



**Πανεπιστήμιο Πελοποννήσου  
Σχολή Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών  
Τμήμα Πολιτικής Επιστήμης και Διεθνών Σχέσεων**

**Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών  
«Διακυβέρνηση & Δημόσιες Πολιτικές»**

**Διαμόρφωση και Ανάπτυξη Πολιτικών στον κλάδο των  
Αερομεταφορών μετά το 2015, στην Ευρωπαϊκή Ένωση**

**Σιβρής Θεοφάνης**

Κόρινθος, Σεπτέμβριος 2019



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

**Master Program in  
«Governance & Public Policies»**

**The Establishment and Development Air Transport  
Policies in the European Union since 2015**

**Sivris Theofanis**

**Corinth, September 2019**

# **Διαμόρφωση και Ανάπτυξη Πολιτικών στον κλάδο των Αερομεταφορών μετά το 2015, στην Ευρωπαϊκή Ένωση**

**Σημαντικοί Όροι:** Αερομεταφορές, Ασφάλεια Πολιτικής Αεροπορίας, Πτητική Ασφάλεια, Ανάπτυξη Πολιτικών, Δικαιώματα Επιβατών, Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός, Απελευθέρωση Αγορών, Περιβάλλον, Τεχνολογία.

## **Περίληψη**

Οι πολιτικές των αερομεταφορών στην ΕΕ διαμορφώνονται από ένα διευρυμένο θεσμικό ευρωπαϊκό πλαίσιο, με την συμβολή και την καθοδήγηση Διεθνών Οργανισμών. Το έργο των θεσμικών οργάνων είναι νομοθετικό και εκτελεστικό. Τα όργανα τα οποία συμμετέχουν στις διαδικασίες είναι το Συμβούλιο, η Επιτροπή και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο με την σύμπραξη και την καθοδήγηση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας, της Διεθνούς Ένωσης Αερομεταφορών, του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας, του Eurocontrol, αλλά και των Οργανωμένων Συμφερόντων. Η συλλογικότητα των θεσμικών οργάνων σε διεθνές επίπεδο και η ανάπτυξη νέων τεχνολογικών στον κλάδο αποτελούν στρατηγικά σημεία επιτυχίας και προόδου για την οργάνωση και ανάπτυξη των αερομεταφορών στην ΕΕ. Μια σειρά από πολιτικές όπως η Ενιαία Ευρωπαϊκή Αγορά που επιτεύχθηκε με την απελευθέρωση των κρατικών παρεμβάσεων, ο Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός, ένα πρόγραμμα με στόχο την ρύθμιση της εναέριας κυκλοφορίας, τα υψηλά πρότυπα πτητικής ασφάλειας και προστασίας από έκνομες ενέργειες αποτελούν προτεραιότητες της ΕΕ για τον κλάδο. Η αύξηση των θέσεων εργασίας και η υψηλή εξειδίκευση με την εισαγωγή της ψηφιακής τεχνολογίας, τα δικαιώματα των επιβατών και η προστασία του περιβάλλοντος με στόχο την μείωση των εκπομπών και συγκεκριμένα του CO<sub>2</sub>, αποτελούν τους βασικούς τομείς στην διαμόρφωση και ανάπτυξη των πολιτικών στην ΕΕ μετά το 2015. Οι πολιτικές αυτές ενισχύουν την βιωσιμότητα του κλάδου και επιφέρουν υψηλή ευρωπαϊκή ανάπτυξη.

# **The Establishment and Development of Air Transport Policies in the European Union since 2015**

**Keywords:** Air Transport, Civil Aviation Security, Flight Safety, Policy Development, Passenger Rights, Single European Sky, Market Liberalization, Environment, Technology.

## **Abstract**

EU air transport policies are shaped by an expanded institutional European framework, under the instructions of International Organizations. The role of the institutions is both legislative and executive. The bodies involved include the Council, the Commission and the European Parliament with the partnership and guidance of the European Aviation Safety Agency, the International Air Transport Union, the International Civil Aviation Agency, Eurocontrol, and the Organized Interests (Lobby). The institutions collegiality on an international level as well as the development of new technologies in the industry underlie the successful organisation and development of air transport in the EU. The Single European Sky - a program aimed at regulating air traffic - high standards of air safety and anti-aircraft protection are EU priorities for the industry. Increasing job opportunities and promoting high expertise through the use of digital technology, encouraging passenger rights and environmental protection through CO<sub>2</sub> emissions reduction, are some key areas in the formulation and development of post-EU policies since 2015. These policies enhance the sustainability of the industry and contribute towards the growth of Europe.

## 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



ΣΙΒΡΗΣ ΘΕΟΦΑΝΗΣ

(Υπογραφή)

## Περιεχόμενα

Περίληψη	
Abstract	
Κατάλογος Πινάκων	
Κατάλογος Διαγραμμάτων	

### ΕΙΣΑΓΩΓΗ

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΤΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

1.1 Εισαγωγή	01
1.2 Τα Θεσμικά Όργανα	01
1.2.1 Το Συμβούλιο	02
1.2.2 Η Επιτροπή	02
1.2.3 Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο	03
1.2.4 Η Σύμβαση του Σικάγο (Chicago Convention)	04
1.2.5 Ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO)	05
1.2.6 Η Διεθνής Ένωση Αερομεταφορών (IATA)	05
1.2.7 Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Πολιτικής Αεροπορίας (EASA)	06
1.2.8 Το EuroControl	07
1.3 Οι Ομάδες Συμφερόντων	07
1.4 Ανακεφαλαίωση	08

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

2.1 Εισαγωγή	09
2.2 Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής	09
2.3 Ασία & Ειρηνικός Ωκεανός	11

2.4 Αφρική	14
2.5 Μέση Ανατολή	16
2.6 Ανακεφαλαίωση	16

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Η ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ**

3.1 Εισαγωγή	18
3.2 Κανόνες της Αγοράς	18
3.3 Ασφάλεια της Πολιτικής Αεροπορίας	20
3.4 Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός	20
3.5 Πτητική Ασφάλεια	21
3.6 Ανακεφαλαίωση	23

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ & ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ ΜΕΤΑ ΤΟ 2015**

4.1 Εισαγωγή	24
4.2 Στρατηγικό πλαίσιο του Ευρωπαϊκού κλάδου των Αερομεταφορών	24
4.3.1 Οι κύριες Προτεραιότητες της Επιτροπής	25
4.3.2 Η Συλλογικότητα των Εμπλεκόμενων Φορέων	26
4.3 Ευρωπαϊκές Πολιτικές Αεροπορικών Μεταφορών	27
4.3.1 Πρόσβαση στις Αγορές	28
4.3.2 Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός	30
4.3.3 Υψηλά Πρότυπα Πτητικής Ασφάλειας και Προστασίας Έκνομων Ενεργειών	34
4.3.4 Κοινωνικό Θεματολόγιο	36
4.3.5 Δικαιώματα Επιβατών	38
4.3.6 Ψηφιακή Τεχνολογία και Καινοτομία	39
4.3.7 Περιβάλλον	41
4.4 Ανακεφαλαίωση	43

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

5.1 Εκτιμήσεις για τον κλάδο τα επόμενα χρόνια στην Ευρώπη	45
5.2 Συγκριτική Ανάλυση Πολιτικών της Ευρώπης με το Διεθνές Περιβάλλον	46
5.3 Συμπεράσματα	49
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ</b>	<b>51</b>
<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ</b>	<b>55</b>



## Κατάλογος Πινάκων

<b>Αριθμός Πίνακα</b>	<b>Τίτλος Πίνακα</b>	<b>Σελίδα</b>
2.2	Εγκρίσεις Χρηματοδότησης Προγραμμάτων της FAA από την τροπολογία του Κοινοβουλευτικού Διατάγματος για τα έτη 2018-2023.	10
4.2.2	Ενδεικτικό Σχέδιο Δράσης στο Πλαίσιο της Στρατηγικής για τις Αερομεταφορές.	27
4.3.5	Αξιολόγηση της γνώσης των ερωτηθέντων σχετικά με τα δικαιώματα των επιβατών της ΕΕ σε κλίμακα από 1 έως 4.	39
4.3.7β	Περίληψη δεικτών θορύβου έως το 2035.	43

## Κατάλογος Διαγραμμάτων

Αριθμός Διαγράμματος	Τίτλος Διαγράμματος	Σελίδα
2.3α	Τα ποσοστά Αεροπορικών Ατυχημάτων ανά τον κόσμο σε σύγκριση με την περιφέρεια Ασίας-Ειρηνικού από το 2004-2016.	12
2.3β	Έσοδα ανά χλμ. επιβατών (από την Έδρα των Αεροπορικών Εταιρειών).	14
2.4	Θέσεις Εργασίας και ΑΕΠ. (Η συμβολή των αερομεταφορών στην Αφρική).	15
4.3.1	Μεταφορές επιβατών εκτός ΕΕ-28 το 2017.	29
4.3.2α	Ευρωπαϊκά Αεροδρόμια με την μεγαλύτερη κίνηση επιβατών το 2016.	31
4.3.2β	Παγκόσμιες προβλέψεις για την κυκλοφορία των αεροδρομίων.	32
4.3.2γ	Σύνδεση ζευγών πόλεων το 2014 στο σύνολο του προγραμματισμένου δικτύου στην ΕΕ.	34
4.3.3	Αεροπορικοί θάνατοι που προήλθαν από ατυχήματα στις εμπορικές μεταφορές στην ΕΕ-28, 1990-2018.	35
4.3.4	Το σύνολο των θέσεων απασχόλησης και το ΑΕΠ που υποστηρίζονται από τις Αερομεταφορές στις Οικονομίες της ΕΕ το 2014.	37
4.3.6	Ποσοστά επιβατών που κάνουν χρήση της τεχνολογίας κατά την διάρκεια αεροπορικών ταξιδιών το 2017 και το 2018.	40
4.3.7	Εκπομπές από ένα τυπικό αεριωθούμενο αεροσκάφος δύο κινητήρων κατά τη διάρκεια πτήσεων 1 ώρας με 150 επιβάτες.	42
5.2.	Οι 10 Μεγαλύτερες Αγορές Αεροπορικών Επιβατών από το 2017 έως το 2037.	45

# ΕΙΣΑΓΩΓΗ

*Common Vision, Common Goals.*

*Κοινό Όραμα, Κοινοί Στόχοι.*

Tony Tyler, Director General & CEO, International Air Transport Association (2011-2016).

Οι πολιτικές των αερομεταφορών στην ΕΕ ενισχύουν την ευρωπαϊκή οικονομία μέσω της ανάπτυξης ενός υπερσύγχρονου δικτύου υποδομών που καθιστά τις μετακινήσεις ταχύτερες και ασφαλέστερες. Από τις απαρχές της δημιουργίας της ΕΕ οι αερομεταφορές αποτέλεσαν σημαντικό παράγοντα ανάπτυξης της ευρωπαϊκής οικονομίας και για το λόγο αυτό δόθηκε ιδιαίτερο βάρος από τους αρμόδιους φορείς στην χάραξη κατάλληλης στρατηγικής αλλά και ανάπτυξης πολιτικών που αφενός θα θωρακίσουν τη βιωσιμότητα του κλάδου, αφετέρου θα ενισχύσουν το στόχο της ΕΕ, που είναι η ευρωπαϊκή ολοκλήρωση. Οι αερομεταφορές αποτελούν ζωτικής σημασίας παράγοντα για την ευρωπαϊκή ολοκλήρωση αφού είναι το μέσο για την ελεύθερη διακίνηση των ανθρώπων, την ελεύθερη διακίνηση εμπορευμάτων αλλά και υπηρεσιών.

Το κεντρικό ερευνητικό ερώτημα της μελέτης είναι το πως διαμορφώνονται και πως αναπτύσσονται οι πολιτικές στην Ευρώπη μετά το 2015. Σκοπός της μελέτης είναι η ανάλυση των πολιτικών στην Ευρώπη για τον κλάδο των αερομεταφορών, η περιγραφή του τρόπου με τον οποίο δημιουργούνται οι πολιτικές αυτές, και οι παράγοντες που τις επηρεάζουν. Στόχος μας είναι η ανάδειξη του έργου των ευρωπαϊκών οργάνων σε σχέση με τους διεθνείς δρώντες οργανισμούς, παραμερίζοντας τα όποια συγκρουόμενα συμφέροντα μπορεί να υπάρχουν στο εσωτερικό της ΕΕ. Σημαντικός στόχος είναι επίσης η ανάδειξη της σπουδαιότητας στη σύνθεση κοινών θέσεων στον κλάδο, ιδιαίτερα από το Συμβούλιο των Υπουργών και την εφαρμογή των πολιτικών από τις ρυθμιστικές αρχές κάθε χώρας.

Για την ολοκληρωμένη ανάλυση της μελέτης θα χρησιμοποιήσουμε κατά κύριο λόγο ποιοτικές μεθόδους (βιβλιογραφία αλλά και ιστοσελίδες) σε όλη την έκτασή της, ενώ σε ορισμένα σημεία, όπου κριθεί απαραίτητο θα χρησιμοποιήσουμε και ποσοτικά δεδομένα. Συγκεκριμένα στο πρώτο κεφάλαιο έγινε χρήση ελληνικής σύγχρονης βιβλιογραφίας για την ανάλυση των δρώντων-φορέων, ενώ στο δεύτερο κεφάλαιο χρησιμοποιήθηκαν διαδικτυακές σελίδες όπου αντλήθηκε αναλυτικό υλικό στο να καλύψουμε σε μεγάλο

βαθμό τις διαστάσεις των πολιτικών ανά περιφέρεια. Διαδικτυακό περιεχόμενο χρησιμοποιήσαμε και στο τρίτο κεφάλαιο αναλύοντας το ιστορικό πλαίσιο ενώ στο τέταρτο κεφάλαιο χρησιμοποιήσαμε δημοσιεύσεις οι οποίες εμπεριέχουν προτάσεις αλλά και ψηφίσματα της ΕΕ για τις πολιτικές του κλάδου. Σε όλη την εργασία προσθέσαμε πίνακες και διαγράμματα από ξένες βιβλιογραφικές αναφορές προς τεκμηρίωση της συζήτησης, τα οποία αποτελούν προϊόντα έρευνας των ιδίων φορέων που δημιουργούν πολιτικές στον κλάδο. Σε όλη την εργασία τηρήθηκε αυστηρά η χρήση πρωτότυπων ποιοτικών και ποσοτικών δεδομένων για την απόλυτη εγκυρότητα της μελέτης. Αποφεύχθηκε συστηματικά η χρήση άρθρων, σχολίων και αναφορών, από εφημερίδες περιοδικά και άλλα έντυπα τα οποία αναφέρονται στον κλάδο.

Έτσι, στο πρώτο κεφάλαιο θα περιγράψουμε τους εμπλεκόμενους φορείς που συμμετέχουν στην δημιουργία και ανάπτυξη των πολιτικών στην Ευρώπη. Σκοπός μας δεν είναι η ανάλυση των θεσμικών οργάνων της ΕΕ αλλά η συμβολή του καθενός και ο τρόπος για την δημιουργία πολιτικών στον κλάδο. Εκτός από το Συμβούλιο, την Επιτροπή, το Κοινοβούλιο, και τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Αεροπορίας, θα τονίσουμε τον ρόλο και την συμβολή άλλων διεθνών οργάνων όπως, ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας, η Διεθνή Ένωση Αερομεταφορών, το Eurocontrol, αλλά και τα Οργανωμένα Συμφέροντα. Στο δεύτερο κεφάλαιο θα κάνουμε μια εκτενή αναφορά στο Διεθνές Περιβάλλον με στόχο την ανάδειξη των πολιτικών τις οποίες ακολουθούν άλλες περιφέρειες. Συγκεκριμένα θα ξεκινήσουμε με τις ΗΠΑ, ένα χώρο όπου οι αερομεταφορές είναι εξίσου σημαντικός οικονομικός παράγοντας όπως και στην ΕΕ και θα συνεχίσουμε με την αναπτυσσόμενη περιφέρεια Ασίας-Ειρηνικού. Εδώ θα δούμε και θα αναλύσουμε τις πολιτικές αερομεταφορών στα ασιατικά κράτη τα οποία βιώνουν ταχύτατη ανάπτυξη τα τελευταία χρόνια. Ομοίως θα δούμε αναλύσεις πολιτικών για την Αφρική και για τις χώρες της Μέσης Ανατολής οι οποίες επίσης παρουσιάζονται στο χώρο των αερομεταφορών, με δυναμικούς ρυθμούς ανάπτυξης. Στο τρίτο κεφάλαιο θα παρουσιάσουμε την ιστορική εξέλιξη των πολιτικών των αερομεταφορών στην ΕΕ τα τελευταία 30 χρόνια όπου ιστορικό γεγονός αποτέλεσε η απελευθέρωση των αγορών στον κλάδο. Θα δούμε επίσης την εξέλιξη των Ευρωπαϊκών Κανονισμών πτητικής ασφάλειας και προστασίας της πολιτικής αεροπορίας και επίσης το πρόγραμμα του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, ένα πρόγραμμα πρώτης προτεραιότητας για την Ευρώπη. Στο τέταρτο κεφάλαιο θα αναλύσουμε τις πολιτικές της ΕΕ από το 2015 και μετά, απαντώντας και στο επιστημονικό ερώτημα της μελέτης μας. Θα αναλύσουμε με λεπτομέρεια τις πολιτικές αυτές οι οποίες θέτουν τις

βάσεις για το μέλλον και την ομαλή βιωσιμότητα του κλάδου για τα επόμενα χρόνια. Στο πέμπτο και τελευταίο κεφάλαιο θα επιχειρήσουμε να προβάσουμε, εκτιμήσεις για τις προοπτικές του κλάδου τα επόμενα χρόνια στην Ευρώπη αλλά και σε διεθνές επίπεδο. Θα προβούμε επίσης σε μια συγκριτική αποτίμηση των ευρωπαϊκών πολιτικών, με το πλαίσιο πολιτικών του διεθνούς περιβάλλοντος διακρίνοντας κοινά σημεία αλλά και διαφορετικές προσεγγίσεις. Στο κλείσιμο θα αποδώσουμε τα τελικά συμπεράσματα διαμόρφωσης και ανάπτυξης πολιτικών στην ΕΕ μετά το 2015.

# ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

## ΤΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

### 1.1 Εισαγωγή

Βασικός παράγοντας λήψης αποφάσεων, διαμόρφωσης και ανάπτυξης πολιτικών για τις αερομεταφορές στην ΕΕ είναι τα θεσμικά όργανα. Αυτά καθοδηγούν συλλογικά τις ρυθμιστικές αρχές και παράγουν πολιτικές με τις οποίες πρέπει να συμμορφωθεί η αεροπορική βιομηχανία αλλά και οι εταιρείες για την ασφάλεια, την ανάπτυξη και την βιωσιμότητα του κλάδου. Χωρίς την συνεισφορά των Ευρωπαϊκών αλλά και των Διεθνών θεσμικών οργάνων δεν θα μπορούσαν να υπάρξουν αερομεταφορές. Στο πρώτο κεφάλαιο θα αναλύσουμε τα Ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα αλλά και τους Διεθνείς Οργανισμούς επισημαίνοντας τον ρόλο που παίζει το καθένα στην ανάπτυξη και διαμόρφωση των πολιτικών στην Ευρώπη. Πέρα από τους θεσμούς, θα δούμε την συμβολή και την επιρροή των οργανωμένων συμφερόντων στη λήψη των αποφάσεων και κατά συνέπεια στην διαμόρφωση των πολιτικών.

### 1.2 Τα Θεσμικά Όργανα

Τα θεσμικά όργανα όπως αναφέραμε και στην εισαγωγή του κεφαλαίου επηρεάζουν άμεσα την ανάπτυξη και διαμόρφωση των ευρωπαϊκών πολιτικών στον κλάδο. Θεσμοί αποτελούν το Συμβούλιο των Υπουργών Μεταφορών των κρατών-μελών, η Επιτροπή, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, η Σύμβαση του Σικάγο και ο εκτελεστικός φορέας αυτής, ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας, η Διεθνής Ένωση Αερομεταφορών, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας και το Eurocontrol.

### **1.2.1 Το Συμβούλιο**

Το Συμβούλιο των Υπουργών είναι ο χώρος συνάντησης των εθνικών κυβερνήσεων. Επιτελεί τρεις κύριες λειτουργίες. Η πρώτη λειτουργία είναι η κατάρτιση πολιτικών και νομοθεσίας. Το Συμβούλιο συνεργάζεται με την Επιτροπή και το Κοινοβούλιο για την διαμόρφωση πολιτικών και τη λήψη αποφάσεων. Η δεύτερη λειτουργία είναι η εκτελεστική εξουσία. Το συμβούλιο είναι το κύριο όργανο το οποίο είναι αρμόδιο για την υλοποίηση των πολιτικών και την εφαρμογή της νομοθεσίας στην ΕΕ. Η τρίτη λειτουργία είναι η διαμεσολάβηση για την επίτευξη συναίνεσης. Το Συμβούλιο επιδιώκει πάντα την επίτευξη αμοιβαίων συνεννοήσεων μεταξύ των κρατών-μελών. Η επίδειξη ικανότητας συμβιβασμού στις διαπραγματεύσεις μεταξύ των μελών του Συμβουλίου υπήρξε πάντα απαραίτητη προϋπόθεση για την επιτυχή ανάπτυξη πολιτικών. (Nugent, 2012, σσ. 210-213).

Οι Υπουργοί Μεταφορών συνεδριάζουν 4 φορές το χρόνο. Κύριος στόχος είναι η δημιουργία βιώσιμων μεταφορών, με χαμηλή κατανάλωση ενέργειας, αλλά και βελτιωμένη κινητικότητα για τους χρήστες χάρη σε καλύτερα χρονοδιαγράμματα και δρομολόγια. Σημαντική προτεραιότητα δίνει το Συμβούλιο στην αυτοματοποίηση και την ψηφιοποίηση των μεταφορών, αλλά και στο όραμα της ΕΕ για μια κλιματικά ουδέτερη οικονομία η οποία θα επιφέρει ένα καθαρό πλανήτη για όλους. (Συμβούλιο Μεταφορών, Τηλεπικοινωνιών και Ενέργειας (TTE), 2019).

### **1.2.2 Η Επιτροπή**

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αναφέρεται συνήθως ως το «εκτελεστικό όργανο» της ΕΕ. Με την Συνθήκη της Λισαβόνας προσδιορίστηκε με σαφήνεια ο θεσμικός ρόλος της Επιτροπής και διευρύνθηκε το πεδίο δράσης της. Οι κύριες αρμοδιότητες της Επιτροπής είναι πρώτον, το δικαίωμα νομοθετικής πρωτοβουλίας. Η Επιτροπή είναι η μόνη υπεύθυνη για κατάθεση προτάσεων νέας ευρωπαϊκής νομοθεσίας τις οποίες τις υποβάλλει στο Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο. Δεύτερον, η Επιτροπή είναι θεματοφύλακας των Συνθηκών. Φέρει την ευθύνη της υλοποίησης των πολιτικών και της εφαρμογής του ενωσιακού δικαίου. Ελέγχει δηλαδή μαζί με το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο, αν οι αποφάσεις εφαρμόζονται σε όλα τα κράτη μέλη. Πέραν αυτού ασκεί και εισαγγελική εξουσία υπό την έννοια της δυνατότητας παραπομπής

στο δικαστήριο, κράτους-μέλους που παραβιάζει το κοινοτικό δίκαιο, ενώ μετά την Συνθήκη του Μάαστριχτ επιβάλει και κυρώσεις-χρηματικές ποινές. Τρίτον, εκτελεί τον προϋπολογισμό της Ένωσης και τέταρτον, εκπροσωπεί την ΕΕ σε διεθνές επίπεδο. (Πασσάς, 2016, σσ. 100-101). Η Επιτροπή έχει την δυνατότητα να ενεργεί με πιο δυναμικό τρόπο από το Συμβούλιο και το ΕΚ για τον λόγο ότι οι επίτροποι δεν προασπίζουν συμφέροντα συγκεκριμένων κρατών ή εκλογικών περιφερειών. (Chandler, 2003, σ. 340).

### **1.2.3 Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο**

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο όπως και τα εθνικά κοινοβούλια ασκεί εξουσία με τρεις τρόπους. Ο πρώτος τρόπος είναι η νομοθετική διαδικασία, ο δεύτερος μέσω της δημοσιονομικής διαδικασίας και ο τρίτος μέσω της άσκησης ελέγχου και εποπτείας στην εκτελεστική εξουσία. Το Κοινοβούλιο επηρεάζει το περιεχόμενο του νομοθετικού έργου αφού συμμετέχει στις συζητήσεις για πολιτικές με την Επιτροπή στο νομοθετικό στάδιο πριν από την υποβολή προτάσεων. Επίσης μπορεί το ίδιο να προτείνει νομοθεσία. Ο ετήσιος κύκλος του προϋπολογισμού παρέχει δυνατότητες για άσκηση νομοθετικής επιρροής. Μπορεί επίσης να επηρεάσει το ετήσιο νομοθετικό πρόγραμμα της Επιτροπής. Τέλος εκφέρει άποψη σχετικά σε σημαντικές νομοθετικές πράξεις ενώ οι εξουσίες του διαφέρουν ανάλογα με την εφαρμοστέα νομοθετική διαδικασία. (Nugent, 2012, σσ. 263-265).

Μετά την Συνθήκη της Λισαβόνας η νομοθεσία υπόκειται σε τρεις διαδικασίες. Η πρώτη είναι η διαδικασία της διαβούλευσης<sup>1</sup> η οποία επιτρέπει στο ΕΚ να γνωμοδοτεί σχετικά με τις προτάσεις που υποβάλει η Επιτροπή. Το Συμβούλιο ζητά τη γνώμη και τις θέσεις του ΕΚ χωρίς όμως να δεσμεύεται απ' αυτές. Η διαδικασία αυτή εφαρμόζεται σε περιορισμένο αριθμό νομοθετικών προτάσεων. Η διαδικασία επίσης της συναίνεσης καθιερώθηκε με την Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη. Η αρχή της σύμφωνης γνώμης στηρίζεται σε μία μόνο ανάγνωση. Το Συμβούλιο πρέπει να έχει την συγκατάθεση του ΕΚ για να λάβει σημαντικές αποφάσεις και το ΕΚ μπορεί να αποδεχτεί ή να απορρίψει μια πρόταση χωρίς το δικαίωμα της τροποποίησης. Η διαδικασία της συνεργασίας καθιερώθηκε επίσης με την

---

<sup>1</sup> Η δημόσια διαβούλευση αποτελεί σύμφωνα με την έκθεση Mandelkern εξαιρετικά σημαντική λειτουργία για την βελτίωση της ποιότητας των κανονιστικών κειμένων και κατ' επέκταση την ποιότητα του σχεδιασμού των δημόσιων πολιτικών. (Σ. Λάδη, 2016, σ. 149).



Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη και αποτελεί μια προσπάθεια για αύξηση των νομοθετικών αρμοδιοτήτων του ΕΚ. Εδώ το Συμβούλιο με της συγκατάθεση του ΕΚ μπορεί να εγκρίνει μια νομοθετική πράξη με ειδική πλειοψηφία ενώ σε περίπτωση απόρριψης από το ΕΚ μπορεί να την εγκρίνει μόνο ομόφωνα. Η συνήθης νομοθετική διαδικασία (Συνθήκη Λισαβόνας) χρησιμοποιείται για έγκριση της πλειοψηφίας της νομοθεσίας της ΕΕ άνω του 85% του συνόλου. Το ΕΚ μοιράζεται την νομοθετική εξουσία με το Συμβούλιο. Εδώ το κείμενο της πρότασης δύναται να αναγνωσθεί από το Συμβούλιο και το ΕΚ έως τρεις φορές. (Λιαργκόβας Π, 2018, σσ. 465-467).

#### **1.2.4 Η Σύμβαση του Σικάγο (Chicago Convention)**

Η Σύμβαση για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία (Σύμβαση του Σικάγο) υπογράφηκε στις 7 Δεκεμβρίου 1944 από 52 κράτη. Εν αναμονή της επικύρωσής της από 26 κράτη, ιδρύθηκε ο Προσωρινός Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (PICAΟ). Λειτουργούσε από τις 6 Ιουνίου 1945 έως τις 4 Απριλίου 1947. Στις 5 Μαρτίου 1947 ελήφθη η 26η κύρωση. Ο ICAO τέθηκε σε ισχύ στις 4 Απριλίου 1947. Τον Οκτώβριο του ίδιου έτους, ο ICAO έγινε μια εξειδικευμένη υπηρεσία των Ηνωμένων Εθνών που συνδέεται με το Οικονομικό και Κοινωνικό Συμβούλιο (ECOSOC). (Convention on International Civil Aviation - Doc 7300 , 2019).

Η σύμβαση του Σικάγο η οποία αφορά τη διεθνή πολιτική αεροπορία καθόρισε τον σκοπό του ICAO ο οποίος συνοψίζεται στο εξής δόγμα:

*«ΕΚΤΙΜΩΝΤΑΣ ότι η μελλοντική ανάπτυξη της διεθνούς πολιτικής αεροπορίας μπορεί να συμβάλει σημαντικά στη δημιουργία και διατήρηση της φιλίας και της κατανόησης μεταξύ των εθνών και των λαών του κόσμου, αλλά η κατάχρηση αυτή μπορεί να αποτελέσει απειλή για τη γενική ασφάλεια και*

*ΕΚΤΙΜΩΝΤΑΣ ότι είναι επιθυμητό να αποφευχθεί η τριβή και να προωθηθεί αυτή η συνεργασία μεταξύ εθνών και λαών, από τα οποία εξαρτάται η ειρήνη του κόσμου» (Convention on International Civil Aviation - Doc 7300 , 2019).*

Ως εκ τούτου, οι υπογεγραμμένες κυβερνήσεις συμφώνησαν σε ορισμένες αρχές και ρυθμίσεις ώστε η διεθνής πολιτική αεροπορία να αναπτυχθεί με ασφαλή και τακτικό τρόπο και οι διεθνείς αερομεταφορές να μπορούν να δημιουργούνται με βάση την ισότητα ευκαιριών και να λειτουργούν σωστά και οικονομικά. Η σύμβαση αυτή λοιπόν υπηρετεί

αυτές τις αρχές και τις ρυθμίσεις. (Convention on International Civil Aviation - Doc 7300 , 2019).

### **1.2.5 Ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO)**

Ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας ρυθμίζει τον κλάδο των αερομεταφορών σε διεθνές επίπεδο. Είναι τμήμα του ΟΗΕ και ιδρύθηκε το 1947 σύμφωνα με τη Συνθήκη του Σικάγο του 1944. Αποτελείται από 191 χώρες-μέλη με έδρα το Μόντρεαλ του Καναδά. Ο ICAO υποστηρίζει πολιτικές για έναν ασφαλή οικονομικό βιώσιμο και περιβαλλοντικά υπεύθυνο τομέα πολιτικής αεροπορίας. Οι πολιτικές του ICAO ακολουθούνται από τα κράτη μέλη, με στόχο την συμμόρφωση με τους παγκόσμιους κανόνες, επιτρέποντας πάνω από 100.000 ημερήσιες πτήσεις στο παγκόσμιο δίκτυο αερομεταφορών, να λειτουργούν με ασφάλεια και αξιοπιστία. (About ICAO, 2019).

Οι πολιτικές του ICAO βασίζονται στη συναίνεση μεταξύ των κρατών-μελών και της βιομηχανίας. Ο οργανισμός συντονίζει επίσης τα κράτη για την υποστήριξη πολλών στόχων ανάπτυξης της πολιτικής αεροπορίας, παράγει επίσης συνολικά σχέδια για τον συντονισμό της πολυμερούς στρατηγικής προόδου για την ασφάλεια και την αεροναυτιλία. Παρακολουθεί και υποβάλλει εκθέσεις σχετικά με πολλές μετρήσεις απόδοσης του τομέα των αερομεταφορών και ελέγχει τις δυνατότητες των κρατών να εποπτεύουν την πολιτική αεροπορία στους τομείς της πτητικής ασφάλειας και της προστασίας. (About ICAO, 2019).

### **1.2.6 Η Διεθνής Ένωση Αερομεταφορών (IATA)**

Η IATA είναι ένας διεθνής μη κρατικός οργανισμός με έδρα το Μόντρεαλ, στον Καναδά. Ιδρύθηκε στο τέλος του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου και συγκεκριμένα τον Απρίλιο του 1945 στην Αβάνα της Κούβας. Όραμά της είναι η συνεργασία για τη διαμόρφωση της μελλοντικής ανάπτυξης μιας ασφαλούς και βιώσιμης βιομηχανίας στον κλάδο που συνδέει τον κόσμο. Αποστολή της IATA είναι η εκπροσώπηση και ηγεσία του κλάδου και ειδικά της αεροπορικής βιομηχανίας. Επηρεάζει και προωθεί τα συμφέροντα των αερομεταφορών στους υπευθύνους λήψης αποφάσεων για τον κλάδο και αυξάνει το ενδιαφέρον των χωρών

για τα οφέλη που αποφέρει η αεροπορία στις εθνικές και παγκόσμιες οικονομίες. Στηρίζει τα συμφέροντα των αεροπορικών εταιρειών σε ολόκληρο τον κόσμο, κρίνει και αμφισβητεί κανόνες ενάντια στα συμφέροντα των αερομεταφορών καθώς και παράλογες χρεώσεις που πλήττουν τον κλάδο επιβαλλόμενες από κυβερνήσεις και ρυθμιστικές αρχές. (Vision and Mission, 2019).

Η διεύρυνση της αεροπορικής βιομηχανίας είναι βασική αποστολή της IATA. Για πάνω από 70 χρόνια έχει αναπτύξει εμπορικά πρότυπα στα οποία τροχοδρομεί ο κλάδος των αερομεταφορών. Στόχος της είναι η απλοποίηση των διαδικασιών διευκολύνοντας τους επιβάτες, μειώνοντας το κόστος και αυξάνοντας την αποτελεσματικότητα. (Vision and Mission, 2019).

Εξυπηρετεί την αεροπορική βιομηχανία καθώς και τις εταιρείες να λειτουργούν με ασφάλεια, αποτελεσματικά και οικονομικά. Παρέχεται επαγγελματική υποστήριξη σε όλους τους εμπλεκόμενους φορείς της βιομηχανίας με ευρύ φάσμα προϊόντων και υπηρεσιών από εμπειρογνώμονες. (Vision and Mission, 2019).

### **1.2.7 Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA)**

Ο EASA είναι ένας οργανισμός της ΕΕ με κύρια αρμοδιότητα την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας. Η ιδέα της ευρωπαϊκής αρχής για την ασφάλεια των αεροπορικών μεταφορών ξεκινά από το 1996, αλλά ο οργανισμός μέχρι το 2002 δεν αποτελούσε νόμιμη αρχή της ΕΕ. Άρχισε τις εργασίες του το 2003 με έδρα την Κολωνία, στη Γερμανία. (Παράρτημα Α). Αποστολή του EASA είναι η εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας των πολιτών της ΕΕ καθώς και προστασίας του περιβάλλοντος. Ορίζει επίσης την διαδικασία κανονιστικών ρυθμίσεων και πιστοποίησης μεταξύ των κρατών-μελών. Διευκολύνει την ενιαία εσωτερική αεροπορική αγορά και δημιουργεί ισότιμους όρους ανταγωνισμού. (The Agency, 2019).

Τα καθήκοντα του EASA είναι ο ορισμός σχεδίου εκτελεστικών κανόνων που σχετίζονται με την αποστολή του. Η πιστοποίηση και η έγκριση προϊόντων και οργανισμών σε τομείς όπου ο EASA έχει αποκλειστική αρμοδιότητα (π.χ. αξιοπλοΐα). Παρέχει εποπτεία και υποστήριξη στα κράτη-μέλη σε τομείς όπως η διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας. Προωθεί τη χρήση ευρωπαϊκών και παγκόσμιων προτύπων και συνεργάζεται με διεθνείς φορείς για

να επιτύχει υψηλά πρότυπα ασφάλειας πτήσεων για τους πολίτες της ΕΕ σε διεθνές επίπεδο. (The Agency, 2019).

### **1.2.8 Το Euro Control**

Το Eurocontrol είναι μια πανευρωπαϊκή, πολιτικοστρατιωτική οργάνωση έχοντας ως στόχο τη στήριξη της ευρωπαϊκής αεροπορίας. Ιδρύθηκε το 1960, έχει 41 κράτη-μέλη και εδρεύει στις Βρυξέλλες. (Παράρτημα Β). Αξίζει να αναφέρουμε ότι δεν είναι οργανισμός της ΕΕ. Προσφέρει στα κράτη-μέλη βελτιστοποιημένη επιχειρησιακή απόδοση, διασυνοριακές υπηρεσίες αεροναυτιλίας, καινοτομία, έρευνα και ανάπτυξη καθώς και εκπαίδευση και δεξιότητες στους ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας.

Βασικοί άξονες λειτουργίας του είναι η επισκόπηση επιδόσεων των υπηρεσιών αεροναυτιλίας, ο σχεδιασμός και αξιοποίηση του εναέριου χώρου, οι επικοινωνίες, η πλοήγηση και η επιτήρηση των αεροσκαφών, η κυβερνοασφάλεια, η ψηφιοποίηση και διαχείριση των πληροφοριών, η διαχείριση των κρίσεων και η προστασία του περιβάλλοντος. Συνεισφέρει επίσης στο σχεδιασμό των λειτουργιών των αεροπορικών δικτύων, στην απόδοση των δικτύων, στην ασφάλεια και στο συντονισμό των μη επανδρωμένων αεροσκαφών. (What we do, 2019).

### **1.3 Οι Ομάδες Συμφερόντων**

Οι ομάδες συμφερόντων παίζουν κεντρικό ρόλο σε όλα τα δημοκρατικά συστήματα στα οποία οι ιδιωτικές οργανώσεις εκπροσωπούν την κοινωνία των πολιτών (ΚτΠ) για τη διαδικασία χάραξης της πολιτικής. Η ΚτΠ έχει σημαντική εκπροσώπηση στην Ευρώπη, ιδιαίτερα μετά το 1980. Αναφέρουμε χαρακτηριστικά ότι έως τα μέσα του 1980 υπήρχαν 500 περίπου ομάδες με γραφεία στις Βρυξέλλες. Ο αριθμός αυτός τριπλασιάστηκε έως τα μέσα της δεκαετίας του 1990 ενώ πολλοί μελετητές αναφέρουν ότι μετά το 2000 ο αριθμός έχει αυξηθεί σε πάνω από 5000 ομάδες. Τα 2/3 των ομάδων εκπροσωπούν τα ιδιωτικά επιχειρηματικά και βιομηχανικά συμφέροντα. Υπάρχουν επίσης οργανισμοί που εκπροσωπούν διάχυτα συμφέροντα αλλά και άλλοι που εκπροσωπούν τα δημόσια συμφέροντα. (Hix, 2009, pp. 275-276). Οι δραστηριότητες που συνιστούν άσκηση πίεσης

περιλαμβάνουν την επικοινωνία με μέλη ή υπαλλήλους των θεσμικών οργάνων της ΕΕ, την κυκλοφορία και την επιστολική επικοινωνία, την προετοιμασία του ενημερωτικού υλικού ή την επιχειρηματολογία καθώς και τη διοργάνωση εκδηλώσεων, συναντήσεων ή διαφημιστικών δραστηριοτήτων για την υποστήριξη ενός στόχου εκπροσώπησης των συμφερόντων. (Obradovic, 2009, p. 306). Αναφέρουμε χαρακτηριστικά την Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία για τις Μεταφορές και το Περιβάλλον η οποία έχει εποπτικό ρόλο στις αποφάσεις και ασκεί έλεγχο στην ορθότητα των αποφάσεων για τις αερομεταφορές και συγκεκριμένα για την μείωση των εκπομπών και την προστασία του περιβάλλοντος. (Hix, 2009, σ. 288). Με βάση τα στοιχεία Απριλίου 2017 εντός και εκτός ΕΕ υπάρχουν 11.327 εγγεγραμμένοι οργανισμοί. (Παράρτημα Γ).

Οι ομάδες συμφερόντων χρησιμοποιούν συγκεκριμένες στρατηγικές για την επίτευξη των στόχων τους. Πρώτον, η χρήση των νόμων. Εδώ προσπαθούν να αξιοποιήσουν την νομολογία ή να προκαλέσουν δικαστικές αποφάσεις. Δεύτερον, η χρήση της αντιπαράθεσης με την μορφή της απεργίας των διαδηλώσεων και άλλων μορφών διαμαρτυρίας. Τρίτον οι επικοινωνιακές προσπάθειες με την χρήση επιστημονικών δεδομένων και αναφορών αλλά και της επιρροής των ΜΜΕ. Και τέταρτον η εντατικοποίηση των δραστηριοτήτων των μελών όπως η αποστολή επιστολών και η συντονισμένη πίεση. (Λάβδας, 2004, σ. 62).

## **1.4 Ανακεφαλαίωση**

Στο πρώτο κεφάλαιο είδαμε και αναλύσαμε τους κεντρικούς ρόλους που παίζουν τα θεσμικά όργανα για την διαμόρφωση και ανάπτυξη των ευρωπαϊκών πολιτικών στον κλάδο των αερομεταφορών, μετά το 2015. Αναλύσαμε τους τομείς δράσης του καθενός θεσμικού οργάνου το οποίο συμπεριλαμβάνεται στην αλυσίδα της επίτευξης πολιτικών. Συμπερασματικά αναφέρουμε ότι μέσα στα πλαίσια της ευρωπαϊκής αλλά και παγκόσμιας διακυβέρνησης η ανάπτυξη πολιτικών στην ΕΕ δεν αφορά μόνο έναν αρμόδιο θεσμό, αλλά μια ομάδα θεσμικών οργάνων αλλά και άλλων διεθνών οργανισμών. Τονίσαμε επίσης και τη συμβολή των οργανωμένων συμφερόντων για την διαμόρφωση των πολιτικών στην Ευρώπη. Κατανοούμε επίσης, την μεγάλη σημασία του συντονισμού όλων αυτών των παραγόντων στο να επιτύχουν το ανάλογο αποτέλεσμα.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

### ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

#### 2.2 Εισαγωγή

Το διεθνές περιβάλλον των αερομεταφορών παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον γιατί όλες οι χώρες έχουν κατανοήσει την σημαντική συνεισφορά του κλάδου στην οικονομική ανάπτυξη. Στο κεφάλαιο αυτό θα αναλύσουμε τις πολιτικές των τεσσάρων περιφερειών. Θα ξεκινήσουμε με τις ΗΠΑ οι οποίες αποτελούν ηγέτιδα χώρα στον κλάδο. Οι ΗΠΑ έχει εισαγάγει πολλές καινοτομίες στις πολιτικές και έχει αποτελέσει, παράδειγμα προς μίμηση και για άλλα κράτη. Θα συνεχίσουμε την αναφορά μας με τις πολιτικές στην περιφέρεια Ασίας-Ειρηνικού, οι οποίες επίσης προσελκύουν το ενδιαφέρον, αφού η ανάπτυξη του εμπορίου σε πολλές ασιατικές χώρες όπως η Κίνα, το Χονγκ Κονγκ, η Ινδία αλλά και οι χώρες γενικότερα της ΝΑ Ασίας στάθηκε αιτία να τροποποιήσουν πολλά σημεία των πολιτικών τους για τις αερομεταφορές. Θα συνεχίσουμε με την περιφέρεια της Αφρικής και θα τελειώσουμε το κεφάλαιο με τις πολιτικές της περιφέρειας της Μέσης Ανατολής όπου και εκεί υπάρχει αλματώδη ανάπτυξη στον κλάδο.

#### 2.2 Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής

Στις ΗΠΑ, αρμόδιος φορέας για την χάραξη της στρατηγικής και της πολιτικής στο χώρο των αερομεταφορών είναι η Ομοσπονδιακή Διοίκηση Αεροπορίας – FAA<sup>2</sup>, η οποία

---

<sup>2</sup> **Federal Aviation Administration:** Δημιουργήθηκε με τον ομοσπονδιακό αεροπορικό νόμο στις 23 Αυγούστου 1958, ως Ομοσπονδιακός Υπηρεσία Αεροπορίας, και μετονομάστηκε σε Ομοσπονδιακή Διοίκηση Αεροπορίας (Federal Aviation Administration) τον Απρίλιο 1967 με έδρα την Ουάσιγκτον, όταν τέθηκε υπό την εποπτεία και ευθύνη του Υπουργείου Μεταφορών των ΗΠΑ. (A Brief History of the FAA, 2009).

ιδρύθηκε τον Απρίλιο του 1967 και έχει έδρα την Ουάσιγκτον. (A Brief History of the FAA, 2009). Οι βασικές δραστηριότητές της είναι:

- Η έκδοση αεροπορικών κανονισμών και οδηγιών ασφαλείας,
- Η έκδοση προτύπων ελέγχου πτήσεων,
- Ο έλεγχος και η ανάπτυξη ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας,
- Θέματα που αφορούν την αεροναυπηγική,
- Η ενθάρρυνση της έρευνας και της εφαρμογής νέων τεχνολογιών,
- Η χορήγηση ή ανάκληση διπλωμάτων-πιστοποιητικών χειριστών αεροσκαφών,
- Η ανάπτυξη προγραμμάτων αντιμετώπισης περιβαλλοντικών επιπτώσεων από την κίνηση των αεροσκαφών,
- Οι επιθεωρήσεις και κατατάξεις αεροδρομίων, ελικοδρομίων και παντός τύπου αεροσκαφών, οι έλεγχοι αεροπορικών εταιριών,
- Η έκδοση εγχειριδίων κανονισμών και οδηγιών ασφάλειας, τεχνικών οδηγιών, κλπ.,
- καθώς και οι επιβραβεύσεις πιλότων, μηχανικών και αεροναυπηγών. (Regulations & Policies, 2019)

Στις 5 Οκτωβρίου 2018 ο πρόεδρος Donald Trump υπέγραψε την αναθεώρηση του κανονισμού της FAA (FAA Reauthorization Act of 2018), η οποία επικεντρώνεται σε πέντε τομείς: ο πρώτος, αφορά την χρηματοδότηση της FAA (Πίνακας 2.2), ο δεύτερος, αφορά την εξυπηρέτηση πελατών στις αεροπορικές εταιρείες, ο τρίτος, αρκετά σημαντικός, αφορά την αεροπορική ασφάλεια, ο τέταρτος, τα αεροδρόμια, τα οποία εντάσσονται στο Πρόγραμμα Βελτίωσης Αεροδρομίων, και ο πέμπτος στα μη επανδρωμένα συστήματα αεροπορίας(drones). (H.R.302 - FAA Reauthorization Act of 2018 , 2018)

## Πίνακας 2.2

**Εγκρίσεις Χρηματοδότησης Προγραμμάτων της FAA από την τροπολογία του Κοινοβουλευτικού Διατάγματος για τα έτη 2018-2023**

### Funding Authorizations in Division B of House Amendment to Senate Amendment to H.R. 302

		Millions of dollars.						
Sec.	Program	FY 2018	FY 2019	FY 2020	FY 2021	FY 2022	FY 2023	5-Year
111	FAA Airport Improvement Program	3,350	3,350	3,350	3,350	3,350	3,350	16,750
112	FAA Facilities and Equipment	3,330	3,398	3,469	3,547	3,624	3,701	17,739
113	FAA Operations	10,247	10,486	10,732	11,000	11,269	11,537	55,024
158	FAA Airport Improvement Program (GF)		1,020	1,041	1,064	1,087	1,110	5,322
356	FAA Know Before You Fly		1	1	1	1	1	5
451	OST Essential Air Service	155	158	161	165	168	172	824
455	OST Small Community Air Service	10	10	10	10	10	10	50
703	FAA Research, Engineering & Develop.	189	194	199	204	209	214	1,020
<b>TOTAL AUTHORIZATIONS, FAA BILL</b>			<b>18,617</b>	<b>18,963</b>	<b>19,341</b>	<b>19,718</b>	<b>20,095</b>	<b>96,734</b>
<i>Mandatory Budget Authority in the Bill</i>			3,350	3,350	3,350	3,350	3,350	16,750
<i>Authorizations Subject to Appropriation</i>			15,267	15,613	15,991	16,368	16,745	79,984

Πηγή: Eno Center from Transportation. 24/9/2018

Όπως αναφέρει και ο πίνακας 2.2. το ποσό των 96,7 δις δολαρίων είναι το υψηλότερο που έχει δοθεί για χρηματοδότηση σε προγράμματα της Ομοσπονδιακής Αεροπορικής Διοίκησης μετά την πράξη του 1982. Χαρακτηριστικό είναι ότι τα 16,750 δις. δολάρια παρέχονται για επιχορηγήσεις αερολιμένων. Τα υπόλοιπα περίπου 80,0 δις. δολάρια θα διατεθούν σε λογαριασμούς ετησίων πιστώσεων για διάστημα πέντε ετών. (Summary of Final Compromise FAA Reauthorization Act of 2018, 2018).

## 2.3 Ασία & Ειρηνικός Ωκεανός

Ο κυριότερος φορέας επιρροής διαμόρφωσης πολιτικής στην ζώνη Ασίας-Ειρηνικού είναι η Association of Asia Pacific Airlines(AAPA)<sup>3</sup>. Η AAPA ενθαρρύνει τη συνεργασία με άλλα ενδιαφερόμενα μέρη για την επιτυχή εξέλιξη της ταξιδιωτικής και τουριστικής βιομηχανίας ως βασικού παράγοντα της οικονομικής, κοινωνικής και πολιτιστικής ανάπτυξης. Παρεμβαίνει σε κυβερνήσεις, κατασκευαστές αεροσκαφών, αερολιμενικές αρχές και άλλους οργανισμούς. Παρακολουθεί στενά τις πολιτικές και κανονιστικές εξελίξεις, διατηρεί επαφές με τις αρχές, βοηθά σε καταγγελίες και διοργανώνει συναντήσεις με ανώτερους κυβερνητικούς αξιωματούχους και άλλα αρμόδια όργανα που συμμετέχουν στην ανάπτυξη αεροπορικών πολιτικών. Το έργο της επικεντρώνεται σε τεχνικούς τομείς, τομείς πτητικής ασφάλειας (safety), τομείς ασφάλειας των αεροδρομίων και των επιβατών (security), επιχειρησιακούς τομείς και δικαιώματα επιβατών,

<sup>3</sup> **Association of Asia Pacific Airlines:** Ο κυριότερος φορέας επιρροής διαμόρφωσης πολιτικής στην ζώνη Ασίας-Ειρηνικού. Η AAPA διατηρεί μόνιμη γραμματεία με έδρα την Κουάλα Λουμπούρ της Μαλαισίας, με επικεφαλής τον Γενικό Διευθυντή, ο οποίος αναφέρει μέσω της Εκτελεστικής Επιτροπής στη Συνέλευση των Προέδρων.



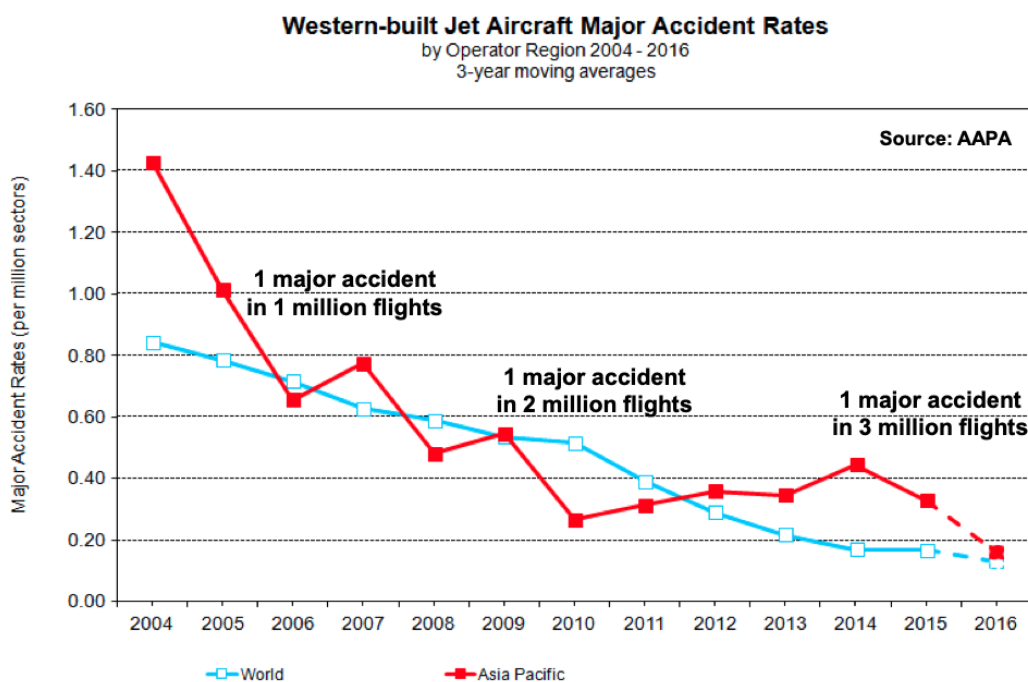
περιβάλλοντος, απελευθέρωσης αγορών και διαχείρισης κρίσεων, φόρων, τελών και χρεώσεων καθώς και διευκολύνσεων των επιβατών.

Η ΑΑΡΑ, παρέχει ένα φόρουμ για συνεργασία και ανάπτυξη των σχέσεων μεταξύ αεροπορικών εταιρειών στην περιφέρεια, δίνοντας στα μέλη τη δυνατότητα να συζητούν θέματα που σχετίζονται με πτητικές λειτουργίες και ασφάλεια, μηχανική και συντήρηση, περιβαλλοντικά ζητήματα και συναφή θέματα ασφάλειας, καθώς και παροχή στρατηγικής καθοδήγησης και συμβουλών σε τεχνικά θέματα των αεροπορικών εταιρειών της περιφέρειας.(Technical, 2017). Σε κανονιστικό επίπεδο, η ΑΑΡΑ προωθεί πολιτικές εναρμόνισης και προσέγγισης, σε επίπεδο μεθοδολογίας και εφαρμογής των απαιτήσεων των ρυθμιστικών αρχών (IATA, ICAO, EASA), με τις απαιτήσεις άλλων κανονιστικών φορέων και αρχών (π.χ. Υπηρεσίες Πολιτικής Αεροπορίας κρατών).

Η ασφάλεια της αεροπορίας εξακολουθεί να αποτελεί πρώτη προτεραιότητα για την ΑΑΡΑ, παρόλο που οι προηγούμενες προσπάθειες έχουν οδηγήσει σε σταθερή βελτίωση των προτύπων ασφάλειας κατά την τελευταία δεκαετία για την περιοχή. Στο Διάγραμμα 2.3 βλέπουμε τα ποσοστά αεροπορικών ατυχημάτων σε όλο το κόσμο σε σύγκριση με την περιφέρεια Ασίας-Ειρηνικού.

### Διάγραμμα 2.3α

**Τα ποσοστά αεροπορικών ατυχημάτων ανά τον κόσμο σε σύγκριση με την περιφέρεια Ασίας-Ειρηνικού από το 2004-2016.**



\* 2016 data as of 31 Oct 2016

**Πηγή:** Association of Asia Pacific Airlines

Οι βασικοί τομείς στους οποίους επικεντρώνεται σήμερα η AAPA είναι οι εξής: Πρώτος τομέας, η ασφάλεια καμπίνας. Δεύτερος τομέας, ο κίνδυνος της άγριας πανίδας. Τρίτος τομέας, τα μη επανδρωμένα συστήματα αεροσκαφών(Drones). Τέταρτος τομέας, η διαχείριση δεδομένων. Τα προβλήματα που αντιμετωπίζει σήμερα η AAPA επικεντρώνονται στο κανονιστικό μέρος (Regulatory), στις πράξεις παράνομων παρεμβολών (Acts of Unlawful Interference -AUI), και στην Κυβερνοασφάλεια. (Safety, 2019).

Σημαντικά επιχειρησιακά ζητήματα πολιτικής που αντιμετωπίζει η AAPA είναι η πολιτική διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας. Αναγνωρίζει ότι, η αποτελεσματική διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας βοηθά την παγκόσμια αεροπορία να διευκολύνει τον ενισχυμένο σχεδιασμό του εναέριου χώρου, τη βελτιωμένη ροή κυκλοφορίας και τη βελτιωμένη πρόσβαση σε διάδρομους, γεγονός που θα προσφέρει λειτουργικά οφέλη, συμπεριλαμβανομένης της αυξημένης ασφάλειας, της αυξημένης αποτελεσματικότητας, των μειωμένων εκπομπών και του μειωμένου κόστους. Το δεύτερο ζήτημα αφορά την πολιτική υποδομών. Η AAPA επιδιώκει τη συνεχή βελτίωση των αεροναυτικών υποδομών και υπηρεσιών για την ενίσχυση της επιχειρησιακής ασφάλειας, και της αποτελεσματικότητας της αεροπορίας των χωρών Ασίας-Ειρηνικού. (Operations, 2017).

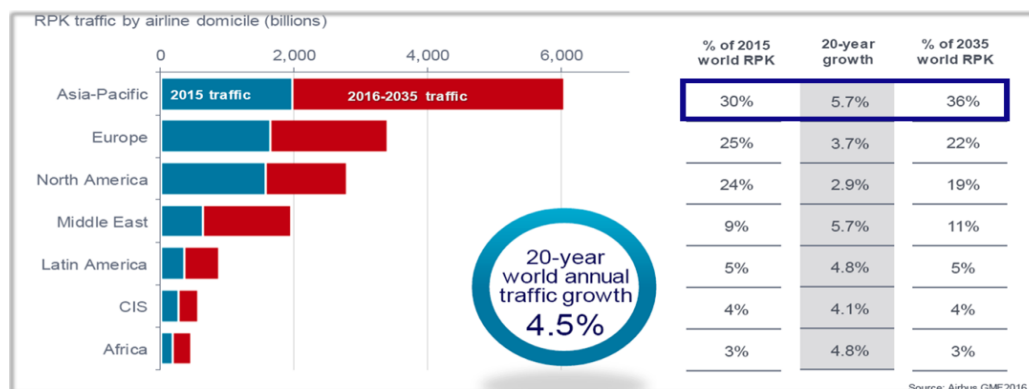
Σημαντικό θέμα του κλάδο στην περιφέρεια, είναι οι πολιτικές για το περιβάλλον. Αναγνωρίζοντας τη σχέση μεταξύ της αεροπορίας και του περιβάλλοντος, η AAPA προσπαθεί να εξετάζει διαρκώς λύσεις για τον μετριασμό των περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Βασικά θέματα-προβλήματα που αντιμετωπίζει σήμερα η AAPA για την χάραξη της πολιτικής στις αερομεταφορές στην περιφέρεια Ασίας-Ειρηνικού είναι τα εξής: Πρώτον, η κλιματολογική αλλαγή. Η AAPA επιδιώκει να προωθήσει τα διεθνή μέτρα της Διεθνούς Οργάνωσης Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO), το οποίο είναι το σύστημα αντιστάθμισης και μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για τη διεθνή αεροπορία (CORSIA) (Παράρτημα Δ). Δεύτερον, η άσκηση πολιτικής σχετικά με τις εκπομπές. Τρίτον, η βιωσιμότητα. (Environment, 2017). Για το ζήτημα των εκπομπών CO<sub>2</sub> αξίζει να αναφέρουμε ότι η ηγεσία της Κίνας έχει ξεκινήσει από το 2009 το διάλογο και τη συνεργασία με την ΕΕ. δύο λόγοι καθιστούν σημαντικό αυτό το διάλογο. Ο πρώτος είναι η υψηλή σημασία που αποδίδεται στα ζητήματα περιβάλλοντος τις τελευταίες δεκαετίες και ο δεύτερος το γεγονός ότι η Κίνα είναι από τις πλέον ρυπογόνες χώρες στον κόσμο παρότι

η Κίνα αντέδρασε για το φόρο CO<sub>2</sub> που επιβλήθηκε από την ΕΕ για τις αεροπορικές εταιρείες που προσεγγίζουν αεροπορικά αεροδρόμια ακόμα και αν πρόκειται για διεθνείς πτήσεις. (Πετρόπουλος, 2017, σ. 619).

Η ΑΑΡΑ παρακολουθεί ενεργά τις κανονιστικές, νομικές και πολιτικές εξελίξεις που επηρεάζουν τις αεροπορικές εταιρείες των κρατών μελών, όπως η απελευθέρωση των αεροπορικών υπηρεσιών, οι πολυμερείς και διμερείς αεροπορικές συμφωνίες στο ευρύτερο περιβάλλον των αερομεταφορών. Η ΑΑΡΑ υποστηρίζει την απελευθέρωση των αεροπορικών υπηρεσιών, η οποία επιτρέπει μεγαλύτερο ανταγωνισμό στην αγορά, ωφελώντας τελικά το ταξιδιωτικό κοινό.

### Διάγραμμα 2.3β

#### Έσοδα ανά γλμ. επιβατών (από την Έδρα των Αεροπορικών Εταιρειών)



Πηγή: Airbus Global Market Forecast 2016.

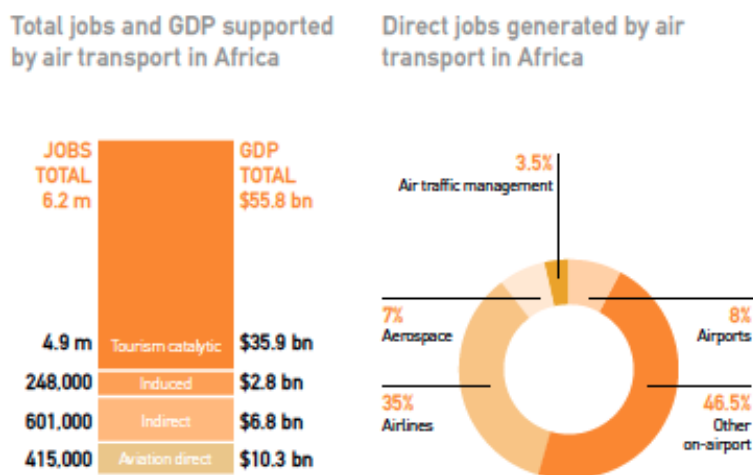
Η προοδευτική απελευθέρωση των αγορών αποτελεί τον καταλύτη για την οικονομική (Διάγραμμα 2.3β) και κοινωνική ανάπτυξη, ενθαρρύνοντας τη δημιουργία θέσεων εργασίας και διευκολύνοντας τη σύνδεση των λαών και τις πολιτιστικές ανταλλαγές. (Aeropolitical, 2017).

## 2.4 Αφρική

Η περιφέρεια της Αφρικής αποτελεί επίσης έναν νευραλγικό χώρο στον κλάδο των αερομεταφορών. Βασικός παράγοντας διαμόρφωσης πολιτικών στην Αφρική είναι η African Airline Association (AFRAA), η οποία ως ένωση έχει δυναμικούς στόχους. Πρωταρχικός στόχος η ασφάλεια εδάφους, αλλά και οι ασφαλείς και αξιόπιστες εναέριες μεταφορές. Μέρος της στρατηγικής αποτελεί η μείωση του κόστους των υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών στην Αφρική, με τη μείωση των φόρων και των τελών, ενώ καταβάλλεται προσπάθεια για την εφαρμογή οικονομικά αποδοτικής ανάπτυξης ανθρώπινων πόρων. Στο διάγραμμα 2.4 παρατηρούμε ότι ο τομέας των αερομεταφορών στο σύνολό του, υποστήριξε περίπου 6,2 εκατομμύρια θέσεις εργασίας και συνέβαλε κατά 55,8 δις. δολάρια στο ΑΕΠ της Αφρικής το 2016. (Aviation Benefits Beyond Borders, 2018, p. 40)

#### Διάγραμμα 2.4

##### Θέσεις Εργασίας και ΑΕΠ. (Η συμβολή των αερομεταφορών στην Αφρική)



Πηγή: Airbus Global Market Forecast 2016.

Σημαντική είναι η πρόσβαση στην αγορά, για την αύξηση των εσόδων και την ενίσχυση της συνδεσιμότητας καθώς διευκολύνει και ενθαρρύνει την συνεργασία μεταξύ αφρικανικών αεροπορικών εταιρειών. Επίσης, αξιόλογο επίτευγμα αποτελεί η δημιουργία ενός κόμβου για δεδομένα, πληροφορίες και εμπειρίες για την Αφρικανική Αεροπορική

Βιομηχανία. (About AFRAA, 2019).

Η επιχειρησιακή πολιτική εκφράζει το κανονιστικό πλαίσιο που εφαρμόζεται στις αεροπορικές δραστηριότητες σε παγκόσμιο επίπεδο έχει αξιολογηθεί και τροποποιηθεί για να ανταποκριθεί στις συνεχώς μεταβαλλόμενες απαιτήσεις της αεροπορικής βιομηχανίας. Η Γραμματεία της AFRAA, αναγνωρίζοντας τον τεράστιο αντίκτυπο των διεθνών κανονισμών στις αεροπορικές εταιρείες-μέλη της, έλαβε την εντολή να δημιουργήσει μια ομάδα η οποία θα έχει ως κύριο καθήκον την επίβλεψη της ανάπτυξης και εφαρμογής προληπτικών στρατηγικών με στόχο την ευθυγράμμιση των αεροπορικών εταιρειών - μελών της AFRAA - στις απαιτήσεις των πολιτικών και των ρυθμιστικών αρχών.(Aeropolitical, 2019).

Σημαντική είναι η θέση της AFRAA, σχετικά με τα ζητήματα εκπαίδευσης που προκύπτουν και την διαχείριση του ανθρώπινου δυναμικού για το μέλλον του κλάδου. Η εναέρια κυκλοφορία αναμένεται να διπλασιαστεί τα επόμενα είκοσι χρόνια. Η τοποθέτηση ανθρώπων σε ένα όλο και περισσότερο αυτοματοποιημένο περιβάλλον είναι ένα θέμα μείζον σημασίας και πρέπει να σχεδιαστούν κατάλληλες πολιτικές για την επιμόρφωση του προσωπικού που εργάζεται σε νευραλγικούς τομείς. Η τεχνητή νοημοσύνη αποτελεί το μέλλον της κατάρτισης και της εκπαίδευσης στον κλάδο της αεροπορίας. Το εκπαιδευμένο προσωπικό παραμένει πάντα το σημαντικότερο στοιχείο στην στελέχωση του συστήματος των αεροπορικών μεταφορών, για την διασφάλιση της υπέρβασης των προσδοκιών των επιβατών-πελατών.(Training, 2019).

## 2.5 Μέση Ανατολή

Στη Μέση Ανατολή, λόγω της γεωγραφικής θέσης του αραβικού κόσμου αλλά και λόγω του υγιούς οικονομικού περιβάλλοντος στην περιοχή, οι αερομεταφορές έχουν σταθερό ρυθμό ανάπτυξης. Ωστόσο, καθώς οι αερομεταφορές αποτελούν παγκόσμια βιομηχανία και τα μέλη της Arab Air Carriers Organization(AACO)<sup>4</sup> είναι παγκόσμιες αεροπορικές

---

<sup>4</sup> **Arab Air Carriers' Organization:** Ιδρύθηκε το 1965 στο πλαίσιο του Αραβικού Συνδέσμου Κρατών, είναι η Περιφερειακή Ένωση των Αραβικών Αερογραμμών με έδρα τη Βηρυτό-Λίβανο, είναι ένας μη κερδοσκοπικός οργανισμός που εξυπηρετεί τις αραβικές αεροπορικές εταιρείες, εκπροσωπεί και υπερασπίζεται τα κοινά συμφέροντά τους σε περιφερειακό και παγκόσμιο επίπεδο, δημιουργώντας κοινά πλαίσια που στοχεύουν στην ανάπτυξη οικονομικών και ασφαλών επιχειρήσεων για τα μέλη της.

εταιρείες, οι κανονισμοί και οι κυβερνητικές πολιτικές στην περιοχή και σε όλο τον κόσμο επηρεάζουν την επέκταση και τη βάση κόστους των μελών της AACO. Ως εκ τούτου, η AACO διατύπωσε θέσεις και σχέδια υπεράσπισης για σημαντικούς τομείς πολιτικής, συμπεριλαμβανομένων, μεταξύ άλλων, τα εξής: α)εξωτερική πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις αερομεταφορές, β)δίκαιος ανταγωνισμός, γ)υποδομές, δ)απελευθέρωση αγορών, ε)δικαιώματα επιβατών, στ)πτητική ασφάλεια, ζ)ασφάλεια η)φορολογία και θ)παράνομοι επιβάτες. (Policy, 2019).

## **2.6 Ανακεφαλαίωση**

Στο δεύτερο κεφάλαιο συμπεραίνουμε τον εκσυγχρονισμό σε όλους τους τομείς πολιτικής των περιφερειών. Στις ΗΠΑ κρίθηκε αναγκαία η χρηματοδότηση του κλάδου των αερομεταφορών από το αμερικανικό κράτος για να μπορέσει να πρωτοστατήσει στις προκλήσεις της τεχνολογίας αλλά και στην αυξανόμενη ζήτηση. Σημαντικό μέρος διατίθεται για την χρηματοδότηση των αεροδρομίων. Στις αναπτυσσόμενες ασιατικές οικονομίες το κλίμα είναι το ίδιο. Παρατηρούνται τροποποιήσεις στους ήδη υπάρχοντες κανονισμούς, αλλά και συνεργασίες με άλλα κράτη. Στις πολιτικές δίνεται έμφαση στους τομείς της ασφάλεια των επιβατών και των αεροδρομίων αλλά και της πτητικής ασφάλειας. Επίσης προχωρούν σε πλήρη απελευθέρωση των αγορών με βασικό στόχο την ανάπτυξη. Σημαντική είναι επίσης η πολιτική που αφορά τα δικαιώματα των επιβατών αλλά και ο επιχειρησιακός σχεδιασμός των πτήσεων στην βελτίωση του κατακερματισμού του ουρανού (Πολιτική του Ουρανού) καθώς και η προστασία του περιβάλλοντος. Στην περιφέρεια της Αφρικής δίνεται έμφαση στην εκπαίδευση αλλά και στην απελευθέρωση των αγορών. Τέλος η Μέση Ανατολή στοχεύει με την πολιτική της, στην άμεση συνεργασία με την ΕΕ. Άλλα σημεία πολιτικής είναι επίσης η βελτίωση της πτητικής ασφάλειας αλλά και προστασίας των επιβατών και των αεροδρομίων. Η απελευθέρωση των αγορών, τα δικαιώματα των επιβατών, ο δίκαιος ανταγωνισμός αλλά και η βελτίωση των υποδομών αποτελούν επίσης προτεραιότητες στις πολιτικές της Μέσης Ανατολής.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3**

### **Η ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ**

#### **3.1 Εισαγωγή**

Οι αερομεταφορές αναπτύχθηκαν στην Ευρώπη υπό τον έλεγχο των εθνικών ρυθμιστικών αρχών και συγκεκριμένα των υπηρεσιών πολιτικής αεροπορίας κάθε κράτους. Αυτό, σε μεγάλο βαθμό ισοδυναμούσε με μονοπωλιακούς εθνικούς αερομεταφορείς και αερολιμένες οι οποίοι διαχειρίζονταν αποκλειστικά από τα ίδια τα κράτη και ήταν υπό την ιδιοκτησία τους. Σε διεθνές επίπεδο βασίζονταν σε διακρατικές διμερείς συμφωνίες, οι οποίες τελούσαν υπό αυστηρό έλεγχο σε ό,τι αφορά την πρόσβαση στην αγορά και τα καθεστώτα ιδιοκτησίας των μεταφορέων. Από τα μέσα της δεκαετίας του 1970, η πολιτική αεροπορία έπρεπε να μετατραπεί σε οικονομία της αγοράς, αφήνοντας πίσω το κατευθυνόμενο μοντέλο. Εδώ στο τρίτο κεφάλαιο θα εξετάσουμε την ιστορική εξέλιξη των πολιτικών, των αερομεταφορών στους τομείς της αγοράς, της προστασίας, του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού και της πτητικής ασφάλειας.

### 3.2 Κανόνες της Αγοράς

Η πλήρης απελευθέρωση της αγοράς στην ΕΕ, κράτησε περίπου δέκα χρόνια, μετά την Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη του 1986. Μια σειρά από πολλές δέσμες ρυθμιστικών μέτρων της ΕΕ κατόρθωσαν να μετατρέψουν τις προστατευόμενες εθνικές αγορές σε μια ενιαία υψηλής ανταγωνιστικότητας αγορά. Η Πρώτη Δέσμη του 1987 αλλά και η Δεύτερη του 1990 είχαν ως αποτέλεσμα την χαλάρωση των κανόνων περί των ναύλων και του δυναμικού. Το 1992 με την Τρίτη Δέσμη έγινε άρση των εμπορικών περιορισμών για τις ευρωπαϊκές αεροπορικές εταιρείες εντός της ΕΕ δημιουργώντας την *“Ευρωπαϊκή Ενιαία Αγορά Αερομεταφορών”*. Η ενιαία αγορά επεκτάθηκε και στην Νορβηγία, την Ισλανδία και την Ελβετία και θα μπορούσε να επεκταθεί και σε περισσότερες γειτονικές χώρες με την προϋπόθεση ότι θα εφαρμόζαν όλους τους κανόνες της ΕΕ. Με την Τρίτη Δέσμη μέτρων οι εθνικοί αερομεταφορείς μετονομάστηκαν σε κοινοτικούς αερομεταφορείς στοιχείο που φανερώνει το ενωσιακό πνεύμα που επικράτησε και επικρατεί στον κλάδο. Η Τρίτη Δέσμη θέσπισε επίσης τρεις βασικές απαιτήσεις συμμόρφωσης των αερομεταφορέων για την ομαλή συνέχιση της επιχειρησιακής δραστηριότητάς τους. Πρώτον, οι εταιρείες αποτελούν ιδιοκτησία και ελέγχονται από τα κράτη μέλη με την επιχειρησιακή τους έδρα να βρίσκεται σε κάθε κράτος μέλος. Δεύτερον, να έχουν πολύ καλή οικονομική κατάσταση και να πληρούν τους απαραίτητους κανόνες ασφάλισης, για να μπορούν να καλύψουν ευθύνες σε περίπτωση ατυχήματος. Και τρίτον, να έχουν όλες πιστοποιητικό αερομεταφοράς, το οποίο εξασφαλίζουν αν διαθέτουν επαρκή επαγγελματικό και οργανωτικό δυναμικό για να προβούν σε επιχειρησιακή δραστηριότητά σύμφωνα με τους ισχύοντες κανόνες.

Εξασφαλίστηκαν επίσης οι ίσοι όροι ανταγωνισμού στον τομέα των αερομεταφορών, αυτό σημαίνει ότι σταμάτησαν οι αερομεταφορείς να ανακεφαλαιοποιούνται από το δημόσιο πράγμα το οποίο ίσχυε μέχρι τα μέσα του 1990. (Αεροπορικές Μεταφορές: Κανόνες της Αγοράς, 2019).

Η ΕΕ διασφαλίζει τα ίδια δικαιώματα των αερομεταφορέων ευρωπαϊκών και μη και τις ίδιες ευκαιρίες πρόσβασης σε υπηρεσίες των αεροπορικών μεταφορών. Εξασφαλίστηκε επίσης ισότιμη πρόσβαση στους αερολιμένες και στις υπηρεσίες (Καν. 95/93) και



συγκεκριμένα σε αερολιμένες που παρουσιάζουν συμφόρηση, οι χρονοθυρίδες<sup>5</sup> να χορηγούνται με ισότιμο τρόπο χωρίς διακρίσεις. Η οδηγία 2009/12/EK καθορίζει τις βασικές αρχές για την επιβολή των αεροπορικών τελών που καταβάλλονται από τους αερομεταφορείς για τη χρήση των εγκαταστάσεων και των υπηρεσιών των αερολιμένων. Επίσης κοινοί κανόνες από το 1989, προβλέπουν ηλεκτρονικά συστήματα κράτησης θέσεων. Αναφορικά με το στόχο αναφέρεται ότι:

*«Ο κύριος στόχος έχει επιτευχθεί πλήρως: από το 1995 έως το 2014, ενώ ο αριθμός χιλιομετρικών επιβατών εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης των 28 αυξήθηκε κατά περίπου 23%, για τις αεροπορικές μεταφορές αυξήθηκε κατακόρυφα κατά 74% περίπου. Την ίδια περίοδο, το ποσοστό της αεροπορίας στο σύνολο μεταφοράς επιβατών αυξήθηκε από 6,5% σε 9,2%, γεγονός το οποίο αποτελεί μακράν τη μεγαλύτερη αύξηση από όλους τους τύπους μεταφορών στην ΕΕ». (Αεροπορικές Μεταφορές: Κανόνες της Αγοράς, 2019).*

Αυτό αποδεικνύεται με την πλήρη απελευθέρωση των αγορών και την αποδέσμευσή τους από το δημόσιο.

### **3.3 Ασφάλεια της Πολιτικής Αεροπορίας**

Η ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας έχει στόχο την πρόληψη από κακόβουλες πράξεις κατά των αεροσκαφών των επιβατών και του πληρώματος. Με αφορμή τα γεγονότα της 11 Σεπτεμβρίου 2001 στις ΗΠΑ, η ΕΕ ψήφισε τον κανονισμό 2320/2002, ο οποίος αντικαταστάθηκε με τον 300/2008, ο οποίος αφορά τη θέσπιση κοινών κανόνων για την πολιτική αεροπορία αλλά και μηχανισμών παρακολούθησης της συμμόρφωσης με τον Κανονισμό. Οι βασικές αρχές του Κανονισμού ορίζουν πρώτον, ότι κάθε κράτος μέλος φέρει ευθύνη για την ασφάλεια των πτήσεων που αναχωρούν από το έδαφός του όπως προβλέπεται από τον ICAO. Δεύτερον, προσωπικό, επιβάτες και αποσκευές πρέπει να υποβάλλονται σε έλεγχο πριν την επιβίβαση στο αεροπλάνο. Σε έλεγχο πρέπει να υποβάλλεται και το φορτίο του αεροπλάνου, το ταχυδρομείο αλλά και οι προμήθειες. Και τρίτον, τα κράτη μέλη έχουν το δικαίωμα αυστηρότερων ελέγχων πέραν του Κανονισμού αν το κρίνουν απαραίτητο. Με βάση το πλαίσιο αυτό κάθε κράτος ορίζει μια ενιαία αρχή η οποία είναι υπεύθυνη για τον συντονισμό και τον έλεγχο της εφαρμογής του νόμου, ενώ

---

<sup>5</sup> Η άδεια για απογείωση και προσγείωση σε μια συγκεκριμένη ημερομηνία, σε συγκεκριμένο χρόνο.

εφαρμόζει ένα «εθνικό πρόγραμμα ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας», το οποίο καθορίζει τις υποχρεώσεις των εμπλεκομένων. Παράλληλα εφαρμόζεται και ένα «εθνικό πρόγραμμα ποιοτικού ελέγχου» με στόχο την συμμόρφωση των εμπλεκομένων με τον κανονισμό και την επιβολή ποινών σε περίπτωση παραβιάσεων. Με βάση τα παραπάνω η Επιτροπή προβαίνει σε απροειδοποίητους ελέγχους για την διασφάλιση της εφαρμογής του ενωσιακού δικαίου. Από τον Ιούνιο του 2012 η ΕΕ και οι ΗΠΑ εφαρμόζουν ενιαίο καθεστώς ασφάλειας του φορτίου, είτε σε επιβατικές είτε σε εμπορικές πτήσεις(Cargo). (Ασφάλεια της Πολιτικής Αεροπορίας, 2019).

### 3.4 Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός

Το πρόγραμμα, Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός(Single European Sky - SES) ξεκίνησε το 1999 με σκοπό τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας(Air Traffic Management - ATM) και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας(Air Navigation Services - ANS) μέσω αξιοποίησης του ευρωπαϊκού εναέριου χώρου. Η πρωτοβουλία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού είχε σαν βάση την αντιμετώπιση των καθυστερήσεων που δημιουργήθηκαν από την άνοδο της αεροναυτιλίας, στην Ευρώπη περί τα τέλη της δεκαετίας του 1990. Ο στόχος του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού είναι να περιορίσει τον κατακερματισμό του ευρωπαϊκού εναέριου χώρου, μεταξύ κρατών μελών, στρατιωτικών και μη στρατιωτικών χρήσεων και τεχνολογιών με αποτέλεσμα την αύξηση των δυνατοτήτων και της αποτελεσματικότητας της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Ο SES είχε στόχο την χρονική μείωση των πτήσεων, διαμέσου συντομότερων διαδρομών και μικρότερων καθυστερήσεων και συνεπώς, χαμηλότερες δαπάνες πτήσεων και εκπομπές αεροπορικών καυσαερίων.. (Αεροπορικές Μεταφορές: Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός, 2019).

Με βάση τα στοιχεία της ΕΕ έχουμε τα εξής αποτελέσματα:

*«Ο μέσος όρος των καθυστερήσεων (Air Traffic Flow Management – ATFM) στις διαδρομές μειώθηκε από τα 1,43 λεπτά ανά πτήση το 2008, στα 0,86 λεπτά το 2016 (στόχος, τα 0,5 λεπτά καθυστέρησης ανά πτήση). Οι μέσες καθυστερήσεις ATFM κατά τις αφίξεις στο αεροδρόμιο παρουσίασαν αντίστοιχη τάση και μειώθηκαν από περίπου 1 λεπτό ανά πτήση το 2008 σε 0,75 λεπτά το 2016. Η αποτελεσματικότητα των δαπανών έχει επίσης βελτιωθεί: παρά τη χαμηλότερη ζήτηση κίνησης από αυτήν που είχε προβλεφθεί και την αντίστοιχη πτώση των εσόδων, το κόστος μονάδας κατά τη διαδρομή ανά μονάδα υπηρεσίας (σε πραγματικές τιμές)*

*μειώθηκε κατά 16,7% στον χώρο του SES μεταξύ 2009 και 2014». (Αεροπορικές Μεταφορές: Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός, 2019).*

Οι βελτιώσεις αυτές μπορούν να δικαιολογηθούν, σε σχέση με την «χαμηλή» κυκλοφορία λόγω της οικονομικής κρίσης (το 2016 η κυκλοφορία ήταν σχεδόν αντίστοιχη με εκείνη που καταγράφηκε το 2008). Βέβαια αξίζει να αναφέρουμε ότι παρά την πρόοδο που σημειώθηκε τα τελευταία 10 χρόνια, ο SES απέχει πολύ από την πλήρη επιτυχία του στόχου του. (Αεροπορικές Μεταφορές: Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός, 2019)

### **3.5 Πτητική Ασφάλεια**

Το πιο σημαντικό στοιχείο για την ύπαρξη της αεροπορίας και ειδικότερα των αερομεταφορών είναι η ασφάλεια. Η εξέλιξη της αεροπορίας μέσα στα χρόνια οφείλεται στο υψηλό επίπεδο ασφάλειας και τους αυστηρούς κανόνες που την διέπουν. Ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) είναι αυτός που θέτει πρότυπα ασφάλειας, και την υποχρέωση της τήρησης των προτύπων από τα κράτη μέλη. Στον κοινοτικό μηχανισμό ασφάλειας συμμετέχουν οι εθνικές αρχές πολιτικής αεροπορίας, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA). Από το 2003 ο EASA προετοιμάζει τις σχετικές ρυθμιστικές διατάξεις (στις οποίες βασίζονται οι νομοθετικές προτάσεις της Επιτροπής). Ο EASA, η Επιτροπή και οι αρμόδιες εθνικές αρχές φροντίζουν για τον έλεγχο της τήρησης των κανόνων στους τομείς αρμοδιοτήτων. Οι κοινοί κανόνες ασφάλειας βασίζονται στις συστάσεις και στα πρότυπα που εγκρίνει ο ICAO, αλλά συχνά είναι πιο αυστηροί. Αποσκοπούν στην αποφυγή των ατυχημάτων εντός αλλά και εκτός ΕΕ. (Αεροπορικές Μεταφορές, 2019).

Μετά το 1994, οι αρχές του ICAO που σχετίζονται με τη διερεύνηση αεροπορικών δυστυχημάτων έχουν ενταχθεί στη νομοθεσία της ΕΕ (οδηγία 94/56/ΕΚ), η οποία αντικαταστάθηκε από τον κανονισμό (ΕΕ αριθ. 996/2010). Ο Κανονισμός αφορά την ανεξαρτησία της έρευνας στο να αποδώσει ακριβή πορίσματα και πραγματικά αίτια για την πρόληψη ατυχημάτων και όχι τον καταλογισμό ευθυνών. Με την ίδια λογική, βασίζονται οι κανονιστικές ρυθμίσεις που διέπουν την αναφορά περιστατικών στην πολιτική αεροπορία.<sup>6</sup>

---

<sup>6</sup> (Οδηγία 2003/42/ΕΚ κανονισμοί (ΕΚ) αριθ. 1321/2007 και (ΕΚ) αριθ. 1330/2007, που αντικαταστάθηκαν κατόπιν από τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 376/2014)

Από το 2005 τα προβλήματα καταγράφονται από τους φορείς αεροπορικών μεταφορών, μεταβιβάζονται στις αρμόδιες εθνικές αρχές, και δρομολογούνται στον EASA, όπου φυλάσσονται, και αναλύονται. (Αεροπορικές Μεταφορές, 2019).

Από το 2003, λαμβάνοντας υπ' όψει κοινούς κανόνες σχεδιάζονται, κατασκευάζονται και συντηρούνται τα αεροσκάφη. Το 2008 κοινοί κανόνες επιβάλλονται και στην κατάρτιση του προσωπικού, δηλαδή στον τρόπο χρήσης των αεροσκαφών. Το 2009 επεκτάθηκαν και στην ασφάλεια της λειτουργίας των αερολιμένων, στη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας, και στην παροχή υπηρεσιών στον τομέα της αεροναυτιλίας. (Αεροπορικές Μεταφορές, 2019).

Το πρόγραμμα SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft—Αξιολόγηση Ασφάλειας των Ξένων Αεροσκαφών), που ξεκίνησε η Ευρωπαϊκή Διάσκεψη Πολιτικής Αεροπορίας(ΕΔΠΑ) το 1996, έτεινε στην εναρμόνιση των επιθεωρήσεων των αεροσκαφών χωρών εκτός ΕΕ, κατά την παραμονή τους στα αεροδρόμια της ΕΕ, για την διασφάλιση των προϋποθέσεων πτήσης που έχουν οριστεί από τον ICAO.<sup>7</sup> Από το 2014, τα αεροσκάφη των «κρατών EASA» (Ευρωπαϊκής Ένωσης, Ελβετίας, Νορβηγίας και Ισλανδίας) υποβάλλονται σε αυστηρότερη επιθεώρηση, SACA (Safety Assessment of Community Aircraft — Αξιολόγηση Ασφάλειας των Κοινοτικών Αεροσκαφών) σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012. (Αεροπορικές Μεταφορές, 2019). Κάθε έτος, επιθεωρούνται σύμφωνα με τους άνω Κανονισμούς περισσότερα από 6.000 αεροσκάφη στην ΕΕ και άνω των 11.000 στο σύνολο των συμβαλλομένων κρατών. Ο EASA έχει την ευθύνη της συλλογής των αποτελεσμάτων των επιθεωρήσεων όπου σε περίπτωση ελλείψεων υποβάλλονται σε επιχειρησιακούς περιορισμούς, και κατά συνέπεια την καταγραφή στη «μαύρη λίστα» με αποτέλεσμα την απαγόρευση εκμετάλλευσης εντός της ΕΕ. Η «μαύρη λίστα» χρονολογείται από το 2005 (Καν. ΕΚ. 2111/2005). Ανά τακτά διαστήματα γίνεται ενημέρωση και δημοσίευση (Καν. ΕΚ. 474/2006), με γνώμονα την ενημέρωση των επιβατών, των αεροπορικών πρακτορείων και των αρμοδίων αρχών. (Αεροπορικές Μεταφορές, 2019).

### **3.6 Ανακεφαλαίωση**

---

<sup>7</sup> Η οδηγία 2004/36/ΕΚ (που αντικαταστάθηκε από τις σχετικές διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008) κατέστησε το SAFA υποχρεωτικό για τα κράτη μέλη από το 2006

Από τα μέσα της δεκαετίας του 1970 ξεκίνησε η ανάπτυξη των αερομεταφορών στην Ευρώπη. Από τότε ξεκίνησαν οι πολιτικές για την απελευθέρωση των αγορών και η μετάβαση από την κρατική ιδιοκτησία των αεροπορικών εταιρειών, στην ελεύθερη αγορά. Με αφορμή τα γεγονότα της 11 Σεπτεμβρίου στις ΗΠΑ, η ΕΕ έστρεψε τον ενδιαφέρον της στην προστασία της πολιτικής αεροπορίας θωρακίζοντας τις πολιτικές της ακόμα περισσότερο με αυστηρότερους Κανονισμούς και Οδηγίες προς τα κράτη-μέλη. Ο τομέας αυτός εξελίσσεται ακόμα και σήμερα. Το πρόγραμμα του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού έκανε την εμφάνιση του το 1999 και συνεχίζεται με αμείωτους ρυθμούς με σκοπό την διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας. Αποτελεί μια σημαντική πολιτική, η οποία επιφέρει μείωση των διαδρομών και οικονομία στους αερομεταφορείς. Στο τρίτο κεφάλαιο εξετάσαμε και τον τομέα της πτητικής ασφάλειας που αποτελεί παράγοντα βιωσιμότητας και ύπαρξης της πολιτικής αεροπορίας. Πάνω σε αυτό μπορούμε να συμπεράνουμε την σταδιακή βελτίωση των πολιτικών που αφορούν την πτητική ασφάλεια αλλά και τον σημαντικό ρόλο που διαδραματίζει ο EASA στον κλάδο.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4**

### **ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ & ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ ΜΕΤΑ ΤΟ 2015**

#### **4.1 Εισαγωγή**

Οι αερομεταφορές αποτελούν έναν από τους πιο σημαντικούς μοχλούς ανάπτυξης της ευρωπαϊκής οικονομίας. Από το 2015 και μετά το τοπίο σε παγκόσμιο επίπεδο αλλάζει. Βλέπουμε ότι η Ευρώπη προσπαθεί να πάρει σημαντικό μερίδιο αγοράς από το διεθνές περιβάλλον με στόχο την ανάπτυξη και κατά συνέπεια την βιωσιμότητα του κλάδου. Στο τέταρτο κεφάλαιο της μελέτης, θα ξεκινήσουμε αναλύοντας το στρατηγικό πλαίσιο των

αερομεταφορών στην Ευρώπη, καθώς και τις κύριες προτεραιότητες που έχει θέσει η Επιτροπή για την επίτευξη των στόχων. Στη συνέχεια θα εξετάσουμε τους τομείς πολιτικής που ανέπτυξε η Επιτροπή το έτος 2015 και μετά. Συγκεκριμένα, θα δούμε τις πολιτικές πρόσβασης στις αγορές σε διεθνές επίπεδο αλλά και τις πολιτικές αγορών εντός της ΕΕ, καθώς και το πρόγραμμα του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού. Θα εξετάσουμε τα υψηλά πρότυπα ασφάλειας και προστασίας, αλλά και το κοινωνικό θεματολόγιο που αναπτύσσει η Επιτροπή για τις θέσεις εργασίας με στόχο την υψηλή τεχνολογία και την καινοτομία. Θα δούμε επίσης τις πολιτικές που αναπτύχθηκαν για τα δικαιώματα των επιβατών και θα κλείσουμε το κεφάλαιο με την καταγραφή πολιτικών για το περιβάλλον, την μείωση των εκπομπών και του περιβαλλοντικού «αποτυπώματος».

## **4.2 Στρατηγικό πλαίσιο του Ευρωπαϊκού κλάδου των Αερομεταφορών**

Οι αερομεταφορές αποτελούν την κινητήρια δύναμη της ανάπτυξης της οικονομίας, της απασχόλησης, του εμπορίου και της κινητικότητας στην ΕΕ. Εδώ και αρκετά χρόνια ενισχύουν την ηγετική θέση της σε διεθνές επίπεδο. Η χάραξη στρατηγικού πλαισίου είναι αναγκαίο για να διασφαλισθεί ότι ο ευρωπαϊκός αεροπορικός κλάδος είναι ανταγωνιστικός και ωφελείται από την παγκόσμια οικονομία, η οποία εξελίσσεται και μεταβάλλεται. Η στρατηγική θα βοηθήσει στο να επιτευχθούν οι προτεραιότητες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

### **4.2.1 Οι κύριες Προτεραιότητες της Επιτροπής**

Η Ευρώπη επιβάλλεται να είναι ηγετικός παράγοντας στις διεθνείς αερομεταφορές και να αποτελέσει παγκόσμιο υπόδειγμα βιώσιμης αεροπορίας, με υψηλό επίπεδο εξυπηρέτησης και φιλόδοξα πρότυπα. Η στρατηγική για τις αερομεταφορές στην ΕΕ προβλέπει την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και τη βιωσιμότητα ολόκληρου του δικτύου. Γι' αυτούς τους λόγους, η Επιτροπή προσδιόρισε τρεις κύριες προτεραιότητες. Πρώτη προτεραιότητα, η αξιοποίηση των αναπτυσσόμενων αγορών, με άξονα την βελτίωση των υπηρεσιών, την πρόσβαση στην αγορά και την δυνατότητα επένδυσης με τρίτες χώρες διασφαλίζοντας ισότιμους όρους ανταγωνισμού. Δεύτερη προτεραιότητα η αντιμετώπιση των όποιων περιορισμών ανάπτυξης στον αέρα και στο έδαφος με μείωση των περιορισμών χωρητικότητας και βελτίωση της αποδοτικότητας και συνδεσιμότητας. Τρίτη και αρκετά

σημαντική προτεραιότητα η διατήρηση των υψηλών προτύπων ασφάλειας πτήσεων και προστασίας στην ΕΕ με βασικό γνώμονα τους κινδύνους και τις επιδόσεις. (Στρατηγική για τις Αερομεταφορές στην Ευρώπη, 2015, σ. 3).

Επί του προκειμένου, η ΕΕ πρέπει να ενισχύσει το κοινωνικό θεματολόγιο δημιουργώντας θέσεις εργασίας υψηλής ποιότητας στον αεροπορικό τομέα. Να διευρύνει τον τομέα της προστασίας των δικαιωμάτων των επιβατών. Να μεταβεί σταδιακά στη νέα εποχή των καινοτομιών και των ψηφιακών τεχνολογιών και να συμβάλει στη δημιουργία της λεγόμενης ανθεκτικής Ενεργειακής Ένωσης καθώς και στην άσκηση πολιτικής για την κλιματική αλλαγή. (Στρατηγική για τις Αερομεταφορές στην Ευρώπη, 2015, σ. 3).

*«Οδηγός για την παρούσα στρατηγική για τις αερομεταφορές ήταν η δημόσια διαβούλευση, κατά την οποία έγιναν εισηγήσεις, και ο εκτενής διάλογος με τα κράτη μέλη της ΕΕ, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή, καθώς και με τα ενδιαφερόμενα μέρη. Η στρατηγική θα προωθηθεί σύμφωνα με τις αρχές για βελτίωση της νομοθεσίας. Όλες οι δράσεις με σημαντικές επιπτώσεις θα αποτελέσουν αντικείμενο διαβούλευσης και εκτίμησης επιπτώσεων».* (Στρατηγική για τις Αερομεταφορές στην Ευρώπη, 2015, σ. 3).

Εδώ βλέπουμε και την προσπάθεια για μείωση του δημοκρατικού ελλείματος με την χρήση της δημόσιας διαβούλευσης, ενός εργαλείου που βοηθάει στην σωστή και δίκαια λήψη αποφάσεων και την δημιουργία νόμων, με την συμβολή των εθνικών κρατών αλλά και άλλων παραγόντων.

#### **4.2.2 Η Συλλογικότητα των Εμπλεκομένων Φορέων**

Οι ευρωπαϊκές αερομεταφορές πρέπει να παραμείνουν ανταγωνιστικές στην διεθνή σκηνή. Για να επιτευχθεί αυτός ο στόχος είναι απαραίτητη προϋπόθεση ο ιδιωτικός και δημόσιος τομέας, να προσεγγίσουν σφαιρικά τις προκλήσεις που αντιμετωπίζει η ευρωπαϊκή αεροπορία και να ενεργήσουν συντονισμένα.

Οι χώρες-μέλη καθώς και οι αεροπορικές εταιρείες, οι αερολιμένες, οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας, οι κατασκευαστές, και οι κοινωνικοί εταίροι παίζουν σημαντικό ρόλο. Κύριο μέλημα και συστατικό ορθής στρατηγικής είναι η αποτελεσματική συνεργασία η οποία θα διασφαλισθεί την επιτυχία της ευρωπαϊκής αεροπορίας σε διεθνές επίπεδο. Λαμβάνοντας υπ' όψει ότι στο χώρο υπάρχουν και αντίθετα συμφέροντα πρέπει να βρεθεί ένας κοινός τόπος όπου θα λειτουργήσουν αυτοί οι φορείς σαν ενιαία ομάδα. Ο κλαδικός

κοινωνικός διάλογος μέσω της επιτροπής πολιτικής αεροπορίας, είναι ο ακρογωνιαίος λίθος της επιτυχίας. (Στρατηγική για τις Αερομεταφορές στην Ευρώπη, 2015, σ. 16)

Είναι επιτακτική η ανάγκη για ενότητα και συνεργασία σε διεθνές επίπεδο. Η ΕΕ πρέπει να εκφράζεται ως συλλογική οντότητα απέναντι σε διεθνείς οργανισμούς και τρίτες χώρες. Σημαντικό σημείο δράσης είναι η στήριξη των δραστηριοτήτων της ICAO οι οποίες αφορούν τα πρότυπα ασφάλειας πτήσεων και προστασίας, τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας και το περιβάλλον. (Στρατηγική για τις Αερομεταφορές στην Ευρώπη, 2015, σσ. 16-17).

Είναι χαρακτηριστικό το απόσπασμα στο τέλος της ανακοίνωσης της Επιτροπής προς το ΕΚ, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών το οποίο αναφέρει ρητά ότι:

*«Η επιτυχής εφαρμογή της παρούσας στρατηγικής για τις αερομεταφορές θα εξαρτηθεί από τη βούληση όλων των ενδιαφερομένων να συνεργάζονται με συνεπή και συνεκτικό τρόπο. Οι αερομεταφορές είναι παγκόσμιος κλάδος και όλα τα μέρη του αεροπορικού δικτύου της ΕΕ δημιουργούν αξία. Μόνον ένας ανταγωνιστικός και βιώσιμος τομέας αερομεταφορών θα επιτρέψει στην Ευρώπη να διατηρήσει την ηγετική της θέση, προς το συμφέρον των πολιτών και του κλάδου της». (Στρατηγική για τις Αερομεταφορές στην Ευρώπη, 2015, σ. 18).*

Τονίζεται θα λέγαμε η ιδιαίτερη σημασία που δίνει η Επιτροπή στην συλλογικότητα, τη συνέπεια και την συνεκτικότητα των αρμοδίων φορέων για την διαμόρφωση και την επιτυχία του σχεδίου στρατηγικής των αερομεταφορών στην Ευρώπη.

Στη συνέχεια(Πίνακας 4.2.2) παραθέτουμε το σχέδιο δράσης στο πλαίσιο της στρατηγικής των αερομεταφορών.

#### **Πίνακας 4.2.2**

#### **Ενδεικτικό Σχέδιο Δράσης στο Πλαίσιο της Στρατηγικής για τις Αερομεταφορές.**



**ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΓΙΑ ΤΙΣ  
ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ**

<b>ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΗΣ ΔΙΟΡΓΑΝΙΚΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ</b>	
2016	Αναθεώρηση του κανονισμού αριθ. 545/2009 για τις χρονοθυρίδες
2016	Αναθεώρηση του κανονισμού αριθ. 261/2004 για τα δικαιώματα των επιβατών
2016	ΕΕΟ2+: Αναθεώρηση του πλαισίου για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό
2016-7	Περάτωση της διαδικασίας επικύρωσης του πρωτοκόλλου προσχώρησης της ΕΕ στον Eurocontrol
<b>ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΕΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ*</b>	
2015	Αναθεώρηση του βασικού κανονισμού για την ασφάλεια της αεροπορίας αριθ. 216/2008 με την προσθήκη διατάξεων για τα μη επανδρωμένα αεροσκάφη.
2016	Μέτρα για την αντιμετώπιση των αθέμιτων πρακτικών (αναθεώρηση του κανονισμού 868/2004)
<b>ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΕΣ ΠΡΑΞΕΙΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ</b>	
2017	Αναθεώρηση των λειτουργιών του δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, καθώς και επιλογή του διαχειριστή δικτύου
2019	Αναθεώρηση του μηχανισμού επιδόσεων («από θύρα σε θύρα»)
<b>ΔΙΕΘΝΗΣ ΔΙΑΣΤΑΣΗ</b>	
2015	Εξουσιοδοτήσεις διαπραγμάτευσης συνολικών συμφωνιών αεροπορικών μεταφορών σε επίπεδο ΕΕ
2016	Εξουσιοδοτήσεις διαπραγμάτευσης διμερών συμφωνιών ασφάλειας των αερομεταφορών με την Κίνα και την Ιαπωνία
2016-7	Έναρξη νέων διαλόγων για τις αερομεταφορές με κείριους εταίρους
<b>ΕΓΓΡΑΦΑ ΚΑΘΟΔΗΓΗΣΗΣ</b>	
2016	Κατευθύνσεις για τα δικαιώματα των επιβατών των αεροπορικών μεταφορών
2016	Κατευθύνσεις για την κυριότητα και τον έλεγχο
2016	Κατευθύνσεις για τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας
2016-7	Βέλτιστες πρακτικές για τα ελάχιστα επίπεδα εξυπηρέτησης στη διαχείριση του εναέριου χώρου
<b>ΕΛΕΓΧΟΣ ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΤΗΤΑΣ (REFIT)</b>	
2018	Κώδικας δεοντολογίας για τα ηλεκτρονικά συστήματα κράτησης θέσεων (ΗΣΚ) για τη διάθεση προϊόντων των αεροπορικών εταιρειών
<b>ΜΕΛΕΤΕΣ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΕΙΣ**</b>	
2017-8	Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 σχετικά με κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών
2016-7	Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 996/2010 σχετικά με τη διερεύνηση αεροπορικών ατυχημάτων
2016-7	Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 για τη σύσταση του καταλόγου ασφαλείας των αεροπορικών εταιρειών
2016-7	Οδηγία 2009/12/ΕΚ για τα αερολιμενικά τέλη
2017	Οδηγία 96/67/ΕΚ για την επίγεια εξυπηρέτηση

\* Οι νομοθετικές προτάσεις θα υπόκεινται σε απαιτήσεις της Επιτροπής για τη βελτίωση της νομοθεσίας

\*\* Στο πλαίσιο των αξιολογήσεων ενδέχεται να προταθεί η υποβολή νομοθετικών προτάσεων

Πηγή: Στρατηγική για τις αερομεταφορές στην Ευρώπη, 2015, Σελ. 19.

### 4.3 Ευρωπαϊκές Πολιτικές Αεροπορικών Μεταφορών

Οι αερομεταφορές αποτελούν έναν από τους πιο ισχυρούς κλάδους ανάπτυξης στην ΕΕ. Στον κλάδο απασχολούνται από 1,4 έως 2 εκατ. άτομα ενώ παρέχει άμεσα ή έμμεσα 4,8-5,5 εκατ. θέσεις εργασίας. Η συνεισφορά στο ΑΕΠ της ΕΕ ανέρχεται σε 110 δις ευρώ ενώ η συνολική επίπτωση συμπεριλαμβανομένου και του τουριστικού τομέα φθάνει έως και 510 δις ευρώ. (Στρατηγική για τις Αερομεταφορές στην Ευρώπη, 2015, σ. 2).

Τα τελευταία 20 χρόνια, η απελευθέρωση της αγοράς των αερομεταφορών εντός της ΕΕ και η αύξηση της ζήτησης, εντός και εκτός της Ευρώπης έχουν οδηγήσει σε μία άνευ προηγουμένου ανάπτυξη. Έχουμε συγκεκριμένα μια αύξηση επιλογών στη δυνατότητα μετακίνησης αλλά και ανταγωνιστικές τιμές. Αυξήθηκε επίσης και το επιβατικό κοινό, ενώ

εταιρείες χαμηλού κόστους έκαναν την εμφάνιση τους στην Ευρώπη. Παράλληλα με την ανάπτυξη στην Ευρώπη και οι χώρες της Μέσης Ανατολής και της Ασίας κινούνται στο ίδιο αναπτυξιακό αλλά και ανταγωνιστικό κλίμα - νέες αεροπορικές εταιρείες και νέα αεροδρόμια - προς την Ευρώπη. Επομένως η ανάπτυξη αυτή πρέπει να συνοδεύεται με υψηλά πρότυπα ασφάλειας και προστασίας της αεροπορίας αλλά και μείωση του περιβαλλοντικού «αποτυπώματος». (Στρατηγική για τις Αερομεταφορές στην Ευρώπη, 2015, σ. 2).

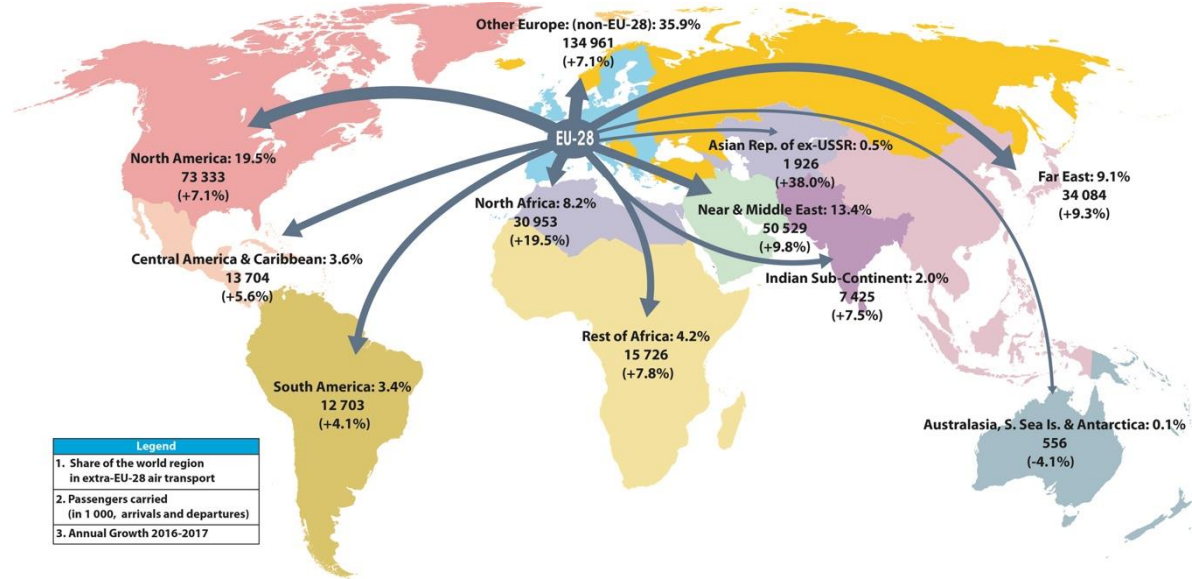
### **4.3.1 Πρόσβαση στις Αγορές**

Ο κλάδος στην Ευρώπη έρχεται αντιμέτωπος με νέες προκλήσεις ανταγωνισμού, λόγω της οικονομικής ανάπτυξης των Ασιατικών χωρών. Οι ανταγωνιστές αυτοί ωφελούνται από την ταχεία οικονομική ανάπτυξη της Ασίας, καθώς οι αερομεταφορές στις χώρες αυτές αποτελούν μέγιστο παράγοντα οικονομικής ανάπτυξης. Σε αντίθεση με άλλους κλάδους, οι αερομεταφορές είχαν περιορισμούς στις επενδύσεις και στο άνοιγμα σε νέες αγορές, οι οποίοι περιορισμοί δυσχεραίνουν τη βιώσιμη και δυναμική ανάπτυξη του κλάδου. Αυτά τα εμπόδια έχουν αρθεί σε μεγάλο βαθμό, λόγω της ενιαίας αγοράς στον κλάδο στην ΕΕ. Ο αεροπορικός τομέας δύναται να αξιοποιήσει αυτές τις νέες αγορές, στις οποίες θα προκύψουν σημαντικές οικονομικές ευκαιρίες στις επόμενες δεκαετίες. Η γεωγραφική θέση, η ύπαρξη κατάλληλων υποδομών, η φύση των οικονομικών, φορολογικών και κανονιστικών καθεστώτων και οι ιστορικοί, πολιτιστικοί και εμπορικοί δεσμοί παίζουν σημαντικό ρόλο στην χωροθέτηση κεντρικών αερολιμένων αλλά και αεροπορικών εταιρειών στις χώρες αυτές. Η Ευρώπη διαθέτει όλα τα μέσα για την επίτευξη των σκοπών αυτών. (Στρατηγική για τις Αερομεταφορές στην Ευρώπη, 2015, σσ. 3-4).

Η ΕΕ ασκώντας φιλόδοξη εξωτερική πολιτική αερομεταφορών με διαπραγματεύσεις και συμφωνίες, με στόχο τις αναπτυσσόμενες αγορές, μπορεί να συμβάλει στην πρόσβαση αυτών των αγορών και να δώσει επενδυτικές δυνατότητες στον κλάδο. Μπορεί να συμβάλει επίσης στην αύξηση της διεθνούς συνδεσιμότητας της Ευρώπης και στην εξασφάλιση θεμιτού ανταγωνισμού για της ευρωπαϊκές αεροπορικές εταιρείες. (Στρατηγική για τις Αερομεταφορές στην Ευρώπη, 2015, p. 4). Το διάγραμμα 4.3.1 μας δίνει τα επίπεδο συνδεσιμότητας σε διεθνές επίπεδο την διετία 2016-2017.

#### **Διάγραμμα 4.3.1**

## Μεταφορές επιβατών εκτός ΕΕ-28 το 2017



Πηγή: Eurostat

Για την υποστήριξη του εμπορίου αεροσκαφών και προϊόντων, η ΕΕ πρέπει να συνάψει διμερείς συμφωνίες, για την ασφάλεια της αεροπορίας, για την αναγνώριση των προτύπων πιστοποίησης της ασφάλειας των πτήσεων. Οι συμφωνίες αυτές έχουν στόχο την μείωση του κόστους των εξαγομένων αεροσκαφών στις τρίτες χώρες αλλά και το επίπεδο ασφάλειας των πτήσεων βοηθώντας έτσι την εναρμόνιση των προτύπων των προϊόντων σε διεθνές επίπεδο. Η ΕΕ έχει επιτύχει τέτοιες συμφωνίες με τις Ηνωμένες Πολιτείες, τη Βραζιλία και τον Καναδά, ενώ πρέπει να επιδιώξει διαπραγματεύσεις και συμφωνίες και με άλλες χώρες όπως η Κίνα και η Ιαπωνία. (Στρατηγική για τις Αερομεταφορές στην Ευρώπη, 2015, σσ. 4-5).

Η ΕΕ έχει υπογράψει δύο συμφωνίες με την Κίνα με στόχο, την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής αεροπορίας και την ενίσχυση της συνεργασίας ΕΕ-Κίνας. Η πρώτη διμερής συμφωνία θα εξαλείψει την περιττή επανάληψη δραστηριοτήτων αξιολόγησης και πιστοποίησης για την αεροναυπηγική προϊόντων από τις αρχές πολιτικής αεροπορίας και συνεπώς θα μειώσει το κόστος. Η δεύτερη συμφωνία θα επιτρέψει σε όλες τις αεροπορικές εταιρείες της ΕΕ να πετάξουν στην Κίνα από οποιοδήποτε κράτος μέλος της ΕΕ που έχει διμερείς συμφωνίες με την Κίνα για θέματα αεροπορικών υπηρεσιών. (Eurocontrol, 2019, p. 10).

Για την διατήρηση της ανταγωνιστικότητας στην αγορά οι ευρωπαϊκές αερομεταφορές πρέπει να βασίζονται σε ένα πλαίσιο με ορθούς κανόνες το οποίο θα προωθεί τις αξίες και

τα πρότυπα της ΕΕ και θα δίνει ίσες ευκαιρίες στον ανταγωνισμό. Ο Κανονισμός 868/2004 για την προστασία από τις πρακτικές χορήγησης ενισχύσεων και τις αθέμιτες τιμολογιακές πρακτικές καλύπτει αυτόν τον παράγοντα, αλλά οι ενδιαφερόμενοι φορείς δεν τον θεωρούν αποτελεσματικό με τον τρόπο που επιβάλλεται σήμερα. Προτείνεται να υπάρχει αντιμετώπιση σε ένα πλαίσιο διαπραγμάτευσης συνολικών συμφωνιών των αερομεταφορών της ΕΕ και με πολιτική δράση σε επίπεδο ICAO. (Στρατηγική για τις Αερομεταφορές στην Ευρώπη, 2015, σ. 5)

Το ισχύον διεθνές κανονιστικό πλαίσιο περιλαμβάνει διατάξεις περί κυριότητας και ελέγχου. Τα διεθνή επενδυτικά ταμεία και οι επενδυτές εκδηλώνουν ενδιαφέρον για ευρωπαϊκές αεροπορικές εταιρείες. Οι αναφορές περί εθνικότητας και ελέγχου δεν επιτρέπει ξένους επενδυτές να επενδύσουν στο κλάδο στην ΕΕ σε ποσοστό άνω του 49%. Ο έλεγχος της εταιρείας παραμένει σε υπηκόους της ΕΕ. Η Επιτροπή επιδιώκει τη χαλάρωση των κανόνων καθεστώτος ιδιοκτησίας και ελέγχου αμοιβαία, μέσω διμερών και εμπορικών συμφωνιών, με μακροπρόθεσμο στόχο την δυνατότητα συμφωνιών σε πολυμερές επίπεδο. (Στρατηγική για τις Αερομεταφορές στην Ευρώπη, 2015, σ. 5).

### **4.3.2 Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός**

Οι αερολιμένες μαζί με τους παρόχους υπηρεσιών διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας αποτελούν τα κύρια στοιχεία της πολιτικής αεροπορίας. Μεγάλη σημασία αποδίδεται πλέον στην ποιότητα, την αποδοτικότητα και το κόστος των υπηρεσιών για την ανταγωνιστικότητα του κλάδου. Στην Ευρώπη, οι αερολιμένες και η διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας μπορούν να χειρίζονται με ασφάλεια έως και 33.000 πτήσεις ημερησίως. (Στρατηγική για τις Αερομεταφορές στην Ευρώπη, 2015, σ. 6).

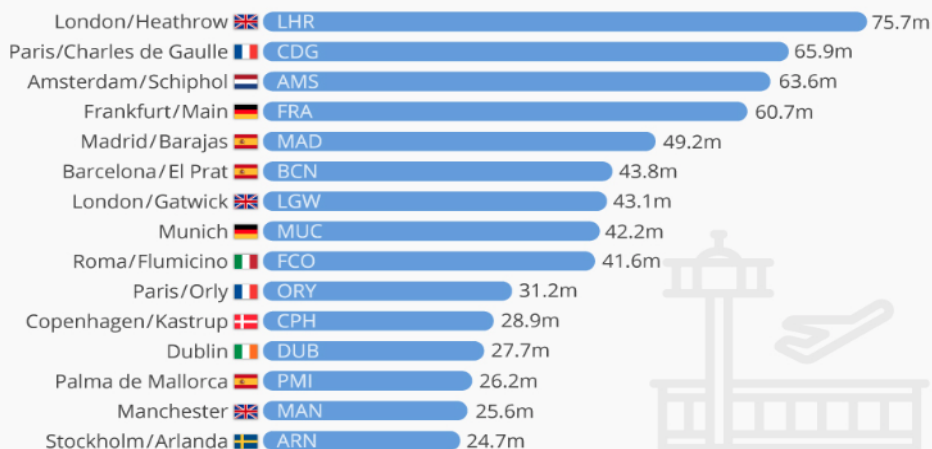
Στο διάγραμμα 4.3.2α μπορούμε να δούμε τα αεροδρόμια με την μεγαλύτερη κίνηση επιβατών στην Ευρώπη:

#### **Διάγραμμα 4.3.2α**

**Ευρωπαϊκά Αεροδρόμια με την μεγαλύτερη κίνηση επιβατών το 2016**

## Europe's Busiest Airports

European airports handling the most passengers in 2016



Πηγή: Eurostat

Σημαντικό πρόβλημα στην διαχείριση του ευρωπαϊκού εναέριου χώρου είναι ο άσκοπος κατακερματισμός του και η καθυστέρηση στην υλοποίηση του πλαισίου για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό. Αυτό συνεπάγεται αρκετά υψηλό κόστος για τις αεροπορικές εταιρείες, σημείο που θίγει την ανταγωνιστικότητά τους στο διεθνές περιβάλλον. Εκτιμάται ότι το κόστος κατακερματισμού εναερίου χώρου της ΕΕ αντιστοιχεί τουλάχιστον σε 5 δισ. ευρώ ετησίως. Αυτό έχει ως συνέπεια τις υψηλές τιμές στα αεροπορικά εισιτήρια, τις καθυστερήσεις για τους επιβάτες, διότι αυξάνεται η κατανάλωση καυσίμων<sup>8</sup> και οι εκπομπές CO<sub>2</sub> για τους φορείς εκμετάλλευσης, ενώ παράλληλα παρεμποδίζεται κάθε προσπάθεια βελτίωσης των επιδόσεων στο περιβάλλον. (Στρατηγική για τις Αερομεταφορές στην Ευρώπη, 2015, σ. 6)

Με το σχέδιο για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό η ΕΕ μπορεί να αυξήσει τη χωρητικότητα, να βελτιώσει την ασφάλεια πτήσεων, να μειώσει το κόστος και να ελαχιστοποιήσει το περιβαλλοντικό αποτύπωμα. Το σχέδιο αυτό ξεκίνησε πριν από 10 χρόνια, το έργο όμως δεν έχει αποδώσει ακόμα τα μέγιστα αποτελέσματα. Τα κράτη-μέλη της ΕΕ πρέπει να ξεπεράσουν τις δυσκολίες, ώστε να επιτευχθεί πραγματικός Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός, ο οποίος είναι αναγκαίος για την πραγματική επιβίωση του αεροπορικού συστήματος της ΕΕ. Ένα πλήρως υπερσύγχρονο σύστημα διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας θα μείωνε το κόστος που δημιουργείται από τις μεγάλου μήκους

<sup>8</sup> Airbus-A320, M.O.=4λίτρα/επιβάτη/100χλμ.

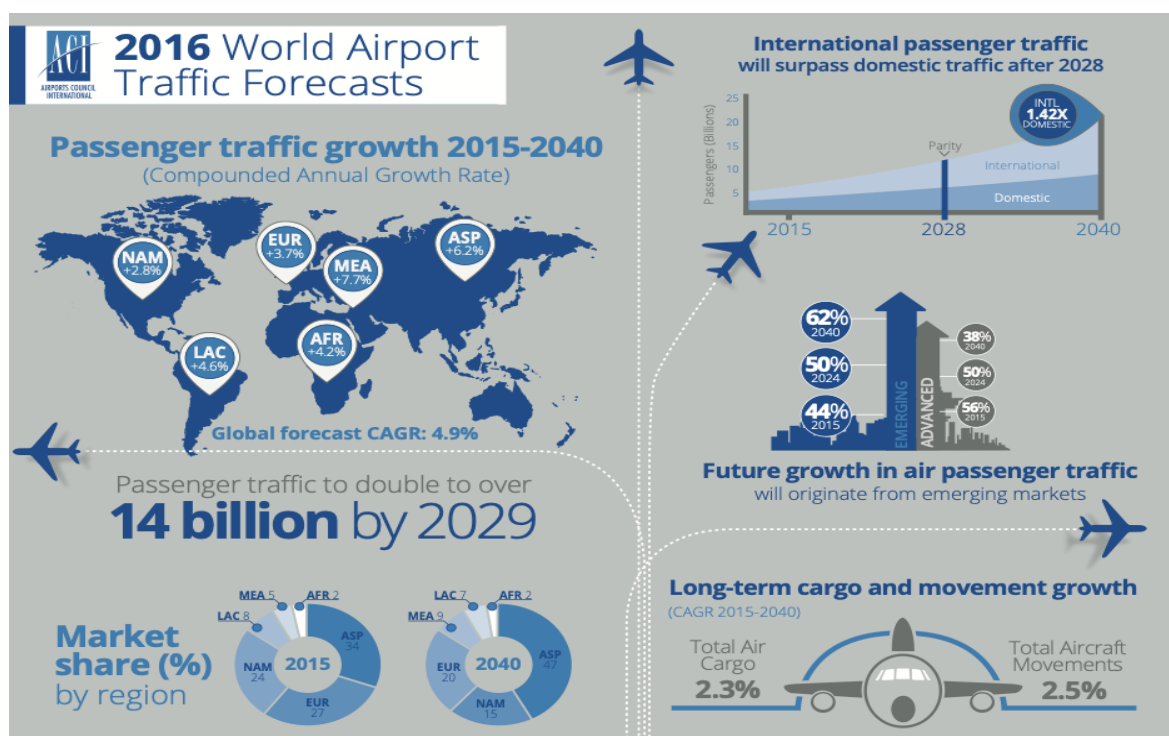
αεροδιαδρομές. (Στρατηγική για τις Αερομεταφορές στην Ευρώπη, 2015, σσ. 6-7). Το σχέδιο αναφέρει συγκεκριμένα:

«Ως σημαντικό βήμα για την αξιοποίηση αυτού του δυναμικού για τον αεροπορικό τομέα της ΕΕ, η Επιτροπή καλεί το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο να εγκρίνουν τις προτάσεις για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό (ΕΕΟ2+) , ώστε να διασφαλιστεί η αποτελεσματικότητα των λειτουργικών τμημάτων του εναέριου χώρου και των λειτουργιών δικτύου και η ταχεία υλοποίηση των στόχων σε κλίμακα ΕΕ για τον μηχανισμό επιδόσεων με έναν πλήρως ανεξάρτητο φορέα εξέτασης των επιδόσεων». (Στρατηγική για τις Αερομεταφορές στην Ευρώπη, 2015, σ. 7)

Το Eurocontrol σε υπολογισμούς αναφέρει ότι, τα ευρωπαϊκά αεροδρόμια το 2035 θα αδυνατούν να εξυπηρετούν τις 2 εκατομμύρια πτήσεις περίπου λόγω έλλειψης χώρου. Στο επόμενο διάγραμμα βλέπουμε την αύξηση του επιβατικού κοινού στην ΕΕ έως το 2040, με ρυθμό 3,7%.

### Διάγραμμα 4.3.2β

#### Παγκόσμιες προβλέψεις για την κυκλοφορία των αεροδρομίων



Πηγή: Airports Council International

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. ευρώ σε επίπεδο ΕΕ. Ακόμα και σήμερα πολλά ευρωπαϊκά αεροδρόμια παρουσιάζουν προβλήματα χωρητικότητας, με αποτέλεσμα να διακυβεύεται η μελλοντική βιώσιμη ανάπτυξη του αεροπορικού συστήματος της ΕΕ. Άλλοι αερολιμένες στην Ευρώπη δεν χρησιμοποιούνται πλήρως και έχουν πλεονάζουσα χωρητικότητα. Η Επιτροπή θα ζητήσει από το Παρατηρητήριο Αερολιμένων να συνεχίσει τις εργασίες στο θέμα της συμφόρησης των αερολιμένων, ιδίως για μέτρα ελάττωσής της αλλά και διαχείρισης της ελάχιστης έκθεσης του πληθυσμού γύρω από τα αεροδρόμια στον θόρυβο των αεροσκαφών. (Στρατηγική για τις Αερομεταφορές στην Ευρώπη, 2015, σ. 8)

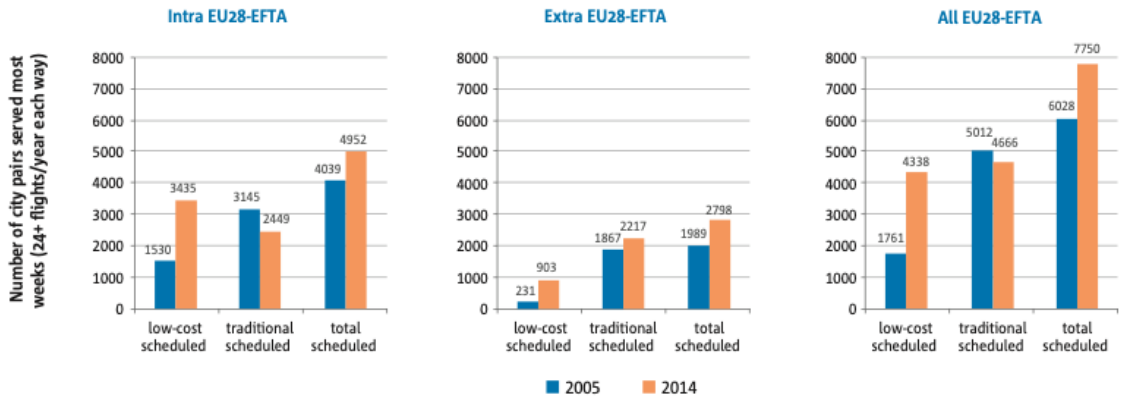
Παράγοντες ζωτικής σημασίας για την ανταγωνιστικότητα των αερομεταφορών στην ΕΕ και την εξυπηρέτηση των επιβατών αποτελούν και οι υψηλής ποιότητας αερολιμενικές υπηρεσίες, όπως και οι διάδρομοι προσγείωσης/απογείωσης, οι αεροσταθμοί επιβατών και η επίγεια εξυπηρέτηση. Η επίγεια εξυπηρέτηση περιλαμβάνει την ασφαλή αναχώρηση και άφιξη των αεροσκαφών, την τροφοδοσία καυσίμων, την εξυπηρέτηση επιβατών και την αποπάγωση των αεροσκαφών. Η Επιτροπή επιδιώκει την διασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού μεταξύ των παρόχων επίγεια εξυπηρέτησης. (Στρατηγική για τις Αερομεταφορές στην Ευρώπη, 2015, σ. 9)

Το ζήτημα της συνδεσιμότητας τέθηκε σε δημοσία διαβούλευση. Το αποτέλεσμα ανέδειξε τη σπουδαιότητα της συνδεσιμότητας για τους επιβάτες τις επιχειρήσεις και την οικονομία. Η σύνδεση δύο πόλεων μεταξύ τους επιφέρει τεράστια οφέλη για την οικονομική τους ανάπτυξη. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα την αύξηση της συνδεσιμότητας πολλών αερολιμένων της ΕΕ τα τελευταία δέκα χρόνια. (Στρατηγική για τις Αερομεταφορές στην Ευρώπη, 2015).

Σε γενικές γραμμές με βάση το παρακάτω διάγραμμα υπάρχει μια αύξηση της συνδεσιμότητας των πόλεων (ζεύγη πόλεων) από το 2005 έως το 2014. Στο παρακάτω διάγραμμα βλέπουμε τους παραδοσιακούς αερομεταφορείς οι οποίοι εκτελούν προγραμματισμένες πτήσεις να μειώνουν τον αριθμό των πτήσεων (ζεύγη πόλεων) που εξυπηρετούσαν, η απώλεια βέβαια αυτή έχει αντικατασταθεί με νέες συνδέσεις από εταιρείες χαμηλού κόστους. Οι συνδέσεις αυτές συνδέονται με την αύξηση των αεροσκαφών, το μέγεθός τους και το γεγονός ότι πρόκειται για κοντινά δρομολόγια εντός της ΕΕ. (Eurocontrol, 2016, p. 16).

### Διάγραμμα 4.3.2γ

Σύνδεση ζευγών πόλεων το 2014 στο σύνολο του προγραμματισμένου δικτύου στην ΕΕ.



Πηγή: European Aviation Environment Agency 2016.

Η συνδεσιμότητα των αερολιμένων στην Ευρώπη διαφέρει, από τους κεντρικούς αερολιμένες των χωρών, με τα περιφερειακά αεροδρόμια τα οποία προσφέρουν μικρό αριθμό προορισμών με αποτέλεσμα την μείωση του ανταγωνισμού για τις πόλεις, με μικρότερο αριθμό συνδέσεων. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι τα αεροδρόμια των ακριτικών περιοχών στην Ελλάδα ιδιαίτερα των ελληνικών νήσων. Τα τέλη και οι φόροι, τα οποία υπερβαίνουν τα φυσιολογικά όρια του φορολογητέου κέρδους επηρεάζουν αρνητικά τη συνδεσιμότητα και την ανταγωνιστικότητα των αερολιμένων. (Στρατηγική για τις Αερομεταφορές στην Ευρώπη, 2015, σσ. 9-10).

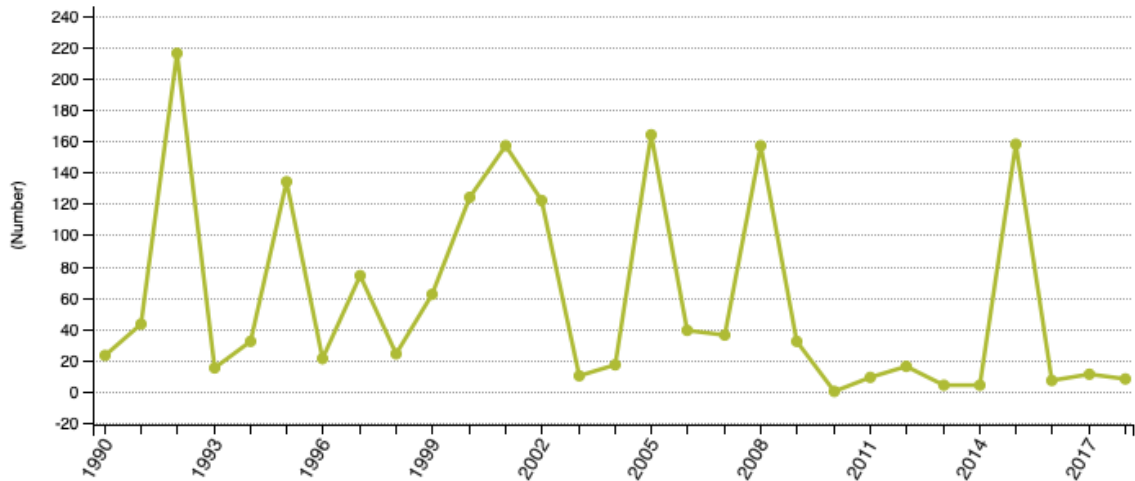
### 4.3.3 Υψηλά Πρότυπα Πτητικής Ασφάλειας και Προστασίας Έκνομων Ενεργειών

Ο EASA αποτελεί τα τελευταία 10 χρόνια μια από τις ηγετικές αρχές ασφάλειας της αεροπορίας. Το σύστημα ασφάλειας των αερομεταφορών της ΕΕ όχι μόνο συμβάλλει σε υψηλού επιπέδου πρότυπα ασφάλειας, αλλά και στη δημιουργία ίσων όρων ανταγωνισμού για τον κλάδο. Στο παρακάτω διάγραμμα παρατηρούμε την τελευταία δεκαετία μια σταθερότητα σε σχέση με τις προηγούμενες δεκαετίες στα επίπεδα πτητικής ασφάλειας στην Ευρώπη με εξαίρεση το 2015. (Στρατηγική για τις Αερομεταφορές στην Ευρώπη, 2015, p. 10).



### Διάγραμμα 4.3.3

Αεροπορικοί θάνατοι που προήλθαν από ατυχήματα στις εμπορικές αεροπορικές μεταφορές στην ΕΕ-28, 1990-2018.



Accidents involving all aircrafts regardless of their country of registration.

eurostat

Πηγή: Eurostat

Η ασφάλεια των πτήσεων αποτελεί τον ακρογωνιαίο λίθο για ανταγωνιστικές αερομεταφορές. Αυτό σημαίνει διατήρηση των υψηλών προτύπων ασφάλειας πτήσεων παράλληλα με τις αυξανόμενες ροές κυκλοφορίας. Το κανονιστικό σύστημα απαιτεί να είναι διαμορφωμένο στο να εντοπίζει πιθανούς κινδύνους και να μπορεί να ελαττώνει τις πιθανότητες ατυχημάτων. Σημαντική είναι επίσης η ενσωμάτωση τεχνικών πεδίων κανονιστικής ρύθμισης που αφορούν την ασφάλεια. Μέσα στο κανονιστικό πλαίσιο της ασφάλειας εντάσσονται και νέα επιχειρηματικά μοντέλα και τεχνολογίες όπως οι ηλεκτρικοί κινητήρες αλλά και τα μη επανδρωμένα αεροσκάφη. Η ευελιξία του κανονιστικού προτύπου αποτελεί σημαντικό βήμα για την ανάπτυξη πολιτικών με αποτελεσματικότερα επίπεδα ασφάλειας. Αυτό σημαίνει κατάργηση κανόνων και διαδικασιών που αφ' ενός απαιτούν πολύ χρόνο και αφ' εταίρου προσθέτουν φόρτο και κόστος και δεν συμβάλουν στην αποτελεσματική ασφάλεια. Σημείο σημαντικό είναι επίσης η κατάργηση των κανόνων που αποτελούν τροχοπέδη στην καινοτομία και στην επιχειρηματικότητα. Ο EASA έχει διαμορφώσει ένα πλαίσιο αξιοποίησης των διαθέσιμων πόρων στην ΕΕ και στα κράτη-μέλη. Συγκεκριμένα αναφέρεται στην έκθεση ότι:

«Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια της Αεροπορίας πρέπει να διαμορφώσει ένα

*πλαίσιο συγκέντρωσης και από κοινού χρήσης τεχνικών πόρων από τις εθνικές αρχές. Το εν λόγω πλαίσιο θα επιτρέπει στα κράτη μέλη να μεταβιβάζουν σε εθελοντική βάση αρμοδιότητες εφαρμογής της νομοθεσίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια της Αεροπορίας ή σε άλλο κράτος μέλος. Η κανονιστική αρμοδιότητα θα είναι σαφέστερη και θα αποφεύγεται η επικάλυψη. Πιο μακροπρόθεσμα, η φιλοδοξία πρέπει να είναι η ύπαρξη μίας και μόνον ευρωπαϊκής αρχής πολιτικής αεροπορίας». (Στρατηγική για τις Αερομεταφορές στην Ευρώπη, 2015, σ. 11)*

Πάρα πολλά αεροπορικά δυστυχήματα με θύματα ευρωπαίους πολίτες συμβαίνουν εκτός ΕΕ. Βασική επιδίωξη της ΕΕ είναι η επιδίωξη υψηλών προτύπων ασφάλειας σε διεθνές επίπεδο με βάση τα πρότυπα ασφάλειας που εκδίδονται από την ICAO. Πάνω σε αυτό η Επιτροπή αξιολογεί την κείμενη νομοθεσία και επιβάλλει απαγόρευση λειτουργίας σε αερομεταφορείς που δεν τηρούν συγκεκριμένα πρότυπα.

Η Επιτροπή επίσης κινείται σε ένα πλαίσιο δημιουργίας και στήριξης μέτρων προστασίας για τους επιβάτες από τρομοκρατικές ενέργειες αλλά και από ελάφρυνση του φόρτου εργασίας για ελέγχους επιβατών με την χρήση νέων τεχνολογιών, στοιχεία το οποίο θα ελαχιστοποιήσει την ταλαιπωρία αλλά και θα μειώσει τις καθυστερήσεις των επιβατών. Εδώ προσανατολίζεται στην υιοθέτηση ενός συστήματος ενιαίας προστασίας (one stop security) με το οποίο ο επιβάτης θα περνάει από έλεγχο ασφάλειας στο σημείο αναχώρησης χωρίς να απαιτούνται επιπλέον έλεγχοι στα σημεία ανταπόκρισης. Αξίζουν ιδιαίτερης προσοχής οι πολιτικές που υιοθετεί η Επιτροπή για θέματα προστασίας στον κυβερνοχώρο λόγω της ψηφιοποίησης. Το θέμα αυτό επιμελείται επίσης ο EASA, με την σύμπραξη αρμοδίων φορέων. (Στρατηγική για τις Αερομεταφορές στην Ευρώπη, 2015, σσ. 11-12).

#### **4.3.4 Κοινωνικό Θεματολόγιο**

Οι θέσεις εργασίας στην ΕΕ για τον κλάδο των αερομεταφορών εξαρτώνται από την ανάπτυξη η οποία θα επέλθει με διαρθρωτικές μεταρρυθμίσεις. Η διατήρηση της ηγετικής θέσης απαιτεί εκπαιδευμένο, ειδικευμένο και έμπειρο προσωπικό. Οι συμπράξεις πανεπιστημίων, ερευνητικών ιδρυμάτων και βιομηχανίας στην εκπαίδευση θα διευκολύνουν την κίνηση επιστημονικού προσωπικού στους τομείς των αερομεταφορών θα βοηθήσουν τα μέγιστα για την ανάπτυξη του ευρωπαϊκού κλάδου.

Ο παρακάτω πίνακας είναι ενδεικτικός για τις θέσεις εργασίας στον αεροπορικό και γενικότερα στον αεροπορικό τομέα στην Ευρώπη.

#### Διάγραμμα 4.3.4

Το σύνολο των θέσεων απασχόλησης και το ΑΕΠ που υποστηρίζονται από τις Αερομεταφορές στις Οικονομίες της ΕΕ το 2014.



Πηγή: Aviation: Benefits Beyond Borders 2017.

Η ανάπτυξη νέων δεξιοτήτων και ικανοτήτων, είναι απαραίτητες για τομείς που δεν είναι ακόμα γνωστοί, όπως τα μη επανδρωμένα αεροσκάφη. Η Εικονική Ακαδημία του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια της Αεροπορίας θα αναπτύξει ένα ευρωπαϊκό δίκτυο ιδρυμάτων αεροπορικής εκπαίδευσης. Επίσης απαιτείται προτεραιότητα στην καθιέρωση κοινών προτύπων επάρκειας των επιθεωρητών ασφάλειας στις αερομεταφορές. (Στρατηγική για τις Αερομεταφορές στην Ευρώπη, 2015, σ. 12)

Η μόνιμη παρακολούθηση και η ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ της Επιτροπής με τους φορείς των κρατών-μελών θα μπορούσαν να συμβάλουν επίσης στην καλύτερη ερμηνεία νέων τάσεων και να διασφαλίσουν ισότιμους και αξιόλογους όρους εργασίας. Σημαντικό είναι επίσης να αποσαφηνισθεί το εφαρμοστέο εργασιακό δίκαιο και το αρμόδιο δικαστήριο επίλυσης διαφορών. Η ΕΕ θα διαθέσει πρακτικό οδηγό για το εφαρμοστέο εργασιακό δίκαιο και το αρμόδιο δικαστήριο επίλυσης για αστικές και εμπορικές

υποθέσεις.

Με βάση όλες αυτές τις μεταρρυθμίσεις στο χώρο της αεροπορίας είναι αναγκαίο να πραγματοποιηθεί ένας κοινωνικός διάλογος για τις εργασιακές σχέσεις. Για όλα αυτά και με γνώμονα ότι οι κανόνες επιφέρουν κοινωνικές επιπτώσεις, είναι ιδιαίτερα σημαντικό να ζητηθεί η γνώμη των ενδιαφερομένων, αλλά και των κοινωνικών εταίρων της ΕΕ. Αυτό ισχύει και για τον EASA, όταν δημοσιεύει εκτελεστικούς κανόνες ασφάλειας. (Στρατηγική για τις Αερομεταφορές στην Ευρώπη, 2015, σσ. 12-13)

Με προσανατολισμό τις συμφωνίες της ΕΕ με τρίτες χώρες, στόχος της Επιτροπής είναι η διασφάλιση των αντιστοίχων πολιτικών και νομοθεσιών των τρίτων χωρών να στηρίζουν τα εργασιακά δικαιώματα και ότι οι δυνατότητες που προσφέρουν οι συμφωνίες αυτές, δεν καταλύουν την εγχωρία εργατική νομοθεσία, τα πρότυπα και την εφαρμογή τους. (Στρατηγική για τις Αερομεταφορές στην Ευρώπη, 2015, σ. 13).

#### **4.3.5 Δικαιώματα Επιβατών**

Η έγκριση της αναθεώρησης του Καν. 261/2004 για τα δικαιώματα των επιβατών αερομεταφορών σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης, μεγάλων καθυστερήσεων και ματαίωση πτήσης είναι σε εξέλιξη από το 2015. Η Επιτροπή καλεί το ΕΚ και το Συμβούλιο της ΕΕ να εγκρίνουν γρήγορα τις προτεινόμενες αναθεωρήσεις.<sup>9</sup> Η Επιτροπή προτρέπει

---

<sup>9</sup> Στον αντίποδα υπόκειται και η απείθαρχη συμπεριφορά των επιβατών που δεν μπορεί να υπονομεύσει την ασφάλεια των πτήσεων ή να διαταράξει τους άλλους επιβάτες. Η αεροπορική βιομηχανία υιοθετεί μια προσέγγιση μηδενικής ανοχής σε περιστατικά που προκαλούν διαταραχές. Από το 2007 έως το 2016 - το τελευταίο έτος των διαθέσιμων στατιστικών στοιχείων - υπήρχαν 58.000 αναφερθείσες περιπτώσεις απείθαρχων επιβατών. Αλλά μόνο το 2016, υπήρχαν 9.837 τέτοια περιστατικά, που αντιστοιχούσαν σε 1 περιστατικό ανά 1.424 πτήσεις. Το νομικό πλαίσιο κάθε κράτους είναι υπεύθυνο για την αντιμετώπιση απείθαρχης συμπεριφορά με κύριο εργαλείο επιβολής της τάξης, τις διώξεις. Το Πρωτόκολλο του Μόντρεαλ 2014 (MP14) παρέχει αυτές τις νομικές εξουσίες, αλλά 22 κράτη πρέπει να επικυρώσουν την MP14 πριν τεθεί σε ισχύ. Μέχρι το τέλος του 2017, 12 έθνη είχαν επικυρώσει τη MP14, η Αίγυπτος και η Πορτογαλία ήταν από τις πιο πρόσφατες χώρες που το έκαναν. Η Τουρκία και ορισμένες άλλες χώρες βρίσκονται στο τελικό στάδιο της επικύρωσης και η IATA αναμένει ότι η MP14 θα τεθεί σε ισχύ το 2019. (IATA, 2018, p. 32).

τους αρμόδιους εθνικούς φορείς της ΕΕ, για την αυστηρή εφαρμογή των δικαιωμάτων των επιβατών τα οποία θεσπίστηκαν με τον Καν. 261/2004, όπως έχουν ερμηνευθεί από το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Στο επίπεδο αυτό, η Επιτροπή θα εκδώσει ερμηνευτικές κατευθύνσεις, ώστε να κατευθύνει τους πολίτες και τις αεροπορικές εταιρείες όσον αφορά την ισχύουσα νομοθεσία μέχρι νεότερων τροποποιήσεων. (Στρατηγική για τις Αερομεταφορές στην Ευρώπη, 2015).

Στην υπό ενότητα αυτή πρέπει να αναφέρουμε και την άγνοια που έχουν οι επιβάτες για τα δικαιώματά τους. Επομένως πρέπει η ΕΕ να ενθαρρύνει με την κατάλληλη στρατηγική να γνωστοποιηθούν οι πολιτικές που αφορούν τα δικαιώματα των επιβατών.

### Πίνακας 4.3.5

Αξιολόγηση της γνώσης των ερωτηθέντων σχετικά με τα δικαιώματα των επιβατών της ΕΕ σε κλίμακα από 1 έως 4.

	1 - I am entirely unaware of my rights as a passenger	2	3	4 - I am entirely aware of my rights as a passenger
n	1 396	4 954	3 626	374
%	13,5	47,9	35,0	3,6
	61,4		38,6	

Πηγή: ECA Statistical Passenger Survey 2018

Η Επιτροπή θα αξιολογήσει επίσης τον τρόπο με τον οποίο θα υπάρξει συνεργασία των αρμοδίων εθνικών φορέων και των αρχών ενημέρωσης των καταναλωτών. (Στρατηγική για τις Αερομεταφορές στην Ευρώπη, 2015, σ. 13).

### 4.3.6 Ψηφιακή Τεχνολογία και Καινοτομία

Βασικός παράγοντας βελτίωσης της ανταγωνιστικότητας είναι η καινοτομία. Η καινοτομία

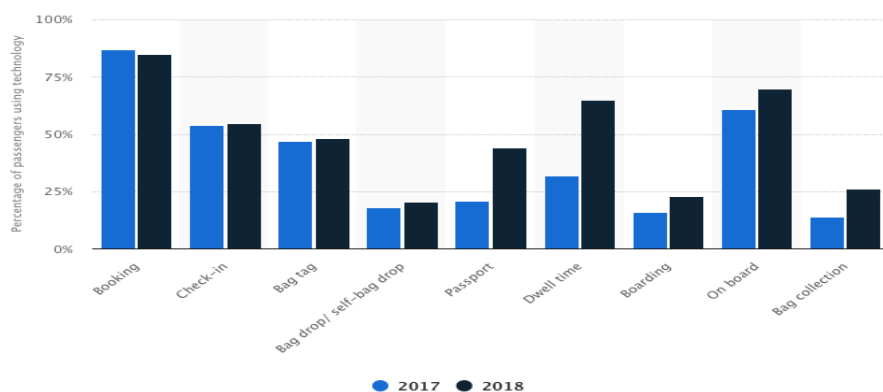
προάγει νέες ιδέες στο χώρο, την τεχνολογία και ενισχύει την ασφάλεια και τις επιδόσεις στις αερομεταφορές. Η Ευρώπη πρέπει να υπερισχύσει στην προώθηση τεχνολογίας αιχμής. Σημαντικός παράγοντας επιτυχίας και στήριξης αποτελεί η χρηματοδότηση όλων αυτών των προσπαθειών. (Στρατηγική για τις Αερομεταφορές στην Ευρώπη, 2015, σ. 14)

Ο ευρωπαϊκός στόλος αεροσκαφών αποτελεί τη δύναμη των αερομεταφορών. Η αεροναυπηγική βιομηχανία αποτελεί έναν από τους πέντε τομείς προηγμένης τεχνολογίας στην Ευρώπη. Οι βιομηχανίες επομένως δίνουν πολύ μεγάλη σημασία στην έρευνα και την καινοτομία. Οι κατασκευάστριες εταιρείες δίνουν πολύ μεγάλη σημασία στην αύξηση της ασφάλειας και στη μείωση του αεροπορικού περιβαλλοντικού αποτυπώματος, αλλά και του θορύβου. Επίσης, καταβάλλονται προσπάθειες για τη μείωση του λειτουργικού κόστους για να μπορούν να ανταπεξέλθουν στην αυξανόμενη ζήτηση. Σε όλη αυτή την προσπάθεια υπάρχει η σύμπραξη δημοσίου και ιδιωτικού τομέα (Clean Sky 2). Η χρήση νέων υλικών αλλά και η ανάπτυξη σύγχρονων μεθόδων παραγωγής χαρακτηρίζει αυτή την προσπάθεια. Σημαντικό μέρος αποτελεί η πιστοποίηση από τον EASA, από την οποία περνά η έρευνα. (Στρατηγική για τις Αερομεταφορές στην Ευρώπη, 2015, σ. 14).

Οι κανόνες της ΕΕ που αφορούν τη διάθεση των εισιτηρίων στο επιβατικό κοινό δεν συμφωνούν με τους κανόνες δεοντολογίας για τα ηλεκτρονικά συστήματα κράτησης θέσεων. Η Επιτροπή κατόπιν αξιολόγησης θα αναπροσαρμόσει τους κανόνες με τα νέα δεδομένα. Η Επιτροπή έδωσε την έγκρισή της για την έναρξη ενός έργου αεροπορικών δεδομένων από τον EASA, με σκοπό την ανάλυση και ανταλλαγή μεγάλων όγκων δεδομένων που θα βοηθήσουν στη βελτίωση της ασφάλειας των αερομεταφορών με τη χρήση των τεχνολογιών της πληροφορίας και των επικοινωνιών. (Στρατηγική για τις Αερομεταφορές στην Ευρώπη, 2015, σ. 14). Στο διάγραμμα 4.3.6 βλέπουμε χρήση της τεχνολογίας στον τομέα της εξυπηρέτησης από τους επιβάτες τα έτη 2017-2018.

### **Διάγραμμα 4.3.6**

**Ποσοστά επιβατών που κάνουν χρήση της τεχνολογίας κατά την διάρκεια αεροπορικών ταξιδιών το 2017 και το 2018.**



© Statista 2019

Πηγή: Statista 2019.

Τα μη επανδρωμένα αεροσκάφη αποτελούν τη νέα πρόκληση στις αερομεταφορές. Για τους τύπους αυτών των αεροσκαφών δεν ισχύουν οι πολιτικές που αφορούν τα επανδρωμένα αεροσκάφη. Είναι απαραίτητο επομένως να θέσει η επιτροπή σε εφαρμογή ένα πλαίσιο κανόνων βάσει κινδύνων, που να διέπει τα συγκεκριμένα αεροσκάφη. Με βάση αυτό το πλαίσιο θα εξασφαλίζεται η ασφαλή χρήση τους στον πολιτικό εναέριο χώρο. Για τον συγκεκριμένο τύπο αεροσκαφών υπάρχει έντονος ο προβληματισμός ο οποίος αφορά την προστασία της ιδιωτικής ζωής αλλά και την προστασία από έκνομες ενέργειες. (Στρατηγική για τις Αερομεταφορές στην Ευρώπη, 2015, σ. 15).

### 4.3.7 Περιβάλλον

Η περιβαλλοντική βιωσιμότητα προσδιορίζει και την μελλοντική ανταγωνιστικότητα του ευρωπαϊκού αερομεταφορέα. Η έκθεση της Επιτροπής αναφέρει για το περιβάλλον ότι:

*«Η τακτική και πιο ολιστική παρακολούθηση και αναφορά των περιβαλλοντικών επιπτώσεων και η πρόοδος στην εφαρμογή των διάφορων πολιτικών και πρωτοβουλιών για το σύστημα αεροπορικών μεταφορών της ΕΕ θα βοηθήσουν την ενημέρωση σχετικά με τις επιπτώσεις του τομέα στο περιβάλλον και θα αποτελέσουν πολύτιμη συμβολή για τη λήψη αποφάσεων στο μέλλον».* (Στρατηγική για τις Αερομεταφορές στην Ευρώπη, 2015, σ. 15)

Στόχος της επιτροπής είναι να διατηρήσει υψηλά περιβαλλοντικά πρότυπα με συχνή αναβάθμιση προσαρμοζόμενη σε νέα δεδομένα για να μπορέσει να διασφαλίσει ότι ο αεροπορικός τομέας, αφ' ενός θα αναπτύσσεται και θα παραμένει βιώσιμος και αφ' ετέρου

θα ελαχιστοποιούνται οι επιζήμιες συνέπειες στους πολίτες και στο οικοσύστημα. Σε επίπεδο εκπομπών η ΕΕ χρησιμοποιεί κανονιστικά εργαλεία όπως το σύστημα εμπορίας εκπομπών (EU-ETS) για να αντιμετωπίσει τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, όπως και τις εκπομπές των αερομεταφορών. (Στρατηγική για τις Αερομεταφορές στην Ευρώπη, 2015, σ. 15).

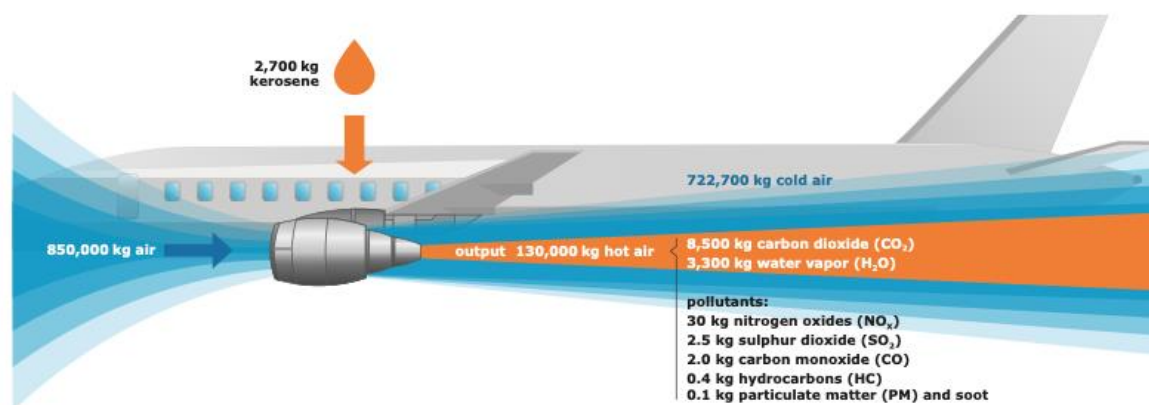
Ο ICAO παίζει πολύ σπουδαίο ρόλο για την αντιμετώπιση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τις αερομεταφορές. Η ΕΕ στο πλαίσιο του ICAO επιδιώκει την επίτευξη ανάπτυξης ουδέτερου ισοζυγίου άνθρακα από το 2020 όπως και την έγκριση προτύπων για το CO<sub>2</sub> για τα αεροπλάνα. (Στρατηγική για τις Αερομεταφορές στην Ευρώπη, 2015, σ. 15)

Η ατζέντα της Ενεργειακής Ένωσης σημειώνει δράσεις έρευνας και ανάπτυξης για την αεροπορία, με καινοτόμες «πράσινες» τεχνολογίες και διάθεση προηγμένων βιοκαυσίμων. Σύμφωνα με έρευνες το πρόγραμμα του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού συμβάλει στην οικονομία καυσίμων και στη μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> κατά 50 εκατ. τόνους. Σημαντικό θέμα πολιτικής για την Επιτροπή αποτελεί και η μείωση των εκπομπών NO<sub>x</sub> (οξειδίων του αζώτου) των αεροσκαφών, η οποία πρέπει να συνεχιστεί με στόχο την μείωση των επιπτώσεων στην ανθρώπινη υγεία. (Στρατηγική για τις Αερομεταφορές στην Ευρώπη, 2015, σσ. 15-16).

Στο επόμενο διάγραμμα παρουσιάζουμε τις εκπομπές ενός δικινητήριου αεροσκάφους σε μία πτητική ώρα.

### Διάγραμμα 4.3.7

Εκπομπές από ένα τυπικό αεριωθούμενο αεροσκάφος δύο κινητήρων κατά τη διάρκεια πτήσεων 1 ώρας με 150 επιβάτες.



Πηγή: European Aviation Environment Agency 2016.



Οι επιδόσεις του συστήματος διαχείρισης της εναερίας κυκλοφορίας συμπεριλαμβάνει την μείωση του θορύβου και των εκπομπών από τις κινήσεις των αεροσκαφών στους αερολιμένες. Στην Ευρώπη 4 εκατ. πολίτες πλήττονται από τον θόρυβο κοντά σε αερολιμένες. Ένα νέο διεθνές πρότυπο θορύβου εφαρμόζεται από το 2017 στους τύπους μεγάλων αεροσκαφών. Στον παρακάτω πίνακα βλέπουμε προβλέψεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τους δείκτες θορύβου έως το 2035.

### Πίνακας 4.3.7

#### Περίληψη δεικτών θορύβου έως το 2035.

Table 1.2 Summary of noise indicators

	2005	2014 (% change vs. 2005)	Base forecast 2035 Advanced – Low Technology (% change vs. 2005)
L <sub>den</sub> 55 dB area, 45 STAPES airports (km <sup>2</sup> )	2,251	2,181 (-3%)	1,983 – 2,587 (-12%) (+15%)
L <sub>night</sub> 50 dB area, 45 STAPES airports (km <sup>2</sup> )	1,268	1,248 (-2%)	1,058 – 1,385 (-17%) (+9%)
L <sub>den</sub> 55 dB population, 45 STAPES airports (millions)	2.56	2.52 (-2%)	1.97 – 2.86 (-23%) (+12%)
L <sub>night</sub> 50 dB population, 45 STAPES airports (millions)	1.18	1.18 (-1%)	0.78 – 1.19 (-34%) (+1%)
Noise energy, all EU28-EFTA airports (10 <sup>15</sup> J)	9.60	9.16 (-5%)	9.37 – 12.9 (-2%) (+34%)
Average noise energy per operation, all EU28-EFTA airports (10 <sup>8</sup> J)	7.29	6.41 (-12%)	4.14 – 5.70 (-43%) (-22%)

Πηγή: European Aviation Environment Agency 2016.

Περιμετρικά των αερολιμένων, πλην του θορύβου, οι πολίτες εισπνέουν την κακή ποιότητα του αέρα, ο οποίος αποτελείται από λεπτά σωματίδια τα οποία επιβαρύνουν και βλάπτουν τη δημόσια υγεία. (Στρατηγική για τις Αερομεταφορές στην Ευρώπη, 2015, σ. 16). Η ΕΕ ασκεί έλεγχο και καθορίζει τις εθνικές πολιτικές των κρατών-μελών για τον έλεγχο της ρύπανσης με τη θέσπιση προτύπων ποιότητας του αέρα στις πόλεις. Αυτό υποχρεώνει τα κράτη-μέλη να παρακολουθούν την ποιότητα του αέρα και να λαμβάνουν μέτρα για τη μείωση της ρύπανσης, αλλιώς φέρουν ευθύνη και παραπέμπονται από την Επιτροπή. (Glencross, 2016, σσ. 230-231)

#### **4.4 Ανακεφαλαίωση**

Στο τέταρτο κεφάλαιο μπορούμε να συμπεράνουμε ότι, η ορθή χάραξη της στρατηγικής και η εφαρμογή ανάλογων πολιτικών μπορούν να φέρουν το καλύτερο δυνατό αποτέλεσμα στην ευρωπαϊκή οικονομία και ανάπτυξη. Η αξιοποίηση των αναπτυσσόμενων αγορών, η ασφάλεια των αερομεταφορών και η αντιμετώπιση των περιορισμών στον αέρα και το έδαφος είναι τρεις προτεραιότητες που στρέφεται η στρατηγική της ΕΕ. Καθοριστικό ρόλο στην επίτευξη της στρατηγικής είναι η συλλογικότητα των εμπλεκόμενων φορέων αλλά και η στροφή προς την σύγχρονη τεχνολογία και την έρευνα. Στο κεφάλαιο αυτό αναλύσαμε και τις πολιτικές που εφαρμόζει η ΕΕ για την ανάπτυξη του κλάδου. Η πρόσβαση στις αναπτυσσόμενες οικονομίες της Ασίας και της Μέσης Ανατολής αποτελεί πρώτη προτεραιότητα για την ΕΕ. Μεγάλη έμφαση δίνουν οι εμπλεκόμενοι φορείς στην ασφάλεια επιβατών και αεροδρομίων αλλά και την πτητική ασφάλεια καθώς και το περιβάλλον. Πολιτικές που προσδιορίζουν όχι μόνο την ανάπτυξη των αερομεταφορών αλλά και την βιωσιμότητα του κλάδου. Ένα νέο στοιχείο έρχεται να προστεθεί από το 2015 και μετά είναι η πρόσληψη και η εκπαίδευση του προσωπικού σε νέες καινοτόμες τεχνολογίες. Τέλος γίνεται πολύ μεγάλη προσπάθεια για την ολοκλήρωση του προγράμματος του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού. Ένα πρόγραμμα που όπως είδαμε στο προηγούμενο κεφάλαιο ξεκίνησε το 1999 και δεν έχει φέρει ακόμα τα ανάλογα αποτελέσματα.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5**

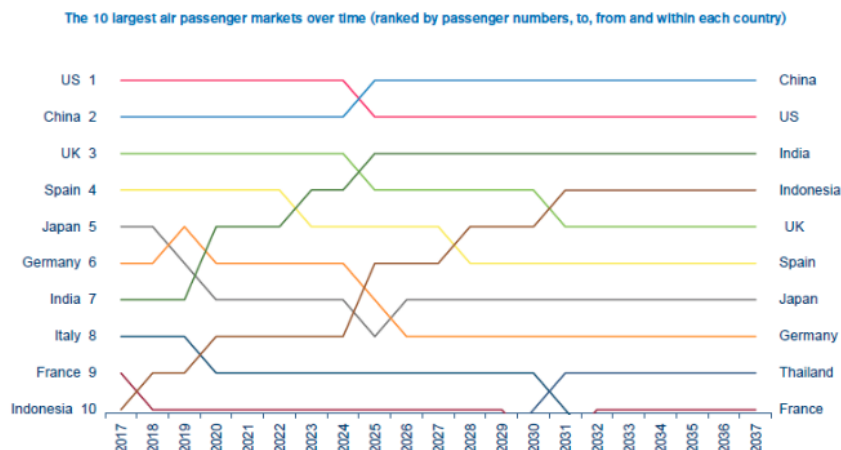
### **ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

#### **5.1 Εκτιμήσεις για τον κλάδο τα επόμενα χρόνια**

Η IATA αποκάλυψε ότι οι σημερινές τάσεις στις αερομεταφορές υποδηλώνουν ότι ο αριθμός των επιβατών, θα μπορούσε να διπλασιαστεί σε 8,2 δις. το έτος 2037. Η τελευταία ενημέρωση για τις 20ετής προβλέψεις, δείχνει ότι η αυξανόμενη μετατόπιση επιβατών προς τα ανατολικά στο κέντρο βαρύτητας της βιομηχανίας βρίσκεται πίσω από τη συνεχιζόμενη ισχυρή ανάπτυξη. Κατά τις επόμενες δύο δεκαετίες, η πρόβλεψη προβλέπει ένα ετήσιο ρυθμό ανάπτυξης 3,5% (Compound Annual Growth Rate-CAGR), με αποτέλεσμα τον διπλασιασμό των επιβατών από τα σημερινά επίπεδα. Είναι χαρακτηριστικό το σχεδιάγραμμα που αποτυπώνει την ανάπτυξη των 10 μεγαλύτερων αεροπορικών αγορών στον κόσμο.

#### **Διάγραμμα 5.2**

**Οι 10 Μεγαλύτερες Αγορές Αεροπορικών Επιβατών από το 2017 έως το 2037.**  
(ταξινομημένοι αριθμοί επιβατών προς και από κάθε χώρα)



**Πηγή:** IATA (IATA Forecast Predicts 8.2 billion Air Travelers in 2037, 2018)

Ωστόσο, ο Σύνδεσμος προειδοποίησε ότι οι προοπτικές ανάπτυξης των αεροπορικών μεταφορών και τα οικονομικά οφέλη που προκαλούνται από την αεροπορία θα μπορούσαν να περιοριστούν εάν εφαρμοστούν προστατευτικά μέτρα από τις κυβερνήσεις. Η αεροπλοΐα αυξάνεται και αυτό παράγει τεράστια οφέλη για τον κόσμο. Ο διπλασιασμός των επιβατών στις αερομεταφορές τα επόμενα 20 χρόνια θα μπορούσε να στηρίξει 100 εκατομμύρια θέσεις εργασίας παγκοσμίως. (IATA Forecast Predicts 8.2 billion Air Travelers in 2037, 2018).

Για την Ευρώπη, η αεροπορική κίνηση προβλέπεται πως θα αυξάνεται με ρυθμό 2% ετησίως. Στα δρομολόγια εντός της ΕΕ, αλλά και από το εξωτερικό και προς το εξωτερικό θα υπάρξει μια αύξηση επιβατικού κοινού περίπου 611 εκατ. επί του συνόλου της αγοράς η οποία θα είναι 1,9 δις επιβάτες. (IATA Forecast Predicts 8.2 billion Air Travelers in 2037, 2018).

Έχοντας σαν πρώτη προτεραιότητα το Σχέδιο Ασφάλειας της Παγκόσμιας Αεροπορίας (GASeP) ο ICAO προσανατολίζεται σε έξι σημεία κλειδιά για την παγκόσμια ασφάλεια. Το πρώτο είναι η γνωστοποίηση κινδύνου η οποία βασίζεται στην συνεργασία των εθνικών κρατών τα οποία θα υπερπηδήσουν τους όποιους περιορισμούς παρεμποδίζουν την ανταλλαγή πληροφοριών. Το δεύτερο είναι ο πολιτισμός ασφάλειας και αφορά την εμπλοκή των υπαλλήλων πρώτης γραμμής. Την διάδοση της πληροφορίας απειλής, σε όλους τους εργαζόμενους που ασχολούνται με την αεροπορία. Το τρίτο είναι η καινοτομία και η τεχνολογία και αφορά τις τεχνολογικές λύσεις για την εξασφάλιση ακριβούς και έγκαιρου εντοπισμού απειλών. Το τέταρτο κλειδί αφορά τον έλεγχο ποιότητας και την

επιθεώρηση. Στο σημείο αυτό προβλέπεται η θέσπιση ενός ισχυρότερου καθεστώτος εποπτείας της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας. Το πέμπτο αφορά την ανάπτυξη των σχέσεων μεταξύ κρατών-μελών και οργανισμών και το έκτο η πλήρη εφαρμογή του σχεδίου ασφάλειας. (ICAO, 2019, p. 42).

## **5.2 Συγκριτική Ανάλυση Πολιτικών της Ευρώπης με το Διεθνές Περιβάλλον**

Στην ενότητα αυτή θα επιχειρήσουμε να κάνουμε μια συγκριτική ανάλυση των πολιτικών των περιφερειών των αερομεταφορών με βάση τις αναλύσεις που κάναμε στα κεφάλαια 2 και 4 και να εξάγουμε συμπεράσματα για τις ομοιότητες και τις διαφορές αλλά και τις προτεραιότητες που θέτει κάθε περιφέρεια. Στόχος μας είναι να προσεγγίσουμε περισσότερο τις συγκλίσεις που έχουν παρά τις όποιες διαφορές.

Σε όλη τη μελέτη παρατηρούμε ότι σε γενικές γραμμές, η ΕΕ εφαρμόζει ίδιες πολιτικές με τις υπόλοιπες περιφέρειες. Αναφέρουμε, ότι όλες οι περιφέρειες δίνουν πολύ μεγάλη σημασία στον κλάδο, γιατί αποτελεί πρωταρχικής σημασίας παράγοντα ανάπτυξης της οικονομίας. Σημαντική προτεραιότητα δίνουν ιδιαίτερα οι ασιατικές χώρες στον τομέα της πτητικής ασφάλειας. Έχει παρατηρηθεί ότι τομέας αυτός απασχολεί όλους όσους χρησιμοποιούν το αεροπλάνο ως βασικό μεταφορικό τους μέσο. Είναι το πρώτο πράγμα που θα αξιολογήσει ο επιβάτης για να επιλέξει τον φορέα εξυπηρέτησης. Η Ευρώπη θα λέγαμε δεν έχει ιδιαίτερο πρόβλημα σε αυτό τον τομέα. Διαθέτει αξιόπιστες εταιρείες και μέχρι τώρα, ακολουθούν τα πρότυπα ασφαλείας που θέτουν οι Διεθνείς Οργανισμοί. Επίσης, διαθέτει προσωπικό το οποίο είναι άριστα εκπαιδευμένο για να ανταποκριθεί σωστά όταν απαιτηθεί. Στο ίδιο μήκος κύματος κινείται και η ΗΠΑ η οποία στα σχέδια των πολιτικών της, ο τομέας της πτητικής ασφάλειας είναι αυτός που εξελίσσεται και η ίδια η χώρα ακολουθεί τις οδηγίες των διεθνών οργανισμών. Η περιφέρεια Ασίας-Ειρηνικού προσπαθεί να ανταπεξέλθει στρέφοντας το βάρος της πτητικής ασφάλειας στα τεχνικά ζητήματα τα οποία αντιμετωπίζει. Για να μπορέσει αν ανταπεξέλθει στους τομείς μηχανικής και συντήρησης ενισχύει συνεχώς την συνεργασία των μελών για την βελτίωση της ασφάλειας και της αξιοπιστίας. Σε κανονιστικό επίπεδο, προβάλλει πολιτικές εναρμόνισης και προσέγγισης των απαιτήσεων των ρυθμιστικών αρχών (ICAO, IATA, EASA). Πέραν αυτών στρέφεται σε πολιτικές που αφορούν την άγρια πανίδα (πτήση των

πτηνών στους χώρους αεροδρομίων) αλλά και στην ανεξέλεγκτη πτήση μη επανδρωμένων συστημάτων αεροσκαφών(drones). Συγκλίνουνσες πολιτικές με τις ΗΠΑ και την Ευρώπη στο θέμα εναρμόνισης και συμμόρφωσης με τους διεθνείς ρυθμιστικούς φορείς ακολουθούν και οι περιφέρειες της Αφρικής και της Μέσης Ανατολής.

Ο τομέας της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας σε επίπεδο προστασίας επιβατών, και αεροδρομίων θα λέγαμε ότι αποτελεί δεύτερη αλλά πολύ σημαντική προτεραιότητα για όλες τις περιφέρειες. Αφορμή στάθηκε το περιστατικό της 11 Σεπτεμβρίου 2001 στην Αμερική. Ο τομέας της ασφάλειας ενισχύεται συνεχώς για την αντιμετώπιση πιθανών τρομοκρατικών ενεργειών. Ο ευαίσθητος τομέας αυτός επικεντρώνει την συνεργασία όλων των περιφερειών κατά της τρομοκρατίας σε συνεργασία με τις κρατικές αρχές. Οι ΗΠΑ προβαίνει σε διαρθρωτικές αλλαγές για την πρόσβαση στο πιλοτήριο στα νέα αεροσκάφη, αλλά και στην υλικοτεχνική υποδομή με την εγκατάσταση νέων ραντάρ προσέγγισης στο έδαφος. Η περιφέρεια Ασία-Ειρηνικός προβαίνει στην κανονιστική εναρμόνιση στις χώρες και στην καλύτερη και εντατικότερη συνεργασία των αρμοδίων φορέων. Σημαντικός τομέας είναι και η ενίσχυση της κυβερνοασφάλειας η οποία είναι απαραίτητη πλέον λόγω της τεχνολογικής εξέλιξης. Στο ίδιο μήκος κύματος κινείται και η περιφέρεια Μέσης Ανατολής η οποία μεταφέρει την βαρύτητα σε επίπεδο λήψης αποφάσεων για την προστασία σε επίπεδο ICAO. Η ΕΕ επικεντρώνει στις πολιτικές της όλους αυτούς τους τομείς των πολιτικών, των υπολοίπων περιφερειών, για συνεργασία και λήψη κοινών αποφάσεων σε επίπεδο ICAO και κρατών. Προτείνει όμως, σε αντίθεση με τα άλλα κράτη την ελάφρυνση του φόρτου εργασίας στο θέμα της προστασίας, με το ενιαίο σύστημα προστασίας(one stop security). Η ΕΕ συμμετέχει επίσης στο πρόγραμμα προστασίας στο κυβερνοχώρο λόγω της ψηφιοποίησης.

Σύμφωνες πολιτικές έχουν οι περιφέρειες στους τομείς της ενιαίας αγοράς, της απελευθέρωσης δηλαδή των αερομεταφορών από τις προστατευόμενες εθνικές αγορές. Πρωτοπόρος της πολιτικής αυτής ήταν οι ΗΠΑ και ακολούθησαν σταδιακά και οι άλλες περιφέρειες με την ΕΕ να ακολουθεί μετά το 1990. Σύγκλιση υπάρχει επίσης και στο θέμα του δίκαιου ανταγωνισμού. Κοινή γραμμή εμφανίζεται στις πολιτικές των περιφερειών για θέματα εκπαίδευσης του προσωπικού λόγω της τεχνολογικής εξέλιξης της ψηφιοποίησης και των καινοτομιών καθώς επίσης και σε θέματα που αφορούν τα δικαιώματα των επιβατών και που προκύπτουν από τις υπερβολικές καθυστερήσεις των πτήσεων.

Οι περιφέρειες συμπεριλαμβανομένου και της ΕΕ αντιμετωπίζουν από κοινού ένα πολύ

μεγάλο πρόβλημα το οποίο έχει να κάνει με τον κατακερματισμό του ουρανού(Ενιαίος Ουρανός). Ο στόχος όλων είναι να μπορέσουν να επιτύχουν αποτελεσματική διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας. Κύριο μέλημα των περιφερειών σε συνεργασία με τους διεθνείς φορείς είναι να επιτύχουν στο βέλτιστο βαθμό μειωμένους χρόνους πτήσεων, συντόμευση των διαδρομών και μικρότερες καθυστερήσεις με αποτέλεσμα χαμηλότερες δαπάνες και μικρότερες εκπομπές δηλαδή μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος.

Με βάση όλα τα παραπάνω αντιλαμβανόμαστε μία μορφή σύγκλισης ως προς τις μορφές διοίκησης των δημοσίων υποθέσεων. Το θέμα αυτό προβλήθηκε μετά την δεκαετία του 1980 όπου η μεταρρύθμιση της δημόσιας διοίκησης καθίσταται παγκόσμιο φαινόμενο ακολουθώντας τους ίδιους στόχους, την ίδια πορεία και την ίδια επιχειρηματολογία των μεταρρυθμιστικών δράσεων. (Μιχαλόπουλος, 2010, σ. 164).

### **5.3 Συμπεράσματα**

Για την εξαγωγή συμπερασμάτων στην παρούσα μελέτη χρησιμοποιήσαμε ποιοτικά δεδομένα (βιβλιογραφικές αναφορές και ιστοσελίδες) και λιγότερα ποσοτικά. Στο πρώτο κεφάλαιο αναλύσαμε τους θεσμούς της ΕΕ, οι οποίοι είναι αρμόδιοι για την διαμόρφωση και την ανάπτυξη πολιτικών. Συγκεκριμένα, το Συμβούλιο είναι αυτό που καταρτίζει πολιτικές και νομοθεσία σε συνεργασία με το ΕΚ και την Επιτροπή. Η Επιτροπή η οποία έχει εκτελεστική αρμοδιότητα στην ΕΕ, καταθέτει προτάσεις νομοθεσίας στο ΕΚ και το Συμβούλιο και επίσης είναι υπεύθυνη στην υλοποίηση των πολιτικών. Το ΕΚ ασκεί επίσης νομοθετική διαδικασία αλλά και εποπτεία στην εκτελεστική εξουσία. Τα θεσμικά όργανα της ΕΕ στο θέμα της μελέτης μας, καθοδηγούνται από την Σύμβαση του Σικάγο, η οποία ανανεώνεται και εμπλουτίζεται περιλαμβάνοντας νέους κανονισμούς, άρθρα και παραρτήματα(Annex). Διεθνείς και Ευρωπαϊκοί Οργανισμοί όπως ο ICAO, η IATA και ο EASA είναι αυτοί οι οποίοι σχεδιάζουν πολιτικές και κανονισμούς. Τα θεσμικά όργανα με βάση τον σχεδιασμό, προβαίνουν σε νομοπαρασκευαστικό έργο. Θεσμικά λοιπόν συμπεραίνουμε, ότι η διαδικασία νομοθέτησης και εφαρμογής των πολιτικών στα κράτη μέλη είναι μια διαδικασία ιδιαίτερα υπεύθυνη και σύνθετη όπου λαμβάνονται υπ' όψει πολλοί παράγοντες και περνά από πολλά στάδια για την επιτυχή ολοκλήρωση και εφαρμογή. Διαπιστώνουμε επίσης ότι, για την διαμόρφωση και ανάπτυξη πολιτικών στον κλάδο των αερομεταφορών στην ΕΕ, λαμβάνονται πολύ σοβαρά προτάσεις αλλά και

υποδείξεις και άλλων περιφερειακών οργάνων (FAA, AAPA, AFRAA, AACO κλπ.). Πέραν αυτών σημαντικό ρόλο στη διαμόρφωση παίζουν και οι ομάδες συμφερόντων οι οποίοι επηρεάζουν σε μέγιστο βαθμό τις τελικές αποφάσεις.

Η ΕΕ εφαρμόζει ορθές πολιτικές, οι οποίες καλύπτουν όλους τους τομείς του κλάδου των αερομεταφορών. Με βάση την συγκριτική ανάλυση με το διεθνές περιβάλλον, βλέπουμε ότι χαράζει στρατηγικές τέτοιες που να ελαχιστοποιεί το δεδομένο της αποτυχίας. Οι πολιτικές οι οποίες εφαρμόζει δίνει τη δυνατότητα πρώτον της βιωσιμότητας του κλάδου και δεύτερον της γενικότερης οικονομικής ανάπτυξης της ΕΕ. Σημαντικό σημείο της ανάπτυξης προκύπτει από την απελευθέρωση των αγορών από τον κρατικό παρεμβατισμό. Αυτό διαπιστώσαμε ότι επέφερε υψηλό ανταγωνισμό στις αγορές δημιουργώντας κέρδη στις εταιρείες αλλά και όφελος στους επιβάτες. Με το πρόγραμμα του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού επιτεύχθηκε μικρή μείωση των αποστάσεων, του χρόνου και του κόστους πτήσης, αλλά και των καθυστερήσεων απέναντι στο επιβατικό κοινό. Μεγάλη σημασία δίνεται και στην πτητική ασφάλεια αλλά και στην προστασία των επιβατών. Τα ποσοτικά στοιχεία των αεροπορικών ατυχημάτων όπως είδαμε στα διαγράμματα και στους πίνακες δείχνουν την αποτελεσματικότητα των πολιτικών στον τομέα της ασφάλειας και της προστασίας. Η προστασία των δικαιωμάτων των επιβατών δείχνει την ευαισθησία που δείχνει η ΕΕ για την δικαίωση των επιβατών σε περιπτώσεις καταπάτησης των δικαιωμάτων τους. Αν και οι αναθεωρήσεις των Κανονισμών είναι ακόμα σε εξέλιξη η Επιτροπή προτρέπει τους εθνικούς φορείς για την εφαρμογή των δικαιωμάτων των επιβατών από προηγούμενους Κανονισμούς (261/2004). Βαρύτητα μεγάλη δίνει επίσης η ΕΕ στις νέες θέσεις εργασίας που θα προκύψουν από την ψηφιακή τεχνολογία και την καινοτομία. Σημαντικοί είναι οι φορείς συνεχούς εκπαίδευσης για τις νέες τεχνολογίες, οι οποίοι φορείς θα εκπαιδεύουν εντατικά το προσωπικό με στόχο την ενημέρωση στα διεθνή πρότυπα λειτουργίας του κλάδου. Η ανάπτυξη και εφαρμογή πολιτικών που αφορούν το περιβάλλον παίζουν σημαντικό ρόλο στην ΕΕ. Στόχος είναι η μείωση των εκπομπών και ειδικότερα του CO<sub>2</sub> αλλά και του θορύβου γύρω από τα αεροδρόμια. Μέριμνα του τομέα αυτού είναι η προστασία της ανθρώπινης υγείας. Για το λόγο αυτό οι έρευνες προσανατολίζονται από το 2015 σε νέες πράσινες τεχνολογίες που θα μειώσουν το περιβαλλοντικό αποτύπωμα καθώς και τους υψηλούς δείκτες θορύβου.

Συμπερασματικά τονίζουμε ότι η διαμόρφωση και ανάπτυξη των πολιτικών στον κλάδο των αερομεταφορών μετά το 2015, αποτελεί συλλογική προσπάθεια θεσμών, αεροπορικής βιομηχανίας και όλων των φορέων σε παγκόσμιο επίπεδο σε μια σχέση άμεσης



αλληλεπίδρασης και διαχυτικότητα ιδεών και αποφάσεων.

## **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ**

### **Παράρτημα Α**

**Ο ΕΑΣΑ επιγραμματακά**

Established  
**2002**

*15 years*  
*in operation*

**800+**

aviation experts  
& administrators

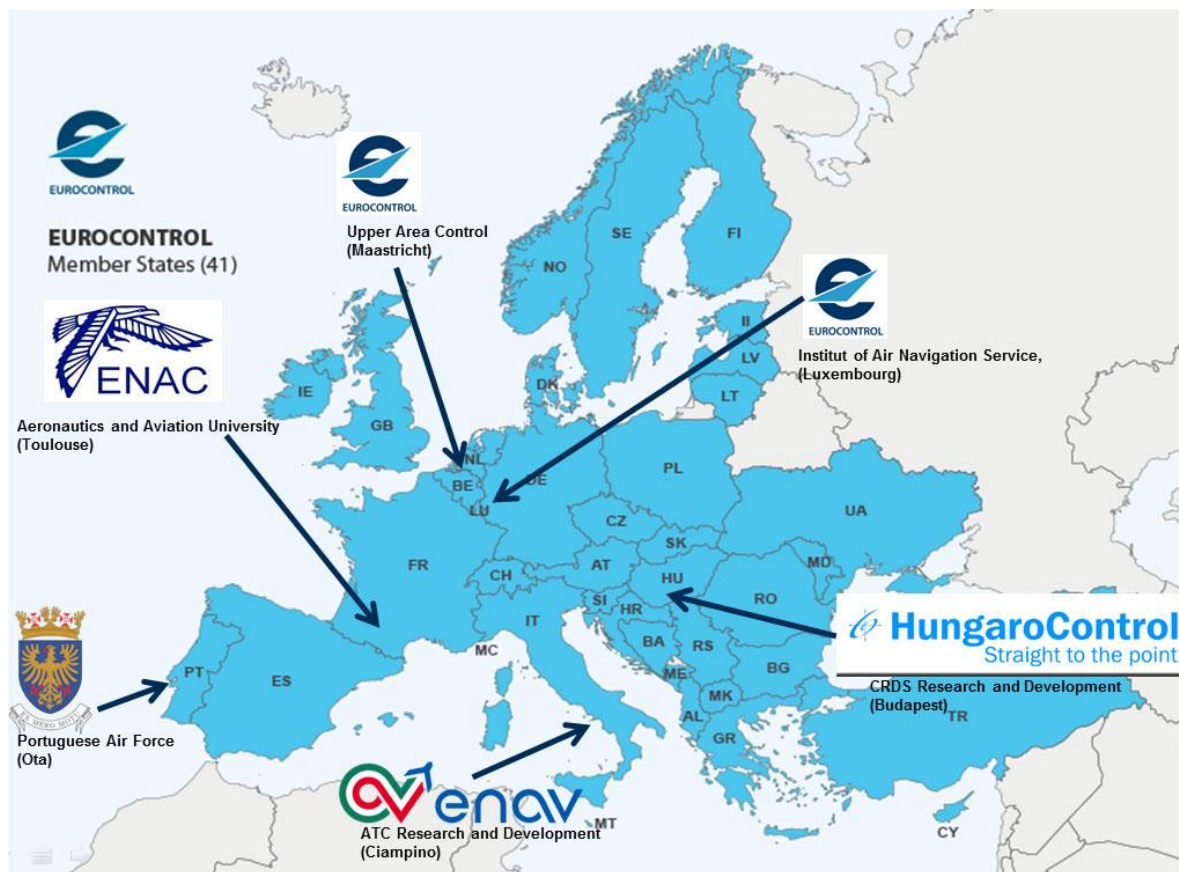
Headquarters in  
**Cologne**  
Office in  
**Brussels**

**32** EASA member states  
**= 28 + 4**  
EU + Switzerland, Norway  
Iceland, Liechtenstein

Πηγή: EASA

## Παράρτημα Β

Ο χάρτης του Eurocontrol



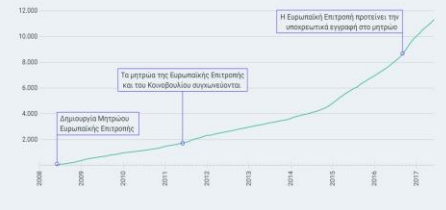
Πηγή: Eurocontrol.

## Παράρτημα Γ

Οι Οργανισμοί Οργανωμένων Συμφερόντων

## Μητρώο Διαφάνειας

### ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΓΓΕΓΡΑΜΜΕΝΩΝ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ



### ΠΟΙΑ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΑ ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΥΝΤΑΙ ΣΕ ΕΠΙΠΕΔΟ ΕΕ;

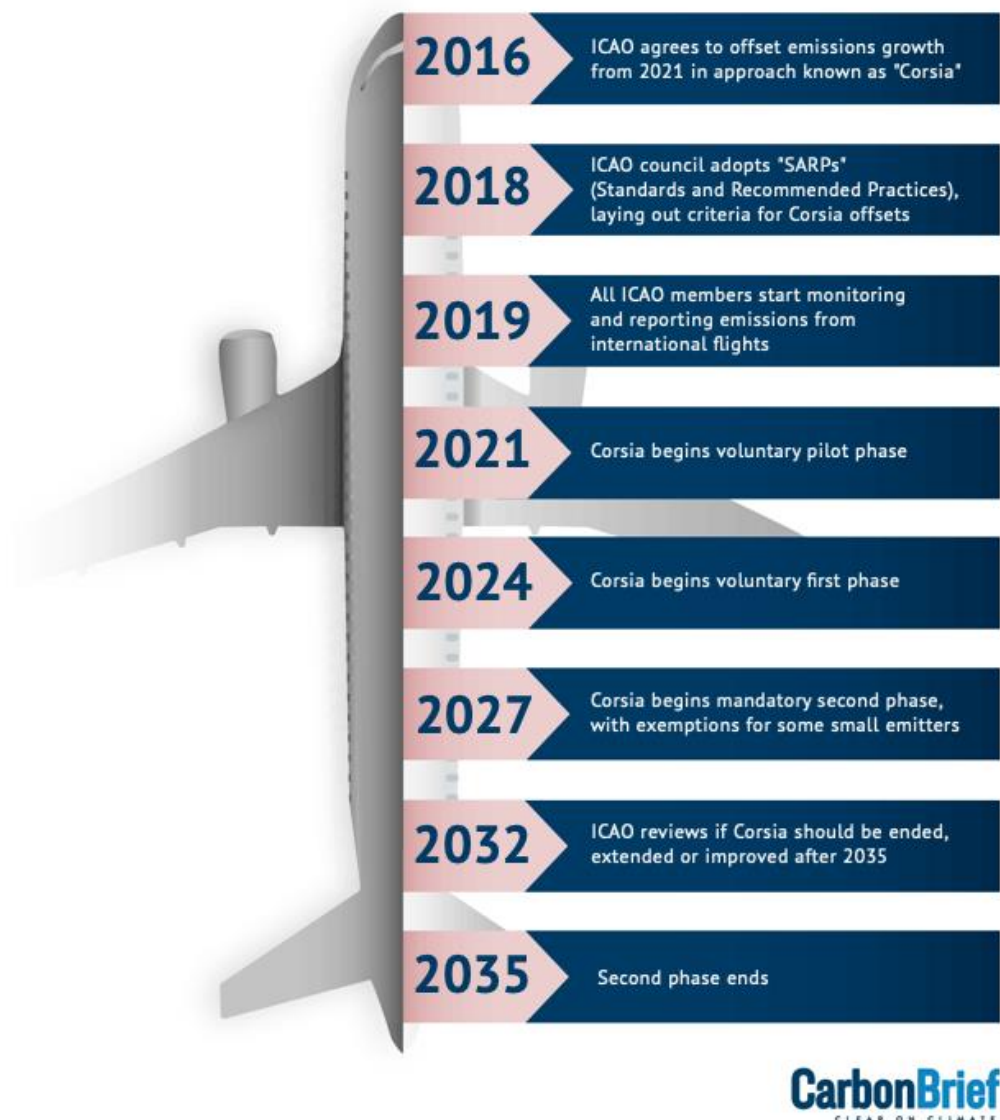
Περιβάλλον Έρευνα και τεχνολογία Εσωτερική αγορά  
Επιχειρηματικότητα Ανταγωνισμός Ενέργεια Οικονομία  
Κλιματική δράση Εμπόριο Δικαιώματα καταναλωτών Κοινωνία πληροφορίας  
Εκπαίδευση Απασχόληση και κοινωνικά δικαιώματα Δημόσια υγεία  
Μεταφορές Δικαιοσύνη και θεμελιώδη δικαιώματα Φορολογία Ανάπτυξη  
Διευρωπαϊκά δίκτυα Γεωργία και αγροτική ανάπτυξη Περιφερειακή πολιτική  
Γενικές και θεσμικές υποθέσεις Ασφάλεια τροφίμων Εξωτερικές υποθέσεις Πολιτισμός  
Επικοινωνία Νεολαία ΜΜΕ Ήθη και έθιμα Πολιτική ασφάλειας και άμυνας  
Εσωτερικές υποθέσεις Προϋπολογισμός Αλιεία και υδατοκαλλιέργεια Ανθρωπιστική βοήθεια  
Διεύρυνση Χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες και ένωση κεφαλαιαγορών Οικονομική σταθερότητα Αθλητισμός

Πηγή: Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

## Παράρτημα Δ

### Το Πρόγραμμα CORSIA 2016-2035

## The Corsia timeline



Πηγή: Ecosystems Marketplace and ICAO

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

### Ελληνική

Πασσάς Α., «Η Θεσμική Συγκρότηση και η Νομοθετική Διαδικασία στην Ευρωπαϊκή

- Ένωση» στο Μαραβέγιας Ν., (επιμ.) (2016), *Ευρωπαϊκή Ένωση*, Εκδόσεις Κριτική, Αθήνα.
- Nugent N., (2012), *Πολιτική & Διακυβέρνηση στην Ευρωπαϊκή Ένωση*, Εκδόσεις Σαββάλας, Αθήνα.
- Hix S., (2009), *Το Πολιτικό Σύστημα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, Εκδόσεις Μεταίχμιο, Αθήνα.
- Πετρόπουλος Σ., «Η Γηραιά Ήπειρος συναντά τον Ασιατικό Γίγαντα» στο Βέρνυ Σ., Κόντης Α., (επιμ.) (2017), *Ευρωπαϊκή Ολοκλήρωση*, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα.
- Glencross A., (2016), *Η Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ολοκλήρωσης*, Εκδόσεις Σιδέρης, Αθήνα.
- Λιαργκόβας Π., (2018), *Το Ευρωπαϊκό Φαινόμενο*, Εκδόσεις Τζιόλας, Αθήνα.
- Μιχαλόπουλος Ν., (2010), *Στρατηγική Λισαβόνας & Δημόσια Διοίκηση*, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα.
- Λάβδας Κ., (2004), *Συμφέροντα & Πολιτική*, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα.
- Chandler J.A., (2003), *Δημόσια Διοίκηση-Συγκριτική Ανάλυση*, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα.
- Λάδη Στ., Νταλάκου Β., (2016), *Ανάλυση Δημόσιας Πολιτικής*, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή., (2015), *Στρατηγική για τις Αερομεταφορές στην Ευρώπη*, Βρυξέλλες.

## Ξενογλώσση

- Eurocontrol, (2016), *European Aviation Environmental Report 2016*, Eurocontrol, Brussels.
- Aviation Benefits Beyond Borders, (2018), *Africa*, Air Transport Action Groups, Geneva.
- International Air Transport Association, (2018), *Annual Review 2018*, IATA, Sydney.
- Aviation Benefits Beyond Borders, (2017), *Aviation Is a Major Contributor to Global Economic Prosperity*, Air Transport Action Groups, Geneva.
- Eurocontrol, (2019), *Industry Monitor*, Eurocontrol, Brussels.
- Obradovic D., «Regulating Lobbying in the European Union» στο David Coen, Jeremy Richardson, (edit.), (2009), *Lobbying the European Union: Institutions, Actors, and Issues*, Oxford University Press, New York.
- International Civil Aviation Organization, (2019), *ICAO Journal Vol. 74 No. 1*, ICAO,

Montreal.

### Διαδικτυακοί Τόποι / Ιστοσελίδες

- Federal Aviation Administration, (2017), *A Brief History of FAA*, Διαθέσιμο στη δ/νση: [https://www.faa.gov/about/history/brief\\_history/](https://www.faa.gov/about/history/brief_history/) [Πρόσβαση 1 Ιουλίου 2019].
- Federal Aviation Administration, (2019), *Regulations & Policies*, Διαθέσιμο στη δ/νση: [https://www.faa.gov/regulations\\_policies/](https://www.faa.gov/regulations_policies/) [Πρόσβαση 1 Ιουλίου 2019]
- Congress, (2018), *H.R.302 – FAA Reauthorization Act of 2018*, Διαθέσιμο στη δ/νση: <https://www.congress.gov/bill/115th-congress/house-bill/302/text?q=%7B%22search%22%3A%5B%22FAA+Reauthorization%22%5D%7D&r=2#toc-H14C79BE81AA743F0B9CC8D0980BA2BAD> [Πρόσβαση 2 Ιουλίου 2019].
- Eno-Center for Transportation, (2018), *Summary of Final Compromise FAA Reauthorization Act of 2018*, Διαθέσιμο στη δ/νση: <https://www.enotrans.org/article/summary-of-final-compromise-faa-reauthorization-act-of-2018/> [Πρόσβαση 2 Ιουλίου 2019].
- Association of Asian Pacific Airlines, (2017), *Safety*, Διαθέσιμο στη δ/νση: <http://www.aapairlines.org/safety/> [Πρόσβαση 6 Ιουλίου 2019].
- Association of Asian Pacific Airlines, (2017), *Operations*, Διαθέσιμο στη δ/νση: <http://www.aapairlines.org/operations/> [Πρόσβαση 6 Ιουλίου 2019].
- Association of Asian Pacific Airlines, (2017), *Environment*, Διαθέσιμο στη δ/νση: <http://www.aapairlines.org/environment/> [Πρόσβαση 6 Ιουλίου 2019].
- Association of Asian Pacific Airlines, (2017), *Technical*, Διαθέσιμο στη δ/νση: <http://www.aapairlines.org/technical/> [Πρόσβαση 6 Ιουλίου 2019].
- Association of Asian Pacific Airlines, (2017), *Aeropolitical*, Διαθέσιμο στη δ/νση: <http://www.aapairlines.org/aeropolitical/> [Πρόσβαση 6 Ιουλίου 2019].
- African Airline Association, (2019), *Aeropolitical*, Διαθέσιμο στη δ/νση: <https://afraa.org/aeropolitical/> [Πρόσβαση 10 Ιουλίου 2019].
- African Airline Association, (2019), *Training*, Διαθέσιμο στη δ/νση: <https://afraa.org/training/> [Πρόσβαση 10 Ιουλίου 2019].
- African Airline Association, (2019), *About AFRAA*, Διαθέσιμο στη δ/νση: <https://afraa.org/about-afraa/> [Πρόσβαση 10 Ιουλίου 2019].
- Arab Air Carriers Organization, (2019), *Policy*, Διαθέσιμο στη δ/νση: <https://aaco.org/policy> [Πρόσβαση 12 Ιουλίου 2019].

- Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, (2019), *Αεροπορικές Μεταφορές: Κανόνες της Αγοράς*, Διαθέσιμο στη δ/νση: <http://www.europarl.europa.eu/factsheets/el/sheet/131/αεροπορικες-μεταφορες-κανονες-της-αγορας> [Πρόσβαση 17 Ιουλίου 2019].
- Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, (2019), *Αεροπορικές Μεταφορές: Ασφάλεια της Πολιτικής Αεροπορίας*, Διαθέσιμο στη δ/νση: <http://www.europarl.europa.eu/factsheets/el/sheet/132/αεροπορικες-μεταφορες-ασφαλεια-της-πολιτικης-αεροποριας> [Πρόσβαση 17 Ιουλίου 2019].
- Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, (2019), *Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός*, Διαθέσιμο στη δ/νση: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/el/sheet/133/αεροπορικες-μεταφορες-ενιαιος-ευρωπαϊκος-ουρανος> [Πρόσβαση 17 Ιουλίου 2019].
- Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, (2019), *Αεροπορικές Μεταφορές*, Διαθέσιμο στη δ/νση: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/el/sheet/134/αεροπορικες-μεταφορες> [Πρόσβαση 17 Ιουλίου 2019].
- IATA, (2018), *IATA Forecast Predicts 8.2 billion Air Travelers in 2037*, Διαθέσιμο στη δ/νση: <https://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2018-10-24-02.aspx> [Πρόσβαση 20 Ιουλίου 2019].
- IATA, (2019), *Vision and Mission*, Διαθέσιμο στη δ/νση: <https://www.iata.org/about/pages/mission.aspx> [Πρόσβαση 20 Ιουλίου 2019].
- Eurocontrol, (2019), *What we do*, Διαθέσιμο στη δ/νση: <https://www.eurocontrol.int/what-we-do> [Πρόσβαση 20 Ιουλίου 2019].
- EASA, (2019), *The Agency*, Διαθέσιμο στη δ/νση: <https://www.easa.europa.eu/the-agency/the-agency> [Πρόσβαση 20 Ιουλίου 2019].
- ICAO, (2019), *About ICAO*, Διαθέσιμο στη δ/νση: <https://www.icao.int/about-icao/Pages/default.aspx> [Πρόσβαση 20 Ιουλίου 2019].
- ICAO, (2019), *Convention on International Civil Aviation – Doc 7300*, Διαθέσιμο στη δ/νση: <https://www.icao.int/publications/pages/doc7300.aspx> [Πρόσβαση 20 Ιουλίου 2019].
- Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, (2019), *Συμβούλιο Μεταφορών, Τηλεπικοινωνιών και Ενέργειας*, Διαθέσιμο στη δ/νση: <https://www.consilium.europa.eu/el/council-eu/configurations/tte/> [Πρόσβαση 20 Ιουλίου 2019].