



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 14.11.2011
COM(2011) 731 τελικό

**ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΣΤΟ
ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ**

**για την εφαρμογή της νομοθεσίας του ενιαίου ουρανού:
έφτασε η ώρα για αποτελέσματα**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΣΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

**για την εφαρμογή της νομοθεσίας του ενιαίου ουρανού:
έφτασε η ώρα για αποτελέσματα**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Οι αερομεταφορές διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην οικονομία και την κοινωνία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ). Στο πλαίσιο αυτό, το σύστημα διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (ATM) είναι υψίστης σημασίας για τις αερομεταφορές και παράλληλα για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που παρουσιάζει ως προς την ανταγωνιστικότητα, την ασφάλεια πτήσεων και τη βιωσιμότητα.

Το σύστημα ATM είναι μια δικτυακή βιομηχανία. Αποτελείται από εκατοντάδες τομείς ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας τους οποίους χειρίζονται περισσότερα από 60 κέντρα ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας και περισσότεροι από 16.700 ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας οι οποίοι διαχειρίζονται την κυκλοφορία από/προς 450 ευρωπαϊκούς αερολιμένες, καθώς και από και προς τρίτες χώρες. Αυτή η περίπλοκη δομή διαχειρίζεται περισσότερες από 26.000 πτήσεις ημερησίως στην ΕΕ, εξυπηρετεί περίπου 38.000 ώρες πτήσης ημερησίως και λειτουργεί βάσει ενός δικτύου αεροδιαδρόμων που εξακολουθούν να βελτιστοποιούνται σε εθνικό επίπεδο και όχι σε ευρωπαϊκό.

Επειδή το σύστημα ATM στην Ευρώπη βασίζεται στον εθνικό εναέριο χώρο, είναι ιδιαίτερα κατακερματισμένο και κυριαρχείται από την παροχή υπηρεσιών σε εθνικό μονοπωλιακό επίπεδο. Καθώς ο όγκος της εναέριας κυκλοφορίας έχει αυξηθεί σημαντικά, κυρίως λόγω της ανάπτυξης της ενιαίας αγοράς αερομεταφορών, αυτός ο κατακερματισμός προκαλεί πλέον σοβαρά προβλήματα χωρητικότητας και σημαντικές καθυστερήσεις για τους επιβάτες. Επιπρόσθετα, προκαλεί άσκοπη κατανάλωση καυσίμων και εκπομπές και δημιουργεί υψηλότερα τέλη χρήσης των υποδομών από ό,τι εάν η διαχείριση γινόταν σε ευρωπαϊκό και όχι σε εθνικό επίπεδο. Παρόλο που το κόστος για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στην Ευρώπη ανέρχεται σε 8 δισ. ευρώ ετησίως περίπου, το συνολικό πρόσθετο κόστος που βαρύνει τις αεροπορικές εταιρείες λόγω της υποβέλτιστης οικονομικής απόδοσης και του κατακερματισμού του ευρωπαϊκού εναέριου χώρου εκτιμάται σε περίπου 4 δισ. ευρώ ετησίως. Εν κατακλείδι, ο ενιαίος ευρωπαϊκός εναέριος χώρος δεν έχει γίνει ακόμη πραγματικότητα.

Μετά την έναρξη της πρωτοβουλίας «Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός» (ΕΕΟ) το 2000¹, με τη νομοθεσία που εγκρίθηκε το 2004² η ATM υπάχθηκε στην αρμοδιότητα της ΕΕ με σκοπό να μειωθεί ο κατακερματισμός του ευρωπαϊκού εναέριου χώρου και να αυξηθεί η χωρητικότητά του. Έχουμε πλέον ένα εξελισσόμενο θεσμικό πλαίσιο, πρότυπα ασφάλειας πτήσεων και διαλειτουργικότητας και κανόνες για τη διαχείριση του εναέριου χώρου και της ροής της

¹ COM(1999) 614 τελικό της 6.12.1999

² Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 549/2004, ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 1

εναέριας κυκλοφορίας, καθώς και μεγαλύτερη διαφάνεια στον προσδιορισμό του κόστους. Ωστόσο, παρόλο που το πρώτο νομοθετικό πλαίσιο ήταν απαραίτητο, δεν ήταν αρκετό. Συνεπώς, μια δεύτερη δέσμη νομοθετικών πράξεων (ΕΕΟ II) που προτάθηκε από την Επιτροπή τον Ιούνιο του 2008³ εγκρίθηκε το Νοέμβριο του 2009 από το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο με σκοπό να επιταχυνθεί η δημιουργία ενός πραγματικά ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού από το 2012 και εφεξής⁴. Βασίζεται σε πέντε πυλώνες: επιδόσεις, ασφάλεια πτήσεων, τεχνολογία, αερολιμένες και ανθρώπινος παράγοντας. Η δεύτερη δέσμη μέτρων έτυχε ισχυρής και έντονης υποστήριξης όχι μόνο από τις αεροπορικές εταιρείες και τους αερολιμένες, αλλά ακόμη και από παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας (ANSP). Η υποστήριξη ολόκληρης της κοινότητας των φορέων ATM επιβεβαιώθηκε εκ νέου με την έγκριση οδικού χάρτη στη Μαδρίτη το Φεβρουάριο του 2010, στο Συμβούλιο Υπουργών της 4ης Μαΐου 2010 μετά την κρίση που προκλήθηκε από το νέφος ηφαιστειακής τέφρας και μέσω ενός χάρτη στη Βουδαπέστη το Μάρτιο του 2011. Αυτή η ισχυρή πολιτική υποστήριξη επιβεβαιώνει την επείγουσα ανάγκη για συνεχή μεταρρύθμιση του τομέα ATM και, συγκεκριμένα, το υψηλό επίπεδο προτεραιότητας που πρέπει να δοθεί στην πλήρη και έγκαιρη εφαρμογή και υλοποίηση του ΕΕΟ.

Σύμφωνα με το άρθρο 12 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004, η έκθεση αυτή⁵ παρέχει επισκόπηση της τρέχουσας κατάστασης σχετικά με την εφαρμογή της νομοθεσίας για τον ΕΕΟ και τις βασικές δράσεις που αναλήφθηκαν ή δεν έχουν αναληφθεί ακόμη μετά την έγκριση της δεύτερης δέσμης μέτρων τον Νοέμβριο του 2009.

2. ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΗΣ ΠΡΩΤΗΣ ΔΕΣΜΗΣ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΩΝ ΠΡΑΞΕΩΝ ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΕΟ

2.1. Πρόοδος που σημειώθηκε και υφιστάμενοι προβληματισμοί

Από την έγκριση της δέσμης το 2004 και λόγω του όγκου των εκτελεστικών μέτρων που πρέπει να εφαρμοστούν, πρέπει να υπογραμμιστεί ότι έχει γίνει σημαντικό έργο από τα κράτη μέλη και τους ενδιαφερόμενους φορείς. Η πρόοδος στην εφαρμογή της νομοθεσίας για τον ΕΕΟ παρακολουθείται τακτικά⁷. Συγκεκριμένα,

- όλα τα κράτη μέλη έχουν πλέον συστήσει εθνική εποπτική αρχή (EEA)·
- η συντριπτική πλειονότητα των ANSP έχουν πιστοποιηθεί και οριστεί δεόντως·
- εφαρμόζεται πλέον διαφανές σύστημα χρέωσης·

³ COM(2008) 389 Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός II: Πιο βιώσιμες αεροπορικές μεταφορές βελτιωμένων επιδόσεων

⁴ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1070/2009 της 21ης Οκτωβρίου 2009, ΕΕ L 300 της 14.11.2009, σ. 34.

⁵ Μια πρώτη έκθεση σχετικά με την εφαρμογή της νομοθεσίας για τον ΕΕΟ εγκρίθηκε το 2007, COM(2007) 845

⁶ Λαμβανομένης υπόψη της κατάστασης της εφαρμογής του ΕΕΟ, η παρούσα επισκόπηση δεν παρέχει μια αξιολόγηση των αποτελεσμάτων που επιτεύχθηκαν σε οικονομικό, κοινωνικό, περιβαλλοντικό και τεχνολογικό επίπεδο ή σε επίπεδο απασχόλησης, τα οποία θα αποτελέσουν αντικείμενο επόμενης έκθεσης.

⁷ Έχουν δημοσιευτεί τρεις εκθέσεις έως σήμερα (το 2007-2008, το 2009 και 2010) από τον Eurocontrol, εκ μέρους της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

- η εποπτεία της διαχείρισης του εναέριου χώρου και της ροής της εναέριας κυκλοφορίας γίνεται σε εθνικό επίπεδο και

- η επιτροπή ενιαίου ουρανού και το συμβουλευτικό όργανο του κλάδου διαδραματίζουν πλήρη και σημαντικό ρόλο σε επίπεδο ΕΕ.

Παρόλα αυτά, πρέπει να γίνουν περισσότερα για την επίτευξη πλήρους και έγκαιρης συμμόρφωσης προς τη νομοθεσία για τον ΕΕΟ. Για παράδειγμα, διατυπώθηκαν εξήντα συστάσεις από τον Eurocontrol (στην έκθεση του 2010 σχετικά με την εφαρμογή της νομοθεσίας για τον ΕΕΟ⁸) σχετικά με συγκεκριμένες δράσεις που πρέπει να αναλάβουν τα κράτη μέλη για βελτίωση του επιπέδου συμμόρφωσής τους ή των ελέγχων που διεξάγουν για το επίπεδο συμμόρφωσης από τους ANSP. Συγκεκριμένα,

- η έλλειψη πόρων για τις ΕΕΑ είναι ένα σημαντικό θέμα ανησυχίας που πρέπει να αντιμετωπιστεί γρήγορα σε εθνικό πολιτικό επίπεδο. Η σωστή λειτουργία του ΕΕΟ μπορεί να διασφαλιστεί μόνο εάν οι ΕΕΑ διαθέτουν τους κατάλληλους πόρους ώστε να εποπτεύουν αποτελεσματικά όλους τους τομείς, όπου συμπεριλαμβάνονται η ασφάλεια πτήσεων, η διαλειτουργικότητα και οι επιδόσεις (ένας νέος τομέας αρμοδιότητας στον οποίο οι ΕΕΑ ενεργούν ως εθνική ρυθμιστική αρχή). Οι πιθανές λύσεις στα προβλήματα αυτά είναι γνωστές και περιλαμβάνουν συνεργασία, εξουσιοδότηση ή/και εξωτερική ανάθεση·

- οι ενέργειες που έχουν αναληφθεί σε επίπεδο καρτών μελών και ΕΕΑ για την εξασφάλιση ορθής εποπτείας της διασυνοριακής παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας είναι ανεπαρκείς. Το πλαίσιο παροχής και εποπτείας διασυνοριακών υπηρεσιών δεν έχει διαμορφωθεί ακόμη εντελώς σε ορισμένα κράτη μέλη. Πολλές διασυνοριακές ρυθμίσεις φαίνεται ότι είναι γνωστές μόνον σε επιχειρησιακό επίπεδο και ότι δεν έχουν επισημοποιηθεί θεσμικά· αυτό συνεπάγεται ίσως ότι δεν υπάρχει εποπτεία στην διασυνοριακή παροχή υπηρεσιών. Τα κράτη μέλη πρέπει να διασφαλίσουν ότι η νομική βάση για τη διασυνοριακή παροχή ΥΑΝ στην επικράτειά τους έχει τεθεί και εφαρμόζεται σωστά, και

- η εφαρμογή του κανονισμού για τη διαλειτουργικότητα⁹ ήταν ανεπαρκής. Επτά έτη μετά την έγκριση του βασικού κανονισμού, το ένα τρίτο περίπου των ΕΕΑ δεν έχουν ακόμη εξακριβώσει ορθά την ικανότητα των ANSP να πραγματοποιούν δραστηριότητες αξιολόγησης της συμμόρφωσης – οι οποίες είναι ο ακρογωνιαίος λίθος της εφαρμογής διαλειτουργικών συστημάτων ATM. Επίσης, το ένα τρίτο των ΕΕΑ δεν ασκούν την απαιτούμενη εποπτεία ώστε να εξασφαλίζεται η συμμόρφωση των ANSP προς τους εκτελεστικούς κανόνες και δεν επαληθεύουν επαρκώς τα χρονοδιαγράμματα των σχεδίων εφαρμογής των ANSP σύμφωνα με τις προκαθορισμένες προθεσμίες.

Τέλος, παρόλο που έχει σημειωθεί πρόοδος από τα κράτη μέλη στην εφαρμογή της ευέλικτης χρήσης του εναέριου χώρου, πρέπει να γίνουν περισσότερα ώστε να βελτιωθεί η αποτελεσματικότητά του, ιδίως σε ό,τι αφορά την παρακολούθηση των επιδόσεών του. Σε όλα τα επίπεδα, τα κράτη μέλη πρέπει να επικεντρωθούν στη

⁸

http://ec.europa.eu/transport/air/single_european_sky/single_european_sky_en.htm

⁹

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 552/2004, ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 26

βελτίωση της συνεργασίας και του συντονισμού μεταξύ πολιτικού και στρατιωτικού τομέα, καθώς και με γειτονικές χώρες.

2.2. Ανάγκη επανόρθωσης της κατάστασης από πλευράς των κρατών μελών

Το επίπεδο προόδου που επιτεύχθηκε σε ορισμένα πεδία είναι ανεπαρκές και υποδεικνύει ότι ενδέχεται να διακυβευθούν διάφορες ημερομηνίες εφαρμογής. Έτσι τον Οκτώβριο του 2011 η Επιτροπή απέστειλε επιστολή σε κάθε κράτος μέλος, στην οποία θα περιγράφει τα συγκεκριμένα προβλήματα κάθε περίπτωσης και θα εμμένει στην πλήρη συμμόρφωση προς τη νομοθεσία της ΕΕ υπενθυμίζοντας ότι η εφαρμογή της πρώτης δέσμης μέτρων για τον ΕΕΟ είναι απαραίτητη για την επιτυχή εφαρμογή της δεύτερης δέσμης μέτρων για τον ΕΕΟ. Ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών μπορεί να γίνει με αξιοποίηση των αμοιβαίων ελέγχων των ΕΕΑ που ξεκίνησαν το 2010 ή των συντονιστικών πλατφορμών για τις ΕΕΑ και τα FAB. Ωστόσο, σε περίπτωση μη επιβεβαίωσης της συμμόρφωσης και μη έγκαιρης διόρθωσης της κατάστασης, η Επιτροπή θα εξετάσει όλες τις διαθέσιμες επιλογές, συμπεριλαμβανομένης της κίνησης διαδικασιών παράβασης.

3. ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΗΣ ΔΕΥΤΕΡΗΣ ΔΕΣΜΗΣ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΩΝ ΠΡΑΞΕΩΝ ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΕΟ

Η βασική αρχιτεκτονική του ΕΕΟ II (τόσο το πρόγραμμα θέσπισης κανόνων όσο και οι οργανωτικές πτυχές) καθορίστηκε σύμφωνα με το αρχικό χρονοδιάγραμμα. Τώρα ήρθε η ώρα για εφαρμογή της νομοθεσίας.

Η επιτυχής υλοποίηση του ΕΕΟ βασίζεται στην έγκαιρη εφαρμογή των διαφόρων συνιστωσών του. Πρέπει να δοθεί προτεραιότητα σε δράσεις που θα συντελέσουν περισσότερο στις επιδόσεις, συγκεκριμένα στο μηχανισμό επιδόσεων (που θα ξεκινήσει στις αρχές του 2012), στα FAB (που θα τεθούν σε εφαρμογή έως το τέλος του 2012), στις λειτουργίες δικτύου (ήδη σε εφαρμογή) και στην εγκατάσταση του προγράμματος SESAR (που θα ξεκινήσει το 2014), καθώς το 2012 αποτελεί κρίσιμο έτος για την εφαρμογή του ΕΕΟ. Επισυνάπτεται πίνακας που παρέχει μια επισκόπηση της τρέχουσας κατάστασης των βασικών προτεραιοτήτων της δεύτερης δέσμης μέτρων για τον ΕΕΟ.

3.1. Επισκόπηση του ρυθμιστικού πλαισίου ΕΕΟ II

Ολοκληρώθηκε το βασικό πρόγραμμα θέσπισης κανόνων ΕΕΟ II

Εγκρίθηκαν όλοι οι κανονισμοί και τα επακόλουθα κύρια εκτελεστικά μέτρα που σχετίζονται άμεσα με το πλαίσιο ΕΕΟ II, π.χ.

- ο μηχανισμός επιδόσεων (κανονισμός της Επιτροπής που εγκρίθηκε στις 29.7.2010)¹⁰
- το σύστημα χρέωσης τελών διαδρομής (κανονισμός της Επιτροπής που εγκρίθηκε στις 16.12.2010 για την τροποποίηση της προηγούμενης νομοθεσίας)¹¹

¹⁰ Κανονισμός (ΕΚ) της Επιτροπής αριθ. 691/2010, ΕΕ L 201 της 3.8.2001, σ. 1.

- οι απαιτήσεις για τα FAB για τη διασφάλιση κατάλληλης διαβούλευσης σε ευρωπαϊκό επίπεδο των σχετικών ενδιαφερόμενων φορέων πριν από τον καθορισμό ενός FAB (κανονισμός της Επιτροπής που εγκρίθηκε στις 24.2.2011)¹² και
- οι λειτουργίες δικτύου (κανονισμός της Επιτροπής που εγκρίθηκε στις 7.7.2011)¹³.

Μετά την επέκταση των εξουσιών του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA) στους νέους τομείς της ATM και των αερολιμένων¹⁴, πρέπει να αναπτυχθούν εκτελεστικοί κανόνες σύμφωνα με τις βασικές απαιτήσεις που περιλαμβάνει ο βασικός κανονισμός για τον EASA. Ως πρώτο βήμα, μεταφέρθηκαν τρεις υφιστάμενοι κανόνες για τον ΕΕΟ (σχετικά με την αδειοδότηση ελεγκτών, τις κοινές απαιτήσεις για τους παρόχους υπηρεσιών και την εποπτεία της ασφάλειας) στη νέα νομική βάση¹⁵.

Εποπτεία της εφαρμογής του ρυθμιστικού πλαισίου ΕΕΟ II

Ένα σημαντικό πλεονέκτημα του ρυθμιστικού πλαισίου ΕΕΟ II είναι ότι, επιπρόσθετα της εποπτείας που ασκείται από τις ΕΕΑ σε εθνικό επίπεδο, παρέχει τη δυνατότητα στήριξης σε επιθεωρήσεις τυποποίησης ασφάλειας του EASA από το 2012 σε κράτη μέλη και γειτονικές χώρες για την εποπτεία της εφαρμογής της ευρωπαϊκής νομοθεσίας. Ο EASA θα επιβλέπει επίσης παρόχους τρίτων χωρών και πανευρωπαϊκούς παρόχους (συμπεριλαμβανομένου του διαχειριστή δικτύου).

Προοπτικές για μελλοντικούς κανονισμούς

Παρόλο που με τα προαναφερθέντα εκτελεστικά μέτρα έχει καθοριστεί μια σταθερή βάση για το πλαίσιο ΕΕΟ II, πρέπει να αναπτυχθούν περαιτέρω μέτρα. Αυτό αφορά κυρίως τους κανόνες διαλειτουργικότητας που απαιτούνται για την εγκατάσταση του προγράμματος SESAR, κανόνες που αφορούν γενικά τη μεταφορά και την περαιτέρω ανάλυση των διατάξεων των παραρτημάτων ICAO στη νομοθεσία της ΕΕ.

3.2. Το νέο θεσμικό σύστημα έχει εφαρμοστεί σε μεγάλο βαθμό

Το νέο θεσμικό σύστημα που εγκρίθηκε με τη δέσμη μέτρων ΕΕΟ II έχει διαμορφωθεί:

¹¹ Κανονισμός (ΕΕ) της Επιτροπής αριθ. 1191/2010, ΕΕ L 333 της 16.12.2010, σ. 6.

¹² Κανονισμός (ΕΕ) της Επιτροπής αριθ. 176/2011, ΕΕ L 51 της 25.2.2011, σ. 2.

¹³ Κανονισμός (ΕΕ) της Επιτροπής αριθ. 677/2011, ΕΕ L 185 της 15.7.2011, σ. 1.

¹⁴ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1108/2009, ΕΕ L 309 της 24.11.2009, σ. 51.

¹⁵ Κανονισμός (ΕΕ) της Επιτροπής αριθ. 805/2011, της 10ης Αυγούστου 2011, σχετικά με τον καθορισμό λεπτομερών κανόνων για άδειες και ορισμένα πιστοποιητικά ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, L 206 της 11.8.2011, σ. 21. Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1034/2011 της Επιτροπής, της 17ης Οκτωβρίου 2011, για την εποπτεία της ασφάλειας στη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας, και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 691/2010, ΕΕ L 271 της 18.10.2011, σ. 15. Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1035/2011 της Επιτροπής, της 17ης Οκτωβρίου 2011, σχετικά με τον καθορισμό κοινών απαιτήσεων για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας και την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 482/2008 και (ΕΕ) αριθ. 691/2010, ΕΕ L 271 της 18.10.2011, σ. 23.

- Ο φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων (PRB) συστάθηκε τον Ιούλιο του 2010 σύμφωνα με το άρθρο 11 του κανονισμού (ΕΚ) 549/2004. Η επιτροπή επανεξέτασης των επιδόσεων του Eurocontrol έχει οριστεί ως ο φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων (PRB)¹⁶. Σκοπός του φορέα PRB είναι η παροχή συνδρομής στην Επιτροπή και στις ΕΕΑ για την εφαρμογή και την παρακολούθηση του μηχανισμού επιδόσεων. Η συνδρομή του ήταν θεμελιώδης στην προετοιμασία των πανευρωπαϊκών στόχων που εγκρίθηκαν το Φεβρουάριο του 2011, με αποτέλεσμα να είναι δυνατή η έναρξη της πρώτης περιόδου αναφοράς του μηχανισμού επιδόσεων το 2012.
- Ο συντονιστής FAB διορίστηκε τον Αύγουστο του 2010¹⁷ με σκοπό τη διευκόλυνση του καθορισμού των FAB, όπως προβλέπεται από το άρθρο 9β του κανονισμού 1070/2009. Από τον διορισμό του, ο συντονιστής έχει επισκεφτεί τα περισσότερα κράτη μέλη, ώστε να ξεκινήσει η διαδικασία καθορισμού των FAB.
- Ο διαχειριστής δικτύου του ευρωπαϊκού δικτύου ATM διορίστηκε τον Ιούλιο του 2011 σύμφωνα με το άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 551/2004¹⁸. Η Επιτροπή ανέθεσε στον Eurocontrol τις αρμοδιότητες που αφορούν την εκτέλεση των λειτουργιών δικτύου (διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας, σχεδιασμός του ευρωπαϊκού δικτύου διαδρομών, συντονισμός περιορισμένων πόρων, ιδίως των ραδιοσυχνοτήτων εντός των ζωνών συχνοτήτων εναέριας κυκλοφορίας που χρησιμοποιούνται από τους κωδικούς γενικής εναέριας κυκλοφορίας και πομποδεκτών ραντάρ (SSR)) και τη λειτουργία της ευρωπαϊκής μονάδας συντονισμού αεροπορικών κρίσεων.
- Η κοινή επιχείρηση SESAR (SJU) συγκροτήθηκε το 2007 ως σύμπραξη δημόσιου-ιδιωτικού τομέα για τη διαχείριση της φάσης ανάπτυξης του προγράμματος SESAR.
- Από το 2010, ο EASA συμμετέχει σταδιακά στη διαδικασία θέσπισης κανόνων για τον ΕΕΟ στον τομέα της ATM, ενώ ο Eurocontrol επέτυχε διαδικασία εσωτερικής μεταρρύθμισης, ώστε να γίνει φορέας τεχνικής υποστήριξης για την ΕΕ.
- Μια ομάδα εμπειρογνομόνων με αντικείμενο την κοινωνική διάσταση του ΕΕΟ συστάθηκε το Δεκέμβριο του 2010. Προτείνει στην Επιτροπή νέα μέτρα που ενδέχεται να βελτιώσουν την εκτίμηση των κοινωνικών επιπτώσεων εντός του ΕΕΟ.
- Τέλος, αναλήφθηκαν δράσεις για τη δημιουργία της συντονιστικής πλατφόρμας ΕΕΑ και της ομάδας εστιακών σημείων FAB, δύο φόρουμ στα οποία οι ΕΕΑ και τα FAB ανταλλάσσουν εμπειρίες και βέλτιστες πρακτικές,

¹⁶ Απόφαση της Επιτροπής της 29ης Ιουλίου 2010

¹⁷ Απόφαση της Επιτροπής, της 12ης Αυγούστου 2010, για τον διορισμό του Κου Jarzembowski ως συντονιστή του συστήματος FAB

¹⁸ Απόφαση της Επιτροπής C(2011) 4130 τελικό, της 7ης Ιουλίου 2011, σχετικά με τον ορισμό του διαχειριστή δικτύου για τη διαχείριση των λειτουργιών του δικτύου εναέριας κυκλοφορίας (ATM) του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού

συζητούν τις δυσκολίες που αντιμετωπίζουν και προσπαθούν να αναπτύξουν κοινές προσεγγίσεις και διαδικασίες.

3.3. Εφαρμογή του ευρωπαϊκού μηχανισμού επιδόσεων (2012-2014)

Οι επιδόσεις βρίσκονται στο επίκεντρο του πλαισίου ΕΕΟ II. Μετά την έγκριση του κανονισμού επιδόσεων τον Ιούλιο του 2010, η Επιτροπή, επικουρούμενη από τον προσφάτως διορισμένο PRB, επικεντρώθηκε στο δεύτερο ήμισυ του 2010 στον καθορισμό των πανευρωπαϊκών στόχων επιδόσεων στους βασικούς τομείς επιδόσεων του περιβάλλοντος, της χωρητικότητας/των καθυστερήσεων και της οικονομικής απόδοσης (η ασφάλεια παρακολουθείται μόνο για την πρώτη περίοδο αναφοράς). Στις 21 Φεβρουαρίου 2011, η Επιτροπή ενέκρινε τους πανευρωπαϊκούς στόχους επιδόσεων¹⁹ για την περίοδο 2012-2014 σε ένα πλαίσιο αναμενόμενης αύξησης της κυκλοφορίας κατά 16% (δηλ. για τη χωρητικότητα, μέση καθυστέρηση 0,5 λεπτών ανά πτήση το 2014, βελτίωση 10% στην οικονομική απόδοση κατά τη διάρκεια της περιόδου και περιβαλλοντικός στόχος, που εφαρμόζεται στην αποτελεσματικότητα των πτήσεων, ο οποίος επιτρέπει την ανάπτυξη αερομεταφορών με ουδέτερο ισοζύγιο άνθρακα).

Ως προθεσμία για την προετοιμασία και την έγκριση από τα κράτη μέλη των εθνικών προγραμμάτων και στόχων ή των προγραμμάτων και στόχων για τα FAB ορίστηκε η 30ή Ιουνίου 2011. Η Επιτροπή έχει ξεκινήσει τις εργασίες για τη λεπτομερή αξιολόγηση των προγραμμάτων. Εάν τα σχέδια δεν είναι σύμφωνα με τους εγκεκριμένους πανευρωπαϊκούς στόχους, η Επιτροπή θα προτείνει στα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη να εγκρίνουν αναθεωρημένους στόχους επιδόσεων, αφού πρώτα λάβει τη γνωμοδότηση της επιτροπής ενιαίου ουρανού.

Παράλληλα, έχουν ξεκινήσει επίσης εργασίες στις οποίες συμμετέχει ο EASA και ο Eurocontrol τόσο για τη δημιουργία βασικών δεικτών επιδόσεων ασφάλειας που θα εγκριθούν από την Επιτροπή πριν από το τέλος του 2011 όσο και για την προετοιμασία της δεύτερης περιόδου αναφοράς επιδόσεων (2015-2019).

3.4. Καθορισμός των FAB και έναρξη λειτουργίας (έως το Δεκέμβριο του 2012)

Τα κράτη μέλη πρέπει να λάβουν όλα τα απαιτούμενα μέτρα, ώστε να διασφαλιστεί ο καθορισμός των FAB έως το Δεκέμβριο του 2012 και, στη συνέχεια, να παρέχουν επιχειρησιακά οφέλη στους χρήστες του εναέριου χώρου. Συγκεκριμένα, πρέπει να βελτιώσουν τη συνεργασία και να επιδιώξουν την ενσωμάτωση της παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας (YAN) εντός ενός FAB, κατά περίπτωση, με σκοπό να διασφαλιστεί ότι τα εθνικά όρια του εναέριου χώρου δεν μειώνουν την αποτελεσματικότητα της ροής της εναέριας κυκλοφορίας και της παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας στην Ευρώπη. Για το σκοπό αυτό, έχει διατεθεί καθοδηγητικό υλικό για τον καθορισμό των FAB²⁰. Λεπτομέρειες για τον καθορισμό και την πρόοδο των FAB παρέχονται από το συντονιστή των FAB²¹.

¹⁹ Απόφαση της Επιτροπής 2011/121/ΕΕ, ΕΕ L 48 της 23.2.2011, σ.16

²⁰ http://ec.europa.eu/transport/air/single_european_sky/functional_airspace_blocks_en.htm

²¹ Εκθέσεις Δεκεμβρίου 2010 και Μαρτίου 2011

http://ec.europa.eu/transport/air/single_european_sky/functional_airspace_blocks_en.htm

Επί του παρόντος, έχουν καθοριστεί επίσημα δύο FAB²² και βρίσκονται σε φάση εφαρμογής, ενώ επτά άλλα FAB βρίσκονται σε διάφορα στάδια καθορισμού. Έχει παρασχεθεί ευρωπαϊκή χρηματοοικονομική στήριξη σε όλα τα FAB μέσω του προγράμματος χρηματοδότησης ΔΕΔ-Μ. Είναι πιθανό όλες οι πρωτοβουλίες FAB να είναι σε θέση να υπογράψουν και ενδεχομένως να επικυρώσουν τις συμφωνίες FAB σε κρατικό επίπεδο, ώστε να τηρηθεί η προθεσμία του Δεκεμβρίου 2012. Παρόλα αυτά, φαίνεται ότι η εφαρμογή των FAB δεν προχωρά όσο γρήγορα θα έπρεπε - έχουν υποβληθεί μόνο δύο προγράμματα επιδόσεων σε επίπεδο FAB. Η Επιτροπή θα συνεχίσει να παρακολουθεί στενά την πρόοδο με ενισχυμένο ενδιαφέρον καθώς πλησιάζει η προθεσμία. Ειδικότερα, θα αξιολογήσει τη συμμόρφωση κάθε FAB με τις ρυθμιστικές απαιτήσεις, εάν η συμμετοχή των ενδιαφερόμενων φορέων (συμπεριλαμβανομένων των οργάνων εκπροσώπησης των εργαζομένων) ήταν κατάλληλη και εάν η προσέγγιση «από κάτω προς τα πάνω» για την ενοποίηση του εναέριου χώρου έχει αποφέρει επιχειρησιακά οφέλη.

Επιπρόσθετα των τυπικών απαιτήσεων, πρέπει να αντιμετωπιστούν ορισμένα βασικά θέματα, π.χ. η εφαρμογή των προγραμμάτων επιδόσεων FAB και των στρατηγικών χρέωσης, η ανάπτυξη πραγματικής συνεργασίας μεταξύ μεμονωμένων FAB και του διαχειριστή δικτύου για βέλτιστη διαχείριση του εναέριου χώρου και η συντονισμένη και συγχρονισμένη εγκατάσταση του SESAR.

3.5. Ορισμός του διαχειριστή δικτύου για το ευρωπαϊκό δίκτυο ATM

Επί του παρόντος, τα κράτη μέλη λαμβάνουν αποφάσεις σχετικά με τις λειτουργίες δικτύου σε εθελοντική βάση, στηριζόμενα κυρίως στις αρχές καλής πίστης και αμοιβαίας πίεσης. Ένα σημαντικό επίτευγμα της δέσμης μέτρων ΕΕΟ II είναι μια πιο κεντρική διαχείριση του δικτύου βάσει διαδικασιών συλλογικής λήψης αποφάσεων (CDM) και λεπτομερών προγραμμάτων για την επίτευξη των στόχων επιδόσεων βάσει της νομοθεσίας της ΕΕ.

Πλέον έχει τεθεί σε εφαρμογή ένα πλαίσιο για την παροχή των επιθυμητών οφελών για το δίκτυο. Οι λειτουργίες δικτύου θα υπάγονται στη διαχείριση ενός συμβουλίου διαχείρισης δικτύου που θα λογοδοτεί στην επιτροπή ενιαίου ουρανού. Ο διαχειριστής δικτύου είναι ένα σημαντικό στοιχείο για τη βελτίωση των επιδόσεων στη χρήση του εναέριου χώρου. Οι ANSP, οι χρήστες εναέριου χώρου και οι αερολιμένες προσδοκούν άμεσες δράσεις σε επίπεδο δικτύου, FAB και σε εθνικό για την πρόβλεψη και τον περιορισμό των προβλημάτων χωρητικότητας (συμπεριλαμβανομένων, μεταξύ άλλων, των καθυστερήσεων κατά τη θερινή περίοδο).

Καθώς ο Eurocontrol ορίστηκε ως διαχειριστής δικτύου για το ευρωπαϊκό δίκτυο ATM, ο ΕΕΟ μπορεί να εφαρμοστεί πέρα από τα σύνορα της ΕΕ, ώστε να καλύπτει περισσότερα από 40 κράτη. Η νέα διεύθυνση για τη διαχείριση του δικτύου επαναπροσδιορίζει τους πόρους του Eurocontrol στο ρόλο του διαχειριστή δικτύου.

²²

FAB Δανίας-Σουηδίας και FAB Ηνωμένου Βασιλείου-Ιρλανδίας

3.6. Ετοιμότητα για περιορισμό των επιπτώσεων της κρίσης (ευρωπαϊκή μονάδα συντονισμού αεροπορικών κρίσεων)

Τα γεγονότα που συνδέονταν με την έκρηξη του ηφαιστείου Eyjafjallajökull την άνοιξη του 2010 κατέδειξαν την ανάγκη δημιουργίας ενός κεντρικού φορέα που θα τεθεί επικεφαλής στο συντονισμό της διαχείρισης των αποκρίσεων σε εθνικό επίπεδο και επίπεδο δικτύου, ώστε να διασφαλίζεται έγκαιρη και εναρμονισμένη απόκριση σε κρίσεις που επηρεάζουν τις αερομεταφορές. Το ζήτημα αυτό αντιμετωπίστηκε μέσω της έγκρισης του κανονισμού για τις λειτουργίες δικτύου, ο οποίος περιλαμβάνει διατάξεις σχετικά με τη διαχείριση κρίσεων.

Για την υποστήριξη του διαχειριστή δικτύου, συγκροτήθηκε η ευρωπαϊκή μονάδα συντονισμού αεροπορικών κρίσεων (ΕΜΣΑΚ) υπό την αιγίδα της Επιτροπής και του Eurocontrol. Απαιτείται η συμμετοχή του EASA και των κρατών μελών. Η ηφαιστειακή έκρηξη το Μάιο του 2011 κατέδειξε τη συνεχώς αυξανόμενη αποτελεσματικότητα της ΕΜΣΑΚ.

3.7. Τεχνολογική πρόκληση και εγκατάσταση του SESAR

Το SESAR είναι το τεχνολογικό εργαλείο για την εφαρμογή του ΕΕΟ. Είναι το πιο σημαντικό δημόσιο-ιδιωτικό τεχνολογικό πρόγραμμα στον τομέα της ATM που δρομολογήθηκε ποτέ στην Ευρώπη. Ωστόσο, οι στόχοι επιδόσεων του ΕΕΟ σε ό,τι αφορά τη χωρητικότητα, το περιβάλλον, την ασφάλεια πτήσεων και την οικονομική απόδοση μπορούν να επιτευχθούν μόνο μέσω μιας καλά συγχρονισμένης και συντονισμένης εγκατάστασης νέων υποδομών ATM, όπως αναφέρεται στο γενικό πρόγραμμα ATM.

Το γενικό ευρωπαϊκό πρόγραμμα ATM

Το γενικό ευρωπαϊκό πρόγραμμα ATM²³ περιλαμβάνει ένα σύνολο σεναρίων εγκατάστασης που θα εφαρμόζουν οι σχετικοί ενδιαφερόμενοι φορείς έως το 2025 και εφεξής, στα οποία βασίζονται οι δραστηριότητες επικύρωσης της SJU για την υλοποίηση του συστήματος ATM νέας γενιάς. Εγκρίθηκε από το Συμβούλιο το 2009 και, στη συνέχεια, επικαιροποιήθηκε περαιτέρω από την κοινή επιχείρηση SESAR (SJU). Η επόμενη επικαιροποίηση θα γίνει το Μάρτιο του 2012.

Η κοινή επιχείρηση SESAR

Το 2010, η Επιτροπή διενήργησε την πρώτη ενδιάμεση αξιολόγηση της SJU μετά από τα τρία πρώτα έτη λειτουργίας. Το αποτέλεσμα καταδεικνύει ότι, όσον αφορά την ικανότητα εκπλήρωσης της εντολής της, η SJU είχε καλές επιδόσεις που ικανοποιούν σε μεγάλο βαθμό τους ενδιαφερόμενους φορείς. Αποδείχθηκε ότι είναι η οργάνωση που αρμόζει για τη διαχείριση της φάσης εγκατάστασης του SESAR και την έγκαιρη εκτέλεση του γενικού ευρωπαϊκού προγράμματος ATM.

Μελλοντική εγκατάσταση του SESAR

Το 2009, το Συμβούλιο ζήτησε από την Επιτροπή να υποβάλει λεπτομερείς προτάσεις για μια στρατηγική εγκατάστασης του SESAR, συγκεκριμένα σε ό,τι

23

http://ec.europa.eu/transport/air/sesar/european_atm_en.htm

αφορά τη διαχειριστική δομή και τους μηχανισμούς χρηματοδότησης. Η Επιτροπή θα υποβάλει πρόταση έως το τέλος του 2011 σχετικά με τον τρόπο ευθυγράμμισης της περίπλοκης μετάβασης από τη φάση ανάπτυξης στη φάση εγκατάστασης του SESAR. Η στρατηγική θα περιλαμβάνει ένα σύνολο συστάσεων που διασφαλίζουν την ισχυρή υποστήριξη και δέσμευση όλων των ενδιαφερόμενων φορέων, συμπεριλαμβανομένων των στρατιωτικών αρχών, για την εγκατάσταση των νέων τεχνολογιών και διαδικασιών με συγχρονισμένο, συντονισμένο και έγκαιρο τρόπο. Η στρατηγική αυτή θα βασίζεται κατά κύριο λόγο σε υπάρχοντα μέσα της ΕΕ. Επίσης, η σταθερή συμμετοχή της βιομηχανίας με την κατάλληλη εποπτεία θεωρείται υψίστης σημασίας²⁴. Επίσης, δίνεται προσοχή σε πρώιμα έργα εγκατάστασης που αποτελούν τη βάση για τη μελλοντική υλοποίηση των αποτελεσμάτων του SESAR²⁵.

Μνημόνιο συνεργασίας με τις Η.Π.Α. για την έρευνα και την ανάπτυξη στην πολιτική αεροπορία

Η ΕΕ και οι ΗΠΑ έκαναν ένα σημαντικό βήμα προόδου στον τομέα της διεθνούς συνεργασίας για τον εκσυγχρονισμό και τη διαλειτουργικότητα της ATM με την υπογραφή, στις 3 Μαρτίου 2011, ενός μνημονίου συνεργασίας (ΜΣ) για την έρευνα και την ανάπτυξη στην πολιτική αεροπορία. Η συνεργασία αυτή θα πρέπει να επιτύχει τη διαλειτουργικότητα μεταξύ των προγραμμάτων SESAR και NextGen. Θα διευκολύνει την περαιτέρω συνεργασία μεταξύ της βιομηχανίας της ΕΕ και των ΗΠΑ και θα συντονίζει επίσης τις τεχνικές προσπάθειες για την υποστήριξη των δραστηριοτήτων παγκόσμιας τυποποίησης της ATM, διασφαλίζοντας παράλληλα την κοινή υποστήριξη ΕΕ-ΗΠΑ. στην προσπάθεια τυποποίησης της ΔΟΠΑ.

3.8. Η διάσταση «από θύρα σε θύρα»: η συμμετοχή των αερολιμένων στον ΕΕΟ

Δεδομένου ότι οι αερολιμένες είναι τα σημεία εισόδου και εξόδου από το ευρωπαϊκό δίκτυο, ελήφθησαν πλήρως υπόψη τους κανονισμούς για τις επιδόσεις και τη διαχείριση του δικτύου. Οι επιδόσεις των υπηρεσιών αεροναυτιλίας στους αερολιμένες θα πρέπει από το 2015 να ανταποκρίνονται στους στόχους επιδόσεων. Επίσης, λαμβανομένης υπόψη της αλληλεξάρτησης μεταξύ των επιδόσεων των ΥΑΝ και άλλων πτητικών λειτουργιών/δραστηριοτήτων στους αερολιμένες, η προσεχής αναθεώρηση της υφιστάμενης ευρωπαϊκής νομοθεσίας για τις χρονοθυρίδες και τις υπηρεσίες εδάφους θα επεκτείνει τη συλλογιστική του κανονισμού για τις επιδόσεις σε όλες τις δραστηριότητες των αερολιμένων και στον καθορισμό πιθανών στόχων επιδόσεων για τους ενδιαφερόμενους φορείς που συμμετέχουν στις δραστηριότητες των αερολιμένων.

3.9. Ανθρώπινος παράγοντας

Η ανθρώπινη και η κοινωνική διάσταση είναι βασικά στοιχεία για την ολοκλήρωση του ΕΕΟ, ώστε να διασφαλιστεί ότι οι διαστάσεις αυτές ούτε θα υποτιμηθούν αλλά ούτε και θα αγνοηθούν. Ο κοινωνικός διάλογος θα πρέπει να αναπτυχθεί σε τρία επίπεδα: εθνικό, ευρωπαϊκό και FAB. Πλήρης εφαρμογή του ΕΕΟ μπορεί να επιτευχθεί, εάν διατηρήσουμε ένα σταθερό και επαγγελματικό εργατικό δυναμικό ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας. Ωστόσο, ο ΕΕΟ συνεπάγεται επίσης

²⁴ Ανατρέξτε στο έγγραφο εργασίας της Επιτροπής SEC(2010) 1580 σχετικά με την προετοιμασία μιας στρατηγικής εγκατάστασης για τον τεχνολογικό πυλώνα του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού.

²⁵ με την ονομασία ΔΥ1 για τη δέσμη υλοποίησης 1.

βελτιστοποίηση της κατανομής των πόρων, εξέλιξη του τρόπου εκτέλεσης των καθηκόντων των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας και προώθηση μιας «νοοτροπίας δικαίου». Η εφαρμογή και η λειτουργία του μηχανισμού επιδόσεων, τα FAB, ο διαχειριστής δικτύου και η εγκατάσταση του SESAR έχουν όλα επιπτώσεις στο προσωπικό ATM, το οποίο αφενός πρέπει να αξιολογηθεί προσεκτικά και αφετέρου αποτελεί έναν τομέα για τον οποίο η Επιτροπή έχει δεσμευτεί για πλήρη διαβούλευση.

3.10. Πανευρωπαϊκή διάσταση του ΕΕΟ

Ο ΕΕΟ είναι ανοικτός σε γειτονικές χώρες και ο στόχος είναι να επεκταθεί και να προσφέρει οφέλη σε μια γεωγραφική περιοχή ευρύτερη της ΕΕ. Η εφαρμογή του πλαισίου ΕΕΟ έχει επεκταθεί ήδη στη Νορβηγία και στην Ισλανδία (βάσει της συμφωνίας για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο) και στην Ελβετία (βάσει διμερούς συμφωνίας για τις αερομεταφορές με την Ευρωπαϊκή Ένωση). Το Μαρόκο, η Ιορδανία, η Γεωργία και οι Βαλκανικές χώρες (Αλβανία, Βοσνία-Ερζεγοβίνη, Κροατία, Πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας, Σερβία, Μαυροβούνιο και Κοσσυφοπέδιο²⁶), οι οποίες ανήκουν επίσης στον κοινό ευρωπαϊκό αεροπορικό χώρο δυνάμει συνολικών αεροπορικών συμφωνιών με την ΕΕ σημειώνουν επίσης πρόοδο για την πλήρη εφαρμογή της νομοθεσίας για τον ΕΕΟ. Η δυνατότητα για αυτές τις χώρες να συμμετέχουν στις πρωτοβουλίες FAB θα προωθήσει πιθανότατα τη συμμόρφωση πριν από τυχόν τυπική έγκριση. Μετά τις εντολές που δόθηκαν από το Συμβούλιο, η Επιτροπή διαπραγματεύεται επίσης συνολικές συμφωνίες με την Ουκρανία και τη Μολδαβία. Διαπραγματεύσεις με την Τυνησία ενδέχεται να ξεκινήσουν στο άμεσο μέλλον. Επίσης, η Τουρκία (εταιρική σχέση προσχώρησης) και η Ουκρανία (εταιρική σχέση σύνδεσης) έχουν δεσμευτεί να ευθυγραμμίσουν σταδιακά την έννομη τάξη τους με τη νομοθεσία της ΕΕ στον τομέα των αερομεταφορών.

Η Επιτροπή είναι αποφασισμένη να συνεργαστεί στενά με όλα τα γειτονικά κράτη και να αναπτύξει την πανευρωπαϊκή διάσταση του ΕΕΟ²⁷. Στο πλαίσιο αυτό, η συνεργασία με τον Eurocontrol μπορεί να συνεισφέρει θετικά.

3.11. Ισχυροποίηση των σχέσεων μεταξύ ΕΕ και Eurocontrol

Από το 2001, ο ΕΕΟ εισήγαγε νέα προοπτική στις σχέσεις ΕΕ-Eurocontrol.

Ο Eurocontrol είναι πρόθυμος να εξελιχθεί, ώστε να ανταποκριθεί στις ανάγκες του νέου νομοθετικού πλαισίου της ΕΕ. Έχουν γίνει σημαντικές αλλαγές στην οργάνωσή του, όπως ο διαχωρισμός της υποστήριξης των ρυθμιστικών καθηκόντων από την παροχή υπηρεσιών. Η διαδικασία αυτή (οργάνωση, φορείς λήψης αποφάσεων) πρέπει να ενθαρρυνθεί. Τον Οκτώβριο του 2011, το Συμβούλιο έδωσε εντολή στην Επιτροπή να διαπραγματευθεί συμφωνία υψηλού επιπέδου μεταξύ της ΕΕ και του Eurocontrol. Στόχος είναι η σταθεροποίηση και η ενίσχυση των σχέσεων μεταξύ της ΕΕ και του Eurocontrol, η επιβεβαίωση του Eurocontrol ως φορέα τεχνικής υποστήριξης της ΕΕ και η υποστήριξη περαιτέρω θεσμικών αλλαγών στον Eurocontrol.

²⁶ Σύμφωνα με το ψήφισμα του Συμβουλίου Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών 1244/1999.

²⁷ Ανατρέξτε στο έγγραφο COM(2011) 415 τελικό της 7.7.2011: Η ΕΕ και οι γειτονικές της περιοχές: Ανανεωμένη προσέγγιση συνεργασίας στις μεταφορές.

4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ ΚΑΙ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΗ ΠΟΡΕΙΑ

Η διαδικασία του καθορισμού του ΕΕΟ συνεχίζεται με ταχείς ρυθμούς. Εάν το επίπεδο προόδου που επιτεύχθηκε έως σήμερα στην εφαρμογή της πρώτης δέσμης μέτρων είναι κατώτερο των αρχικών προσδοκιών, η ταυτόχρονη εφαρμογή βασικών μέτρων της δεύτερης δέσμης θα ξεκινήσει το 2012 και θα πρέπει να αποφέρει γρήγορα σημαντικά οφέλη. Τα κράτη μέλη καλούνται να επιβεβαιώσουν τη δέσμευσή τους και να λάβουν μέτρα σε όλους τους τομείς που θα καταστήσουν τη διαδικασία αυτή επιτυχή.

Συγκεκριμένα, η Ένωση πρέπει να καθορίσει ένα ολοκληρωμένο ευρωπαϊκό σύστημα διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας, ένα πραγματικό δίκτυο με ενιαία διαχειριστική δομή και ισχυρότερη ρυθμιστική και εποπτική ικανότητα.

Ενδέχεται να χρειασθεί να ληφθούν πρόσθετα μέτρα, όπως είναι η επέκταση του μηχανισμού επιδόσεων στους αερολιμένες σύμφωνα με μια πραγματική προσέγγιση «από θύρα σε θύρα» και η διαχείριση των επενδύσεων, ώστε να διασφαλιστεί η συνεισφορά της εγκατάστασης του SESAR στις επιδόσεις του ΕΕΟ ως δικτύου. Εκτίμηση των επιπτώσεων θα διενεργείται κατά περίπτωση.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΒΑΣΙΚΩΝ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΩΝ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΕΕΟ II - ΤΡΕΧΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2011						
ΤΙΤΛΟΣ ΔΡΑΣΕΩΝ	ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ	ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ-ΣΤΟΧΟΣ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ		
ΠΡΩΤΟΣ ΚΥΚΛΟΣ ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΥ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ 2012-2014						
Κανονισμός για το μηχανισμό επιδόσεων	549/2004, άρθρο 11	Επ. Ενιαιίου Ουρανού, ΕΚ	Ολοκληρώθηκε	Κανονισμός 691/2010 της 29.7.2010		
Επικαιροποίηση κανονισμού για τις χρεώσεις	550/2004 και 1794/2006	Επ. Ενιαιίου Ουρανού, ΕΚ	Ολοκληρώθηκε	Κανονισμός 1191/2010 της 16.12.2010		
Διορισμός φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων	549/2004, άρθρο 11	ΕΚ	Ολοκληρώθηκε	Απόφαση της Ευρ. Επιτρ. της 29.7.2010		
Απόφαση σχετικά με τους κοινοτικούς στόχους επιδόσεων για την περίοδο 2012-2014	549/2004, άρθρο 11	Επ. Ενιαιίου Ουρανού, ΕΚ	Ολοκληρώθηκε	Απόφαση 2011/12/ΕΕ της Επιτροπής της 21.2.2012		
Έγκριση στόχων και σχεδίων εθνικών/FAB για την περίοδο 2012-2014	549/2004, άρθρο 11	KM, FAB	σε εξέλιξη	Σύσταση της Επιτροπής προς τα κράτη μέλη το Νοέμβριο του 2011		
Εφαρμογή του πρώτου κύκλου επιδόσεων για την περίοδο 2012-2014	549/2004, άρθρο 11	KM, FAB, ΕΚ	2012-14	Απαιτείται διαρκής παρακολούθηση με τους ενδιαφερόμενους		
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΕΝΑΕΡΙΟΥ ΧΩΡΟΥ - FAB						
Κανονισμός για τις απαιτήσεις ενημέρωσης πριν από τον καθορισμό των FAB	550/2004, άρθρο 9α	Επ. Ενιαιίου Ουρανού, ΕΚ	Ολοκληρώθηκε	Κανονισμός 1191/2010 της 16.12.2010		
Διορισμός του συντονιστή συστήματος FAB	550/2004, άρθρο 9α	ΕΚ	Ολοκληρώθηκε	Απόφαση της Ευρ. Επιτρ. της 12.8.2010		
Καθοδηγητικό υλικό για τον καθορισμό και την τροποποίηση των FAB	550/2004, άρθρο 9α	Επ. Ενιαιίου Ουρανού, FAB, ΕΚ	Ολοκληρώθηκε	Θετική γνωμοδότηση 38 της συνεδρίασης της Επ. Ενιαιίου Ουρανού, 12.2010		
Καθορισμός μεμονωμένων FAB	550/2004, άρθρο 9α	KM, FAB	έως τον 12.2012	Διαδικασία σε εξέλιξη, προσέγγιση «από κάτω προς τα πάνω»		
Εφαρμογή των FAB	550/2004, άρθρο 9α	KM, FAB	Διαρκής	Παροχή επιχειρησιακών οφελών το συντομότερο δυνατό		
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΕΝΩΣΙΑΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ATM						
Κανονισμός για τις λειτουργίες δικτύου	551/2004, άρθρο 6	Επ. Ενιαιίου Ουρανού, ΕΚ	Ολοκληρώθηκε	Κανονισμός 677/2011 της 7.7.2011		
Διορισμός του διαχειριστή δικτύου για το ενωσιακό δίκτυο ATM	551/2004, άρθρο 6	ΕΚ, Eurocontrol	Ολοκληρώθηκε	Απόφαση της Ευρ. Επιτρ. Ε(2011) 4130 τελικό της 7.7.2011		
Έναρξη δραστηριοτήτων από το διαχειριστή δικτύου	551/2004, άρθρο 6	Eurocontrol	9. 2011	Απαιτείται η συμμετοχή όλων των παραγόντων στην ATM		
ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΟΥ ΕΑΣΑ ΣΤΗΝ ATM						
Απαιτήσεις για παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας	216/2008	EASA, Επ. Ενιαιίου Ουρανού, ΕΚ	2011	Κανον. 1035/2011 της Ευρ. Επιτρ. της 17.10.2011		
Αναπροσαρμογή της οδηγίας αδειοδότησης ATCO ως εκτελεστικού κανόνα	216/2008	EASA, Επ. Ενιαιίου Ουρανού, ΕΚ	Ολοκληρώθηκε	Κανονισμός 805/2011 της Επιτροπής της 10.8.2011		
Απαιτήσεις για αρμόδιες αρχές	216/2008	EASA, Επ. Ενιαιίου Ουρανού, ΕΚ	2011	Κανον. 1034/2011 της Ευρ. Επιτρ. της 17.10.2011		
Έναρξη επιθεωρήσεων τυποποίησης του ΕΑΣΑ στα κράτη μέλη	216/2008	EASA, KM	2012	Το πρόγραμμα εργασίας βρίσκεται σε στάδιο εκπόνησης		
ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΗ ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑ ΒΑΣΕΙ ΤΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ SESAR						
Φάση εγκατάστασης του SESAR (συμπεριλαμβανομένης της διαχείρισης)	Συμβούλιο 3.2009	ΕΚ	11. 2011	Η πρόταση προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο βρίσκεται σε στάδιο εκπόνησης		
Μνημόνιο συνεργασίας για την έρευνα και την ανάπτυξη με την FAA, συμπεριλαμβανομένης της συνεργασίας με την FAA για τη διαλειτουργικότητα των SESAR-NextGen	Συμβούλιο 3.2009	ΕΚ, KM	Ολοκληρώθηκε	Υπογραφή το Μάρτιο του 2011		
ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ ΣΤΟΝ ΕΕΟ						
Αναθεώρηση υφιστάμενης νομοθεσίας για τις χρονοθυρίδες και τις υπηρεσίες εδάφους		ΕΚ	11. 2011	Συνεισφορά στην προσέγγιση «από θύρα σε θύρα»		
ΔΙΑΣΤΑΣΗ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΥ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑ						
Συμμετοχή εκπροσώπων προσωπικού στην εφαρμογή του ΕΕΟ	549/2004, άρθρο 10	ΕΚ, KM, FAB	Διαρκής	1. Ομάδα εμπειρογνομόνων σχετικά με την κοινωνική διάσταση του ΕΕΟ (Απόφαση ΕΚ αριθ. Ε/2010/9016), 2. Διαδικασίες διαβούλευσης σε επίπεδο KM και FAB		
ΠΑΝΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ						
Εφαρμογή του ΕΕΟ από γειτονικές χώρες της ΕΕ	549/2004, άρθρο 7	ΕΚ, ΕΕ	Διαρκής	Περιοδικά. COM (2011)415 τελικό της 7.7.2011 Η ΕΕ και οι γειτονικές της περιοχές: ανανεωμένη προσέγγιση συνεργασίας στις μεταφορές		
ΣΧΕΣΕΙΣ ΜΕ ΤΟΝ EUROCONTROL						
Υπογραφή συμφωνίας υψηλού επιπέδου μεταξύ ΕΕ και Eurocontrol	Συμβούλιο 15.2011	ΕΚ, ΕΕ	2012			
Έγκριση συμφωνίας χρηματοδότησης μεταξύ Ευρ. Επιτροπής και Eurocontrol		ΕΚ, Eurocontrol	2011-12	Τεχνική υποστήριξη του Eurocontrol για την εφαρμογή του ΕΕΟ		