

πρέπει να εκδικασθεί από τα εθνικά δικαστήρια ή ακόμη και να παραπεμφθεί στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο για προδικαστική απόφαση.

8.1.3. Η ΟΚΕ προτείνει να αυξηθεί η μεταβατική περίοδος σε 8 έως 10 έτη, και με την ευκαιρία να εξετασθεί εάν μπορούν να εφαρμοστούν διαφορετικές ρυθμίσεις στα διάφορα κράτη μέλη.

Άρθρο 17, παράγραφος 2

8.1.4. Επίσης ανεπαρκής για την απόσβεση είναι και η τριετής παράταση που ορίζεται στην παράγραφο 2 για τους φορείς εκμετάλλευσης που έχουν προβεί σε επενδύσεις σε σιδηροδρομική υποδομή.

Βρυξέλλες, 30 Μαΐου 2001.

Ο Πρόεδρος

της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής

Göke FRERICHS

Γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την «Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τον καθορισμό κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και τη σύσταση Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας για την Ασφάλεια των Αερομεταφορών»

(2001/C 221/05)

Στις 22 Δεκεμβρίου 2000, 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 την ανωτέρω πρόταση.

Το τμήμα «Ενέργεια, ενέργεια, υποδομές, κοινωνία των πληροφοριών», στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των σχετικών εργασιών της ΟΚΕ, υιοθέτησε τη γνωμοδότησή της στις 8 Μαΐου 2001 με βάση την εισηγητική έκθεση του κ. von Schwerin.

Κατά την 382η σύνοδο ολομέλειας της 30ής και 31ης Μαΐου 2001 (συνεδρίαση της 30ής Μαΐου 2001), η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε με 112 ψήφους υπέρ, μία κατά και μία αποχή την ακόλουθη γνωμοδότηση.

1. Εισαγωγή

1.1. Στην εισαγωγή της, η Επιτροπή υπενθυμίζει την ανάγκη να θεσπιστούν, ως λογικό συμπλήρωμα των κανόνων που θεσπίζουν την εσωτερική αγορά αερομεταφορών, κοινός κανόνες στην τομέα της ασφάλειας των αερομεταφορών. Το ισχύον σύστημα, που βασίζεται στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 και στις εργασίες του Συνδέσμου Αρχών Πολιτικής Αεροπορίας (JAA)⁽¹⁾, έχει αποδειχθεί, κατά την άποψη της Επιτροπής, ότι λειτουργεί

8.1.5. Εφόσον τροποποιηθεί η παράγραφος 1 του άρθρου 17 όπως προτείνεται, το ζήτημα που τίθεται στην παράγραφο 2 λύνεται ούτως ή άλλως.

8.1.6. Συνεπώς, ως εποικοδομητική εναλλακτική λύση, η ΟΚΕ προτείνει ένα επιλεκτικό καθεστώς μεταβατικών περιόδων που να πραγματοποιεί επίσης διαχωρισμό μεταξύ των διαφόρων κατηγοριών και μέσων μεταφοράς.

8.1.7. Η ΟΚΕ εκφράζει την ιδιαίτερη ικανοποίησή της διότι οι επιχειρήσεις από τις υποψήφιες προς ένταξη χώρες θεωρούνται κοινοτικές για τους σκοπούς του εν λόγω κανονισμού και αναμένεται ότι, με την έναρξη ισχύος των Συνθηκών ένταξης, οι χώρες αυτές θα είναι επίσης σε θέση να εφαρμόσουν πλήρως τις προβλεπόμενες διατάξεις του κανονισμού αυτού.

εύρυθμα. Το ισχύον σύστημα θεωρείται ως πολύ εκτενές, δύσκαμπτο και συχνά ασύμφωνο με τις κοινοτικές υποχρεώσεις και πολιτικές.

1.2. Για να επανορθωθούν οι εντοπισθείσες ανεπάρκειες του ισχύοντος συστήματος και για να δημιουργηθεί ένας οργανισμός ευρωπαϊκής ασφάλειας αντίστοιχος με την Ομοσπονδιακή Διοίκηση Αεροπορίας (FAA) των Ηνωμένων Πολιτειών, το Συμβούλιο υιοθέτησε, στις 16 Ιουλίου 1998, απόφαση με την οποία ανέθετε στην Επιτροπή να διαπραγματευθεί με τα κράτη μέλη του JAA που δεν είναι μέλη της Κοινότητας μια συμφωνία για την ίδρυση μιας Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας για την Ασφάλεια των Αερομεταφορών (EASA) με το νομικό καθεστώς ενός διεθνούς οργανισμού που ασχολείται με όλα τα θέματα που έχουν σχέση με τη ρύθμιση της ασφάλειας των αερομεταφορών.

(1) Ο JAA απαρτίζεται από ορισμένες ρυθμιστικές αρχές της πολιτικής αεροπορίας που έχουν συμφωνήσει να συνεργάζονται για την ανάπτυξη και την εφαρμογή ρυθμιστικών προτύπων και διαδικασιών ασφάλειας. Προς το σκοπό αυτό, αναπτύσσει και υιοθετεί Κοινές Απαιτήσεις για την Πολιτική Αεροπορία (JAR) και αναλαμβάνει την εφαρμογή τους με συντονισμένο και ομοιόμορφο τρόπο.

1.3. Ωστόσο, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες για τη σκοπιμότητα του συστήματος αυτού λόγω των συνταγματικών προβλημάτων με ορισμένα κράτη μέλη, της μεγάλης διάρκειας των σχετικών διαδικασιών και της εντοπισθείσας διστακτικότητας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και των εθνικών κοινοβουλίων να αποδεχθούν τη συνεπαγόμενη ευρεία εκχώρηση εξουσιών. Κατόπιν αιτήματος του Συμβουλίου, η Επιτροπή παρουσίασε ανάλυση μιας πιθανής εναλλακτικής λύσεως της Κοινότητας, που θεωρήθηκε από το Συμβούλιο ως ο πλέον πρακτικός τρόπος επίτευξης προόδου. Η παρούσα πρόταση περιέχει την εναλλακτική αυτή λύση της Κοινότητας.

2. Κύρια σημεία της πρότασης της Επιτροπής

2.1. Στην αιτιολογική έκθεση της Επιτροπής διατυπώνονται οι εξής παρατηρήσεις:

2.2. Η επίτευξη των αρχικών στόχων και η χρησιμοποίηση σχετικών μέσων απαιτεί την ίδρυση μιας ειδικευμένης υπηρεσίας με υψηλό επίπεδο εμπειρογνομosύνησης. Επίσης, η Επιτροπή κρίνει ότι, προκειμένου να διαδραματίσει αποτελεσματικά το ρόλο της όσον αφορά την προστασία των δημόσιων συμφερόντων εντός της Κοινότητας και την προώθηση των ευρωπαϊκών απόψεων προς τα έξω, η υπηρεσία αυτή πρέπει να διαθέτει ουσιαστικές εξουσίες και να απολαμβάνει της απαιτούμενης ανεξαρτησίας.

2.3. Ωστόσο, η Επιτροπή είναι επίσης της γνώμης ότι η άσκηση των εκτελεστικών εξουσιών και ο έλεγχος της εφαρμογής των κανόνων και κανονισμών αποτελεί προνόμιο της Επιτροπής. Η παραχώρηση εξουσιών σε έναν άλλο οργανισμό μπορεί μόνο να γίνει βάσει κανόνων που περιορίζουν τη διακριτική της ευχέρεια σε μια τεχνική κρίση εντός του πεδίου των αρμοδιοτήτων της.

2.4. Συνεπώς, για να παραμείνει σύμφωνη με την περιγραφόμενη θεσμική διάρθρωση, η Επιτροπή προτείνει μια διττή προσέγγιση:

- Η πρόταση περιέχει βασικές αρχές για την πιστοποίηση και τη συντήρηση των αεροναυτικών προϊόντων, και ορίζει βασικές απαιτήσεις βάσει του παραρτήματος 8 της σύμβασης του Σικάγου και της ισχύουσας κοινοτικής νομοθεσίας όσον αφορά την προστασία του περιβάλλοντος.
- Όσον αφορά όλους τους άλλους τομείς της ασφάλειας των αερομεταφορών, ιδίως τα θέματα ασφάλειας των αεροπορικών δραστηριοτήτων, τη χορήγηση αδειών στα πληρώματα των αεροσκαφών, τις αερολιμενικές δραστηριότητες και τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας, θα πρέπει να υιοθετηθούν σε εύθετο χρόνο βασικές απαιτήσεις σύμφωνα με την συνήθη νομοθετική διαδικασία, προς συμπλήρωση της παρούσας πρότασης κανονισμού.

Συνεπώς, η πρόταση αυτοπεριορίζεται στα θέματα ασφάλειας των αερομεταφορών που έχουν σχέση με προϊόντα τα οποία είναι σημαντικά για την ευρωπαϊκή αεροναυτική βιομηχανία, και δεν καλύπτει τα λειτουργικά θέματα των αεροπορικών εταιρειών, τα θέματα που έχουν σχέση με τους αερολιμένες και τα θέματα που αφορούν τον έλεγχο της εναέριας κυκλοφορίας.

2.5. Όσον αφορά το σύστημα που προτείνει η Επιτροπή, τούτο βασίζεται στις ακόλουθες αρχές:

- το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ορίζουν τις βασικές ρυθμιστικές αρχές και τις κυριότερες απαιτήσεις για τον προσδιορισμό του απαιτούμενου επιπέδου ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος·
- με τον τρόπο με τον οποίο πρέπει να εφαρμόζονται οι βασικές απαιτήσεις, ιδίως η διαδικασία που πρέπει να ακολουθείται για την εξασφάλιση των απαιτούμενων εγκρίσεων, τα προνόμια που συνδέονται με τις εγκρίσεις αυτές καθώς και τα ισχύοντα τεχνικά πρότυπα επελέγη η λύση της εκχώρησης εξουσιών στην Επιτροπή.

2.6. Όπως αναφέρεται στο σημείο 2.4, η Επιτροπή προτιμάται να εφαρμόσει το σύστημα αυτό για τα προϊόντα και τη συντήρησή τους. Όσον αφορά τις βασικές αρχές και απαιτήσεις για τις δραστηριότητες, το προσωπικό, τους αερολιμένες και τις υπηρεσίες ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας, το άρθρο 7 ορίζει απλώς ότι η Επιτροπή υποβάλει, όπου χρειάζεται σχετικές προτάσεις το συντομότερο δυνατόν. Συνεπώς, εισάγεται μια προσέγγιση 2/3, που διαχωρίζει προς το παρόν τα προϊόντα από τα άλλα θέματα ασφάλειας των αερομεταφορών.

2.7. Στις περιπτώσεις όπου οι κανόνες πρέπει να εφαρμόζονται από τα κράτη μέλη, οι κανόνες αυτοί θα ορίζονται από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο. Η Επιτροπή θα έχει στη συνέχεια τη δυνατότητα να τους συμπληρώνει όταν αφορούν πολύ εξειδικευμένους τεχνικούς τομείς και να τους προσαρμόζει στη συγκεκριμένη επιστημονική ή τεχνολογική πρόοδο. Αυτό θα ισχύει συγκεκριμένα για τις απαιτήσεις πιστοποίησης των αερομεταφορέων ή τη χορήγηση αδειών στα πληρώματα των αεροσκαφών, που στο στάδιο αυτό δεν καλύπτονται από την προτεινόμενη νομοθεσία, αλλά θα υιοθετηθούν σε εύθετο χρόνο.

2.8. Η Επιτροπή κρίνει ότι για τα προϊόντα η κατάσταση είναι διαφορετική. Η ομοιομορφία θα επιτευχθεί καλύτερα με τη συγκεντρωτική πιστοποίηση. Επίσης, λόγω των ταχέων τεχνολογικών εξελίξεων, θεωρείται ανεπιθύμητος ο προσδιορισμός υπερβολικών τεχνικών λεπτομερειών σε νομοθετικό επίπεδο. Συνεπώς, η Επιτροπή θα είναι αρμόδια να υιοθετεί τους απαιτούμενους κανόνες εφαρμογής. Η Υπηρεσία θα έχει την τεχνική διακριτική ευχέρεια να αξιολογεί τη συμμόρφωση του προϊόντος με τις βασικές απαιτήσεις.

2.9. Για τα προϊόντα, η εφαρμογή των κανόνων θα συνίσταται κυρίως από διαδικαστικές απαιτήσεις, που περιέχονται στις ισχύουσες Κοινές Αεροπορικές Απαιτήσεις⁽¹⁾ (JAR) του JAA. Η Υπηρεσία

(1) Ο JAA έχει δεσμευθεί για κοινή πιστοποίηση των νέων αεροσκαφών, κινητήρων και ελικών, και έχει θεσπίσει ένα κοινό σύστημα έγκρισης. Εκτός από τη JAR-21 «πιστοποίηση διαδικασιών για αεροσκάφη και συναφή προϊόντα και εξαρτήματα», ο JAA υιοθέτησε πρόσφατα, μεταξύ άλλων, κώδικες για την πιστοποίηση των μεγάλων αεροσκαφών (JAR-25), των μικρών αεροσκαφών (JAR-23) και μηχανοκίνητων/ανεμόπτερων (JAR-22), των ελικοπτήρων (JAR-27/29) των κινητήρων/APU (JAR-APU), των ελικών (JAR-P) και του εξοπλισμού (JAR-TSO).

θα έχει την αρμοδιότητα να χορηγεί πιστοποιητικά συμμόρφωσης των προϊόντων με τις βασικές απαιτήσεις, επειδή αυτό θεωρείται ως καθαρά τεχνική κρίση.

2.10. Για τη συντήρηση, όπου δεν προβλέπεται συγκέντρωση, η Επιτροπή προτείνει μια μικτή προσέγγιση, στα πλαίσια της οποίας η Επιτροπή είναι αρμόδια να υιοθετεί τους απαραίτητους κανόνες εφαρμογής με επαρκώς λεπτομερή τρόπο, βάσει των ισχυουσών JAR.

2.11. Στο άρθρο 46, εκχωρούνται στην Υπηρεσία εξουσίες έρευνας (αναφέρονται επίσης και ως «επιθεωρήσεις») για την εκπλήρωση των καθηκόντων που αναλαμβάνει βάσει του παρόντος κανονισμού. Στα άρθρα 47 και 48 ορίζονται περαιτέρω δύο συγκεκριμένα είδη εξουσιών διεξαγωγής ερευνών. Για να διασφαλιστεί η σωστή εφαρμογή των κανόνων ασφαλείας, η Υπηρεσία θα έχει τη δυνατότητα να επικουρεί την Επιτροπή κατά την επιθεώρηση των κρατών μελών (47) και των επιχειρήσεων (48).

2.12. Τέλος, η Επιτροπή έχει προβλέψει ένα μηχανισμό δικαστικού ελέγχου. Για να αποτραπεί η αποστολή τεχνικών υποθέσεων στο Δικαστήριο, προτείνεται ένα ειδικό επίπεδο τμημάτων προσφυγών που ενεργούν πρωτοδικώς. Τα μέλη του/των εν λόγω τμήματος(ων) προσφυγών θα διορίζονται από το διοικητικό συμβούλιο της Υπηρεσίας βάσει ενός καταλόγου υποψηφίων καταρτιζόμενου από την Επιτροπή (άρθρα 31-36).

3. Γενικές παρατηρήσεις

3.1. Γενικός στόχος

3.1.1. Η ΟΚΕ υποστηρίζει το στόχο της κοινοτικής πολιτικής για την ασφάλεια των αερομεταφορών και επιδοκιμάζει την πρόταση της Επιτροπής.

3.1.2. Η ΟΚΕ συμμερίζεται την άποψη ότι χρειάζεται ένας ισχυρός οργανισμός με εκτεταμένες εξουσίες σε όλους τους τομείς της ασφαλείας των αερομεταφορών και τη δυνατότητα να αναλάβει εκτελεστικά καθήκοντα τα οποία ασκούνται σε εθνικό επίπεδο, εφόσον οι συλλογικές δράσεις φαίνονται να είναι πιο αποτελεσματικές. Υποστηρίζει την άποψη που εξέφρασε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ότι θα πρέπει να συσταθεί μια ενιαία ρυθμιστική αρχή στον τομέα της ασφαλείας των μεταφορών, με πρωταρχικό καθήκον την εξασφάλιση ενός ομοιόμορφου και υψηλού επιπέδου ασφαλείας στην Ευρώπη μέσω της βαθμιαίας ενσωμάτωσης των εθνικών συστημάτων. Η ΟΚΕ συμφωνεί με την άποψη της Επιτροπής ότι, για να δημιουργηθεί ένας ανάλογος οργανισμός, θα πρέπει να γίνει όσο το δυνατόν καλύτερη χρήση του πλαισίου που παρέχει η Ευρωπαϊκή Ένωση. Η ΟΚΕ επιδοκιμάζει την πρόταση της Επιτροπής να θεσπιστούν κοινοί κανόνες στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και να συσταθεί μια ευρωπαϊκή υπηρεσία για την ασφάλεια των αερομεταφορών (EASA).

3.2. Ωστόσο, η ΟΚΕ τηρεί κριτική στάση για ορισμένα σημεία, τα οποία πρέπει να εξεταστούν. Η ΟΚΕ κρίνει ότι έχει ζωτική σημασία να επιτύχει όντως ο προτεινόμενος κανονισμός τους δεδηλωμένους στόχους του. Μολονότι η παρούσα πρόταση της Επιτροπής αποτελεί ένα δημιουργικό καινοτόμο πρώτο βήμα, δεν φαίνεται να εκπληρώνει ακόμη τις υποσχέσεις της. Εξακολουθεί να περιέχει ορισμένες αβεβαιότητες και ανακολουθίες που πρέπει να εξαλειφθούν. Το πλέον σημαντικό είναι ότι η πρόταση θα μπορούσε να βελτιωθεί σημαντικά σε ορισμένα σημεία. Η ΟΚΕ υπενθυμίζει την παρατήρηση που διατύπωσε σε προηγούμενη γνωμοδότηση ότι είναι σημαντικό το γεγονός ότι η Υπηρεσία θα είναι ικανή να θεσπίζει όλους τους κανόνες που διέπουν την ασφάλεια των αερομεταφορών⁽¹⁾. Η πρόταση θα πρέπει να διασφαλίζει την ουσιαστική επίτευξη του στόχου αυτού σε εύθετο χρόνο.

3.3. Η προτεινόμενη προσέγγιση

3.3.1. Η ΟΚΕ σημειώνει ότι η πρόταση της Επιτροπής βασίζεται στις εργασίες και την εμπειρία που αποκτήθηκε με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 για την εναρμόνιση των τεχνικών απαιτήσεων και των διοικητικών διαδικασιών στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας.

3.3.2. Η ΟΚΕ εκφράζει την ικανοποίησή της για το γεγονός ότι η πρόταση λαμβάνει δεόντως υπόψη τις απόψεις που εξέφρασαν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σε προηγούμενες συζητήσεις για το σχέδιο σύμβασης, και έχει συνεργαστεί στενά με το Συμβούλιο για την κατάρτιση της παρούσας πρότασης.

3.3.3. Η ΟΚΕ εκφράζει την ικανοποίησή της για το γεγονός ότι η Επιτροπή παρουσίασε μια δημιουργική και μελετημένη προσέγγιση που περιέχει καινοτόμες έννοιες για την επίτευξη των δεδηλωμένων στόχων.

3.4. Κριτικές και υποδείξεις

3.4.1. Η αυτονομία της Υπηρεσίας

3.4.1.1. Όσον αφορά τα προϊόντα και τη συντήρησή τους, η πρόταση προβλέπει την εφαρμογή ενός συστήματος εκχώρησης εξουσιών στην Επιτροπή. Η ΟΚΕ αναγνωρίζει ότι όσον αφορά την εφαρμογή των κανόνων, η εκχώρηση εξουσιών στην Επιτροπή είναι τόσο χρήσιμη όσο και επιθυμητή. Ωστόσο, η πρόταση θα μπορούσε να διευκρινίζει περαιτέρω τις περιπτώσεις όπου θα παραμένει ανέπαφος ο απαραίτητος ρόλος επιθεώρησης από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.

3.4.1.2. Επίσης, ενώ η ΟΚΕ επικροτεί τις προσπάθειες της Επιτροπής για τη δημιουργία μιας αυτόνομης Υπηρεσίας, διερωτάται κατά πόσον το ισχύον θεσμικό πλαίσιο δεν θα μπορούσε να εξασφαλίσει μια πιο ανεξάρτητη θέση στην EASA, ιδίως όσον αφορά τη θέσπιση ιδιαίτερα τεχνικών κανόνων και προτύπων.

⁽¹⁾ ΕΕ C 14 της 16.1.2001, σ. 33, βλ. συμπεράσματα σχετικά με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91.

3.4.1.3. Η ΟΚΕ σημειώνει ότι η πρόταση προβλέπει ορισμένα περιθώρια όσον αφορά τη δυνατότητα της Υπηρεσίας να παρέχει ενημερωτικό υλικό και αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης. Μπορεί να συζητηθεί το κατά πόσο αυτό μπορεί να θεωρηθεί ως θέσπιση κανόνων ή χάραξη πολιτικής. Η ΟΚΕ σημειώνει ότι υπάρχουν ασφαλώς ορισμένα περιθώρια χειρισμών στην πρόταση από την άποψη αυτή, ώστε να ζητηθεί να έχει πράγματι η Υπηρεσία ανεξάρτητες εξουσίες για την εφαρμογή τεχνικών κανόνων. Η Επιτροπή έχει προβλέψει ένα βαθμό ανεξαρτησίας στην πρόταση που είναι αποδεκτός.

3.4.1.4. Η ΟΚΕ επικροτεί την αρχή που περιλαμβάνεται στην πρόταση ότι ο νομοθέτης δεν θα έχει πλήρη και λεπτομερή ευθύνη από τεχνική άποψη, πράγμα που θα ενισχύσει την εποπτεία και τη λειτουργία της σχετικής πολιτικής. Η ΟΚΕ διερωτάται κατά πόσον, ενώ αυτό είναι πράγματι σημαντικό για το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, θα είναι επίσης σημαντικό και για την Επιτροπή. Ιδίως στον τομέα της ασφάλειας των αερομεταφορών, είναι σημαντικό να αποφασίζεται το βασικό σύστημα ασφάλειας στο κατάλληλο πολιτικό επίπεδο (συνεπώς, είναι σαφές ότι το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο πρέπει να αναλάβουν τις ευθύνες τους). Η βάση στην οποία στηρίζονται τα μεμονωμένα στοιχεία της ασφάλειας αποτελεί επίσης καθήκον του νομοθέτη, που είναι είτε άμεσα το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο είτε, κατόπιν εκχώρησης, η Επιτροπή. Ωστόσο, θα φαινόταν ανεπιθύμητο για το νομοθέτη να υπεισέρχεται σε υπερβολικές λεπτομέρειες επί τεχνικών θεμάτων, πράγμα που θα μπορούσε να συνεπάγεται αυτόματη πολιτική ευθύνη σε περίπτωση ατυχήματος. Σε αυτό το σημείο αρχίζει να διαδραματίζει το ρόλο της η Υπηρεσία, που διαθέτει εμπειρογνομosύνη για τα θέματα αυτά. Αυτό που υπό κανονικές συνθήκες, βάσει μιας εθνικής νομοθεσίας, θα ήταν περαιτέρω εκχώρηση αρμοδιοτήτων θέσπισης κανόνων σε μια Υπηρεσία, δεν φαίνεται να είναι δυνατόν βάσει της Συνθήκης.

3.4.1.5. Στην αιτιολογική της έκθεση, η Επιτροπή συμφωνεί με την αυστηρή ερμηνεία της νομολογίας του Δικαστηρίου, που απεφάνθη ότι η εκχώρηση εξουσιών είναι δυνατή μόνον εάν «αφορά σαφώς καθορισμένες εκτελεστικές εξουσίες, η άσκηση των οποίων μπορεί, κατά συνέπεια, να αποτελέσει το αντικείμενο αυστηρής επανεξέτασης βάσει αντικειμενικών κριτηρίων καθοριζόμενων από την εκχωρούσα αρχή».

3.4.1.6. Συνεπώς, η Επιτροπή περιορίζει μόνο την εκχώρηση εξουσιών για την EASA στο θέμα της πιστοποίησης τύπου. Το αρχικό επίκεντρο της πρότασης είναι τα προϊόντα. Η Επιτροπή κρίνει ότι τα προϊόντα χρειάζονται συγκεντρωτική πιστοποίηση. Επίσης, δεδομένου ότι οι τεχνολογικές πρόοδοι πραγματοποιούνται με ταχύ ρυθμό, δεν είναι σκόπιμο να αναφέρονται υπερβολικά συγκεκριμένες τεχνικές λεπτομέρειες. Μολονότι δεν αναφέρεται κανένας συγκεκριμένος λόγος για τον ισχυρισμό αυτό, η ΟΚΕ κρίνει ότι αυτό μπορεί πράγματι να συμβαίνει.

3.4.1.7. Ωστόσο, η ΟΚΕ δεν βλέπει το λόγο για τον οποίο το συμπέρασμα αυτό δεν μπορεί επίσης να ισχύει για όλες τις απαιτήσεις όσον αφορά τις αεροπορικές δραστηριότητες, τη συντήρηση, ή το προσωπικό. Επίσης, αυτό φαίνεται επίσης να ισχύει για τα θέματα που έχουν σχέση με τους αερολιμένες και τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας.

3.4.1.8. Συνεπώς, το συμπέρασμα της Επιτροπής φαίνεται να ισχύει για όλους τους τομείς τεχνικής ασφάλειας.

3.4.1.9. Η ΟΚΕ κρίνει ότι η εφαρμογή κανόνων αυστηρά τεχνικής φύσεως (παροχή οδηγιών και συνιστώμενες — ή μάλλον αποδεκτές — πρακτικές) θα μπορούσε κάλλιστα να θεωρηθεί ότι εμπίπτει στο πεδίο αναφοράς της νομολογίας. Πολλά θα εξαρτηθούν από τη διατύπωση των βασικών κανονισμών που θα υποβάλει η Επιτροπή και από τις σχετικές τεχνικές λεπτομέρειες. Στο πλαίσιο αυτό, η ΟΚΕ κρίνει ότι, σύμφωνα με την έκκληση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και τη δεδηλωμένη επιθυμία της Επιτροπής να επιτευχθεί η απαιτούμενη ανεξαρτησία, θα μπορούσαν να γίνουν περισσότερα για την παραχώρηση στην Υπηρεσία των αναγκαίων τεχνικών εξουσιών εφαρμογής, συμπεριλαμβανομένων ειδικών εξουσιών θέσπισης τεχνικών κανόνων, υπό τον όρο ότι η διατύπωση θα είναι αρκετά σαφής και θα περιορίζεται πράγματι μόνο στους τεχνικούς κανόνες, υποκείμενη σε αυστηρό έλεγχο από την αρχή παραχώρησης εξουσιών. Πολλά θα εξαρτηθούν από την ερμηνεία του όρου «θέσπιση κανόνων». Θα είναι δύσκολη η παραχώρηση εξουσιών για την υιοθέτηση νομοθετικά δεσμευτικών κανονισμών. Ωστόσο, όσον αφορά τους κανόνες εφαρμογής, όπως τα πρότυπα και το υλικό καθοδήγησης, οι τεχνικές προδιαγραφές κ.λπ., φαίνεται ότι υπάρχουν περιθώρια βελτίωσης. Δεν υπάρχει λόγος να μην θεωρούνται ως δεσμευτικοί, από την άποψη βέβαια ότι τα άτομα και οι επιχειρήσεις μπορούν να βασιστούν σε αυτούς και να τους επικαλεστούν στο Δικαστήριο.

3.4.1.10. Επίσης, η ανεξάρτητη αυτή θέση δεν θα μπορούσε να τονιστεί περισσότερο στα άλλα άρθρα του προτεινόμενου κανονισμού, όπου σημειώνεται ότι η ανεξαρτησία δεν αντικατοπτρίζεται και η Υπηρεσία θα θεωρηθεί μάλλον ως πλήρες μέλος της Επιτροπής. Στο στάδιο αυτό, ο ρόλος της EASA φαίνεται να είναι κυρίως η παροχή βοήθειας και υποστήριξης στην Επιτροπή, καθώς επίσης και η παροχή τεχνικής εμπειρογνομosύνης σε αυτή.

3.4.1.11. Η EASA συνδέεται σαφώς με την Επιτροπή, εφόσον είναι επανδρωμένη με άτομα που έχουν το καθεστώς του έκτακτου ή προσωρινού υπαλλήλου της Επιτροπής. Όσον αφορά τη χρησιμοποίηση έκτακτου προσωπικού, η πρόταση θα πρέπει να εξετάσει την ανάγκη διατήρησης της συνέχειας τόσο για το προσωπικό όσο και για την εμπειρογνομosύνη. Θα πρέπει να εξετασθεί το ενδεχόμενο μακροπρόθεσμων συμβάσεων, αν αυτό είναι δυνατόν.

3.4.1.12. Η σχετική νομοθεσία προβλέπει ότι η Υπηρεσία δεν έχει άλλη εναλλακτική λύση από το να ακολουθεί τις οδηγίες της Επιτροπής. Είναι αμφίβολο κατά πόσο το κείμενο επιτρέπει στην Υπηρεσία οιαδήποτε δυνατότητα άρνησης ή ανάληψης πρωτοβουλιών. Η Υπηρεσία θα χρειαζόταν τουλάχιστον να έχει το δικαίωμα άρνησης της κατάρτισης κανονισμών τους οποίους δεν υποστηρίζει από άποψη ασφάλειας των αερομεταφορών.

3.4.1.13. Στις διεθνείς υποθέσεις, η Υπηρεσία είναι υποχρεωμένη να επικουρεί την Επιτροπή και, κατά συνέπεια, πρέπει οπωσδήποτε να φέρει ή τουλάχιστον να μοιράζεται το βάρος της ευθύνης, έστω και εάν δεν συμφωνεί με κάτι.

3.4.1.14. Το κυριότερο χαρακτηριστικό του αξιώματος του εκτελεστικού διευθυντή της EASA είναι η ανεξαρτησία. Δεν λαμβάνει οδηγίες από καμία κυβέρνηση ή οργανισμό. Ωστόσο, αυτό δεν συμβαίνει καθόλου όσον αφορά την Επιτροπή. Εφόσον η Επιτροπή είναι ο βασικός ρυθμιστής, αυτό θα φαινόταν τουλάχιστον να προκαλεί σύγχυση.

Όσον αφορά την ανεξάρτητη θέση της Υπηρεσίας και την ικανότητά της να δρα επί διεθνών θεμάτων, το Συμβούλιο ειδικότερα θα είναι σε θέση να ενισχύσει τον κανονισμό.

3.4.2. Πεδίο εφαρμογής της πρότασης

3.4.2.1. Η πρόταση επικεντρώνεται αρχικά μόνο στα προϊόντα και τον εξοπλισμό. Οι δραστηριότητες, το προσωπικό, οι αερολιμένες και η διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας δεν εξετάζονται καθόλου ή ανεπαρκώς. Φαίνεται ότι για τα θέματα αυτά η Επιτροπή κρίνει ότι είναι δυνατή η επίτευξη πολιτικής συμφωνίας, ενώ για τα άλλα θέματα αυτό φαίνεται να είναι πιο περίπλοκο.

3.4.2.2. Η ΟΚΕ κρίνει ότι όσον αφορά τους αερολιμένες και τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας, αυτό φαίνεται πράγματι να συμβαίνει. Στους τομείς αυτούς, οι απόψεις και οι αντιλήψεις εξακολουθούν να χρειάζονται περαιτέρω ανάπτυξη, πριν μπορέσει να προβλεφθεί η ουσιαστική συμπερίληψή τους. Ωστόσο, όσον αφορά τις λειτουργικές δραστηριότητες και το προσωπικό, καθώς επίσης, σε ορισμένο βαθμό, τα λειτουργικά θέματα συντήρησης, αυτό φαίνεται να αποτελεί μια σημαντική ανεπάρκεια. Συνεπώς, δεν επιτυγχάνεται ο δεδηλωμένος στόχος του υψηλού και ομοιόμορφου επιπέδου ασφάλειας στις αερομεταφορές.

3.4.2.3. Συνεπώς, η ΟΚΕ επικροτεί το άρθρο 7 που αναφέρει ότι η Επιτροπή υποβάλλει, όπου χρειάζεται και το συντομότερο δυνατόν, σχετικές προτάσεις στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο προς έγκριση βάσει του άρθρου 80, παράγραφος 2 της Συνθήκης.

3.4.2.4. Η ΟΚΕ κρίνει ότι το άρθρο 8 (σε συνδυασμό με το άρθρο 56) όπου ο κανονισμός καταργεί τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91, δημιουργεί μια δύσκολη κατάσταση, ιδίως επειδή η προτεινόμενη τροπολογία JAR/OPS του κανονισμού 3922/91 τίθεται σε ισχύ πριν από την υιοθέτηση του προτεινόμενου κανονισμού⁽¹⁾. Η τροπολογία JAR/OPS του κανονισμού 3922/91 διασφαλίζει τελικά την εναρμονισμένη εφαρμογή των JAR/OPS στην Κοινότητα και αποτελεί ένα χρήσιμο πρώτο βήμα προς την κατεύθυνση μιας γνήσιας και σε κοινοτική κλίμακα εναρμόνισης της λειτουργικής ασφάλειας. Η εγκατάλειψη τούτου με την εφαρμογή του προτεινόμενου κανονισμού για την EASA, θα σήμαινε ότι όλα τα λειτουργικά θέματα του κανονισμού (ΕΟΚ)

αριθ. 3922/91 θα απολεσθούν. Αν και το άρθρο 56 της πρότασης δεν περιέχει διάταξη που να μπορεί να θεωρηθεί ότι αποτρέπει μια παρόμοια κατάσταση, αυτό θα πρέπει να διασαφηνισθεί περαιτέρω. Επίσης, η πρόταση, ιδίως τα παραρτήματά της, θα πρέπει να διασφαλίζουν τη διατήρηση⁽²⁾ των οφελών από την τροπολογία JAR-OPS του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91. Η ΟΚΕ συμφωνεί ότι, εάν η τροπολογία JAR-OPS δεν εφαρμοστεί, η κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 δεν θα είναι σημαντική, εφόσον αφορά κυρίως θέματα αξιοπλοίας, που καλύπτονται επαρκώς από τον προτεινόμενο κανονισμό.

3.4.2.5. Εκτός από τη διαφύλαξη του σημαντικού αυτού στοιχείου, η ΟΚΕ κρίνει ότι είναι σημαντικό να προχωρήσει ο προτεινόμενος κανονισμός περαιτέρω και να περιλάβει ήδη τα εξής δύο θέματα:

- Θα πρέπει να υπάρχει ένα σαφές χρονικό πλαίσιο και χρονοδιάγραμμα της Επιτροπής για τις ως άνω προτάσεις που πρέπει να καλύπτει πλήρως τα θέματα σχετικά με τις δραστηριότητες, τη συντήρηση και το προσωπικό που είναι απαραίτητο για τις αεροπορικές μεταφορές στην Κοινότητα.
- Θα πρέπει να συμπεριληφθεί στην πρόταση μια σαφής και λεπτομερή μεταβατική ρύθμιση που να αναγνωρίζει τις εργασίες και τη θέση του JAA και τις σχέσεις του με το κοινοτικό πλαίσιο.

Η ΟΚΕ αναγνωρίζει ότι θα πρέπει να αποτελέσει συγκεκριμένο θέμα ενδιαφέροντος του Συμβουλίου η παροχή πολιτικής υποστήριξης στην Επιτροπή για τη συμπερίληψη της ρύθμισης αυτής.

3.4.2.6. Η ΟΚΕ είναι της γνώμης, ιδίως όσον αφορά την ασφάλεια, ότι είναι σημαντικό να εντοπιστούν και να προσδιοριστούν σαφώς οι σχετικές αρμοδιότητες και αρχές, ιδίως σε ό,τι αφορά τις διερευνητικές αρμοδιότητες⁽³⁾ της Υπηρεσίας και ότι πρέπει να αποφευχθεί όσο το δυνατόν περισσότερο μια περίπλοκη και μη διαφανής κατάσταση.

3.4.2.7. Τέλος, στο πλαίσιο αυτό, η ΟΚΕ είναι της γνώμης ότι όσον αφορά τη μεταβατική περίοδο και τη σχέση με τις εργασίες του JAA θα πρέπει να διασαφηνιστεί περισσότερο ποια θα είναι η θέση των ευρωπαϊκών κρατών που δεν δεσμεύονται από το κοινοτικό κεκτημένο. Αυτό σημαίνει περαιτέρω διασαφήνιση του άρθρου 54, συμπεριλαμβανόμενης της καθιέρωσης της δυνατότητας μιας ουσιαστικής μεταβατικής περιόδου για τις χώρες που υιοθετούν το κοινοτικό κεκτημένο.

⁽²⁾ Η ΟΚΕ θα ήθελε να παραθέσει την τελική της παρατήρηση στη γνωμοδότησή της CES 1179/2000 της 19ης Οκτωβρίου 2000, EE C 14 της 16.1.2001, σ. 35: «Η ΟΚΕ κρίνει ότι είναι απαραίτητο να ιδρυθεί το συντομότερο δυνατό η προβλεπόμενη Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (EASA) η οποία θα μπορούσε να εκδίδει όλους τους κανόνες για τις αερομεταφορές και κατ' αυτόν τον τρόπο και τους OPS της ΕΕ».

⁽³⁾ Η ΟΚΕ σημειώνει ότι στην «Πρόταση κανονισμού του ΕΚ και του Συμβουλίου για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την ασφάλεια στη θάλασσα» COM(2000) 802 τελικό, γίνεται δικαιολογημένα λόγος για «επισκέψεις» αντί για «επιθεωρήσεις».

⁽¹⁾ EE C 14 της 16.1.2001, σ. 33.

3.4.3. Η θέση των άμεσα ενεχόμενων ημερών

3.4.3.1. Τόσο οι συνδικαλιστικές οργανώσεις όσο και η βιομηχανία έχουν τονίσει ότι είναι αναγκαία η στενή συμμετοχή των ενδιαφερόμενων μερών σε όλες τις φάσεις της διαδικασίας θέσπισης κανόνων. Υπάρχει δε όντως λόγος να γίνει αυτό. Οι αερομεταφορές είναι ένας ιδιαίτερα περίπλοκος τεχνικός τομέας και ένα μεγάλο μέρος της τεχνογνωσίας εξαρτάται από τη βιομηχανία και τα άτομα που εργάζονται σε αυτή. Εξ αιτίας τούτου, ένα μεγάλο μέρος της ουσιαστικής ευθύνης για την εφαρμογή αναπόκειται στους εργαζόμενους του «τομέα», που τελούν φυσικά υπό αυστηρή επίβλεψη. Η ΟΚΕ είναι της γνώμης ότι η αντιπροσώπευση και η συμμετοχή των συνδικαλιστικών οργανώσεων, της βιομηχανίας και των χρηστών θα μπορούσε να βελτιωθεί σε όλα τα επίπεδα εφαρμογής (π.χ. επιτροπολογία και EASA).

3.4.3.2. Γενικά, η πρόταση θα ήταν καλύτερη εάν υπήρχε μεγαλύτερη διαφάνεια, όχι μόνο όσον αφορά τους άμεσα ενδιαφερόμενους που εμπíπτουν στο πεδίο εφαρμογής των κανόνων ασφαλείας, αλλά και όσον αφορά τους καταναλωτές και τα περιβαλλοντικά συμφέροντα, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη το περιβάλλον στον προτεινόμενο κανονισμό.

3.4.3.3. Επίσης, όσον αφορά τα τμήματα προσφυγών, κρίνεται ότι η αποκτούμενη εμπειρία στον τομέα της ασφαλείας των μεταφορών θα πρέπει να αποτελεί σημαντικό στοιχείο για την επιλογή των πιθανών υποψηφίων. Η εμπειρογνομοσύνη αυτή θα πρέπει να αποτελεί απαίτηση στις περισσότερες, αν όχι σε όλες, τις θέσεις του προσωπικού της Υπηρεσίας.

Η ΟΚΕ κρίνει ότι, εκτός από την Επιτροπή και τους τεχνικούς εκπροσώπους, θα πρέπει να συμμετέχει με κατάλληλο τρόπο και ο πολιτικά υπεύθυνος.

3.4.4. Βασικές απαιτήσεις ICAO

3.4.4.1. Η Επιτροπή κρίνει ότι η προσθήκη στον κανονισμό του παραρτήματος 8 της Σύμβασης του Σικάγο καθιερώνει επαρκώς τις βασικές απαιτήσεις που αναφέρονται στην πρόταση. Η ΟΚΕ είναι της άποψης ότι το παράρτημα 8 ICAO περιέχει μόνο ένα ελάχιστο πρότυπο στο οποίο πρέπει να συμμορφώνονται τα απαιτούμενα λεπτομερή εθνικά πρότυπα. Για ορισμένες κατηγορίες προϊόντων, το παράρτημα 8 δεν παρέχει καμία οδηγία και ενδέχεται να ενσωματωθούν στο μέλλον αλλαγές στο παράρτημα 8.

3.4.4.2. Συνεπώς, η ΟΚΕ κρίνει ότι πρόκειται για θέμα ιδιαίτερου ενδιαφέροντος, επειδή επηρεάζει άμεσα το στόχο της διατήρησης ενός υψηλού επιπέδου ασφαλείας των αερομεταφορών καθώς επίσης και την αξιοπιστία της EASA, και μάλιστα ολόκληρου του συστήματος, έναντι των διεθνών μας εταιρών. Ωστόσο, η ΟΚΕ αναγνωρίζει ότι για να εφαρμοστεί το παράρτημα 8 σε ένα κοινικό πλαίσιο, και επειδή η Κοινότητα δεν συμμετέχει στον ICAO, η συμπερίληψη του παραρτήματος 8 στον προτεινόμενο κανονισμό θα είναι αναπόφευκτη.

3.4.5. Ασφάλεια και περιβάλλον

3.4.5.1. Η ΟΚΕ σημειώνει ότι η πρόταση δεν περιορίζεται σε θέματα ασφαλείας, αλλά αφορά επίσης την προστασία του περιβάλλοντος. Ενώ η πρόταση περιορίζεται στην πιστοποίηση των προϊόντων και του εξοπλισμού ώστε να ευθυγραμμίζονται με τα συμφωνημένα πρότυπα θορύβου στην Κοινότητα, το στοιχείο αυτό θέτει επί τάπητος ένα σημαντικό θέμα που είναι ο ρόλος και η ευθύνη της EASA, καθώς επίσης και ένα άλλο θέμα που είναι ο στόχος του παρόντος κανονισμού. Οικονομικές και περιβαλλοντικές θεωρήσεις μπορεί κάλλιστα να αντιβαίνουν στην ασφάλεια. Η επίτευξη ισορροπίας και οι πιθανές επιλογές που πρέπει να γίνουν αναπόκεινται στο πολιτικό και ρυθμιστικό επίπεδο και όχι στο επίπεδο εφαρμογής ή εκτέλεσης των κανόνων. Η ΟΚΕ κρίνει ότι ο συνδυασμός αυτός θα πρέπει να επανεξεταστεί, λαμβάνοντας επίσης υπόψη την πιθανή επέκταση του πεδίου εφαρμογής της EASA, που θα μπορούσε να οδηγήσει σε παρόμοια σύγκρουση καθώς επίσης και σε σύγχυση στην κοινή γνώμη.

3.4.6. Διεθνείς σχέσεις

3.4.6.1. Στην αρχή του κανονισμού δεν προβλέπεται η σύναψη κάθε είδους συμφωνιών με τρίτες χώρες, που θεωρείται απλώς ως συνεργασία. Επίσης, στο άρθρο 9 αναφέρεται η έννοια των Συμφωνιών Αμοιβαίας Αναγνώρισης (ΣΑΑ). Μέχρι τώρα, οι ΣΑΑ χρησιμοποιούνται κυρίως στο πλαίσιο εμπορικών συζητήσεων. Η ΟΚΕ κρίνει ότι η πρόταση θα πρέπει να έχει μια ευρύτερη διατύπωση που να καλύπτει τη συνεργασία, τις συμφωνίες και τις άλλες διεθνείς ρυθμίσεις.

3.4.6.2. Δεν προβλέπεται κανένας ειδικός ανεξάρτητος ρόλος για την EASA. Όλες οι επαφές με τις τρίτες χώρες, συμπεριλαμβανομένης της ομοσπονδιακής διοίκησης αεροπορίας (FAA), θα πρέπει να γίνονται μέσω της Επιτροπής. Η EASA μπορεί φυσικά να επικουρεί την Επιτροπή, αλλά τελεί πάντα υπό τον πλήρη έλεγχο της Επιτροπής και εργάζεται για λογαριασμό της. Η ΟΚΕ κρίνει ότι ο ρόλος αυτός της EASA θα πρέπει να ενισχυθεί περαιτέρω. Η Υπηρεσία μπορεί να συνεργάζεται βάσει ρυθμίσεων εργασίας που θεσπίζονται από την Επιτροπή. Η ΟΚΕ σημειώνει ότι πρόκειται για πολύ αόριστη και ασαφή έκφραση, που μπορεί μεν να παρέχει ορισμένη διοικητική ευελιξία, αλλά δεν διασαφηνίζει την κατάσταση ούτε ενισχύει την ανεξαρτησία της Υπηρεσίας.

4. Συμπεράσματα

4.1. Η ΟΚΕ κρίνει ότι είναι απαραίτητο να συσταθεί η προγραμματιζόμενη Ευρωπαϊκή Υπηρεσία για την Ασφάλεια των Αερομεταφορών (EASA) το συντομότερο δυνατόν. Η αρχή αυτή θα πρέπει να είναι ικανή να εκδίδει όλους τους κανόνες που διέπουν την ασφάλεια των αερομεταφορών⁽¹⁾.

⁽¹⁾ EE C 14 της 16.1.2001, σ. 33, βλέπε συμπεράσματα σχετικά με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91.

4.2. Η ΟΚΕ κρίνει ότι έχει καθοριστική σημασία να επιτύχει πράγματι ο κανονισμός στους δεδηλωμένους στόχους του. Η παρούσα πρόταση της Επιτροπής αποτελεί ένα πρώτο δημιουργικό και καινοτόμο βήμα, αλλά δεν φαίνεται να εκπληρεί ακόμη τις υποσχέσεις της.

4.3. Η ΟΚΕ είναι της γνώμης ότι η πρόταση εξακολουθεί να έχει ορισμένα κενά και αναντιστοιχίες που πρέπει να εξαλειφθούν. Το πιο σημαντικό είναι ότι η πρόταση θα πρέπει να αναβαθμιστεί ουσιαστικά σε ορισμένα σημεία.

4.4. Η ΟΚΕ κρίνει ότι, σύμφωνα με την έκκληση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και σύμφωνα με τη δεδηλωμένη επιθυμία της Επιτροπής να παρασχεθεί στην Υπηρεσία η απαιτούμενη ανεξαρτησία, θα μπορούσαν να γίνουν περισσότερα για την παραχώρηση στην Υπηρεσία των απαιτούμενων τεχνικών εξουσιών εφαρμογής, συμπεριλαμβανόμενων ειδικών τεχνικών εξουσιών θέσπισης κανόνων, υπό τον όρο ότι η διατύπωση θα είναι αρκετά ακριβής, θα περιορίζεται μόνο στους τεχνικούς κανόνες και θα υπόκειται σε αυστηρό έλεγχο από την εκχωρούσα αρχή.

4.5. Η ανεξάρτητη θέση της Υπηρεσίας θα μπορούσε να τονιστεί περισσότερο στα άρθρα του προτεινόμενου κανονισμού, όπου σημειώνεται ότι η ανεξαρτησία δεν αντανakλάται και η Υπηρεσία φαίνεται μάλλον να αποτελεί πλήρες μέρος της Επιτροπής.

4.6. Το Συμβούλιο ειδικότερα θα είναι σε θέση να ενισχύσει τον κανονισμό όσον αφορά την ανεξάρτητη θέση της Υπηρεσίας και την ικανότητά της να δρα επί διεθνών θεμάτων.

4.7. Η ΟΚΕ κρίνει ότι το άρθρο 8 (σε συνδυασμό με το άρθρο 56) που καταργεί τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 δημιουργεί μια δύσκολη κατάσταση, ιδίως επειδή η προτεινόμενη τροπολογία JAR/OPS του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 τίθεται σε ισχύ πριν την υιοθέτηση του προτεινόμενου κανονισμού. Η ΟΚΕ κρίνει ότι το άρθρο 56 θα πρέπει να διασαφηνισθεί για να διασφαλισθεί η διαφύλαξη των οφελών από το ΕΕ/OPS.

4.8. Η ΟΚΕ κρίνει ότι πολλά θα είναι τα οφέλη από τη συμπερίληψη των ακόλουθων σημείων:

- Θα πρέπει να προβλεφθεί ένα σαφές χρονικό πλαίσιο και χρονοδιάγραμμα για τις ως άνω προτάσεις της Επιτροπής που είναι απαραίτητες για την πλήρη κάλυψη των θεμάτων που έχουν σχέση με τις δραστηριότητες, τη συντήρηση και το προσωπικό, στοιχεία απαραίτητα για τις δραστηριότητες αεροπορικών μεταφορών στην Κοινότητα.
- Θα πρέπει να συμπεριληφθεί μια σαφής και λεπτομερής μεταβατική ρύθμιση που να αναγνωρίζει τις εργασίες και τη θέση του JAA και τις σχέσεις του με το κοινοτικό πλαίσιο.

4.9. Η ΟΚΕ αναγνωρίζει ότι θα πρέπει να αποτελέσει θέμα ιδιαίτερου ενδιαφέροντος του Συμβουλίου η παροχή πολιτικής υποστήριξης στην Επιτροπή για τη συμπερίληψη αυτή.

4.10. Τέλος, η ΟΚΕ κρίνει ότι όσον αφορά τη διαφάνεια, τη συμμετοχή των ενδιαφερόμενων μερών, τη μεταβατική περίοδο και τις σχέσεις με τις τρίτες χώρες, η πρόταση θα μπορούσε να αναβαθμιστεί και να διασαφηνιστεί ουσιαστικά.

Βρυξέλλες, 30 Μαΐου 2001.

Ο Πρόεδρος

της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής

Göke FRERICHS