



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 15.11.2005
COM(2005) 578 τελικό

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ, ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ
ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, ΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΚΑΙ ΤΗΝ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ**

**Επέκταση των καθηκόντων του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας
- Η ατζέντα για το 2010 –**

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ, ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ
ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, ΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΚΑΙ ΤΗΝ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ**

**Επέκταση των καθηκόντων του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας
- Η ατζέντα για το 2010 -**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Εισαγωγή

Στην Ευρώπη, η αεροπορική κίνηση αυξάνεται με ταχείς ρυθμούς: υπερδιπλασιάστηκε μέσα στην τελευταία δεκαπενταετία. Στην επιτάχυνση αυτή συνετέλεσε σε μεγάλο βαθμό η εγκαθίδρυση της εσωτερικής αγοράς αεροπορικών μεταφορών. Οι αεροπορικές εταιρείες της Ευρώπης μπόρεσαν να προσαρμοστούν στο νέο ανταγωνιστικό περιβάλλον βελτιώνοντας την προσφορά τους και επιχειρώντας να εγκατασταθούν σε νέες αγορές, απευθείας, μέσω θυγατρικών ή μέσω προσεγγίσεων. Ταυτοχρόνως, είδαμε την ταχεία ανάπτυξη αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους οι οποίες, ανύπαρκτες δέκα χρόνια πριν, αντιπροσωπεύουν σήμερα ποσοστό 12% της ενδοκοινοτικής κίνησης. Το αεροπλάνο έγινε έτσι ένα κοινότατο μέσο μεταφοράς για τους ευρωπαίους, ενώ μεσοπρόθεσμα τίποτε δεν φαίνεται να απειλεί την αύξηση της κίνησης.

Παράλληλα, το αεροπλάνο παραμένει ένα από τα ασφαλέστερα μέσα μεταφοράς, χάρη στις διαρκείς προσπάθειες της αεροναυτικής κοινότητας η οποία έθετε πάντοτε την ασφάλεια στο κέντρο των ενδιαφερόντων της, πράγμα που ισχύει ιδιαιτέρως για την Κοινότητα, όπου το επίπεδο της αεροπορικής ασφάλειας είναι και παραμένει ένα από τα υψηλότερα στον κόσμο.

Η Επιτροπή κατέβαλλε πάντοτε κάθε δυνατή προσπάθεια ώστε η υλοποίηση της εσωτερικής αγοράς αεροπορικών μεταφορών να συνοδεύεται με την ανάπτυξη κοινών κανόνων ασφάλειας υψηλού επιπέδου που θα εφαρμόζονται ομοιόμορφα σε όλα τα κράτη μέλη. Τα τελευταία χρόνια έγιναν σημαντικά βήματα, αναφορικά κυρίως με τα εργαλεία πρόληψης αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων¹. Για την ενδυνάμωση όμως και εναρμόνιση του κανονιστικού και θεσμικού πλαισίου των αεροπορικών μεταφορών στην Ευρώπη, αποφασιστική θα είναι η συμβολή του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA) μέσω της δημιουργίας του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού.

Εντούτοις, το επίπεδο αυτό θα πρέπει να βελτιωθεί περαιτέρω, όπως φάνηκε δυστυχώς από μια σειρά αεροπορικών δυστυχημάτων που συνέβησαν το καλοκαίρι του 2005, ακόμη και σε κοινοτικές χώρες. Κατά την τραγική συγκυρία που διανύουμε, και για να μην σημειωθεί

¹ Οδηγία 94/56/ΕΚ του Συμβουλίου της 21ης Νοεμβρίου 1994 για τη θέσπιση των βασικών αρχών που διέπουν τις έρευνες ατυχημάτων και συμβάντων πολιτικής αεροπορίας (ΕΕ L 319, 12.12. 1994, σ. 14). Οδηγία 2003/42/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 13ης Ιουνίου 2003 για την αναφορά περιστατικών στην πολιτική αεροπορία (ΕΕ L 167, 04.7.2003, σ. 23). Οδηγία 2004/36/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Απριλίου 2004 σχετικά με την ασφάλεια των αεροσκαφών τρίτων χωρών τα οποία χρησιμοποιούν κοινοτικούς αερολιμένες (ΕΕ L 143, 30.4.2004, σ. 76).

κάμψη της σταθερής τάσης για βελτίωση της ασφάλειας των αεροπορικών μεταφορών, προέχει να συνεχιστεί, να ενισχυθεί μάλιστα, η διαρκής δέσμευση προς όφελος της ασφάλειας. Είναι καιρός λοιπόν να τεθεί τέρμα σε μια δυσλειτουργία που παρατηρείται στην Κοινότητα: τη στιγμή κατά την οποία υπάρχει πλήρης ελευθερία στο εσωτερικό μιας ενοποιημένης αγοράς αεροπορικών μεταφορών, τα επίπεδα ασφάλειας εξακολουθούν να διαφέρουν μεταξύ κρατών μελών.

Πράγματι, υπάρχει στην Ευρώπη πολυδιάσπαση των αρμοδιοτήτων κανονιστικής ρύθμισης της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας: οι αρμοδιότητες αυτές κατανέμονται κατά το μεγαλύτερο μέρος σε διάφορα όργανα, τα κυριότερα από τα οποία είναι η Ευρωπαϊκή Διάσκεψη Πολιτικής Αεροπορίας (ECAC) και το τεχνικό όργανο αυτής, ο Σύνδεσμος των αεροπορικών αρχών (JAA). Τα εξειδικευμένα αυτά όργανα, τα οποία καλύπτουν διαφορετικές γεωγραφικές ζώνες, εκπονούν κανόνες που έρχονται να συμπληρώσουν τους κανόνες που προσδιορίζει σε παγκόσμιο επίπεδο η Διεθνής Οργάνωση Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO). Η εφαρμογή όμως των κανόνων αυτών, καρπού απλής διακυβερνητικής συνεργασίας, επαφίεται στη βούληση των κρατών που συμμετέχουν στη συνεργασία. Προκύπτουν έτσι μεγάλες διαφορές μεταξύ των κρατών και κάποτε, δυστυχώς είναι αλήθεια, τα πρότυπα που εφαρμόζονται δεν είναι τα υψηλότερα δυνατά.

Έτσι, στα εικοσιπέντε κράτη μέλη εφαρμόζονται σήμερα έξι εκδόσεις, διαδοχικές και διαφορετικές, των επιχειρησιακών κανόνων που έχουν εφαρμογή στις αεροπορικές μεταφορές και που προσδιορίζονται από τον σύνδεσμο JAA (JAR OPS 1): επιπλέον δε, οκτώ από τα κράτη μέλη έχουν τροποποιήσει με δικούς τους εθνικούς κανόνες την έκδοση που επέλεξαν να εφαρμόζουν. Οι διαφορές γίνονται ακόμα πιο αισθητές προκειμένου για τους κανόνες που διέπουν τις άδειες πιλότων που εκτελούν εμπορικές πτήσεις. Σε ορισμένα κράτη μέλη, τα κριτήρια τα σχετικά με τις άδειες ερασιτεχνών πιλότων δεν πληρούν καν τις ελάχιστες υποχρεωτικές απαιτήσεις της ICAO. Τέλος, οι κανονιστικές ρυθμίσεις που διέπουν το προσωπικό των εμπορικών πτήσεων παραμένουν σε εμβρυϊκό στάδιο, τη στιγμή κατά την οποία το προσωπικό αυτό διαδραματίζει ουσιαστικό ρόλο για την ασφάλεια των επιβατών, όπως έδειξε η ευτυχής κατάληξη του ατυχήματος που σημειώθηκε στο Τορόντο στις 2 Αυγούστου 2005.

Πτητικές δραστηριότητες και άδειες χειριστών

Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA) ιδρύθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1592/2002,² ο οποίος τέθηκε σε ισχύ τον Σεπτέμβριο του 2002.

Με την έκδοση του κανονισμού, ο οποίος μεταφέρει στην Επιτροπή αποκλειστική αρμοδιότητα επί θεμάτων αξιοπλοΐας και περιβαλλοντικής συμβατότητας των αεροναυτικών προϊόντων, ήταν αυτονόητο ότι η επίτευξη αφενός ανώτατης και ομοιόμορφης στάθμης ασφάλειας και αφετέρου όρων ισότιμου ανταγωνισμού μεταξύ αερομεταφορέων, περνούσε μέσα από τη διεύρυνση του πεδίου εφαρμογής του κειμένου ώστε να καλύπτονται τόσο το πτητικό μέρος όσο και οι άδειες των πληρωμάτων. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο είχαν άλλωστε αναθέσει ρητώς στην Επιτροπή να υποβάλει πρόταση προς αυτή την κατεύθυνση, και μάλιστα το συντομότερο δυνατόν, η οποία να καλύπτει επίσης και τα

² Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 2002, για κοινούς κανόνες στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση ευρωπαϊκού οργανισμού ασφάλειας της αεροπορίας (ΕΕ L 240, 7.9.2002, σ. 1).

αεροσκάφη τρίτων χωρών. Στη δεύτερη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού διευκρινίζεται ότι «εντός έτους από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να εκπονηθούν κατάλληλες βασικές απαιτήσεις που να καλύπτουν τη λειτουργία των αεροσκαφών και την άδεια ασκήσεως επαγγέλματος των ιπτάμενων πληρωμάτων καθώς και την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού σε αεροσκάφη τρίτων χωρών, εν συνεχεία δε άλλα κεφάλαια του τομέα της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας.» Το άρθρο 7, σχετικά με τις «αεροπορικές δραστηριότητες και τις άδειες άσκησης επαγγέλματος ιπτάμενου πληρώματος», αυξάνει την υποχρέωση για ανάληψη δράσης³. Η μακρά σειρά δυστυχημάτων το καλοκαίρι του 2005 δείχνει δυστυχώς ότι είναι πραγματικά αναγκαία η συνέχιση των προσπαθειών για βελτίωση του γενικού επιπέδου ασφάλειας της αεροπορίας.

Η Επιτροπή προτείνει λοιπόν στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, όπως άλλωστε της είχε ζητηθεί, να επεκτείνει τους κοινούς κανόνες, και συνεπώς τις αρμοδιότητες του Οργανισμού, στις πτητικές δραστηριότητες, στις αδειοδοτήσεις των πιλότων και, εντός των ορίων που καθορίζονται στη Σύμβαση του Σικάγου, στην ασφάλεια των αεροσκαφών τρίτων χωρών. Αρχής γενομένης από το 2007, το σύνολο σχεδόν των κανονιστικών ρυθμίσεων που εκπονούνται από τον JAA θα πρέπει να ενσωματώνεται στο κοινοτικό δίκαιο και να εφαρμόζεται κατά τρόπο ομοιόμορφο σε ολόκληρη την Κοινότητα. Θα εγκαθιδρυθούν παράλληλα αποτελεσματικοί μηχανισμοί ελέγχου για να εξασφαλιστεί η τήρηση των κοινών κανόνων.

Αυτό είναι το αντικείμενο της πρότασης που υποβάλλεται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο με την παρούσα ανακοίνωση. Η προσέγγιση που ακολουθείται από την Επιτροπή με σκοπό την επέκταση των κοινών κανόνων, και κυρίως την κατανομή καθηκόντων μεταξύ του οργανισμού και των αρμόδιων εθνικών αρχών, περιγράφεται στην αιτιολογική έκθεση που συνοδεύει την παρούσα πρόταση.

Ο ενιαίος ευρωπαϊκός ουρανός και η ασφάλεια στα αεροδρόμια

Όσο για τους κανόνες που διέπουν την αεροναυτιλία, αυτοί προέρχονται κατά βάση από έναν άλλο διακυβερνητικό οργανισμό, τον οργανισμό Eurocontrol⁴, στον οποίο συμμετέχουν 35 ευρωπαϊκά κράτη και ο οποίος αναπτύσσει, συντονίζει και σχεδιάζει τις πανευρωπαϊκές στρατηγικές για την αεροναυτιλία. Ο Eurocontrol δεν διαθέτει παρ'όλα αυτά δεσμευτική κανονιστική ισχύ. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ανέθεσαν στην Επιτροπή, η οποία εργάζεται με την τεχνική βοήθεια του Eurocontrol, να εκπονήσει τις αναγκαίες κανονιστικές ρυθμίσεις για τη δημιουργία του ενιαίου ουρανού.

Μετά την εγκαθίδρυση του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού, το επόμενο βήμα είναι να επεκταθούν οι δραστηριότητες του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA) στα «άλλα κεφάλαια» στα οποία αναφέρεται η δεύτερη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002, δηλαδή στις πτητικές δραστηριότητες και τις δραστηριότητες των αερολιμένων: ο ενιαίος ουρανός και ο EASA θα συγκλίνουν ώστε να

³ Υπενθυμίζουμε ότι η οδηγία 91/670/ΕΟΚ, που μνημονεύεται παρακάτω, ανέθετε ήδη στην Επιτροπή να υποβάλει μέτρα για τη θέσπιση εναρμονισμένων απαιτήσεων σχετικά με τις άδειες και τα προγράμματα κατάρτισης. Ένα χρόνο αργότερα, ο κανονισμός (ΕΚ) 2407/92 «περί της εκδόσεως αδειών των αερομεταφορέων» εξήγγελλε κανονισμό του Συμβουλίου για τα πιστοποιητικά αερομεταφορέων.

⁴ Ευρωπαϊκός οργανισμός για την ασφάλεια της αεροναυτιλίας.

προωθήσουν πληρέστερη ενοποίηση και απλούστευση του κανονιστικού και θεσμικού πλαισίου στην Ευρώπη. Για την εκπόνηση των κοινοτικών κανόνων θα ληφθεί υπόψη, στον βαθμό που αυτό είναι δυνατόν, ο αναγκαίος συντονισμός ανάμεσα στις ανάγκες για μη στρατιωτικές και για στρατιωτικές χρήσεις του εναέριου χώρου.

1.1. Τα κενά του σημερινού κανονιστικού πλαισίου

1.1.1. Ο ενιαίος ευρωπαϊκός ουρανός, μια κατασκευή προς ολοκλήρωση

Η διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροπλοΐας αποτελούν αντικείμενο προτύπων που εκπονούνται από τον ICAO και τον Eurocontrol. Οι κανόνες αυτοί, οι οποίοι επιτρέπουν κάποτε περισσότερες από μία εναλλακτικές λύσεις, δεν αποτελούν πάντοτε ένα αυστηρό και υποχρεωτικό πλαίσιο, *de jure* ή *de facto*. Η εφαρμογή τους από τα κράτη μέλη οδηγεί λοιπόν σε ανακολουθίες, αποκλίσεις, και κάποτε αντιφάσεις. Και πάντως δεν εφαρμόζονται συγχρονισμένα. Έτσι για παράδειγμα, τα πρότυπα «ESARR 3» που εγκρίθηκαν από τον Eurocontrol τον Ιούλιο του 2000, έπρεπε να είχαν τεθεί σε εφαρμογή μέχρι τον Ιούλιο του 2003, πράγμα που έγινε σε μερικά μόνο κράτη μέλη, ενώ υπάρχουν 14 ακόμη κράτη μέλη που δεν εφαρμόζουν τα πρότυπα. Για την αντιμετώπιση τέτοιων κυρίως δυσχερειών μέσω κοινών κανόνων, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρότεινε τη δημιουργία του ενιαίου ουρανού.

Για τη λειτουργία του ενιαίου ουρανού, η Επιτροπή συνεργάζεται στενά με τον Eurocontrol. Οι κανονιστικές απαιτήσεις ασφάλειας του Eurocontrol (Eurocontrol SAFETY Regulatory Requirements/ESARR) ενσωματώνονται σιγά σιγά στο κοινοτικό δίκαιο. Για την εκπόνηση μέτρων εφαρμογής γίνεται έτσι πλήρης αξιοποίηση της τεχνικής εμπειρογνωμοσύνης του Eurocontrol. Όμως, ο ενιαίος ευρωπαϊκός ουρανός δεν άπτεται σήμερα του συνόλου των ζητημάτων ασφάλειας που συνδέονται με τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας. Πρέπει λοιπόν να συμπληρωθούν οι υπάρχουσες κανονιστικές ρυθμίσεις και να υιοθετηθεί μια προσέγγιση των ζητημάτων ασφάλειας πιο συνεκτική και διαρθρωμένη.

1.1.2. Η ασφάλεια στα αεροδρόμια, μια υποχρέωση που εκκρεμεί

Από τις 27 Νοεμβρίου 2003, το άρθρο 14 της Σύμβασης του Σικάγου απαιτεί την πιστοποίηση των αερολιμένων. Ομοίως, η ICAO θα καταστήσει υποχρεωτική από τον Νοέμβριο 2005 την εγκατάσταση συστημάτων διαχείρισης της ασφάλειας για τις ανάγκες των αερολιμένων. Ούτε και εδώ υπάρχει ακόμη κοινός κανόνας. Υπαρκτός λοιπόν είναι ο κίνδυνος να εκπονηθούν ανακόλουθοι κανόνες, παρά το γεγονός ότι ορισμένα κράτη ανέλαβαν με δική τους πρωτοβουλία σχετικές εργασίες εναρμόνισης στο πλαίσιο ενός άτυπου σχήματος στο οποίο συμμετέχουν οι ρυθμιστικές αρχές για την ασφάλεια στα αεροδρόμια (GASR).

1.1.3. Νέες απαιτήσεις

Με την αύξηση της εναέριας κυκλοφορίας, προκύπτουν νέες ανάγκες. Υπάρχει ανάγκη για πιο ευέλικτη διαχείριση των υποδομών και για δημιουργία επιπλέον δυναμικότητας με ταυτόχρονη συγκράτηση των δαπανών. Θα χρειαστεί επίσης περιορισμός των καθυστερήσεων και μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων εξαιτίας των πτητικών δραστηριοτήτων και των δραστηριοτήτων των αερολιμένων. Η προσφυγή, ολόένα και συχνότερα, σε τεχνολογίες που προσφέρουν τη δυνατότητα συνολικής διαχείρισης των επιχειρήσεων, πτητικών και γύρω απ'αυτές, επιτρέπει την αντιμετώπιση αυτών των προκλήσεων. Ρόλος του προγράμματος SESAME θα είναι να διευκολύνει τη συγχρονισμένη

ανάπτυξη και διαλειτουργικότητα νέων γενεών συστημάτων διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας.

Οι τεχνολογικές αυτές εξελίξεις θα πρέπει να συνοδεύονται με αυστηρές απαιτήσεις ως προς τη διαλειτουργικότητα των εξοπλισμών και τον ορισμό τεχνικών διεπαφών. Πράγματι, η αποτελεσματικότητα και η ασφαλής διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας εξαρτώνται επίσης από τη σωστή αλληλεπίδραση μεταξύ οργανισμών, προσωπικού και εξοπλισμών, στα αεροσκάφη, στο έδαφος και στον αέρα. Σε ένα πεδίο όπου υπεισέρχεται μεγάλος αριθμός παραγόντων, είναι απαραίτητο να εξασφαλίζεται η συνεκτικότητα αυτών των απαιτήσεων και να λαμβάνεται μέριμνα για την ομοιόμορφη και συγχρονισμένη εφαρμογή τους. Προς τούτο, νέοι κανόνες και διαδικασίες που μπορούν να εγγυηθούν ένα επαρκές επίπεδο διαλειτουργικότητας και ασφάλειας των αεροναυτικών συστημάτων πρέπει να καθιερωθούν.

Παράλληλα με την τεχνολογική προσέγγιση, η μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων από τις αεροπορικές δραστηριότητες θα επιβάλλει ολοένα και συχνότερα την προσφυγή σε οικονομικά μέσα και κίνητρα. Η Επιτροπή έχει προτείνει, για παράδειγμα, να ενταχθούν οι αεροπορικές δραστηριότητες στο ευρωπαϊκό σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής ρύπων.

1.1.4. Νέοι φορείς παροχής υπηρεσιών και νέα επαγγέλματα

Με την ανάπτυξη νέων τεχνολογιών, εμφανίζονται και νέοι φορείς παροχής υπηρεσιών οι οποίοι δραστηριοποιούνται σε ολόκληρη την Ευρώπη και εκτός αυτής. Ήδη ο όμιλος EGNOS⁵ και ο επόμενος διαχειριστής του συστήματος GALILEO⁶ στο πεδίο της δορυφορικής ραδιοπλοήγησης, η βάση δεδομένων αεροναυτικών πληροφοριών EAD⁷, υπηρεσίες επικοινωνίας όπως ARINC και SITA⁸ αποτελούν σχετικά παραδείγματα. Οι κοινοτικοί κανόνες θα πρέπει να εγγυώνται ότι η πιστοποίηση αυτών των νέου τύπου οργανισμών γίνεται με τρόπο συνεκτικό και συντονισμένο.

Ουσιαστικό ρόλο για την ασφάλεια έχει επίσης η κατάρτιση και η εξειδίκευση του συνόλου του προσωπικού. Πιλότοι, ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας, προσωπικό σχεδιασμού, παραγωγής και συντήρησης αεροναυτικών προϊόντων, ανταλλακτικών και εξοπλισμών αποτελούν ή θα αποτελέσουν αντικείμενο κοινών κανόνων σε ό,τι αφορά τα προσόντα τους και κατά περίπτωση την έκδοση επαγγελματικών αδειών. Με τις τεχνολογικές εξελίξεις, θα αποδειχτεί ίσως αναγκαίο να τυποποιηθούν καλύτερα τα καθήκοντα που ανατίθενται σε άλλες κατηγορίες προσωπικού· αν χρειαστεί, η Επιτροπή θα υποβάλει κατάλληλες προτάσεις.

1.2. Επέκταση των κοινών κανόνων

1.2.1. Εφαρμογή της έννοιας της ολοκληρωμένης προσέγγισης

Η ολοκληρωμένη προσέγγιση, της οποίας το ενδιαφέρον έχει αναγνωριστεί από την ICAO⁹, αποσκοπεί σε βελτίωση της ασφάλειας και αποτελεσματικότητας της πολιτικής αεροπορίας

⁵ EGNOS : European Geostationary Navigation and Overlay Service.

⁶ Πρόκειται για το ευρωπαϊκό σύστημα δορυφορικής ραδιοπλοήγησης.

⁷ EAD: Ευρωπαϊκή Βάση Δεδομένων AIS (Aeronautical Information Services).

⁸ ARINC και SITA : Aeronautical Radio Inc και Société Internationale des Télécommunications Aéronautiques (διεθνής εταιρεία αεροναυτικών τηλεπικοινωνιών που διακινεί υπηρεσίες επικοινωνίας για τις ανάγκες της αεροπορίας).

⁹ Βλ. ICAO, έγγραφο 9524, 1988.

μέσω συντονισμένης διαχείρισης του χερσαίου και του εναέριου σκέλους των δραστηριοτήτων (ενδεχομένως και των δορυφόρων) και με στήριξη στις τελευταίες τεχνολογικές εξελίξεις οι οποίες επιτρέπουν την αλληλεπίδραση των συστημάτων πληροφορικής, επί των σκαφών ή επί του εδάφους. Στόχος της ολοκληρωμένης προσέγγισης είναι να εξασφαλιστεί η διαλειτουργικότητα των συστημάτων και ο συγχρονισμός της λειτουργίας τους.

Η εφαρμογή της έννοιας της ολοκληρωμένης προσέγγισης σε κοινοτικό επίπεδο θα δώσει τη δυνατότητα να καλυφθούν οι σημερινές ανεπάρκειες με επίλυση των προβλημάτων συνάρθρωσης ανάμεσα στο χερσαίο και το εναέριο σκέλος της αεροπορικής ασφάλειας. Επιβάλλεται εδώ η δημιουργία ενός κανονιστικού πλαισίου ενιαίου και συνεκτικού.

1.2.2. Ένα κανονιστικό πλαίσιο ομοιόμορφο και αποτελεσματικό

Η Επιτροπή θα προτείνει λοιπόν επέκταση των κοινών κανόνων ώστε να καλύπτονται τόσο η ασφάλεια της αεροπλοΐας όσο και οι δραστηριότητες των αερολιμένων. Η πρόταση αυτή προβλέπεται στο πρόγραμμα πλαίσιο του 2006 και συμμορφώνεται προς τις νομοθετικές αρχές που περιγράφονται στο πρόγραμμα πλαίσιο. Ο EASA θα επιφορτιστεί έτσι με την εκπόνηση του συνόλου των κανόνων ασφάλειας και διαλειτουργικότητας του ευρωπαϊκού συστήματος αεροπορικών μεταφορών και, μετά την έγκρισή τους από την Επιτροπή, θα ελέγχει την εφαρμογή τους, με επιθεωρήσεις στα κράτη μέλη και ελέγχους μέσα στις επιχειρήσεις.

Έτσι, το κανονιστικό πλαίσιο θα γίνεται ολοένα συνεκτικότερο ώστε να μπορέσει σιγά σιγά να ενσωματώσει όλα τα ζητήματα και όλα τα πεδία που έχουν επίπτωση στην ασφάλεια και τη διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού συστήματος αεροπορικών μεταφορών και στον συντονισμό των διαφόρων συντελεστών αυτού. Η Επιτροπή έχει αναλάβει τη διεξαγωγή μελετών από τις οποίες θα προκύψει εάν και κατά πόσο είναι δυνατή η εκπόνηση κανόνων σχετικά με την οργάνωση και διαχείριση του εναέριου χώρου, τη διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας, τη δυναμικότητα των αερολιμένων και τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις από τις πτητικές δραστηριότητες και τις δραστηριότητες των αερολιμένων, καθώς και σχετικά με ορισμένα οικονομικά ζητήματα. Στη διεξαγωγή των μελετών αυτών θα συμμετέχουν ο Eurocontrol και όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη.

Το κανονιστικό αυτό πλαίσιο θα μπορούσε να επεκταθεί και σε τρίτες γειτονικές χώρες, με ειδικές συμφωνίες που θα συνάψει η Κοινότητα με το εκάστοτε κράτος. Θα ενισχύονταν έτσι η ασφάλεια και η αποτελεσματικότητα των αεροπορικών μεταφορών τόσο μέσα στην Κοινότητα όσο και στις γειτονικές χώρες.

1.2.3. Τα καθήκοντα πιστοποίησης που έχει ο EASA

Στο πλαίσιο του ενιαίου ουρανού, η ευθύνη για την πιστοποίηση των φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας ανήκει στις εθνικές εποπτικές αρχές. Η εμπειρογνωμοσύνη που διαθέτουν τα κράτη μέλη και οι υποχρεώσεις τους απέναντι στην ICAO αιτιολογούν αυτή την προσέγγιση.

Για λόγους εναρμόνισης των επιπέδων ασφάλειας και εδραίωσης ισότιμων όρων ανταγωνισμού μεταξύ φορέων παροχής υπηρεσιών, επιβάλλεται εντούτοις η ομοιόμορφη άσκηση αυτής της ευθύνης από τα κράτη μέλη. Για να εγγυηθεί την ασφάλεια του συνόλου των αερομεταφορών στην Ευρώπη, ο Οργανισμός θα αναλάβει να διασφαλίσει τη συνοχή των εθνικών πρακτικών και θα του ανατεθεί η εποπτεία των οργανισμών πιστοποίησης.

Τα υπάρχοντα μέσα και η διεθνής ευθύνη συνηγορούν ώστε η πιστοποίηση των δραστηριοτήτων των αερολιμένων να παραμείνει στην αρμοδιότητα των οικείων εθνικών αρχών, με τον EASA να εγγυάται και εδώ τη συνοχή των δράσεων που αναλαμβάνουν τα κράτη μέλη και τη συμμόρφωσή τους με το κοινοτικό δίκαιο.

Καθώς ο ενιαίος ουρανός προβλέπει τη δημιουργία πολυεθνικών λειτουργικών τμημάτων εναέριου χώρου, ο Οργανισμός θα μπορούσε να πιστοποιεί τους φορείς παροχής υπηρεσιών οι οποίοι δραστηριοποιούνται στα τμήματα αυτά. Επιπλέον, για τις ανάγκες της αποτελεσματικότητας, ο Οργανισμός θα πρέπει να πιστοποιεί τους φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας που δραστηριοποιούνται σε πανευρωπαϊκό επίπεδο καθώς και φορείς τρίτων χωρών που επιθυμούν να δραστηριοποιηθούν στην Κοινότητα, όπως φορείς εκμετάλλευσης συστημάτων αεροναυτικών επικοινωνιών, εφόσον τα δίκτυά τους μπορούν να καλύπτουν ολόκληρη τη γήινη σφαίρα.

Αναφορικά με την επικύρωση των τεχνολογικών συστημάτων διαχείρισης της κυκλοφορίας (τρόποι λειτουργίας, αυτοματισμός, πληροφορική και συστήματα επικοινωνίας, συμπεριλαμβανομένης της αεροναυτιλίας και της εποπτείας) καθώς και με την αξιολόγηση συμμόρφωσης των συνιστωσών, οι πιστοποιημένοι φορείς παροχής υπηρεσιών και κατασκευαστές οφείλουν πάντοτε να προσκομίζουν μια τυποποιημένη ευρωπαϊκή δήλωση. Ο Οργανισμός έχει την ευθύνη να επαληθεύει την τήρηση των υποχρεώσεων που απορρέουν από τον κανονισμό σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας.

Συμπεράσματα

Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA) είναι σήμερα αρμόδιος για θέματα αξιοπιστίας και περιβαλλοντικής συμβατότητας των αεροναυτικών προϊόντων. Η ίδρυσή του το 2002 είχε ως αποτέλεσμα να σημειωθεί τεράστια μεν ανεπαρκής δε πρόοδος, όπως υπογράμμιζαν τότε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο. Η μακρά σειρά δυστυχημάτων που σημειώθηκαν το καλοκαίρι του 2005 δείχνει δυστυχώς ότι υπάρχει ουσιαστική ανάγκη να συνεχιστούν οι προσπάθειες βελτίωσης του γενικού επιπέδου ασφάλειας των πτήσεων στην Ευρώπη.

Για να εξασφαλιστεί στους ευρωπαίους πολίτες ένα υψηλό και ομοιόμορφο επίπεδο προστασίας στα πλαίσια της πολιτικής αεροπορίας, για να εξασφαλιστεί η περιβαλλοντική συμβατότητα των αεροναυτικών προϊόντων, να διευκολυνθεί η ελεύθερη κυκλοφορία προσώπων, υπηρεσιών και αγαθών και να βελτιωθεί η αποτελεσματικότητα των κανονιστικών ρυθμίσεων, το ευρωπαϊκό σύστημα αερομεταφορών θα πρέπει να καλυφθεί στο σύνολό του από κοινούς κανόνες οι οποίοι θα εφαρμόζονται ομοιόμορφα. Στο πλαίσιο αυτό, ο EASA, ο οποίος θα προετοιμάσει, θα δρομολογήσει και θα ελέγχει την εφαρμογή των κανόνων, καλείται να γίνει από σήμερα μέχρι το 2010 η ευρωπαϊκή αρχή που θα έχει εκτεταμένες δραστηριότητες επί όλων των πτυχών της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας.

Ενώ εκπονούσε την κανονιστική πρόταση που επισυνάπτεται στην παρούσα ανακοίνωση, η Επιτροπή δρομολόγησε και τις πρώτες εργασίες που σκοπό είχαν να οδηγήσουν σε κάλυψη της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, της παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας και της ασφάλειας των δραστηριοτήτων στα αεροδρόμια με τους ίδιους κοινοτικούς κανόνες. Η Επιτροπή ζήτησε επίσης από τον Οργανισμό να ξεκινήσει ήδη μέσα στο 2005 σχετικές διερευνητικές εργασίες, και δρομολόγησε μια μελέτη επιπτώσεων της οποίας τα συμπεράσματα θα χρησιμεύσουν ως βάση για μια κανονιστική πρόταση που θα διαβιβαστεί

στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο μέσα στο 2006. Εννοείται ότι οι προπαρασκευαστικές αυτές εργασίες θα διεξαχθούν από τον EASA σε συνεργασία με τους ενδιαφερόμενους παράγοντες. Κατά το πρότυπο της παραδειγματικής συνεργασίας που θεσπίστηκε ανάμεσα στον Σύνδεσμο JAA και τον EASA¹⁰, η συνεργασία αυτή μεταξύ του Οργανισμού και των εταίρων του, μεταξύ των οποίων ο Eurocontrol κατέχει την πρώτη θέση, θα επιτρέψει την ομαλή και σταδιακή μετάβαση προς το νέο ευρωπαϊκό σύστημα πολιτικής αεροπορίας.

Για να διατηρηθεί, και ενδεχομένως να ενισχυθεί, η πανευρωπαϊκή συνοχή των κανόνων ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας, τα οφέλη του συστήματος EASA θα επεκταθούν στο σύνολο των τρίτων ευρωπαϊκών χωρών, μέσω ειδικών συμφωνιών που θα συνάψει η Κοινότητα με τις ενδιαφερόμενες χώρες.

Η επέκταση των δραστηριοτήτων του Οργανισμού, η ολοκλήρωση του ενιαίου ουρανού και η σύναψη των συμφωνιών με τρίτες χώρες, συμφωνιών που θα συναφθούν ως σύνολο, θα εξασφαλίσουν για την αεροπορική πολιτική της Ευρώπης ένα πλαίσιο συνεκτικό, συγκρίσιμο με εκείνο των Ηνωμένων Πολιτειών.

¹⁰ Η ομαλή μετάβαση μεταξύ JAA και EASA εξασφαλίστηκε κυρίως χάρη στη συγκρότηση μιας ομάδας εργασίας, της ομάδας FUJA (Future of the JAA), στην οποία εκπροσωπούνται ο Οργανισμός, η Επιτροπή και ο Σύνδεσμος JAA. Η ομάδα αυτή προτείνει πρακτικές λύσεις που αποβλέπουν κυρίως στην αποφυγή επικαλύψεων μεταξύ EASA και JAA και σε διαφύλαξη των συμφερόντων των χωρών της ECAC (Ευρωπαϊκή Διάσκεψη Πολιτικής Αεροπορίας) που δεν είναι μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.