



Πανεπιστήμιο Πελοποννήσου

Σχολή Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών

Τμήμα Πολιτικής Επιστήμης και Διεθνών Σχέσεων

Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών

«Διακυβέρνηση και Δημόσιες Πολιτικές»

«Οι Αερομεταφορές στην Ευρώπη – Θεσμική Προσαρμογή της Ελλάδας με σκοπό την Αποτελεσματικότερη Επίτευξη των Στόχων του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού».

Σεραφείμ Ζαρκάδας

Κόρινθος, Σεπτέμβριος 2018



University of Peloponnese
Faculty of Social and Political Sciences
Department of Political Studies and International Relations

Master Program in
Governance and Public Policies

“European Air Transport–Institutional Adaptation of Greece in order to achieve efficiently the targets of the Single European Sky”.

Serafeim Zarkadas

Corinth, September 2018

ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΔΗΛΩΣΗ

Με την παρούσα δήλωση:

1. Δηλώνω ρητά και ανεπιφύλακτα ότι η διπλωματική εργασία που σας καταθέτω αποτελεί προϊόν δικής μου πνευματικής προσπάθειας, δεν παραβιάζει τα δικαιώματα τρίτων μερών και ακολουθεί τα διεθνώς αναγνωρισμένα πρότυπα επιστημονικής συγγραφής τηρώντας πιστά την ακαδημαϊκή δεοντολογία.
2. Οι απόψεις που εκφράζονται αποτελούν αποκλειστικά ευθύνη του συγγραφέα και ο επιβλέπων, οι εξεταστές, το Τμήμα και το Πανεπιστήμιο Πελοποννήσου δεν υιοθετούν κατ' ανάγκη τις εκφραζόμενες απόψεις ούτε φέρουν οποιαδήποτε ευθύνη για τυχόν λάθη και παραλείψεις.

Ο δηλών

Οι Αερομεταφορές στην Ευρώπη – Θεσμική Προσαρμογή της Ελλάδας με σκοπό την Αποτελεσματικότερη Επίτευξη των Στόχων του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Με την παρούσα διπλωματική εργασία μελετώνται οι εφαρμοζόμενες μεταρρυθμίσεις στην Ευρώπη στον τομέα των αερομεταφορών και ειδικότερα σε ότι αφορά στην ευρωπαϊκή πολιτική ενοποίησης του ευρωπαϊκού εναέριου χώρου. Σύμφωνα με τη διεθνή βιβλιογραφία, οι μεταρρυθμίσεις αυτές τείνουν στον διαχωρισμό του ρόλου των παραδοσιακών φορέων διαχείρισης της αεροναυτιλίας στον ευρωπαϊκό χώρο. Οι θεσμικές αυτές αλλαγές διαχωρίζουν τις προσφερόμενες υπηρεσίες των φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, που τείνουν να ιδιωτικοποιηθούν, από τις κρατικές υπηρεσίες του ρυθμιστή και της εποπτείας. Επομένως, η ευρωπαϊκή πολιτική αφορά στη διαμόρφωση του κατάλληλου ρυθμιστικού πλαισίου για την εύρυθμη και αποτελεσματική λειτουργία ενός ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού εναέριας κυκλοφορίας με όρους ανταγωνισμού. Ακολούθως, εξετάζεται το ισχύον νομικό πλαίσιο στον τομέα της αεροναυτιλίας στον ελλαδικό χώρο και η προσπάθεια προσαρμογής του ελληνικού κανονιστικού πλαισίου σε αυτό που ισχύει και διαμορφώνεται με δυναμικό τρόπο στην Ευρώπη με στόχο την βέλτιστη ικανοποίηση των στόχων της πρωτοβουλίας «Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός»

European Air Transport – Institutional Adaptation of Greece in order to achieve efficiently the targets of the Single European Sky.

ABSTRACT

In the context of this thesis the ongoing reforms in the field of air transport are explored, especially those with regard to the EU's objective to restructure Air Traffic Management in Europe via implementing the Single European Sky initiative. According to international literature, the traditional role of a service provider and the respective provision of air navigation services is clearly, separated from the State Regulatory oversight function. Consequently this study deals with aspects of the European policies that focus on the formulation of an appropriate regulatory framework in order to cope with sustained air traffic growth and operations under the safest, most cost efficient and environmentally friendly conditions. Subsequently, the current legislative framework in the field of air navigation in Greece is examined in addition to the efforts of the Greek State towards adopting the institutional reforms necessary with a view to maximize the benefits and meet the objectives of the Single European Sky.

Περιεχόμενα

Συνοπτομογραφίες	
Περίληψη	
Abstract	
Κατάλογος Πινάκων	
Κατάλογος Σχημάτων-Χαρτών	
Εισαγωγή.....	10

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Η Πολιτική Αερομεταφορών στην Ευρώπη

1.1 Το Σύστημα Αερομεταφορών.....	12
1.2 Η Ευρωπαϊκή Στρατηγική Αερομεταφορών.....	15
1.3 Η Διαχείριση της Εναέριας Κυκλοφορίας.....	22
1.4 Η ευρωπαϊκή Πολιτική Διαχείρισης της Εναέριας Κυκλοφορίας.....	29

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Ο Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός (Ε.Ε.Ο.)

2.1 Η Πρωτοβουλία Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός.....	33
2.2 Οι Στόχοι του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού.....	37
2.3 Το Νομοθετικό Πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού.....	39
2.4 Η Ενσωμάτωση Νέων Τεχνολογιών-Διευρωπαϊκά Προγράμματα.....	42

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Θεσμικές προσαρμογές της Ελλάδας για την Επίτευξη των Στόχων του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού.

3.1 Η υποχρέωση της Ελλάδας για την εφαρμογή του κανονιστικού πλαισίου του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού	48
---	----

3.2 Το Νέο Κανονιστικό Πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού.....	49
3.3 Οι Φορείς Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας στην Ευρώπη.....	54
3.4 Το Νέο Θεσμικό Πλαίσιο της Ελληνικής Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.....	57
Συμπεράσματα.....	60
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.....	66
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	73

Κατάλογος Πινάκων

1. Μονάδες χρέωσης κρατών μελών του Eurocontrol.....	26
2. Εμπλεκόμενοι θεσμοί στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό.....	31
3. Σύγκριση επιδόσεων ATM Ευρώπης και Η.Π.Α.....	35
4. Δείκτες Επιδόσεων.....	51
5. Σύγκριση του θεσμικού πλαισίου λειτουργίας των ANSPs στην Ευρώπη.....	56

Κατάλογος Σχημάτων-Χαρτών

1. Το σύστημα αερομεταφορών στην Ευρώπη.....	14
2. Λειτουργικά Τμήματα Εναέριου Χώρου.....	23
3. Ευρωπαϊκές περιοχές πληροφοριών πτήσης εναέριου χώρου.....	30

ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

ΒΔΕ(KPI) : Βασικός δείκτης επιδόσεων

ΓΔ(DG-MOVE): Γενική Διεύθυνση Κινητικότητας και Μεταφορών

ΔΕΔ-Μ(TEN-T): Διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών

ΔΟΠΑ(ICAO): Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας

E&A(R&D): Έρευνα και ανάπτυξη

ΕΕΑ(NSA): Εθνική Εποπτική Αρχή Αεροναυτιλίας

ΕΕΚ(ATC) :Έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας

ΕΕΟ(SES): Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός

ΚΕΠ: (ACC) Κέντρο ελέγχου περιοχής

Υπηρεσίες CNS: Υπηρεσίες επικοινωνίας, πλοήγησης και επιτήρησης (Communication, Navigation and Surveillance)

ΑΤCO: Ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας

ΑΤFM: Διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας

ΑΤM: Διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας (Air Traffic Management)

CRCO: Κεντρικό Γραφείο Τελών (Central Route Charges Office)

DUC: Καθορισμένο κόστος μονάδας (Determined Unit Cost)

EASA Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας

EUIR: Ευρωπαϊκή περιοχή πληροφοριών πτήσης ανώτερου εναέριου χώρου

FAB: Λειτουργικό τμήμα εναέριου χώρου (Functional Airspace Block)

IFR: Κανόνες ενόργανης πτήσης

SESAR: Ερευνητικό πρόγραμμα διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού

SSC: Επιτροπή Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού

ANSP: Φορέας Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας

Εισαγωγή

Ο σκοπός της παρούσας εργασίας είναι να προσπαθήσει να διερευνήσει τις αναγκαίες θεσμικές προσαρμογές (μεταρρυθμίσεις) στις οποίες χρειάζεται να προβεί η Ελλάδα για να πετύχει τους στόχους του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (Single European Sky).

Είναι προφανές ότι η Ελλάδα προκειμένου να ανταποκριθεί στις προκλήσεις του σύγχρονου διαρκώς μεταβαλλόμενου και απαιτητικού αεροπορικού περιβάλλοντος στην Ευρώπη, αλλά και παγκοσμίως, θα ήταν απαραίτητο να υιοθετήσει ένα θεσμικό μοντέλο τέτοιας ευελιξίας και προσαρμοστικότητας ώστε να μπορέσει να ικανοποιήσει αποτελεσματικά τους στόχους του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού οι οποίοι συνίστανται:

α) στην ανάγκη για βελτιστοποίηση της διαχείρισης της χωρητικότητας του εθνικού εναερίου χώρου κυρίως άνω των 25.000 ποδών (υπέρπτηση-overfly του ελληνικού F.I.R.),

β) στη μείωση των καθυστερήσεων, γ) στη μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος,

δ) στην αύξηση της ασφάλειας των πτήσεων και ε) στη μείωση του κόστους χρήσης του εναερίου χώρου ικανοποιώντας παράλληλα τις ανάγκες των χρηστών (airlines) για καλύτερη, φθηνότερη και ταχύτερη εξυπηρέτησή τους. Η προστιθέμενη αξία για την Ελλάδα έγκειται στον θετικό αντίκτυπο που θα υπάρξει στην τουριστική της βιομηχανία η οποία αποτελεί ακρογωνιαίο πυλώνα της ελληνικής οικονομίας.

Η ανάπτυξη της επιχειρηματολογίας προκειμένου να τεκμηριωθεί η απάντηση στο κεντρικό ερώτημα που μας απασχολεί θα βασιστεί στην μέθοδο της συγκριτικής ανάλυσης. Η συγκριτική μέθοδος αφορά στη σύγκριση των χαρακτηριστικών, της οργάνωσης, της δομής, και της λειτουργίας των θεσμών και των συστημάτων ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας των ευρωπαϊκών χωρών (συμπεριλαμβανομένης της Ελλάδας) μεταξύ τους και των Η.Π.Α. Επίσης, θα χρησιμοποιηθεί βιβλιογραφική έρευνα με την μελέτη εργασιών πάνω στις απόψεις που έχουν διατυπωθεί για τις αναγκαίες μεταρρυθμίσεις και τις θεσμικές αλλαγές που χρειάζονται στην Ευρώπη και στη χώρα μας για την εύρυθμη και αποτελεσματική λειτουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (Integration).

Στο πρώτο κεφάλαιο που ακολουθεί, θα αναπτύξουμε την πολιτική αερομεταφορών στην Ευρώπη εξηγώντας τι είναι το σύστημα αερομεταφορών και ποια η ευρωπαϊκή πολιτική στον τομέα της αεροναυτιλίας.

Σε ένα δεύτερο κεφάλαιο ακολούθως, θα παραθέσουμε το νομοθετικό πλαίσιο και τους στόχους του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού καθώς και τα διευρωπαϊκά προγράμματα με σκοπό την επίτευξη των στόχων του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού με τη χρήση καινοτόμων προτάσεων και την εφαρμογή της ψηφιακής τεχνολογίας.

Στο τρίτο κεφάλαιο, θα μελετήσουμε τις εξελίξεις στο νέο κανονιστικό πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού καθώς επίσης και τις θεσμικές προσαρμογές που είναι απαραίτητες για την επίτευξη των στόχων της αεροναυτιλίας στην Ευρώπη.

Τέλος, στα συμπεράσματα θα προσπαθήσουμε να τεκμηριώσουμε την ανάγκη των απαραίτητων εκείνων θεσμικών αλλαγών στον ελλαδικό χώρο προκειμένου να επιτευχθούν με τον προσφορότερο τρόπο οι στόχοι της αεροναυτιλίας στην Ευρώπη αλλά και οι εθνικοί στόχοι για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας υψηλού επιπέδου, προκειμένου να εξυπηρετηθεί με τον βέλτιστο τρόπο η ανάπτυξη του τουρισμού και της επιχειρηματικότητας στη χώρα μας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

Η Πολιτική Αερομεταφορών στην Ευρώπη

1.1 Το Σύστημα Αερομεταφορών

Το σύστημα αερομεταφορών αποτελείται από τρία διακριτά υποσυστήματα αλλά ταυτόχρονα αλληλοεξαρτώμενα και συνεργαζόμενα άρρηκτα μεταξύ τους:

1. Αεροπορικές εταιρίες (Users)
2. Αεροδρόμια (Airports)
3. Έλεγχος Εναερίου Κυκλοφορίας (Air traffic Management System)

Πιο συγκεκριμένα, οι αεροπορικές εταιρίες εξυπηρετούν με αεροσκάφη (aircraft) την διακίνηση των επιβατών (passengers) και φορτίων (cargo), τα αεροδρόμια παρέχουν υπηρεσίες και διευκολύνσεις στα αεροσκάφη, στους επιβάτες και στα φορτία στο έδαφος και ο έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας στα εν πτήση αεροσκάφη.

Ιδιαίτερα στον χώρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ο ρόλος των αερομεταφορών, στο πλαίσιο της ενίσχυσης της οικονομικής, κοινωνικής και εδαφικής της συνοχής, είναι καθοριστικός για τη διακίνηση ατόμων και αγαθών, την ανάπτυξη πολυτροπικών συνδέσεων στην ενιαία αγορά και την ανάπτυξη των τομέων της απασχόλησης, του εμπορίου και του τουρισμού.

Κυρίως οι τεχνολογικές εξελίξεις των τελευταίων ετών αλλά και η ταχύτατη ανάπτυξη του τομέα των αερομεταφορών οδήγησαν αναπόφευκτα, στην ανάγκη υιοθέτησης από τα κράτη μέλη συγκεκριμένων κανονιστικών ρυθμίσεων οι οποίες διέπουν τις εθνικές και διεθνείς μεταφορές και συνακόλουθα στη διαμόρφωση ενός θεσμικού πλαισίου το οποίο έχει στόχο την αύξηση της αποτελεσματικότητας και αποδοτικότητας του συστήματος αερομεταφορών

με την παράλληλη εξασφάλιση υψηλών προτύπων ασφάλειας καθώς και του ελεύθερου ανταγωνισμού, αλλά και της συνεργασίας μεταξύ των κρατών μελών.

Στην παρούσα εργασία θα ασχοληθούμε με το τρίτο υποσύστημα αυτό δηλαδή του Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας το οποίο παρέχει υπηρεσίες στα αεροσκάφη που υπερίπτανται του Εναέριου Χώρου FIR-Flight Instrumental Region κάθε χώρας.

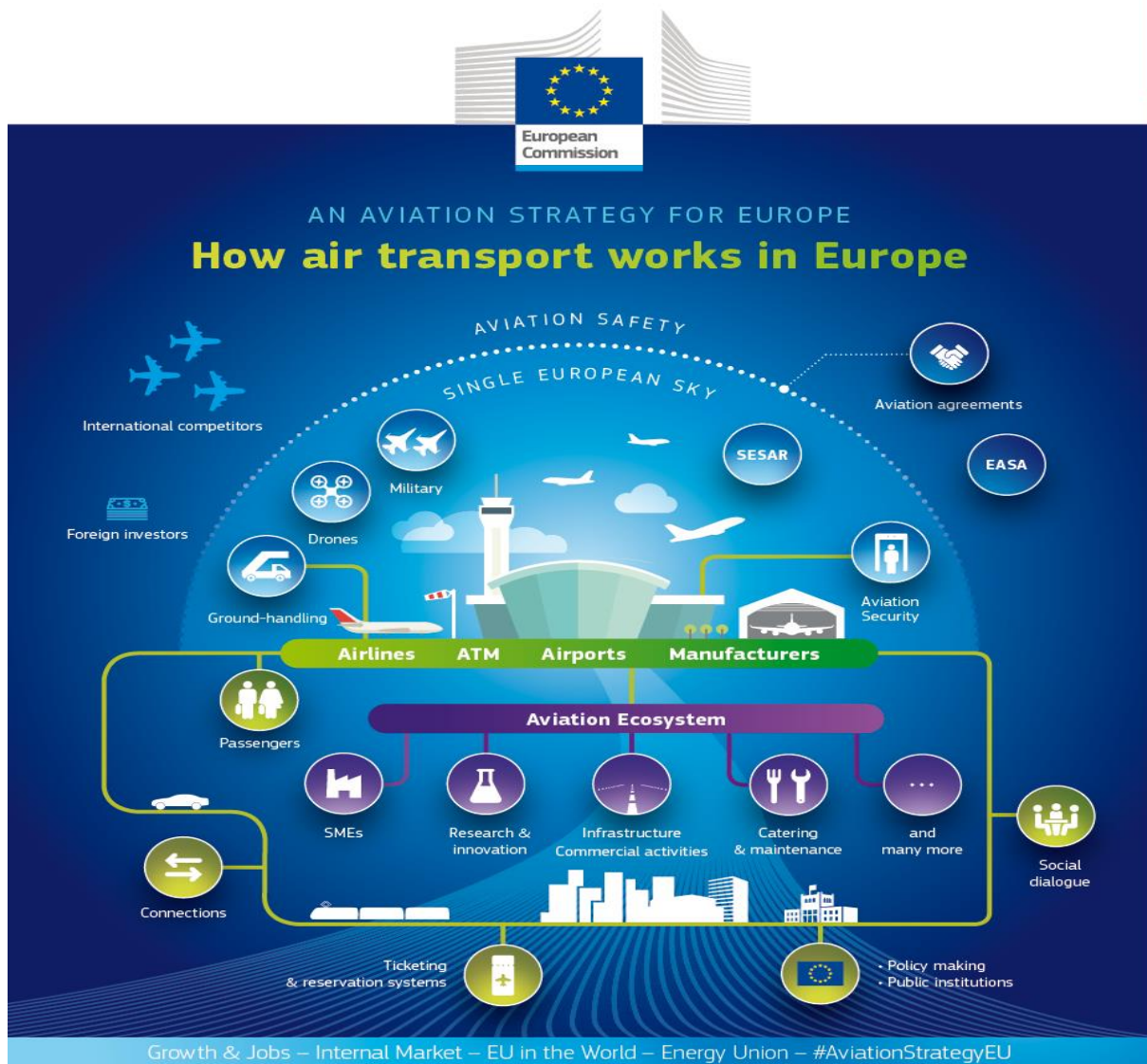
Αναλύοντάς το και αυτό με τη σειρά του υποδιαιρείται σε τρία υποσυστήματα παροχής υπηρεσιών και διευκολύνσεων (services & facilities) στα αεροσκάφη:

α) κατά την υπέρπτηση (overfly-πτήση με είσοδο από σημείο-entry point του εναέριου χώρου και έξοδο από άλλο σημείο-exit point μιας χώρας, χωρίς ενδιάμεση προσγείωση,

β) κατά την προσέγγιση-approach (πτήση προς αεροδρόμιο/από αεροδρόμιο)

και γ) κατά την προσγείωση/απογείωση του αεροσκάφους στο αεροδρόμιο.

Στο σχήμα 1 που ακολουθεί περιγράφεται ανάγλυφα ο τρόπος λειτουργίας του συστήματος αερομεταφορών στην Ευρώπη.



Σχήμα 1: Το σύστημα αερομεταφορών στην Ευρώπη

Στον ευρωπαϊκό χώρο, οι αερολιμένες και η εναέρια κυκλοφορία μπορούν να χειρίζονται με ασφάλεια έως και 33.000 πτήσεις ημερησίως. Η κύρια πρόκληση για την ανάπτυξη της ευρωπαϊκής αερομεταφοράς είναι να μειωθούν οι περιορισμοί στη χωρητικότητα και την αποδοτικότητα, οι οποίοι παρεμποδίζουν σοβαρά την ικανότητα του ευρωπαϊκού αεροπορικού τομέα να αναπτυχθεί με βιώσιμο τρόπο και να είναι ανταγωνιστικός σε διεθνές επίπεδο. (COM(2015) 598 final, Βρυξέλλες, 7.12.2015, «Στρατηγική για τις αερομεταφορές στην Ευρώπη»).

Η συμβολή του κατασκευαστικού βιομηχανικού τομέα, η έρευνα και ανάπτυξη νέων τεχνολογιών, η ανάγκη καινοτομίας και ιδιαίτερα η χρήση της ψηφιακής πληροφορίας παίζουν σημαντικό ρόλο και συμβάλλουν στην ανάπτυξη των αερομεταφορών. Οι νέες τεχνολογίες στις αερομεταφορές αφορούν σε νέα συστήματα δορυφορικής πλοήγησης αεροσκαφών, σε νέους τύπους αεροσκαφών (αεροσκάφη καθέτου απογείωσης και αεροσκάφη κάψουλες-clip air) και σε συστήματα εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού με τη χρήση ψηφιακής τεχνολογίας (συστήματα CUTE, SITA στα αεροδρόμια, κόμβος αποσκευών-baggage hub για τη διευκόλυνση της μεταφοράς μηνυμάτων σχετικά με τη μεταφορά των αποσκευών μεταξύ διαφορετικών αεροπορικών εταιριών και τη διαχείρισή τους στα αεροδρόμια και IT Hub τεχνολογία που επιτρέπει την εξυπηρέτηση των επιβατών στα αεροδρόμια σε περιπτώσεις δύσκολων περιστάσεων καθώς και νέα λογισμικά κράτησης θέσεων κλπ).

Επιπρόσθετα στην Ευρώπη γίνεται προσπάθεια η βιομηχανία να προσαρμόζεται σε μια ευρωπαϊκή περιβαλλοντική πολιτική με κύριο σκοπό την μείωση των ρύπων και του θορύβου που προκαλούνται από τη χρήση του αεροσκάφους στις αερομεταφορές

1.2 Η Ευρωπαϊκή Στρατηγική Αερομεταφορών

Οι αερομεταφορές αποτελούν ισχυρή κινητήρια δύναμη της οικονομικής ανάπτυξης, του εμπορίου, της απασχόλησης, και της κινητικότητας στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Διαδραματίζουν καίριο ρόλο στην οικονομία της Ε.Ε και ενισχύουν την ηγετική θέση της διεθνώς. Η στρατηγική αερομεταφορών είναι αναγκαία για να διασφαλισθεί ότι ο ευρωπαϊκός αεροπορικός τομέας παραμένει ανταγωνιστικός και αποκομίζει τα οφέλη της παγκόσμιας οικονομίας, η οποία μεταβάλλεται και αναπτύσσεται με ταχείς ρυθμούς. Μια ευρωπαϊκή στρατηγική αερομεταφορών θα συμβάλει συνεπώς σε μεγάλο βαθμό στην επίτευξη των βασικών προτεραιοτήτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η διάθεση διηπειρωτικών απευθείας πτήσεων είναι όντως καθοριστικός παράγοντας στην επιλογή του τόπου εγκατάστασης της έδρας μεγάλων επιχειρήσεων στην Ευρώπη: αύξηση κατά 10% της προσφοράς διηπειρωτικών πτήσεων συνεπάγεται αύξηση του αριθμού των

εδρών μεγάλων εταιρειών κατά 4%¹ Αύξηση κατά 10% των αναχωρούντων επιβατών από μητροπολιτική περιοχή αυξάνει την τοπική απασχόληση στον τομέα των υπηρεσιών κατά 1%².

Τα τελευταία 20 έτη, η βαθμιαίως ελευθέρωση της εσωτερικής αγοράς αεροπορικών μεταφορών της ΕΕ και η ουσιαστική αύξηση της ζήτησης αεροπορικών μεταφορών εντός της ΕΕ και παγκοσμίως, έχουν οδηγήσει σε σημαντική ανάπτυξη του ευρωπαϊκού αεροπορικού τομέα. Οι χρήστες των αεροπορικών μεταφορών έχουν μεγαλύτερη επιλογή ως προς τις δυνατότητες μετακίνησής τους σε ανταγωνιστικές τιμές. Ο αριθμός και η συχνότητα των ενδοενοσηκών και των διεθνών γραμμών και ο αριθμός των επιβατών αυξήθηκαν σημαντικά³. Οι αερομεταφορείς χαμηλού κόστους της ΕΕ είναι πλέον μεταξύ των πρώτων αερομεταφορέων τόσο από άποψη κίνησης επιβατών, όσο και από άποψη κεφαλαιοποίησης της αγοράς. Ο ευρωπαϊκός αεροναυτικός κλάδος σημείωσε, επίσης, σημαντική ανάπτυξη.

Ο διεθνής αεροπορικός τομέας εκτός Ευρώπης, στον οποίο παρατηρήθηκε εξαιρετικά ταχεία ανάπτυξη σε ορισμένες περιοχές του κόσμου, χαρακτηρίστηκε και αυτός από ορισμένες σημαντικές εξελίξεις. Αυτό συνδέεται με τη μετατόπιση του παγκόσμιου οικονομικού κέντρου βάρους προς Ανατολάς, ιδίως στην Ασία⁴.

Έτσι, εμφανίσθηκαν στη Μέση Ανατολή και την Ασία αρκετές νέες αεροπορικές εταιρείες και αερολιμένες που συνιστούν νέα αξιοσημείωτη πρόκληση για τους ευρωπαϊκούς κεντρικούς αερολιμένες και τους αερομεταφορείς της Ευρώπης.

¹ Germa Bèl, Xavier Fageda Getting there fast: globalization, intercontinental flights and location of headquarters - Journal of Economic Geography 8 (2008).

² Jan K. Brueckner, Airline Traffic and Urban Economic Development, Urban Studies, 2003.

³ Σήμερα υπάρχουν περισσότερες από 3.500 γραμμές μεταξύ κρατών μελών της ΕΕ και περισσότερες από 2.500 γραμμές με προορισμούς εκτός της ΕΕ, έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής, κεφάλαιο 1 τμήμα 2.

⁴ Η περιοχή της Ασίας και του Ειρηνικού αναμένεται ότι θα αναπτυχθεί με τους ταχύτερους ρυθμούς και μέχρι το 2034 θα αντιπροσωπεύει το 40% της παγκόσμιας εναέριας κυκλοφορίας, έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής, κεφάλαιο 1 τμήμα 4.

Είναι αναγκαίο να τονιστεί, ότι η ανάπτυξη της εναέριας κυκλοφορίας στην Ευρώπη αλλά και διεθνώς, πρέπει να συνδυαστεί με τη διατήρηση υψηλών προτύπων ασφάλειας και προστασίας της αεροπορίας, καθώς και με τη μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος των αερομεταφορών και τη συμβολή στην καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής. Η συμβολή των αερομεταφορών στις συνολικές επιδόσεις της οικονομίας των χωρών της ΕΕ και η διεθνής παρουσία τους είναι τόσο σημαντικές, ώστε να καθίστανται ζωτικές για να παραμείνει ανταγωνιστικός ο αεροπορικός τομέας της ΕΕ, να διατηρήσει την ηγετική του θέση και να μπορεί περαιτέρω να αναπτυχθεί. Η Ευρώπη στις διεθνείς αερομεταφορές θα μπορούσε να αποτελέσει παγκόσμιο υπόδειγμα βιώσιμης αεροπορίας, με υψηλό επίπεδο εξυπηρέτησης και περιβαλλοντικά ευρωπαϊκά πρότυπα.

Για τους λόγους αυτούς, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή «*Δελτίο τύπου, Βρυξέλλες 7 Δεκεμβρίου 2015*» προσδιόρισε τις παρακάτω βασικές προτεραιότητες:

- **Αξιοποίηση των αναπτυσσόμενων αγορών**, με βελτίωση των υπηρεσιών, της πρόσβασης στην αγορά και των δυνατοτήτων επένδυσης με τρίτες χώρες και, παράλληλα, με διασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού,
- **Αντιμετώπιση των περιορισμών ανάπτυξης στον αέρα και στο έδαφος**, με μετριασμό των περιορισμών χωρητικότητας και βελτίωση της αποδοτικότητας και της συνδεσιμότητας,
- **Διατήρηση υψηλών προτύπων ασφάλειας πτήσεων και προστασίας στην ΕΕ**, με στροφή προς μια νοοτροπία βάσει κινδύνων και επιδόσεων,
- **Ενίσχυση του κοινωνικού θεματολογίου και δημιουργία θέσεων εργασίας υψηλής ποιότητας στον αεροπορικό τομέα**,
- **Προστασία των δικαιωμάτων των επιβατών**,
- **Μετάβαση σε νέα εποχή καινοτομίας και ψηφιακών τεχνολογιών**,
- **Συμβολή στη δημιουργία ανθεκτικής Ενεργειακής Ένωσης και στην άσκηση μακρόπνοης πολιτικής για την κλιματική αλλαγή.**

Στη διαμόρφωση της παρούσας στρατηγικής για τις αερομεταφορές σημαντικό ρόλο έπαιξε η διαδικασία της δημόσιας διαβούλευσης⁵, κατά την οποία έγιναν εισηγήσεις, και ο εκτενής διάλογος με τα κράτη μέλη της ΕΕ, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική

⁵ <http://ec.europa.eu/transport/modes/air/consultations/doc/2015-aviation-package/synopsis-report.pdf>.

και Κοινωνική Επιτροπή, καθώς και με τα ενδιαφερόμενα μέρη. Η στρατηγική προωθείται σύμφωνα με τις αρχές για βελτίωση της νομοθεσίας⁶.

Όλες οι δράσεις με σημαντικές επιπτώσεις αποτελούν αντικείμενο διαβούλευσης και εκτίμησης επιπτώσεων-επιδόσεων⁷. Πέραν αυτού, διαπιστώθηκε ότι οι μεγάλοι ευρωπαϊκοί αερολιμένες θα αντιμετωπίσουν προβλήματα χωρητικότητας στο εγγύς μέλλον.

Ο τομέας των αερομεταφορών της ΕΕ σήμερα αντιπροσωπεύει ένα από τα δομικά στοιχεία του ευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και αποτελεί απαραίτητο παράγοντα για την κινητικότητα ανθρώπων και επιχειρήσεων εντός και εκτός της ΕΕ, αποτελώντας μιας από τις περιπτώσεις μεγάλης επιτυχίας της ΕΕ.

Ο τομέας αερομεταφορών της ΕΕ απασχολεί απευθείας από 1,4 έως 2 εκατομμύρια άτομα και στηρίζει άμεσα ή έμμεσα 4,8 με 5,5 εκατομμύρια θέσεις εργασίας. Η άμεση συνεισφορά των αερομεταφορών στο ΑΕΠ της ΕΕ ανέρχεται σε 110 δισ. Ευρώ ενώ η συνολική επίπτωση, συμπεριλαμβανομένου του τουρισμού, φθάνει μέχρι και τα 510 δισ. Ευρώ, μέσω του πολλαπλασιαστικού αποτελέσματος⁸⁹. (Τα ανωτέρω στοιχεία αναφέρονται στις υποσημειώσεις 8 και 9).

Τα τελευταία είκοσι χρόνια, η ελευθέρωση της εσωτερικής αγοράς αεροπορικών υπηρεσιών της ΕΕ έχει συνεισφέρει στην ανάπτυξη ενός ανταγωνιστικού ευρωπαϊκού κλάδου αυξάνοντας τις ευκαιρίες για ταξίδια, εντός και εκτός της Ευρώπης, μειώνοντας τις τιμές. Σήμερα ωστόσο ο τομέας των αερομεταφορών αντιμετωπίζει νέες και αυξανόμενες

⁶ Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Ανακοίνωση «Βελτίωση της νομοθεσίας για καλύτερα αποτελέσματα», COM(2015)215 της 19.5.2015.

⁷ Έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής, κεφάλαιο 2 τμήμα 5.1.

⁸ Steer Davies Gleave – Study on employment and working conditions in air transport and airports, Final report 2015.

⁹ Aviation: Benefits Beyond Borders, Report prepared by Oxford Economics for ATAG, April 2014.

προκλήσεις, ορισμένες από τις οποίες περιλαμβάνουν τον αυξημένο ανταγωνισμό από τρίτες χώρες, την αναμενόμενη κρίση χωρητικότητας έως το 2035, προβλήματα ασφάλειας και περιβαλλοντικούς περιορισμούς καθώς και τη διαρκή ανάγκη για ανάπτυξη νέων τεχνολογιών.

Με βάση τα παραπάνω, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή διατύπωσε ορισμένες προτάσεις με τις οποίες επιδιώκει να συνεισφέρει στη χάραξη μιας σφαιρικής στρατηγικής για τις αεροπορικές μεταφορές:

- Αξιοποιώντας τα ευρωπαϊκά πλεονεκτήματα, τα οποία περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων τα υψηλά πρότυπα ασφαλείας, τη γεωγραφική θέση, τους καινοτόμους βιομηχανικούς, κοινωνικούς και περιβαλλοντικούς στόχους, ο τομέας των αεροπορικών μεταφορών της ΕΕ έχει το δυναμικό να προσφέρει ένα μοναδικό και ανταγωνιστικό πρότυπο το οποίο είναι σε θέση να προσαρμόζεται και να ανταποκρίνεται στις ιδιομορφίες των ανταγωνιστών έτσι ώστε αυτοί να ξεπεράσουν και να αποκαταστήσουν ίσους όρους ανταγωνισμού στην παγκόσμια αγορά.

- Ανάπτυξη ενός δείκτη συνδεσιμότητας:

ο δείκτης συνδεσιμότητας πρέπει να αποβλέπει στο να αντικατοπτρίζει την πραγματική προστιθέμενη αξία μιας συγκεκριμένης διαδρομής. Ένας τέτοιος δείκτης δεν πρέπει να λαμβάνει υπόψη μόνο τα συνήθη κριτήρια του αριθμού, της συχνότητας και της ποιότητας των συνδέσεων, αλλά επίσης πρέπει να συνεκτιμά τον χρόνο, την αύξηση της ολοκλήρωσης του δικτύου, την προσιτότητα και το περιβαλλοντικό κόστος. Ο δείκτης αυτός πρέπει να λαμβάνει πλήρως υπόψη τη συμπληρωματικότητα όλων των τρόπων μεταφοράς έτσι ώστε να βοηθά επίσης στον εντοπισμό περισσότερο διατροφικών και αποδοτικών από άποψη κόστους λύσεων.

- Ενθάρρυνση της πολυτροπικότητας:

έχοντας ως δεδομένο την ανάγκη για ακόμα μεγαλύτερη αποδοτικότητα των υφιστάμενων υποδομών, καθώς και για εξορθολογισμό των επενδύσεων, είναι προφανές ότι δεν αξιοποιούνται όσο θα έπρεπε τα οφέλη της συμπληρωματικότητας όλων των τρόπων μεταφοράς. Για τους λόγους αυτούς, είναι επείγον να απελευθερωθεί το δυναμικό των πολυτροπικών λύσεων που θα περιλαμβάνουν πλήρως τον τομέα των αεροπορικών

μεταφορών. Ζήτηση για πολυτροπικές λύσεις υπάρχει και θα ικανοποιηθεί εάν το νομοθετικό πλαίσιο προσφέρει την κατάλληλη ασφάλεια δικαίου, κάτι που συνεπάγεται να βρεθεί ένας διακανονισμός για τα ζητήματα της ευθύνης και των δικαιωμάτων των επιβατών, αλλά επίσης να εξεταστεί η συνέχεια των υπηρεσιών προς τους επιβάτες σε όλη την έκταση των πολυτροπικών τους μετακινήσεων, όπως είναι για παράδειγμα η μεταφορά των αποσκευών και οι διαδικασίες ασφαλείας των αποσκευών.

- Δημιουργία ευνοϊκού περιβάλλοντος για έξυπνες επενδύσεις:

ο τομέας των αεροπορικών μεταφορών, παρά το ότι καθοδηγείται από την τεχνολογία, απαιτεί επίσης μακρόπνοες σημαντικές επενδύσεις και μεταφορές. Προκειμένου να μεγιστοποιηθεί τόσο η χρήση αυτών των υποδομών όσο και η κερδοφορία αυτών των επενδύσεων, είναι απαραίτητο να ενταχθούν σε ένα μακροπρόθεσμο στρατηγικό όραμα για τον τομέα. Η υποστήριξη της καινοτομίας στον τομέα των αερομεταφορών οφείλει να κινητοποιήσει τον κλάδο. Οι παράγοντες χάραξης πολιτικής πρέπει να συνεισφέρουν περαιτέρω ώστε ολόκληρη η αλυσίδα αξίας του τομέα των αερομεταφορών να αναδειχθεί σε στρατηγικό τομέα τόσο για δημόσιες όσο και για ιδιωτικές επενδύσεις με την θέσπιση μακροπρόθεσμων στόχων και την προσφορά κινήτρων για έξυπνες πρωτοβουλίες, για παράδειγμα με στόχο τη μείωση των εκπομπών CO₂ και του θορύβου στους αερολιμένες, και τη βελτίωση των διαδικασιών ασφαλείας.

- Επίτευξη περιβαλλοντικών στόχων:

λαμβάνοντας υπόψη τη δέσμευση της ΕΕ σε διεθνείς περιβαλλοντικούς στόχους, την πρόσφατη ανακοίνωση της Επιτροπής (*Βρυξέλλες 20.7.2016-COM2016final*) σχετικά με μια ευρωπαϊκή στρατηγική για κινητικότητα χαμηλών εκπομπών και τη δέσμη μέτρων για την κυκλική οικονομία, το συνολικό πλαίσιο είναι σαφώς ευνοϊκό για τη μείωση των εκπομπών CO₂ που προκαλούνται από τις μεταφορές. Δικαίως δίνεται έντονη προσοχή στον περιορισμό των εκπομπών CO₂ από τις πραγματικές δραστηριότητες μεταφορών και στην υποστήριξη καινοτόμων λύσεων που αποβλέπουν μεταξύ άλλων στην ανάπτυξη καινοτόμων καυσίμων και ελαφρότερων αεροσκαφών, προσπάθειες οι οποίες πρέπει όλες να συνεχιστούν. Ίση προσοχή πρέπει να δοθεί στις συνολικές δραστηριότητες των αερολιμένων όπου μπορούν να προωθηθούν φιλικές προς το περιβάλλον πρακτικές και να δοθούν σχετικά κίνητρα, για παράδειγμα με διακρίσεις και σήμερα «πράσινου αερολιμένα» και «πράσινης πρόσβασης σε αερολιμένες».

- Βελτίωση της ασφάλειας:

Παρά τις σημαντικές επενδύσεις και τις δαπάνες που έχουν ήδη πραγματοποιηθεί για λόγους ασφάλειας, συμβάντα τρομοκρατίας των τελευταίων μηνών σε ευρωπαϊκά αεροδρόμια (Γερμανία, Βέλγιο) δείχνουν ότι η ασφάλεια οφείλει να παραμείνει υψηλότατη προτεραιότητα της ΕΕ και ότι απαιτούνται επειγόντως περαιτέρω βελτιώσεις τόσο στον αέρα όσο και στο έδαφος. Από την άποψη αυτή, κεφαλαιώδης θέμα είναι η δέσμευση των κρατών μελών για συστηματικό μερισμό των πληροφοριών από τις αρμόδιες υπηρεσίες καθώς και η στροφή προς ένα σύστημα ασφαλείας περισσότερο βασισμένο στις πληροφορίες και με μεγαλύτερη ικανότητα αντίδρασης. Ωστόσο, θα απαιτηθούν ιδιαίτερες προσπάθειες ώστε να μην επιβαρυνθούν υπερβολικά οι επιβάτες των αεροσκαφών, κάτι που προφανώς θα είναι επιζήμιο για τον τομέα. Η ανάπτυξη καινοτόμων λύσεων σχετικά με την ασφάλεια πρέπει επομένως να ενθαρρυνθεί τόσο για επιβάτες όσο και για εμπορεύματα. Αξιοποιώντας την ήδη υφιστάμενη έννοια της Ενιαίας Ασφάλειας, η Επιτροπή πρέπει να εκτιμήσει τη δυνατότητα ανάπτυξης ενός συστήματος προελέγχου στην ΕΕ, εμπνευσμένου από το αμερικανικό «TSA precheck», που θα επιτρέπει στους επιβάτες της ΕΕ να καταχωρούνται εθελοντικά εκ των προτέρων και να περνούν από έναν ταχύτερο και απλούστερο έλεγχο ασφαλείας στον αερολιμένα.¹⁰

- Διευρωπαϊκή Λεωφόρος του Ουρανού:

Στο άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΚ) 551/2004, το οποίο προβλέπει τη δημιουργία μιας ενιαίας Ευρωπαϊκής Περιοχής Πληροφοριών Πτήσης Ανώτερου Εναέριου Χώρου (EUIR), με την επιφύλαξη της κυριαρχίας των κρατών μελών, δεν έχει ακόμη εφαρμοστεί. Μια τέτοια EUIR θα καταστήσει δυνατή τη δημιουργία μιας Διευρωπαϊκής Λεωφόρου του Ουρανού έτσι ώστε να αντιμετωπιστεί ο τρέχων κατακερματισμός του ευρωπαϊκού εναέριου χώρου και οι διαταραχές του συστήματος αεροπορικών μεταφορών οι οποίες επηρεάζουν σημαντικά τη συνέχεια των αεροπορικών υπηρεσιών και πλήττουν την ανταγωνιστικότητα της ΕΕ. Προκειμένου να ικανοποιηθούν οι στόχοι της στρατηγικής αερομεταφορών της ΕΕ είναι,

¹⁰ <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+REPORT+A8-2017-0021+0+DOC+XML+V0//EL>

επομένως, επείγον να τεθούν άμεσα σε εφαρμογή οι κατάλληλες δράσεις υλοποίησης των σχετικών ευρωπαϊκών προγραμμάτων.

1.3 Η Διαχείριση της Εναέριας Κυκλοφορίας

Η διαχείριση των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας (Air Traffic Management-ATM) διαφέρει από άλλες μορφές υπηρεσιών αερομεταφορών γιατί είναι η μόνη πραγματικά παγκόσμια υποδομή στον κόσμο μας. Καμιά άλλη μορφή μεταφοράς δεν είναι από τη φύση της παγκόσμια όπως η αερομεταφορά. Γίνεται εύκολα αντιληπτό ότι στη βιομηχανία των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας αυτό δηλαδή που ονομάζουμε διαλειτουργικότητα (interoperability) η συμβατότητα (compatibility) των υποδομών του εναέριου χώρου ενέχει κολοσσιαίας σπουδαιότητας. Επιπλέον, η μοναδική μας παγκόσμια φυσική πηγή «εναέριου χώρου» είναι κατακερματισμένη σε ένα πάπλωμα (patchwork) 190 περιοχών πληροφοριών πτήσης, εγκαθιδρυμένο μετά τον Β΄ παγκόσμιο πόλεμο αυτό το σύστημα, είναι προφανές ότι χρειάζεται, επιτακτικά, μια συνολική επανεξέταση. Η Διαχείριση της Εναέριας Κυκλοφορίας (ATM) χρειάζεται να ευθυγραμμιστεί με τις προκλήσεις του 21^{ου} αιώνα στον οποίο ένας παγκοσμιοποιημένος εναέριος χώρος φαίνεται ραγδαία να αναπτύσσεται βασισμένος σε αποδοτικές και αποτελεσματικού κόστους υπηρεσίες με επαρκή χωρητικότητα για να ικανοποιήσει παγκοσμίως τις ανάγκες των αερομεταφορών.

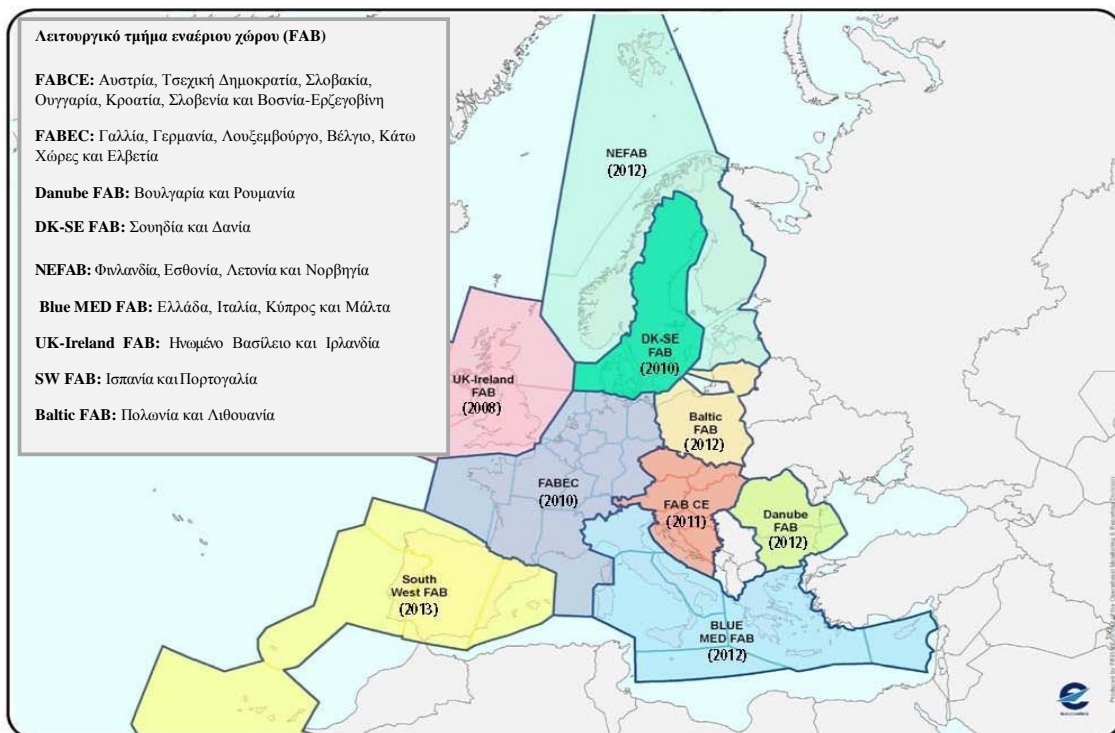
Η διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας είναι απαραίτητη προκειμένου να εξασφαλίζονται ασφαλείς και αποδοτικές εναέριες μεταφορές, υπό συνθήκες ολοένα αυξανόμενης εναέριας κυκλοφορίας σε περιορισμένο όγκο εναέριου χώρου. Συνίσταται δε σε τρεις κύριες δραστηριότητες:

- i. Διασφάλιση του διαχωρισμού των αεροσκαφών,
- ii. Εξισορρόπηση μεταξύ παροχής (ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας) και ζήτησης, έχοντας ως στόχο την ασφαλή, αποδοτική και ταχεία ροή της εναέριας κυκλοφορίας,
- iii. Παροχή αεροναυτικών πληροφοριών σε χρήστες του εναέριου χώρου (π.χ. βοήθημα

αεροναυτιλίας, μετεωρολογικά στοιχεία)¹¹.

Ο Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός είναι μέγιστης σημασίας από την άποψη αυτή. Επιδιώκει μια ισορροπία μεταξύ της κυριαρχίας του εναέριου χώρου και της λειτουργικότητάς του, μέσω των λεγόμενων Functional Airspace Blocks or FABs. (Διαλειτουργικά τμήματα Εναέριου Χώρου).

Χάρτης 1: Λειτουργικά Τμήματα Εναέριου Χώρου.



Πηγή: Eurocontrol Τα εννέα λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου και οι ημερομηνίες δημιουργίας τους.

Ο στόχος της δημιουργίας λειτουργικών τμημάτων εναέριου χώρου είχε ως αφετηρία την αντιμετώπιση του κατακερματισμού, ιδίως μέσω της διαχείρισης του εναέριου χώρου, βάσει

¹¹ https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR17_18/SR_SES_EN

επιχειρησιακών απαιτήσεων και όχι εθνικών συνόρων¹². Ωστόσο, το ισχύον κανονιστικό πλαίσιο δεν προβλέπει λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου ικανά να αντιμετωπίσουν αποτελεσματικά τον κατακερματισμό όσον αφορά τη διαχείριση του εναέριου χώρου, την παροχή υπηρεσιών ή τις δημόσιες συμβάσεις για την προμήθεια τεχνικού εξοπλισμού¹³.

Τα λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου (FAB) αποτελούν έναν από τους ακρογωνιαίους λίθους του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού. Τα FABs στοχεύουν να μειωθεί ο κατακερματισμός του ευρωπαϊκού δικτύου ATM και να βελτιωθούν έτσι οι αντίστοιχες επιδόσεις. Σύμφωνα με τη νομοθεσία του E.E.O-SES, τα κράτη μέλη έχουν τη νομική υποχρέωση να δημιουργήσουν FABs. Κατά συνέπεια, σχηματίστηκαν εννέα FABs:

- BALTIC FAB (Λιθουανία, Πολωνία).
- BLUE MED FAB (Κύπρος, Ελλάδα, Ιταλία και Μάλτα).
- Danube FAB (Βουλγαρία, Ρουμανία).
- DK-SE FAB (Δανία, Σουηδία).
- FABCE (Αυστρία, Βοσνία & Ερζεγοβίνη, Κροατία, Τσεχική Δημοκρατία, Ουγγαρία, Σλοβακία, Σλοβενία).
- FABEC (Βέλγιο, Γαλλία, Γερμανία, Λουξεμβούργο, Κάτω Χώρες Ελβετία).
- NEFAB – North European FAB (Εσθονία, Φινλανδία, Λετονία και Νορβηγία).
- South West FAB (Πορτογαλία, Ισπανία).
- UK-Ireland FAB. (Ηνωμένο Βασίλειο, Ιρλανδία)

Αναφορικά με τη χώρα μας, η συμφωνία BLUE MED FAB σε επίπεδο κράτους έχει επικυρωθεί και από τα τέσσερα ευρωπαϊκά κράτη μέλη που απαρτίζουν το FAB και τέθηκε σε ισχύ στις 22 Αυγούστου 2014.

Από την άλλη, οι χρήστες του εναέριου χώρου (οι αεροπορικές εταιρείες) περιμένουν τη βελτιστοποίηση του πολιτικού και του στρατιωτικού εναέριου χώρου, μια μείωση στην

¹² «Λειτουργικό τμήμα εναέριου χώρου» σημαίνει το τμήμα του εναέριου χώρου που βασίζεται σε επιχειρησιακές απαιτήσεις και το οποίο ανταποκρίνεται στην ανάγκη να διασφαλισθεί πλέον ενοποιημένη διαχείριση του εναέριου χώρου ανεξαρτήτως των υφιστάμενων ορίων».

¹³ https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR17_18/SR_SES_EN

εξάπλωση των διευκολύνσεων (facilities) των Κέντρων Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας (Air Traffic Control-ATC) καθώς και μειωμένα κόστη.

Αλλά ανεξάρτητα από την πολιτική έκβαση και τα αποτελέσματα των προσπαθειών για να μειωθούν τα κέντρα Διαχείρισης Εναέριου Χώρου (ATMs) και τα κόστη, αυτό που πραγματικά χρειάζονται οι αεροπορικές εταιρείες είναι η διαλειτουργικότητα μεταξύ των Παρόχων των Υπηρεσιών Εναέριας Κυκλοφορίας (Air Navigation Service Providers (ANSPs)). Πιο συγκεκριμένα οι χρεώσεις των υπηρεσιών αεροναυτιλίας αντιπροσωπεύουν κατά προσέγγιση 3% με 5% του κόστους των αεροπορικών εταιρειών ωστόσο, επιδρούν και στο κόστος αεροπορικού καυσίμου (λόγω εφαρμογής του συντελεστή απόστασης κατά τη χρέωση-distance factor) τα οποία ανέρχονται σε 30-35%. Επομένως, η βιομηχανία των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας οφείλει να παρέχει τις βέλτιστες εκείνες διαδρομές που μπορούν να χρησιμοποιούν οι αεροπορικές εταιρείες ώστε να ελαχιστοποιήσουν την κατανάλωση καυσίμου που με τη σειρά της θα οδηγήσει στη μείωση των εκπομπών καυσαερίου (emissions) και στη μείωση του αεροπορικού κόστους.

Στην πραγματικότητα οι αεροπορικές εταιρείες επιδιώκουν και πιέζουν τους παρόχους των υπηρεσιών αεροναυτιλίας να μειώνουν τα λειτουργικά τους κόστη όπως είναι το μισθολογικό κόστος προσωπικού, οι λειτουργικές δαπάνες για ενέργεια, ηλεκτρικό, ύδρευση, τηλεπικοινωνίες, οι δαπάνες συντήρησης και οι δαπάνες μετακίνησης του προσωπικού. Μια σύγκριση του κόστους λειτουργίας του φορέα παρόχου υπηρεσιών αεροναυτιλίας της χώρας μας και του αντίστοιχου κόστους των φορέων των υπολοίπων χωρών που συμμετέχουν στο σύστημα του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού θα ήταν εξαιρετικά πολύπλοκη. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι τα κέντρα ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας (Air traffic Control Centers) στον ευρωπαϊκό χώρο διαφέρουν σημαντικά ως προς τον όγκο και τη συχνότητα εξυπηρέτησης αεροσκαφών, τις διατιθέμενες κτιριακές εγκαταστάσεις, τον εξοπλισμό, την εφαρμοζόμενη τεχνολογία αλλά και τις λογιστικές μεθόδους και πρότυπα προσδιορισμού του κόστους. Στην Ελλάδα το κόστος των υπηρεσιών αεροναυτιλίας δεν προσδιορίζεται σύμφωνα με τα διεθνή λογιστικά πρότυπα, αρχές και λογιστικές μεθόδους (π.χ. Κέντρα Κόστους). Τα κράτη μέλη που συμμετέχουν στο σύστημα του Eurocontrol δηλώνουν το συνολικό ετήσιο προκαθορισμένο, για μια πενταετία, κόστος λειτουργίας και κεφαλαίου (Cost Base) το οποίο διαιρείται με τον ετήσιο αριθμό μονάδων εξυπηρέτησης (Service

Units). Το ετήσιο κόστος αεροναυτιλίας διαιρείται με τον ετήσιο αριθμό των μονάδων εξυπηρέτησης και διαμορφώνεται η μονάδα χρέωσης (Charging Unit) σε ευρώ.

Στον παρακάτω πίνακα 1 παρουσιάζονται, προς σύγκριση, οι τελικές τιμές μονάδων χρέωσης των χωρών μελών του Eurocontrol κατά αύξουσα τιμή, σε ευρώ, για το έτος 2018 και τα προκαταρκτικά στοιχεία έτους 2019. Η Ελλάδα διατηρεί το ετήσιο κόστος αεροναυτιλίας κάτω του ευρωπαϊκού μέσου όρου αλλά αυτό κυρίως οφείλεται στην καθυστέρηση υλοποίησης του επενδυτικού πενταετούς (2015-2019) προγράμματος στην αεροναυτιλία με αποτέλεσμα την αύξηση του κινδύνου της μη αποτελεσματικής επίτευξης των εθνικών και ευρωπαϊκών στόχων οι οποίοι αναλύονται παρακάτω στην ενότητα 2.2 του Κεφαλαίου 2 «Ο Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός».

Πίνακας 1: Μονάδες χρέωσης κρατών μελών του Eurocontrol

	ΕΤΟΣ 2019	
1	Πορτογαλία Σάντα Μαρία	9,53
2	Γεωργία *	22,12
3	Τουρκία *	22,17
4	Μάλτα	22,37
5	Λετονία	27,02
6	Αρμενία *	27,77
7	Ιρλανδία	28,34
8	Εσθονία	29,17
9	Σερβία-Μαυροβούνιο-KFOR*	30,31
10	Ουγγαρία	30,35
11	Ρουμανία	30,36

	ΕΤΟΣ 2018	
1	Πορτογαλία Σάντα Μαρία	9,39
2	Μάλτα	15,89
3	Γεωργία *	21,71
4	Τουρκία *	22,22
5	Βουλγαρία	26,59
6	Λετονία	27,47
7	Ιρλανδία	27,69
8	Εσθονία	28,66
9	Αρμενία *	28,76
10	Ελλάδα	31,47
11	Ρουμανία	32,07

12	Ελλάδα	30,45
13	Βουλγαρία	31,28
14	Κύπρος	31,84
15	Πορτογαλία Λισαβόνα	34,51
16	Βοσνία- Ερζεγοβίνη *	35,67
17	Τσεχική Δημοκρατία	40,6
18	Πολωνία	41,76
19	Κροατία	42,23
20	Λιθουανία	43,09
21	Νορβηγία	43,81
22	Αλβανία *	48,63
23	Σλοβακία	48,88
24	Ισπανία Κανάριοι Ν.	49,82
25	Π.Γ.Δ.Μ. *	50,24
26	Σουηδία	51,13
27	Φινλανδία	52
28	Ολλανδία	56,77
29	Δανία	57,1
30	Μολδαβία *	59,11
31	Ηνωμένο Βασίλειο	59,62

12	Ουγγαρία	32,32
13	Σερβία-Μαυροβούνιο-KFOR*	32,92
14	Κύπρος	34,95
15	Πορτογαλία Λισαβόνα	36,84
16	Βοσνία- Ερζεγοβίνη *	40,55
17	Τσεχική Δημοκρατία	42,55
18	Πολωνία	43,36
19	Λιθουανία	43,59
20	Νορβηγία	44,07
21	Κροατία	45,04
22	Αλβανία *	50,67
23	Σλοβακία	51,53
24	Π.Γ.Δ.Μ. *	51,6
25	Σουηδία	54,21
26	Φινλανδία	54,79
27	Ισπανία Κανάριοι Ν.	56,61
28	Ολλανδία	58,7
29	Μολδαβία *	59,11
30	Δανία	59,54
31	Σλοβενία	61,71

32	Σλοβενία	60,56
33	Ισπανία Ηπειρωτική	61,19
34	Γαλλία	61,75
35	Γερμανία	63,63
36	Βέλγιο/Λουξεμβούργο	67,55
37	Αυστρία	67,74
38	Ιταλία	77,96
39	Ελβετία	89,47

32	Γαλλία	63,48
33	Γερμανία	67,07
34	Βέλγιο/Λουξεμβούργο	67,66
35	Ηνωμένο Βασίλειο	68,74
36	Ισπανία Ηπειρωτική	69,54
37	Αυστρία	71,35
38	Ιταλία	79,98
39	Ελβετία	95,08

Πηγή: Eurocontrol

* οι χώρες με (*) είναι οι χώρες που χρησιμοποιούν τη μέθοδο της πλήρους ανάκτησης του κόστους (Full Cost Recovery) και όχι του προκαθορισμένου κόστους (Determined Cost).

Όπως συνάγεται, είναι αδύνατον να επιτευχθούν τα προαναφερόμενα οφέλη κατά μόνας και άρα, υπάρχει επιτακτική ανάγκη σημαντικής προόδου στο επίπεδο συνεργασίας στο σύνολο της βιομηχανίας όπου θα οδηγήσει να επιτευχθούν από κοινού οι στόχοι αποτελεσματικότητας και ασφάλειας σε ένα κόσμο όπου η εναέρια κυκλοφορία συνεχώς και αυξάνεται. Αυτό είναι η καρδιά και του SESAR και των NextGenATM σχεδίων εκσυγχρονισμού στην Ευρώπη και στην Αμερική αντίστοιχα.¹⁴

¹⁴ Air Transport in the 21st Century «*The Future of Air Navigation Key Strategic Developments*» (John F. O'Connell and George Williams-editions ASHGATE) Ashley Smout (CEO of the Civil Air Navigation Services Organization (CANSO)) page 5

1.4 Η ευρωπαϊκή Πολιτική Διαχείρισης της Εναέριας Κυκλοφορίας.

Στο πλαίσιο της πολιτικής αερομεταφορών η Ελλάδα μέχρι το 1989 εφάρμοζε αυτόνομη εθνική πολιτική σε ότι αφορά στον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας πολιτικών αεροσκαφών. Στη συνέχεια εντάχθηκε από το 1991 στον διακρατικό Ευρωπαϊκό οργανισμό για τη διευθέτηση της εναέριας κυκλοφορίας και της ασφάλειας των πτήσεων Eurocontrol¹⁵. *“EUROCONTROL is an intergovernmental organisation with 38 Member and 2 Comprehensive Agreement States. We are committed to building, together with our partners, a Single European Sky that will deliver the air traffic management (ATM) performance required for the twenty-first century and beyond”*.

Η ιστορία του Οργανισμού Eurocontrol αρχίζει το 1963, με την πρώτη Σύμβαση (Convention) για την Ασφάλεια και την Αεροναυτιλία (air navigation) η οποία υπογράφηκε μεταξύ των τεσσάρων ιδρυτικών ευρωπαϊκών κρατών (West Germany, BENELUX) όπου και τέθηκαν οι πρώτες αρχές ευρωπαϊκής συνεργασίας για την αεροναυτιλία, ακολουθώντας τις αρχές που ίσχυαν από την σύμβαση του Σικάγου το 1947 με την οποία και ιδρύθηκε ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO)¹⁶.

Γύρω στο 1986 διαγράφηκε αδρά η ανάγκη για ένα ευρωπαϊκό δίκτυο Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας. Τότε ήταν που ξεκίνησαν οι συζητήσεις για τη δημιουργία του Οργανισμού Eurocontrol από τους Υπουργούς Μεταφορών της ECAC (European Civil Aviation Conference). Από το 1986 μέχρι και το 1997 όλα κράτη μέλη της ECAC συμμετείχαν στον Eurocontrol. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ως πολιτική δύναμη, άνοιξε συζητήσεις για να ενταχθεί και αυτή στο σύστημα Eurocontrol, ως ισότιμο μέλος. Το 1999 ήταν η χρονιά που η

¹⁵ <https://www.eurocontrol.int>

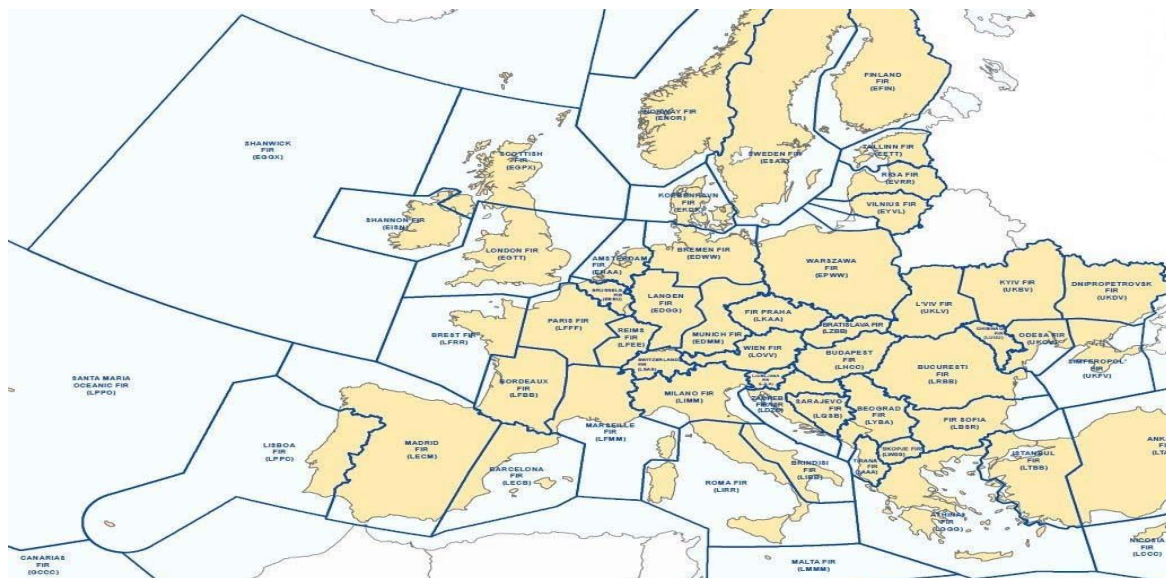
¹⁶ ICAO «Convention on International Civil Aviation» (Doc 7300/9)

Ευρωπαϊκή Επιτροπή ανακοίνωσε στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό "Single European Sky".

Σήμερα ο Οργανισμός αριθμεί 38 κράτη μέλη. εκ των οποίων τα 28 κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΥ) εκπροσωπούνται πολιτικά από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή η οποία και συμμετέχει στις συνεδριάσεις των Οργάνων του Eurocontrol.

Στον χάρτη 2 παρουσιάζονται τα κράτη μέλη του διεθνούς οργανισμού Eurocontrol.

Χάρτης 2: Ευρωπαϊκές περιοχές πληροφοριών πτήσης εναέριου χώρου



Πηγή: Eurocontrol

Στον πίνακα 2 που ακολουθεί περιγράφονται οι βασικοί φορείς οι οποίοι εμπλέκονται στην διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας και την υλοποίηση της πρωτοβουλίας «Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός».

Πίνακας 2: Εμπλεκόμενοι Θεσμοί στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό

ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΟΙ	Κύριος Ρόλος
ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ	Υπεύθυνη για τη συνολική υλοποίηση της πρωτοβουλίας ΕΕΟ
EUROCONTROL	Διακυβερνητικός οργανισμός απαρτιζόμενος από 41 κράτη, ο οποίος ενεργεί, μεταξύ άλλων, ως εξής: ως διαχειριστής δικτύου, επιφορτισμένος με τη λειτουργία της κεντρικής διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας, καθώς και με τον συντονισμό της χρήσης των περιορισμένων πόρων και τη συνεισφορά στον σχεδιασμό ενός ευρωπαϊκού δικτύου διαδρομών, ως πάροχος τεχνικής υποστήριξης στην Επιτροπή, τον EASA και τις ΕΕΑ, ως πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας του Κέντρου Ελέγχου Ανώτερης Περιοχής Μάαστριχτ, ως κεντρική υπηρεσία τελών διαδρομής, ως ιδρυτικό μέλος και συνεισφέρων στην Κοινή Επιχείρηση SESAR.
ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΕΝΙΑΙΟΥ ΟΥΡΑΝΟΥ	Απαρτίζεται από εκπροσώπους των κρατών μελών και γνωμοδοτεί επί των εκτελεστικών κανονισμών και αποφάσεων της Επιτροπής.
ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ (EASA)	Ασκεί εποπτεία και παρέχει στήριξη σε κράτη μέλη σε σχέση με ζητήματα ATM καθώς και υποστήριξη στην Επιτροπή όσον αφορά την κανονιστική δραστηριότητά της.
ΕΘΝΙΚΕΣ ΕΠΟΠΤΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ (ΕΕΑ)	Υπεύθυνες για την πιστοποίηση και την εποπτεία των εθνικών παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας, όπως και για την κατάρτιση και την παρακολούθηση των σχεδίων επιδόσεων και των συναφών στόχων.
ΦΟΡΕΑΣ ΕΠΑΝΕΞΕΤΑΣΗΣ ΤΩΝ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ	Επικουρεί την Επιτροπή και, κατόπιν αιτήματος, τις ΕΕΑ κατά την εφαρμογή του μηχανισμού επιδόσεων.

ΠΑΡΟΧΟΙ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΛΙΑΣ	Παρέχουν υπηρεσίες ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας, επικοινωνίας, πλοήγησης και επιτήρησης καθώς και μετεωρολογική και αεροναυτική πληροφόρηση.
ΧΡΗΣΤΕΣ ΤΟΥ ΕΝΑΕΡΙΟΥ ΧΩΡΟΥ	Οι αποδέκτες των υπηρεσιών διαδρομής και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας στον αέρα και στο έδαφος. Περιλαμβάνονται οι εμπορικές αεροπορικές εταιρείες, η στρατιωτική και η γενική αεροπορία.
ΦΟΡΕΙΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ	Διοικούν τις αερολιμενικές εγκαταστάσεις και συντονίζουν και ελέγχουν τις δραστηριότητες των διαφόρων παραγόντων που δραστηριοποιούνται στους αερολιμένες.
ΚΟΙΝΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ SESAR	Υπεύθυνη για τον συντονισμό και την εκτέλεση των δραστηριοτήτων E&A του έργου SESAR, όπως προβλέπεται στο ευρωπαϊκό γενικό πρόγραμμα για την ATM.
ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΟΥ SESAR	Υπεύθυνος για τη συγχρονισμένη εγκατάσταση μιας σειράς επιλεγμένων νέων λειτουργικών δυνατοτήτων της ATM, όπως παράγονται στο πλαίσιο του έργου SESAR.

Πηγή: European Court of Auditors

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

Ο Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός (Ε.Ε.Ο.)

2.1 Η Πρωτοβουλία Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός

Το 2003 πραγματοποιήθηκε συγκριτική μελέτη της επίδοσης του συστήματος Διαχείρισης Εναέριας Κυκλοφορίας μεταξύ των ΗΠΑ και της ΕΕ, η οποία έδειξε ότι το σύστημα στην Ευρώπη είναι μη αποδοτικό. Πιο συγκεκριμένα τα αποτελέσματα έδειξαν ότι η μονάδα κόστους του Ευρωπαϊκού ΑΤΜ ήταν 60 έως 70% υψηλότερη από αυτήν των ΗΠΑ. Επίσης έδειξε ότι ο Ευρωπαϊκός ελεγχόμενος χώρος διαδρομών είναι κατά προσέγγιση 10,7 εκατομμύρια τετραγωνικά χιλιόμετρα έναντι των 13,8 εκατομμύριων τετραγωνικών χιλιομέτρων των ΗΠΑ όταν όμως για σχεδόν παρόμοιες μέσες αποστάσεις στις ΗΠΑ λειτουργούν 21 Κέντρα διαδρομών έναντι των 58 που λειτουργούν στην Ευρώπη. Το 2009 η ίδια σύγκριση έδειξε ότι το κόστος μονάδας Διαχείρισης Εναέριας Κυκλοφορίας στις ΗΠΑ είναι σημαντικά χαμηλότερο από ότι στην ΕΕ. Τα κόστη μειώθηκαν συγκριτικά στην Ευρώπη, παρόλα αυτά συνεχίζουν να είναι κατά 38% υψηλότερα σε σχέση με αυτά των ΗΠΑ¹⁷. Αντίθετα με ότι συμβαίνει στις ΗΠΑ, στην Ευρώπη ο ουρανός δεν είναι ενιαίος, αλλά τεμαχισμένος και ορίζεται από τα κυριαρχικά δικαιώματα της κάθε χώρας. Κατά συνέπεια η διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας πραγματοποιείται χωριστά από κάθε χώρα και όχι ενιαία σε ευρωπαϊκό επίπεδο, όπως συμβαίνει στις ΗΠΑ. Η παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας και τα συστήματα υποστήριξής τους από χώρα σε χώρα δεν είναι πλήρως ολοκληρωμένα, ενώ βασίζονται σε τεχνολογίες οι οποίες βρίσκονται ήδη στο μέγιστο των δυνατοτήτων τους.

¹⁷ www.aviationsnews.gr Δρ. Ελευθέριος Καταρέλος Ελεγκτής Εναέριας Κυκλοφορίας– Διδάσκων. Παν. Αιγαίου. Τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών «Η Ελλάδα στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό. Τα προγράμματα SESAR και BLUE MED» Απόψεις(08/04/2011)

Η ευρωπαϊκή διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας (ATM) έχει λάβει τα τελευταία έτη πολύ κακή δημοσιότητα. Τα "κατακερματισμένα", τα "υπερβολικά ακριβά" ή "οι πτήσεις με ζιγκ-ζαγκ σε όλη την Ευρώπη" είναι τυπικοί τίτλοι που υποδηλώνουν ότι πρέπει να γίνουν πολλά για να βελτιστοποιηθεί περαιτέρω η διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας στην Ευρώπη. Ειδικότερα η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξέφρασε αρνητική κριτική σε σχέση με την καθυστέρηση στην υλοποίηση και εφαρμογή της νομοθεσίας του Ευρωπαϊκού Ουρανού. Παράλληλα, η Επιτροπή έχει την υποστήριξη των ευρωπαϊκών αεροπορικών εταιρειών οι οποίες πιέζουν έντονα για μείωση του κόστους στο αυξανόμενο ανταγωνιστικό περιβάλλον της λειτουργίας τους.

Από την πλευρά των πελατών της, η διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας θεωρείται ολοένα και περισσότερο ως πολύ δαπανηρή παροχή υποδομών που προκαλούν σημαντική οικονομική ζημία στους πελάτες της, κυρίως σε περιπτώσεις καθυστερήσεων.

Παρά ταύτα, η κριτική της ευρωπαϊκής διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας είναι συχνά υπερβολική και απλοποιημένη, συνήθως σε βάρος των γεγονότων. Ιδιαίτερη συζήτηση έχει προκαλέσει η σύγκριση της Ευρωπαϊκής Διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας σε σχέση με την αντίστοιχη των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής ως προς την αποδοτικότητα και τις επιδόσεις. Στην πράξη, συγκρίνοντας τα δεδομένα διαφαίνεται ότι η διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας πραγματοποιείται πιο αποδοτικά στην Ευρώπη παρόλο που συγκεκριμένες συγκρίσεις οδηγούν σε εσφαλμένα συμπεράσματα.

Πίνακας 3: Σύγκριση επιδόσεων ATM Ευρώπης και ΗΠΑ

	U.S.A.	Europe
(Continental) airspace	10.4 million km ²	11.5 million km ²
Sectors (max)	955 ^a	679 ^a
Controlled flights per day	43,600 ^b	26,000 ^b
Pax per day	2.2 million ^c	2.2 million ^c
Pax miles per day	1.07 billion ^d	1.18 billion ^d
ATCOs	16,793 ^e	16,700 ^e
Cost of ATM per year	\$ 10.7 billion ^f	EUR 8.0 billion ^f
... in EUR 2013	EUR 8.3 billion ^g	EUR 8.0 billion ^g
... in PPP	EUR 8.6 billion ^h	EUR 8.0 billion ^h

- a 2008 U.S./Europe Comparison of ATM-related Operational Performance
b 2010 U.S./Europe Comparison of ATM-Related Operational Performance
c Amount of IFR Passenger Flights x average amount of seats x SLF
d Pax x average distance (from 2010 U.S./Europe Comparison of ATM-Related Operational Performance)
e FAA Air Traffic Controller Workforce Plan 2012 – 2021, 2010 U.S./Europe Comparison of ATM-Related Operational Performance (EUROCONTROL)
f Cost USA: Budget FAA ATO FY 2012, Cost Europe: Eurocontrol PRR 2010
g Exchange Rate 1,3 \$/EUR
h Purchasing Power Parities for GDP, according OECD value 2005 – 2012 for Europe vs US\$

Πηγή: FABEC PERFORMANCE MANAGEMENT GROUP: ATM in EUROPE – It’s all about performance

Η πρωτοβουλία για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (Single European Sky - SES), όπως προαναφέρθηκε, ξεκίνησε το 1999 με στόχο τη βελτίωση των επιδόσεων στον τομέα διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας μέσω καλύτερης και πιο ολοκληρωμένης αξιοποίησης του Ευρωπαϊκού εναέριου χώρου. Τα αναμενόμενα οφέλη από τον SES είναι τεράστια: σε σχέση με το 2004, ο Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός (εφόσον ολοκληρωθεί περί το 2030) θα μπορεί να τριπλασιάσει το δυναμικό του εναέριου χώρου, να μειώσει κατά το ήμισυ τις δαπάνες που αφορούν τη

διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας, να δεκαπλασιάσει την ασφάλεια και να μειώσει κατά 10% τις αρνητικές επιπτώσεις της αεροπλοΐας στο περιβάλλον.

Απώτερος σκοπός της πρωτοβουλίας είναι η μεταρρύθμιση του ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας με τέτοιο τρόπο ώστε να συμβάλλει στη βελτίωση των ισχυουσών προδιαγραφών ασφαλείας και της συνολικής αποτελεσματικότητας της γενικής εναέριας κυκλοφορίας στην Ευρώπη, στη βελτιστοποίηση της μεταφορικής ικανότητας ώστε να ανταποκρίνεται στις ανάγκες όλων των χρηστών του εναέριου χώρου και στη μείωση των καθυστερήσεων για την αντιμετώπιση της μεγάλης αύξησης της κίνησης που προβλέπεται για τα επόμενα χρόνια.

Ο Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός αποτελεί από παράδειγμα ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση μπορεί να κάνει τη διαφορά αυξάνοντας τη χωρητικότητα, βελτιώνοντας την ασφάλεια πτήσεων, περικόπτοντας το κόστος, ελαχιστοποιώντας, ταυτόχρονα, το περιβαλλοντικό αποτύπωμα των αερομεταφορών. Αυτή υπήρξε και η αρχική φιλοδοξία εδώ και πάνω από μια δεκαετία, η προσπάθεια όμως, δεν έχει αποδώσει τα προσδοκώμενα. Παρά κάποιες διαπιστωμένες επιτυχίες στην καλύτερη λειτουργία του δικτύου, το επίπεδο συνεργασίας μεταξύ των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας των κρατών μελών εξακολουθεί να μην βρίσκεται στο καλύτερο δυνατό επίπεδο ενώ η χρησιμοποιούμενη τεχνολογία δεν είναι ούτε εναρμονισμένη ούτε υπερσύγχρονη. Τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης οφείλουν να εναρμονίσουν την πολιτική τους, ώστε να επιτευχθεί πραγματικός Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός, ο οποίος είναι μία από τις πλέον θεμελιώδεις προκλήσεις που θίγουν σήμερα τις επιδόσεις και την ανταγωνιστικότητα του αεροπορικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Για παράδειγμα, με ένα πλήρως βελτιωμένο σύστημα διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας θα μειωνόταν το κόστος που δημιουργείται από ανεπάρκειες (καθυστερήσεις, μεγαλύτερου μήκους διαδρομές, κ.λ.π.).

Ως σημαντικό βήμα για την αξιοποίηση αυτού του δυναμικού για τον αεροπορικό τομέα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η Επιτροπή καλεί το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο να

επεξεργαστούν προτάσεις για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό ώστε να διασφαλιστεί η αποτελεσματικότητα των λειτουργικών τμημάτων του εναέριου χώρου και των λειτουργιών δικτύου καθώς και η ταχεία υλοποίηση των στόχων σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης με τη δημιουργία ενός πλήρως ανεξάρτητου φορέα εποπτείας του μηχανισμού επιδόσεων.

Η αποτελεσματική διακυβέρνηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού αποτελεί προτεραιότητα της Επιτροπής. Είναι απαραίτητο να καθορισθούν σαφέστερα τα καθήκοντα του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια της Αεροπορίας (EASA) και του Eurocontrol, αντίστοιχα, κατά τρόπο που να εξασφαλίζουν την αλληλοσυμπλήρωσή τους, ώστε να είναι δυνατόν να αποφεύγονται οι επικαλύψεις και να μειωθεί το κόστος.

Τα καθήκοντα του διαχειριστή δικτύου στον συντονισμό της διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας σε ευρωπαϊκό επίπεδο θα πρέπει να διευρυνθούν βαθμιαία, ώστε να αναλάβει κοινές υπηρεσίες που με τη σειρά τους θα μειώσουν περαιτέρω το κόστος.

2.2 Οι Στόχοι του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού

Ο ενιαίος ευρωπαϊκός ουρανός (Single European Sky-SES) δρομολογήθηκε επισήμως το 2002 στις Βρυξέλλες με την ανακοίνωσή του σε πολιτικό επίπεδο από την κα Loyola de Palacio, Αντιπρόεδρο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και Επίτροπο Μεταφορών και Ενέργειας, και την έγκριση της πρωτοβουλίας αυτής από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Η ίδια τότε είχε δηλώσει «...ο Ευρωπαϊκός Εναέριος Χώρος είναι κατακερματισμένος σε μικρά, αναποτελεσματικά μπλοκ για τα οποία χρησιμοποιείται μια ποικιλία τεχνολογιών ATC. Αυτό το κατακερματισμένο σύστημα, έχει ως αποτέλεσμα καθυστερήσεις, υψηλό κόστος, επιπλέον απαιτήσεις σε πιλότους και ελεγκτές, καθώς και δυνητικούς κινδύνους για την ασφάλεια. Η

ανάγκη εξυπηρέτησης πολυεθνικής στρατιωτικής εναέριας κυκλοφορίας επιδεινώνει την κατάσταση»¹⁸.

Στο πλαίσιο εφαρμογής των κανονισμών του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού και προκειμένου να επιτυγχάνονται οι κοινοί στόχοι, τα κράτη μέλη υποχρεώνονται να εφαρμόζουν κοινές αρχές στο πλαίσιο των οποίων περιλαμβάνονται δύο βασικοί στόχοι του συστήματος. 1. Αποδοτικότητα κόστους (Cost effectiveness) και 2. Αποτελεσματικότητα Στόχων (Targets efficiency). Βασικοί στόχοι που καθορίζονται σε πενταετή βάση έχουν σχέση με το περιβάλλον (χάραξη εναερίων διαδρόμων), με τη χωρητικότητα του εναερίου χώρου (capacity και delays) και με την ασφάλεια των πτήσεων (safety). Οι τρεις αυτοί στόχοι είναι άρρηκτα συνυφασμένοι με τον στόχο της αποδοτικότητας του κόστους παροχής των υπηρεσιών. Η Ελλάδα για το 2016 στην αναφορά της προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή Επιδόσεων (PRC) αναφέρει σχεδόν μηδενικές καθυστερήσεις στο FIR Αθηνών μεγάλα standards ασφάλειας των πτήσεων και χαμηλό κόστος των παρεχομένων υπηρεσιών. Η μέση μονάδα χρέωσης είναι από τις χαμηλότερες στην Ευρώπη.

Ειδικότερα, ο εκτελεστικός κανονισμός της Επιτροπής (ΕΕ) αριθ. 390/2013¹⁹ για τον καθορισμό μηχανισμού επιδόσεων των υπηρεσιών αεροναυτιλίας και των λειτουργιών δικτύου θεσπίζει ένα σύστημα επιδόσεων που στοχεύει στη βελτίωση της αεροναυτιλιακής εξυπηρέτησης και των λειτουργιών του δικτύου στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό. Το σύστημα αποτελείται από:

- πανευρωπαϊκούς στόχους επιδόσεων στους καίριους τομείς της ασφάλειας, του περιβάλλοντος, της χωρητικότητας και της οικονομικής απόδοσης·

¹⁸ www.aviationnews.gr Δρ. Ελευθέριος Καταρέλος Ελεγκτής Εναέριας Κυκλοφορίας– Διδάσκων. Παν. Αιγαίου. Τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών «Η Ελλάδα στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό. Τα προγράμματα SESAR και BLUE MED» Απόψεις(08/04/2011)

¹⁹ Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης L 128/1 της 9.5.2013

- εθνικά σχέδια που περιλαμβάνουν τους στόχους επιδόσεων ώστε να εξασφαλίζεται η συνέπεια με τους πανευρωπαϊκούς στόχους επιδόσεων·
- περιοδική επανεξέταση και παρακολούθηση των επιδόσεων των υπηρεσιών αεροναυτιλίας και των λειτουργιών του δικτύου.

2.3 Το Νομοθετικό Πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού

Η πρώτη δέσμη κοινών απαιτήσεων για την θέσπιση ενός εναρμονισμένου κανονιστικού πλαισίου για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού του SES εγκρίθηκε το 2004 και περιλάμβανε τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 549/2004 για την χάραξη πλαισίου για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού («κανονισμός πλαίσιο»), τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 550/2004 σχετικά με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας ("κανονισμός για την παροχή υπηρεσιών"), τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 551/2004 για την οργάνωση και την χρήση του εναέριου χώρου στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού ("κανονισμός για τον εναέριο χώρο") και τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 552/2004 σχετικά με τη διαλειτουργικότητα (interoperability) του Ευρωπαϊκού Δικτύου Διαχείρισης της Εναέριας Κυκλοφορίας ("κανονισμός για τη διαλειτουργικότητα"). Το εν λόγω πλαίσιο τροποποιήθηκε το 2009 (SES 2) προκειμένου να συμπεριλάβει μηχανισμούς που θα βασίζονταν στην απόδοση και συμπληρώθηκε επίσης με την επέκταση των κανόνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με την ασφάλεια στον τομέα της αεροπλοΐας και την έγκριση κανόνων εφαρμογής και τεχνικών προτύπων.

Ειδικότερα, ο εκτελεστικός κανονισμός της Επιτροπής (ΕΕ) αριθ. 390/2013 για τον καθορισμό μηχανισμού επιδόσεων των υπηρεσιών αεροναυτιλίας και των λειτουργιών δικτύου θεσπίζει ένα σύστημα επιδόσεων που στοχεύει στη βελτίωση της αεροναυτιλιακής εξυπηρέτησης και των λειτουργιών του δικτύου στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό. Το σύστημα αποτελείται από:

-πανευρωπαϊκούς στόχους επιδόσεων στους καίριους τομείς της ασφάλειας, του περιβάλλοντος, της χωρητικότητας και της οικονομικής απόδοσης. Οι σχετικοί στόχοι πρέπει να είναι εφικτοί, ρεαλιστικοί και χρονικά δεσμευτικοί και να αποβλέπουν στην αποτελεσματική παρακολούθηση της βιώσιμης εκτέλεσης των υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Η επίτευξη ως άνω, των δεσμευτικών στόχων καθώς και η πρόβλεψη επιβολής κυρώσεων για τη μη επίτευξη αυτών, προϋποθέτει την ασφαλή, αποτελεσματική και αποδοτική παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας η οποία πρέπει να αποδεικνύεται με την παροχή αξιόπιστων οικονομικών πληροφοριών.

-εθνικά σχέδια που περιλαμβάνουν τους στόχους επιδόσεων ώστε να εξασφαλίζεται η συνέπεια με τους πανευρωπαϊκούς στόχους επιδόσεων.

-περιοδική επανεξέταση και παρακολούθηση των επιδόσεων των υπηρεσιών αεροναυτιλίας και των λειτουργιών του δικτύου.

Παράλληλα, σύμφωνα με τις διατάξεις του Εκτελεστικού Κανονισμού της Επιτροπής (ΕΕ) αριθ. 391/2013 για τον καθορισμό κοινού συστήματος χρέωσης των αεροναυτιλιακών υπηρεσιών θεσπίζεται κοινό σύστημα χρέωσης το οποίο έχει ως στόχο να συμβάλλει στην επίτευξη μεγαλύτερης και ουσιαστικότερης διαφάνειας στον καθορισμό, στην επιβολή και στην είσπραξη των τελών από τους χρήστες του εναέριου χώρου και στην οικονομική απόδοση της παροχής αεροναυτιλιακών υπηρεσιών.

Στο πλαίσιο της πολιτικής του Ευρωπαϊκού Ενοποιημένου Ουρανού στον οποίο συμμετέχει ενεργά και η Ελλάδα τα κράτη μέλη της Ε.Ε. είναι υποχρεωμένα να ακολουθούν την πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης όπως αυτή νομοθετείται πρωτογενώς από τις Ευρωπαϊκές Συνθήκες και δευτερογενώς από τους Κανονισμούς τις Οδηγίες και τις Αποφάσεις των Οργάνων της Ε.Ε.

Στο πλαίσιο συνεργασίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Eurocontrol αντικείμενο συνεργασίας αποτελούν τα κάτωθι θέματα:

α) Λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου

β) Εθνικές εποπτικές αρχές

γ) Υποστήριξη στο πεδίο της ασφάλειας των υπηρεσιών της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας (ATM/ANS), καθώς και του EASA.

δ) Συνεργασία και συντονισμός πολιτικού-στρατιωτικού τομέα

ε) Διεθνής συντονισμός, ιδίως με τη ΔΟΠΑ και χώρες που δεν είναι μέλη των συμβαλλομένων μερών

στ) Υπηρεσίες διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και επικοινωνιών/αεροναυτιλίας/εποπτείας (ATM/CNS), μεταξύ των οποίων και ο εναέριος χώρος

ζ) Δεδομένα και στατιστικές αερομεταφορών

η) Περιβαλλοντικά θέματα που σχετίζονται με τις αερομεταφορές

Άλλα ενδεχόμενα θέματα συνεργασίας είναι ιδίως i) Ασφάλεια ATM ii) Πολιτική ραδιοφάσματος iii) Μη επανδρωμένα εναέρια συστήματα (UAS).

Στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας E.E.O. και της διαχείρισης της Εναέριας Κυκλοφορίας σημαντική είναι η διαδικασία διαβούλευσης και πληροφόρησης η οποία έχει θεσπιστεί στο πλαίσιο των συναντήσεων των διαφόρων θεσμικών οργάνων-επιτροπών της Ευρωπαϊκής Ένωσης αλλά και του διεθνούς οργανισμού Eurocontrol. (Συμφωνία πλαίσιο-Convention)

Τα συμβαλλόμενα μέρη διαβουλεύονται τακτικά μεταξύ τους ώστε να συντονίζουν στο μέγιστο δυνατόν τις δραστηριότητές τους σε ότι αφορά τη συμφωνία. Κάθε συμβαλλόμενο μέρος πληροφορεί το άλλο συμβαλλόμενο μέρος για τυχόν πρωτοβουλία του σχετική με την παρούσα συμφωνία, με την επιφύλαξη των οικείων διαδικασιών λήψης αποφάσεων, στα πεδία συνεργασίας βάσει του άρθρου 3, οι οποίες ενδέχεται να ενδιαφέρουν το άλλο συμβαλλόμενο μέρος. Τα συμβαλλόμενα μέρη ανταλλάσσουν πληροφορίες που ενδέχεται να απαιτούνται για την εκτέλεση της παρούσας συμφωνίας, με βάση τους οικείους κανόνες. Εάν δεν προβλέπεται άλλως, τα μέρη δεν αποκαλύπτουν πληροφορίες που έχουν ανταλλαγή σε σχέση με την παρούσα συμφωνία σε κανένα πρόσωπο πλην εκείνων που απασχολούνται από τα μέρη ή που έχουν επισήμως εξουσιοδοτηθεί να διαχειρίζονται τις εν λόγω πληροφορίες, ούτε τις χρησιμοποιούν για εμπορικούς σκοπούς. Η δημοσιοποίηση πληροφοριών

περιορίζεται στον βαθμό που χρειάζεται για το σκοπό της παρούσας συμφωνίας και είναι απολύτως εμπιστευτική.

Στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού και για την επίτευξη των στόχων εκδίδονται κανονισμοί άμεσα εφαρμοστέοι από τα κράτη μέλη η εφαρμογή των οποίων εποπτεύεται από ανεξάρτητες εποπτικές αρχές.

2.4 Η Ενσωμάτωση Νέων Τεχνολογιών-Διευρωπαϊκά Προγράμματα

Οι απώτατοι στόχοι τεχνολογικού εκσυγχρονισμού της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας με την εγκατάσταση του ερευνητικού έργου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (SESAR) είναι να καταστεί δυνατή η μείωση του κόστους διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας ώστε να αυξηθεί η επιχειρησιακή αποδοτικότητα για τους χρήστες του εναέριου χώρου με συνακόλουθη μείωση των καθυστερήσεων, της κατανάλωσης καυσίμων και του χρόνου πτήσης, και να αυξηθεί η χωρητικότητα και να μειωθούν οι εκπομπές CO₂. Όλα αυτά τα στοιχεία θα αποφέρουν μεγαλύτερα περιβαλλοντικά οφέλη των λύσεων SESAR και είναι πλήρως συνδεδεμένα με το γενικό σύστημα επιδόσεων της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας.

Εν προκειμένω, είναι σημαντικό να εγκατασταθούν τεχνολογικές λύσεις έγκαιρα και συντονισμένα. Έχουν αναπτυχθεί ορισμένα εργαλεία προς τον σκοπό αυτόν, όπως το Γενικό Πρόγραμμα για τη Διαχείριση της Εναέριας Κυκλοφορίας, κοινά έργα και πρόγραμμα εγκατάστασης. Τίθενται σε εφαρμογή από συμπράξεις δημόσιου-ιδιωτικού τομέα, και συγκεκριμένα από την Κοινή Επιχείρηση SESAR όσον αφορά τις δραστηριότητες καθορισμού και ανάπτυξης και από τη σύμπραξη-πλαίσιο εγκατάστασης του SESAR όσον αφορά την εγκατάστασή του. Και για τις δύο δραστηριότητες ανάπτυξης και εγκατάστασης απαιτείται κατάλληλη χρηματοδοτική στήριξη. Μέχρι τώρα, η Ε.Ε συμβάλλει με χρηματοδότηση από προγράμματα όπως το «Ορίζων 2020» και ο μηχανισμός «Συνδέοντας την Ευρώπη».

Όσον αφορά στις εξωτερικές σχέσεις, η Επιτροπή συνεχίζει να προωθεί ρυθμίσεις συνεργασίας μεταξύ του διαχειριστή δικτύου και κύριων εταιρών της Ε.Ε, προκειμένου να βελτιωθεί η διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας. Στηρίζει επίσης τη δράση της Κοινής Επιχείρησης SESAR και του διαχειριστικού οργάνου του SESAR. Χάρη στο SESAR, η Ε.Ε μπορεί επίσης να ασκεί επιρροή σε παγκόσμιο επίπεδο, ιδίως στις δραστηριότητες εναρμόνισης του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας.

Για να καταστεί δυνατή η απρόσκοπτη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας, πρέπει να εξασφαλιστεί το ελάχιστο επίπεδο εξυπηρέτησης στη διαχείριση του ευρωπαϊκού εναέριου χώρου, η οποία θα επιτρέπει τουλάχιστον την κυκλοφορία των υπερπτήσεων (πτήσεις διερχόμενες από τον εναέριο χώρο συγκεκριμένης χώρας ή περιοχής) με την ελάχιστη δυνατή διαταραχή του δικτύου. Εν προκειμένω, η Επιτροπή προωθεί την ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών μεταξύ των κρατών μελών.

Ένα ακόμα από τα σημαντικά θέματα που απασχολούν την Ευρωπαϊκή Ένωση και τα κράτη μέλη του Eurocontrol είναι η αντιμετώπιση των περιορισμών χωρητικότητας.

Το 2035, κατά τον Eurocontrol, οι ευρωπαϊκοί αερολιμένες δεν θα είναι σε θέση να εξυπηρετούν τις περίπου 2 εκατομμύρια πτήσεις λόγω έλλειψης χωρητικότητας²⁰. Θα υπάρχουν περισσότεροι από 20 αερολιμένες που θα λειτουργούν με πλήρη ή σχεδόν πλήρη χωρητικότητα επί 6 ή περισσότερες ώρες ημερησίως, έναντι μόνον 3 το 2012, γεγονός που θα έχει ως αποτέλεσμα 5 με 6 λεπτά πρόσθετη μέση καθυστέρηση ανά πτήση οφειλόμενη στους αερολιμένες. Το εκτιμώμενο οικονομικό κόστος λόγω της αδυναμίας ικανοποίησης της ζήτησης υπολογίζεται ότι θα οδηγήσει σε απώλεια δημιουργίας 434.000-818.000 θέσεων εργασίας και σε ετήσια απώλεια για το ΑΕΠ κατά 28 με 52 δισ. ευρώ²¹ σε επίπεδο ΕΕ.

²⁰ Στο πιθανότερο σενάριο κατά τον Eurocontrol, αυτό ισούται με το 12% της συνολικής ζήτησης το 2035, με 240 εκατομμύρια διακινήσεις επιβατών ή με εννέα διαδρόμους αερολιμένα με την αναγκαία χωρητικότητα. Συνολικά, προβλέπονται ελλείψεις χωρητικότητας σε 24 αερολιμένες σε 21 πόλεις.

²¹ Παρατηρητήριο της χωρητικότητας και της ποιότητας των αερολιμένων - 2015.

Αυτές οι προβλέψεις για το λεγόμενο «αγκάθι της χωρητικότητας» των αερολιμένων δείχνουν ότι παρά το καλά ανεπτυγμένο και εκτεταμένο δίκτυο αερολιμένων, πολλοί μεγάλοι ευρωπαϊκοί αερολιμένες παρουσιάζουν σοβαρή συμφόρηση, με αποτέλεσμα να διακυβεύεται η μελλοντική βιώσιμη ανάπτυξη του αεροπορικού συστήματος της Ε.Ε. Ταυτόχρονα, άλλοι αερολιμένες στην Ευρώπη δεν χρησιμοποιούνται πλήρως και έχουν πλεονάζουσα χωρητικότητα. Είναι, ως εκ τούτου, ουσιώδες να αξιοποιηθεί κατά τον καλύτερο τρόπο η υπάρχουσα χωρητικότητα και να προγραμματισθεί πολύ εκ των προτέρων η απορρόφηση των προβλεπόμενων στο μέλλον αναγκών. Είναι επίσης αναγκαίο να εξασφαλισθεί καλύτερος στρατηγικός σχεδιασμός των αερολιμένων σε επίπεδο ΕΕ. Εν προκειμένω, η Επιτροπή χαιρετίζει τις εργασίες του Παρατηρητηρίου Αερολιμένων το οποίο συνέστησε ιδίως, να διαμορφωθούν πλαίσια στρατηγικού σχεδιασμού των αερολιμένων σε κάθε κράτος μέλος, καθώς και γενικά προγράμματα για μεγάλους αερολιμένες σύμφωνα με κοινές βέλτιστες πρακτικές. Βάσει αυτού, η Επιτροπή ζητά από το Παρατηρητήριο Αερολιμένων να συνεχίσει τις εργασίες στο θέμα της συμφόρησης των αερολιμένων, ιδίως για μέτρα μετριασμού αλλά και διαχείρισης της ελάχιστης έκθεσης του πληθυσμού στον θόρυβο των αεροσκαφών.

Η καινοτομία διαδραματίζει κεντρικό ρόλο στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών. Βελτιώνει την ανταγωνιστικότητα, προάγει νέες ιδέες, εμπορικές δυνατότητες και τεχνολογίες για την ενίσχυση της ασφάλειας και των επιδόσεων των αερομεταφορών, με σκοπό την απρόσκοπτη μετακίνηση όλων. Η ευρωπαϊκή υπεροχή είναι απαραίτητη για την ανάπτυξη των τεχνολογιών επόμενης γενιάς και την προώθηση της χρήσης τεχνολογιών αιχμής. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί μόνο με τον αποτελεσματικό προσανατολισμό της δημιουργικότητας και των χρηματοδοτικών πόρων στην Ευρώπη.

Η διάδοση και η βελτιστοποίηση της τεχνολογίας της πληροφορίας και των επικοινωνιών είναι επίσης ιδιαίτερα σημαντικές για τη χωρητικότητα, τις επιδόσεις και την παρεχόμενη ποιότητα εξυπηρέτησης των αερολιμένων. Οι κανόνες της ΕΕ που διέπουν τη διάθεση εισιτηρίων από τις αεροπορικές εταιρείες στον κώδικα δεοντολογίας για τα ηλεκτρονικά

συστήματα κράτησης θέσεων ενδέχεται να μην αρμόζουν πλέον στη σημερινή αγορά. Συνεπώς, η Επιτροπή είναι αυτή που θα αξιολογήσει εάν χρειάζεται να αναθεωρηθούν οι υπάρχοντες κανόνες με βάση τις υφιστάμενες αλλαγές. Επιπλέον, η Επιτροπή χαιρετίζει την έναρξη ενός έργου μαζικών αεροπορικών δεδομένων από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια της Αεροπορίας, προκειμένου να καταστεί δυνατή η σημαντική αναβάθμιση των ικανοτήτων ανάλυσης και ανταλλαγής μεγάλων όγκων δεδομένων που θα βοηθήσουν στη βελτίωση της ασφάλειας της αεροπορίας με τη χρήση των τεχνολογιών της πληροφορίας και των επικοινωνιών.

Καταλύτης για την ανάπτυξη της αεροπορίας, καθώς και του ρόλου της ως μοχλού ανάπτυξης, θα πρέπει να είναι η καινοτομία και η ψηφιοποίηση. Η Επιτροπή είναι πεπεισμένη ότι με κατάλληλες ιδιωτικές και δημόσιες επενδύσεις στην τεχνολογία και την καινοτομία θα διασφαλισθεί ο ηγετικός ρόλος της Ευρώπης στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές. Στην υπηρεσία του παραπάνω στόχου η Ευρωπαϊκή Ένωση σχεδιάζει να επενδύει 430 εκατ. Ευρώ²² ετησίως, έως το 2020, στο ερευνητικό έργο ATM του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (SESAR). Έχει υπολογιστεί ότι η έγκαιρη διάδοση των λύσεων SESAR μπορεί δυνητικά να οδηγήσει στη δημιουργία περισσότερων από 300.000 νέων θέσεων εργασίας.

Η Επιτροπή υποστηρίζει την έρευνα και την καινοτομία στον τομέα της αεροπορίας με συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, το πρόγραμμα-πλαίσιο «Ορίζων 2020», τα Ευρωπαϊκά Διαρθρωτικά και Επενδυτικά Ταμεία και το Ευρωπαϊκό Ταμείο Στρατηγικών Επενδύσεων, εξασφαλίζοντας παράλληλα ότι οι δράσεις συμβαδίζουν με την πολιτική ασφάλειας της ΕΕ. Είναι βασικές επίσης οι προσπάθειες στην έρευνα και την καινοτομία στον τομέα της αεροναυτικής και των προηγμένων καυσίμων, όπως τονίζεται στο «Flightpath 2050», την έκθεση που εκπόνησε η Ομάδα Υψηλού Επιπέδου για την έρευνα στην αεροπορία. Οι προσπάθειες αυτές πρέπει να στηριχθούν με αποτελεσματικό μείγμα δημόσιας και ιδιωτικής χρηματοδότησης, καθώς επίσης, σε επίπεδο ΕΕ, με μείζονες

²² Προβλεπόμενη μέση ετήσια συνεισφορά κατά την περίοδο 2014-2020.

συνεισφορές συμπράξεων δημόσιου-ιδιωτικού τομέα όπως ο «Καθαρός Ουρανός» και το SESAR, που θα συμπληρωθούν από δράσεις έρευνας και καινοτομίας χρηματοδοτούμενες απευθείας από το ερευνητικό πρόγραμμα «Ορίζων 2020», τα Ευρωπαϊκά Διαρθρωτικά και Επενδυτικά Ταμεία και το Ευρωπαϊκό Ταμείο Στρατηγικών Επενδύσεων.

Η Επιτροπή συνεχίζει να προωθεί και να υποστηρίζει δραστήρια τον αποτελεσματικότερο συντονισμό των εργαλείων αυτών, όπως επίσης να εξετάζει τον τρόπο που επενδυτικό σχέδιο για την Ευρώπη²³ θα μπορούσε να στηρίζει τον τομέα της αεροπορίας, ιδίως όσον αφορά την ανάπτυξη και την εκβιομηχάνιση των προηγμένων ευρωπαϊκών αεροναυτικών προϊόντων και υπηρεσιών. Αυτονόητα λοιπόν η διττή, ανάπτυξη στρατηγικών υποδομών και βιώσιμων μεταφορών αποτελούν καίριους στόχους της δανειοδοτικής πολιτικής της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων στον τομέα των μεταφορών.

Προκειμένου να επιταχυνθεί ο ρυθμός καινοτομίας και η κλίμακα ανάπτυξης, η Επιτροπή σκοπεύει να αναλάβει συνοδευτικές δράσεις πολιτικής και να επενδύσει τα κεφάλαια του προγράμματος «Ορίζοντας 2020» για τη δημιουργία συνεργειών με άλλα ευρωπαϊκά, εθνικά, περιφερειακά και τοπικά προγράμματα, συμπεριλαμβανομένης της διευκόλυνσης «Συνδέοντας την Ευρώπη».

Οι συμπράξεις με τη βιομηχανία μεταφορών θα ενισχυθούν στο πλαίσιο του προγράμματος «Ορίζοντας 2020», προκειμένου να ξεπεραστεί ο κατακερματισμός και, ως εκ τούτου, να επιταχυνθεί η υιοθέτηση καινοτόμων λύσεων από την αγορά.

Η κοινή τεχνολογική πρωτοβουλία Clean Sky 2, που αποτελεί συνέχεια της Clean Sky 1, εφαρμόζεται από το 2014 μέχρι το 2024 και προορίζεται να αναπτύξει και να παρουσιάσει τις νέες ρηξικέλευθες τεχνολογίες για την αγορά πολιτικών αεροσκαφών με στόχο τη μείωση των εκπομπών και του θορύβου των αεροσκαφών και τη διασφάλιση της διεθνούς

²³ Ανακοίνωση της Επιτροπής - Ένα επενδυτικό σχέδιο για την Ευρώπη - COM/2014/0903 final.

ανταγωνιστικότητας του ευρωπαϊκού κλάδου αερομεταφορών. Η προτεινόμενη συνεισφορά της ΕΕ για την Clean Sky 2 καθ' όλη την περίοδο χρηματοδότησης του προγράμματος «Ορίζοντας 2020» (2014-2020) ανέρχεται σε 1,8 δισ. €.

Η κοινή επιχείρηση του ερευνητικού προγράμματος για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας (SESAR) στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, μια σύμπραξη μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού τομέα που συστάθηκε για την περίοδο 2007-2016, είναι το εκτελεστικό όργανο του τεχνολογικού σκέλους της πρωτοβουλίας για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό (ΕΕΟ). Ωστόσο, είναι αναγκαίο να συνεχιστεί η έρευνα και η καινοτομία για την διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας (ATM) μετά το 2016, και ιδίως η συντονισμένη προσέγγιση της έρευνας για την ATM και την καινοτομία στο πλαίσιο του ΕΕΟ ώστε να επιτευχθούν οι στόχοι επιδόσεων που έχουν τεθεί. Η Επιτροπή έχει προτείνει την παράταση της διάρκειας της κοινής επιχείρησης SESAR έως το 2024, ώστε να διασφαλιστεί η συμβολή της στην επίτευξη των στόχων της Λευκής Βίβλου του 2011 για τις μεταφορές και του προγράμματος «Ορίζοντας 2020», σε σχέση με τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό και την ATM. Το ποσό που διατίθεται για την πρωτοβουλία SESAR το 2014 και το 2015 ανέρχεται σε 70 εκατ. ευρώ. Η προτεινόμενη συνεισφορά της ΕΕ σε ολόκληρο το πρόγραμμα «Ορίζοντας 2020» για το SESAR είναι 600 εκατ. ευρώ.

Οι στόχοι του προγράμματος SESAR 2020 συνίστανται στα εξής:

την παροχή ασφαλέστερων, καθαρότερων και με περισσότερο αποτελεσματικό κόστος αεροπορικό ταξίδι, ο συνδυασμός δημόσιου και ιδιωτικού τομέα για επενδύσεις στην έρευνα και τεχνολογία (R&D PPI), τη διασφάλιση έγκαιρης, ανθεκτικής και απρόσκοπτης αερομεταφοράς ανά τον κόσμο και με συνεργάτες παγκοσμίως και τη δημιουργία ενός ευρωπαϊκού εναέριου χώρου πιο ελκυστικού για τους επιβάτες παγκοσμίως²⁴.

²⁴ Marc Thomas «Αεροπορικές μεταφορές: Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός», Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο» (10/2017)

http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/el/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.9.htm

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

Θεσμικές προσαρμογές της Ελλάδας για την Επίτευξη των Στόχων του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού.

3.1 Η υποχρέωση της Ελλάδας για την εφαρμογή του κανονιστικού πλαισίου του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού.

Ο εκσυγχρονισμός είναι μια αέναη διαδικασία προσαρμογής στις εξελίξεις του συστήματος που ανήκει κάθε χώρα και στην πρόοδο της τεχνολογίας. Ο εκσυγχρονισμός και οι μεταρρυθμίσεις χρειάζονται τη χάραξη στρατηγικής πολιτικής. Κατ' ακολουθία η επίτευξη των στόχων των μεταρρυθμίσεων σε ένα σύστημα σε καθορισμένο χρόνο και περιοχή απαιτεί θεσμικές αλλαγές και προσαρμογές για να υπάρξει αποτέλεσμα. Οι θεσμικές προσαρμογές στις οποίες καλείται να προβεί η Ελλάδα στο πλαίσιο λειτουργίας του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού είναι απαραίτητη προϋπόθεση για να την επίτευξη των εθνικών και ευρωπαϊκών στόχων και επιδιώξεων.

Απώτερος σκοπός των μεταρρυθμίσεων στον τομέα της αεροναυτιλίας είναι η αειφόρος ανάπτυξη και η βιωσιμότητα του συστήματος με θετικά ποιοτικά και οικονομικά αποτελέσματα για τον τουρισμό σε ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο. Ένας από τους βασικούς στόχους, πέρα από την ασφάλεια των πτήσεων, των οργάνων της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας είναι η σχέση του κόστους/αποτελεσματικότητας της παροχής αεροναυτιλιακών υπηρεσιών. Για να επιτευχθεί αυτό είναι απαραίτητο για την Ελλάδα να συμμορφώνεται αποτελεσματικά και εγκαίρως με τους ευρωπαϊκούς κανονισμούς του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού.

Οι Ευρωπαϊκοί κανονισμοί απαιτούν τον διαχωρισμό των ρυθμιστικών και εποπτικών αρμοδιοτήτων από τους φορείς παροχής υπηρεσιών αερολιμένων και παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας με σκοπό να εξασφαλίζεται η βιωσιμότητά τους.

Στο μέχρι σήμερα κανονιστικό πλαίσιο λειτουργίας των υπηρεσιών πολιτικής αεροπορίας της Ελλάδας, ενσωματώνονται, στον ίδιο κρατικό φορέα, ο φορέας παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, ο φορέας διαχείρισης των 25 αεροδρομίων (τα υπόλοιπα 15 έχουν παραχωρηθεί σε ιδιώτες) καθώς και οι ρυθμιστικές και οι εποπτικές αρμοδιότητες που διέπουν τις δραστηριότητες του συστήματος των αερομεταφορών.

Επομένως, αποτελεί πρόκληση για τη σημερινή δομή της ελληνικής πολιτικής αεροπορίας να εφαρμόσει αποτελεσματικά τους ευρωπαϊκούς κανονισμούς προχωρώντας στις απαραίτητες μεταρρυθμίσεις και θεσμικές προσαρμογές και να διαχωρίσει τις κρατικές ρυθμιστικές και εποπτικές αρμοδιότητες του τομέα των αερομεταφορών από τις αρμοδιότητες των φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας και αεροδρομίων.

3.2 Το Νέο Κανονιστικό Πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού

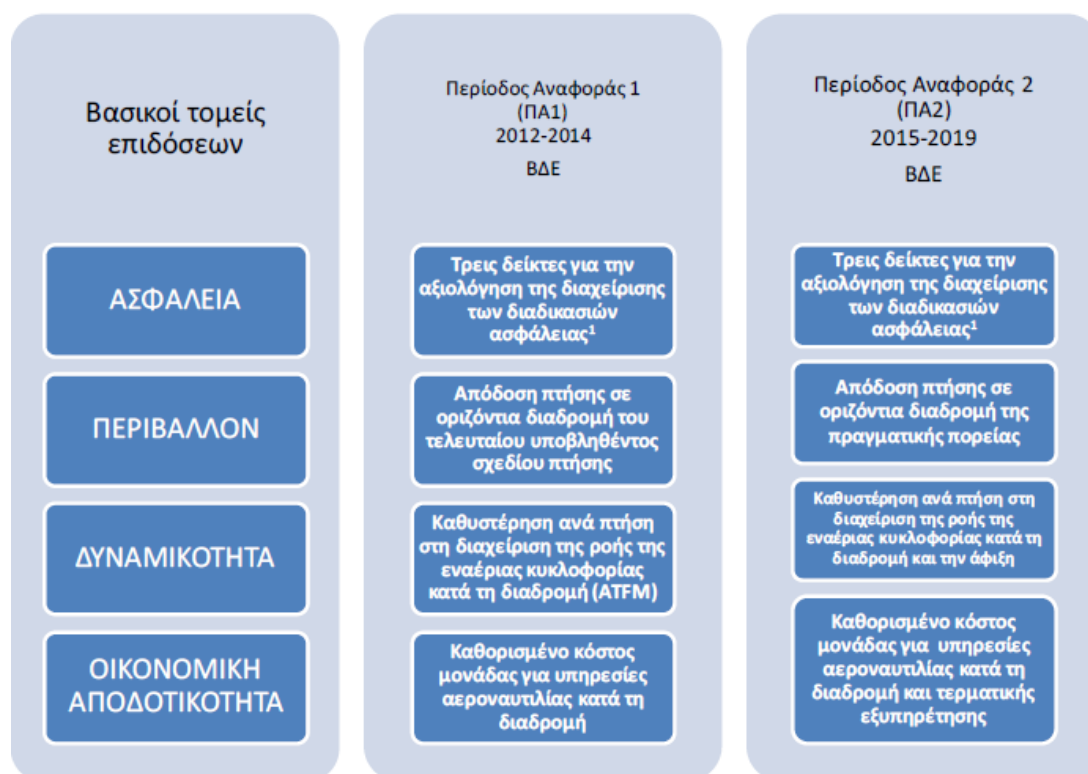
Στο πλαίσιο της εφαρμογής των Κανονισμών για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό, το σύνολο των δαπανών για τις εγκαταστάσεις, ευκολίες και εξυπηρετήσεις αεροναυτιλίας και τη λειτουργία του συστήματος τελών διαδρομής χρεώνεται στη βάση κόστους της χώρας μας και χρηματοδοτείται από τους χρήστες του εναερίου χώρου μέσω της επιβολής τελών διαδρομής και τερματικής περιοχής. Το σύστημα τελών για τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας συμβάλλει στην επίτευξη μεγαλύτερης διαφάνειας όσον αφορά στον καθορισμό, την επιβολή και την είσπραξη τελών από χρήστες του εναερίου χώρου ενώ οι δαπάνες ελέγχονται τόσο από τους χρήστες όσο και από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή σε ότι αφορά στην επιλεξιμότητά τους και στην καλή σχέση κόστους/αποτελεσματικότητας της παροχής αεροναυτιλιακών υπηρεσιών.

Παράλληλα, σύμφωνα με τις διατάξεις της νομοθεσίας για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό, με στόχο τη βιώσιμη ανάπτυξη του συστήματος αεροπορικών μεταφορών και τη βελτίωση της γενικότερης απόδοσης των υπηρεσιών αεροναυτιλίας στα κύρια πεδία της ασφάλειας πτήσεων, του περιβάλλοντος, της χωρητικότητας και της οικονομικής απόδοσης επιλέγονται κύριοι δεσμευτικοί, δείκτες επιδόσεων εξειδικευμένοι και μετρήσιμοι οι οποίοι χρησιμοποιούνται για τον καθορισμό στόχων επιδόσεων σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης και ορίζονται περίοδοι αναφοράς²⁵. Οι σχετικοί στόχοι πρέπει να είναι εφικτοί, ρεαλιστικοί και να υπακούουν σε συγκεκριμένες χρονικές δεσμεύσεις αποβλέποντας στην αποτελεσματική παρακολούθηση της βιώσιμης εκτέλεσης των υπηρεσιών αεροναυτιλίας.

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται οι βασικοί τομείς επιδόσεων και οι αντίστοιχοι δείκτες επιδόσεων οι οποίοι χρησιμοποιήθηκαν κατά τη διάρκεια της πρώτης και της δεύτερης περιόδου αναφοράς του συστήματος επιδόσεων:

²⁵ «περίοδος αναφοράς»: η περίοδος ισχύος και εφαρμογής των στόχων και των σχεδίων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης, όπως ορίζει το άρθρο 11 παράγραφος 3 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004

Πίνακας 4: Δείκτες Επιδόσεων



Ενόψει της έναρξης της τρίτης περιόδου αναφοράς των ετών 2020 – 2024, εκπονήθηκε ειδική έκθεση από το Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο σύμφωνα με την οποία η διαχείριση του ευρωπαϊκού εναέριου χώρου εξακολουθεί να είναι κατακερματισμένη και η ιδέα του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού δεν έχει ακόμη πραγματοποιηθεί. Σύμφωνα με την έκθεση, δεν έχει επιτευχθεί έως σήμερα σημαντική μείωση των αεροναυτιλιακών τελών ενώ, παράλληλα, οι καθυστερήσεις στον τομέα της εναέριας κυκλοφορίας έχουν αυξηθεί γεγονός το οποίο καθιστά σαφές ότι η Ευρώπη δεν έχει δρέψει, έως σήμερα, τα οφέλη ενός ενιαίου ουρανού.

Με στόχο την ενίσχυση της αποτελεσματικότητας του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού και σε συνέχεια των συστάσεων του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου προς την Ευρωπαϊκή Ένωση προτάθηκε στα κράτη μέλη ο εξορθολογισμός και, κατά συνέπεια, η επανεξέταση και

αναθεώρηση του νομικού πλαισίου που διέπει τους μηχανισμούς χρέωσης και επιδόσεων αεροναυτιλίας.

Προς την κατεύθυνση αυτή και ενόψει της έναρξης της τρίτης περιόδου αναφοράς του συστήματος επιδόσεων έχει ανοίξει ένας κύκλος συνομιλιών μεταξύ της Επιτροπής, των Κρατών Μελών, των χρηστών του εναερίου χώρου και λοιπών ενδιαφερομένων φορέων με στόχο την υιοθέτηση των αναθεωρημένων σχετικών εκτελεστικών κανονισμών, έως τον Νοέμβριο τρέχοντος έτους.

Λόγω της στενής σχέσης μεταξύ του μηχανισμού επιδόσεων και του συστήματος χρέωσης και προκειμένου να βελτιωθεί η σαφήνεια και να εξασφαλιστεί η αρχή της ασφάλεια δικαίου, η Επιτροπή προτείνει τη συγχώνευση των εκτελεστικών κανονισμών χρέωσης και επιδόσεων σε έναν, ενιαίο, εκτελεστικό κανονισμό. Το προτεινόμενο κείμενο αποτέλεσε αντικείμενο συζήτησης και προβληματισμού, υποβολής παρατηρήσεων και επανεξέτασης τόσο από τα κράτη μέλη, τους Φορείς Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας, τις ενώσεις χρηστών του εναερίου χώρου και τις επαγγελματικές ενώσεις όσο και από τα Όργανα και τη Νομική Υπηρεσία της Επιτροπής.

Οι, υπό συζήτηση, αρχές των αναθεωρήσεων συνοψίζονται στα παρακάτω σημεία:

1. Ενισχύεται σημαντικά ο ρόλος των Εθνικών Εποπτικών Αρχών Αεροναυτιλίας ειδικότερα ως προς την αξιολόγηση των τοπικών συνθηκών, την παρακολούθηση των επιδόσεων και την ενίσχυση της εξουσίας επιβολής μέτρων.
2. Αναθεωρείται η διαδικασία για τον καθορισμό στόχων σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης και αξιολόγησης της συνάφειας των Σχεδίων Επιδόσεων με τους στόχους αυτούς προκειμένου να καταστεί η διαδικασία λιγότερο πολύπλοκη και χρονοβόρα.

3. Αναθεωρείται η προσέγγιση για τον σχεδιασμό και την αξιολόγηση των επιδόσεων προκειμένου να διασφαλίζεται η πλήρης διαφάνεια και κυρίως να μειωθούν οι χρόνοι.

4. Επανεξετάζονται και ενισχύονται οι δείκτες επιδόσεων στους βασικούς τομείς της ασφάλειας, του περιβάλλοντος, της χωρητικότητας και της οικονομικής αποδοτικότητας.

5. Η θέσπιση των Σχεδίων Επιδόσεων σε επίπεδο λειτουργικών τμημάτων εναερίου χώρου καθίσταται προαιρετική και συνεπώς είναι στη διακριτική ευχέρεια του Κράτους Μέλους να αποφασίσει εάν το Σχέδιο Επιδόσεων υποβάλλεται σε επίπεδο Λειτουργικών Τμημάτων Εναερίου Χώρου ή σε Εθνικό Επίπεδο προκειμένου να διασφαλίζονται πραγματικά οφέλη.

6. Ενισχύονται τα καθεστάτα παροχής κινήτρων με στόχο την ενθάρρυνση καλύτερων επιδόσεων προκειμένου να αντιμετωπιστούν επιχειρησιακά ζητήματα όπως η ανασυγκρότηση του εναερίου χώρου και ο εξορθολογισμός των υποδομών επικοινωνίας, πλοήγησης και επιτήρησης.

7. Καθίσταται υποχρεωτική η επιστροφή των μη δαπανημένων επενδυτικών κεφαλαίων και διευκρινίζεται ο τρόπος διαχείρισης των πόρων από συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα.

8. Ενισχύεται η κανονιστική παρακολούθηση των κεφαλαιουχικών δαπανών (CAPEX) στο πλαίσιο του Σχεδίου Επιδόσεων Αεροναυτιλίας.

Από τα ανωτέρω καθίσταται σαφές ότι η εφαρμογή ενός νέου κανονιστικού πλαισίου με σκοπό την επίτευξη των στόχων του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού θα αποτελέσει πρόκληση για όλα τα εμπλεκόμενα μέρη τόσο για την υιοθέτησή του όσο και την εφαρμογή των διατάξεων στο μέλλον. Θα ήταν παράλειψη να μην αναφερθεί ότι δεν επίκειται στο άμεσο χρονικό διάστημα η αναθεώρηση της βασικής νομοθεσίας που διέπει τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό

Ουρανό, ήτοι των Κανονισμών ΕΚ 549/2004, ΕΚ550/2004 και ΕΚ 551/2004, όπως έχουν τροποποιηθεί και ισχύουν σήμερα.

3.3 Οι Φορείς Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας στην Ευρώπη

Η διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας αναπτύσσεται και προσφέρεται σε εθνικό επίπεδο από τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Στον Ευρωπαϊκό χώρο έχουν συσταθεί ανεξάρτητοι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας που είναι Κρατικές εταιρείες των οποίων οι οικονομικές δραστηριότητες τελούν υπό πλήρη ανεξαρτησία σε σχέση με το Δημόσιο και από την άλλη πλευρά διασφαλίζεται βάσει σαφούς διαχωρισμού των αρμοδιοτήτων η σχέση ελέγχοντος και ελεγχόμενου.

Τα τελευταία χρόνια αναπτύσσεται συνεχώς μια νέα τάση όσον αφορά την μεταρρύθμιση του Δημοσίου Τομέα. Η τάση αυτή σχετίζεται με τη μετάβαση της λειτουργίας των δημόσιων υπηρεσιών προς την ιδιωτικοποίηση στη λογική των τρόπων και μεθόδων λειτουργίας του ιδιωτικού τομέα, αλλά και στη λογική της μείωσης του κόστους και της μεγιστοποίησης των κερδών.

Στις σύγχρονες δομές λειτουργίας του δημόσιου τομέα, αναβαθμίζεται ο ρόλος του κράτους ρυθμιστή, που προστατεύει το δημόσιο συμφέρον και περιορίζεται ο ρόλος του κράτους παρόχου.

Σε αρκετές, αντίστοιχες με την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, υπηρεσίες του εξωτερικού έχει επέλθει διαχωρισμός των κανονιστικών και εποπτικών αρμοδιοτήτων τους από τις αρμοδιότητες παροχής υπηρεσιών οι οποίες ανατίθενται πλέον σε δημόσιες επιχειρήσεις ή ιδιωτικούς φορείς. Παρά ταύτα είναι σημαντική και η εμπλοκή του Δημοσίου είτε ως μετόχου στις δραστηριότητες είτε ως όργανο πιστοποίησης των παρεχομένων υπηρεσιών έχοντας εποπτικό ρόλο.

Αναφορικά με τον τομέα της παροχής αεροναυτιλιακών υπηρεσιών ιδιαιτέρως και σύμφωνα με τις επιταγές των ευρωπαϊκών κανονισμών αλλά και τις συστάσεις του ICAO προς τα συμβαλλόμενα κράτη μέλη, επιβάλλεται ο διαχωρισμός μεταξύ ελέγχοντος και ελεγχόμενου.

Στον παρακάτω πίνακα (*ACE 2016, Benchmarking Report with 2017 – 2021 outlook, Report commissioned by the Performance Review Commission, Eurocontrol, May 2018, σελ. 3*) παρουσιάζεται ανάγλυφα το ιδιοκτησιακό καθεστώς τριάντα οκτώ (38) φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας (Air Navigation Service Providers – ANSP's) οι οποίοι συμμετέχουν στο πανευρωπαϊκό σύστημα των Τελών Διαδρομής.

Πίνακας 5: Σύγκριση του θεσμικού πλαισίου λειτουργίας των ANSPs στην Ευρώπη

	ANSP	Code	Country	Organisational & Corporate Arrangements
1	Albcontrol	AL	Albania	Joint-stock company (State-owned)
2	ANS CR	CZ	Czech Republic	State-owned enterprise
3	ARMATS	AM	Armenia	Joint-stock company (State-owned)
4	Austro Control	AT	Austria	Limited liability company (State-owned)
5	Avinor	NO	Norway	Joint-stock company (State-owned)
6	Belgocontrol	BE	Belgium	State-owned enterprise
7	BULATSA	BG	Bulgaria	State-owned enterprise
8	Croatia Control	HR	Croatia	Joint-stock company (State-owned)
9	DCAC Cyprus	CY	Cyprus	State body
10	DFS	DE	Germany	Limited liability company (State-owned)
11	DHMI	TR	Turkey	Autonomous State enterprise
12	DSNA	FR	France	State body (autonomous budget)
13	EANS	EE	Estonia	Joint-stock company (State-owned)
14	ENAIRES	ES	Spain	State-owned enterprise
15	ENAV	IT	Italy	Joint-stock company (State-owned), listed company since July 2016
16	Finavia	FI	Finland	State-owned enterprise
17	HCAA	GR	Greece	State body
18	HungaroControl	HU	Hungary	State-owned enterprise
19	IAA	IE	Ireland	Joint-stock company (State-owned)
20	LFV	SE	Sweden	State-owned enterprise
21	LGS	LV	Latvia	Joint-stock company (State-owned)
22	LPS	SK	Slovak Republic	State-owned enterprise
23	LVNL	NL	Netherlands	Independent administrative body
24	MATS	MT	Malta	Joint-stock company (State-owned)
25	M-NAV	MK	F.Y.R. Macedonia	Joint-stock company (State-owned)
26	MoldATSA	MD	Moldova	State-owned enterprise
27	MUAC			International organization
28	NATS	UK	United Kingdom	Joint-stock company (part-private)
29	NAV Portugal	PT	Portugal	State-owned enterprise
30	NAVIAIR	DK	Denmark	State-owned enterprise
31	Oro Navigacija	LT	Lithuania	State-owned enterprise
32	PANSA	PL	Poland	State body (acting as a legal entity with an autonomous budget)
33	ROMATSA	RO	Romania	State-owned enterprise
34	Sakaeronavigatsia	GE	Georgia	Limited liability company (State-owned)
35	Skyguide	CH	Switzerland	Joint-stock company (part-private)
36	Slovenia Control	SI	Slovenia	State-owned enterprise
37	SMATSA	RS	Serbia	Limited liability company
		ME	Montenegro	
38	UkSATSE	UA	Ukraine	State-owned enterprise

Όπως φαίνεται στον πίνακα, οι περισσότεροι φορείς ανήκουν κατά 100% στο Κράτος και αποτελούν είτε επιχειρήσεις του δημοσίου είτε οντότητες του δημοσίου οι οποίες ωστόσο έχουν ανεξάρτητο προϋπολογισμό. Οι μόνες περιπτώσεις φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας οι οποίες ανήκουν αμιγώς στο δημόσιο τομέα, χωρίς αυτόνομο προϋπολογισμό, είναι η χώρα μας και η Κύπρος. Επισημαίνεται ότι η Κύπρος την περίοδο αυτή, βρίσκεται σε διαδικασία αλλαγής του ιδιοκτησιακού καθεστώτος του Φορέα Παροχής Αεροναυτιλιακών Υπηρεσιών και αναμένεται το προσεχές χρονικό διάστημα να ψηφιστεί στη Βουλή η μετατροπή του σε εταιρεία του Δημοσίου. Παράλληλα, επισημαίνεται ότι ο μοναδικός Φορέας Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας ο οποίος έχει την εταιρική μορφή σύμπραξης ιδιωτικού και δημόσιου τομέα είναι ο φορέας του Ηνωμένου Βασιλείου (NATS).

3.4 Το Νέο Θεσμικό Πλαίσιο της Ελληνικής Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας

Για τη συμμόρφωση των Κρατών Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης με τις διατάξεις των Κανονισμών του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, αποτελεί σημαντικό ζήτημα το νομικό καθεστώς των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας, η διάρθρωση του καθεστώτος ιδιοκτησίας και τυχόν ρυθμίσεις οι οποίες έχουν σημαντικό αντίκτυπο στον έλεγχο των περιουσιακών στοιχείων των παρόχων των υπηρεσιών καθώς και τυχόν δεσμούς με οργανισμούς που δεν εμπλέκονται στην παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας, συμπεριλαμβανομένων των εμπορικών δραστηριοτήτων που διεξάγουν είτε άμεσα είτε μέσω σχετικών επιχειρήσεων.

Το ερώτημα υπό διερεύνηση είναι κατά πόσο συμμορφώνονται τα κράτη μέλη στους Κανονισμούς στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού και ειδικότερα η Ελλάδα. Θεωρούμε ότι ως προς την ανταποδοτικότητα των τελών που επιβάλλονται και τις επενδύσεις που ενέχονται υπάρχουν σημαντικά περιθώρια βελτίωσης ως προς το κριτήριο της συμμόρφωσης. Τίθεται όμως το ερώτημα για το κοινοτικό σύστημα διαβούλευσης κατά πόσο δηλαδή αποφέρει τα αναμενόμενα αποτελέσματα σύγκλισης των απόψεων των εμπλεκόμενων μερών που στην περίπτωση μας είναι τα κράτη μέλη και οι εκπρόσωποι των αεροπορικών εταιριών (users) σε θέματα διαφάνειας (transparency), επίτευξης κοινών στόχων (efficiency) και βιωσιμότητας (sustainability) του συστήματος. Σε ότι αφορά την

Ελλάδα οι προσφερόμενες υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας διοικητικά υπάγονται στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας η οποία με τη σειρά της υπάγεται διοικητικά στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών και οικονομικά χρηματοδοτείται από τον τακτικό προϋπολογισμό και το πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων της χώρας μας.

Σημειώνεται ότι η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.) είναι ο κρατικός φορέας της χώρας μας ο οποίος είναι υπεύθυνος για τη διαχείριση των αεροπορικών μεταφορών, των κρατικών και δημοτικών αερολιμένων της Ελλάδας, του εθνικού εναερίου χώρου καθώς και την παρακολούθηση και τήρηση όλων των κανονισμών ασφαλείας αεροσκαφών και επιβατών καθώς και την εναέριας κυκλοφορίας.

Αποστολή της Υ.Π.Α. είναι η οργάνωση, η ανάπτυξη και ο έλεγχος των αεροπορικών μεταφορών της χώρας, η μελέτη και η διατύπωση εισηγήσεων προς τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών για τη διαμόρφωση πολιτικής σχετικά με τις δραστηριότητες της Πολιτικής Αεροπορίας και των αερομεταφορών γενικά.

Μέχρι σήμερα παρατηρείται το γεγονός ότι το ελληνικό δημόσιο στερείται χαρακτηριστικών τέτοιων ώστε να καθίσταται ικανό να ανταποκρίνεται αποτελεσματικά στην επίτευξη των στόχων που το ίδιο θέτει και θεσμοθετεί εθνικά ή και διευρωπαϊκά. Κυρίως φαίνεται να απουσιάζει η ισχυρή πολιτική βούληση η οποία είναι αναγκαία για μεταρρυθμίσεις και προσαρμογές στο σημερινό ευρωπαϊκό θεσμικό περιβάλλον. Ακόμα υπάρχουν πολλά περιθώρια για σύγκλιση σε σχέση με τη συμμόρφωση στο ευρωπαϊκό κανονιστικό πλαίσιο ως προς τους στόχους του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού που αφορούν τη βιωσιμότητα του ανεξάρτητου, σύμφωνα με τους κανονισμούς, παρόχου αεροναυτιλίας αλλά και την αποτελεσματικότητα του κόστους και την ανταποδοτικότητα (υποχρεωτική από κανονισμό) των επιβαλλομένων τελών.

Η σημαντική καθυστέρηση των επενδύσεων όπως είναι φυσικό επιδρά και στην επίτευξη των υπολοίπων στόχων που είναι η αύξηση της χωρητικότητας του εναερίου χώρου και η μείωση των καθυστερήσεων σε συνθήκες ασφάλειας των πτήσεων. Άποψή μας είναι ότι πρέπει να δημιουργηθεί ένα νομοθετικό πλαίσιο το οποίο να διασφαλίζει την διοικητική και οικονομική

αυτοτέλεια του παρόχου κατά τρόπο που να εξασφαλίζεται η βιωσιμότητά του και η διαλειτουργικότητά του με τους κρατικούς θεσμούς της ρυθμιστικής και εποπτικής αρχής και των παρόχων υπηρεσιών αεροδρομίων.

Ο νόμος 4427/2016 (ΦΕΚ Α188/08-10-2016) για την αναδιάρθρωση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας φαίνεται να βρίσκεται στην σωστή κατεύθυνση από την άποψη εφαρμογής των ευρωπαϊκών κανονισμών που αφορούν την Πολιτική Αεροπορία. Οι κανονισμοί προβλέπουν τον θεσμικό διαχωρισμό του παρόχου (provider) υπηρεσιών αεροναυτιλίας και αεροδρομίων από τον ρυθμιστή (regulator) και τις εποπτικές αρχές (supervision).

Ειδικότερα, οι διατάξεις του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004 για τη χάραξη του πλαισίου για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού προβλέπουν ότι «όταν τα κράτη μέλη αναλαμβάνουν δράση για την εξασφάλιση της συμμόρφωσης προς κοινοτικές απαιτήσεις, οι αρχές που ελέγχουν τη συμμόρφωση θα πρέπει να διαθέτουν επαρκή ανεξαρτησία έναντι των φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας». Είναι σαφές ότι σύμφωνα με τις διατάξεις των Κανονισμών επιβάλλεται ο διαχωρισμός των ρυθμιστικών αρμοδιοτήτων από την παροχή υπηρεσιών και ότι είναι στην ευθύνη των κρατών μελών η παρακολούθηση της ασφαλούς και αποτελεσματικής παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας και ο έλεγχος της συμμόρφωσης των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας προς τις κοινές απαιτήσεις που καθιερώνονται σε κοινοτικό επίπεδο.

Στον νόμο όμως, η εποπτική αρχή αεροναυτιλίας (National Surveillance Authority) εντάσσεται θεσμικά στον ρυθμιστή. Τίθεται επομένως το ερώτημα κατά πόσο διασφαλίζεται η ανεξαρτησία των οργάνων εποπτείας του συστήματος των οποίων σκοπός είναι να εποπτεύουν την αποτελεσματικότητα των στόχων της διαχείρισης της αεροναυτιλίας και να εξασφαλίζουν τη βιωσιμότητα των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας.

Στον ίδιο νόμο η αεροναυτιλία ως πάροχος έχει σχεδιαστεί κατά τέτοιο τρόπο ώστε θεσμικά να ανήκει στον ίδιο φορέα Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας με τα αεροδρόμια και τα υδατοδρόμια με κοινό φορέα κρατικού προϋπολογισμού. Η μη εξασφάλιση επομένως της

οικονομικής αυτοτέλειας, σε συνδυασμό με την καθυστέρηση των ενεχομένων επενδύσεων, θέτουν σε αμφισβήτηση κατά πόσον το νομοθετικό πλαίσιο που πρόκειται να εφαρμοστεί εξυπηρετεί ικανοποιητικά τους στόχους του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού.

Εν κατακλείδι, η δημιουργία αυτοτελών και ανεξάρτητων φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας και αεροδρομίων θα ήταν κατά την άποψή μας, η πλέον ενδεδειγμένη θεσμική προσαρμογή για την επίτευξη των στόχων του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού εκ μέρους της Ελλάδας.

Συμπεράσματα

Η κύρια πρόκληση για να επιτευχθεί η ανάπτυξη της ευρωπαϊκής αεροπορίας είναι να μειωθούν οι περιορισμοί τόσο στη χωρητικότητα όσο και την αποδοτικότητα, οι οποίοι παρεμποδίζουν σοβαρά την ικανότητα του ευρωπαϊκού αεροπορικού τομέα να αναπτυχθεί με βιώσιμο και ανταγωνιστικό τρόπο σε διεθνές επίπεδο, και προκαλούν κυκλοφοριακή συμφόρηση, καθυστερήσεις και αύξηση του κόστους.

Η ευρωπαϊκή αεροπορία μπορεί να παραμείνει ανταγωνιστική μόνον εάν όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη του δημοσίου και του ιδιωτικού τομέα υιοθετήσουν μία ολιστική προσέγγιση για την αντιμετώπιση των βασικών προκλήσεων που αντιμετωπίζει σήμερα η ευρωπαϊκή αεροπορία και εάν ενεργήσουν με συμπληρωματικό και συντονισμένο τρόπο. Αυτό αποτελεί μονόδρομο ώστε να μετατραπούν τα μέτρα που προτείνονται στην παρούσα στρατηγική σε οφθαλμοφανή και απτά αποτελέσματα.

Τα κράτη μέλη και όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, όπως οι αεροπορικές εταιρείες, οι οι διαχειριστές αερολιμένων, οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας, οι κατασκευαστές, και οι κοινωνικοί εταίροι έχουν ρόλο να διαδραματίσουν. Μόνον αποτελεσματικά συνεργαζόμενοι μεταξύ τους μπορούν να συμβάλλουν ώστε θα διασφαλισθεί η επιτυχία της ευρωπαϊκής αεροπορίας παγκοσμίως στο παρόν αλλά κυρίως στο μέλλον. Είναι προφανές ότι τα εμπλεκόμενα συμφέροντα είναι ίσως ορισμένες φορές αντικρουόμενα παρόλα αυτά πρέπει να

βρεθεί ομαδικός τρόπος λειτουργίας. Προς επίτευξη του παραπάνω στόχου ο κοινωνικός διάλογος, και ιδίως ο κλαδικός κοινωνικός διάλογος μέσω της επιτροπής πολιτικής αεροπορίας, καλείται να διαδραματίσει καίριο ρόλο.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση σημαντικό είναι να εκφράζεται με μία ενιαία φωνή τόσο σε διεθνείς οργανισμούς όσο και με τρίτες χώρες υπακούοντας σε πνεύμα ενότητας σε διεθνές επίπεδο υποστηρίζοντας, επίσης, πλήρως τις δραστηριότητες του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας που αφορούν τα πρότυπα ασφάλειας πτήσεων και προστασίας, τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας και το περιβάλλον.

Οι αερομεταφορές έχουν αποκτήσει καταλυτικό ρόλο για την οικονομική ανάπτυξη. Πρέπει να γίνει απολύτως κατανοητό ότι ένας αεροπορικός τομέας υψηλών επιδόσεων συμβάλλει σε μια υγιή οικονομία της Ε.Ε.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει ήδη αναλάβει ηγετικό ρόλο στην αλλαγή των δεδομένων με τη δημιουργία μίας ενιαίας αγοράς αερομεταφορών. Κατά την ανάπτυξη της εν λόγω αγοράς, ο στόχος είναι η προώθηση των συμφερόντων των καταναλωτών, ο περιορισμός των εμποδίων στις συναλλαγές, η διατήρηση ισότιμων όρων ανταγωνισμού για τους φορείς εκμετάλλευσης, η προώθηση της καινοτομίας, η διατήρηση των υψηλότερων δυνατών επιπέδων ασφάλειας και η συμμετοχή όλων των ενδιαφερόμενων μερών στη διαδικασία.

Οι αρχές αυτές οφείλουν και πρέπει να επιδιωχθούν από όλα τα συμβαλλόμενα μέρη σε παγκόσμιο επίπεδο. Ο αεροπορικός τομέας της Ε.Ε πρέπει να ακολουθήσει τον δρόμο της ανάπτυξης και της αλλαγής, εξασφαλίζοντας την πρόσβαση σε καίριες αγορές ανάπτυξης υπηρετώντας διττά και αυτόν τον ίδιο τον κλάδο αλλά και τους πολίτες της ΕΕ. Η επιτυχία της εσωτερικής αγοράς αερομεταφορών της ΕΕ και οι αρχές και οι κανόνες στους οποίους βασίζεται πρέπει να προωθηθούν σε διεθνές επίπεδο με μια φιλόδοξη εξωτερική πολιτική αερομεταφορών της ΕΕ και με διαπραγματεύσεις μεταξύ των βασικών εταίρων. Επομένως, είναι απαραίτητη η χρήση δράσης σε επίπεδο ΕΕ για να υπερβληθούν οι υφιστάμενοι περιορισμοί χωρητικότητας και απόδοσης, οι οποίοι οφείλονται στην αναποτελεσματική χρήση των υπάρχοντων πόρων (εναέριος χώρος, αερολιμένες) αλλά και σε εμπορικούς περιορισμούς. Οι αεροπορικές μεταφορές πρέπει να καταστούν αναπόσπαστο στοιχείο των

διατροφικών μεταφορών, για την καλύτερη δυνατή συνδεσιμότητα, η οποία με τη σειρά της θα βοηθήσει στην ανάπτυξη της ευρωπαϊκής οικονομίας.

Οι αερομεταφορές είναι παγκοσμιοποιημένος από τη φύση του κλάδος και όλα τα μέρη του αεροπορικού δικτύου της ΕΕ συμβάλλουν στην ανάπτυξη όλων των υπολοίπων κλάδων της οικονομίας και στην ταχύτερη λειτουργία και ανάπτυξη της ενιαίας αγοράς. Εφόσον λοιπόν υπάρξει ανταγωνιστικός και βιώσιμος τομέας αερομεταφορών θα επιτραπεί στην Ευρώπη να διατηρήσει την πολύτιμη ηγετική της θέση, υπηρετώντας το συμφέρον των πολιτών και του κλάδου της.

Οι εναέριες μεταφορές αποτελούν σημαντική συνιστώσα της εσωτερικής αγοράς της ΕΕ, στο μέτρο που προωθούν την κινητικότητα προσώπων και αγαθών, λειτουργώντας παράλληλα ως μοχλός οικονομικής ανάπτυξης. Περί τα 920 εκατομμύρια επιβάτες καθώς και 15 εκατομμύρια τόνοι εμπορευμάτων μετακινήθηκαν από και προς τους αερολιμένες της ΕΕ το 2015. Την ίδια χρονιά, ο ευρωπαϊκός ουρανός κατελήφθη από σχεδόν 10 εκατομμύρια πτήσεις IFR. Για την ασφαλή και αποδοτική ροή της κυκλοφορίας αυτής απαιτείται η συνδρομή της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (ATM), η οποία εξυπηρετεί τρεις βασικές λειτουργίες: α) τη διασφάλιση του διαχωρισμού των αεροσκαφών, β) την εξισορρόπηση μεταξύ παροχής (έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας) και ζήτησης (πτήσεις) και γ) την παροχή αεροναυτικών πληροφοριών σε χρήστες του εναέριου χώρου.

Παρά τον εγγενώς διεθνή χαρακτήρα της, όπως προαναφέρθηκε, η διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας μέχρι σήμερα ασκείται παραδοσιακά σε εθνικό επίπεδο, σε ένα κατακερματισμένο και μονοπωλιακό περιβάλλον, με τα παραπάνω δυσμενή αποτελέσματα που επιβαρύνει τους χρήστες του εναέριου χώρου. Ως εκ τούτου, η πρωτοβουλία του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού (EEO) στοχεύει στη βελτίωση των συνολικών επιδόσεων της ATM, μέσω της μεταβίβασης μιας σειράς αρμοδιοτήτων από τη μέχρι πρότινος διακυβερνητική πρακτική στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης.²⁶

²⁶ https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR17_18/SR_SES_EN

Σε ότι αφορά την Ελλάδα, οι θεσμικές αδυναμίες, η γραφειοκρατική ακαμψία και η εξάρτηση από αυτήν που διακρίνουν το οργανωτικό και διοικητικό – διαχειριστικό πρότυπο λειτουργίας του συστήματος διαχείρισης του εναέριου χώρου αλλά και ο κρατικός παρεμβατισμός σε συνδυασμό με την έλλειψη κάθε είδους κινήτρου αυτοτέλειας και οικονομικής αυτοδυναμίας επιτείνουν την ανάγκη αλλαγής του θεσμικού πλαισίου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας.

Ειδικότερα, η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, ως αυτοτελής διοικητικά και οικονομικά Υπηρεσία του Δημοσίου, λειτουργεί με τη διοικητική δομή των Δημοσίων Υπηρεσιών, παράλληλα όμως, η λειτουργία της βασίζεται σε ειδικές κανονιστικές ρυθμίσεις τόσο του Ευρωπαϊκού όσο και του Διεθνούς Δικαίου. Η λειτουργία της επίσης είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με τις απαιτήσεις των σχετικών με την πολιτική αεροπορία Ευρωπαϊκών και Διεθνών Οργανισμών, όπως είναι ο ICAO (International Civil Aviation Organisation), E.A.S.A. (European Aviation Safety Agency) και ο Οργανισμός Eurocontrol (European Organisation for the Safety of Air Navigation).

Η ελληνική Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας καλείται να προσαρμόζεται σε αλλαγές και να αναδιαμορφώνει τις δομές της και να προσδιορίζει τις αρμοδιότητές της μέσα σ' ένα συνεχές μεταβαλλόμενο δυναμικό περιβάλλον των τελευταίων ετών στο χώρο της Πολιτικής Αεροπορίας και λόγω του ειδικού και εξειδικευμένου της έργου.

Οι Ευρωπαϊκοί κανονισμοί απαιτούν τον διαχωρισμό των ρυθμιστικών και εποπτικών αρμοδιοτήτων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας σε σχέση με τις αρμοδιότητές της ως φορέας διαχείρισης αερολιμένων και ως φορέας παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Η απαιτούμενη κατανομή των οικονομικών της σε αντιστοιχία με τις δραστηριότητες και το έργο που επιτελεί, αποτελούν πρόκληση για τη τωρινή της δομή και λειτουργία ως ενιαίος Φορέας.

Προκειμένου η Ελλάδα να ανταποκριθεί στις προκλήσεις του σύγχρονου και διαρκώς απαιτητικού αεροπορικού περιβάλλοντος στην Ευρώπη, αλλά και παγκοσμίως, βέλτιστο θα είναι να υιοθετήσει ένα θεσμικό μοντέλο τέτοιας ευελιξίας και προσαρμοστικότητας ώστε να μπορεί να ικανοποιεί αποτελεσματικά τους στόχους του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού οι οποίοι συνίστανται στην ανάγκη για βελτιστοποίηση της διαχείρισης της χωρητικότητας του εθνικού εναερίου χώρου κυρίως άνω των 25.000 ποδών (υπέρπτηση-overfly του ελληνικού FIR), στην μείωση των καθυστερήσεων, στην μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος, στην αύξηση της ασφάλειας των πτήσεων και στην μείωση του κόστους χρήσης του εναερίου χώρου ικανοποιώντας παράλληλα τις ανάγκες των χρηστών (airlines) για καλύτερη, φθηνότερη και ταχύτερη εξυπηρέτησή τους.

Στην παρούσα οικονομική συγκυρία γίνεται ολοένα και περισσότερο εμφανής η αναγκαιότητα διαρθρωτικών αλλαγών (μεταρρυθμίσεων) στον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας του κράτους επομένως και της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας (Α.Π.Α.) ως Κρατικής Οντότητας που ο ρόλος της είναι Ρυθμιστικός και Εποπτικός. Επί σειρά ετών, δυστυχώς, οι μεταρρυθμίσεις παρέμειναν άτολμες, ημιτελείς ή αδρανοποιημένες. Σήμερα απαραίτητη είναι η «μεταμόρφωση» σε σύντομο χρονικό διάστημα του Κρατικού Φορέα «Αρχή Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας» με γνώμονα τη χρηστή δημοσιονομική διαχείριση, τη διαφάνεια, τη λογοδοσία και τη συμμόρφωση με τους ευρωπαϊκούς κανονισμούς. Στο πλαίσιο αυτό, οι αλλαγές καθίστανται επιτακτικές, λόγω της οικονομικής κρίσης και των δεσμεύσεων που έχουμε, ως χώρα, αναλάβει. Είναι πολυσύνθετες και πολυεπίπεδες, με τη συνδρομή και εφαρμογή μεθόδων και τεχνικών της ηλεκτρονικής διακυβέρνησης. Κινούνται σε δύο κεντρικούς άξονες, στην αναδιοργάνωση της δομής του Κράτους και στον ανασχεδιασμό των αρμοδιοτήτων και των διαδικασιών που θα οδηγήσουν στην ενδυνάμωση του ρόλου του, και στην άρση των γραφειοκρατικών επιβαρύνσεων.

Όπως αναφέρθηκε στο κεφάλαιο 1.3 «Η διαχείριση της εναερίας κυκλοφορίας», η Ελλάδα διατηρεί το ετήσιο κόστος αεροναυτιλίας κάτω του ευρωπαϊκού μέσου όρου κυρίως λόγω καθυστερήσεων στην υλοποίηση του επενδυτικού της προγράμματος στην αεροναυτιλία με αποτέλεσμα την αύξηση του κινδύνου της μη αποτελεσματικής επίτευξης των εθνικών και ευρωπαϊκών στόχων. Αυτό οφείλεται, σε σημαντικό βαθμό, στον αναποτελεσματικό τρόπο λειτουργίας της ελληνικής δημόσιας διοίκησης.

Ακόμα, χρειάζεται πολιτική βούληση και αλλαγή νοοτροπίας σε όλα τα επίπεδα της Γραφειοκρατικής Ιεραρχίας με στόχο οι υπηρεσίες της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας να υπηρετούν με τον πιο αποτελεσματικό τρόπο τις ανάγκες των αεροπορικών εταιρειών και των τελικών καταναλωτών (διακινούμενοι επιβάτες) αεροπορικής μεταφοράς με τελικό ωφελούμενο τον τουρισμό ο οποίος αποτελεί βασικό πυλώνα της ελληνικής οικονομίας.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Ορισμοί:

Απόδοση της πτήσης σε οριζόντια διαδρομή: Βασικός δείκτης περιβαλλοντικών επιδόσεων που συγκρίνει τη διάρκεια του τμήματος διαδρομής της (προγραμματιζόμενης ή πραγματικής) πορείας με το αντίστοιχο τμήμα της απόστασης μεγάλου κύκλου, ήτοι τη συντομότερη διαδρομή. Στηρίζεται στην παραδοχή ότι με την επιλογή της συντομότερης διαδρομής για την πτήση ελαχιστοποιούνται η κατανάλωση καυσίμων και ο περιβαλλοντικός αντίκτυπος της πτήσης. Ως «διαδρομή» νοείται η διανυόμενη απόσταση πτήσης εκτός κύκλου 40 NM περί τους αερολιμένες.

Γενικό πρόγραμμα για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας στην Ευρώπη: Έγγραφο στο οποίο σκιαγραφούνται οι ουσιαστικές επιχειρησιακές αλλαγές που πρέπει να επέλθουν προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι επιδόσεων του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού.

Πρόκειται για τη συμφωνημένη βάση επί της οποίας δρομολογείται η έγκαιρη, συντονισμένη και συγχρονισμένη ανάπτυξη των νέων λειτουργιών της ATM του SESAR.

Διαχείριση ροής εναέριας κυκλοφορίας (ATFM): Υπηρεσία που αποσκοπεί στο να συμβάλλει στην ασφαλή, μεθοδική και ταχεία ροή της εναέριας κυκλοφορίας με το να διασφαλίζει ότι οι δυνατότητες ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας (EEK) χρησιμοποιούνται κατά τρόπο ασφαλή και αποτελεσματικό και ότι ο όγκος της κυκλοφορίας συμβιβάζεται με τις μεταφορικές ικανότητες που δηλώνονται από τους ενδεδειγμένους φορείς παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.

Διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας (ATM): Το σύνολο των εναέριων υπηρεσιών και των υπηρεσιών εδάφους (υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας, διαχείριση του εναέριου χώρου και διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας) που απαιτούνται για την ασφαλή και αποτελεσματική κίνηση των αεροσκαφών σε όλες τις φάσεις των πτητικών δραστηριοτήτων.

Διαχειριστής δικτύου: Φορέας που ορίστηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή το 2011 για να ενισχύσει και να βελτιώσει τις δαπάνες του ευρωπαϊκού δικτύου ΑΤΜ. Ο διαχειριστής δικτύου είναι επιφορτισμένος με τη λειτουργία της κεντρικής διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας, καθώς και με τον συντονισμό της χρήσης των περιορισμένων πόρων και τη συνεισφορά στον σχεδιασμό του ευρωπαϊκού δικτύου διαδρομών.

Διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη»: Η Διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη» (ΔΣΕ) παρέχει από το 2014 χρηματοδοτική βοήθεια σε τρεις τομείς: ενέργεια, μεταφορές και τεχνολογία της πληροφορίας και των επικοινωνιών (ΤΠΕ). Στους τρεις αυτούς τομείς, η ΔΣΕ προσδιορίζει τις επενδυτικές προτεραιότητες που θα πρέπει να υλοποιηθούν κατά την επόμενη δεκαετία, όπως οι διάδρομοι ηλεκτρικής ενέργειας και φυσικού αερίου, η χρήση ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές, οι διασυνδεδεμένοι διάδρομοι μεταφορών και οι καθαρότεροι τρόποι μεταφοράς, οι ευρυζωνικές συνδέσεις υψηλής ταχύτητας και τα ψηφιακά δίκτυα.

Διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών (ΔΕΔ-Μ): Ένα σχεδιασμένο σύνολο δικτύων οδικών, σιδηροδρομικών, αεροπορικών και πλωτών μεταφορών στην Ευρώπη. Η ανάπτυξη υποδομών για τα ΔΕΔ-Μ συνδέεται στενά με την υλοποίηση και περαιτέρω ανάπτυξη της πολιτικής μεταφορών της ΕΕ.

Εθνική εποπτική αρχή (ΕΕΑ): Φορέας που ορίζεται για να ασκεί τα καθήκοντα εποπτείας και παρακολούθησης που του ανατίθενται κατ' εφαρμογή της νομοθεσίας για τον ενιαίο ευρωπαϊκό ουρανό.

Ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας: Άτομο εξουσιοδοτημένο να παρέχει υπηρεσίες ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.

Έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας: Υπηρεσία που παρέχεται χάριν διασφάλισης του ασφαλούς διαχωρισμού των αεροσκαφών και της διατήρησης τακτικής ροής εναέριας κυκλοφορίας.

Εναέριος χώρος ελεύθερων διαδρομών: Συγκεκριμένος εναέριος χώρος όπου οι χρήστες μπορούν να προγραμματίζουν ελεύθερα τις διαδρομές τους μεταξύ ενός σημείου εισόδου και ενός σημείου εξόδου, χωρίς αναφορά στο δίκτυο αεροδιαδρόμων των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, ανάλογα με τη διαθεσιμότητα. Εντός αυτού του εναερίου χώρου οι πτήσεις εξακολουθούν να υπόκεινται σε έλεγχο της εναέριας κυκλοφορίας.

Επιτροπή ενιαίου ουρανού: Επιτροπή απαρτιζόμενη από εκπροσώπους των κρατών μελών, η οποία συγκροτήθηκε προκειμένου να στηρίζει την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στην υλοποίηση της πρωτοβουλίας του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού και να γνωμοδοτεί επί των σχετικών εκτελεστικών κανονισμών και αποφάσεων.

Ερευνητικό πρόγραμμα διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (SESAR): Έργο που στοχεύει στη βελτίωση των επιδόσεων της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (ATM) με τον εκσυγχρονισμό και την εναρμόνιση των συστημάτων ATM μέσω του καθορισμού, της ανάπτυξης, της επικύρωσης και της ανάπτυξης καινοτόμων, τεχνολογικών και επιχειρησιακών λύσεων ATM.

Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA): Ευρωπαϊκός οργανισμός με πρωταρχικό στόχο, πρώτον την καθιέρωση και εν συνεχεία την παρακολούθηση υψηλού και ομοιόμορφου επιπέδου ασφάλειας και περιβαλλοντικής προστασίας της πολιτικής αεροπορίας στην Ευρώπη.

Ζώνη χρέωσης τελών διαδρομής: Ο όγκος εναερίου χώρου για τον οποίο καθορίζονται ενιαία βάση κοστολόγησης και ενιαία τιμή μονάδας.

Ζώνη χρέωσης τερματικών τελών: Αερολιμένας ή ομάδα αερολιμένων, όπου έχουν καθορισθεί ενιαία βάση κοστολόγησης και ενιαία τιμή μονάδας.

Καθορισμένο κόστος μονάδας: Το πηλίκo του λόγου του προκαθορισμένου κόστους που συνδέεται με επιλέξιμες υπηρεσίες, διευκολύνσεις και δραστηριότητες που πραγματοποιούνται για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας προς την προβλεπόμενη κυκλοφορία κατά την ίδια περίοδο, εκφρασμένο σε μονάδες εξυπηρέτησης. Υπολογίζεται για κάθε ζώνη χρέωσης τελών διαδρομής και τερματικών τελών και περιλαμβάνεται στα σχέδια επιδόσεων.

Καθυστέρηση ATFM κατά τη διαδρομή: Πρόκειται για βασικό δείκτη επιδόσεων δυναμικότητας με τον οποίο μετράται ο μέσος χρόνος (σε λεπτά) καθυστέρησης της διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας κατά τη διαδρομή που οφείλεται σε υπηρεσίες αεροναυτιλίας, και εκφράζεται ως η διαφορά μεταξύ του εκτιμώμενου χρόνου απογείωσης που ζητεί αερομεταφορέας στο τελευταίο σχέδιο πτήσης που υπέβαλε και του υπολογιζόμενου χρόνου απογείωσης που χορηγεί ο διαχειριστής του δικτύου.

Καθυστέρηση κατά την άφιξη: Βασικός δείκτης επιδόσεων ικανότητας που μετρά τη μέση ανά πτήση καθυστέρηση ATFM κατά την άφιξη σε πρώτα λεπτά που καταλογίζεται στις τερματικές και τις αερολιμενικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας και οφείλεται σε περιορισμούς προσγείωσης στον αερολιμένα προορισμού.

Κεντρική υπηρεσία τελών διαδρομής: Μονάδα του Eurocontrol, υπεύθυνη για τη διεκπεραίωση της τιμολόγησης και της είσπραξης των αεροπορικών τελών διαδρομής από χρήστες του εναέριου χώρου και την αναδιανομή τους στα κράτη.

Κέντρο ελέγχου περιοχής (ΚΕΠ): Μονάδα που συγκροτείται για την παροχή υπηρεσιών ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας σε ελεγχόμενες πτήσεις εντός των περιοχών ελέγχου που υπάγονται σε αυτή.

Κίνηση IFR: Κίνηση αεροσκάφους (άφιξη ή αναχώρηση) που διέπεται από τους κανόνες για πτήσεις με όργανα, όπως ορίζονται στο παράρτημα 2 της σύμβασης του Σικάγου.

Κοινή Επιχείρηση SESAR: Σύμπραξη δημόσιου και ιδιωτικού δικαίου συσταθείσα με σκοπό τη διαχείριση των δραστηριοτήτων της φάσης ανάπτυξης του έργου SESAR. Σκοπός της Κοινής Επιχείρησης SESAR είναι να εξασφαλίσει τον εκσυγχρονισμό του ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας με τον συντονισμό και τη συγκέντρωση όλων των συναφών προσπαθειών έρευνας και ανάπτυξης στην ΕΕ. Είναι επιφορτισμένη με την υλοποίηση του ευρωπαϊκού γενικού προγράμματος για την ATM.

Λειτουργικό τμήμα εναέριου χώρου (FAB): Τμήμα του εναέριου χώρου που βασίζεται σε επιχειρησιακές απαιτήσεις και έχει καθορισθεί ανεξαρτήτως κρατικών συνόρων, εντός του οποίου η παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας και συναφών υπηρεσιών βασίζεται στις επιδόσεις και βελτιστοποιείται με στόχο την καθιέρωση αυξημένης συνεργασίας μεταξύ παρόχων αεροναυτιλιακών υπηρεσιών ή, κατά περίπτωση, ολοκληρωμένου παρόχου.

Μηχανισμός επιδόσεων και σύστημα χρέωσης: Ο μηχανισμός επιδόσεων θέτει στόχους για τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας, στα καίρια πεδία επιδόσεων στον τομέα της ασφάλειας, του περιβάλλοντος, της δυναμικότητας του εναέριου χώρου και της οικονομικής αποδοτικότητας. Το σύστημα χρέωσης ορίζει τους κανόνες για τον υπολογισμό των μοναδιαίων τιμών που πρέπει να χρεώνονται στους χρήστες του εναέριου χώρου για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας.

Μονάδα εξυπηρέτησης: Πρόκειται για τη μονάδα που χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό των χρεώσεων που καταβάλλουν οι χρήστες του εναέριου χώρου. Η μονάδα εξυπηρέτησης κατά τη διαδρομή υπολογίζεται με πολλαπλασιασμό του συντελεστή απόστασης επί τον συντελεστή βάρους για κάθε αεροσκάφος. Η μονάδα τερματικής εξυπηρέτησης ισούται με τον συντελεστή βάρους του σχετικού αεροσκάφους.

Πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας: Οποιαδήποτε δημόσια ή ιδιωτική οντότητα που παρέχει υπηρεσίες αεροναυτιλίας για τη γενική εναέρια κυκλοφορία.

Περιοχή πληροφοριών πτήσης: Εναέριος χώρος καθορισμένων διαστάσεων εντός του οποίου παρέχονται υπηρεσίες αεροναυτιλίας.

Πιλοτικό κοινό έργο: Πρόκειται για το πρώτο κοινό έργο, που ορίζεται στη νομοθεσία της ΕΕ, με το οποίο προσδιορίζεται η πρώτη δέσμη λειτουργιών ATM οι οποίες θα εγκατασταθούν έγκαιρα, συντονισμένα και συγχρονισμένα, ώστε να επιτευχθούν οι βασικές επιχειρησιακές αλλαγές που απορρέουν από το ευρωπαϊκό γενικό πρόγραμμα για την ATM.

Πρόγραμμα «Ορίζων 2020»: Μέσο χρηματοδότησης της ΕΕ για την περίοδο 2014-2020 του προγράμματος έρευνας και καινοτομίας «*Ένωση καινοτομίας*», μιας εμβληματικής πρωτοβουλίας της στρατηγικής «Ευρώπη 2020» με σκοπό τη διασφάλιση της ανταγωνιστικότητας της Ευρώπης στον κόσμο.

Πρόσθετος χρόνος τροχοδρόμησης: Δείκτης που μετρά τον πρόσθετο χρόνο που χρειάζεται στη φάση τροχοδρόμησης, και υπολογίζεται ως η διαφορά μεταξύ του πραγματικού χρόνου κατά τη φάση τροχοδρόμησης εξόδου και των ελεύθερων χρόνων κατά τη φάση τροχοδρόμησης εξόδου σε περιόδους χαμηλής κίνησης.

Τερματικές υπηρεσίες: Επιλέξιμες υπηρεσίες που αφορούν: i) υπηρεσίες ελέγχου του αεροδρομίου, υπηρεσίες πληροφοριών πτήσεων του αεροδρομίου, συμπεριλαμβανομένων των συμβουλευτικών υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, και υπηρεσίες συνέγερσης, ii) υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας συνδεδεμένες με την προσέγγιση και την αναχώρηση αεροσκαφών εντός ορισμένης απόστασης από ένα αεροδρόμιο με βάση τις απαιτήσεις

πτητικών λειτουργιών, και iii) κατάλληλη κατανομή όλων των άλλων συνιστωσών των αεροναυτιλιακών υπηρεσιών, οι οποίες αντικατοπτρίζουν την κατ' αναλογία κατανομή μεταξύ της εξυπηρέτησης κατά τη διαδρομή και της τερματικής εξυπηρέτησης.

Υπηρεσίες αεροναυτιλίας: Σε αυτές περιλαμβάνονται οι υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας (κυρίως έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας), οι υπηρεσίες επικοινωνιών, ναυτιλίας και εποπτείας (CNS), οι μετεωρολογικές υπηρεσίες (MET) για την αεροναυτιλία και οι υπηρεσίες αεροναυτικών πληροφοριών (AIS).

Υπηρεσίες διαδρομής: Επιλέξιμες υπηρεσίες που σχετίζονται με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή και ως εκ τούτου δεν περιλαμβάνουν τις τερματικές υπηρεσίες.

Φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων: Φορέας επιφορτισμένος να επικουρεί την Επιτροπή και, κατόπιν αιτήματος, τις ΕΕΑ κατά την εφαρμογή του μηχανισμού επιδόσεων.

Χρήστες του εναέριου χώρου: Φορείς εκμετάλλευσης των αεροσκαφών, πολιτικών (εμπορικές αερογραμμές και γενική αεροπορία) ή στρατιωτικών.

Eurocontrol: Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας είναι διακυβερνητικός οργανισμός που ιδρύθηκε το 1960 με σκοπό την προώθηση της ασφαλούς, αποδοτικής και φιλικής προς το περιβάλλον αεροπλοΐας στον ευρωπαϊκό χώρο.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνική

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Ανακοίνωση «Βελτίωση της νομοθεσίας για καλύτερα αποτελέσματα», COM(2015)215 της 19.5.2015.

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης L 128/1 της 9.5.2013

Ανακοίνωση της Επιτροπής - Ένα επενδυτικό σχέδιο για την Ευρώπη - COM/2014/0903 final.

Marc Thomas «Αεροπορικές μεταφορές: Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός», Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο» (10/2017)

Ξενόγλωσση

Germa Bèl, Xavier Fageda Getting there fast: “*globalization, intercontinental flights and location of headquarters*” - Journal of Economic Geography 8 (2008).

Jan K. Brueckner, “*Airline Traffic and Urban Economic Development*”, Urban Studies, 2003.

Steer Davies Gleave – “*Study on employment and working conditions in air transport and airports*”, Final report 2015.

Aviation: Benefits Beyond Borders, “*Report prepared by Oxford Economics for ATAG*”, April 2014.

European Commission (2015) «COM(2015) 598 final, “*Aviation Strategy for Europe*”, Brussels

ICAO (2009) DOC 7300, “*Convention on International Civil Aviation*”, International Civil Aviation Organisation

Conference on the Economics of Airports and Air Navigation Services, Montreal, 15 to 25 September 2008 (CEANS_WP/37/28_08_2008 “*Separation of Air Navigation Services*

(ANS) Provision from Regulatory Oversight” presented by CANSO “Guide to Separation of Service Provision and Regulation”

Air Transport in the 21st Century «The Future of Air Navigation Key Strategic Developments» (John F. O’Connell and George Williams-editions ASHGATE) Ashley Smout (CEO of the Civil Air Navigation Services Organization (CANSO)) page 5

Δικτυακοί Τόποι / Ιστοσελίδες

<http://www.europarl.europa.eu/sides/getdoc.do?pubref=-//ep//text+report+a8-2017-0021+0+doc+xml+v0//el> [Πρόσβαση 03 Αυγούστου 2018]

https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR17_18/SR_SES_EN “*Single European Sky: a changed culture but not a single sky*” [Πρόσβαση 05 Αυγούστου 2018]

https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR17_18/SR_SES_EN [Πρόσβαση 05 Αυγούστου 2018]

<https://www.eurocontrol.int/> [Πρόσβαση 27 Ιουλίου 2018]

www.aviationnews.gr Δρ. Ελευθέριος Καταρέλος Ελεγκτής Εναέριας Κυκλοφορίας– Διδάσκων. Παν. Αιγαίου. Τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών «*Η Ελλάδα στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό. Τα προγράμματα SESAR και BLUE MED*» Απόψεις(08/04/2011) [Πρόσβαση 23 Ιουλίου 2018]

www.eurocontrol.org [Πρόσβαση 31 Ιουλίου 2018]

http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/el/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.9.htm Marc Thomas «*Αεροπορικές μεταφορές: Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός*», (10/2017) Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο [Πρόσβαση 13 Αυγούστου 2018]

http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/el/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.9.htm [Πρόσβαση 14 Αυγούστου 2018]

https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR17_18/SR_SES_EN [Πρόσβαση 14 Αυγούστου 2018]

<https://www.eca.europa.eu/en/Pages/DocItem.aspx?did=43538> [Πρόσβαση 15 Αυγούστου 2018]

<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/air/consultations/doc/2015-aviation-package/synopsis-report.pdf> [Πρόσβαση 16 Αυγούστου 2018]