

Γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την:

- Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τον καθορισμό του πλαισίου για την υλοποίηση του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού

(COM(2001) 123 τελικό — 2001/0060 (COD))

- Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στο πλαίσιο του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού

- Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την οργάνωση και χρήση του εναέριου χώρου στο πλαίσιο του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού

- Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας

(COM(2001) 564 τελικό — 2001/0235 (COD) — 2001/0236 (COD) — 2001/0237 (COD))

(2002/C 241/04)

Στις 15 Νοεμβρίου 2001 και σύμφωνα με το άρθρο 80, παράγραφος 2 της Συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, το Συμβούλιο αποφάσισε να ζητήσει τη γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για τις ανωτέρω προτάσεις.

Το τμήμα «Μεταφορές, ενέργεια, υποδομές, κοινωνία των πληροφοριών», στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των σχετικών εργασιών της ΕΟΚΕ, υιοθέτησε τη γνωμοδότησή του στις 19 Ιουνίου 2002 με βάση την εισηγητική έκθεση του κ. Tosh.

Κατά την 392η σύνοδο ολομέλειας της 17ης και 18ης Ιουλίου 2002 (συνεδρίαση της 17ης Ιουλίου 2002) η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε με 119 ψήφους υπέρ, 1 κατά και 2 αποχές, την ακόλουθη γνωμοδότηση.

1. Εισαγωγή

1.1. Η δημιουργία ενός περιβάλλοντος στο οποίο η εναέρια κυκλοφορία θα είναι πιο τακτική και ακριβής, ενώ θα διατηρούνται υψηλά επίπεδα ασφάλειας, προϋποθέτει την παρέμβαση της Κοινότητας. Αυτό αφορά τόσο την πολιτική όσο και την πολεμική αεροπορία. Αυτό θα έχει περιβαλλοντικά και κοινωνικά οφέλη για την Κοινότητα. Οι προτάσεις αφορούν όλες τις εναέριας μεταφορές υπό πολιτικό έλεγχο, συμπεριλαμβανόμενων και των στρατιωτικών εναέριων μεταφορών. Στο πρόγραμμα δράσης θεωρείται ότι από τις προτάσεις που περιλαμβάνονται σε αυτό θα προκύψει ένας ενιαίος και ολοκληρωμένος εναέριος χώρος — ένας ενιαίος ουρανός. Στη βάση κάθε δράσης για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των συστημάτων θεωρείται ότι ευρίσκεται η μεταρρύθμιση της διαχείρισης όλων των στοιχείων που συντελούν ως σύνολο στη χρήση του εναέριου χώρου.

1.2. Από θεωρητική άποψη, οι προτάσεις αυτές έχουν για πρώτη φορά ως στόχο τη θέσπιση ενός ρυθμιστικού πλαισίου για τον εναέριο χώρο — όχι τις αερομεταφορές — που μέχρι σήμερα υπόκειντο σε διάφορους κανόνες. Ωστόσο, οι νέες προτάσεις εναρμονίζονται με τις βασικές αρχές των κανόνων αυτών, π.χ. όσον αφορά την ασφάλεια. Οι προτάσεις για τον ενιαίο ουρανό όσον αφορά τον εναέριο χώρο διαφέρουν από τις προτάσεις για τον «ανοικτό ουρανό» όσον αφορά την ευρύτερη παροχή υπηρεσιών αερομεταφορών από τις αεροπορικές εταιρίες.

1.3. Η ανακοίνωση εισάγει τρία νέα σχέδια κανονισμού με τα

οποία θεσπίζονται γενικά κριτήρια για το καθεστώς διαχείρισης που θα καθιερωθεί έως τις 31 Δεκεμβρίου 2004.

1.4. Μια ομάδα υψηλού επιπέδου συγκέντρωσε τις απόψεις όλων των παραγόντων του κλάδου για την έκθεση της Επιτροπής το Νοέμβριο του 2000 σχετικά με τη δημιουργία ενός ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού. Στην ανάλυσή της, η ομάδα εξέτασε τα ακόλουθα στοιχεία:

- Ρυθμίσεις
- Θεσμοί
- Τεχνολογία
- Ανθρώπινοι πόροι.

1.5. Οι βασικές προτάσεις στις οποίες στηρίζεται το πρόγραμμα δράσης για τη δημιουργία ενός ενιαίου ευρωπαϊκού εναέριου χώρου είναι αυτές που ορίζουν το πλαίσιο ⁽¹⁾ και τρεις προτάσεις κανονισμού που παρουσιάστηκαν στο COM(2001) 564 τελικό:

- για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στο πλαίσιο του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού 2001/0235 (COD),
- για την οργάνωση και χρήση του εναέριου χώρου στο πλαίσιο του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού 2001/0236 (COD),

⁽¹⁾ COM(2001) 123 τελικό

- για τη διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας 2001/0237 (COD)

Αυτές οι τρεις προτάσεις αφορούν, αντιστοίχως, τις οργανώσεις εκείνες οι οποίες παρέχουν υπηρεσίες ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας, τη ρύθμιση της παροχής αυτής και την οργάνωση του εναέριου χώρου, καθώς και τις τεχνικές απαιτήσεις για τη διασφάλιση της διαλειτουργικότητας του εξοπλισμού και του προσωπικού.

1.6. Για τη γνωμοδότηση της ΕΟΚΕ, η πιο αποτελεσματική μέθοδος είναι να συνεκτιμηθούν όλα τα διαδοχικά έγγραφα και να επιλεγεί μια θεματική διάρθρωση για το έγγραφο της ΕΟΚΕ το οποίο έχει ως ακολούθως.

2. Πλαίσιο

2.1. Η έκθεση της Ομάδας Υψηλού Επιπέδου ακολούθησε μια ορθολογιστική διαδικασία αξιολόγησης η οποία προσδιόρισε συνοπτικά την ακόλουθη σειρά πτυχών και, στη συνέχεια, εξέτασε περαιτέρω τα παρεπόμενα ΘΕΜΑΤΑ ως ακολούθως:

Πτυχές	ΘΕΜΑΤΑ
Αύξηση της κυκλοφορίας	Επιτακτικά αναγκαίο για αλλαγή και βελτίωση των επιδόσεων
Κατακερματισμός	Έλλειψεις στο ισχύον σύστημα
Διαδικασία οργάνωσης-μεταρρύθμισης του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας (EEK)	Ανάγκη για μεταρρύθμιση
Ρύθμιση — ασφάλεια — απόδοση — βιώσιμος σχεδιασμός — οικονομικοί τομείς	Απαιτούμενες διαδικασίες
Ομοσπονδιακός εναέριος χώρος — συμπεριλαμβανόμενης της πολεμικής αεροπορίας	Κοινός εναέριος χώρος
Θεσμικό πλαίσιο	Πανευρωπαϊκός έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας
Διαχείριση του εναέριου χώρου	Πολυπλοκότητα
Συστήματα διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (ATM) και συντονισμός	Ενσωμάτωση των στρατιωτικών κοινών πρότυπων
Κοινωνικές πτυχές	Απαιτήσεις πιστοποίησης
Ρυθμιστής	Πόροι, εμπειρογνωμοσύνη και αρχή

2.1.1. Η έκθεση αναφέρει σαφώς τα οφέλη που αναμένεται να προκύψουν από την υιοθέτηση των κανονισμών για τον «ενιαίο ευρωπαϊκό ουρανό», αλλά δεν περιλαμβάνει καμία ποσοτική ανάλυση των οφελών από άποψη κόστους ή των λειτουργικών επιπτώσεων που προκύπτουν από τις προτεινόμενες πρωτοβουλίες. Ωστόσο, σε εκθέσεις της Επιτροπής Ελέγχου των Επιδόσεων παρέχονται ποσοτικές ενδείξεις για τα σύμφυτα προβλήματα της τρέχουσας προσέγγισης.

2.2. Γενικές παρατηρήσεις

2.2.1. Αυτές οι προτάσεις είναι ιδιαίτερης σημασίας για την Κοινότητα, δεδομένου ότι ο εναέριος χώρος συνιστά κοινό πόρο γενικού ενδιαφέροντος. Η διευκόλυνση των ασφαλών και αποτελεσματικών αεροπορικών μεταφορών είναι ιδιαίτερης οικονομικής σημασίας για την Ευρώπη. Η ΕΟΚΕ κατανοεί και υποστηρίζει το κίνητρο της πρωτοβουλίας αυτής, αλλά η έννοια είναι περιπλοκή και συνδυάζει πολλές πτυχές που διέπουν την εναέρια κυκλοφορία. Προς τούτο, χρειάζονται ποσοτικά μέτρα και στόχοι για να διασφαλισθεί ότι η πρόταση για τη δημιουργία ενός ομοσπονδιακού ενιαίου εναέριου χώρου θα επιτύχει τους δεδηλωμένους στόχους. Πρέπει να διατυπωθούν σαφέστερα οι προτεραιότητες, οι στόχοι και τα αποτελέσματα. Η ασφάλεια, ιδιαίτερα, πρέπει να παραμείνει ως η πρώτη προτεραιότητα.

2.2.2. Η Επιτροπή βασιίζεται σημαντικά στην εξάλειψη του κατακερματισμού για την υποστήριξη των προτάσεων. Οι τρέχουσες προτάσεις της Επιτροπής βασίζονται επίσης σε μεγάλο βαθμό στην εξάλειψη των συμφορήσεων και σε βελτιώσεις των διεργασιών και των διαδικασιών σχεδιασμού, διαχείρισης και ρύθμισης του εναέριου χώρου. Η εξάλειψη του κατακερματισμού δεν συνιστά αυτοσκοπό και χρειάζεται να καθοριστούν σαφείς στόχοι απόδοσης. Συγκεκριμένα, η ικανότητα του συστήματος πρέπει να μπορεί να διατηρεί τη σχεδιαζόμενη ανάπτυξη ως προς τη ζήτηση αεροπορικών μεταφορών σε ποσοστό 5 % περίπου το χρόνο.

2.2.3. Ενώ η ΕΟΚΕ αποδέχεται ότι η κοινή διαχείριση του εναέριου χώρου εντός μη εθνικών επικρατειών δεν προϋποθέτει κυριαρχία, διότι υπάρχουν ήδη ανάλογα παραδείγματα σε διακρατικό επίπεδο, εξακολουθεί να υπάρχει η δυσκολία του προσδιορισμού των λειτουργικών περιφερειακών «ενοτήτων», όπου εμπορικές πιέσεις ενδέχεται να εμποδίσουν τη δημιουργία τους.

Για παράδειγμα, θα είναι σημαντικό να εξασφαλισθεί ότι η διαμόρφωση του ανώτερου εναέριου χώρου βελτιώνει τον προγραμματισμό στον τομέα και τις επιδόσεις των δρομολογίων, οδηγώντας σε βελτιωμένη δυναμικότητα και αποτελεσματικότητα. Εναπομένει να διασαφηνισθεί η σημασία τούτου για τις εναέριες μεταφορές και τους επιβάτες. Σύμφωνα με το EUROCONTROL, τα οφέλη από τη βελτιστοποίηση των δρομολογίων ενδέχεται να ισοδυναμούν μόνο στο 5 % της βελτίωσης του κόστους λειτουργίας. Καλούμε την Επιτροπή να προσδιορίσει ποσοτικά και να ορίσει στόχους όσον αφορά την αποτελεσματικότητα των προτάσεων της.

2.2.4. Είναι αναγκαίο να διασαφηνισθούν περισσότερο οι ακριβείς αιτίες των προβλημάτων. Τα προβλήματα των αερομεταφορών, όπως η τακτική παροχή υπηρεσιών, οι καθυστερήσεις και η ασφάλεια, είναι όντως αποτέλεσμα της μη διαρθρωμένης χρήσης του εναέριου χώρου; Μήπως η συμφόρηση, η οποία, όπως αναφέρει η Επιτροπή είχε προσλάβει «καταστροφικές διαστάσεις το 1999», εμφανίζεται κυρίως στον κατώτερο εναέριο χώρο και εκδηλώνεται με πιο εμφανή τρόπο στους αερολιμένες; Το 1999 ήταν επίσης ασύνθηδες έτος, που χαρακτηρίστηκε από τη στρατιωτική δράση στα Βαλκάνια. Δεν αληθεύει ότι στον ανώτερο εναέριο χώρο τα προβλήματα ασφάλειας είναι εξαιρετικά σπάνια και ότι ίσως το μόνο βέβαιο όφελος που θα έχουν οι καταναλωτές από τις παρεμβάσεις αυτές θα είναι ο συντονισμός των διαδρομών μέσω της πλήρους ενσωμάτωσης όλων των χρηστών; Μολονότι η μέση καθυστέρηση ανά δρομολόγιο λόγω της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (ATFM) ήταν μόλις 3,1/4 λεπτά το 2001 (πηγή: Κεντρική Υπηρεσία Ανάλυσης των Καθυστερήσεων), η μέση καθυστέρηση ATFM ανά καθυστερημένο δρομολόγιο ήταν περίπου 20 λεπτά. Η αναλογία των καθυστερημένων πτήσεων για λόγους ATFM ήταν 15,7 % το 2001, από άνω του 20 % το 1999. Οι καθυστερήσεις αυτές δεν οφείλονται όλες στη συμφόρηση του ανώτερου εναέριου χώρου, δεδομένου ότι ορισμένες καθυστερήσεις οφείλονται στους περιορισμούς που επιβάλλονται λόγω προβλημάτων δυναμικότητας των αερολιμένων, ή λόγω καιρικών συνθηκών. Ωστόσο ενδέχεται να προκύψουν πολύ σημαντικά οφέλη από το συντονισμό του ιδιαίτερα συνωστισμένου εναέριου χώρου της Κεντρικής Ευρώπης.

2.2.5. Η ΕΟΚΕ εκφράζει επίσης τις ανησυχίες της ότι η πρόταση περιέχει ανεπαρκείς λεπτομέρειες για τον τρόπο λειτουργίας της επιτροπής «Ενιαίος ουρανός». Μολονότι δέχεται ότι θα αποτελείται από εθνικούς εμπειρογνώμονες, δεν είναι σαφές με ποιο τρόπο θα προβαίνει σε διαβουλεύσεις και θα ζητεί τη γνώμη των εμπειρογνομένων της βιομηχανίας. Για να αντιμετωπισθούν οι ελλείψεις του τομέα σε ανθρώπινους πόρους και τεχνολογία, θα έχει ζωτική σημασία να διαθέτει η εν λόγω επιτροπή την απαιτούμενη εμπειρογνομοσύνη στον τομέα αυτό και να θεσπίσει διαδικασίες ώστε να υπάρξει απόδοση από τη βιομηχανία.

2.3. Ρύθμιση

2.3.1. Ο διαχωρισμός των εξουσιών με τη δημιουργία ενός ανεξάρτητου ευρωπαϊκού ρυθμιστικού φορέα, οικονομικά ανεξάρτητου και με σαφείς αρμοδιότητες και ευθύνες, είναι, όπως και για άλλους τομείς, μία ευπρόσδεκτη ιδέα. Το πλαίσιο της ρύθμισης πρέπει να είναι σαφές και ακριβές και να εστιάζεται στα κείρια θέματα. Η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι είναι εξαιρετικά σημαντικό να διασφαλιστεί ότι η ρύθμιση δεν είναι υπέρ το δέον απαγορευτική και εξασφαλίζει το περιβάλλον εντός του οποίου οι προμηθευτές μπορούν να δρουν κατά αποτελεσματικό, ανταγωνιστικό τρόπο.

2.3.2. Θα είναι σημαντικό να διασφαλιστεί ότι ο ρυθμιστής διαθέτει ένα υψηλής ποιότητας σύστημα πληροφοριών για να

παρακολουθεί τη λειτουργία του συστήματος. Η ποιότητα των μορφότυπων σχεδιασμού και των γραμμών τροφοδοσίας για το σύστημα πληροφοριών των ρυθμιστικών αρχών θα καθορίσει την αποτελεσματικότητα και την αξιοπιστία της επιδιωκόμενης εναρμόνισης.

2.4. Θεσμοί

2.4.1. Για να δοθεί μεγαλύτερη αξιοπιστία στο προτεινόμενο θεσμικό πλαίσιο, θα έπρεπε ίσως να δοθεί μεγαλύτερη έμφαση στις επιπτώσεις που θα έχει στην αποτελεσματικότητα και τη συνεκτικότητα της διαδικασίας λήψης αποφάσεων. Η χορήγηση νομοθετικών εξουσιών για λήψη αποφάσεων στο Eurocontrol⁽¹⁾ αποτελεί σημαντικό βήμα προόδου.

2.4.2. Παράλληλα με τη σημασία να διασφαλιστεί ότι είναι σαφές το πλαίσιο μέσω του οποίου η επιτροπή ενιαίου ουρανού προβαίνει σε διαβουλεύσεις και δέχεται τη γνώμη της βιομηχανίας, υπάρχει ανάγκη διασαφήνισης του ξεχωριστού ρόλου και στόχου της τομεακής επιτροπής διαλόγου και τότε θα ζητείται η γνώμη της. Η ΕΟΚΕ θα ήθελε να υπογραμμίσει τη σημασία της πλήρους διαβούλευσης για την εφαρμογή των μέτρων αυτών ώστε να διασφαλιστεί η καταλληλότητα, η αποδοτικότητα και η αποτελεσματικότητά τους. Επί του παρόντος, το πλαίσιο διαβουλεύσεων δεν έχει καθοριστεί επαρκώς.

2.4.3. Η συνεργασία είναι σαφώς ωφέλιμη για:

- την ασφάλεια και αποτελεσματικότητα
- τη βέλτιστη χρήση και την ολοκλήρωση των πόρων
- τη συστηματικότητα των πληρωμών
- την καθιέρωση καινοτόμων λύσεων οι οποίες να ασκούν ευρύτερες ευνοϊκές επιδράσεις στην αγορά.

2.4.4. Η διαδικασία λήψης αποφάσεων αποσκοπεί στη συμπερίληψη όλων των ενδιαφερόμενων μερών στη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας, όχι μόνο των φορέων που έχουν σχέση με τον έλεγχο της εναέριας κυκλοφορίας αλλά και των φορέων που παρέχουν υπηρεσίες όπως μετεωρολογικά δελτία ή υπηρεσίες εδάφους στους αερολιμένες, καθώς και τους φορείς που έχουν σχέση με την προμήθεια εξοπλισμού. Θα ήταν ιδιαίτερα χρήσιμο να αξιολογηθεί και να μετρηθεί στην πράξη η προστιθέμενη αξία της παγίωσης της συμμετοχής αυτής, δεδομένου ότι η αδυναμία υλοποίησης των εν λόγω οφελών θα πρέπει να έχει σοβαρές συνέπειες.

⁽¹⁾ Συμμετέχουν προς το παρόν σε αυτόν 31 κράτη μέλη. Το Eurocontrol έχει ως κύριο στόχο την ανάπτυξη ενός ενιαίου, πανευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (ATM). Το Eurocontrol αναπτύσσει, συντονίζει και προγραμματίζει την εφαρμογή βραχυπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων πανευρωπαϊκών στρατηγικών ATM και των σχετικών προγραμμάτων δράσης τους σε μία συλλογική προσπάθεια στην οποία συμμετέχουν οι εθνικές ρυθμιστικές αρχές, οι πάροχοι υπηρεσιών στον τομέα των εναέριων μεταφορών, οι χρήστες εναέριου για πολιτικούς και στρατιωτικούς σκοπούς, η βιομηχανία και άλλα ευρωπαϊκά όργανα.

2.4.5. Ένας ενιαίος ουρανός, αξιόπιστος ως προς το συντονισμό της δραστηριότητας, δεν μπορεί να είναι τόσο αποτελεσματικός όπως ο ελεγχόμενος από μια ενιαία οντότητα. Ωστόσο, θα ήταν χρήσιμο να γίνει μια σύγκριση με την πρακτική που εφαρμόζεται στη Βόρεια Αμερική, όπου υπάρχει μια περιοχή που διαθέτει ένα ενιαίο, ομοσπονδιακό εναέριο χώρο, και μια μερική αξιολόγηση της σχετικής συμβολής όσον αφορά την τακτικότητα υπηρεσιών, την ασφάλεια και τη χρονική συνέπεια. Ωστόσο, η Επιτροπή Ελέγχου των Επιδόσεων επεσήμανε ότι το σύστημα των ΗΠΑ μπορεί να είναι κατά 50 % πιο παραγωγικό και κατά 50% πιο αποτελεσματικό από άποψη κόστους. Το σύστημα των ΗΠΑ θα μπορούσε ακόμη να αποτελέσει σημείο αναφοράς, παρά τις διαφορετικές συνθήκες.

2.4.6. Το ενιαίο καθεστώς πιστοποίησης για το δίκτυο οργανώσεων στις οποίες έχει ανατεθεί η ουσιαστική επιθεώρηση και παρακολούθηση των υπηρεσιών αεροπλοΐας θα έχει καθοριστική σημασία για τη συνοχή του ενιαίου εναέριου χώρου, προστατεύοντας ταυτόχρονα τα συμφέροντα του κοινού και τη διαφάνεια.

2.4.7. Πολλά είναι επίσης τα διδάγματα που μπορούν να αντληθούν από τα ρυθμιστικά πλαίσια που ισχύουν σε άλλους κλάδους γενικού ενδιαφέροντος.

2.5. Τεχνολογία

2.5.1. Η κριτική μάζα και ο προσανατολισμός της τεχνολογίας της ΕΕ έχουν πολύ μεγάλη απήχηση και θα πρέπει να αποτελέσουν τον ακρογωνιαίο λίθο για τη στήριξη των προτάσεων αυτών. Είναι σαφές ότι θα ενισχυθεί η θέση που κατέχουν στη διεθνή αγορά οι επιχειρήσεις που προωθούν προϊόντα τα οποία παράγονται και πωλούνται στην Κοινότητα. Για το λόγο αυτό, πρέπει να συναφθεί επείγοντως συμφωνία παγκοσμίου εμβέλειας για τις σχετικές αρχές. Με την πρόοδο αυτή, η συνεργασία για θέματα τυποποίησης σε παγκόσμια κλίμακα θα οδηγήσει σε αναγνώριση και οφέλη από άποψη κόστους για τους προμηθευτές της ΕΕ οι οποίοι, για παράδειγμα, έχουν ήδη πρωτοποριακή θέση στον τομέα του εξοπλισμού εδάφους, καθώς η τεχνολογική πρόοδος συνεχίζεται ακατάπαυστα.

2.5.2. Θα πρέπει να τονισθεί η σημασία των προτάσεων αυτών για τις ευρωπαϊκές επενδύσεις στο πρόγραμμα Galileo, όπως και κάθε δυνατότητα μεγιστοποίησης της επίδρασής του σε όλους τους τομείς που αφορούν τους φορείς διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας.

2.6. Ανθρώπινοι πόροι

2.6.1. Υπογραμμίζεται η προβλεπόμενη διαλειτουργικότητα του προσωπικού, πρέπει όμως να αναπτυχθούν καλύτερα οι υποδείξεις για την υλοποίηση του στόχου αυτού και να εκπονηθούν περιπτώσιολογικές μελέτες. Το αμάλγαμα του στρατιωτικού και πολιτικού προσωπικού θα προκαλέσει ορισμένα μοναδικά διλήμ-

ματα από άποψη λειτουργικών διαδικασιών και, ίσως, αμοιβών. Ωστόσο, κείμενο θέμα θα είναι ο εντοπισμός και η συμμετοχή στις βέλτιστες πρακτικές και την κατάρτιση.

2.6.2. Το συμπέρασμα είναι σαφές ότι η ύπαρξη ειδικευμένου προσωπικού έχει καθοριστική σημασία για την ανάπτυξη του εναέριου χώρου. Αυτό θα πρέπει να αποτελέσει αφορμή για τη χορήγηση των απαιτούμενων κοινοτικών ενισχύσεων στα κράτη μέλη για την ανάπτυξη παρόμοιων δεξιοτήτων, παράλληλα με τη χρηματοδότηση τεχνολογικών σχεδίων, όπως αυτά εξελίσσονται στα πλαίσια του προγράμματος Galileo. Η αναγνώριση και η ανάπτυξη διαπροσωπικών δεξιοτήτων, γλωσσικών προσόντων και ηγετικών λειτουργικών ικανοτήτων θα πρέπει να αποτελούν αναπόσπαστο μέρος των προτάσεων.

3. Συμπεράσματα

3.1. Το συμπέρασμα στην πρόταση 2001/0060 (COD) είναι ότι η ασφάλης και τακτική παροχή υπηρεσιών αερομεταφοράς και η σημασία τους για τα εμπορεύματα και την κινητικότητα επιβάλλουν τη δημιουργία ενός ενιαίου ουρανού. Η υιοθέτηση της έννοιας «από πύλη σε πύλη» θα ενισχύσει την αποδοχή και την κατανόηση.

3.2. Ωστόσο, οι προτάσεις αυτές καθεαυτές δεν μπορούν να αντιμετωπίσουν την πίεση της ζήτησης σε ορισμένους βασικούς τομείς. Η ΕΟΚΕ πιστεύει ότι είναι απαραίτητες συμπληρωματικές δράσεις για την περαιτέρω βελτίωση των διαδρόμων προσγειώσεως /απογειώσεως, καθώς και άλλων συναφών υποδομών ώστε να βελτιστοποιηθεί η δυναμικότητα του εναέριου χώρου, ελαχιστοποιώντας συγχρόνως τον τοπικό αντίκτυπο στο περιβάλλον.

3.3. Η αρχή σύμφωνα με την οποία η ασφάλεια έχει προτεραιότητα πρέπει να ενσωματωθεί σε όλες τις άλλες πτυχές της εν λόγω πρότασης. Προς το σκοπό αυτό, αναμένεται ότι θα θεσπισθούν πρότυπα τα οποία θα επανεξετάζονται διαρκώς και θα αποτελέσουν τη βάση των χρηματοδοτικών απαιτήσεων, και ότι δεν θα συμβεί το αντίθετο, δηλαδή η προσαρμογή της χρηματοδότησης σε ένα «ανεκτό επίπεδο ενισχύσεων».

3.4. Το σύστημα υποβολής εκθέσεων όσον αφορά τα ατυχήματα πρέπει να σχεδιασθεί με τρόπο που να συμβάλει στην αποφυγή επεισοδίων και καταλογισμού ευθυνών.

3.5. Δεν υπάρχουν μετρήσεις της αποδοτικότητας του κόστους των εν λόγω προτάσεων. Είναι λογικό να αναμένεται ότι θα έπρεπε να έχει αναπτυχθεί ένα παρόμοιο πλαίσιο αξιολόγησης και να δημοσιευθεί, προκειμένου να κατοχυρωθεί η παρέμβαση αυτή. Για παράδειγμα, ο διαχρονικός ποσοτικός προσδιορισμός της

«τακτικότητας», της «ασφάλειας του εναέριου χώρου» και της «συμφόρησης», καθώς και το αναμενόμενο αποτέλεσμα των πράξεων αυτών, θα μπορούσε να θεωρηθεί ως καλή πρακτική με την εφαρμογή της κατάλληλης διαδικασίας! Αναμένεται ότι οι νομοθετικές χρηματοοικονομικές προτάσεις θα απαιτούν το ίδιο για την αξιολόγηση των οφελών από άποψη κόστους.

3.6. Η υπόθεση ότι πρέπει να προτιμηθεί η ευθεία δρομολόγηση της εναέριας κυκλοφορίας θα μπορούσε να διατυπωθεί καλύτερα, προκειμένου να τονισθεί ότι η οικονομικά πιο συμφέρουσα διασύνδεση είναι όντως η καλύτερη, με δεδομένη την επίδραση των σημερινών ατμοσφαιρικών, κυκλοφοριακών και καιρικών συνθηκών.

3.7. Θα γίνουν σημαντικές επενδύσεις και θα υπάρξουν τεχνολογικές εξελίξεις στον κλάδο. Θα είναι σημαντικό να διαθέσει η Κοινότητα επαρκείς φορολογικές διευκολύνσεις ώστε να εξασφαλισθεί η δημιουργία και η διατήρηση κέντρων αριστείας.

3.8. Το σύστημα χρέωσης των χρηστών του εναέριου χώρου πρέπει να είναι διαφανές για να μπορούν να παρέχονται τα κατάλληλα κίνητρα με στόχο την προσαρμογή των επενδύσεων στη ζήτηση των χρηστών. Θα είναι σημαντικό να δίδει το πλαίσιο τα κατάλληλα κίνητρα για επενδύσεις στις νέες τεχνολογίες και την ικανότητα. Η ΕΟΚΕ θα ήθελε να της παρασχεθούν αποδείξεις ότι το σύστημα χρέωσης των χρηστών του εναέριου χώρου είναι συμβατό με το καθεστώς κόστους για άλλα μέσα μεταφοράς, όπως οι σιδηρόδρομοι, και ότι έχει διευκρινισθεί το θέμα του καταλογισμού του εξωτερικού χρέους. Αυτό θα υποστηρίξει τις προσπάθειες του κλάδου για τον περιορισμό των ζημιών στο περιβάλλον. Οι κύριες αρχές χρέωσης πρέπει να βασίζονται στη διαφάνεια του κόστους και των επιβαρύνσεων.

3.9. Η συμπερίληψη στις προτάσεις αυτές των χρηστών του εναέριου χώρου τόσο για πολιτικούς όσο και για στρατιωτικούς σκοπούς, είναι απόλυτα εύλογη, προκειμένου να διευκρινισθεί η κατανομή των δικαιωμάτων. Εξακολουθεί να υπάρχει η ανησυχία ότι μεγάλα μέρη του εναέριου χώρου που προορίζονται αποκλειστικά για στρατιωτικούς χρήστες πιθανόν να μην χρησιμοποιούνται αποτελεσματικά, ενώ πρέπει να ληφθεί υπόψη η χρησιμοποίηση περισσότερου εναέριου χώρου για πολιτικούς σκοπούς. Οι προοπτικές για πιο ορθολογική χρήση του εναέριου αυτού χώρου θα υποβληθούν αναμφισβήτητα σε εμπειρισταμένο έλεγχο, λόγω του περιβάλλοντος ασφάλειας στο οποίο υπόκεινται οι στρατιωτικές κινήσεις. Η διευθέτηση των θεμάτων αυτών θα πρέπει να γίνεται κεκλεισμένων των θυρών.

3.10. Η ακεραιότητα του ρόλου των ρυθμιστικών φορέων για την αυστηρή εφαρμογή των προτύπων πρέπει να είναι απαραβίαστη. Η ΕΟΚΕ σημειώνει την άποψη ότι ο εκσυγχρονισμός της παροχής υπηρεσιών, που αναμειγνύει ανταγωνιστικά και εμπορικά προνόμια, μπορεί να έχει ανάμικτα αποτελέσματα. Η ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών και τα συμφέροντα των χρηστών δεν πρέπει να υποστούν πλήγμα κατά τη μεταβατική περίοδο ούτε κατά τη διενέργεια επενδύσεων, όπως κατέστη σαφές στα πλαίσια των σιδηροδρομικών υποδομών του Ηνωμένου Βασιλείου. Οι επενδύσεις στον τομέα της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας θα έχουν επιδράσεις μέσω της αλυσίδας προσφοράς. Στα οφέλη συμπεριλαμβάνονται και τα εξής:

- η περιορισμένη χρήση του εναέριου χώρου ανά μονάδα χρόνου
- η μειωμένη απόσβεση αεροσκαφών και κατανάλωση καυσίμων με τη συντόμευση των διαδρομών
- η βελτιωμένη μεταχείριση των επιβατών στους αερολιμένες και η βελτίωση της δυναμικότητας με την εξάλειψη των συμφορήσεων
- η θετική επίδραση στο περιβάλλον.

3.11. Ο ευρωπαϊκός ρυθμιστικός φορέας θα πρέπει να εξασφαλίσει ότι το καθεστώς πληρωμών αναγνωρίζει και ανταμείβει την επέμβαση των επενδυτών σε οποιοδήποτε στάδιο της αλυσίδας. Πρέπει να υπάρχει σαφήνεια στη ρύθμιση, ώστε να διασφαλίζεται ότι η επένδυση μπορεί να ανταμείβεται και ότι ο επενδυτής, δημόσιος ή ιδιωτικός μπορεί να επιτύχει δέουσα επιστροφή.

3.12. Δεδομένου ότι πολύ σύντομα τα 450 αεροδρόμια της Ευρώπης θα εξυπηρετούν 1 δισεκατομμύριο επιβάτες ετησίως, τα οφέλη όσον αφορά το κόστος του καταναλωτή, το χρόνο των διαδρομών και την ακρίβεια, καθώς και το σχετικό περιβάλλον, θα πρέπει να προβληθούν για να ενισχυθεί η νομιμότητα των προτάσεων.

3.13. Το χρονοδιάγραμμα εισαγωγής του νέου αυτού καθεστώτος είναι περιορισμένο με βάση οποιοδήποτε πρότυπο σχέδιο. Θα είναι σημαντικό να προσαρμοσθεί κατάλληλα. Συνοπτικά, η ΕΟΚΕ υποστηρίζει τις αρχές των προτάσεων που έχει καθορίσει η Επιτροπή, αλλά παραμένουν πολλές λεπτομέρειες που πρέπει ακόμη να εξεταστούν, ιδιαίτερα όσον αφορά την ακριβή λειτουργία του νέου πλαισίου, τις ρυθμίσεις των διαβουλεύσεων και τον καθορισμό και την παρακολούθηση των στόχων.

Βρυξέλλες, 17 Ιουλίου 2002.

Ο Πρόεδρος

της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής

Göke FRERICHS