

2.17 Η πρόταση συμπεριλαμβάνεται στο κυλιόμενο πρόγραμμα της Επιτροπής για την ενημέρωση και την απλούστευση του κοινωνικού κεκτημένου, καθώς και στο νομοθετικό πρόγραμμα και στο πρόγραμμα εργασίας της.

3. Ειδικές παρατηρήσεις

Η ΕΟΚΕ επιθυμεί να επιστήσει την προσοχή σε μερικά σημεία για τα οποία τρέφει ορισμένες επιφυλάξεις:

3.1 Κατά πρώτον, στο άρθρο «Ορισμοί» της παρούσας πρότασης, η οποία φέρει τον τίτλο «Οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τις εσωτερικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων», αναφέρεται μεν τι σημαίνουν οι διάφοροι όροι και συντομογραφίες (για παράδειγμα ADR, RID, ADN, όχημα, βαγόνι, πλοίο) για τους σκοπούς της οδηγίας, δεν παρέχεται όμως ορισμός της έννοιας «επικίνδυνα εμπορεύματα». Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι, δεδομένης της ποικιλίας των υφιστάμενων εμπορευμάτων και της τεχνολογικής προόδου, η οποία οδηγεί στη συνεχή διόγκωση του καταλόγου εμπορευμάτων, ο ορισμός της έννοιας αυτής δεν είναι απλή υπόθεση. Παρόλα ταύτα, η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι θα πρέπει να προσδιοριστεί στο κείμενο τι σημαίνει ο όρος «επικίνδυνα εμπορεύματα» για τους σκοπούς της συγκεκριμένης οδηγίας.

3.2 Κατά δεύτερον, η πρόταση οδηγίας παρέχει στα κράτη μέλη το δικαίωμα να ρυθμίζουν ή να απαγορεύουν, *αυστηρά* για λόγους μη συνδεόμενους με την ασφάλεια, τις μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων εντός του εδάφους τους. Αν και η ΕΟΚΕ αντιλαμβάνεται τους λόγους για τους οποίους χορηγείται στα κράτη μέλη αυτό το δικαίωμα ρύθμισης ή ακόμη και απαγόρευσης, αδυνατεί να κατανοήσει για ποιο λόγο αυτό πρέπει να επιτρέπεται «αυστηρά για λόγους μη συνδεόμενους με την ασφάλεια». Η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι στη συγκεκριμένη πρόταση, η οποία έχει ως στόχο την ενίσχυση της ασφάλειας των μεταφορών επικίνδυνων εμπορευμάτων, η διατύπωση που προτείνεται συνεπάγεται ότι ένα κράτος μέλος δεν μπορεί να απαγορεύσει τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων στο εδαφός του για λόγους που συνδέονται ακριβώς με την ασφάλεια, πρόταση η οποία δεν μοιάζει λογική. Εξάλλου, η ΕΟΚΕ δεν βλέπει πώς θα μπορούσε να εξασφαλιστεί ο συντονισμός αυτών των απαγορεύσεων στις διασυνοριακές μεταφορές, σε περίπτωση που τα κράτη μέλη υιοθετούσαν διαφορετικούς τύπους απαγορεύσεων.

3.3 Κατά τρίτον, τα σημεία III.2 και III.3 του τρίτου παραρτήματος («Εσωτερικές πλωτές μεταφορές») δεν παρέχουν καμία απολύτως πληροφορία για τις πρόσθετες μεταβατικές και τις πρόσθετες εθνικές διατάξεις που προβλέπονται. Η ΕΟΚΕ ζητά, ως εκ τούτου, να διευκρινιστεί εάν στην πραγματικότητα δεν προβλέπεται κανένα μέτρο αυτού του είδους ή εάν τα μέτρα αυτά απλώς τελούν υπό κατάρτιση.

Βρυξέλλες, 11 Ιουλίου 2007

Ο Πρόεδρος

της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής

Δημήτρης ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ

Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα «Πράσινη βίβλος για τις εφαρμογές της δορυφορικής πλοήγησης»

COM(2006) 769 τελικό

(2007/C 256/10)

Στις 8 Δεκεμβρίου 2006, και σύμφωνα με το άρθρο 262 της Συνθήκης περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποφάσισε να ζητήσει γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα: «Πράσινη Βίβλος για τις εφαρμογές της δορυφορικής πλοήγησης».

Το ειδικευμένο τμήμα «Μεταφορές, ενέργεια, υποδομές, κοινωνία των πληροφοριών», στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των σχετικών εργασιών, επεξεργάστηκε τη γνωμοδότησή του στις 19 Ιουνίου 2007 με βάση την εισηγητική έκθεση του κ. BUFFETAUT.

Κατά την 437η σύνοδο ολομέλειας, της 11 και 12ης Ιουλίου 2007 (συνεδρίαση της 11ης Ιουλίου 2007), η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε, με 134 ψήφους υπέρ και με 5 αποχές, την ακόλουθη γνωμοδότηση.

1. Εισαγωγή

1.1 Το πρόγραμμα Galileo είναι εμβληματικό για την ευρωπαϊκή διαστημική πολιτική. Το εύρος του προγράμματος και ο στρατηγικός του χαρακτήρας οδήγησαν τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Διαστήματος (ΕΟΔ) να εργασθεί από κοινού με την Ευρωπαϊκή Ένωση. Αναμενόταν, λοιπόν, ότι το διακυβερνητικό πνεύμα και το κοινοτικό πνεύμα θα συνέβαλαν από κοινού στην επιτυχία του εγχειρήματος. Σύμφωνα με το ίδιο πνεύμα συνεργασίας, το πρόγραμμα επρόκειτο να εφαρμοστεί με τη μορφή σύμπραξης δημόσιου-ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ).

1.2 Ο πρώτος πειραματικός δορυφόρος, πρόδρομος των μελλοντικών δορυφόρων ενός σχηματισμού που θα περιλαμβάνει τριάντα, ετέθη σε τροχιά στα τέλη του 2005 και η ανάπτυξη του προγράμματος ακολουθεί την πορεία της, χωρίς, όμως, να λείπουν δυσκολίες και καθυστερήσεις.

1.3 Το Galileo πρόκειται να αποτελέσει ένα παγκόσμιο σύστημα δορυφορικής πλοήγησης, που θα προσφέρει διάφορες υπηρεσίες εντοπισμού θέσης, πλοήγησης και χρονισμού.

1.4 Το Galileo, με τους τριάντα δορυφόρους του και τους σταθμούς εδάφους του, θα μπορεί να παρέχει πληροφορίες σχετικά με τη γεωγραφική τους θέση στους χρήστες πολλών κλάδων της οικονομικής ζωής, όπως οι μεταφορές (εντοπισμός οχημάτων, πλοίων, αεροσκαφών, συστήματα πλοήγησης, αναζήτηση δρομολογίου κλπ.), η δικαιοσύνη, η αστυνομία και τα τελωνεία (έλεγχος των συνόρων), τα δημόσια έργα (τοπογραφία, γεωδαισία και συστήματα παροχής γεωγραφικών πληροφοριών), η ψυχαγωγία (προσανατολισμός στη θάλασσα και στα όρη), οι κοινωνικές υπηρεσίες (για παράδειγμα, βοήθεια προς τα άτομα με αναπηρία και τους ηλικιωμένους), οι κυβερνητικές υπηρεσίες ασφάλειας και, τέλος, χάρη στην υπηρεσία εντοπισμού των σηματοδοτών έκτακτης ανάγκης, η διάσωση ανθρώπων στην ανοιχτή θάλασσα ή σε απομονωμένες περιοχές του πλανήτη.

1.5 Σύμφωνα με κάποιες προβλέψεις, η αγορά προϊόντων και υπηρεσιών προερχόμενων από τις εφαρμογές της δορυφορικής πλοήγησης αναμένεται να αντιπροσωπεύει 400 δισεκατομμύρια ευρώ έως το 2025.

1.6 Σήμερα, οι διαπραγματεύσεις για τη σύμβαση παραχώρησης έχουν παγώσει, λόγω της βαθιάς ασυμφωνίας μεταξύ των διαφόρων εταίρων ως προς το οικονομικό πρότυπο του Galileo και τη διαχείριση της βιομηχανικής κοινοπραξίας. Η κατάσταση έχει φθάσει σε σημείο το ίδιο το πρόγραμμα να κινδυνεύει από τις σωρευμένες καθυστερήσεις και την έλλειψη προόδου των διαπραγματεύσεων.

1.7 Ενώπιον των δυσχερειών αυτών, το Συμβούλιο μεταφορών του Μαρτίου είχε ζητήσει από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να προβεί σε απολογισμό της κατάστασης των διαπραγματεύσεων για τη σύμβαση παραχώρησης και να μελετήσει ενδεχόμενες εναλλακτικές προτάσεις. Η Επιτροπή, στην ανακοίνωσή της «Το Galileo σε σταυροδρόμο: η υλοποίηση των ευρωπαϊκών προγραμμάτων GNSS», διαπιστώνοντας την ακινητοποίηση της κατάστασης, καλεί το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο να λάβουν υπόψη τους την αποτυχία των τρεχουσών διαπραγματεύσεων για τη σύμβαση παραχώρησης και να αποφασίσουν να κηρύξουν τη λήξη τους. Παράλληλα, όμως, τους ζητά να επιβεβαιώσουν εκ νέου τη βούλησή τους για την εγκατάσταση και τη συνέχιση του προγράμματος Galileo. Προτείνει την εφαρμογή ενός εναλλακτικού σεναρίου, στο οποίο τις φάσεις ανάπτυξης και εγκατάστασης θα αναλάβει και θα χρηματοδοτήσει ο δημόσιος τομέας, ενώ η σύμβαση παραχώρησης θα αφορά πλέον αποκλειστικά την εκμετάλλευση. Ως αρμόδια αρχή για τον σχεδιασμό και για τις προμήθειες, προτείνεται ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Διαστήματος (ΕΟΔ), ο οποίος θα ενεργεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

2. Το περιεχόμενο της πράσινης βίβλου

2.1 Το κείμενο της Επιτροπής περιλαμβάνει, αφενός, μια συνοπτική περιγραφή του συστήματος που έχει υλοποιηθεί και των προβλεπόμενων εξελίξεών του και, αφετέρου, την καινοτομία των διαφόρων πιθανών εφαρμογών, υπενθυμίζοντας ότι θα προτείνονται πέντε ειδών υπηρεσίες (η υπηρεσία ανοικτής πρόσβασης, η εμπορική υπηρεσία, η υπηρεσία ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής, η υπηρεσία έρευνας και διάσωσης και η κρατικά ρυθμιζόμενη υπηρεσία). Η πράσινη βίβλος δεν εξετάζει τις εφαρμογές που αφορούν την πέμπτη υπηρεσία, οι οποίες εξαρτώνται από την επιθυμία των κρατών μελών να κάνουν χρήση της ή όχι. Επομένως, η Επιτροπή απευθύνεται απευθείας στο κάθε κράτος μέλος σχετικά με το ζήτημα αυτό, θα συγκεντρώσει τις απαντήσεις και θα προβεί σε συνθετική παρουσίασή τους.

2.2 Ο κατάλογος των δραστηριοτήτων τις οποίες αφορά το σύστημα και για τις οποίες ενδεχομένως θα εκδηλωθεί ενδιαφέρον, καταγράφεται από την Επιτροπή ως εξής:

- εντοπισμός θέσης (για το ευρύ κοινό) και κλήσεις έκτακτης ανάγκης,
- οδικές μεταφορές,
- σιδηροδρομικές μεταφορές,
- θαλάσσιες και εσωτερικές πλωτές μεταφορές, αλιεία,
- αεροπορικές μεταφορές,
- πολιτική προστασία, διαχείριση έκτακτων καταστάσεων και ανθρωπιστική βοήθεια,
- ιχνηλάτηση επικίνδυνων εμπορευμάτων,
- μεταφορά ζωικού κεφαλαίου,
- γεωργία, μέτρηση αγροτεμαχίων, γεωδαισία και κτηματογράφηση,
- ενέργεια, πετρέλαιο και φυσικό αέριο,
- υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης,
- εφοδιαστική,
- περιβάλλον,
- αθλητισμός και τουρισμός,
- τήρηση της τάξης.

2.3 Ο εκτενής κατάλογος των πιθανών εφαρμογών τονίζει το εύρος και τη μεγάλη ποικιλία τους.

2.4 Το πράσινο βιβλίο καταλήγει, ως είθισται, με κατάλογο ερωτήσεων προς τα ενδιαφερόμενα μέρη. Έργο της ΕΟΚΕ δεν είναι να απαντήσει επακριβώς στις ερωτήσεις αυτές, αλλά κυρίως να τονίσει εκείνες που κρίνει ως ιδιαίτερα σημαντικές και να προτείνει άλλες ερωτήσεις, που θα έπρεπε να έχουν τεθεί και δεν τίθενται.

2.5 Η Επιτροπή προβαίνει σε ανάλυση των απαντήσεων που έλαβε από τα ενδιαφερόμενα μέρη στις ερωτήσεις του πράσινου βιβλίου. Οι απαντήσεις αυτές δεν είναι πολλές και συχνά είναι υπερβολικά γενικές ώστε να μπορούν να αξιοποιηθούν. Θα συμπληρώσει, λοιπόν, τη διαβούλευση με τη διενέργεια εμπεριστατωμένων διαβουλεύσεων, προκειμένου να δημοσιεύσει σχέδιο δράσης τον Οκτώβριο του 2007. Μέχρι στιγμής, κανένας από τους μεγάλους οικονομικούς κλάδους δεν έχει εκδηλώσει πραγματικό ενδιαφέρον για τις υπηρεσίες βάσει χρέωσης. Διακρίνεται εδώ σαφώς πόσο δύσκολος είναι ο ανταγωνισμός με μια υπηρεσία παρεχόμενη δωρεάν στο κοινό, ακόμη κι εάν αυτή δεν είναι εγγυημένη. Τίθεται, λοιπόν, το ζήτημα της οικονομικής και δημοσιονομικής ισορροπίας του ευρωπαϊκού συστήματος, ενός συστήματος πολιτικής φύσεως, το οποίο δεν διαθέτει αντίστοιχη δημόσια υποστήριξη (επί του προκειμένου στρατιωτική) με το αμερικανικό GPS.

3. Μείζονα ερωτήματα

3.1 Το ερώτημα 2 (1), σχετικά με την προστασία της ιδιωτικής ζωής, έχει ιδιαίτερη σημασία. Η ΕΟΚΕ αντιμετωπίζει το ζήτημα αυτό με μεγάλη προσοχή και έχει ήδη ζητήσει να προστατεύεται πολύ αυστηρά η αρχή του σεβασμού της ιδιωτικής ζωής. Το ζήτημα που τίθεται εδώ είναι η ισορροπία μεταξύ των δικαιώματος στην προστασία της ιδιωτικής ζωής και των δυνατοτήτων που προσφέρει η τεχνολογία. Πρέπει να τονιστεί, ωστόσο, ότι τα συστήματα δορυφορικού εντοπισμού θέσης και δορυφορικής πλοήγησης παρέχουν τη δυνατότητα στους χρήστες να προσδιορίσουν το γεωγραφικό τους στίγμα, το στίγμα όμως αυτό το γνωρίζουν μόνον οι ίδιοι, χωρίς να έχουν σ' αυτό πρόσβαση τρίτα πρόσωπα, εκτός εάν ο χρήστης αποφασίσει να το κοινοποιήσει, για παράδειγμα με ένα μέσον κινητής τηλεφωνίας τύπου GSM (Παγκόσμιο Σύστημα Κινητής Επικοινωνίας). Δεδομένου ότι τα συστήματα αυτά δεν

(1) COM(2006) 769 τελικό, σημείο 4.

λειτουργούν αμφίδρομα, ο φορέας ενός συστήματος πλοήγησης, είτε πρόκειται για το GPS, είτε για το Galileo, είτε ακόμη για το ρωσικό GLONASS, δεν γνωρίζει τους χρήστες και δεν έχει κανέναν τρόπο να γνωρίζει ποιος χρησιμοποιεί τα σήματα πλοήγησης και, ακόμη λιγότερο, ποιο είναι το γεωγραφικό του στίγμα. Επομένως, το ζήτημα της προστασίας της ιδιωτικής ζωής πρέπει να εξεταστεί στο επίπεδο των εξατομικευμένων υπηρεσιών εφαρμογής που θα προτείνονται στους χρήστες. Πράγματι, πολλές από τις υπηρεσίες αυτές απαιτούν την στιγμιαία αποστολή της γεωγραφικής θέσης του χρήστη προς έναν εξυπηρετητή, ο οποίος μπορεί τότε να μεταδώσει την πληροφορία που του ζητείται (για παράδειγμα, μια πληροφορία σχετικά με την οδική κυκλοφορία).

3.2 Το ερώτημα 5 ⁽²⁾, σχετικά με τη διεθνή συνεργασία, γεννά κάποιες απορίες. Συμφωνίες συνεργασίας έχει υπογράψει η Ευρωπαϊκή Ένωση με την Κίνα, το Ισραήλ, την Νότια Κορέα, το Μαρόκο και την Ουκρανία, ενώ εξετάζονται άλλες συμφωνίες με την Ινδία, τη Βραζιλία, την Αργεντινή και την Αυστραλία. Είναι προφανές ότι οι εν λόγω συμφωνίες συνεργασίας είναι επιθυμητές για την ενίσχυση της διεθνούς βάσης του Galileo, κυρίως για λόγους τυποποίησης, ανοίγματος των αγορών, πιστοποίησης και συχνότητας, καθώς και δικαιωμάτων πνευματικής ιδιοκτησίας. Πρέπει, ωστόσο, να επιδεικνύεται επαγρύπνηση, δεδομένου ότι το κυριότερο κίνητρο, για ορισμένους εταίρους, είναι να αποκτήσουν την ευρωπαϊκή γνώση και τεχνογνωσία, ώστε να κερδίσουν χρόνο για την ανάπτυξη δικής τους τεχνολογίας, προοριζόμενης να αποτελέσει ανταγωνιστή του Galileo. Σήμερα, πλέον, είναι σαφέστατο ότι αυτό ήταν το κίνητρο της Κίνας όταν, το 2003, υπέγραψε συμφωνία συνεργασίας με την Ευρωπαϊκή Ένωση για το Galileo. Εξάλλου, κατάπληξη προκαλεί το γεγονός ότι ούτε η Νορβηγία ούτε η Ελβετία δεν διαθέτουν ακόμη συμφωνία με την Ευρωπαϊκή Ένωση που να οριοθετεί τη συνεργασία τους για το Galileo, ενώ χρηματοδοτούν τη φάση της ανάπτυξης/επικύρωσης του προγράμματος βάσει της συμμετοχής τους μέσω του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Διαστήματος. Επομένως, το ζήτημα της ενδεχόμενης πρόσβασης τους στην «κρατικά ρυθμιζόμενη υπηρεσία» του Galileo δεν έχει ρυθμιστεί.

3.3 Όπως και να έχει η κατάσταση, γενικά, οι συνεργασίες που έχουν υπογραφεί δεν αφορούσαν την «κρατικά ρυθμιζόμενη υπηρεσία» περιορισμένης πρόσβασης. Επιπλέον, οι διαπραγματεύσεις για θέματα διεθνούς συνεργασίας έχουν επιβραδυνθεί, καθότι η προτεραιότητα σήμερα είναι πλέον η πραγματική υλοποίηση του ευρωπαϊκού προγράμματος δορυφορικής πλοήγησης, γεγονός που είναι ενδεικτικό των δυσχερειών που έχουν ανακύψει.

3.4 Τα ερωτήματα 6 και 7 ⁽³⁾, σχετικά με τα πρότυπα και την πιστοποίηση, θέτουν στην πραγματικότητα το ζήτημα της πιστοποίησης του εξοπλισμού και του ίδιου του συστήματος, καθώς και των ενσωματωμένων τερματικών πλοήγησης. Το ζήτημα αυτό είναι ιδιαίτερα ευαίσθητο για τις αεροπορικές μεταφορές, καθώς και για τις σιδηροδρομικές, δύο κλάδους όπου οι εξοπλισμοί ασφαλείας και σηματοδότησης υπόκεινται σε αυστηρή διαδικασία πιστοποίησης, αναγνωρισμένη σε διεθνές επίπεδο. Η πιστοποίηση του ίδιου του συστήματος Galileo έχει νόημα αποκλειστικά και μόνον σε συνάρτηση με έναν ιδιαίτερο κλάδο εφαρμογών, για παράδειγμα την πολιτική αεροπορία, που καθορίζει τα εφαρμοστέα πρότυπα και διαδικασίες πιστοποίησης. Η πιστοποίηση των ενσωματωμένων σε κινητά μηχανήματα τερματικών και εξοπλισμών που χρησιμοποιούν τις υπηρεσίες του Galileo περιλαμβάνει πολύ περισσότερα στοιχεία από το ίδιο το τερματικό εντοπισμού θέσης, αλλά και όλους τους λοιπούς εξοπλισμούς που αξιοποιούν την πληροφορία του στίγματος και παρέχουν τελικά στον πιλότο ή τον κυβερνήτη την επεξεργασμένη πληροφορία. Στις περιπτώσεις αυτές, εφαρμόζονται οι συνήθεις διαδικασίες πιστοποίησης, ανάλογα με την εφαρμογή. Επομένως, το ζήτημα αυτό πρέπει να εξεταστεί ξεχωριστά για την κάθε συγκεκριμένη εφαρμογή.

3.5 Η άλλη πτυχή της ερώτησης, που αφορά την αστική ευθύνη, μόλις που αναφέρεται, ενώ η σπουδαιότητά της είναι μεγάλη. Οφείλουμε να αναγνωρίσουμε ότι είναι ιδιαίτερα σύνθετη. Πρέπει να εξεταστούν τα ζητήματα της συμβατικής ευθύνης, σχετικά απλά, αλλά και τα ζητήματα εξωσυμβατικής ευθύνης, πολύ πιο περίπλοκα. Πρέπει, επιπλέον, να ληφθεί υπόψη ότι το επίπεδο ευθύνης ενδέχεται να ποικίλει ανάλογα με το είδος της υπηρεσίας στο πλαίσιο της οποίας αυτή προκύπτει: υπηρεσία ανοικτής πρόσβασης, εμπορική υπηρεσία ή κρατικά ρυθμιζόμενη υπηρεσία. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή μελετά ένα σχήμα ανάλογο με αυτό που ισχύει στην πολιτική αεροπορία, δηλαδή την κάλυψη μέχρι ενός ποσού από τις ασφαλιστικές εταιρείες και ύστερα από τις δημόσιες αρχές. Το κύριο ερώτημα στην προκειμένη περίπτωση συνίσταται στον καθορισμό του ορίου πέραν του οποίου θα κινητοποιείται η δημόσια κάλυψη του κινδύνου. Το όριο που προτείνεται σήμερα είναι υψηλό, γύρω στο ένα δισεκατομμύριο ευρώ.

3.6 Μέχρι ποίου επιπέδου ο φορέας παροχής του σήματος εγγυάται τις επιδόσεις; Το ζήτημα αποκτά ιδιαίτερη οξύτητα όταν πρόκειται για αεροπορικές, σιδηροδρομικές ή θαλάσσιες μεταφορές.

3.7 Εάν, για παράδειγμα, η κακή ποιότητα του σήματος οδηγήσει σε αεροπορική καταστροφή ή σε ναυάγιο, με ενδεχόμενη πρόκληση πετρελαιοκηλίδας, ποιος θα πρέπει να αναλάβει την ευθύνη και σε ποιο βαθμό; Πρέπει, εδώ, να γίνει διάκριση μεταξύ συμβατικής ευθύνης, αφενός, και εξωσυμβατικής ευθύνης, αφετέρου.

3.8 Ο φορέας του συστήματος Galileo θα πρέπει να βαρύνεται με το σύνολο της ευθύνης, ή να την μοιράζεται με τα κράτη; και με ποια κράτη; το κράτος εκτόξευσης, την Ευρωπαϊκή Ένωση, τα κράτη που συμμετέχουν στο πρόγραμμα Galileo; Τα ερωτήματα αυτά αξίζει να τεθούν και να εξεταστούν, ώστε οι εμπορικές εφαρμογές του Galileo να μπορέσουν να αναπτυχθούν μέσα σε ένα ικανοποιητικό και ασφαλές νομικό πλαίσιο.

3.9 Προηγούμενα υπάρχουν. Για παράδειγμα, το ARIANE. Ο κίνδυνος πρόκλησης ζημίας σε τρίτους που συνδέεται με την εκτόξευση ενός πυραύλου βαρύνει μέχρι το ύψος των 100 εκατομμυρίων ευρώ την εταιρεία ARIANESPACE, ενώ, πέραν του ποσού αυτού, αναλαμβάνεται από το γαλλικό κράτος. Ανάλογα σχήματα καταμερισμού του κινδύνου μεταξύ των εμπορικών φορέων και των κρατών υπάρχουν στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας, και θα μπορούσαν ενδεχομένως να εφαρμοστούν στην περίπτωση του Galileo. Εντούτοις, το ευαίσθητο σημείο εξακολουθεί να έγκειται στη συμφωνία όσον αφορά το όριο: ποιος είναι ο κατάλληλος καταμερισμός μεταξύ της δημόσιας αρχής και του φορέα, κυρίως μάλιστα όταν πρόκειται για νέα υπηρεσία;

3.10 Ένα σύστημα που θα εμπνευστεί από το σύστημα αυτό, για το πρόγραμμα Galileo, προϋποθέτει προφανώς τον σαφή προσδιορισμό της δημόσιας αρχής που θα είναι σε θέση να μοιραστεί την ευθύνη με τον φορέα του Galileo.

3.11 Το ερώτημα 9 ⁽⁴⁾, σχετικά με τα δικαιώματα πνευματικής ιδιοκτησίας, έχει μεγάλη σημασία. Ακόμη κι εάν η αρχική έρευνα χρηματοδοτηθεί από δημόσιους φορείς, θα ήταν σημαντικό η πνευματική ιδιοκτησία των εφαρμογών να ανήκει στις επιχειρήσεις, ειδικότερα τις ΜΜΕ, που θα τις τελειοποιήσουν και θα τις θέσουν σε εφαρμογή.

⁽²⁾ COM(2006) 769 τελικό, σημείο 5.3.

⁽³⁾ COM(2006) 769 τελικό, σημείο 5.4.

⁽⁴⁾ COM(2006) 769 τελικό, σημείο 5.6.

3.12 Τέλος, ένα ζήτημα που θα πρέπει να εξεταστεί είναι η πτυχή της στρατιωτικής χρήσης του Galileo. Σε αντίθεση με το GPS, στρατιωτικό σύστημα ανοιχτό σε πολιτικές εφαρμογές κατά διακριτική ευχέρεια, το Galileo είναι σύστημα του πολιτικού τομέα. Όπως συμβαίνει και για το πολιτικό σήμα του GPS, τίποτα δεν εμποδίζει τις στρατιωτικές δυνάμεις μιας οποιασδήποτε χώρας να χρησιμοποιούν την υπηρεσία ανοικτής πρόσβασης του Galileo για στρατιωτική χρήση. Η χρήση, όμως, της κρατικά ρυθμιζόμενης υπηρεσίας περιορισμένης πρόσβασης, η πρόσβαση στην οποία ρυθμίζεται επακριβώς από τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, παρουσιάζει πλεονεκτήματα καλύτερης αντοχής έναντι των παρεμβολών και ανεξαρτησίας έναντι των λοιπών υπηρεσιών που παρέχει το Galileo (οι ζώνες συχνοτήτων που χρησιμοποιούνται δεν είναι οι ίδιες).

3.13 Χωρίς να θέλει να εμπλακεί στον προβληματισμό σχετικά με τις διαφορών ειδών στρατιωτικές χρήσεις του σήματος «κρατικά ρυθμιζόμενης υπηρεσίας» του Galileo, ο οποίος υπερβαίνει κατά πολύ το πλαίσιο της παρούσας γνωμοδότησης και δεν θίγεται στο πράσινο βιβλίο, η ΕΟΚΕ επισημαίνει, ωστόσο, ότι η οικονομική ισορροπία της εκμετάλλευσης του Galileo εξαρτάται εν μέρει από τις χρήσεις αυτές. Στην νέα δομή του προγράμματος Galileo, έτσι όπως προτείνεται από την Επιτροπή, το σημείο αυτό θα συζητηθεί ασφαλώς εκ νέου. Εξάλλου, στην ανακοίνωσή της, η Επιτροπή επισημαίνει ότι «διατηρώντας ταυτόχρονα το σύστημα ως πολιτικό σύστημα, σημαντικά έσοδα μπορούν επίσης να προέλθουν από στρατιωτικούς χρήστες».

4. Συμπέρασμα

4.1 Η πράσινη βίβλος για τις εφαρμογές της δορυφορικής πλοήγησης εξετάζει πολλούς από τους κλάδους δραστηριότητας τους οποίους αυτή αφορά. Θα πρέπει να συμπληρωθεί όσον αφορά πολύ σημαντικά ζητήματα, όπως η πνευματική ιδιοκτησία μεθόδων που θα μπορούσαν να διανοίξουν νέα πεδία εφαρμογής, τα ζητήματα πιστοποίησης και το καθεστώς ευθύνης.

4.2 Το ζήτημα της κρατικής ή ακόμη και στρατιωτικής χρήσης του Galileo εκ μέρους των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

το οποίο εξετάζεται μέσω απευθείας διαλόγου μεταξύ Επιτροπής και κρατών μελών και μεταξύ των ίδιων των κρατών μελών στο πλαίσιο του συμβουλίου ασφαλείας του Galileo, έχει ιδιαίτερη σημασία, δεδομένου ότι έχει σημαντική επίπτωση στο οικονομικό πρότυπο του Galileo. Είναι προφανές ότι το ζήτημα αυτό θα πρέπει να εξεταστεί εκ νέου, πόσω μάλλον που η δημόσια επιδότηση καλείται να αυξηθεί σημαντικά λόγω της αποτυχίας της αρχικής δομής σύμπραξης δημόσιου-ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ).

4.3 Τέλος, ο προβληματισμός σχετικά με τις εφαρμογές της δορυφορικής πλοήγησης είναι άκρως χρήσιμος και ενδιαφέρων, θα έπρεπε όμως να υπάρχει η βεβαιότητα ότι η εγκατάσταση του σχηματισμού δορυφόρων θα ολοκληρωθεί. Οι νέες προτάσεις της Επιτροπής συνιστούν μια τελευταία ευκαιρία για το πρόγραμμα Galileo. Η ΕΟΚΕ έχει πλήρη επίγνωση της δημοσιονομικής προσπάθειας που οι προτάσεις αυτές απαιτούν από τα κράτη μέλη, πιστεύει όμως ότι, σε μια περίοδο όπου η Ευρωπαϊκή Ένωση αντιμετωπίζει έναν κάποιο σκεπτικισμό εκ μέρους των λαών της Ευρώπης, μια κάποια αποστασιοποίηση που εκδηλώθηκε στις συζητήσεις για το σχέδιο συνταγματικής συνθήκης, η εγκατάλειψη του προγράμματος Galileo θα είχε καταστροφικές συνέπειες στην Ευρώπη και εκτός αυτής. Μια τέτοια αποτυχία θα δήλωνε ενώπιον της υψηλίου την ανικανότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης να κινητοποιηθεί με στόχο ένα πρόγραμμα μέγιστης επιστημονικής, τεχνικής και οικονομικής εμπέλειας. Έχει αποφασιστική σημασία να ολοκληρωθεί το πρόγραμμα Galileo και να αποδειχθούν έτσι οι δυνατότητες αναζωογόνησης της Ευρωπαϊκής Ένωσης και η ικανότητά της να οδηγήσει σε ευόδωση σπουδαία προγράμματα για το μέλλον.

4.4 Είναι γεγονός ότι, γι' αυτούς ακριβώς τους λόγους, το πρόγραμμα Galileo βρίσκεται σε μια δύσκολη φάση. Η ΕΟΚΕ δεν μπορεί παρά να δηλώσει ότι μια ενδεχόμενη αποτυχία του προγράμματος αυτού, η σημασία του οποίου είναι εμβληματική για την Ευρωπαϊκή Ένωση, θα αποτελούσε σημαντικό παράγοντα απώλειας εμπιστοσύνης των πολιτών έναντι της ευρωπαϊκής οικοδόμησης και πρέπει, επομένως, με κάθε τρόπο να αποτραπεί.

Βρυξέλλες, 11 Ιουλίου 2007.

Ο Πρόεδρος

της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής

Δημήτρης ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ