

EL

EL

EL



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 25.6.2008
COM(2008) 389 τελικό

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ, ΣΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ
ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ**

**Ενιαίος ευρωπαϊκός ουρανός II: Πιο βιώσιμες αεροπορικές μεταφορές βελτιωμένων
επιδόσεων**

{SEC(2008) 2082}

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ, ΣΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ
ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ**

**Ενιαίος ευρωπαϊκός ουρανός II: Πιο βιώσιμες αεροπορικές μεταφορές βελτιωμένων
επιδόσεων**

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η μαζική αύξηση της ζήτησης αεροπορικών μεταφορών **ασκεί πίεση στην χωρητικότητα** των υποδομών: 28.000 πτήσεις κάθε μέρα με 4.700 εμπορικά αεροσκάφη ωθούν τους αερολιμένες και τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας (ATM) στα όριά τους. Ο **κατακερματισμός** της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας παρεμποδίζει τη βέλτιστη αξιοποίηση της χωρητικότητας και επιφέρει άσκοπη οικονομική επιβάρυνση στις αεροπορικές μεταφορές. Οι απαιτήσεις **ασφάλειας πτήσεων** πρέπει να αναβαθμίζονται εκ παραλλήλου με την αύξηση της κίνησης. Η άνοδος της ευαισθητοποίησης σε θέματα περιβάλλοντος ασκεί επίσης πίεση στις αεροπορικές μεταφορές να επιδείξουν τις **περιβαλλοντικές επιδόσεις** τους.

Για να αντιμετωπισθούν τα θέματα αυτά, η Επιτροπή υποβάλλει δέσμη προτάσεων.

Πρώτον, η υπάρχουσα **νομοθεσία περί ενιαίου ουρανού** χρειάζεται να εξειδικευθεί για να επιλυθούν τα προβλήματα επιδόσεων και περιβάλλοντος. Δεύτερον, το πρόγραμμα **SESAR** (Ερευνα διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού) πρόκειται να προσφέρει τη μελλοντική τεχνολογία. Τρίτον, η αρμοδιότητα του **ευρωπαϊκού οργανισμού ασφάλειας της αεροπορίας (EASA)** θα επεκταθεί στα αεροδρόμια και τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας. Τέταρτον, πρέπει να εφαρμοσθεί το «**σχέδιο δράσης για τη χωρητικότητα, την αποτελεσματική λειτουργία και την ασφάλεια των αερολιμένων**».

2. ΕΝΙΑΙΟΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ I: ΒΑΣΗ ΑΛΛΑΓΗΣ¹

Με την έκδοση της νομοθεσίας περί ενιαίου ουρανού το 2004 (NEO I) η διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας εντάχθηκε στην κοινή πολιτική μεταφορών. Ωστόσο, δεν έχει ακόμη επιτευχθεί πραγματικά «ενιαίος ουρανός».

2.1. Επιτεύγματα της NEO

Η «κοινοτική μέθοδος» (η συνήθης διαδικασία λήψης αποφάσεων της ΕΕ) έχει ήδη αποφέρει τα πρώτα αποτελέσματά της. Δημιουργήθηκε θεσμικό πλαίσιο, όπου έχουν ενταχθεί η επιτροπή ενιαίου ουρανού, το συμβουλευτικό όργανο του κλάδου, ο κοινωνικός διάλογος² και ο Eurocontrol³, το οποίο αποδείχθηκε αποφασιστικής σημασίας για τη θέσπιση κανόνων.

Ο ενιαίος ουρανός ενίσχυσε την ασφάλεια πτήσεων. Τα κράτη μέλη άρχισαν να διαχωρίζουν την εποπτεία από την παροχή υπηρεσιών. Η τεχνογνωσία όσον αφορά την ασφάλεια πτήσεων που εμπεριέχεται στις ρυθμιστικές απαιτήσεις ασφαλείας του Eurocontrol είναι πλέον κοινοτική νομοθεσία. Από τις 20 Ιουνίου 2007, η παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας υπόκειται

¹ COM(2007) 845 της 20.12.2007.

² Η επιτροπή κλαδικού διαλόγου για την πολιτική αεροπορία, η οποία συστάθηκε βάσει της απόφασης 98/500/ΕΚ της Επιτροπής της 20ής Μαΐου 1998, περιλαμβάνει τον τομέα της ATM.

³ Η Ευρωπαϊκή Κοινότητα έγινε μέλος του οργανισμού Eurocontrol βάσει της απόφασης 11053/2 του Συμβουλίου «αεροπορία» 121 της 17.01.2002.

σε πιστοποίηση. Καθορίστηκαν πρότυπα επάρκειας για τους ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας, προκειμένου να εξασφαλισθούν ασφαλείς αερομεταφορές και να επιτραπεί η πιο ευέλικτη διαχείριση των πόρων, ακόμη και εκτός εθνικών συνόρων.

Τα ορθά λογιστικά πρότυπα και η έκδοση κανονισμού τιμολόγησης αντιπροσωπεύουν τα πρώτα βήματα για οικονομική απόδοση⁴.

Στο μεταξύ, λήφθηκαν μέτρα για να επισπευσθεί η τεχνολογική καινοτομία. Εκτός από τους κανόνες διαλειτουργικότητας, δρομολογήθηκε το πρόγραμμα SESAR ως τεχνολογική και βιομηχανική συνιστώσα του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού. Το πρόγραμμα είναι οργανωμένο σε τρία στάδια. Στη φάση καθορισμού του (2004-2008 — 60 εκατ. ευρώ) εκπονήθηκε «γενικό πρόγραμμα για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας (SESAR)» με σκοπό την καθιέρωση του μελλοντικού συστήματος διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας. Το επόμενο στάδιο είναι η έρευνα και η ανάπτυξη του συστήματος, το οποίο θα διαχειρίζεται η κοινή επιχείρηση SESAR (2008-2016 — 2.100 εκατ. ευρώ). Η εγκατάστασή του θα αρχίσει το 2013.

2.2. Χρειάζεται άλλο ένα άλμα

Ο ενιαίος ευρωπαϊκός ουρανός δεν έχει δώσει ακόμη τα αναμενόμενα αποτελέσματα σε σημαντικά πεδία. Η διαδικασία ολοκλήρωσης των λειτουργικών τμημάτων εναερίου χώρου, ανεξαρτήτως εθνικών συνόρων, προσέκρουσε σε πολλά εμπόδια, ιδίως πολιτικά και οικονομικά. Ο έλεγχος της εναέριας κυκλοφορίας θεωρείται, λανθασμένα, συνώνυμο της εθνικής κυριαρχίας: της δικαιοδοσίας των κρατών μελών (και της αντίστοιχης ευθύνης) στους εναερίους χώρους τους και της εμπλοκής του στρατιωτικού τομέα. Καίτοι αναγνωρίζεται ότι το επιχείρημα αυτό είναι πολύπλοκο, αντί να προωθηθούν καινοτόμες λύσεις στην άσκηση της εθνικής κυριαρχίας, χρησιμοποιήθηκε για να σταματήσει η διασυνοριακή ολοκλήρωση.

Τα κράτη μέλη δεν έκαναν τις απαραίτητες ενέργειες για να **βελτιώσουν τη σχέση κόστους/αποτελεσματικότητας**. Η πρόοδος που έχει σημειωθεί στη συνολική αποτελεσματικότητα του σχεδιασμού και της χρήσης του ευρωπαϊκού αεροπορικού δικτύου είναι ασήμαντη.

3. ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ

Από τότε που δρομολογήθηκε ο ενιαίος ουρανός το 2000 συνέβησαν πολλά. Η πολιτική διεύρυνσης, μαζί με δραστήρια πολιτική γειτονίας, επέκτεινε την ευρωπαϊκή αγορά αεροπορικών μεταφορών σε 37 χώρες, με πληθυσμό άνω των 500 εκατομμυρίων πολιτών⁵. Η εξάπλωση της ενιαίας αγοράς αεροπορικών μεταφορών καθιστά την ΕΕ παγκόσμιο παράγοντα. Από τον Ιούλιο του 2002, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια της Αεροπορίας (EASA) είναι υπεύθυνος για την εξασφάλιση υψηλού και ομοιόμορφου επιπέδου ασφάλειας πτήσεων. Επιπλέον, η υπερθέρμανση του πλανήτη δημιουργεί ανησυχίες για το περιβάλλον.

3.1. Βιωσιμότητα της αεροπορίας

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 CO₂ στην Ευρώπη, ποσοστό που αυξάνεται με πολύ γρήγορους ρυθμούς.

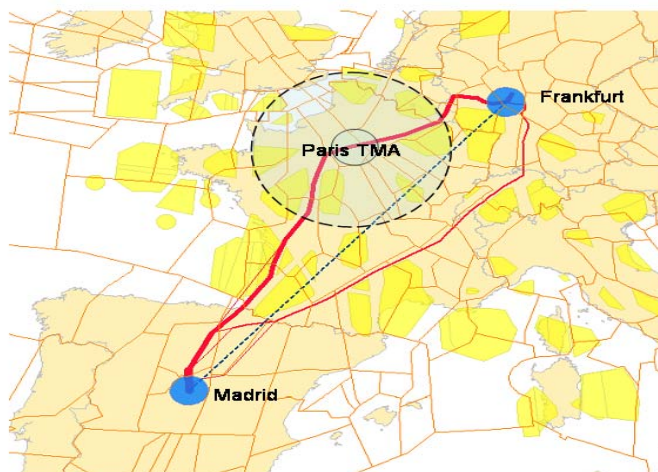
⁴ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1794/2006 της Επιτροπής, της 6ης Δεκεμβρίου 2006, για τον καθορισμό κοινού συστήματος χρέωσης των αεροναυτιλιακών υπηρεσιών (ΕΕ L 341 της 7.12.2006).

⁵ Αρκετά γειτονικά κράτη αποφάσισαν να προσχωρήσουν στον Κοινό Ευρωπαϊκό Αεροπορικό Χώρο για να τονώσουν την οικονομική τους ανάπτυξη και την απασχόληση.

Ως συμβολή στο κοινοτικό σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου και στις ερευνητικές προσπάθειες⁶, η διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας πρέπει να συμβάλει και στην επίτευξη βιώσιμης αεροπορίας. Πρέπει να καταστεί δυνατόν τα αεροσκάφη να ακολουθούν τις βραχύτερες διαδρομές με τα καλύτερα δυνατά χαρακτηριστικά πτήσης⁷.

Γραφική παράσταση 1: Αναγκαιότητα βραχύτερων διαδρομών

Μωσαϊκό εθνικών διαδρομών: τα αεροσκάφη δεν πετούν σε ευθεία γραμμή.



Εάν επιβραχυνθούν οι διαδρομές, θα εξοικονομούνται περίπου 5 εκατομμύρια τόνοι CO₂ ετησίως. Τα αεροσκάφη λόγω του κατακερματισμού του εναερίου χώρου διανύουν, κατά μέσο όρο, 49 km περισσότερο από ό,τι είναι απολύτως αναγκαίο. Το 63% των ατελειών των διαδρομών είναι δυνατόν να αντιμετωπισθεί εντός κρατικών συνόρων. Ωστόσο, τα κράτη μέλη διστάζουν να παρέμβουν στον κατακερματισμό του εναερίου χώρου. Οι διαδρομές είναι εκείνες που καθορίζουν τις ροές εισόδου για τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας⁸. Τα κράτη μέλη πρέπει να παραχωρούν εκπαιδευτικές περιοχές στον στρατιωτικό τομέα, αλλά οι κατά το παρελθόν απομακρυσμένες περιοχές έχουν εξελιχθεί σε περιοχές με την πιο πυκνή κυκλοφορία. Η ισχύουσα διαδικασία δεν είναι τόσο άρτια ώστε να βελτιωθεί ο σχεδιασμός του δικτύου.

Η διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας κοντά σε αερολιμένες πάσχει από τον κανόνα «όποιος φθάνει πρώτος, εξυπηρετείται πρώτος» και από την ανακολουθία μεταξύ δραστηριοτήτων των αερολιμένων και δραστηριοτήτων διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας. Οι χρονοθυρίδες⁹ κατανέμονται χωρίς να λαμβάνονται υπόψη τα σχέδια πτήσεων¹⁰. Η έλλειψη ολιστικής προσέγγισης για το δίκτυο οδηγεί σε άσκοπες εκπομπές θορύβου και αερίων.

⁶ Συμπεριλαμβανομένης της κοινής τεχνολογικής πρωτοβουλίας «Καθαροί Ουρανοί».

⁷ Σε υψηλά απόλυτα ύψη οι κινητήρες λειτουργούν καλύτερα και τα αεροσκάφη έχουν μικρότερη αεροδυναμική αντίσταση (drag).

⁸ Οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών χρεώνονται με βάση την απόσταση που διανύεται κατά την πτήση εντός του εθνικού εναερίου χώρου (επί τον συντελεστή βάρους) σύμφωνα με το τελευταίο κατατεθειμένο σχέδιο πτήσης.

⁹ Χρονοθυρίδα είναι ο χρόνος μέσα στον οποίο ένα αεροσκάφος επιτρέπεται να χρησιμοποιήσει έναν διάδρομο προσγείωσης/απογείωσης ή τον εναέριο χώρο.

¹⁰ Κάθε κυβερνήτης οφείλει να καταθέσει 'σχέδιο πτήσης' πριν την απογείωση. Από τον αριθμό σχεδίων πτήσης φαίνεται η ζήτηση υπηρεσιών αεροναυτιλίας.

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 CO₂ ετησίως.

Πίνακας 1: 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 ¹¹	7 – 11%
Μέσος όρος ενδοκοινοτικής πτήσης	96 min	3.000 kg	100%

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

3.2. **Επιδόσεις της παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας**

Το τρέχον καθεστώς αυτορρύθμισης οδηγεί σε μωσαϊκό επιδόσεων. Σε γενικές γραμμές, οι καλές επιδόσεις ορισμένων παραγόντων αντισταθμίζονται από τις κακές επιδόσεις άλλων.

3.2.1. *Ασφάλεια πτήσεων*

Η ασφάλεια πτήσεων δεν είναι ποτέ δυνατόν να θεωρηθεί δεδομένη. Η Ευρώπη έχει να επιδείξει άριστο ιστορικό στην ασφάλεια πτήσεων, αλλά οι διαδικασίες ασφάλειας πτήσεων ποικίλλουν αισθητά ανάλογα με το κράτος μέλος και η ασφαλής διαχείριση της κίνησης και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας πρέπει να βελτιωθούν και να καθορισθεί κοινό σύνολο κανόνων που θα εκπονηθεί από μια και μόνον αρχή και θα εφαρμόζεται ενιαία και υποχρεωτικά από όλους. Υπάρχουν κανόνες της ΔΟΠΑ για τα αεροδρόμια, οι οποίοι όμως δεν εξασφαλίζουν τους απαιτούμενους ισότιμους όρους ανταγωνισμού. Εν γένει, ο αεροπορικός κλάδος πάσχει από έλλειψη συνεκτικής προσέγγισης όσον αφορά την ασφάλεια πτήσεων. Αυτό άλλωστε δεν επιτρέπει την αποτελεσματική εποπτεία της ασφάλειας πτήσεων. Εν τέλει, παρά το καλό ιστορικό στην ασφάλεια πτήσεων, χρειάζεται να βελτιωθούν τα επίπεδα ασφάλειας πτήσεων όσο αυξάνεται η κίνηση.

3.2.2. *Αποτελεσματικότητα των πτήσεων*

Το υπάρχον ευρωπαϊκό δίκτυο διαδρομών αποτελεί ένα σύνεση των εθνικών αεροδιαδρόμων. Ο σχεδιασμός των διαδρομών είναι σε πολλές περιπτώσεις προϊόν εθνικών ιστορικών αιτιών. Οι διαδρομές των ενδοευρωπαϊκών πτήσεων είναι κατά περίπου 15% λιγότερο αποτελεσματικές από τις διαδρομές των εσωτερικών πτήσεων. Επιπλέον, το δίκτυο διαδρομών δεν ακολουθεί πάντοτε την ευρωπαϊκή κίνηση. Οι βραχύτερες διαδρομές που υπάρχουν δεν αξιοποιούνται λόγω της έλλειψης ακριβών πληροφοριών σε πραγματικό χρόνο¹².

¹¹ Ένα λίτρο καυσίμου προκαλεί 3,15 kg εκπομπών CO₂.

¹² Επιτροπή επανεξέτασης των επιδόσεων, 2007, An Assessment of Air Traffic Management in Europe during the Calendar Year 2006, Eurocontrol, Βρυξέλλες, σ. 51 και επόμενες.

Ο εναέριος χώρος είναι ένας εν ανεπαρκεία πόρος, ο οποίος πρέπει να ικανοποιήσει τις απαιτήσεις των χρηστών εναερίου χώρου, τόσο του στρατιωτικού τομέα όσο και του πολιτικού. Η αποτελεσματική χρήση του εξαρτάται από τον τρόπο με τον οποίο εντάσσονται όλες οι φάσεις των πτήσεων, όπου συμπεριλαμβάνονται ο ορθός προγραμματισμός και προετοιμασία, σε αδιάλειπτες εναέριες και επίγειες δραστηριότητες και από τον τρόπο με τον οποίο εξυπηρετούνται νέοι χρήστες, όπως τα μη επανδρωμένα εναέρια οχήματα ή τα υπερελαφρά αεριωθούμενα αεροσκάφη.

Συνεπώς, για να βελτιωθεί η βιωσιμότητα των αερομεταφορών, τα αεροσκάφη πρέπει να χρησιμοποιούν βραχύτερες και καλύτερες διαδρομές.

3.2.3. Χωρητικότητα/καθυστερήσεις

Οι δραματικές καθυστερήσεις που σημειώθηκαν το 1999 ήταν η άμεση αιτία για να δρομολογηθεί ο ενιαίος ουρανός. Έκτοτε, η κατάσταση έχει ομαλοποιηθεί μετά την κάμψη της κίνησης που προκλήθηκε μετά τα γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου και του SARS (σοβαρό οξύ αναπνευστικό σύνδρομο), τα τελευταία χρόνια όμως οι καθυστερήσεις άρχισαν πάλι να αυξάνονται: η χωρητικότητα δεν ανταποκρίνεται στην αυξανόμενη ζήτηση. Οι καθυστερήσεις προκαλούν μεγάλο κόστος στις αεροπορικές εταιρείες, το επιβατικό κοινό και την οικονομία συνολικά¹³.

Οι καθυστερήσεις δείχνουν έλλειψη χωρητικότητας ή αναποτελεσματική χρήση αυτής. Η προσφορά χωρητικότητας απαιτεί μακροπρόθεσμη στρατηγική με αποτελεσματικό προγραμματισμό και δέσμευση για έγκαιρη και πλήρη εφαρμογή. Στη στρατηγική αυτή πρέπει να συνεκτιμηθούν όλες οι αιτίες καθυστερήσεων, καθώς και η διαχείριση της ροής, η ικανότητα ελέγχου ή ο προγραμματισμός των αερολιμένων. Επιπλέον, πρέπει να υπάρχει η δυνατότητα παρέμβασης για να επιλυθούν τα σημεία συμφόρησης που δημιουργούν παράπλευρες συνέπειες σε όλο το δίκτυο.

3.2.4. Οικονομική απόδοση

Ο έλεγχος της εναέριας κυκλοφορίας είναι υπηρεσία γενικού συμφέροντος παρεχόμενη από φυσικό μονοπώλιο. Ενώ ο ανταγωνισμός στις αερομεταφορές οδήγησε σε μείωση του κόστους και σε πιο προσιτές τιμές εισιτηρίων, το αντίστοιχο κόστος του ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας αυξήθηκε. Ο έλεγχος της εναέριας κυκλοφορίας αποτελεί σήμερα το 8 έως 12% της τιμής του εισιτηρίου. Παρά το γεγονός ότι η κοινοτική νομοθεσία επιτρέπει στα κράτη μέλη να χρησιμοποιήσουν κίνητρα για να βελτιωθεί η οικονομική απόδοση, δεν έχει γίνει τίποτε από το 2004¹⁴.

Ορισμένοι πάροχοι υπηρεσιών προσανατολίζονται όλο και περισσότερο προς την οικονομική απόδοση, υπάρχει όμως μεγάλο περιθώριο βελτίωσης. Τα πάγια έξοδα, κυρίως έξοδα υποστήριξης, πρέπει να μειωθούν με οικονομίες κλίμακας. Πρώτα απ' όλα, πρέπει να βελτιωθεί η παραγωγικότητα των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας¹⁵.

¹³ Οι μεγάλες καθυστερήσεις έχουν ιδιαίτερα αρνητικά αποτελέσματα: το δύο τοις εκατό των ματαιωμένων πτήσεων προκάλεσαν τα 2/3 των συνολικών καθυστερήσεων. Το 2007, οι καθυστερήσεις ανήλθαν σε 21,5 εκατ. πρώτα λεπτά με σκόστος 1.300 εκατ. ευρώ.

¹⁴ Το ΗΒ διαθέτει σύστημα ανώτατων τιμών για τις υπηρεσίες διαδρομής, το οποίο λειτουργεί στον έλεγχο της εναέριας κυκλοφορίας σε εμπορική βάση. Η Γερμανία εισήγαγε πρόσφατα τον ανταγωνισμό στον έλεγχο της εναέριας κυκλοφορίας σε ορισμένους περιφερειακούς αερολιμένες. Ορισμένα άλλα κράτη πρόκειται να καθιερώσουν παρόμοια μέτρα.

¹⁵ Η επιτροπή επανεξέτασης των επιδόσεων υπολόγισε την παραγωγικότητα σε 0,71 μεικτές ώρες πτήσης ανά ώρα ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας το 2005. Αυτό σημαίνει ότι ένας ελεγκτής έχει να παρακολουθεί μόνον 0,7 αεροσκάφη σε οποιαδήποτε χρονική στιγμή, όταν η καλύτερη επίδοση είναι 1,65 και η χαμηλότερη 0,35.

Παρά την τεχνική φύση του, ο έλεγχος της εναέριας κυκλοφορίας εξακολουθεί να εξαρτάται από τις ανθρώπινες επιδεξιότητες. Οι ελεγκτές και οι κυβερνήτες χρησιμοποιούν ακόμη τη φωνητική ραδιοεπικοινωνία. Ενώ οι θάλαμοι διακυβέρνησης έχουν αυτοματοποιηθεί, οι ελεγκτές δεν έχουν αλλάξει θεμελιωδώς τις μεθόδους εργασίας τους. Η αύξηση της κίνησης ικανοποιείται με ανάλογη αύξηση του εξοπλισμού και προσωπικού και, επομένως, του κόστους: η χωρητικότητα αυξάνεται κυρίως με το άνοιγμα νέων «τομέων» τους οποίους διαχειρίζονται δύο ελεγκτές.

Στο πλαίσιο των περιορισμών που έχει μέχρι τώρα λειτουργήσει η διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας, έχουν επίσης βελτιωθεί οι επιδόσεις, χάρη ιδίως στη συμβολή των ελεγκτών και του προσωπικού εναέριας κυκλοφορίας.

3.3. Κατακερματισμός

Το αμερικανικό σύστημα ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας διαχειρίζεται διπλάσιο αριθμό πτήσεων από 20 κέντρα ελέγχου με παρόμοιο προϋπολογισμό. Ο κατακερματισμός του ευρωπαϊκού συστήματος είναι **ιστορικό** αποτέλεσμα, διότι ο έλεγχος της εναέριας κυκλοφορίας συνδέθηκε στενά με την εθνική κυριαρχία και έτσι οριοθετήθηκε από εθνικά σύνορα.

Ο κατακερματισμός έχει ποικίλες συνέπειες: Πολλά από τα 60 περίπου κέντρα ελέγχου στην Ευρώπη δεν έχουν το βέλτιστο οικονομικό μέγεθος· η αλληλεπικάλυψη των συστημάτων διαιωνίζεται λόγω της μη συγχρονισμένης υιοθέτησης των τεχνικών αλλαγών και των αποσπασματικών προμηθειών, με αποτέλεσμα υψηλό κόστος συντήρησης και απρόβλεπτα έξοδα για εξοπλισμό που δεν είναι διαλειτουργικός· το κόστος της έρευνας, της εκπαίδευσης και της διοίκησης είναι δυσανάλογα υψηλά. Ο κατακερματισμός του εναερίου χώρου κοστίζει **1 δισεκατομμύριο ευρώ** κάθε χρόνο.

4. ΕΚΚΛΗΣΗ ΓΙΑ ΑΝΑΛΗΨΗ ΔΡΑΣΗΣ: Η ΕΥΡΩΠΗ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΕΧΕΙ ΑΔΕΙΑΛΕΠΤΟ ΟΥΡΑΝΟ

Οι χρήστες του εναερίου χώρου και οι επιβάτες καταβάλλουν **άσκοπα το κόστος** των ανεπαρκειών που παρουσιάζει η αλυσίδα των αερομεταφορών, σε χρόνο, καύσιμα και χρήματα. Η ΝΕΟ Ι παρότρυνε τον κλάδο να αναλάβει δράση, τα κράτη μέλη όμως δεν έκαναν ικανή χρήση των προσφερόμενων μέσων βελτίωσης των επιδόσεων: καθορισμός των παρόχων υπηρεσιών, χρήση οικονομικών κινήτρων, άνοιγμα της αγοράς, αλλαγές στη δομή των διαδρομών, δημιουργία λειτουργικών τμημάτων του εναερίου χώρου, κλπ¹⁶. Γι' αυτό το λόγο η επιτροπή επανεξέτασης των επιδόσεων ζητεί **ποσοτικοποιημένους στόχους**.

Η ομάδα υψηλού επιπέδου για το μελλοντικό κανονιστικό πλαίσιο για τις αεροπορικές μεταφορές¹⁷ έκανε έκκληση να χρησιμοποιείται με συνέπεια η «**κοινοτική μέθοδος**», με αποφάσεις που λαμβάνονται σε ευρωπαϊκό επίπεδο με ειδική πλειοψηφία, η δε εφαρμογή τους να πραγματοποιείται με ισχυρή σύμπραξη μεταξύ κρατών μελών και Κοινότητας.

¹⁶ Επιτροπή επανεξέτασης των επιδόσεων, Eurocontrol, 2006, *Evaluation of the Impact of the Single European Sky initiative on air traffic management performance*, Βρυξέλλες, σ. iii. – ανεξάρτητη αξιολόγηση που ζήτησε η Επιτροπή.

¹⁷ Ομάδα υψηλού επιπέδου για το μελλοντικό κανονιστικό πλαίσιο για τις αεροπορικές μεταφορές, 2007, *'A framework for driving performance improvement'*, Βρυξέλλες, σ. 47.

Για να καταστεί ο ευρωπαϊκός ουρανός ασφαλέστερος και βιωσιμότερος, η Επιτροπή υπέβαλε δέσμη προτάσεων. Οι τέσσερις κανονισμοί ΝΕΟ χρειάζεται να τροποποιηθούν για να καθιερωθεί **πλαίσιο επιδόσεων** με τον καθορισμό ποσοτικοποιημένων στόχων. Με την επέκταση των αρμοδιοτήτων του EASA που θα καλύπτουν όλη την αλυσίδα της ασφάλειας των αερομεταφορών, θα βελτιωθεί η **ασφάλεια πτήσεων**. Η υιοθέτηση του γενικού προγράμματος ATM θα επιταχύνει την **τεχνολογική** καινοτομία. Το πρόγραμμα δράσης των αερολιμένων θα αντιμετωπίζει το θέμα της **χωρητικότητας** στον αέρα και το έδαφος.

Η επιτυχία των προτάσεων αυτών θα εξαρτηθεί σε μεγάλο βαθμό από την ενεργό **συμμετοχή** των ενδιαφερομένων, και ειδικότερα του στρατιωτικού τομέα και των εργαζομένων. Η κοινή πολιτική μεταφορών για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας βασίζεται σε ένα σύστημα μη στρατιωτικού χαρακτήρα, στο οποίο τα κράτη μέλη πρέπει να εντάξουν τα αμυντικά τους συμφέροντα. Αυτό απαιτεί ενεργό συμμετοχή του **στρατιωτικού τομέα** στο θεσμικό πλαίσιο. Η επιτροπή Ενιαίου Ουρανού με κατάλληλη συμμετοχή του στρατιωτικού τομέα θα αναλάβει εν προκειμένω στρατηγικό ρόλο.

Η ποιότητα των υπηρεσιών αεροναυτιλίας εξαρτάται από την **επαγγελματική επάρκεια** του προσωπικού. Βάση της πολιτικής για την ασφάλεια των αερομεταφορών είναι η «σωστή παιδεία». Όλοι οι εμπλεκόμενοι στην αλυσίδα ελέγχου της κίνησης στις αερομεταφορές πρέπει να συντελούν στην προώθηση αυτής της παιδείας. Γενικότερα, ο κλάδος της εναέριας κυκλοφορίας θα υποστεί διαρθρωτική αλλαγή. Η διαχείριση της εξέλιξης αυτής πρέπει να είναι η κατάλληλη. Για το λόγο αυτό, πρέπει να προαχθεί περαιτέρω η **κοινωνική διάσταση**, ώστε να εξασφαλισθεί η συμμετοχή των εργαζομένων.

5. ΠΡΩΤΟΣ ΠΥΛΩΝΑΣ: ΡΥΘΜΙΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ

Με βάση τη ΝΕΟ I, οι προτάσεις που υποβάλλονται ενισχύουν τα υπάρχοντα μέσα και διαμορφώνουν κανονιστικό πλαίσιο. Με το πρώτο μέτρο καθιερώνεται σύστημα **ρύθμισης των επιδόσεων** με τον καθορισμό στόχων. Με το δεύτερο επιταχύνονται πρωτοβουλίες ένταξης της παροχής υπηρεσιών μέσα σε **λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου** ως τρόπος για να επιτευχθούν οι στόχοι που αφορούν τις επιδόσεις. Με το τρίτο, η ενίσχυση της **λειτουργίας διαχείρισης του δικτύου** θα συμβάλει απευθείας στη βελτίωση των συνολικών επιδόσεων του δικτύου.

5.1. Καθοδήγηση των επιδόσεων του συστήματος ATM

Ανεξάρτητος **φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων** θα παρακολουθεί και θα αξιολογεί τις επιδόσεις του συστήματος. Θα εκπονεί δείκτες σε διάφορα πεδία επιδόσεων και θα προτείνει κοινοτικού στόχους (καθυστερήσεις, μείωση του κόστους, συντόμευση των διαδρομών). Οι ενδιαφερόμενοι θα είναι σε θέση να συνεισφέρουν διατυπώνοντας και επιλέγοντας δείκτες ώστε να υπάρξει ευρύτερη αποδοχή τους. Οι εθνικές εποπτικές αρχές ενθαρρύνονται επίσης να υποβάλλουν τις παρατηρήσεις τους, πιθανόν με τη σύγκληση κοινής συνάντησης αντιπροσώπων τους για την ανταλλαγή απόψεων.

Η **Επιτροπή θα εγκρίνει** τους στόχους για τις επιδόσεις και θα τους διαβιβάζει στις εθνικές εποπτικές αρχές. Οι εν λόγω αρχές θα οργανώνουν διαβουλεύσεις, ιδίως με τους χρήστες του εναερίου χώρου, ώστε να συμφωνηθούν προτάσεις για εθνικούς/περιφερειακούς στόχους σε συνοχή με τους στόχους του δικτύου ευρύτερα.

Οι συμφωνημένοι στόχοι θα είναι **δεσμευτικοί**. Τα τέλη διαδρομής που καταβάλλονται στους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας¹⁸ θα χρησιμοποιηθούν ως κίνητρο για να εξασφαλισθεί η αξιοπιστία της ρύθμισης των επιδόσεων.

5.2. Διευκόλυνση της ολοκλήρωσης της παροχής υπηρεσιών

Το στοίχημα είναι να μετατραπεί το ευρύ φάσμα πρωτοβουλιών που αναλαμβάνονται για τα λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου σε αυθεντικά **μέσα περιφερειακής ολοκλήρωσης**, ώστε να επιτευχθούν οι στόχοι για τις επιδόσεις. Προς το παρόν, η Επιτροπή εμμένει στην προσέγγιση «εκ των κάτω προς τα άνω» για τον καθορισμό των λειτουργικών τμημάτων εναέριου χώρου¹⁹.

Η Επιτροπή θα υποστηρίξει τις πρωτοβουλίες αυτές για τη συγκρότηση των λειτουργικών τμημάτων εναέριου χώρου με:

- καθορισμό αυστηρά αμετάβλητων προθεσμιών εφαρμογής (το αργότερο έως τα τέλη του 2012),
- επέκταση του πεδίου εφαρμογής στον κατώτερο εναέριο χώρο μέχρι τον αερολιμένα,
- άρση των εθνικών νομικών και θεσμικών εμποδίων.

5.3. Ενίσχυση της λειτουργίας διαχείρισης του δικτύου

Η λειτουργία διαχείρισης του δικτύου θα βοηθήσει τους παρόχους υπηρεσιών και τους χρήστες στην εξεύρεση βέλτιστων λύσεων "από θύρα σε θύρα" από άποψη προοπτικών του ευρωπαϊκού δικτύου που θα συμπληρώνουν τη ρύθμιση των επιδόσεων. Περιλαμβάνει σειρά εργασιών από τους διαφόρους παράγοντες, μεταξύ των οποίων είναι:

- Σχεδιασμός του ευρωπαϊκού δικτύου διαδρομών: εξασφάλιση συνοχής μεταξύ των τοπικών λύσεων σχεδιασμού με τις απαιτήσεις απόδοσης του ευρωπαϊκού δικτύου στο πλαίσιο πολυτροπικής πολιτικής και ικανότητας πτήσης των χρηστών του εναερίου χώρου σε βέλτιστες διαδρομές.
- Διαχείριση των εν ανεπαρκεία πόρων: Βέλτιστη αξιοποίηση των εν ανεπαρκεία πόρων με κεντρική απογραφή αυτών, με σκοπό την αντιμετώπιση τοπικών λύσεων που ορισμένες φορές αντιφάσκουν μεταξύ τους.
- Διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας, συντονισμός και κατανομή χρονοθυρίδων: οι χρονοθυρίδες κατανέμονται συναρτήσει της «απαιτούμενης ώρας άφιξης» για λόγους προβλεψιμότητας.
- Διαχείριση της εγκατάστασης των τεχνολογιών SESAR και εφοδιασμός με τις συνιστώσες του σε πανευρωπαϊκή κλίμακα: Εξασφάλιση πλήρους και συγχρονισμένης διάθεσης του κατάλληλου εξοπλισμού και διαχείρισης των δικτύων πληροφοριών²⁰.

Οι τρόποι εκτέλεσης των εργασιών αυτών θα περιγραφούν στους εκτελεστικούς κανόνες, οι οποίοι θα εγγυώνται αμεροληψία δημοσίου συμφέροντος και κατάλληλη συμμετοχή του

¹⁸ Κανονισμός 1794/2006 της Επιτροπής, της 6ης Δεκεμβρίου 2006, για τον καθορισμό κοινού συστήματος χρέωσης των αεροναυτιλιακών υπηρεσιών.

¹⁹ Άρθρο 5 παράγραφος 4 του κανονισμού 551/2004, της 10ης Μαρτίου 2004, για την οργάνωση και τη χρήση του εναέριου χώρου στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (ΕΕ L 96/20 της 31.03.2004).

²⁰ Με βάση τη διαχείριση των πληροφοριών όλου του συστήματος (System Wide Information Management).

κλάδου. Στη διαχείριση του δικτύου πρέπει επίσης να προβλεφθεί η γενικότερη διαλειτουργικότητα και συνεργασία με τις γειτονικές χώρες.

6. ΔΕΥΤΕΡΟΣ ΠΥΛΩΝΑΣ: ΕΝΑ ΚΑΙ ΕΝΙΑΙΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΤΗΣΕΩΝ

Η συνεχής αύξηση της αεροπορικής κίνησης στην Ευρώπη, με αποτέλεσμα περιορισμό της χωρητικότητας, συμφόρηση του εναερίου χώρου και των αεροδρομίων, καθώς και η προοδευτική χρήση νέων τεχνολογιών, απαιτούν κοινή ευρωπαϊκή προσέγγιση για εναρμονισμένη εκπόνηση κανονισμών που θα αφορούν την ασφάλεια πτήσεων και την αποτελεσματική εφαρμογή τους, ώστε να διατηρηθεί ή ακόμη και να βελτιωθεί το επίπεδο ασφάλειας πτήσεων αυτής της δραστηριότητας του κλάδου.

Ωστόσο, οι διαφορές στην εφαρμογή μη δεσμευτικών κανόνων στην ασφάλεια πτήσεων και στη συμμόρφωση προς αυτούς στα κράτη μέλη, οδηγούν σε αποκλίνουσες διαδικασίες και διαφορετικό επίπεδο προτύπων ασφάλειας.

Η Ευρώπη αποφάσισε ήδη από το 2002 ότι πρέπει να δοθεί κατάλληλη απάντηση σε αυτά τα προβλήματα ασφάλειας με την ίδρυση ενιαίας ευρωπαϊκής οντότητας για την ασφάλεια, που είναι γνωστή ως Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφαλείας της Αεροπορίας (EASA).

Οι αρμοδιότητες του οργανισμού έκτοτε αναπτύχθηκαν βαθμιαία καλύπτοντας την αξιοπλοΐα αεροσκαφών, την εκμετάλλευση αεροσκαφών και την αδειοδότηση ιπτάμενων πληρωμάτων. Οι ευθύνες του για σχετικούς μηχανισμούς επιθεώρησης, με τους οποίους θα ελέγχεται η συμμόρφωση των κρατών μελών και των επιχειρήσεών τους, αναβαθμίζουν αυτό το πεδίο αρμοδιοτήτων του οργανισμού.

Με βάση την προσέγγιση αυτή, η Επιτροπή προτείνει να επεκταθούν οι αρμοδιότητες του οργανισμού στα υπόλοιπα καίρια πεδία ασφάλειας των αεροδρομίων και των υπηρεσιών διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας / αεροναυτιλίας. Ο συγκεκριμένος πυλώνας περιέχει επομένως το στοιχείο της ασφάλειας πτήσεων για την επίτευξη του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού.

7. ΤΡΙΤΟΣ ΠΥΛΩΝΑΣ: ΑΝΟΙΓΜΑ ΣΤΙΣ ΝΕΕΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΕΣ

Το υπάρχον σύστημα ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας ωθείται στα όριά του, καθώς λειτουργεί με παρωχημένες τεχνολογίες και πάσχει από κατακερματισμό. Η Ευρώπη πρέπει να επιταχύνει την ανάπτυξη του συστήματός της για να ανταποκριθεί στις προκλήσεις και να συγχρονίσει την εγκατάσταση εναέριων και επίγειων στοιχείων του. Με το SESAR θα δεκαπλασιασθεί η βελτίωση του επιπέδου ασφάλειας πτήσεων και θα υπάρχει η δυνατότητα διαχείρισης τριπλάσιας αύξησης της κίνησης με το ήμισυ του σημερινού κόστους ανά πτήση. Η μελλοντική επιχειρησιακή ιδέα αποτελεί αλλαγή προτύπου, δημιουργώντας συλλογικό σύστημα πληροφοριών για τις αεροπορικές δραστηριότητες. Το **γενικό πρόγραμμα SESAR**, μέρος της παρούσας δέσμης, βασίζεται στα αποτελέσματα της φάσης καθορισμού (2004-2008), μετά την οποία αρχίζει η φάση ανάπτυξης (2008-2013). Με βάση αυτό το γενικό πρόγραμμα, η Επιτροπή θα εκπονήσει πρόταση για ένα **ευρωπαϊκό γενικό πρόγραμμα ATM**, το οποίο θα εγκριθεί από το Συμβούλιο, όπως προβλέπεται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 219/2007 του Συμβουλίου για την ίδρυση της κοινής επιχείρησης SESAR.

7.1. Ατενίζοντας το μέλλον

Οι αεροπορικές δραστηριότητες είναι το τελικό αποτέλεσμα μιας σύνθετης σειράς διαδράσεων μεταξύ αερομεταφορέων (πολιτικών και στρατιωτικών), αερολιμένων, παρόχων παροχής αεροναυτιλιακών υπηρεσιών και περιφερειακών και κεντρικών φορέων διαχείρισης

της ροής. Ο βαθμός στον οποίο όλοι αυτοί οι παράγοντες μπορούν να ενσωματώνουν πληροφορίες στις εργασίες τους για να αυξήσουν την προγνωστικότητά τους καθορίζει τις επιδόσεις του δικτύου.

Η προγνωστικότητα απαιτεί ενσωμάτωση πληροφοριών σε όλο το δίκτυο και την ανταλλαγή πληροφοριών για τις προγραμματισμένες και σε πραγματικό χρόνο δραστηριότητες, η οποία να καλύπτει όλες τις φάσεις των πτήσεων, από τη στιγμή που τίθενται σε λειτουργία οι κινητήρες έως τη στιγμή που σβήνουν ξανά. Το σημείο έναρξης της οργάνωσης των πτητικών δραστηριοτήτων είναι η απαιτούμενη ώρα άφιξης.

Το σύστημα υπολογίζει τη βέλτιστη διαδρομή πτήσης («business trajectory») ως λειτουργία της απαιτούμενης ώρας άφιξης στον αερολιμένα. Οι διαδρομές μελετώνται ως συνεχή σύνολα, τα οποία καλύπτουν όλες τις φάσεις μιας πτήσης, από τον προγραμματισμό της έως την εκκένωση του αεροσκάφους στον τόπο προορισμού. Η διαχείριση των εναέριων και των επίγειων δραστηριοτήτων γίνεται πλέον ολοκληρωμένα για να αποφεύγεται τυχόν χρόνος αναμονής. Οι αερομεταφορείς θα έχουν το κίνητρο να σέβονται τις προγραμματισμένες δραστηριότητες: θα έχουν προτεραιότητα οι ακριβείς χρονικά δραστηριότητες ώστε να μειωθεί η ευαισθησία του συστήματος στις δευτερογενείς καθυστερήσεις.

Η δυναμική διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας προσαρμόζει τις δομές του εναερίου χώρου στην πυκνότητα των ροών κυκλοφορίας. Εντάσσεται σε ευρύτερο φάσμα λειτουργιών διαχείρισης του δικτύου: εξασφάλιση βέλτιστου σχεδιασμού του δικτύου αεροδιαδρόμων, Δυνατότητας ύπαρξης της αναγκαίας ροής πληροφοριών μεταξύ όλων των κρίκων της επιχειρησιακής αλυσίδας αερομεταφορών, λήψη αποφάσεων για τη χρήση του αντίστοιχων οργάνων και συστημάτων και οργάνωση του εφοδιασμού με αυτά και κατανομή πεπερασμένων πόρων, όπως ο εναέριος χώρος, οι χρονοθυρίδες για διάδρομο προσγείωσης/απογείωσης, οι κωδικοί και οι συχνότητες αναμετάδοσης.

7.2. Για την επιτυχή υλοποίηση του SESAR

Η επιτυχής υλοποίηση του SESAR αποτελεί συλλογική ευθύνη και απαιτεί τη δέσμευση ολόκληρης της αεροπορικής κοινότητας. Η φάση ανάπτυξης του θέτει τα θεμέλια για πιο προηγμένα εργαλεία και τεχνολογίες. Η κοινή επιχείρηση συντονίζει και διαρθρώνει την ανάπτυξη, αντιμετωπίζει τον κατακερματισμό των ερευνητικών προσπαθειών, εξετάζοντας εξονυχιστικά μεταξύ άλλων τη συνάφεια των εκτελούμενων έργων με το SESAR. Στις δραστηριότητες του προγράμματος μπορούν να συμβάλουν τρίτες χώρες.

Η πραγματική προστιθεμένη αξία του SESAR θα γίνει αντιληπτή με την υλοποίησή του, όταν τα προϊόντα SESAR, μετά την επικύρωσή τους σε ευρωπαϊκό επίπεδο με κάποια μορφή συντονισμού των εποπτικών αρχών, θα εγκατασταθούν συντονισμένα και συγχρονισμένα μέσω του κοινοτικού νομικού πλαισίου. Έτσι θα αντιμετωπισθεί ο κατακερματισμός του εξοπλισμού, τόσο για τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας όσο για τους χρήστες του εναερίου χώρου, και θα επισπευσθεί η τεχνολογική πρόοδος.

Η διαδικασία εγκατάστασης θα απαιτήσει γερές δομές διαχείρισης, οι οποίες θα ανταποκρίνονται στη φύση των δραστηριοτήτων και θα εξισορροπούν τα συμφέροντα της αεροπορικής κοινότητας. Η Επιτροπή θα υποβάλει πρόταση για τη δομή αυτή.

8. ΤΕΤΑΡΤΟΣ ΠΥΛΩΝΑΣ: ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΣΤΟ ΕΛΑΦΟΣ

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο²¹ και το Συμβούλιο²² ενέκριναν το «**σχέδιο δράσης για τη χωρητικότητα, την αποτελεσματική λειτουργία και την ασφάλεια των αερολιμένων στην Ευρώπη**»²³.

Χρειάζεται να γίνουν οι αναγκαίες επενδύσεις στη χωρητικότητα των αερολιμένων. Προκειμένου να αντιμετωπισθεί η αυξανόμενη ζήτηση εναέριας κυκλοφορίας, η χωρητικότητα των αερολιμένων πρέπει να εξακολουθήσει να συμβαδίζει με την ικανότητα ΑΤΜ, ώστε να διαφυλαχθεί η γενική απόδοση του δικτύου. Για το λόγο αυτό, το σχέδιο δράσης περιέχει αρκετά μέτρα για να μεγιστοποιηθούν τα αποτελέσματα και να βελτιστοποιηθεί ο προγραμματισμός των αερολιμενικών υποδομών, και ταυτόχρονα να βελτιωθεί η ασφάλεια πτήσεων και τα περιβαλλοντικά πρότυπα.

8.1. Καλύτερη χρήση των υφιστάμενων υποδομών

Οι νέες τεχνολογίες που θα προκύψουν από το SESAR θα βελτιώσουν την ασφάλεια και την απόδοση των αερολιμενικών δραστηριοτήτων. Επιπλέον, η Επιτροπή θα προτείνει μέτρα για να εξασφαλισθεί η συνοχή μεταξύ αερολιμενικών χρονοθυρίδων και σχεδίων πτήσης.

8.2. Βελτιωμένος προγραμματισμός των υποδομών

Οι οικονομικοί και περιβαλλοντικοί περιορισμοί, μαζί με τον μεγάλο χρόνο που απαιτείται για νέες υποδομές, συνεπάγονται προτεραιότητα στη βελτιωμένη αξιοποίηση όσων υπάρχουν.

Τα μέτρα αυτά θα απαιτήσουν χωροταξικό σχεδιασμό και μακροπρόθεσμο σχεδιασμό των αερολιμένων με συνυπολογισμό ταυτόχρονα των **περιβαλλοντικών** περιορισμών. Προς το σκοπό αυτό, η Επιτροπή θα προτείνει χωριστά ενίσχυση των κανόνων για το θόρυβο στους αερολιμένες της ΕΕ²⁴.

8.3. Προώθηση της διατροπικότητας και βελτίωση της πρόσβασης στους αερολιμένες

Η κυκλοφοριακή συμφόρηση στους αερολιμένες και οι αυστηρότεροι έλεγχοι ασφάλειας καθιστούν τα τρένα μεγάλης ταχύτητας όλο και πιο ανταγωνιστικά. Πάντως, οι αερολιμένες θα μπορούσαν να ωφεληθούν από την ανάπτυξη του σιδηροδρομικού δικτύου μεγάλης ταχύτητας. Με τη στενή συνεργασία στο σχεδιασμό σιδηροδρομικών και οδικών δικτύων θα εξασφαλισθεί σχεδιασμός και κατασκευή πραγματικά **συμπληρωματικών δικτύων μεταφορών** με το ελάχιστο κόστος.

8.4. Το κοινοτικό παρατηρητήριο για την χωρητικότητα των αερολιμένων

Η Επιτροπή θα δημιουργήσει παρατηρητήριο, απαρτιζόμενο από κράτη μέλη, αρμόδιες αρχές και παράγοντες, για την ανταλλαγή και την παρακολούθηση δεδομένων και πληροφοριών για την χωρητικότητα των αερολιμένων συνολικά. Το παρατηρητήριο, το οποίο θα αρχίσει να λειτουργεί κατά τα μέσα του 2008, θα είναι το κατάλληλο όργανο όπου οι γνώστες των θεμάτων θα παρουσιάζουν και θα συζητούν τις απόψεις τους. Θα μπορεί να καταλήγει σε ισόρροπες και ενοποιημένες γνώμες ώστε να **συμβουλευεί την Επιτροπή** για την ανάπτυξη και την εφαρμογή της χωρητικότητας των κοινοτικών αερολιμένων. Το παρατηρητήριο θα συμβάλλει επίσης στις εργασίες διαχείρισης του δικτύου.

²¹ Ψήφισμα του ΕΚ της 11.10.2007.

²² Συμπεράσματα του Συμβουλίου της 2.10.2007.

²³ COM (2006) 819 τελικό της 24.1.2007.

²⁴ Οδηγία 2002/30, της 26ης Μαρτίου 2002, περί της καθιέρωσης των κανόνων και διαδικασιών για τη θέσπιση περιορισμών λειτουργίας σε συνάρτηση με τον προκαλούμενο θόρυβο στους κοινοτικούς αερολιμένες.

9. ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΓΙΑ ΤΟΝ EUROCONTROL

Η ρυθμιστική δομή και η εκτέλεση ορισμένων κεντρικών εργασιών του δικτύου όσον αφορά τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας εξακολουθούν να υπόκεινται σε διακυβερνητικές ρυθμίσεις. Ωστόσο, ένα διακυβερνητικό δίκτυο δεν μπορεί να δημιουργήσει ισότιμους όρους ανάπτυξης των αερομεταφορών, διότι έτσι οι κανόνες δεν είναι δυνατόν να επιβληθούν.

Ο Eurocontrol συμβάλλει σήμερα σε ορισμένες εργασίες διαχείρισης του δικτύου. Η εσωτερική μεταρρύθμιση της οργάνωσής του πρέπει να ευθυγραμμίσει τις διοικητικές δομές με τον ενιαίο ευρωπαϊκό ουρανό, προκειμένου (i) να τηρηθούν οι απαιτήσεις για τις εργασίες του δικτύου και (ii) να ενισχυθεί η συμμετοχή του κλάδου σύμφωνα με την κοινή πολιτική μεταφορών.

Αν υποθέσουμε ότι θα εφαρμοσθεί η μεταρρύθμιση, η Επιτροπή προτίθεται να αναβαθμίσει τη συνεργασία με τον Eurocontrol με σκοπό την υλοποίηση των πολιτικών της. Ως πρώτο βήμα προς αυτή την κατεύθυνση θα είναι μια συμφωνία πλαίσιο. Στη συμφωνία θα λαμβάνεται η υπόψη ο πανευρωπαϊκός χαρακτήρας του οργανισμού.

10. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ: ΓΙΑ ΕΝΑΝ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΕΝΙΑΙΟ ΟΥΡΑΝΟ ΕΩΣ ΤΟ 2012

Οι Ευρωπαίοι πολίτες δικαιούνται να απολαύουν των καλύτερων επιδόσεων του συστήματος αεροπορικών μεταφορών. Οι αλληλεπικαλυπτόμενες ρυθμιστικές δομές που κληρονομήθηκαν από το παρελθόν πρέπει να αντικατασταθούν από ένα **κοινοτικό πλαίσιο**, ώστε να καλυφθούν όλες οι φάσεις των πτήσεων στο **δίκτυο** αεροπορικών μεταφορών. Ήλθε η ώρα να ετοιμασθούμε για το μέλλον.