αντανάκλαση του και στην πορεία διαμόρφωσης του νέου ευρωπαϊκού πλαισίου για τις αερομεταφορές. Το ζητούμενο είναι η διαμόρφωση «ευρωπαϊκής» συναντίληψης που να υπερβαίνει τα «εθνικά» συμφέροντα, και στην κατεύθυνση αυτή έχουν γίνει σημαντικά βήματα, κρίνονται όμως ως μη επαρκή.

Η Ευρωπαϊκή πολιτική για τις αερομεταφορές διαμορφώθηκε και εξελίχθηκε ιστορικά ως τομέας της Κοινής Πολιτικής Μεταφορών,(ΚΠΜ), της Ευρωπαϊκής Ένωσης που μαζί με την Κοινή Αγροτική Πολιτική προβλέπονταν στην συνθήκη της Ρώμης.

Αρχικά, ('58-'73), επικράτησε η άποψη ότι η πολιτική αερομεταφορών εξαιρούνταν της ΚΠΜ επειδή δεν υπήρχε ρητή αναφορά σε αντίθεση με τις χερσαίες και πλωτές μεταφορές, αλλά και δεν υπήρχε η ανάγκη της καθιέρωσης μιας τέτοιας πολιτικής λόγω της εγγύτητας των 6 ιδρυτικών χωρών της τότε ΕΟΚ. Ακολούθως σε δεύτερο χρόνο, ('73-'85), ύστερα από αποφάσεις του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου, έχουμε μια περίοδο αναγνώρισης ότι οι αερομεταφορές δεν εξαιρούνται και αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα της ΚΠΜ. Σε μια επόμενη χρονική περίοδο, ('86-'92), έχουμε το στάδιο της εκπόνησης, και από το 1993 μέχρι σήμερα της καθιέρωσης και την ανάπτυξη της πολιτικής αερομεταφορών στην ΕΕ. Την ανάγκη αυτή επιτείνει και η διεύρυνση της Ένωσης με τη ένταξη χωρών που δεν συνδέονται πλέον με κοινά σύνορα. Ο επηρεασμός σε της Ευρωπαϊκής πολιτικής επίσης είναι αναπόφευκτος από την συντελεσθείσα απελευθέρωση των αερομεταφορών στην άλλη όχθη του ατλαντικού, στις ΗΠΑ, που συντελέστηκε το 1978.

Επομένως η Ευρωπαϊκή πολιτική Αερομεταφορών είναι από τις πλέον σύγχρονες κοινές πολιτικές της ΕΕ και για το λόγο αυτό βρίσκεται ακόμα στο στάδιο της ωρίμανσης και εξέλιξης.

Ως προς την αρμοδιότητα λήψης αποφάσεων στον τομέα της πολιτικής αερομεταφορών, υπήρξε μια περίοδος ασάφειας, επικάλυψης αρμοδιοτήτων διαφόρων οργανισμών σχετικά με το ποιος αποφασίζει και τι. Σήμερα το πλαίσιο έχει αποσαφηνιστεί πλήρως. Η αρμοδιότητα για την χάραξη πολιτικής στον τομέα αυτό ανήκει στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή η οποία εισηγείται προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο και η αποφάσεις παίρνονται με την διαδικασία της συναπόφασης. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συνεπικουρείται στην λήψη των αποφάσεων της από ένα πλήθος Ευρωπαϊκών οργανισμών, επιτροπών, κοινοπραξιών, (Eurocontrol, EASA, SJU, κλπ.), στους οποίους αναθέτει σημαντικό ρόλο για τη υλοποίηση της εν λόγω πολιτικής. Η συμμετοχή των χρηστών, (αεροπορικές εταιρείες, πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας, κατασκευαστική βιομηχανία, στρατιωτικές υπηρεσίες, εθνικές ρυθμιστικές αρχές, επαγγελματικές ενώσεις), στην διαδικασία λήψης αποφάσεων, θεωρείται ο ακρογωνιαίος λίθος για την επιτυχία αυτής της πολιτικής. Οι ομάδες συμφερόντων εκπροσωπούνται σε όλα τα επίπεδα και έχουν σημαίνοντα ρόλο.

Η σημερινή Ευρωπαϊκή πολιτική αερομεταφορών είναι θωρακισμένη από ένα ευρύ,

αξιόλογο και επαρκές πλέγμα κανονισμών, που αποτελούν το νομικό υπόβαθρο και αφορά σε όλους τους τομείς εφαρμογών που άπτεται του τομέα των αερομεταφορών. Η εναρμόνιση της πολιτικής αερομεταφορών έχει επιτευχθεί με την εφαρμογή κοινών κανόνων από τα κράτη – μέλη, καθώς σε πολλές περιπτώσεις και από τα συνεργαζόμενα γειτονικά κράτη. Οι κοινοί κανόνες αφορούν τους κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών, τα πρότυπα, τις τεχνικές απαιτήσεις, τα πτυχία και άδειες του προσωπικού, (πιλότοι, ελεγκτές κλπ.), τις χρεώσεις τελών, τη στατιστική αποτύπωση, την γενική αεροπορία, την εξωτερική πολιτική προς τρίτες χώρες, την ασφάλεια των πτήσεων, την προστασία του περιβάλλοντος και την πολιτική ως προς τα αεροδρόμια. Το κανονιστικό πλαίσιο της απελευθέρωσης των αερομεταφορών επέφερε ελευθερία στον καθορισμό των ναύλων, ελεύθερη πρόσβαση στην αγορά με το δικαίωμα ελεύθερης εγκατάστασης και επομένως δημιούργησε συνθήκες έντονου ανταγωνισμού για τις αεροπορικές εταιρείες.

Ωστόσο πολλοί μελετητές υποστηρίζουν ότι η πλήρης εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού που ισχύουν για τις άλλες αγορές φαίνεται να μην είναι μια ρεαλιστική προοπτική για τον τομέα των αερομεταφορών. Σε ολιγοπωλειακές καταστάσεις, όπως αυτές που ισχύουν στην αγορά των διεθνών αεροπορικών εταιριών, η απελευθέρωση χωρίς φραγμούς ενδέχεται να οδηγήσει σε εξοντωτικό ανταγωνισμό με όλες τις αρνητικές συνέπειες που θα έχει αυτός για το κοινωνικό σύνολο. Στις μη βιώσιμες αεροπορικές γραμμές κοντινών αποστάσεων που έχουν μικρή κίνηση και έντονη εποχικότητα, εκφράζονται φόβοι ότι η ποιότητα των υπηρεσιών μπορεί να χειροτερεύσει. Όσον αφορά τις αεροπορικές μακρινών αποστάσεων η ζήτηση προβλέπεται να σταθεροποιηθεί και να βελτιωθεί η ποιότητα των υπηρεσιών.

Ο έντονος ανταγωνισμός που έχουν εισέλθει οι αεροπορικές εταιρείες, ως συνέπεια της απελευθέρωσης, τις οδηγεί στο να εξετάζουν κάθε παράμετρο που μπορεί να μειώσει το κόστος αεροπορικής μεταφοράς και να καταστήσει τις εταιρείες βιώσιμες. Για τον λόγο αυτό έχουν ζωηρό ενδιαφέρον και εμπλοκή στην προώθηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού απ' όπου περιμένουν μια σημαντική μείωση του κόστους αεροναυτιλίας, λόγω των οικονομιών κλίμακας, των ταχύτερων διαδρομών και την μείωση των καθυστερήσεων που αναμένεται από την αύξηση της χωρητικότητας του συστήματος εναέριας κυκλοφορίας - ATM, που είναι η βασική πηγή καθυστερήσεων.

Η αποτελεσματικότητα κόστους και η αποδοτικότητα είναι τώρα υψηλές προτεραιότητες για

το σύνολο της αεροπορικής βιομηχανίας. Το κόστος διαδρομής ATM κανονικά αντιπροσωπεύει ένα 5 έως 10% του συνολικού κόστους μιας αεροπορικής εταιρείας, που για μια τυπική Ευρωπαϊκή Αεροπορική Εταιρεία αυτό κινείται στο 7,5% του συνολικού της κόστους. Από την άλλη πλευρά το πρότυπο περιθώριο κέρδους μιας Ευρωπαϊκής Αεροπορικής Εταιρείας ισοδυναμεί με κάτι λιγότερο από 3,5%. Συνεπώς ακόμη και μικρές μειώσεις του κόστους ATM μπορούν να οδηγήσουν σε επιτυχία ή αποτυχία μια αεροπορική εταιρεία. Στο πλαίσιο αυτό ένα περισσότερο αποδοτικό σύστημα ATM είναι κεφαλαιώδους σημασίας για την αεροπορική βιομηχανία. Το πρόγραμμα του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, είναι μια ευκαιρία για να αποκτηθεί ένα αποδοτικότερο σύστημα που θα καθοδηγείται από τις απαιτήσεις των πελατών.

Η απελευθέρωση των αερομεταφορών στην ΕΕ κατά την 10ετία του '90, σε συνδυασμό με την επέκταση του διαδικτύου και την εμφάνιση των αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους οδήγησε σε μία αλματώδη αύξηση της αεροπορικής κίνησης. Οι προβλέψεις μιλάνε για συνέχιση αυτής της τάσης, για διπλασιασμό και τριπλασιασμό της υπάρχουσας αεροπορικής κίνησης. Αυτό σημαίνει ότι οι παλιές εθνικές δομές στα συστήματα έλεγχου εναέριας κυκλοφορίας – ATM, δεν θα μπορέσουν να ανταποκριθούν, (κατακερματισμός, περιορισμένη χωρητικότητα κλπ.), χωρίς δυσμενείς συνέπειες στην εξυπηρέτηση, και θα πρέπει να αντικατασταθούν με νέες που θα αυξάνουν την χωρητικότητα του συστήματος και θα προσφέρουν εγγυήσεις σε πολλαπλά επίπεδα.

Οι εγγυήσεις αυτές θα πρέπει να αφορούν σ' ένα σύστημα αερομεταφορών βιώσιμο με προτεραιότητα στην ασφάλεια των διακινούμενων και στην προστασία των δικαιωμάτων τους, στην προστασία του περιβάλλοντος, στην ταχύτητα, στην άνεση και με τιμές προσιτές για τον μέσο Ευρωπαϊκό πολίτη.

Η αναγκαιότητα αυτή έγινε αντιληπτή σχετικά νωρίς από τις ηγεσίες της ΕΕ και για το λόγο αυτό εκπονήθηκε το πρόγραμμα του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, διαπιστώνεται όμως καθυστέρηση ως προς την υλοποίηση του. Παρ' όλα αυτά, όπως προκύπτει από την μελέτη μας, έχουν γίνει μεγάλα και σημαντικά βήματα τόσο σε επίπεδο σχεδιασμού και θεσμικής συγκρότησης, όσο και σε επίπεδο πολιτικής δράσης. Θα μπορούσαμε να πούμε ότι βρισκόμαστε κάπου στη μέση και μένει ακόμα πολύς δρόμος. Έχει γίνει όμως η αρχή και η κατεύθυνση είναι δεδομένη. Οι αερομεταφορές έχουν να επιτελέσουν σημαντικό ρόλο στην ευημερία του Ευρωπαϊκού πολίτη. Ο σχεδιασμός των αερομεταφορών κατά τρόπο βιώσιμο και αποτελεσματικό είναι δικαίωμα του αλλά και ανάγκη των καιρών. Η κινητικότητα στη

ΕΕ πρέπει να βασίζεται σε ένα ασφαλές, λειτουργικό, αποτελεσματικό και βιώσιμο σύστημα αερομεταφορών, απόλυτα συνδεδεμένο και εναρμονισμένο με τον υπόλοιπο κόσμο.

Η ολοκλήρωση του Ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού (ΕΕΟ) είναι σύμφυτη με τη διαδικασία βελτίωσης της ανταγωνιστικότητας και ανάπτυξης της οικονομίας της ΕΕ μέσω της περαιτέρω παγίωσης της ενιαίας αγοράς στην ΕΕ. Αποσκοπεί δε να εξασφαλίσει στον πολίτη της ΕΕ καλύτερες, πιο αποτελεσματικές και αξιόπιστες συνθήκες αεροπορικών μετακινήσεων. Η σημερινή κρίση δε που εξακολουθεί να πλήττει τον τομέα αερομεταφορών στην ΕΕ, και ιδιαίτερα τη βιομηχανία της αεροναυτιλίας, καθιστά ακόμα πιο επείγουσα την εφαρμογή του ΕΕΟ. Η αναβάθμιση των υπηρεσιών Ευρωπαϊκής Διαχείρισης Εναέριας Κυκλοφορίας σε επίπεδα αποτελεσματικότητας συγκρίσιμα με τα υψηλότερα παγκοσμίως αποτελεί ζήτημα ύψιστης σημασίας.

Έχοντας όλες αυτές τις σκέψεις και τους προβληματισμούς στο μυαλό μας αναρωτιόμαστε : Είναι ο Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός μια ουτοπία ή ένα εφικτό τεχνικό και πολιτικό εγχείρημα;

Η απάντηση ασφαλώς δεν είναι απλή, αλλά το σίγουρο είναι ότι υπάρχει σχέση άμεσης συνάφειας και αλληλεξάρτησης της πορείας του εγχειρήματος, με την πορεία της οικοδόμησης και της πολιτικής ενοποίησης της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η παράκαμψη των «εθνικών» εγωισμών και η επικράτηση του «ενωσιακού» πνεύματος έχει στη περίπτωση αυτή ιδιαίτερη βαρύτητα, καθιστώντας το εγχείρημα του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, πέρα από ένα τεχνικό έργο με γνωστά οφέλη για τις Ευρωπαϊκές Αερομεταφορές και τους πολίτες, ένα σύγχρονο «σύμβολο» της Ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης.

Η όποια επιπλέον καθυστέρηση στην υλοποίηση του εγχειρήματος, όπως εκτιμούν τα θεσμικά όργανα και επιβεβαιώνουν οι μελέτες, είναι σίγουρο ότι θα δημιουργήσει προβλήματα τόσο στην βιωσιμότητα του συστήματος των Ευρωπαϊκών αερομεταφορών, όσο και στην κινητικότητα και συνεπώς στην κοινωνική ανάπτυξη, στην πρόοδο και στην ευημερία των πολιτών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το στοίχημα της πολιτικής ενοποίησης δεν είναι τελικά ένα ιδεολογικό ζήτημα αλλά είναι ζήτημα αυτοσυντήρησης. Η μετάβαση σε μία ουσιαστική πολιτική ένωση της Ευρώπης, η δημιουργία των Ηνωμένων Πολιτειών της Ευρώπης είναι σήμερα μονόδρομος, αλλά και αναγκαιότητα για την βιώσιμη ανάπτυξη των Ευρωπαϊκών αερομεταφορών.



## BIBΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

### Βιβλία

- Alderighi, M., Cento A. (2004), "European airlines conduct after September 11", *Journal of Air Transport Management* 10 (2004) 97–107
- Goetz, a., Graham, B. (2004), "Air transport globalization, liberalization and sustainability: post-2001 policy dynamics in the United States and Europe" *Journal of Transport Geography* 12 (2004) 265–276.
- Doganis R. (2006b), Συνέδριο ΑΠΘ, Διαθέσιμο στο: Challenges and Prospects: The future Shape of the European Airline Industry, πρόσβαση 2-2-2013
- Θεοδωρόπουλος Σ. -Λεκάκου Μ. - Πάλλης Α.(2006) : Ευρωπαϊκές πολιτικές για τη Ναυτιλία, Εκδ: Τυπωθήτω- Γιώργος Δαρδανός, Αθήνα 2006
- Jean - Louis Quermone,(2005) Το πολιτικό σύστημα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα, 2005
- Λάβδας Κώστας (2004) : Συμφέροντα και πολιτική - Οργάνωση Συμφερόντων και Πρότυπα Διακυβέρνησης, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα, 2004
- Roland Berger, 2010, σε Future Scenarios for the European Airline Industry, HHL – Leipzig Graduate School of Management, Center for Scenario Planning – Roland Berger Research Unit διαθέσιμο στο:  
[http://www.jac-conference.org/jac/system/application/views/images\\_ce/RB\\_airline.pdf](http://www.jac-conference.org/jac/system/application/views/images_ce/RB_airline.pdf),  
(πρόσβαση 02/02/2013)
- Μούση Νίκου: Ευρωπαϊκή Ένωση: Δίκαιο, Οικονομία, Πολιτική. Εκδόσεις Παπαζήση Αθήνα: 2011
- Neil Nugent, (επιμέλεια Μ. Δενδρινού) (2004) : Πολιτική και Διακυβέρνηση στην Ευρωπαϊκή Ένωση, Εκδόσεις Σαββάλας, Αθήνα, 2004
- Προφυλλίδης Βασίλης : Αεροπορικές Μεταφορές και Αεροδρόμια, Εκδόσεις Παπασωτηρίου, Αθήνα,2010
- Roland Berger, 2010, σε Future Scenarios for the European Airline Industry, HHL – Leipzig Graduate School of Management, Center for Scenario Planning – Roland Berger Research Unit διαθέσιμο στο:  
[http://www.jac-conference.org/jac/system/application/views/images\\_ce/RB\\_airline.pdf](http://www.jac-conference.org/jac/system/application/views/images_ce/RB_airline.pdf),  
(πρόσβαση 02/02/2013)
- Σαμπράκος Ε. (1999) (επιμέλεια έκδοσης): Μεταφορές και Τουρισμός,3η Επιστημονική Ημερίδα Οικονομικής των Μεταφορών, Πανεπιστήμιο Πειραιά-τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, Πειραιάς, 1999

- Σαμπράκος Ευάγγελος : Εισαγωγή στην οικονομική των Μεταφορών, Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα, 2001
- Σπαθή Σοφία : Σύγκριση των Αεροπορικών και Ακτοπλοϊκών Επιβατικών Μετακινήσεων στις γραμμές Εσωτερικού, Εκδ : ΚΕΠΕ, Αθήνα 2005
- Στεφάνου Κ.(2001) - Φατούρος Α. - Χριστοδουλίδης Θ.: Εισαγωγή στις Ευρωπαϊκές Σπουδές, Εκδόσεις Σιδέρης, Αθήνα 2001
- Στεφάνου Κ.(2002) : Ευρωπαϊκή Ολοκλήρωση, Εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα – Κομοτηνή, 2002
- Τσέκερης Θεόδωρος – Βογιατζόγλου Κλήμης : Αεροπορικές Μεταφορές και Αεροδρόμια στην Ελλάδα, Εκδόση ΚΕΠΕ, Αθήνα 2011
- Τεροββίτης Θ. : Η Εναρμόνιση της πολιτικής των μεταφορών, Αθήνα : Ι.Ο.Β.Ε., 1990.
- Warnock-Smith, D., Potter, A. (2005) “An exploratory study into airport choice factors for European low-cost airlines” *Journal of Air Transport Management* 11, pp. 388-392.
- Χατζηνικολάου – Αγγελίδου Ράνια, Αεροπορική μεταφορά επιβατών - Β' έκδοση, Αθήνα, Θεσσαλονίκη: Σάκκουλας, 2010 - *Manual on the Regulation of International Air Transport* (ICAO, Doc 9626, Part 4, 2nd ed., Montreal, 2004)

## Μελέτες

- "Aviation: Benefits Beyond Borders", Report prepared by Oxford Economics for ATAG, October 2012, Διαθέσιμο στο: <http://www.atag.org/our-publications/latest.html>, πρόσβαση 15-5-2013
- Airbus: «Παραδίδοντας το μέλλον: Πρόβλεψη παγκόσμιας αγοράς 2011-2030», διαθέσιμο: [http://www.eads.com/dms/eads/int/en/investor-relations/documents/2011/Presentations/2011-2030\\_Airbus\\_full\\_book\\_delivering\\_the\\_future.pdf](http://www.eads.com/dms/eads/int/en/investor-relations/documents/2011/Presentations/2011-2030_Airbus_full_book_delivering_the_future.pdf) πρόσβαση 22-3-2013
- Αβραμόπουλος Α.(2011), Διδακτορική διατριβή, «οι στρατηγικές ανάπτυξης και επέκτασης των αεροπορικών εταιριών χαμηλού κόστους και ο Ελληνικός τουρισμός», Πανεπιστήμιο Πατρών, τμήμα Διοίκησης Επιχειρήσεων Ιούλιος, 2011, διαθέσιμη στο: [nemertes.lis.upatras.gr/jspui/.../7/Nimertis\\_Avramopoulos\(de\).pdf](http://nemertes.lis.upatras.gr/jspui/.../7/Nimertis_Avramopoulos(de).pdf), πρόσβαση: 15/03/2013
- Bombardier / Global Insight, διαθέσιμο στο : [http://www2.bombardier.com/en/3\\_0/3\\_8/market\\_forecast\\_BA/BBA\\_2012\\_Market\\_Forecast.pdf](http://www2.bombardier.com/en/3_0/3_8/market_forecast_BA/BBA_2012_Market_Forecast.pdf)
- Barbot C., 2004, σελ..2 Διαθέσιμο στο: [www.fep.up.pt/investigacao/cete/papers/dp0405.pdf](http://www.fep.up.pt/investigacao/cete/papers/dp0405.pdf), πρόσβαση 10/05/2013

- EUROCONTROL CND/STATFOR Doc415 της 17ης Δεκεμβρίου 2010 - Long-Term Forecast - Flight Movements 2010 – 2030, Διαθέσιμο στο:  
<http://www.eurocontrol.int/sites/default/files/content/documents/official-documents/forecasts/long-term-forecast-2010-2030.pdf>
- European Commission , Flightpath 2050 - Europe's Vision for Aviation, Report of the High-Level Group on Aviation Research, Luxembourg, 2011, Διαθέσιμο στο:  
[http://ec.europa.eu/research/transport/pdf/flightpath2050\\_final.pdf](http://ec.europa.eu/research/transport/pdf/flightpath2050_final.pdf), πρόσβαση 16-/5/2013
- European Air Traffic Management Master Plan, Edition 1 of 30 March 2009, Διαθέσιμο στο:  
[http://ec.europa.eu/transport/modes/air/single\\_european\\_sky/ses\\_2\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/air/single_european_sky/ses_2_en.htm), πρόσβαση 9/5/13
- Grancay, M. (2009) "The economic impacts of air transport liberalization," MPRA Paper 16590, University Library of Munich, Germany, διαθέσιμο στο: [http://mpa.ub.uni-muenchen.de/16590/1/MPRA\\_paper\\_16590.pdf](http://mpa.ub.uni-muenchen.de/16590/1/MPRA_paper_16590.pdf), πρόσβαση: 30/01/2013]
- Local Single Sky Implementation Plan, Greece, 2012, Released issue, Διαθέσιμο στο:  
<http://www.eurocontrol.int/articles/greece>, πρόσβαση 25/05/2013
- Μαρωνίτη Σ., διπλωματική εργασία, μελέτη διοικητικών λειτουργιών και υπολογισμού κόστους σε ευρωπαϊκές εταιρίες αερομεταφορών, Πειραιάς 2011, Διαθέσιμο: [digilib.lib.unipi.gr/dspace/bitstream/unipi/5289/1/Maroniti.pdf](http://digilib.lib.unipi.gr/dspace/bitstream/unipi/5289/1/Maroniti.pdf), πρόσβ: 20-5/2013
- Παρασκευοπούλου Κ., (2010) Διπλωματική εργασία, «Διαχείριση κρίσεων: μοντέλα διαχείρισης συγκρούσεων στον τουριστικό κλάδο», Πανεπιστήμιο Πειραιά, 2010
- European Air Traffic Management Master Plan, Edition 1 of 30 March 2009, Διαθέσιμο:  
[http://ec.europa.eu/transport/modes/air/single\\_european\\_sky/ses\\_2\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/air/single_european_sky/ses_2_en.htm), πρόσβαση 9/5/13

## Άρθρα – περιοδικά

- Alpha bank, οικονομικό δελτίο, τριμηνιαία έκδοση/ Ιουλ. 2008 / τ.106, σ. 4-5
- Button, B. et al (2004), "Conforming with ICAO safety oversight standards", Journal of Air Transport Management 10 (2004) 251-257
- Gysen G., Press Advise of eppgroup, Διαθέσιμο στο:  
[http://www.eppgroup.mobi/infocus/singlesky\\_121022\\_en.asp](http://www.eppgroup.mobi/infocus/singlesky_121022_en.asp), πρόσβαση 17-05-2013
- Δανέλλης Σ., 2013α, άρθρο, Διαθέσιμο στο:  
<http://www.theparliament.com/latestnews/article/newsarticle/single-european-sky-spyros-danellis/%20-%20.UXQ8k0pBBhz#.Ua70z9gxCwQ> , πρόσβαση 20/05/2013
- Δανέλλης Σ., 2013β, άρθρο, Διαθέσιμο στο: [http://news247.gr/eidiseis/gnomes/spyros-danellis/h\\_eyrwp\\_h\\_eksasfalizei\\_ston\\_epivath\\_aeroplanoy\\_ta\\_plhrestera\\_taksidiwtika\\_dikaiw](http://news247.gr/eidiseis/gnomes/spyros-danellis/h_eyrwp_h_eksasfalizei_ston_epivath_aeroplanoy_ta_plhrestera_taksidiwtika_dikaiw)

mata\_ston\_kosmo.2162614.html, πρόσβαση: 27-03-2013

- Καταρέλος 2006, Η συμβολή των αερομεταφορών στις παγκόσμιες μεταφορές και στην ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου, Διαθέσιμο στο:

<http://traveldailynews.gr/columns/article/1308#sthash.xhtCOS4e.dpuf>, πρόσβαση:10-01-2013

- Καταρέλος Ε.2010, άρθρο, Αερομεταφορές :μια κυκλική και με οριακά κέρδη βιομηχανία, διαθέσιμο σε <http://www.aviationnews.gr/analysis.pl?id=101>πρόσβαση, 10/05/2011)

- Καταρέλος Ε., άρθρο, 2011, Διαθέσιμο στο:

<http://www.aviationnews.gr/analysis.pl?id=158>, πρόσβαση10/05/2013

- Κορφιάτης Β., 2010, 2ο Ελληνικό Συνέδριο : Οι αερομεταφορές του σήμερα και του αύριο, Αθήνα, 2010, Διαθέσιμο στο:

<http://www.aviationsociety.gr/aviation/images/stories/fotos/synedrio.pdf> , πρόσβ: 10/5/2013

- Καμπούρογλου Π.: Στρατηγική πέντε σημείων για τις αερομεταφορές, συνέντευξη στην εφημερίδα «Η ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ», 16/1/2012, διαθέσιμο στο: <http://www.icts.gr/wp-content/uploads/2012/01/NAYTEMPORIKI-INTERVIEW.pdf> , πρόσβαση:25/05/2013

- Καραντζαβέλου Β.,2012, Ε.Ε.: Ενίσχυση των δικαιωμάτων των επιβατών σε όλα τα Μέσα Μεταφοράς, Διαθέσιμο στο:

<http://traveldailynews.gr/news/article/54128>,πρόσβαση:10/04/2013

- Κουμέλης Θ.,2012, άρθρο στο: <http://traveldailynews.gr/news/article/53608>, πρόσβ:03-5-13

- Κουμέλης Θ.,2012β, άρθρο, «Ευρωπαϊκό Δικαστήριο: Και οι επιβάτες καθυστερημένων πτήσεων μπορούν να ζητήσουν αποζημίωση» Διαθέσιμο στο:

<http://traveldailynews.gr/news/article/54132>, πρόσβαση2/4/2013

- Κτενάς Σπύρος, Χαραλαμπίδου Βάσω, άρθρο στη εφημερίδα «το βήμα», «έρχονται τα φτηνά εισιτήρια», 28/06/1998.

- Low Cost Monitor 1,2/2012 – an analysis performed by DLR - Διαθέσιμο στο: [http://www.dlr.de/fw/Portaldata/42/Resources/dokumente/aktuelles/Low\\_Cost\\_Monitor\\_I\\_2012\\_Engl.pdf](http://www.dlr.de/fw/Portaldata/42/Resources/dokumente/aktuelles/Low_Cost_Monitor_I_2012_Engl.pdf)

- Papatheodorou A.,Koura F., customer satisfaction from public service obligation (ps) routes:thessaloniki as a case study, journal of air transport studies, Volume3,Nr2,July 2012,p23-37, Διαθέσιμοστο:<http://www.atn.aero/content/jats/jats32.pdf>,πρόσβαση14/04/2013

- Στεφάνου Π. Στρατηγική Θεώρηση του Ελληνικού Συστήματος Αεροπορικών Μεταφορών, Περιοδικό: Τόπος - Επιθεώρηση αστικών και Περιφερειακών μελετών, τεύχος 14 /98 , διαθέσιμο στο: <http://dspace.lib.uom.gr/handle/2159/2099>, πρόσβαση:15/11/2011.

- Σκάγιαννης, Π. (2008), “Περιφερειακά Αεροδρόμια στην Ελλάδα: προοπτικές και

προκλήσεις”. Στο Γοσποδίνη, Α. (επιμ.) 25 Κείμενα για τον Σχεδιασμό και την Ανάπτυξη. Αθήνα,Κριτική,2008, Διαθέσιμο στο:

<http://www.prd.uth.gr/uploads/publications/2008/4d7c9138844ee1687f6c65b6714e44df0ffce1e1.pdf>, πρόσβαση: 25-01-2013

- Σουρτζή Π., Αερομεταφορές στην Ευρώπη: Παρόν & Μέλλον, Διαθέσιμο στο:

<http://www.tourismpress.gr/2012/01/aerometafores-europe.html>, πρόσβαση10/05/2013

- Χατζηνικολάου – Αγγελίδου Ράνια, άρθρο στο περιοδικό Interpares, «Η απελευθέρωση των αεροπορικών μεταφορών», Τεύχος 2ο, Θεσσαλονίκη, Ιούνιος 2003. Διαθέσιμο στο:

[http://intellectum.org/articles/issues/02\\_04.htm](http://intellectum.org/articles/issues/02_04.htm), πρόσβαση:15-01-2013

- Χατζηδάκης Κ., Συνέντευξη τύπου, Διαθέσιμο:

<http://traveldailynews.gr/news/article/53987>, πρόσβαση:27/3/2013

- Χατζηδάκης Κ., άρθρο στην εφημερίδα free Sunday, "Οι αποκρατικοποιήσεις και η Ολυμπιακή",18-4-10, Διαθέσιμο στο: <http://www.khatzidakis.gr>

- Χατζηδάκης Κ., άρθρο στο περιοδικό Οικονομικός Ταχυδρόμος, «Η κρίση στις αερομεταφορές και η Ευρωπαϊκή Ένωση» 18-7-06.Διαθέσιμο στο: <http://www.khatzidakis.gr>

- Eugene Hoeven, άρθρο στο διαδίκτυο: On Airspace Sovereignty, Διαθέσιμο στο: <http://www.canso.org/cms/showpage.aspx?id=4828>, πρόσβαση: 4/3/2013.

## Παρουσιάσεις σε Συνέδρια

- Αδαμίδης Τ., πρακτικά συνεδρίου, Οι αεροπορικές μεταφορές στην Ελλάδα σήμερα και αύριο, Θεσσαλονίκη, Μάιος, 2008

- Αδαμίδης Τ. (2012), 2ο Ελληνικό Συνέδριο : Οι Αερομεταφορές του σήμερα και του αύριο.«Οι Πυλώνες της Αεροπορικής Ασφάλειας», Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλο»,9-10 Μαΐου2012. Διαθέσιμο στο:

[http://www.aviationsociety.gr/aviation/index.php?option=com\\_content&view=article&id=73:2012-07-03-19-46-18&catid=54:2012&Itemid=75](http://www.aviationsociety.gr/aviation/index.php?option=com_content&view=article&id=73:2012-07-03-19-46-18&catid=54:2012&Itemid=75),πρόσβαση12/4/2013

- BLUE MED generic presentation for WEB 0.2.p, Διαθέσιμο στο: <http://www.bluedmed.aero/nodo.php?id=170>, πρόσβαση9-05-2013

- BLUE MED Mediterranean FAB. Implement ing the FAB Concept. IFATSEA meeting, Limassol 19/03/10. Petros Stratis – BLUE MED Project representative – DSA Cyprus. Διαθέσιμο [http://www.cyatsea.org/downloads/doc\\_view/10-blue-med-presentation-for-ifatsea-march-2010.html](http://www.cyatsea.org/downloads/doc_view/10-blue-med-presentation-for-ifatsea-march-2010.html)

- BLUE MED News. Issue 1 – August 2007. Διαθέσιμο στο:

[http://www.aerohabitat.eu/uploads/media/18-01-2010\\_-\\_BLUE\\_MED\\_Newsletter\\_\\_1\\_August\\_2007.pdf](http://www.aerohabitat.eu/uploads/media/18-01-2010_-_BLUE_MED_Newsletter__1_August_2007.pdf)

## Λευκά βιβλία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής

- White paper from the commission to European Council, “Competing the internal market” COM 85, 310, final, Brussels, 14.6.1985
- Λευκή βίβλος 2011- «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών. Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών» COM 2011, 144 τελικό, Μάρτιος 2011
- Λευκή Βίβλος 2006 «Η Ευρώπη σε συνεχή κίνηση - Βιώσιμη κινητικότητα στην ήπειρό μας Ενδιάμεση εξέταση της Λευκής Βίβλου του 2001 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τις μεταφορές» COM 2006, 314τελικό.
- Λευκή Βίβλος 2001: «Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών» COM 2001, 370 τελικό.
- Λευκή Βίβλος 2000 για την Περιβαλλοντική Ευθύνη COM 2000, 66 τελικό, Φεβρουάριος 2000
- Λευκή Βίβλος 1998 «Δίκαιη πληρωμή για τη χρήση της υποδομής: μια σταδιακή θέσπιση ενός κοινού πλαισίου για την χρέωση του κόστους της υποδομής των μεταφορών στην ΕΕ» COM(98) 466, Ιούλιος 1998
- Λευκή Βίβλος 1996, Διαχείριση της εναερίας κυκλοφορίας, Ελευθέρωση του εναερίου χώρου της Ευρώπης, COM(96) 57 τελικό

## Κανονισμοί – Αποφάσεις ΕΕ – ΕΟΚ

- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Σεπτεμβρίου 2008 , σχετικά με κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα.
- Κανονισμός ΕΟΚ 785/2004
- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 295/91

- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1382/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Ιουλίου 2003, για τη χορήγηση κοινοτικής χρηματοδοτικής συνδρομής με σκοπό τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων του συστήματος εμπορευματικών μεταφορών («πρόγραμμα Marco Polo»).
- REGULATION (EC) No 549/2004 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 10 March 2004 laying down the framework for the creation of the single European sky (the framework Regulation)
- REGULATION (EC) No 550/2004 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 10 March 2004 on the provision of air navigation services in the single European sky (the service provision Regulation)
- REGULATION (EC) No 551/2004 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 10 March 2004 on the organization and use of the airspace in the single European sky (the airspace Regulation)
- REGULATION (EC) No 552/2004 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 10 March 2004 on the interoperability of the European Air Traffic Management network (the interoperability Regulation)
- Κανονισμός 1070/2009, τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 549/2004, (ΕΚ) αριθ. 550/2004, (ΕΚ) αριθ. 551/2004 και (ΕΚ) αριθ. 552/2004 για να βελτιωθούν οι επιδόσεις και η βιωσιμότητα του ευρωπαϊκού συστήματος πολιτικής αεροπορίας
- Ευρωπαϊκή Ένωση, Απόφαση, COM(2010) 653 τελικό
- Απόφαση 2006/682/ΕΚ του Συμβουλίου, ΕΕ L 285 της 16.10.2006, σ. 1.
- Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής «Θεματική για βιώσιμο μέλλον στη γενική και επαγγελματική αεροπορία», COM/2007/0869 τελικό
- Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, Σχέδιο δράσης για τη χωρητικότητα, την αποτελεσματική λειτουργία και την ασφάλεια των αερολιμένων στην Ευρώπη, COM/2006/0819 τελικό
- Ανακοίνωση της Ε. Επιτροπής, Εξωτερική πολιτική αερομεταφορών της ΕΕ – Αντιμετώπιση των μελλοντικών προκλήσεων, COM 556,2012,τελικό
- Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο - Ρυθμιστικό σχέδιο διαχείρισης της εναερίας κυκλοφορίας στην Ευρώπη, (ρυθμιστικό σχέδιο ATM), COM/750/2008 τελικό
- Ανακοίνωση της Επιτροπής: Μηχανισμοί διοίκησης και παροχής κινήτρων για την εγκατάσταση του SESAR, του τεχνολογικού σκέλους της πρωτοβουλίας για τον ΕΕΟ,

COM/2011/0923 τελικό

- Ανακοίνωση της Επιτροπής, Πρώτη έκθεση για την εφαρμογή της νομοθεσίας του ενιαίου ουρανού: επιτεύγματα και μελλοντική πορεία COM(2007) 845 τελικό
- Ανακοίνωση της Επιτροπής της 1ης Δεκεμβρίου 1998 προς το Συμβούλιο, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών: Αεροπορικές Μεταφορές και το Περιβάλλον [COM (1999) 640 τελικό
- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 71/2008, του Συμβουλίου της 18ης Δεκεμβρίου 2007 για τη σύσταση της κοινής επιχείρησης Clean Sky
- ΕΥΡΩΠΑΙΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ. Μεταφορές και τουρισμός : πρακτικός οδηγός. Λουξεμβούργο : EUR-OP, 2009.
- Ενιαίος Ευρωπαϊκός ουρανός,(2001), Έκθεση της ομάδας υψηλού επιπέδου, Ελληνική έκδοση, Λουξεμβούργο : Υπηρεσία Επίσημων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 2001.
- Ενιαίος Ευρωπαϊκός ουρανός,(2002), Διευρύνοντας τους ορίζοντες στις αερομεταφορές , Ελληνική έκδοση, Λουξεμβούργο : Υπηρεσία Επίσημων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 2002.
- «Η Ευρώπη από το Α έως το Ω : Οδηγός της Ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης», Υπηρεσία Επίσημων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 1997.
- ΓΛΩΣΣΑΡΙΟ «Όργανα, πολιτικές και διεύρυνση της Ευρωπαϊκής Ένωσης», Υπηρεσία Επίσημων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Λουξεμβούργο 2000.
- Αιτιολογική έκθεση Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, διαθέσιμο στο: <http://eur-lex.europa.eu/Notice.do?mode=dbl&lang=el&ihtmlang=el&lng1=el,fi&lng2=da,de,el,en,es,fi,fr,it,nl,pt,sv,&val=278446:cs>, πρόσβαση 10-2013.
- ΕΟΚΕ, 2013, Γνωμοδότηση Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Πολιτικής με θέμα: «Ενιαίος ευρωπαϊκός ουρανός II +», 17-04-2013. Διαθέσιμο στο: [http://www.toad.eesc.europa.eu/ViewDoc.aspx?doc=ces%5Cten%5Cten504%5CEL%5CCES12504-2012\\_00\\_00\\_TRA\\_AC\\_EL.doc&docid=2917684](http://www.toad.eesc.europa.eu/ViewDoc.aspx?doc=ces%5Cten%5Cten504%5CEL%5CCES12504-2012_00_00_TRA_AC_EL.doc&docid=2917684), πρόσβαση 16/05/2013
- Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, Διαθέσιμη στο: [http://europa.eu/publications/official-documents/index\\_el.htm](http://europa.eu/publications/official-documents/index_el.htm)

## Ιστότοποι

[http://ec.europa.eu/policies/transport\\_travel\\_el.htm](http://ec.europa.eu/policies/transport_travel_el.htm)



[http://europa.eu/pol/trans/index\\_el.htm](http://europa.eu/pol/trans/index_el.htm)  
[http://europa.eu/documentation/official-docs/white-papers/index\\_el.htm](http://europa.eu/documentation/official-docs/white-papers/index_el.htm)  
[http://circa.europa.eu/irc/opoce/fact\\_sheets/info/data/policies/transport/article\\_7262\\_el.htm](http://circa.europa.eu/irc/opoce/fact_sheets/info/data/policies/transport/article_7262_el.htm)  
<http://www.europarl.europa.eu/committees/el/tran/home.html>  
<http://www.europarl.europa.eu/highlights/el/803.html>  
<http://www.aviationtoday.com/>  
<http://www.eurocontrol.int/>  
<https://www.easa.europa.eu/language/el/home.php>  
[http://www.eesc.europa.eu/sections/eco/index\\_en.asp](http://www.eesc.europa.eu/sections/eco/index_en.asp)  
<http://www.sesarju.eu/>  
<http://www.bluedmed.aero>  
Ένωση Ευρωπαϊκών Αεροπορικών Εταιρειών (ΑΕΑ)  
<http://www.aea.be>  
<http://www.aci-europe.org>  
Ευρωπαϊκή Ένωση Αερομεταφορέων των Περιφερειών της Ευρώπης (ERA)  
<http://www.eraa.org>  
Ευρωπαϊκή Ένωση Προσωπικού Θαλάμων Διακυβέρνησης Αεροσκαφών (ECA)  
<http://www.eca-cockpit.com>  
International Federation of Airline Pilots' Association:  
<http://www.ifalpa.org/>  
[http://ec.europa.eu/enterprise/policies/satnav/egnoss/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/enterprise/policies/satnav/egnoss/index_en.htm)  
[http://ec.europa.eu/enterprise/policies/satnav/galileo/index\\_en.htm#h2-6](http://ec.europa.eu/enterprise/policies/satnav/galileo/index_en.htm#h2-6)  
<http://hansa-gr.blogspot.com>  
<http://www.aviationsociety.gr/aviation/>  
[http://ec.europa.eu/policies/transport\\_travel\\_el.htm](http://ec.europa.eu/policies/transport_travel_el.htm)  
[http://europa.eu/pol/trans/index\\_el.htm](http://europa.eu/pol/trans/index_el.htm)  
[http://europa.eu/documentation/official-docs/white-papers/index\\_el.htm](http://europa.eu/documentation/official-docs/white-papers/index_el.htm)  
[http://circa.europa.eu/irc/opoce/fact\\_sheets/info/data/policies/transport/article\\_7262\\_el.htm](http://circa.europa.eu/irc/opoce/fact_sheets/info/data/policies/transport/article_7262_el.htm)  
<http://www.europarl.europa.eu/committees/el/tran/home.html>  
<http://www.europarl.europa.eu/highlights/el/803.html>  
<http://www.aviationtoday.com/>  
<http://wikipedia.org>  
[http://www.europedia.moussis.eu/books/Book\\_2/6/20/index.tkl?term=&s=1&e=10&pos=283](http://www.europedia.moussis.eu/books/Book_2/6/20/index.tkl?term=&s=1&e=10&pos=283)

&all=1

<http://www.tourismpress.gr/2012/01/aerometafores-europe.html>

<http://www.ses.gr/nea-kai-anakoinoseis/2010-09-09-11-59-02/347-2ndgrconference-airtodaytomorrow.html>

<http://www.eurocontrol.int/articles/european-implementation-planning-and-reporting>

<http://www.canso.org/cms/showpage.aspx?id=3463>

<http://hansa-gr.blogspot.com/2011/03/commission-regulation-eu-1762011.html>

<http://www.airtransportnews.aero/article.pl?mcateg=&id=28692>

<http://www.aviationnews.gr/analysis.pl?id=158>

<http://www.bluedmed.aero/index.php>

<http://www.skybrary.aero/bookshelf/books/1217.pdf>

Διεθνής Ένωση Αερομεταφορών (IATA): <http://www.iata.org>

Διεθνές Συμβούλιο Αεροδρομίων: <http://www.aci.aero/About-ACI>

Οργανισμός Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας - CANSO: <http://www.canso.org>

Διεθνής Οργάνωση Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO): <http://www.icao.int>

Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών: <http://www.unric.or>

Η συνθήκη της Βαρσοβίας:

<http://www.jus.uio.no/lm/air.carriage.warsaw.convention.1929/doc.html>

<http://www.natca.org/ULWSiteResources/natcaweb/Resources/file/Legislative%20Center/SeqFeb2013/NATCASEQUESTRATIONUPDATE.pdf>