



**ΤΜΗΜΑ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ
ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΣΠΟΥΔΩΝ
«ΕΘΝΙΚΗ ΚΑΙ ΕΝΩΣΙΑΚΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ»**

- ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ-

**«Η πολιτική των αερομεταφορών της ΕΕ. Τρέχουσες
εξελίξεις.»**



ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΜΑΡΚΟΣ ΠΑΠΑΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ

ΙΡΙΣ Α. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ- ΠΑΠΑΖΟΓΛΟΥ (ΑΜ 7110Μ047)

ΑΘΗΝΑ 2015

Περιεχόμενα

ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ	3
Περίληψη	4
Abstract	6
Εισαγωγή	7
Κεφάλαιο 1 - Η πολιτική μεταφορών	11
1.1 Η ιστορική εξέλιξη της πολιτικής μεταφορών	11
1.2 Στόχοι της πολιτικής μεταφορών	20
1.3 Κριτική προσέγγιση της πολιτικής μεταφορών	24
Κεφάλαιο 2 - Η Πολιτική αερομεταφορών	26
2.1 Η πολιτική αερομεταφορών της ΕΕ	26
2.2 Πρωτογενές και παράγωγο δίκαιο	28
2.3 Συνιστώσες της πολιτικής αερομεταφορών της ΕΕ	36
2.3.1 Η εσωτερική αγορά των αερομεταφορών	37
2.3.2 Η διαχείριση του εναέριου χώρου	42
2.3.3 Η προστασία από έκνομες ενέργειες και εναέρια ασφάλεια	48
2.3.4 Η προστασία του περιβάλλοντος	53
2.3.5 Η οργάνωση και διαχείριση Υποδομών	56
Κεφάλαιο 3 - Η διάσταση των εξωτερικών αεροπορικών σχέσεων της ΕΕ	62
3.1 Οι οριζόντιες και συνολικές συμφωνίες της ΕΕ με τρίτες χώρες.	62
3.2 Ο Κοινός Ευρωπαϊκός Αεροπορικός Χώρος	69
Κεφάλαιο 4 - Δικαιώματα επιβατών	74
4.1 Εισαγωγή	74
4.2 Ευρωπαϊκός Κανονισμός 261/2004	76
4.3 Ευρωπαϊκός Κανονισμός 1107/2006	80
Κεφάλαιο 5 - Διεθνής και Ευρωπαϊκή Οργάνωση για την Πολιτική Αεροπορία	84
5.1 ICAO	84
5.2 ECAC	88
5.3 EASA	89
5.4 EUROCONTROL	89
5.5 INTERNATIONAL TRANSPORT FORUM	91
Συμπερασματικές Παρατηρήσεις	93
Βιβλιογραφία	95
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ	101

ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

ΑΕΑ	Association of European Airlines
ΑΕΠ	Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν
ΑΤΜ	Air Traffic Management
ΔΑΣ	Διμερείς Αεροπορικές Συμφωνίες
ΔΕΕ	Δικαστήριο Ευρωπαϊκής Ένωσης
EASA	European Aviation Safety Agency
ECAC	European Civil Aviation Conference
ΕΕ	Ευρωπαϊκή Ένωση
ΕΕΟ	Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός
ΕΔΔΑ	Ευρωπαϊκό Δικαστήριο για την προστασία των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου
ΕΚ	Ευρωπαϊκός Κανονισμός
ΕΣΔΑ	Ευρωπαϊκή Σύμβαση για την προστασία των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου
FIR	Flight Information Region
ICAO	International Civil Aviation Organization
JAA	Joint Aviation Authorities
ΚΕΑΧ	Κοινός Ευρωπαϊκός Αεροπορικός Χώρος
ΚΠΜ	Κοινή Πολιτική Μεταφορών
Κ-Μ	Κράτη Μέλη
Ν.Π.Δ.Δ.	Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου
ΝΔ	Νομοθετικό Διάταγμα
Ν.	Νόμος
ΟΤΑ	Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης
ΠΔ	Προεδρικό Διάταγμα
Σ.	Σύνταγμα
SARPS	Standard and Recommended practices
ΣυνθΕΕ	Συνθήκη της Ευρωπαϊκής Ένωσης
ΣΛΕΕ	Συνθήκη για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης
ΣτΕ	Συμβούλιο της Επικρατείας
SES	Single European Sky
SESAR	Single European Sky ATM Research
ΧΘΔ	Χάρτης Θεμελιωδών Δικαιωμάτων

Η πολιτική των αερομεταφορών της ΕΕ. Τρέχουσες Εξελίξεις
Ίρις Α. Παπαδοπούλου Παπάζογλου

Πνευματικά δικαιώματα Copyright © Ίρις Παπαδοπούλου- Παπάζογλου, 2015
Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος. All rights reserved.

**Επισημαίνεται ότι οι θέσεις που καταγράφονται στην παρούσα μελέτη
εκφράζουν αποκλειστικά τις απόψεις της συγγραφέως.**

Περίληψη

Στην παρούσα μελέτη αναλύεται η πολιτική αερομεταφορών της ΕΕ και παρουσιάζονται οι τρέχουσες εξελίξεις. Αναντίρρητα, οι αερομεταφορές διαδραματίζουν θεμελιώδη ρόλο στην ευρωπαϊκή οικονομία, τόσο για τους πολίτες όσο και για τη βιομηχανία της ΕΕ. Στηρίζοντας θέσεις εργασίας και συμβάλλοντας στο ευρωπαϊκό ΑΕΠ, συμβάλλουν σημαντικά στην οικονομική ανάπτυξη, την απασχόληση, τον τουρισμό, τις διαπροσωπικές επαφές, καθώς και στην περιφερειακή και κοινωνική συνοχή της Ένωσης. Η πολιτική της ΕΕ για τον τομέα των αερομεταφορών περιλαμβάνει πέντε συνιστώσες. Την εσωτερική αγορά, την διαχείριση του εναέριου χώρου, την προστασία από έκνομες ενέργειες, την προστασία του περιβάλλοντος και την οργάνωση και διαχείριση των υποδομών. Αναπόσπαστο μέρος της εν λόγω πολιτικής, είναι η διάσταση των εξωτερικών αεροπορικών σχέσεων, δεδομένου ότι η ΕΕ χρειάζεται μείζονα και ταχεία αναμόρφωση για την αντιμετώπιση των σημερινών προκλήσεων.

Οι αερομεταφορές είναι και θα παραμείνουν ουσιώδεις για τη σύνδεση της Ευρώπης με τον υπόλοιπο κόσμο. Κατά τη διάρκεια των δύο τελευταίων δεκαετιών, με την άρση των ιστορικών εμποδίων, η ΕΕ έχει μετατρέψει και ενσωματώσει κατακερματισμένες εθνικές αγορές αερομεταφορών στη μεγαλύτερη ενιαία και πιο ανοικτή περιφερειακή αγορά αερομεταφορών στον κόσμο. Όμως η Ευρώπη έχει πληγεί σκληρότερα από την παγκόσμια ύφεση σε σχέση με άλλες περιοχές και η ανταγωνιστική θέση των διεθνών αεροπορικών εταιρειών της απειλείται από μια σειρά διαφορετικών προκλήσεων.

Η Ευρώπη πρέπει να διατηρήσει έναν ισχυρό και ανταγωνιστικό κλάδο αερομεταφορών στο επίκεντρο του παγκόσμιου δικτύου που συνδέει την ΕΕ με τον υπόλοιπο κόσμο. Πρέπει να ενισχυθεί ο στρατηγικός ρόλος των αερομεταφορών γενικότερα, ο ιδιαίτερος ρόλος που διαδραματίζουν οι αερομεταφορείς της ΕΕ, τα αεροδρόμια, οι πάροχοι υπηρεσιών όσον αφορά την ανάπτυξη, τις θέσεις εργασίας και τη σημαντική συμβολή που μπορούν να παράσχουν οι αερομεταφορές στη στρατηγική ανάπτυξης της ΕΕ και για την ανάκαμψη της ευρωπαϊκής οικονομίας.

Abstract

This study analyzed the policy of the EU aviation and presented current developments. Undeniably, air transport plays a fundamental role in the European economy, both for citizens and for the EU industry. By supporting jobs and contributing to European GDP, contribute significantly to economic growth, employment, tourism, people to people contacts and regional and social cohesion of the Union. The EU policy for the aviation sector is divided into five components. The internal market, airspace management, protection from unlawful acts, environmental protection and the organization and management of infrastructure. It also analyzed the dimension of external aviation relations since the EU needs a major and rapid reform to address the current challenges.

Air transport is and will remain essential to connect Europe with the world. During the last two decades, with the lifting of historical obstacles, the EU has turned and integrate fragmented national air transport markets in the single largest and most open regional aviation market in the world. But Europe has been hit harder by the global recession than other areas and the competitive position of international airlines in particular is threatened by a number of different challenges.

Europe must maintain a strong and competitive aviation industry at the heart of the global network linking the EU with the outside world. Must be correctly depicted the strategic role of aviation in general, the special role played by EU airlines, airports, service providers in terms of growth, jobs and the important contribution that can provide air transport in the EU development strategy and for the recovery of the European economy.

Εισαγωγή

Στην εισαγωγή της παρούσας εκπόνησης θα αναφερθούμε στις κοινές πολιτικές της ΕΕ καθώς επίσης και στην σημασία του τομέα των μεταφορών προκειμένου ο αναγνώστης να μπορεί να αντιληφθεί ότι η κεφαλαιώδης σημασία του καθιστά επιτακτική την ανάγκη ύπαρξης κοινής πολιτικής και συνεχούς εξέλιξης προκειμένου να ανταποκρίνεται στις σύγχρονες ανθρώπινες ανάγκες.

Στην πολυετή πορεία της η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει διαμορφώσει μια σειρά πολιτικών, τομεακές και οριζόντιες, που λειτουργούν συμπληρωματικά προς την ενιαία αγορά. Οι εν λόγω πολιτικές άπτονται πολλών και διαφορετικών τομέων χωρίς να προβλέπουν παντού τον ίδιο βαθμό εναρμόνισης, με αποτέλεσμα ορισμένες από αυτές να είναι γνήσιες κοινές πολιτικές ενώ άλλες να περιορίζονται σε απλές συνεργασίες. Οι πολιτικές αυτές λειτουργούν ως γραμμές δράσης, με τις οποίες η ΕΕ αποφασίζει να ακολουθήσει σε ορισμένους τομείς, προκειμένου να επιτύχει τους γενικούς στόχους που έχει θέσει. Πολύ συχνά πρόκειται για τομείς που επηρεάζουν ουσιαστικά τις ζωές των πολιτών της ΕΕ καθώς και τις επιχειρήσεις. Μια «πραγματική» κοινή πολιτική πρέπει να εφαρμόζεται από όλους τους συμμετέχοντες και, γι' αυτό, πρέπει να ελέγχεται από υπερεθνικές εκτελεστικές και δικαστικές εξουσίες. Επομένως, όταν θεσπίζουν μια κοινή πολιτική, οι συμμετέχοντες συμφωνούν να εκχωρήσουν ορισμένα κυριαρχικά δικαιώματα σε κοινούς υπερεθνικούς θεσμούς.

Σύμφωνα με την ορολογία, ως **«κοινές πολιτικές»** θεωρούνταν άλλοτε εκείνες οι πολιτικές οι οποίες αντικαθιστούσαν βασικά στοιχεία των εθνικών πολιτικών (γεωργική, αλιείας, εμπορίου), ενώ οι πολιτικές που υποστήριζαν ή συμπλήρωναν τις εθνικές πολιτικές αποκαλούνταν **«κοινοτικές πολιτικές»**. Αυτή η διαφοροποίηση είναι παρωχημένη, αφότου η Συνθήκη της Λισαβόνας κατήργησε την Ευρωπαϊκή Κοινότητα. Τώρα η Συνθήκη για τη λειτουργία της ΕΕ μιλάει για **«πολιτικές και δράσεις της Ένωσης»¹** αλλά, οι «πολιτικές της Ένωσης» είναι στην ουσία «κοινές

¹ Βλ. άρθρα 7 έως 10 της ΣΛΕΕ.

πολιτικές». Πολλά κοινά μέτρα σε ένα τομέα ή πεδίο καταλήγουν στο να δημιουργήσουν μια «κοινή πολιτική» ή «πολιτική της Ένωσης».

Οι πολιτικές της ΕΕ διακρίνονται σε οριζόντιες και τομεακές. Σύμφωνα με το Νίκο Μούση, οι κοινές πολιτικές διακρίνονται σε **οριζόντιες**, όπως η περιφερειακή, η κοινωνική και του ανταγωνισμού, οι οποίες επηρεάζουν τις γενικές συνθήκες των οικονομιών και των κοινωνιών των κρατών μελών και σε κοινές **τομεακές** πολιτικές, οι οποίες αφορούν ορισμένους τομείς των οικονομιών των κρατών μελών, κυρίως τη βιομηχανία, την ενέργεια, τις μεταφορές, τη γεωργία και την αλιεία.

Ο πρωταρχικός σκοπός της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης είναι η επίτευξη ειρήνης και ασφάλειας μεταξύ των κρατών μελών καθώς και μεταξύ αυτών και του λοιπού κόσμου. Ο σκοπός αυτός επιδιώκεται με διάφορες δεσμεύσεις και εγγυήσεις πολιτικής φύσης, οι οποίες εδραιώνουν κοινά συμφέροντα και προάγουν την αλληλεγγύη μεταξύ των κρατών μελών. Η σημασία της χάραξης των κοινών πολιτικών που αναπτύσσονται στην ΕΕ, έγκειται στα κοινά συμφέροντα και το κοινό καλό της ΕΕ που είναι το ζητούμενο. Συνεπώς οι κοινές πολιτικές είναι αυτές που βοηθούν την επίτευξη της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης.

Ο τομέας των μεταφορών παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον καθώς από μόνος του καταλαμβάνει σημαντική θέση στην ευρωπαϊκή οικονομία. Για να μιλήσουμε με στοιχεία, σύμφωνα με την ευρωπαϊκή στατιστική υπηρεσία Eurostat το 2001, ο κλάδος των μεταφορών κατέλαβε πάνω από το 10% του συνολικού ενωσιακού ΑΕΠ, ενώ παρείχε απασχόληση σε πάνω από 10 εκατ. εργαζόμενους². Στις μεταφορές επίσης, αποδίδεται σχεδόν το 30% της συνολικής κατανάλωσης ενέργειας στην Ευρώπη. Επιπλέον, σημαντική είναι και η αύξηση των μεταφορικών ροών καθώς σημειώνεται από το 1970 έως το 2000 αύξηση της τάξης του 128% στις επιβατικές μεταφορές και του 120% στις εμπορευματικές. Με αυτά τα στοιχεία παρατηρούμε αφενός ότι ο κλάδος των μεταφορών αποτελεί γρανάζι της ενωσιακής οικονομίας και αφετέρου μια αρκούντως σημαντική αύξηση των μεταφορών που καταδεικνύει ότι ο κλάδος αναπτύσσεται με ταχείς ρυθμούς. Αυτή η ταχεία ανάπτυξη των μεταφορών,

² Βλ. Χριστοφάκης Μανώλης, Μεταφορές και Περιφερειακή ανάπτυξη, η πολιτική υποδομών μεταφορών, εκδ. Διονικος, 2007, σ.85.

όπως και των αερομεταφορών που θα εξειδικευθεί παρακάτω, δημιουργεί την ανάγκη δράσεων, αποφάσεων και θέσπισης νομοθεσίας από τις αρμόδιες αρχές ούτως ώστε να μπορέσουν να ανταποκριθούν στις αυξανόμενες προκλήσεις που δημιουργούνται με την ραγδαία ανάπτυξη.

Όπως έγινε αντιληπτό, η σημασία του τομέα των μεταφορών είναι κεφαλαιώδης τόσο για τη **λειτουργία των σύγχρονων οικονομιών**, όσο και για την επίτευξη του πρωταρχικού στόχου του ευρωπαϊκού εγχειρήματος, που δεν είναι άλλος από την οικονομική **ολοκλήρωση**. Πώς όμως το πετυχαίνουν αυτό; Οι μεταφορές λειτουργούν ως γρανάζι της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης μέσω της εξασφάλισης της απρόσκοπτης διακίνησης αγαθών σε όλο το εύρος της εσωτερικής αγοράς αλλά και της ελεύθερης διακίνησης των πολιτών που προβλέπεται από τις ενωσιακές διατάξεις³. Τη συμβολή των μεταφορών στην ευρωπαϊκή ολοκλήρωση μπορούμε πιο απλά να την αντιληφθούμε εάν επιχειρήσουμε να την παρουσιάσουμε σχηματικά ως αρτηρίες ενός ανθρώπινου οργανισμού οι οποίες συνδέουν τα όργανα μεταξύ τους. Ως αρτηρίες προφανώς είναι τα δίκτυα μεταφορών και όργανα είναι οι επιμέρους αγορές της ΕΕ και μέσω αυτής της σύνδεσης επιτρέπεται η ομαλή λειτουργία της ενιαίας αγοράς.

Μεγάλη επίσης διευκόλυνση επιτυγχάνεται στις **συναλλαγές** σε ευρωπαϊκό όσο και σε παγκόσμιο επίπεδο. Εάν λάβουμε υπόψη μας ότι τα έξοδα των μεταφορών επιβαρύνουν σημαντικά το κόστος⁴ ορισμένων προϊόντων, θα μπορούσαν να αποτελούν εμπόδια των συναλλαγών ή πηγές διακρίσεων μεταξύ ευρωπαϊκών επιχειρήσεων διαφόρων εθνικοτήτων.

Στο σημείο αυτό, θα αναφερθούμε στον τρόπο με τον οποίο δομείται η παρούσα μελέτη για την πολιτική αερομεταφορών. Αναφορικά με την δομή της εκπόνησης, η κατάταξη έγινε με βάση τις θεματικές ενότητες. Η εκπόνηση χωρίζεται σε πέντε κεφάλαια τα οποία περιληπτικώς αναφέρονται παρακάτω. Το πρώτο κεφάλαιο είναι αφιερωμένο στην πολιτική των μεταφορών της ΕΕ και συγκεκριμένα μελετάται η ιστορική εξέλιξη της, οι στόχοι της και τέλος

³ Βλ. Παπαγιάννης Δονάτος, *Ευρωπαϊκό Δίκαιο*, τέταρτη έκδοση, εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα – Κομοτηνή 2011, σ.626.

⁴ Υπολογίζεται ότι το 25% του συνολικού κόστους ενός αγαθού αποδίδεται στο μεταφορικό κόστος. Συνεπώς οι μεταφορές αποτελούν σημαντικό παραγωγικό συντελεστή και το κόστος τους υπεισέρχεται στην τελική τιμή του προϊόντος.

γίνεται μια κριτική προσέγγιση. Με αυτό επιδιώκουμε ο αναγνώστης να εισαχθεί στο γενικότερο πλαίσιο και να έχει μια σφαιρική εικόνα του που ακριβώς εντάσσεται με τη σειρά της η πολιτική αερομεταφορών. Το δεύτερο κεφάλαιο ξεκινά να αναλύει το βασικό θέμα της εκπόνησης, ήτοι την πολιτική της ΕΕ για τις αερομεταφορές. Αυτό το κεφάλαιο χωρίζεται σε τρεις υποενότητες. Η πρώτη αναφέρεται στην πολιτική αερομεταφορών και περιέχει εισαγωγικά στοιχεία και οικονομικά μεγέθη. Η δεύτερη στη νομική βάση, ήτοι το πρωτογενές και παράγωγο δίκαιο. Η τρίτη υποενότητα μας εντάσσει στο κύριο τμήμα της εκπόνησης που είναι οι συνιστώσες της πολιτικής που μελετάμε. Εν συνεχεία, αναφερόμαστε στη διάσταση των εξωτερικών αεροπορικών σχέσεων της ΕΕ και αναλύουμε τα εργαλεία με τα οποία η ΕΕ το πετυχαίνει αυτό, ήτοι τις οριζόντιες και τις συνολικές συμφωνίες καθώς επίσης και την προοπτική του Κοινού Ευρωπαϊκού Αεροπορικού Χώρου που η ΕΕ επιθυμεί να υλοποιήσει. Ακολούθως, το τέταρτο κεφάλαιο γίνεται αναφορά σε έναν τομέα που η ΕΕ δίνει βαρύτητα και είναι τα δικαιώματα των επιβατών που κινούνται αεροπορικώς. Αναλύουμε τους δύο βασικούς Ευρωπαϊκούς Κανονισμούς που προβλέπουν τα εν λόγω δικαιώματα. Τέλος, στο πέμπτο κεφάλαιο γίνεται λόγος για τη Διεθνή και Ευρωπαϊκή Οργάνωση για την Πολιτική Αεροπορία. Συγκεκριμένα, αναφέρονται διεθνείς, ευρωπαϊκοί οργανισμοί και φόρουμ.

Η μελέτη για την εκπόνηση της παρούσας εκπόνησης βασίστηκε σε πρωτογενείς και δευτερογενείς πηγές της βιβλιογραφίας καθώς και σε στοιχεία που αντλήθηκαν από στελέχη της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.

Τέλος, οφείλω να εκφράσω τις θερμές μου ευχαριστίες στον επιβλέποντα καθηγητή της διπλωματικής μου εργασίας κ. Μάρκο Παπακωνσταντή, ο οποίος μου έδειξε εμπιστοσύνη και μου παρείχε καθ' όλη τη διάρκεια της εκπόνησης την απρόσκοπτη καθοδήγηση και υποστήριξη του στο έργο που είχα αναλάβει. Το αμείωτο ενδιαφέρον, η υπομονή και η προθυμία του ήταν καθοριστική για την ολοκλήρωση της παρούσας εργασίας.

Ιδιαίτερες ευχαριστίες θα ήθελα να απευθύνω στον καθηγητή κ. Δονάτο Παπαγιάννη και την καθηγήτρια κ. Βιργινία Θεοδωροπούλου για τις υποδείξεις τους στην υποστήριξη της διπλωματικής μου εργασίας. Επίσης, παράλειψη μου θα ήταν να μην ευχαριστήσω την Δρ. Ελένη -Ανδριανή

Σαμπατάκου για την πολύτιμη βοήθεια που μου προσέφερε καθώς τους συναδέλφους μου στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας που συνέδραμαν με τις γνώσεις και την εμπειρία τους σε θέματα αρμοδιότητάς τους.

Κεφάλαιο 1 - Η πολιτική μεταφορών

1.1 Η ιστορική εξέλιξη της πολιτικής μεταφορών

Η σημασία των μεταφορών στην ανάκαμψη των ευρωπαϊκών οικονομιών αναγνωρίστηκε ιδιαίτερα μετά τον Β΄ παγκόσμιο πόλεμο. Θεσμοί όπως το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο των Υπουργών Μεταφορών προβλέπονταν από το σχέδιο Μάρσαλ για την ανασυγκρότηση των συγκοινωνιακών υποδομών ενώ και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή Άνθρακα και Χάλυβα παρείχε σημαντικά ενεργειακά αποθέματα για την ενίσχυση της αποτελεσματικότητας του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου.

Η πολιτική μεταφορών αποτελεί ένα από τα θεμέλια του οικοδομήματος της Ευρώπης. Γι αυτό το λόγο, ήδη από τη **Συνθήκη της Ρώμης** (1957) δόθηκε ιδιαίτερο ενδιαφέρον και προβλέφθηκε η θέσπιση μια Κοινής Πολιτικής⁵ Μεταφορών. Με τη Συνθήκη της Ρώμης, το 1957, τέθηκαν οι βάσεις για μια οικονομική ένωση, η οποία ως σκοπό είχε να καταλήξει σε μια πολιτική ένωση, υπό τη μορφή ομοσπονδίας. Στα πλαίσια αυτής της προσπάθειας προβλέφθηκαν τρεις πολιτικές οι οποίες αναφέρθηκαν ως Κοινές Πολιτικές και αυτές ήταν:

1. Η Κοινή Οικονομική και Εμπορική Πολιτική (άρθρο 113)
2. Η Κοινή Αγροτική Πολιτική (άρθρο 43)
3. Η Κοινή Πολιτική Μεταφορών (άρθρο 74).

⁵ **Κοινή πολιτική**, όσον αφορά τη διαδικασία της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης, είναι ένα σύνολο κανόνων, αποφάσεων, ενεργειών και συμπεριφορών που προτείνονται ή θεσπίζονται από τα κοινά θεσμικά όργανα, τα οποία έχει ιδρύσει μια ομάδα κρατών και που εφαρμόζονται από τα κοινά όργανα και τα κράτη μέλη.

Στη Συνθήκη της Ρώμης, το τμήμα των μεταφορών αναγνωρίστηκε ως ιδιαίτερα σημαντικό συστατικό ως προς την επιτυχημένη πορεία μιας ενιαίας, μιας κοινής αγοράς. Παρ' όλ' αυτά και σύμφωνα με τον Κανονισμό 141, της 26ης Νοεμβρίου 1962, οι αερομεταφορές και οι θαλάσσιες μεταφορές είχαν εξαιρεθεί τόσο από την Κοινή Πολιτική Μεταφορών όσο και από την Πολιτική περί Ανταγωνισμού (άρθρα 85 και 86). Στα άρθρα 74-84 της Συνθήκης της Ρώμης, προβλέπεται η θέσπιση Κοινής Πολιτικής Μεταφορών η οποία θα εξυπηρετούσε δύο στόχους:

✚ Να καθιερώσει ένα ολοκληρωμένο και αποτελεσματικό σύστημα συγκοινωνιών, ικανό να συμβάλει στην ολοκλήρωση της αγοράς, την περιφερειακή ανάπτυξη και την οικονομική μεγέθυνση

✚ Δεδομένης της συμβολής των μεταφορών στους υπόλοιπους τομείς της οικονομίας να προωθήσει όλους τους υπόλοιπους στόχους της συνθήκης.

Ο σημαντικότερος στόχος της κοινής πολιτικής συμφωνήθηκε ότι έπρεπε να είναι η σταδιακή αντικατάσταση των εθνικών πολιτικών ώστε να επιτευχθεί ελεύθερος ανταγωνισμός σε συμφωνία με τις κοινωνικές και οικονομικές αρχές της ΕΕ.

Βασικές αρχές της κοινής πολιτικής είναι:

- Ελεύθερη επιλογή μέσου μεταφοράς από τον χρήστη.
- Ισότητα στην αντιμετώπιση των μέσων μεταφοράς αναφορικά με τους φόρους, τις κοινωνικές εισφορές και τις επιδοτήσεις.
- Χρηματοοικονομική και εμπορική ανεξαρτησία για τους δρώντες στην αγορά.
- Συντονισμός των υποδομών.

Η Κοινή Πολιτική Μεταφορών, η οποία θεσπίστηκε, θα διευκόλυνε την εσωτερική αγορά και θα έφερνε πιο κοντά ανθρώπους και αγαθά. Παρά το αρχικό πλαίσιο όμως άργησε να μετουσιωθεί σε συγκεκριμένες δράσεις, και τα μέτρα για τις μεταφορές ελήφθησαν μετά το 1985. Την Συνθήκη της Ρώμης ακολούθησε το μνημόνιο του Schaus (1961) και το πρόγραμμα

δράσης της Επιτροπής του 1962, που προέβλεπαν συγκεκριμένα μέτρα για την εφαρμογή της κοινής πολιτικής μεταφορών.

Ωστόσο και οι δύο αυτές προσπάθειες αντιμετωπίστηκαν με εχθρικό τρόπο από τις εθνικές κυβερνήσεις που έβλεπαν το μονοπώλιό τους στις εγχώριες μεταφορές να απειλείται από την ενιαία αγορά με αποτέλεσμα να εγκαταλειφτούν όλα τα παραπάνω ως μη ρεαλιστικά⁶.

Το 1993 με τη **Συνθήκη του Μάαστριχ**, εισήχθη μια νέα κατεύθυνση στην Κοινή Πολιτική Μεταφορών με την υιοθέτηση μια νέας έννοιας, αυτής των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών στους τομείς των μεταφορών, των τηλεπικοινωνιών και της ενέργειας.

Προκειμένου να επιτρέψει στους πολίτες, στους οικονομικούς φορείς καθώς και στους οργανισμούς τοπικής και περιφερειακής διοίκησης να επωφελούνται πλήρως από τη λειτουργία ενός χώρου χωρίς εσωτερικά σύνορα, η Ευρωπαϊκή Ένωση αποσκοπούσε στην προώθηση της διασύνδεσης και της διαλειτουργικότητας των εθνικών δικτύων καθώς και της πρόσβασης στα δίκτυα αυτά. Λαμβάνει, ειδικότερα, υπόψη την ανάγκη να συνδεθούν οι νησιωτικές, οι μεσόγειες και οι περιφερειακές περιοχές με τις κεντρικές περιοχές της ΕΕ σύμφωνα με το άρθρο 170⁷.

Για την εφαρμογή των προαναφερθέντων σκοπών που υπηρετούσε η νέα κατεύθυνση των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών⁸, η ΕΕ όφειλε να πράξει όσα ορίζουν οι διατάξεις του άρθρου 171. Συγκεκριμένα, όπως ορίζει το εν λόγω άρθρο προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι που αναφέρονται στο άρθρο 170, η Ένωση:

 καθορίζει ένα σύνολο προσανατολισμών που καλύπτουν τους στόχους, τις προτεραιότητες και τις γενικές γραμμές των μελετώμενων δράσεων στον τομέα των διευρωπαϊκών δικτύων στους εν λόγω προσανατολισμούς προσδιορίζοντας σχέδια κοινού ενδιαφέροντος,

⁶ Βλ. Phoebe Koundouri, Lecture notes on Transport policy, Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών, 2008.

⁷ Μούσης Νίκος Σ., Ευρωπαϊκή Ένωση, Δίκαιο οικονομία πολιτική, 14^η έκδοση, εκδ. Παπαζήση, 2013, σ. 117.

⁸ Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα, βλ. Χριστοφάκης Μανώλης, Μεταφορές και Περιφερειακή ανάπτυξη, η πολιτική υποδομών μεταφορών, εκδ. Διονικος, 2007, σσ.92-97.

 εκτελεί κάθε δράση που αποδεικνύεται αναγκαία για την εξασφάλιση της διαλειτουργικότητας των δικτύων, ιδίως στον τομέα της εναρμόνισης των τεχνικών προτύπων,

 μπορεί να υποστηρίζει σχέδια κοινού ενδιαφέροντος που υποστηρίζονται από τα κράτη μέλη, τα οποία καθορίζονται στο πλαίσιο των προσανατολισμών που αναφέρονται στην πρώτη περίπτωση, ιδίως με τη βοήθεια μελετών σκοπιμότητας, εγγυήσεων δανείων ή επιδοτήσεων επιτοκίου. Η Ένωση δύναται επίσης να συμμετέχει στη χρηματοδότηση⁹ συγκεκριμένων σχεδίων στον τομέα της υποδομής μεταφορών, στα κράτη μέλη, μέσω του Ταμείου Συνοχής, το οποίο ιδρύθηκε σύμφωνα με το άρθρο 177.

Επίσης η δράση της Ένωσης λαμβάνει υπόψη την εν δυνάμει οικονομική βιωσιμότητα των σχεδίων.

Σύμφωνα με την παράγραφο 2 του ίδιου άρθρου τα κράτη μέλη συντονίζουν μεταξύ τους, σε συνδυασμό με την Επιτροπή, τις πολιτικές που ακολουθούν σε εθνικό επίπεδο και που ενδέχεται να έχουν σημαντικές επιπτώσεις στην επίτευξη των στόχων του άρθρου 170. Η Επιτροπή μπορεί να αναλαμβάνει, σε στενή συνεργασία με τα κράτη μέλη, κάθε χρήσιμη πρωτοβουλία για την προώθηση του συντονισμού αυτού.

Τέλος, βάσει της τρίτης παραγράφου του άρθρου 171, η Ένωση μπορεί να αποφασίζει τη συνεργασία με τρίτες χώρες για την προώθηση σχεδίων κοινού ενδιαφέροντος και την εξασφάλιση της διαλειτουργικότητας των δικτύων.

Αργότερα με τη **Συνθήκη του Άμστερνταμ** (1997), η έννοια των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών μετατρέπεται σε Πανευρωπαϊκό Άξονα Μεταφορών και ενισχύει την αναδιάρθρωση των υποδομών και τη διασύνδεση των χωρών της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης, καθώς επίσης και την ολοκλήρωση της διεύρυνσης του ευρωπαϊκού οικοδομήματος.

⁹ Όσον αφορά το ζήτημα της χρηματοδότησης, τα μέσα τα οποία χρησιμοποιούνται είναι: το Ταμείο Συνοχής, τα δάνεια της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων, οι εγγυήσεις των δανείων της Ευρωπαϊκού Ταμείου Επενδύσεων και κάποιες δραστηριότητες των διαρθρωτικών ταμείων.

Η Συνθήκη του Άμστερνταμ όμως θέτει και μια άλλη κατεύθυνση στον τομέα των μεταφορών, αυτή της αειφόρου ανάπτυξης και έτσι η κοινή πολιτική μεταφορών λαμβάνει και μια περιβαλλοντική διάσταση.

Το 1999 δημοσιεύεται η πρώτη **Λευκή Βίβλος**¹⁰ της Επιτροπής με αντικείμενο τη μελλοντική ανάπτυξη της Κοινής Πολιτικής Μεταφορών και το 2003 η δεύτερη Λευκή Βίβλος για τις μεταφορές, η οποία συμπλήρωσε την πρώτη και επιπλέον έθεσε τους στόχους και τις κατευθύνσεις της Κοινής Πολιτικής Μεταφορών με μακροχρόνιο ορίζοντα. Στις 26 Μαρτίου 2011, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, έδωσε στη δημοσιότητα τη Λευκή Βίβλο¹¹ για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό χώρο Μεταφορών.

Στη **Συνθήκη για τη Λειτουργία της ΕΕ**, τα άρθρα 90-100 του τίτλου VI είναι αφιερωμένα στις μεταφορές. Συγκεκριμένα σύμφωνα με το άρθρο 90 οι στόχοι των Συνθηκών επιδιώκονται όσον αφορά το αντικείμενο του παρόντος τίτλου στο πλαίσιο κοινής πολιτικής μεταφορών.

Από το πρώτο άρθρο του τίτλου VI για τις μεταφορές, σε συνδυασμό με το άρθρο 4¹² της ΣΛΕΕ, προκύπτει ότι η αρμοδιότητα της Ένωσης δεν είναι αποκλειστική αλλά είναι συντρέχουσα με εκείνης των κ-μ. Όταν τα αρμόδια ενωσιακά όργανα δεν εκδίδουν τα προβλεπόμενα μέτρα και δεν

¹⁰ Οι λευκές βίβλοι που εκδίδει η Επιτροπή είναι έγγραφα που περιέχουν προτάσεις για δράση της ΕΕ σε έναν συγκεκριμένο τομέα. Δεν έχουν κάποια νομική δεσμευτικότητα αλλά θέτουν στόχους και κατευθύνσεις.

¹¹ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52011DC0144&rid=1>. Το κείμενο της Λευκής Βίβλου του 2011.

¹² Το άρθρο 4 ορίζει ότι:

1. Η Ένωση έχει συντρέχουσα αρμοδιότητα με τα κράτη μέλη όταν οι Συνθήκες της απονέμουν αρμοδιότητα μη εμπίπτουσα στους τομείς των άρθρων 3 και 6.
2. Οι συντρέχουσες αρμοδιότητες της Ένωσης και των κρατών μελών αφορούν τους εξής κύριους τομείς:
 - α) την εσωτερική αγορά,
 - β) την κοινωνική πολιτική, για τις πτυχές που καθορίζονται στην παρούσα Συνθήκη,
 - γ) την οικονομική, κοινωνική και εδαφική συνοχή,
 - δ) την γεωργία και την αλιεία, με την εξαίρεση της διατήρησης των βιολογικών πόρων της θάλασσας,
 - ε) το περιβάλλον,
 - στ) την προστασία των καταναλωτών,
 - ζ) τις μεταφορές,
 - η) τα διευρωπαϊκά δίκτυα,
 - θ) την ενέργεια,
 - ι) τον χώρο ελευθερίας, ασφάλειας και δικαιοσύνης,
 - ια) τις κοινές προκλήσεις για την ασφάλεια στον τομέα της δημόσιας υγείας, για τις πτυχές που καθορίζονται στην παρούσα Συνθήκη.

αναλαμβάνουν δράση στον εν λόγω τομέα, τα κ-μ παραμένουν αρμόδια για τη χάραξη της πολιτικής στον τομέα των μεταφορών¹³. Η διάταξη αυτή θα λέγαμε ότι ξεκαθάρισε το τοπίο που αφορά στο σύστημα κατανομής αρμοδιοτήτων καθώς με βάση τις προηγούμενες Συνθήκες ο διαχωρισμός δεν ήταν σαφής και αποκρυσταλλωμένος.

Όσον αφορά το θέμα των στόχων που επιδιώκονται, αυτοί δεν αναφέρονται ρητά και συνεπώς με βάση το παρόν άρθρο η πολιτική των μεταφορών καθίσταται πιο ευρείας εφαρμογής, ενώ συμβολικά την εντάσσει σε ένα πιο αυξημένο επίπεδο στόχευσης της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης¹⁴.

Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 91, το Συμβούλιο και το Κοινοβούλιο θεσπίζουν:

1. Κοινούς κανόνες εφαρμοστέους στις διεθνείς μεταφορές που εκτελούνται από ή προς την επικράτεια ενός κράτους μέλους ή που διέρχονται από την επικράτεια ενός ή περισσότερων κρατών μελών,
2. Τους όρους υπό τους οποίους γίνονται δεκτοί στις εθνικές μεταφορές ενός κράτους μέλους μεταφορείς μη εγκατεστημένοι σ' αυτό,
3. Μέτρα για τη βελτίωση της ασφάλειας των μεταφορών,
4. Κάθε άλλη χρήσιμη διάταξη.

Όπως γίνεται αντιληπτό, οι τομείς αρμοδιοτήτων στους οποίους η ΕΕ έχει αρμοδιότητα θέσπισης κανόνων δικαίου, δεν προσδιορίζονται με συγκεκριμένο είδος νομικής τυπολογίας, παρά γίνεται αναφορά σε *κανόνες, όρους, μέτρα, διάταξη*. Στην περίπτωση αυτή, η ΕΕ με βάση το αντικείμενο του υπό θέσπιση κανόνα, προβαίνει στην επιλογή του τύπου της νομοθετικής παρέμβασης που είναι κατάλληλος.

Το άρθρο 91 της ΣΛΕΕ, αποτελεί το κύριο νομοθετικό θεμέλιο της δικαιοπαραγωγικής διαδικασίας της ΕΕ σε ότι αφορά τον τομέα των μεταφορών. Η ΚΠΜ ασκείται με βάση την εξουσιοδοτική εξουσία που η

¹³ Βλ. Παπαγιάννης Δονάτος, *Ευρωπαϊκό Δίκαιο*, τέταρτη έκδοση, εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα – Κομοτηνή 2011, σ.627.

¹⁴ Χριστιανός Βασίλειος, *Συνθήκη ΕΕ και ΣΛΕΕ*, Κατ' άρθρο ερμηνεία, εκδ. Νομική Βιβλιοθήκη, σ. 545.

Συνθήκη παρέχει στα όργανα της ΕΕ. Αναφορικά με την διαδικασία λήψης αποφάσεων, αυτή ξεκάθαρα αναφέρεται στην παράγραφο 1 του υπό εξέταση άρθρου, και είναι η συνήθης νομοθετική διαδικασία και μετά από διαβούλευση με την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών. Επιπλέον, το υπό εξέταση άρθρο, σε συνδυασμό με το άρθρο 100 ΣΛΕΕ, καθορίζει το πλαίσιο εφαρμογής, ήτοι τον τομέα των μεταφορών με εξαίρεση στις αεροπορικές και θαλάσσιες μεταφορές, των οποίων η νομική βάση είναι αποκλειστικά το άρθρο 100 που θα αναλυθεί πιο κάτω.

Βάσει του άρθρου 92 ΣΛΕΕ, κανένα κράτος μέλος δεν δύναται να καταστήσει λιγότερο ευνοϊκές τις διατάξεις οι οποίες διέπουν τον τομέα των μεταφορών την 1η Ιανουαρίου 1958, ή, για τα κράτη που προσχωρούν, την ημερομηνία της προσχώρησής τους, ως προς την άμεση ή έμμεση επίπτωσή τους έναντι των μεταφορέων των άλλων κρατών μελών σε σχέση με τους εθνικούς μεταφορείς, εκτός εάν το Συμβούλιο αποφασίσει ομόφωνα μέτρο παρέκκλισης. Με τις διατάξεις του προαναφερθέντος άρθρου, τα κ-μ δεν μπορούν να καταστήσουν λιγότερο ευνοϊκές διατάξεις, οι οποίες διέπουν τον τομέα των μεταφορών κατά την 1.1.1958.

Όπως παρατηρούμε στο άρθρο 92 ΣΛΕΕ επιδιώκεται η αποφυγή εμποδίων στην ΚΠΜ που οφείλεται σε εθνικές ρυθμίσεις οι οποίες θα είχαν ως αποτέλεσμα την επιδείνωση της κατάστασης στην οποία βρίσκονται εντός ορισμένου κ-μ οι μεταφορείς άλλων κ-μ σε σχέση με τους εγχώριους. Η διάταξη αυτή, θα λέγαμε, είναι μια ειδικότερη μορφή της αρχής απαγόρευσης των διακρίσεων με βάση την έδρα του μεταφορέα¹⁵. Τέλος, προκειμένου να εξασφαλισθεί η ευελιξία της εν λόγω διάταξη, υπάρχει πρόβλεψη κατά την οποία το Συμβούλιο μπορεί να αποφασίσει με ομοφωνία μέτρο παρέκκλισης και άρα απαλλαγής ενός κ-μ από τις παραπάνω υποχρεώσεις.

Ακολούθως, στο άρθρο 93 ΣΛΕΕ γίνεται λόγος για τις ενισχύσεις και ρυθμίζει μαζί με το άρθρο 96 ΣΛΕΕ θέματα κρατικών ενισχύσεων. Συγκεκριμένα, οι ενισχύσεις που ανταποκρίνονται στις ανάγκες συντονισμού των μεταφορών ή αντιστοιχούν στην αποκατάσταση ορισμένων βαρών συνυφασμένων με την έννοια δημόσιας υπηρεσίας, είναι συμβιβάσιμες με τις

¹⁵ Χριστιανός Βασίλειος, Συνθήκη ΕΕ και ΣΛΕΕ, Κατ' άρθρο ερμηνεία, εκδ. Νομική Βιβλιοθήκη, σ. 550.

παρούσες Συνθήκες. Συνεπώς, ο νομοθέτης θεσπίζει ειδική εξαίρεση από τον γενικό κανόνα απαγόρευσης των κρατικών ενισχύσεων. Οι εξαιρέσεις αυτές αφορούν τόσο τις «ανάγκες συντονισμού των μεταφορών» ή την «αποκατάσταση ορισμένων βαρών συνυφασμένων με την έννοια δημόσιας υπηρεσίας».

Το άρθρο 94 ΣΛΕΕ ορίζει ότι κατά τη λήψη οποιουδήποτε μέτρου στο πλαίσιο των Συνθηκών, σχετικά με τις τιμές και τους όρους μεταφοράς, πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η οικονομική κατάσταση των μεταφορέων.

Στο άρθρο 95 ΣΛΕΕ, γίνεται λόγος για την κατάργηση των διακρίσεων σχετικά με την επιβολή διαφορετικών κομίστρων και όρων μεταφοράς. Συγκεκριμένα, απαγορεύονται, όσον αφορά τις μεταφορές εντός της Ένωσης, οι διακρίσεις που συνίστανται στην εφαρμογή από ένα μεταφορέα, για τα αυτά εμπορεύματα και για τις αυτές σχέσεις μεταφοράς, διαφορετικών κομίστρων και όρων μεταφοράς, ανάλογα με το κράτος προελεύσεως ή προορισμού των μεταφερομένων προϊόντων. Όπως βλέπουμε, και σε αυτή την περίπτωση, προβλέπεται η αρχή της απαγόρευσης των διακρίσεων.

Ακολούθως, το άρθρο 96 ΣΛΕΕ ορίζει ότι απαγορεύεται η επιβολή από ένα κράτος μέλος, στις μεταφορές που εκτελούνται εντός της Ένωσης, κομίστρων και όρων που συνεπάγονται καθ' οιονδήποτε τρόπο υποστήριξη ή προστασία προς το συμφέρον μιας ή περισσότερων ορισμένων επιχειρήσεων ή βιομηχανιών, εκτός αν επιτραπεί τούτο από την Επιτροπή.

Επίσης, σύμφωνα με την παράγραφο 2 του ιδίου άρθρου, η Επιτροπή, με δική της πρωτοβουλία ή κατόπιν αιτήσεως κράτους μέλους, εξετάζει τα κόμιστρα και τους όρους που προβλέπει η παράγραφος 1, λαμβάνοντας ιδίως υπόψη, αφενός μεν, τις απαιτήσεις μιας κατάλληλης περιφερειακής οικονομικής πολιτικής, τις ανάγκες των υπανάπτυκτων περιοχών, ως και τα προβλήματα των περιοχών που θίγονται σοβαρώς από τις πολιτικές περιστάσεις, αφετέρου δε, τις επιπτώσεις των εν λόγω κομίστρων και όρων στον ανταγωνισμό μεταξύ των διαφόρων μέσων μεταφοράς. Η Επιτροπή, κατόπιν διαβουλεύσεως με κάθε ενδιαφερόμενο κράτος μέλος, λαμβάνει τις αναγκαίες αποφάσεις.

Σε αυτό το άρθρο προβάλλεται ο ρόλος της Επιτροπής με τις αρμοδιότητες που πηγάζουν από τις παραπάνω διατάξεις και ενισχύει τον «επιτροποκεντρικό» χαρακτήρα της γενικής διαδικασίας έρευνας και διαπίστωσης του παράνομου χαρακτήρα μιας κρατικής ενίσχυσης των άρθρων 107 και 108 της Συνθήκης¹⁶.

Το άρθρο 97 ΣΛΕΕ κάνει λόγο για τις φορολογικές επιβαρύνσεις ή τα τέλη, εκτός των κομίστρων που εισπράττονται από το μεταφορέα κατά τη διέλευση των συνόρων δεν πρέπει να υπερβαίνουν ένα εύλογο επίπεδο, λαμβάνοντας υπόψη τα πραγματικά έξοδα που συνεπάγεται η διέλευση αυτή. Τα κράτη μέλη προσπαθούν να μειώσουν προοδευτικώς τα έξοδα αυτά. Σκοπός της διάταξης είναι η αποφυγή εμποδίων στο διασυνοριακό εμπόριο.

Εν συνεχεία, το άρθρο 99 ΣΛΕΕ μας ορίζει ότι παρά την Επιτροπή συνίσταται μια επιτροπή συμβουλευτικού χαρακτήρος από εμπειρογνώμονες που ορίζονται από τις κυβερνήσεις των κ-μ. η Επιτροπή τη συμβουλεύεται σε θέματα μεταφορών, όταν το κρίνει χρήσιμο. Εκ των ανωτέρω συνάγεται ότι η επιτροπή δε θα έχει νομικά δεσμευτικό ρόλο παρά μόνον συμβουλευτικό.

Τέλος, το άρθρο 100 ΣΛΕΕ ορίζει ότι οι διατάξεις του παρόντος τίτλου εφαρμόζονται στις σιδηροδρομικές, οδικές και εσωτερικές πλωτές μεταφορές.

Επιπλέον το άρθρο 100 ΣΛΕΕ, ορίζει ότι το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία, μπορούν να θεσπίζουν κατάλληλες διατάξεις για τις θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές. Αποφασίζουν μετά από διαβούλευση με την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών. Σύμφωνα με το τελευταίο άρθρο του VI τίτλου της ΣΛΕΕ, ορίζεται ότι οι διατάξεις για τις μεταφορές εφαρμόζονται σε όλα τα είδη των μεταφορών, ήτοι στις σιδηροδρομικές, οδικές, εσωτερικές πλωτές, αλλά και σύμφωνα με νομολογία του ΔΕΚ και στις θαλάσσιες και αεροπορικές¹⁷. Το εν λόγω θα αναλύσουμε στο επόμενο κεφάλαιο για την πολιτική αερομεταφορών της ΕΕ.

¹⁶ Χριστιανός Βασιλείος, Συνθήκη ΕΕ και ΣΛΕΕ, Κατ' άρθρο ερμηνεία, εκδ. Νομική Βιβλιοθήκη, σ. 555.

¹⁷ ΔΕΚ υπ. 209-213/84 (Asjes) συλλ. 1986, 1425.

1.2 Στόχοι της πολιτικής μεταφορών

Προτεραιότητα, ήδη από τη Συνθήκη της Ρώμης, δόθηκε στη **δημιουργία μιας κοινής αγοράς μεταφορών**, δηλαδή στην υλοποίηση της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών και στο άνοιγμα των αγορών στον τομέα των μεταφορών. Ο στόχος αυτός, θα λέγαμε ότι έχει σε μεγάλο βαθμό επιτευχθεί, με την εξαίρεση των σιδηροδρομικών μεταφορών, όπου η ολοκλήρωση της ενιαίας αγοράς υπήρξε μόνο μερική.

Φυσικό επακόλουθο της διαδικασίας ανοίγματος της αγοράς είναι και η διαμόρφωση δίκαιων κανόνων ανταγωνισμού. Για τον λόγο αυτό, **η εναρμόνιση των εθνικών νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων**, συμπεριλαμβανομένων των τεχνικών, κοινωνικών και φορολογικών πλαισίων, αποκτά ολοένα και μεγαλύτερη σημασία.

Από την άλλη, **η αρχή της «βιώσιμης κινητικότητας»** απέκτησε ολοένα και μεγαλύτερη σημασία, δεδομένου ότι οι μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων υπερδιπλασιάστηκαν τα τελευταία 30 χρόνια και ο ιδιαιτέρως αποδοτικός και δυναμικός από οικονομική άποψη τομέας των μεταφορών βρίσκεται πλέον αντιμέτωπος με ολοένα και εντονότερες κοινωνικές και περιβαλλοντικές συνέπειες. Η εν λόγω αρχή έχει μια σύνθετη έννοια και αφορά δύο διαφορετικά είδη στόχων. Αφορά τόσο στη διασφάλιση μιας οικονομικά προσιτής και αποδοτικής κυκλοφορίας εμπορευμάτων και επιβατών, όσο και στην ελαχιστοποίηση του εξωτερικού κόστους που συνδέεται με τις μεταφορικές ανάγκες όπως τα ατυχήματα, οι παθήσεις του αναπνευστικού συστήματος, η κλιματική αλλαγή, ο θόρυβος, η επιβάρυνση του περιβάλλοντος ή η κυκλοφοριακή συμφόρηση.

Η εφαρμογή αυτής της αρχής συνεπάγεται μια **ολοκληρωμένη προσέγγιση** για βελτιστοποίηση της αποδοτικότητας του συστήματος, της οργάνωσης και της ασφάλειας των μεταφορών, καθώς και για μείωση της κατανάλωσης ενέργειας και των επιπτώσεων στο περιβάλλον. Μεταξύ των κυριότερων στόχων συμπεριλαμβάνεται η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των φιλικότερων προς το περιβάλλον τρόπων μεταφοράς, η δημιουργία

ολοκληρωμένων δικτύων μεταφορών με χρήση δύο ή περισσότερων τρόπων μεταφοράς (συνδυασμένες μεταφορές και διατροπικότητα) καθώς και η διαμόρφωση δίκαιων συνθηκών ανταγωνισμού μεταξύ τρόπων μεταφοράς μέσω της δίκαιης χρέωσης των δαπανών που προκαλούν. Παρότι έχουν καταβληθεί πολλές προσπάθειες, η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών έχει ακόμα να αντιμετωπίσει μεγάλες προκλήσεις όσον αφορά την βιωσιμότητα, ειδικά σε σχέση με την καταπολέμηση της υπερθέρμανσης του πλανήτη.

Στη Λευκή Βίβλο¹⁸ για ένα Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών, που έδωσε στη δημοσιότητα το 2011 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, γίνεται μια προσπάθεια θέσπισης ενός πλαισίου πολιτικής με στόχο το 2050 να δημιουργηθεί ένας Ενιαίος Ευρωπαϊκός Χώρος Μεταφορών, ο οποίος να συμβαδίζει πλήρως με τις προτεραιότητες της ΕΕ για μια ενιαία αγορά που στηρίζεται στον ελεύθερο και ανόθευτο ανταγωνισμό. Στην ουσία προωθείται ένα πλαίσιο που μακροπρόθεσμα θα οδηγήσει στην απελευθέρωση των υπηρεσιών στις μεταφορές στην ΕΕ. Όσον αφορά τις λεπτομέρειες αυτού του οράματος για τις μεταφορές, η Επιτροπή τις έχει αναπτύξει σε δέκα στόχους (όπως, για τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων, παροχέτευση του 30% των εμπορευμάτων προς σιδηροδρομικές ή πλωτές μεταφορές μέχρι το 2030 και άνω του 50% μέχρι το 2050· τριπλασιασμός του μήκους του υπάρχοντος σιδηροδρομικού δικτύου μεγάλης ταχύτητας μέχρι το 2030 και διοχέτευση του μεγαλύτερου μέρους της μεταφοράς επιβατών μέσης απόστασης στις σιδηροδρομικές μεταφορές για το 2050· δημιουργία ενός πολυτροπικού «βασικού δικτύου» ΔΕΔ-Μ, πλήρως λειτουργικού στην ΕΕ για το 2030, συνοδευόμενο από υψηλής ποιότητας και μεγάλης χωρητικότητας δίκτυο για το 2050, καθώς και των σχετικών υπηρεσιών ενημέρωσης· κ.λπ.).

Η Λευκή Βίβλος περιγράφει τα βασικά μέτρα της στρατηγικής προς υλοποίηση (κατάλογος των προβλεπόμενων πρωτοβουλιών βρίσκεται στο παράρτημα Ι). Πολύ περιληπτικά, η Επιτροπή προτείνει:

¹⁸ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:EL:PDF> Λευκή Βίβλος – Χάρτης Πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα Ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών, COM (2011) 144 της 28.3.2011.

Η πολιτική των αερομεταφορών της ΕΕ. Τρέχουσες Εξελίξεις

Τρις Α. Παπαδοπούλου Παπάζογλου

 Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών, παρέχοντας ως σημεία αναφοράς τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό, τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Σιδηροδρομικό Χώρο, τη Γαλάζια Ζώνη στις θάλασσες της Ευρώπης.

 Άνοιγμα των αγορών σε συνδυασμό με ποιοτικές θέσεις απασχόλησης και καλές συνθήκες εργασίας·

 Βελτίωση του αισθήματος ασφάλειας και αύξηση της ασφάλειας στις μεταφορές.

 Καλύτερη διασφάλιση των δικαιωμάτων των επιβατών σε όλους τους τρόπους μεταφορών καθώς και της προσπελασιμότητας των υποδομών.

Η προτεινόμενη συνταγή με στόχο την επίτευξη καινοτομίας για το μέλλον είναι καρπός ενός συνόλου περισσότερο βιώσιμων τεχνολογικών λύσεων και αλλαγών στη συμπεριφορά. Για τον εκσυγχρονισμό των υποδομών, ο οποίος στηρίζεται σε ένα βασικό πολυτροπικό δίκτυο, απαιτούνται σημαντικοί πόροι, διαφοροποιημένοι τρόποι χρηματοδότησης και ευφυή συστήματα τιμολόγησης· συγκεκριμένα, οι τιμές πρέπει να αντικατοπτρίζουν το κόστος και να αποτρέπουν τις στρεβλώσεις· για τον λόγο αυτό, οι χρήστες των μεταφορών πρέπει να πληρώνουν μεγαλύτερο μέρος του κόστους από ότι σήμερα, και θα χρησιμοποιηθούν δύο μέσα της αγοράς, η φορολόγηση της ενέργειας και τα συστήματα εμπορίας των εκπομπών. Η εξωτερική διάσταση των μεταφορών θα προσαρμοστεί, εντέλει, στη διπλή τάση του ανοίγματος των αγορών και της βιωσιμότητας των εσωτερικών πτυχών.

Στη Βίβλο τίθενται **δέκα στόχοι** για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών που θα έχει ως αποτέλεσμα την επίτευξη του στόχου μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στο 60% έως το 2050. Οι στόχοι είναι οι εξής:

Ανάπτυξη νέων και βιώσιμων καυσίμων και συστημάτων προώθησης.

1. Μείωση κατά το ήμισυ της χρήσης των αυτοκινήτων που «κινούνται με συμβατικά καύσιμα» στις αστικές συγκοινωνίες έως το 2030. Να

αποσυρθούν σταδιακά από τις πόλεις μέχρι το 2050 και να επιτευχθεί μείωση των εκπομπών CO₂ στα μεγάλα αστικά κέντρα μέχρι το 2030.

2. Βιώσιμα καύσιμα χαμηλού άνθρακα στην αεροπορία. Να φθάσει το 40% η μείωση μέχρι το 2050. Επίσης, μέχρι το 2050 να μειωθεί η εκπομπή CO₂ της ΕΕ από τα καύσιμα των πλοίων κατά 40% (εάν είναι εφικτό 50%).

3. Το 30% των οδικών εμπορευματικών μεταφορών άνω των 300 χιλιομέτρων πρέπει να στραφεί σε άλλους τρόπους μεταφοράς, όπως οι σιδηροδρομικές ή πλωτές μεταφορές έως το 2030, και πάνω από το 50% μέχρι το 2050, με τη διευκόλυνση που θα παρέχεται από τους αποτελεσματικούς πράσινους διαδρόμους εμπορευματικών μεταφορών. Για την επίτευξη αυτού του στόχου απαιτείται επίσης να αναπτυχθούν κατάλληλες υποδομές.

4. Μέχρι το 2050, να ολοκληρωθεί το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο υψηλής ταχύτητας. Να τριπλασιαστεί το μήκος του υφιστάμενου σιδηροδρομικού δικτύου υψηλής ταχύτητας έως το 2030 και να διατηρηθεί ένα πυκνό σιδηροδρομικό δίκτυο σε όλα τα κράτη μέλη. Έως το 2050 η πλειονότητα των μεσαίων αποστάσεων επιβατικών μεταφορών θα πρέπει να γίνεται με το τρένο.

5. Ένα πλήρως λειτουργικό « TENT- Τ κεντρικό δίκτυο» έως το 2030, δίκτυο με υψηλή ποιότητα και χωρητική ικανότητα έως το 2050 και ένα αντίστοιχο σύνολο υπηρεσιών για πληροφορίες.

6. Μέχρι το 2050, σύνδεση όλων των αερολιμένων του κεντρικού δικτύου με το σιδηροδρομικό δίκτυο, κατά προτίμηση υψηλής ταχύτητας, διασφάλιση ότι όλα τα βασικά υδατοδρόμια είναι επαρκώς συνδεδεμένα με το δίκτυο σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών και, όπου είναι δυνατόν, με το σύστημα των εσωτερικών πλωτών μεταφορών.

Αύξηση της απόδοσης των μεταφορών και της χρήσης των υποδομών, με συστήματα πληροφοριών και κίνητρα που βασίζονται στην αγορά.

7. Η εγκατάσταση του εκσυγχρονισμένου συστήματος διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (SESAR) στην Ευρώπη μέχρι το 2020 και η

ολοκλήρωση του Κοινού Ευρωπαϊκού Εναέριου Χώρου. Ανάπτυξη των ισοδύναμων συστημάτων διαχείρισης των πλωτών και επίγειων μεταφορών (ERTMS, ITS, SSN και LRIT, RIS). Η εγκατάσταση του ευρωπαϊκού παγκόσμιου Δορυφορικού Συστήματος Πλοήγησης (Galileo).

8. Μέχρι το 2020, να καθιερωθεί σύστημα διαχείρισης και πληρωμών του πλαισίου για μια ευρωπαϊκή πληροφόρηση πολυτροπικών μεταφορών.

9. Μέχρι το 2050, οι θνησιμότητα στις οδικές μεταφορές να κινείται κοντά στο μηδέν. Σύμφωνα με αυτόν τον στόχο, η ΕΕ στοχεύει στη μείωση κατά το ήμισυ των οδικών ατυχημάτων μέχρι το 2020.

10. Στροφή προς την πλήρη εφαρμογή του «ο χρήστης πληρώνει» και «ο ρυπαίνων πληρώνει» και δέσμευση του ιδιωτικού τομέα για εξάλειψη των στρεβλώσεων, συμπεριλαμβανομένων των επιβλαβών επιδοτήσεων, να αποφέρουν έσοδα και να εξασφαλισθεί η χρηματοδότηση για τις μελλοντικές επενδύσεις στις μεταφορές.

1.3 Κριτική προσέγγιση της πολιτικής μεταφορών

Παρά τις προσπάθειες της Επιτροπής, η κοινή πολιτική μεταφορών σημείωσε ελάχιστη πρόοδο έως το δεύτερο ήμισυ της δεκαετίας του 1980. Ο δρόμος προς μια κοινοτική νομοθεσία στον τομέα των μεταφορών άνοιξε μόνο αφού το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο κίνησε προσφυγή επί παραλείψει κατά του Συμβουλίου. Το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο, στην απόφασή του της 22ας Μαΐου 1985 στην υπόθεση 13/83, προέτρεψε το Συμβούλιο να αναλάβει δράση στον τομέα της πολιτικής μεταφορών. Μόνο τότε ξεκίνησαν οι πρωτοβουλίες για μια ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών.

Από το 1985 μια σειρά εγγράφων έθεσαν τις γενικές κατευθυντήριες γραμμές για την πολιτική μεταφορών. Αυτά τα έγγραφα ήταν οι Λευκές Βίβλοι του 1985, 1992, 1998, 2001, 2010 και η Πράσινη Βίβλος του 1995.

Η **Λευκή Βίβλος για την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς** του 1985 περιέχει συστάσεις για τη διασφάλιση της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών και θεσπίζει τις αναγκαίες προϋποθέσεις για μια κοινή πολιτική μεταφορών.

Στις 2 Δεκεμβρίου 1992, η Επιτροπή ενέκρινε τη **Λευκή Βίβλο¹⁹ για τη μελλοντική ανάπτυξη της κοινής πολιτικής μεταφορών**. Με τη λευκή βίβλο, η Επιτροπή ουσιαστικά επαναλάμβανε το αίτημά της για άνοιγμα των αγορών στον τομέα των μεταφορών. Παράλληλα, αυτή η λευκή βίβλος σηματοδοτούσε μια στροφή προς μια ολοκληρωμένη προσέγγιση που κάλυπτε όλους τους τρόπους μεταφοράς και βασιζόταν στην αρχή της «βιώσιμης κινητικότητας».

Στην **Πράσινη Βίβλο²⁰ 1998** που εγκρίθηκε στη συνέχεια με τίτλο «Δίκαιη πληρωμή για τη χρήση της υποδομής: μια σταδιακή θέσπιση ενός κοινού πλαισίου για την χρέωση του κόστους της υποδομής των μεταφορών στην ΕΕ», η Επιτροπή επισημαίνει τις μεγάλες διαφορές μεταξύ κρατών μελών ως προς την επιβολή τελών μεταφορών, οι οποίες προκαλούν διάφορες ενδοτροπικές και διατροπικές στρεβλώσεις του ανταγωνισμού.

Στη **Λευκή Βίβλο «Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών»**, η Επιτροπή ανέλυε τα προβλήματα και τις προκλήσεις της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών, ιδίως ενόψει της τότε επικείμενης διεύρυνσης της ΕΕ προς ανατολάς. Η Επιτροπή προέβλεπε μαζική αύξηση της κυκλοφορίας, που θα συνεπαγόταν αυξημένες επιβαρύνσεις και κυκλοφοριακό φόρτο, ιδιαίτερα στις οδικές και εναέριες μεταφορές, καθώς και μεγαλύτερες επιβαρύνσεις για την υγεία και το περιβάλλον. Αυτό, εκτιμούσε, ότι θα συνιστούσε σοβαρή απειλή για την ανταγωνιστικότητα και τους περιβαλλοντικούς στόχους της ΕΕ.

Στη **Λευκή Βίβλο²¹ για το μέλλον των μεταφορών μέχρι το 2050, με τίτλο «Χάρτης πορείας για έναν ενιαίο ευρωπαϊκό χώρο μεταφορών. Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών»**,

¹⁹ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=URISERV:l24007&from=EL> Λευκή Βίβλος «Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών» [COM(2001) 370].

²⁰ (COM(95)691), (COM(1998)466).

²¹ (COM(2001)370)

που δημοσιεύτηκε στις 28 Μαρτίου 2011, η Επιτροπή περιγράφει τη μετάβαση των μεταφορών από τις παλιές στις νέες προκλήσεις και σκιαγραφεί τα μέσα που θα της επιτρέψουν να τις αντιμετωπίσει. Θέτει δέκα στόχους σύμφωνα με το όραμα της για τις μεταφορές, ακριβώς όπως αναλύθηκαν παραπάνω.

Συνολικά, χάρη στην πολιτική της ΕΕ, την τελευταία εικοσαετία σημειώθηκε σημαντική πρόοδος στον τομέα των μεταφορών στην Ευρώπη, που οδήγησε σε:

- ✚ ασφαλέστερες αεροπορικές, θαλάσσιες και χερσαίες μεταφορές,
 - ✚ αυστηρά ωράρια για όσους εργάζονται στον τομέα των μεταφορών,
 - ✚ περισσότερες επιλογές για τους ταξιδιώτες και τις επιχειρήσεις,
 - ✚ λιγότερη ρύπανση,
 - ✚ τεχνολογική πρόοδο για καθαρότερες μεταφορές.
- Αποτελεσματική ανάπτυξη νέων, πράσινων τεχνολογιών στον τομέα των μεταφορών,
- ✚ μεγαλύτερος ανταγωνισμός στις οδικές, σιδηροδρομικές, αεροπορικές και θαλάσσιες μεταφορές,
 - ✚ αυξημένα δικαιώματα των επιβατών σε όλα τα είδη μεταφορών,
 - ✚ ασφαλή ταξίδια μέσω της εφαρμογής προτύπων ασφαλείας.

Κεφάλαιο 2 - Η Πολιτική αερομεταφορών

2.1 Η πολιτική αερομεταφορών της ΕΕ

Οι αερομεταφορές συμβάλλουν ουσιαστικά στην ευρωπαϊκή οικονομία, με περισσότερες από 150 εταιρείες προγραμματισμένων πτήσεων, ένα δίκτυο με περισσότερο από 400 αεροδρόμια, και 60 φορείς παροχής υπηρεσιών

αεροναυτιλίας. Ο τομέας των αερομεταφορών απασχολεί περισσότερα από 3 εκατομμύρια ανθρώπους στην Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ). Οι αεροπορικές εταιρείες και τα αεροδρόμια μόνον συνεισφέρουν περισσότερα από 140 δις € στο ευρωπαϊκό Α.Ε.Π. Περίπου 800 εκατομμύρια επιβάτες αναχώρησαν ή αφίχθησαν στα αεροδρόμια της ΕΕ το 2010. Συνδέοντας τους ανθρώπους και τις περιφέρειες, οι αερομεταφορές διαδραματίζουν ζωτικό ρόλο στην ολοκλήρωση και την ανταγωνιστικότητα της Ευρώπης.

Αυτό οφείλεται σε μεγάλο βαθμό, όπως θα δούμε και αναλυτικότερα παρακάτω, στη δημιουργία μιας ενιαίας αγοράς για την αεροπορία στη δεκαετία του 1990. Οι αεροπορικές μεταφορές ήταν παραδοσιακά μια ιδιαίτερα ρυθμιζόμενη αγορά, όπου κυριαρχείτο από τους εθνικούς αερομεταφορείς και τα κρατικά αεροδρόμια. Η εσωτερική αγορά έχει άρει όλους τους εμπορικούς περιορισμούς για αεροπορικές εταιρείες που πετούν εντός της ΕΕ, όπως τους περιορισμούς στις διαδρομές, τον αριθμό των πτήσεων ή τον καθορισμό των ναύλων. Όλες οι αεροπορικές εταιρείες της ΕΕ μπορούν να εκτελούν αεροπορικά δρομολόγια σε οποιαδήποτε διαδρομή εντός της ΕΕ. Οι τιμές έχουν μειωθεί δραματικά, ιδίως όσον αφορά τις πιο δημοφιλείς διαδρομές. Αλλά είναι ιδιαίτερα όσον αφορά την επιλογή των διαδρομών ότι η πρόοδος είναι εντυπωσιακή. Στο σημείο αυτό αξίζει να αναφέρουμε ότι εκτός από τις υπηρεσίες των εναέριων μεταφορών, ο ανταγωνισμός έχει επεκταθεί και στους αερολιμένες, με πολλές περιπτώσεις όπου εφαρμόζονται νέα σχήματα για την κατασκευή και τη λειτουργία τους με συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα²².

Η ευρωπαϊκή πολιτική έχει ριζικά μεταμορφωθεί στον τομέα των αερομεταφορών, με τη δημιουργία των προϋποθέσεων για την ανταγωνιστικότητα και την εξασφάλιση τόσο της ποιότητας των υπηρεσιών και του υψηλότερου επιπέδου ασφάλειας. Οι καταναλωτές, οι αεροπορικές εταιρείες, τα αεροδρόμια και οι εργαζόμενοι έχουν όλα επωφεληθεί λόγω της πολιτικής αυτής που έχει οδηγήσει σε περισσότερη δραστηριότητα, νέα

²² Τσέκερης Θεόδωρος και Κλήμης Βογιατζόγλου, Αεροπορικές μεταφορές και αεροδρόμια στην Ελλάδα: Σύγχρονες εξελίξεις, οικονομική σημασία και αποδοτικότητα, έκθεση 68, Κέντρο προγραμματισμού και οικονομικών ερευνών, Αθήνα 2011, σ.15.

δρομολόγια και αεροδρόμια, περισσότερες επιλογές, χαμηλές τιμές και αυξημένη συνολική ποιότητα υπηρεσιών.

2.2 Πρωτογενές και παράγωγο δίκαιο

Σε αυτή την παράγραφο, θα αναλύσουμε το άρθρο 100 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της ΕΕ στο οποίο εδράζεται η πολιτική αερομεταφορών της ΕΕ. Θα αναφέρουμε επίσης, το παράγωγο δίκαιο, ήτοι Κανονισμοί, Οδηγίες, Αποφάσεις, της ΕΕ προκειμένου να εξασφαλισθεί μια κοινή πολιτική αερομεταφορών από τα κράτη της ΕΕ. Το παράγωγο δίκαιο έχει σαφώς την ίδια δεσμευτικότητα και ισχύ με το πρωτογενές δίκαιο, όμως στην περίπτωση του παράγωγου μπορούμε να διαχωρίσουμε τους Κανονισμούς από τις Οδηγίες. Οι Κανονισμοί, αποτελούν το πιο αποτελεσματικό εργαλείο της ΕΕ με το οποίο μπορεί να δώσει άμεση υπόσταση στην κοινή πολιτική και μάλιστα δείχνει και μια σύγκλιση ή απόλυτη συμφωνία των κ-μ στο αντικείμενο του προς έγκριση Κανονισμού. Από την άλλη, η Οδηγία, δεσμευτική επίσης, ως προς το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα, αφήνει στις εθνικές αρχές την αρμοδιότητα ως προς τον τρόπο και τα μέσα που θα διαθέσουν για να το επιτύχουν. Αυτό κατά την άποψη μας, ορίζει μεν τους στόχους της κοινής πολιτικής, δίνει όμως και μια ευχέρεια στο να ληθφεί υπόψη και η εκάστοτε εθνική ιδιαιτερότητα. Στη συνέχεια της παρούσας εκπόνησης, θα αναφέρουμε επιγραμματικά τους Κανονισμούς και τις Οδηγίες με τις οποίες προοδευτικά επεκτείνεται η κοινή πολιτική αερομεταφορών και βάσει των οποίων η ΕΕ εγγυάται ένα ενιαίο και υψηλό επίπεδο ασφάλειας εντός της εσωτερικής αγοράς αεροπορικών μεταφορών. Η αρμοδιότητα της ΕΕ στον τομέα των μεταφορών είναι βάσει του άρθρου 4 της ΣΛΕΕ, συντρέχουσα και όχι αποκλειστική. Αυτό σημαίνει ότι η ΕΕ και τα κράτη μέλη εξουσιοδοτούνται να εγκρίνουν δεσμευτικές πράξεις στους εν λόγω τομείς. Ωστόσο, τα κράτη μέλη μπορούν να ασκήσουν την αρμοδιότητά τους κατά το μέτρο που η ΕΕ δεν έχει ή έχει αποφασίσει να μην ασκήσει τη δική της αρμοδιότητα. Τέλος, προκειμένου να έχουμε μια σφαιρική άποψη

Η πολιτική των αερομεταφορών της ΕΕ. Τρέχουσες Εξελίξεις
Τρις Α. Παπαδοπούλου Παπάζογλου

σκόπιμο θεωρούμε είναι να αναφέρουμε και τις κατευθυντήριες οδηγίες οι οποίες σαφώς δεν έχουν νομική δεσμευτικότητα, αλλά μας δίνουν την εικόνα του γενικότερου πλαισίου.

Νομική βάση της πολιτικής αερομεταφορών της ΕΕ είναι, όπως προαναφέρθηκε, το άρθρο 100 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της ΕΕ. Μέσα από τις διατάξεις του εν λόγω άρθρου, επιχειρείται ένας σαφής διαχωρισμός ανάμεσα στις σιδηροδρομικές, οδικές και εσωτερικές πλωτές μεταφορές από τη μια, και στις θαλάσσιες και αεροπορικές από την άλλη. Με τον τρόπο που είναι γραμμένο το άρθρο προκύπτει ότι όλα τα προηγούμενα άρθρα, δεν έχουν άμεση εφαρμογή στην περίπτωση των αερομεταφορών. Κατά συνέπεια, βάσει της παραγράφου 2 του άρθρου 100 της ΣΛΕΕ, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία, μπορεί να θεσπίσει διατάξεις για τον εν λόγω τομέα, αφού προηγουμένως έχει διαβουλευτεί με την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή αλλά και την Επιτροπή των Περιφερειών.

Τέλος, όσον αφορά τις διατάξεις περί ελευθεριών, ο ενωσιακός δικαστής, έχει αποφασίσει σχετικά ότι οι διατάξεις της Συνθήκης περί ελεύθερης κυκλοφορίας εφαρμόζονται και στις αεροπορικές μεταφορές.

Προκειμένου να χαράξει την πολιτική της η ΕΕ έχει προχωρήσει σε έκδοση μιας σειράς Κανονισμών και Οδηγιών με σκοπό να δημιουργήσει ένα πλαίσιο εναρμόνισης στους τομείς της πολιτικής των αερομεταφορών. Οι συνιστώσες αναλύονται στο αμέσως επόμενο κεφάλαιο, όπως και πολλοί Κανονισμοί που είναι σημαντικοί και εξυπηρέτησαν την εξέλιξη της πολιτικής.

Σχετικά με την εσωτερική αγορά:

1. Ο Ευρωπαϊκός Κανονισμός 1008/2008 (L 293/3 31.10.2008) σχετικά με τους κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών. Η νομοθεσία για την ενιαία αγορά των εναέριων μεταφορών οργανώνει τη χορήγηση αδειών εκμετάλλευσης, την εποπτεία των αεροπορικών εταιρειών

Η πολιτική των αερομεταφορών της ΕΕ. Τρέχουσες Εξελίξεις
Τρις Α. Παπαδοπούλου Παπάζογλου

και την πρόσβαση τους στην αγορά. Εγγυάται μια ανταγωνιστική αγορά εναερίων μεταφορών, υπηρεσίες ποιότητας και πιο διαφανείς ναύλους.

2. Ο Ευρωπαϊκός Κανονισμός 1794/2006 (L 341 7.12.2006) σχετικά με το κοινό σύστημα χρέωσης των αεροναυτιλιακών υπηρεσιών. Ο εν λόγω κανονισμός θεσπίζει ένα κοινό σύστημα χρέωσης των αεροναυτιλιακών υπηρεσιών που παρέχονται κατά τη διάρκεια όλων των φάσεων της πτήσης. Είναι κρίσιμης σημασίας για την υλοποίηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, το πρόγραμμα έχει σχεδιαστεί για να βοηθήσει να βελτιωθεί η διαφάνεια στον τρόπο με τον οποίο οι επιβαρύνσεις που πρέπει να καταβάλλονται από τους χρήστες του εναέριου χώρου καθορίζονται, επιβάλλονται και εισπράττονται.

3. Ο Ευρωπαϊκός Κανονισμός 437/2003 (L 066 11.3.2003) για την στατιστική καταγραφή σχετικά με την μεταφορά επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου. Η ΕΕ θα πρέπει να έχει στη διάθεσή της συγκρίσιμα, συνεκτικά, συγχρονισμένα και τακτικά στατιστικά στοιχεία σχετικά με την έκταση και την ανάπτυξη των αεροπορικών μεταφορών επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου στο εσωτερικό της ΕΕ. Ως εκ τούτου, ο κανονισμός αυτός έχει ως στόχο να δημιουργήσουν μια σταθερή στατιστική βάση για την διαμόρφωση της πολιτικής αεροπορίας της ΕΕ.

4. Η Οδηγία 96/97/ΕΚ (L 046 17.02.1997) σχετικά με την επίγεια εξυπηρέτηση στους κοινοτικούς αερολιμένες.

5. Ο Ευρωπαϊκός Κανονισμός 3922/1991 (L 373 31.12.1991) σχετικά με την εναρμόνιση των απαιτήσεων και των διαδικασιών της πολιτικής αεροπορίας. Ο στόχος του παρόντος κανονισμού είναι να εξασφαλίσει ένα υψηλό επίπεδο ασφάλειας και να βελτιωθεί η λειτουργία της εσωτερικής αγοράς με την ενσωμάτωση στην ευρωπαϊκή νομοθεσία των τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας, όπως καταρτίστηκε από την JAA, και απαιτώντας από τις χώρες της ΕΕ να συμμορφωθούν προς αυτές.

Σχετικά με την προστασία του περιβάλλοντος:

1. Η Οδηγία 2008/101/ΕΚ σχετικά με την ένταξη των αεροπορικών δραστηριοτήτων στο σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Κοινότητας.

2. Η Οδηγία 2006/93/ΕΚ (L 374/1 27.12.2006) για τη ρύθμιση της χρησιμοποίησης των αεροπλάνων που υπάγονται στο παράρτημα 16 της σύμβασης για τη διεθνή πολιτική αεροπορία.

3. Η Οδηγία 2002/30/ΕΚ (L 85 28.3.2002) σχετικά με η διαχείριση του θορύβου στους αερολιμένες της ΕΕ. Η μείωση της ηχορύπανσης από τα αεροσκάφη και η βελτίωση της κλίμακας θορύβου γύρω από τα αεροδρόμια αποτελούν βασικούς στόχους της πολιτικής αεροπορικών μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ο σκοπός της παρούσας οδηγίας είναι να αποφευχθεί η συνολική αύξηση των επιπέδων θορύβου στις περιοχές γύρω από τα αεροδρόμια.

4. Η Οδηγία 2002/49/ΕΚ (L 189/12 18.7.2002) σχετικά με την αξιολόγηση και τη διαχείριση του περιβαλλοντικού θορύβου.

5. Επίσης, παρότι δεν έχει νομική δεσμευτικότητα, σημαντικό είναι να αναφέρουμε το ερευνητικό πρόγραμμα Clean Sky που χρηματοδοτείται από την ΕΕ και έχει ορίζοντα το 2020. Η αποστολή του είναι η ανάπτυξη καινοτόμων τεχνολογιών προκειμένου να αυξήσει σημαντικά τις περιβαλλοντικές επιδόσεις των αεροσκαφών και των αεροπορικών μεταφορών, με αποτέλεσμα τα λιγότερο θορυβώδη και πιο αποδοτικά αεροσκάφη, ως εκ τούτου, φέρνοντας μια σημαντική συμβολή στην επίτευξη των περιβαλλοντικών στόχων του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού.

Σχετικά με την προστασία από έκνομες ενέργειες:

1. Ο Ευρωπαϊκός Κανονισμός 300/2008 (L 97/72 9.4.2008) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2008, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στο πεδίο της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας και την κατάργηση του Ευρωπαϊκού Κανονισμού 2320/2002. Από το 2001 η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει αναπτύξει πολιτική και κανόνες για την πρόληψη πράξεων εκτός νόμου που υπονομεύουν την ασφάλεια, για παράδειγμα, κρατώντας μακριά από το αεροσκάφος αντικείμενα που μπορεί να αποτελέσουν απειλή, όπως όπλα ή εκρηκτικά.

2. Η Οδηγία 2004/82/ΕΚ (L 261 6.8.2004) του Συμβουλίου της 29ης Απριλίου 2004 σχετικά με την υποχρέωση των μεταφορέων να κοινοποιούν τα στοιχεία των επιβατών. Η παρούσα οδηγία επιβάλλει στους αερομεταφορείς να συγκεντρώνουν και να διαβιβάζουν στις αρχές του κράτους μέλους προορισμού που είναι επιφορτισμένες με τους ελέγχους στα σύνορα τα στοιχεία των επιβατών που μεταφέρουν. Σε περίπτωση μη συμμόρφωσης, είναι δυνατό να τους επιβληθεί πρόστιμο ή ακόμη, σε περίπτωση σοβαρής παράβασης, το μέτρο της δήμευσης του μεταφορικού μέσου ή της αφαίρεσης της άδειας λειτουργίας.

Σχετικά με την εναέρια ασφάλεια:

1. Ο Ευρωπαϊκός Κανονισμός 996/2010 (L 295/35 12.11.2010) σχετικά με τα ατυχήματα και τα συμβάντα πολιτικής αεροπορίας. Ο κανονισμός έχει ως στόχο να εξασφαλίσει ένα υψηλό επίπεδο αποτελεσματικότητας, σκοπιμότητας και ποιότητας των ευρωπαϊκών ερευνών ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας, προκειμένου να βελτιωθεί η ασφάλεια των αεροπορικών μεταφορών στην ΕΕ. Ο μοναδικός σκοπός της διερεύνησης ατυχήματος είναι η πρόληψη μελλοντικών ατυχημάτων και συμβάντων στην

Η πολιτική των αερομεταφορών της ΕΕ. Τρέχουσες Εξελίξεις
Τρις Α. Παπαδοπούλου Παπάζογλου

πολιτική αεροπορία. Ο κανονισμός αυτός θεωρεί επίσης ότι η βοήθεια που παρέχεται στα θύματα αεροπορικών ατυχημάτων και τις οικογένειές τους.

2. Ο Ευρωπαϊκός Κανονισμός 216/2008 (L 79 19.3.2008) της 20ής Φεβρουαρίου 2008, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφαλείας της Αεροπορίας. Οι κοινοί κανόνες ασφαλείας αποτελούν τη βάση της ασφάλειας της αεροπορίας της ΕΕ. Προσφέρουν ένα ομοιόμορφο επίπεδο απαιτήσεων για τους φορείς εκμετάλλευσης, τους κατασκευαστές και το προσωπικό της αεροπορίας. Αυτό με τη σειρά του επιτρέπει την ελεύθερη κυκλοφορία των προϊόντων, των προσώπων και των υπηρεσιών στην εσωτερική αγορά της ΕΕ και επιτρέπει την αμοιβαία αναγνώριση των πιστοποιητικών από τις χώρες της ΕΕ. Το γεγονός αυτό μειώνει το διοικητικό βάρος και τον φόρτο εργασίας για τις εθνικές αρχές και τη βιομηχανία.

3. Η Οδηγία 2003/42 (L 167/23 4.7.2003) σχετικά με την αναφορά περιστατικών στην πολιτική αεροπορία. Η παρούσα οδηγία αποσκοπεί στη βελτίωση της ασφάλειας των αερομεταφορών με την εξασφάλιση ότι οι πληροφορίες κρίσιμες για την ασφάλεια αναφέρονται, συλλέγονται, αποθηκεύονται, προστατεύονται και θα διαδίδονται με σκοπό να διευκολυνθεί η αποτελεσματική ανάλυση και παρακολούθηση, με σκοπό την πρόληψη μελλοντικών ατυχημάτων και συμβάντων.

4. Ο Ευρωπαϊκός Κανονισμός 2027/97 (L 285 17.10.1997) σχετικά με την ευθύνη του αερομεταφορέα σε περίπτωση ατυχήματος. Ο κανονισμός αποσκοπεί στην εναρμόνιση των κανόνων σχετικά με την ευθύνη των αερομεταφορέων και να βελτιωθεί το επίπεδο της αποζημίωσης και της προστασίας των επιβατών που ενέχονται σε αεροπορικά ατυχήματα.

Σχετικά με την διαχείριση του εναέριου χώρου:

1. Ο Ευρωπαϊκός Κανονισμός 255/2010 (L 281 13.10.2012) για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας. ο κανονισμός καθορίζει τις απαιτήσεις για τη διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας και συμπληρώνει το νομοθετικό πακέτο 2004 για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας με στόχο τη δημιουργία ενός ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού. Ο κανονισμός αυτός έχει ως στόχο τη βελτιστοποίηση της διαθέσιμης χωρητικότητας του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και την ενίσχυση των διαδικασιών διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας, μέσω της ομοιόμορφης εφαρμογής των συγκεκριμένων κανόνων και διαδικασιών εντός του εναέριου χώρου του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού.

2. Ο Ευρωπαϊκός Κανονισμός 219/2007 σχετικά με την κοινή επιχείρηση για την υλοποίηση του ευρωπαϊκού συστήματος νέας γενεάς για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας (SESAR). Με τον παρόντα κανονισμό ιδρύεται κοινή επιχείρηση, η οποία θα εξασφαλίσει τον εκσυγχρονισμό του ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας. Η κοινή επιχείρηση συγκεντρώνει τις ερευνητικές και αναπτυξιακές προσπάθειές της εντός της ΕΕ, στο πλαίσιο του έργου SESAR (ερευνητικό σχέδιο για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας (ATM) του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού).

3. Ο Ευρωπαϊκός Κανονισμός 730/2006 (L 128/3 16.5.2006) για την ταξινόμηση του εναέριου χώρου που χρησιμοποιείται για πτήσεις εξ όψεως.

4. Ο Ευρωπαϊκός Κανονισμός 549/2004 (L 096 31.3.2004) για τη χάραξη του πλαισίου για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (κανονισμός-πλαίσιο) - Δήλωση των κρατών μελών επί των στρατιωτικών ζητημάτων που συνδέονται με τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό.

5. ο Ευρωπαϊκός Κανονισμός 551/2004 (L 96 31.3.2004) για τον ΕΕΟ. Ο κανονισμός θεσπίζει απαιτήσεις για την ασφαλή και αποδοτική παροχή

Η πολιτική των αερομεταφορών της ΕΕ. Τρέχουσες Εξελίξεις
Τρις Α. Παπαδοπούλου Παπάζογλου

υπηρεσιών αεροναυτιλίας για τη γενική εναέρια κυκλοφορία στην ΕΕ στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού. Ο κανονισμός είναι δεσμευτικός και ισχύει σε όλες τις χώρες της ΕΕ.

6. Ο Ευρωπαϊκός Κανονισμός 552/2004 (L 96 31.3.2004) για τη διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας. Οι διαφορές μεταξύ των εθνικών τεχνικών προδιαγραφών που χρησιμοποιούνται για την υποβολή προσφορών έχουν οδηγήσει σε κατακερματισμό της αγοράς συστημάτων και θέτει τη βιομηχανική συνεργασία σε κοινοτικό επίπεδο πιο δύσκολο. Η ευρωπαϊκή βιομηχανία πλήττεται ιδιαίτερα, καθώς σημαντικές προσπάθειες πρέπει να καταβληθούν για την προσαρμογή των προϊόντων στις εθνικές αγορές.

Σχετικά με τα δικαιώματα των επιβατών:

1. Ο Ευρωπαϊκός Κανονισμός 80/2009 για το σύστημα ηλεκτρονικών κρατήσεων.

2. Ο Ευρωπαϊκός Κανονισμός 1107/2006 (L 240/1 26.7.2006) σχετικά με τα δικαιώματα των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα όταν ταξιδεύουν αεροπορικώς.

3. Ο Ευρωπαϊκός Κανονισμός 2111/2005 (L 344/15 27.12.2005) για τη σύσταση κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων των οποίων απαγορεύεται η λειτουργία στην Κοινότητα και για την ενημέρωση των επιβατών αεροπορικών μεταφορών σχετικά με την ταυτότητα του πραγματικού αερομεταφορέα.

4. Ο Ευρωπαϊκός Κανονισμός 261/2004 (L 46 17.2.2004) για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης.

Σχετικά με τις εξωτερικές αεροπορικές σχέσεις:

1. Ο Ευρωπαϊκός Κανονισμός 847/2004 (L 195/3 2.6.2004) για τη διαπραγμάτευση και εφαρμογή των συμφωνιών περί αεροπορικών μεταφορών μεταξύ των κρατών μελών και τρίτων χωρών.

Σχετικά με την οργάνωση και διαχείριση των αεροδρομίων:

1. Ο Ευρωπαϊκός Κανονισμός 139/2014 (L 44/1 14.2.2014) για τη θέσπιση απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών για τα αεροδρόμια σύμφωνα με τον ΕΚ 216/2008 του Συμβουλίου και του Κοινοβουλίου.

2. Ο Ευρωπαϊκός Κανονισμός 216/ 2008 (L 79/1 19.3.2008) για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας.

2.3 Συνιστώσες της πολιτικής αερομεταφορών της ΕΕ

Οι συνιστώσες γύρω από τις οποίες δομείται η πολιτική αερομεταφορών της ΕΕ είναι οι εξής:

-  η εσωτερική αγορά των αερομεταφορών
-  η διαχείριση του εναέριου χώρου
-  η προστασία από έκνομες ενέργειες και η πολιτική ασφάλειας
-  η προστασία του περιβάλλοντος
-  η οργάνωση και διαχείριση των υποδομών

Η πολιτική αερομεταφορών που ακολουθεί η ΕΕ και τα κ-μ της περιστρέφεται γύρω από αυτούς τους τομείς και λειτουργούν ως «οδικός χάρτης». Τους τομείς αυτούς θα αναλύσουμε ευθύς αμέσως ξεκινώντας από τον πρώτο τομέα, της εσωτερικής αγοράς.

2.3.1 Η εσωτερική αγορά των αερομεταφορών

Ο τομέας των αερομεταφορών συνέβαλε στην αποκαλούμενη χωρίς σύνορα αγορά της ΕΕ. Τα τελευταία χρόνια η ΕΕ εφαρμόζει ένα πρόγραμμα απελευθέρωσης και ολοκλήρωσης των αεροπορικών μεταφορών. Η απελευθέρωση επιτεύχθηκε σταδιακά, ξεκίνησε το 1987 και ολοκληρώθηκε το 1992, με τρεις δέσμες κανονισμών. Η πρόθεση ήταν να δημιουργηθεί ένα ενιαίο θεσμικό πλαίσιο αερομεταφορών χωρίς περιορισμούς προς την κατεύθυνση των αρχών του ελεύθερου ανταγωνισμού²³.

Στο σημείο αυτό, να παρατηρήσουμε ότι η αντίληψη που επικρατούσε προ απελευθέρωσης των αερομεταφορών ήταν μια αντίληψη που δεν αποτελούσε μόνο ευρωπαϊκή ιδιαιτερότητα αλλά και του διεθνούς καθεστώτος των αερομεταφορών. Παρά τις δεσμεύσεις μετά το τέλος του Β Παγκοσμίου Πολέμου για ανοιχτούς ουρανούς, επικρατούσε η πρακτική των διεθνών συμφωνιών, διμερών ή πολυμερών. Η στάση αυτή των κυβερνήσεων ήταν απόλυτα δικαιολογημένη αν αναλογιστούμε πρώτον, ότι επικρατούσε ανησυχία για μια κοινή πολιτική αερομεταφορών διότι μπορούσε να θίξει ευαίσθητα θέματα για κάθε κράτος. Τέτοια θέματα είναι η διαχείριση της κυκλοφορίας στον εθνικό εναέριο χώρο FIR²⁴ της κάθε χώρας. Δεύτερον, και πολύ σημαντικό για την ανησυχία των εθνικών κυβερνήσεων ήταν το γεγονός ότι η αεροπορικές εταιρείες άνηκαν στο κράτος, το οποίο μέσω αυτού μπορούσε να χορηγεί κρατικές ενισχύσεις ασκεί μέσω αυτού πολιτική. Οι εθνικοί αερομεταφορείς ήταν και μέσο προβολής της χώρας διεθνώς.

Η πρώτη δέσμη μέτρων, το 1987, απαρτίζεται από δύο Κανονισμούς, μια Οδηγία και μια Απόφαση που πήρε το Συμβούλιο και οι οποίες καθόριζαν

²³ Κλάδη- Ευσταθοπούλου Μαριάνθη, Θέματα δικαίου του εναέριου χώρου, εκδ. Σιδέρης, 2007, σ. 215.

²⁴ Η Περιοχή Πληροφοριών Πτήσεων (*Flight Information Region - FIR*) είναι αεροπορικός όρος που χρησιμοποιείται για να περιγράψει έναν εναέριο χώρο συγκεκριμένης έκτασης όπου παρέχεται κάποια Υπηρεσία Πληροφοριών Πτήσεων και κάποια υπηρεσία προειδοποίησης. Είναι ο μεγαλύτερος τακτικός διαχωρισμός του εναέριου χώρου σε χρήση παγκοσμίως σήμερα.

Η πολιτική των αερομεταφορών της ΕΕ. Τρέχουσες Εξελίξεις
Τρις Α. Παπαδοπούλου Παπάζογλου

το νομικό πλαίσιο εγκατάστασης και λειτουργίας αεροπορικών εταιρειών σε όλη την Ευρώπη. Αυτή η πρώτη δέσμη μέτρων θέτει και τη βάση για τη δεύτερη και τρίτη δέσμη.

Οι δύο Κανονισμοί, 3975/87 και 3976/87, θεσπιστήκαν με στόχο την εφαρμογή των γενικών κανόνων της Συνθήκης για την ΕΟΚ και συγκεκριμένα των κανόνων περί ανταγωνισμού στις αεροπορικές μεταφορές αλλά και ζητήματα ορισμένων κατηγοριών συμφωνιών και εναρμονισμένων πρακτικών. Η Οδηγία 87/601 έχει να κάνει με το θέμα του καθορισμού των αεροπορικών ναύλων.

Στη διαδικασία απελευθέρωσης συνέβαλε τα μέγιστα και η Απόφαση 87/602 σχετικά με την κατανομή της μεταφορικής ικανότητας μεταξύ αερομεταφορέων στις τακτικές αεροπορικές γραμμές και την πρόσβαση των αερομεταφορέων σε δρομολόγια τακτικών αεροπορικών γραμμών μεταξύ κ-μ. Αυτή η Απόφαση βοήθησε τις εταιρείες να αυξήσουν τον αριθμό των προσφερόμενων θέσεων καθώς επίσης και να διαμορφώσουν τις τιμές των εισιτηρίων για ενδοκοινοτικές πτήσεις, με παράκαμψη της έως τότε διαδικασίας διαπραγμάτευσης μεταξύ δύο κρατών.

Το 1987 με την υπογραφή της Ενιαίας Ευρωπαϊκής Πράξης, προσδιορίστηκε ότι η εγκαθίδρυση της ενιαίας εσωτερικής αγοράς, στην οποία συμπεριλαμβάνεται και ο τομέας των αερομεταφορών, θα έπρεπε να ολοκληρωθεί έως τις 31-12-1992. Θα λέγαμε, συνολικά, ότι η πρώτη δέσμη μέτρων δε συνείσφερε πολύ στην πρόοδο όσο έθεσε τις βάσεις για τις δέσμες που ακολούθησαν, δεδομένου ότι οι αλλαγές που πραγματοποιήθηκαν ήταν περιορισμένες.

Η δεύτερη δέσμη μέτρων εκδόθηκε το 1990 και η τρίτη το 1992. Για τη δεύτερη δέσμη λίγα έχουμε να πούμε διότι η πρόοδος που συντελείται είναι περιορισμένη. Έχουμε παραγωγή τριών Κανονισμών, του 2342/90, 2343/90 και 2344/90 οι οποίοι αποτελούν και τη λεγόμενη δεύτερη «δέσμη». Η πρόοδος που συντελείται όπως είπαμε είναι μειωμένη λόγω του γεγονότος ότι η πρόταση που κατετέθη από την Επιτροπή για άρση του cabotage²⁵ (απελευθέρωση των αερομεταφορών) συναντά την απόρριψη του Συμβουλίου.

²⁵ Cabotage είναι το δικαίωμα του κράτους να ελέγχει τις μεταφορές στο εσωτερικό του.

Έτσι περνάμε στην οριστική απελευθέρωση των αερομεταφορών που συντελείται με την τρίτη δέσμη μέτρων το 1992. Τα επιτεύγματα της τρίτης φάσης απελευθέρωσης είναι η ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στο εσωτερικό της Ένωσης, η τεχνική και οικονομική εναρμόνιση και ο ελεύθερος καθορισμός των τιμών²⁶.

Οι Κανονισμοί που θεσπίστηκαν είναι οι 2407/92, 2408/92, 2409/92. Ένα χρόνο νωρίτερα, το 1991, με τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό 294/91, είχε συντελεστεί η πλήρης απελευθέρωση των εμπορευματικών αερομεταφορών (cargo). Το νέο θεσμικό πλαίσιο για την διαμόρφωση της εσωτερικής αγοράς αερομεταφορών της ΕΕ που διαμορφώθηκε με την απελευθέρωση, έχει ως βασικές αρχές που το διέπουν, την κατάργηση των διακρίσεων ως προς την εγκατάσταση και τον έλεγχο των επιχειρήσεων, την διαφάνεια και την ελεύθερη πρόσβαση²⁷.

Να σημειώσουμε ότι η απελευθέρωση των αερομεταφορών που επετεύχθη με την τρίτη δέσμη μέτρων δημιούργησε πολλές δυσκολίες καθώς με την απελευθέρωση της αγοράς οι εταιρείες αντιμετώπισαν προβλήματα προσαρμογής στο νέο πλαίσιο που δημιουργήθηκε. Ο ανταγωνισμός μεγάλωσε για αυτές και δεν μπορούσαν πλέον να απολαμβάνουν τη χορήγηση κρατικών ενισχύσεων από τις εθνικές κυβερνήσεις. Τέτοιου είδους προβλήματα παρουσιάστηκαν σε εταιρείες όπως η Ολυμπιακή Αεροπορία, TAP Air Portugal, Iberia, AirFrance κ.α. Η Επιτροπή σε αυτές τις περιπτώσεις που προαναφέραμε, έθεσε συγκεκριμένους όρους για χορήγηση «κρατικών ενισχύσεων²⁸» ούτως ώστε αυτές οι εταιρείες να εξυγιανθούν και να

²⁶ Κλάδη- Ευσταθοπούλου Μαριάνθη, Θέματα δικαίου του εναέριου χώρου, εκδ. Σιδέρης, 2007, σ. 217.

²⁷ Χαροκόπος Μιχάλης, Διεθνείς διαστάσεις των πολιτικών της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το φυσικό αέριο και τις αερομεταφορές. Θεσμοί, συμφέροντα και ιδέες. Εκδ. Παπαζήση 2014, σ. 197.

²⁸ Ως κρατικές ενισχύσεις θεωρούνται οι κρατικές παρεμβάσεις οι οποίες πληρούν **τέσσερα κριτήρια** όπως ορίζει και το άρθρο 107 παρ.1 της ΣΛΕΕ:

Α) χορήγηση οικονομικού πλεονεκτήματος

Β) το οικονομικό πλεονέκτημα προέρχεται από κρατικούς πόρους έμμεσα ή άμεσα και να έχει οποιαδήποτε μορφή

Γ) το πλεονέκτημα αποτελεί προνομιακή/ επιλεκτική μεταχείριση του ενισχυομένου

Δ) νόθευση του ανταγωνισμού και επηρεασμός του ενδοενοσιακού εμπορίου.

Τα στοιχεία αυτά πρέπει να συντρέχουν σωρευτικά και είναι κριτήρια που εξετάζει η Επιτροπή για να διαπιστώσει αν υφίσταται ή όχι κρατική ενίσχυση.

Για να απαγορευθεί μια κρατική ενίσχυση πρέπει οπωσδήποτε να πληρούνται δύο προϋποθέσεις:

α) η ύπαρξη ενίσχυσης και

μπορέσουν να είναι τόσο ανταγωνιστικές όσο επιβάλλει το νέο περιβάλλον. Επίσης, όπως γίνεται αντιληπτό, η απελευθέρωση της αγοράς είχε ως συνέπεια την αύξηση της κυκλοφορίας στους εναέριους χώρους και τα αεροδρόμια και αυτό κατά συνέπεια απαιτούσε την εκ νέου κατανομή των χρονοθυρίδων²⁹ (slots) στους αερολιμένες προκειμένου να μπορούν να εξυπηρετηθούν όλες οι κινήσεις και να έχει νόημα η ελεύθερη πρόσβαση στην αγορά. Το πρόβλημα με την κατανομή των χρονοθυρίδων διευθετήθηκε με τη νομοθεσία που προωθήθηκε μέσω του Ευρωπαϊκού Κανονισμού 95/93 και της Οδηγίας 96/97.

Όπως προαναφέρθηκε, οι Κανονισμοί που θεσπίστηκαν και αποτελούν την τρίτη δέσμη μέτρων είναι οι 2407/92, 2408/92, 2409/92. Αναλυτικότερα, ο Ευρωπαϊκός Κανονισμός 2407/92, αφορά την παροχή αδειών εκμετάλλευσης των αεροπορικών μεταφορών, ο Ευρωπαϊκός Κανονισμός 2408/92 εισάγει την ελευθερία κυκλοφορίας υπηρεσιών, προσώπων, εμπορευμάτων, και κεφαλαίων στην αγορά των αερομεταφορών και τέλος ο Ευρωπαϊκός Κανονισμός 2409/92, ο οποίος αφορά την ελευθερία καθορισμού ναύλων.

Αυτό που παρατηρούμε από τα όσα αναφέρθηκαν στο κεφάλαιο της «απελευθέρωσης των αερομεταφορών», κεντρική θέση στη δημιουργία της εσωτερικής αγοράς και ειδοποιός διαφορά σε σχέση με το προηγούμενο καθεστώς κατέχει η έννοια του «κοινοτικού αερομεταφορέα» που έρχεται να αντικαταστήσει τον «εθνικό αερομεταφορέα» επιφέροντας αλλαγές στο αεροπορικό γίγνεσθαι και στα κ-μ.

Σε αυτό το σημείο κρίνεται σκόπιμη μία αποτίμηση. Το προαναφερθέν κανονιστικό και ιδεολογικό πλαίσιο συνιστά το υπόβαθρο για την ανάπτυξη της πολιτικής αερομεταφορών που πραγματευόμαστε σε τούτο το πόνημα. Όταν έρχεται η ώρα του απολογισμού και για να γίνει μια σωστή αξιολόγηση πρέπει να διερευνηθεί κατά πόσο εφαρμόστηκαν επί της ουσίας οι

β) η στρέβλωση ή απειλή στρέβλωσης του ανταγωνισμού και ο επηρεασμός του ενδοκοινοτικού εμπορίου.

²⁹ Αερολιμενική «χρονοθυρίδα» είναι η άδεια χρήσης διαδρόμων και αεροσταθμών για την εκτέλεση μιας πτήσης από ή προς έναν αερολιμένα σε μια συγκεκριμένη ημερομηνία και ώρα.

Οι χρονοθυρίδες είναι ένα εργαλείο *προγραμματισμού* της κατανομής της χωρητικότητας στους αερολιμένες όπου η ζήτηση αερομεταφορών υπερβαίνει τη διαθέσιμη χωρητικότητα διαδρόμου και αεροσταθμού. Οι αερολιμενικές χρονοθυρίδες είναι σημαντικές, ιδίως για τις αεροπορικές εταιρείες, διότι χωρίς αυτές δεν θα μπορούσαν να εκτελούν πτήσεις από ορισμένους από τους πιο πολυσύχναστους αερολιμένες στην Ευρώπη

προαναφερθέντες Κανονισμοί, Οδηγίες, Αποφάσεις και πώς επηρέασαν την εξέλιξη του κλάδου των αερομεταφορών.

Αναμφίβολα στις αερομεταφορές μετά το 1992 παρατηρούμε ένα σκηνικό το οποίο συνεχώς μεταβάλλεται καθώς αποτελεί μια μακροχρόνια διαδικασία αλλαγής. Με άλλα λόγια, η διαδικασία της εισαγωγής και της υλοποίησης της ιδέας του κοινοτικού αερομεταφορέα, πυροδοτεί την αλλαγή του σκηνικού που ίσχυε έως τότε με τον εθνικό αερομεταφορέα να δεσπάζει και να έχει αυτόν τον κυρίαρχο και μονοπωλιακό ρόλο σε κάθε κράτος. Επίσης, διέθετε και μια συμβολική σημασία για κάθε κράτος και παράλληλο γινόταν αντικείμενο πολιτικής και εργαλείο που εξυπηρετούσε ίδιους σκοπούς σε κάποιες περιπτώσεις. Συνεπώς, το πρόσημο είναι θετικό σε αυτή την περίπτωση και με αυτά τα δεδομένα, της ανοιχτής αγοράς. Οι διμερείς αεροπορικές συμφωνίες μεταξύ των κρατών δίνουν τη θέση τους σε μια κοινή πολιτική για τις εξωτερικές σχέσεις της ΕΕ.

Μια λεπτομερέστερη εξέταση όμως εγείρει ερωτήματα σχετικά με το πόσο εύρυθμα λειτουργεί η ενιαία εσωτερική αγορά. Η εσωτερική αγορά παρουσιάζει φαινόμενα ανομοιογένεια που οφείλονται σε αποσπασματική και ανομοιογενή εφαρμογή των κανόνων της τρίτης δέσμης μέτρων. Η ανομοιογένεια οφείλεται στο διαφορετικό βαθμό συμμόρφωσης των κ-μ με το θεσμικό πλαίσιο. Κατά συνέπεια, παρατηρούνται φαινόμενα αδιαφάνειας ως προς τον καθορισμό των τιμών πρακτικές διακριτικής μεταχείρισης βάσει της χώρας προέλευσης καθώς επίσης και δυσκολία στην είσοδο νέων εταιρειών στην αγορά των αερομεταφορών.

Αναλυτικότερα, οι λειτουργικές δυσχέρειες αφορούν τα κάτωθι πεδία:

-  στη διαφάνεια ως προς τον καθορισμό των ναύλων.
-  στην παροχή άδειας λειτουργίας
-  στις πρακτικές μίσθωσης αεροσκαφών
-  στις υποχρεώσεις παροχής δημοσίων υπηρεσιών και
-  στην κατανομή του κυκλοφοριακού φόρτου ανάμεσα στα αεροδρόμια.

Για τον προφανή λόγο, η Επιτροπή κίνησε μια διαδικασία δημόσιας διαβούλευσης στην οποία συμμετείχαν εθνικές αρχές, διεθνείς Οργανισμοί, αεροπορικές εταιρείες και μη κυβερνητικοί φορείς προκειμένου να προβούν σε

αναθεώρηση της τρίτης δέσμης μέτρων³⁰. Αποτέλεσμα της διαβούλευσης, σύμφωνα με την Επιτροπή, ήταν οι συμμετέχοντες να εκφράσουν την ικανοποίηση τους από τους ισχύοντες κανονισμούς και παράλληλα να συμφωνήσουν ότι χρειάζεται εκσυγχρονισμός και απλοποίηση των κειμένων. Ακόμα, συμφώνησαν για «την ανάγκη ορισμένων προσαρμογών και μιας προσπάθειας εναρμόνισης, η οποία θα μπορούσε να πραγματοποιηθεί προσθέτοντας περισσότερες λεπτομέρειες στα κείμενα ή σχεδιάζοντας κατευθυντήριες γραμμές». Ολοκληρώνοντας, την εξέταση της διαδικασίας διαμόρφωσης της εσωτερικής αγοράς αερομεταφορών γίνεται αντιληπτό ότι αποτελεί το σκληρό πυρήνα της πολιτικής αερομεταφορών της ΕΕ και ότι πρόκειται για μια διαρκώς εξελισσόμενη πραγματικότητα.

2.3.2 Η διαχείριση του εναέριου χώρου

Όπως έχουμε αναφέρει και σε προηγούμενα κεφάλαια, η υλοποίηση ενός αποτελεσματικού συστήματος αερομεταφορών, το οποίο αποτελεί και έναν από τους άξονες της κοινής πολιτική μεταφορών στην ΕΕ, οφείλει να επιτρέπει την ασφαλή και τακτική λειτουργία των υπηρεσιών και να διευκολύνει την ελεύθερη κυκλοφορία προσώπων, εμπορευμάτων και υπηρεσιών. Το γεγονός ότι το αεροσκάφος έχει εξελιχθεί τις τελευταίες δεκαετίες στο πιο εύχρηστο μέσο μεταφοράς και μας επιτρέπει να μεταφέρουμε ανθρώπους και εμπορεύματα είναι αναμφισβήτητο. Τα τελευταία χρόνια, σύμφωνα με μελέτη του Eurocontrol³¹ που έχει γίνει σχετικά με την αύξηση της εναέριας κυκλοφορίας, υπολογίζεται ότι το 2025 ο αριθμός των πτήσεων θα είναι από 1,6 έως 2,1 μεγαλύτερος από ότι σήμερα. Το σημερινό σύστημα διαχείρισης του εναέριου χώρου έχει αρκετές αρνητικές επιπτώσεις.

³⁰ Χαροκόπος Μιχάλης, Διεθνείς διαστάσεις των πολιτικών της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το φυσικό αέριο και τις αερομεταφορές. Θεσμοί, συμφέροντα και ιδέες. Εκδ. Παπαζήση 2014, σ. 201.

³¹ Πρόκειται για τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας ο οποίος ιδρύθηκε με τη διεθνή Σύμβαση των Βρυξελλών περί συνεργασίας για την ασφάλεια της Αεροναυτιλίας της 13-12-1960. Αποτελείται από 2 όργανα: μια Μόνιμη Επιτροπή για την ασφάλεια της εναέριας κυκλοφορίας με νομοθετικές αρμοδιότητες (πχ. σύναψη διεθνών συμφωνιών) και ένα Γραφείο για τις υπηρεσίες της εναέριας κυκλοφορίας με εκτελεστικές και διαχειριστικές αρμοδιότητες. Σήμερα τα μέλη του είναι 41 χώρες .

Συγκεκριμένα:

-  οδηγεί σε μεγάλες δυσλειτουργίες,
-  οδηγεί σε μεγάλες οικονομικές επιβαρύνσεις στην αεροπορική βιομηχανία, καθώς οι καθυστερήσεις που σημειώνονται στην αεροπορική κυκλοφορία αναγκάζουν τα αεροσκάφη να καταναλώνουν περισσότερα καύσιμα.
-  συμβάλει στην περιβαλλοντική ρύπανση και τέλος
-  περιορίζει τα όρια ασφάλειας των αερομεταφορών που αποτελούν τον κύριο άξονα και το πιο βασικό μέλημα της πολιτικής αερομεταφορών.

Αυτή τη στιγμή οι ουρανοί της Ευρώπης έχουν γίνει πιο πυκνοί, με αποτέλεσμα οι απαιτήσεις για την παροχή υπηρεσιών ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας να αυξάνονται με μόνη λύση την άμεση αναθεώρηση της διαχείρισης της χωρητικότητας του εναέριου χώρου³². Την ανάγκη αναθεώρησης που προαναφέραμε μπορούμε να την αντιληφθούμε και από μια περιγραφή μιας αεροπορικής πτήσης διάρκειας μόλις δύο ωρών από Ρώμη προς Βρυξέλλες. Η εν λόγω πτήση θα διασχίσει εννέα διαφορετικά τμήματα εναέριου χώρου, κάτι το οποίο σημαίνει ότι θα περάσει και από εννέα διαφορετικές υπηρεσίες ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας. Τέλος, κάτι το οποίο πρέπει να αναφερθεί είναι ότι ένας ακόμα παράγοντας ο οποίος δυσχεραίνει την πτήση είναι η ύπαρξη στρατιωτικών ζωνών μέσα στα FIRs των κρατών με αποτέλεσμα τα αεροσκάφη της πολιτικής αεροπορίας τα οποία δεν μπορούν να εισέλθουν να ακολουθούν παρακάμψεις και όχι ευθείες πορείες³³. Όλα αυτά συνθέτουν έναν παρωχημένο τρόπο διαχείρισης του εναέριου χώρου που έχει ανάγκη για εκσυγχρονισμό.

Επομένως, κρίνεται απαραίτητο να αναθεωρηθεί ο τρόπος διαχείρισης του ευρωπαϊκού εναέριου χώρου. Για την ανάγκη ορθολογικής διαχείρισης του εναέριου χώρου, με στόχο την αποτελεσματική και ευέλικτη χρήση του, η ΕΕ προχώρησε στην δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (ΕΕΟ) ή Single European Sky (SES) όπως είναι γνωστός στην αγγλική γλώσσα. Η

³² Κλάδη- Ευσταθοπούλου Μαριάνθη, Θέματα δικαίου του εναέριου χώρου, εκδ. Σιδέρης, 2007, σ. 221.

³³ Κλάδη- Ευσταθοπούλου Μαριάνθη, Θέματα δικαίου του εναέριου χώρου, εκδ. Σιδέρης, 2007, σ. 222.

πρωτοβουλία Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός έχει νομική βάση το άρθρο 100 παρ. 2 της ΣΛΕΕ και αποσκοπεί σε μια αποτελεσματικότερη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας μέσω της μείωσης του κατακερματισμού³⁴ του ευρωπαϊκού εναέριου χώρου. Από τη φύση της, τούτη η υπό εξέλιξη πρωτοβουλία είναι πανευρωπαϊκής μορφής και ανοιχτή στις γειτονικές χώρες. Στην πράξη, ο ΕΕΟ καλείται να επιτύχει μειωμένους χρόνους πτήσεων (λόγω επιλογής συντομότερων διαδρομών και μικρότερων καθυστερήσεων) και συνεπώς μειωμένες δαπάνες πτήσεων και μειωμένες εκπομπές αεροπορικών καυσαερίων.

Στα μέσα της δεκαετίας του 1990 η ΕΕ προχώρησε σε συγκρότηση ομάδας Υψηλού Επιπέδου για την κατάρτιση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού με στόχο την αύξηση χωρητικότητας του εναέριου χώρου. Έλαβαν χώρα συζητήσεις μεταξύ των αντιπροσώπων των 25 τότε κ-μ της ΕΕ, του Eurocontrol, του ICAO, της IATA και IACA καθώς επίσης υπήρχε παράλληλη ενημέρωση με των κρατών εκτός ΕΕ, μέσω των οποίων η Επιτροπή Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού προχώρησε το 2004 στη σύνταξη του πρώτου πακέτου Κανονισμών που συνιστούσαν το πλαίσιο για τη δημιουργία και τη λειτουργία του ΕΕΟ.

Το πρώτο πακέτο κοινών απαιτήσεων για την θέσπιση του ΕΕΟ1 περιλάμβανε 4 Ευρωπαϊκούς Κανονισμούς: τον κανονισμό 549/2004 για την χάραξη του πλαισίου για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, τον κανονισμό 550/2004 σχετικά με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας, τον κανονισμό 551/2004 για την οργάνωση και την χρήση του εναέριου χώρου στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, και τον κανονισμό 552/2004 σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του Ευρωπαϊκού Δικτύου Διαχείρισης της Εναέριας Κυκλοφορίας.

Αναλυτικότερα, οι τέσσερις βασικοί Κανονισμοί που απαρτίζουν το λεγόμενο πρώτο πακέτο, είναι:

1. Ο Ευρωπαϊκός Κανονισμός 549/2004, αποτελεί την κυρίαρχη βάση της διαδικασίας για τη δημιουργία του ΕΕΟ και το νομοθετικό πλαίσιο. Περιλαμβάνει τις γενικές αρχές ρυθμίσεως εναέριου κυκλοφορίας και παροχής

³⁴ Η κατάτμηση του εναέριου χώρου με κριτήριο τα εθνικά σύνορα ή τα FIRs (Περιοχές Πληροφοριών Πτήσεως) δίνει τη θέση της στην κατάτμηση με κριτήριο την αποτελεσματικότητα.

υπηρεσιών, τις σχέσεις με τον ICAO, το Eurocontrol και την κατοχύρωση των δικαιωμάτων των κρατών. Είναι ο πιο βασικός Κανονισμός από το πακέτο, θεωρείται ως ο Κανονισμός πλαίσιο για τον ΕΕΟ και διαδραματίζει κεντρικό ρόλο στην υλοποίηση του εν λόγω εγχειρήματος. Ο Κανονισμός πλαίσιο, προβλέπει ότι η Επιτροπή δίνει εντολή στο Eurocontrol, που είναι σε θέση να έχει την ειδική γνώση του θέματος, να υποβάλλει προτάσεις για θέσπιση κανόνων, οι οποίοι ελέγχονται στη συνέχεια σχετικά με το αν συμβαδίζουν με το κοινοτικό κεκτημένο³⁵. Επιπλέον, συστήνεται μια επιτροπή με συμβουλευτικό ρόλο προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και απαρτίζεται από δύο αντιπροσώπους από κάθε κ-μ, έναν στρατιωτικό και έναν πολιτικό αντιπρόσωπο προκειμένου να καλύπτονται όλες οι ζώνες στα FIRs των κ-μ. Αυτή η επιτροπή ονομάζεται «Επιτροπή Ενιαίου Ουρανού».

2. Ο Ευρωπαϊκός Κανονισμός 550/04, αφορά τον «πάροχο» υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, τις εθνικές αρχές και τέλος θέτει το ρυθμιστικό πλαίσιο εποπτείας τους και προβλέπει τη δημιουργία των FABs (Λειτουργικών τμημάτων εναερίου χώρου).

3. Ο Ευρωπαϊκός Κανονισμός 551/04, αφορά την οργάνωση και την χρήση του εναερίου χώρου. Συγκεκριμένα, προβλέπει τη διαδικασία ενσωμάτωσης των FIRs των κ-μ σε μεγαλύτερα τμήματα εναερίου χώρου.

4. Ο Ευρωπαϊκός Κανονισμός 552/04, για τη διαλειτουργικότητα, αφορά τις τεχνικές ρυθμίσεις για την ενοποίηση του εξοπλισμού των εθνικών υπηρεσιών και προς τούτο η εφαρμογή του έχει μεγάλο οικονομικό ενδιαφέρον για τα κ-μ.

Παρά τη διαμόρφωση ενός ισχυρού θεσμικού πλαισίου, τα αποτελέσματα αποδείχθηκαν κατώτερα των προσδοκιών κι για αυτό το λόγο το 2009 τροποποιήθηκε το πρώτο πακέτο Κανονισμών με τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό 1070/09. Αυτή η τροποποίηση έγινε με τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό 1070/2009 και με μια διαδικασία την οποία δρομολόγησε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επιδιώκοντας κυρίως να ενισχύσει τις αρμοδιότητες ελέγχου και παρέμβασης στη λειτουργία του ΕΕΟ³⁶. Με τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό

³⁵ Χαροκόπος Μιχάλης, Διεθνείς διαστάσεις των πολιτικών της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το φυσικό αέριο και τις αερομεταφορές. Θεσμοί, συμφέροντα και ιδέες. Εκδ. Παπαζήση 2014, σ. 227.

³⁶ Γιόκαρης Άγγελος και Κυριακόπουλος Γεώργιος, Διεθνές Δίκαιο Εναερίου χώρου, Νομική Βιβλιοθήκη, 2013, σ.41.

1070/2009, σε μια συνολική εκτίμηση των τροποποιήσεων που εισάγει, θα λέγαμε, ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πλέον έχει αυξήσει τις αρμοδιότητες ελέγχου της σε όλες τις δράσεις στις οποίες συμμετέχουν τα κ-μ αναφορικά με την οργάνωση του ΕΕΟ και παράλληλα έχει ενισχύσει τις κανονιστικές τις αρμοδιότητες.

Σε αυτή τη διαδικασία τροποποίησης αξίζει να αναφερθούμε στον τρόπο που δρομολογήθηκε αυτή αλλά και στους τέσσερις πυλώνες γύρω από τους οποίους κινήθηκαν οι εμπλεκόμενοι προκειμένου να αναθεωρηθεί το μη αποτελεσματικό πρώτο πακέτο Κανονισμών. Η Ομάδα Υψηλού Επιπέδου έκανε τις απαραίτητες εισηγήσεις στην Επιτροπή ως η αρμόδια και κατέχουσα την ειδική αυτή γνώση. Η Επιτροπή σύμφωνα με τη διαδικασία που ακολουθείται για την νομοθέτηση, έκανε πρόταση στο Συμβούλιο και το Κοινοβούλιο³⁷. Αυτή η πρόταση βασίστηκε στους εξής 4 πυλώνες:

1. Στη ρύθμιση της αποδοτικότητας μέσα από τη βελτίωση του συστήματος ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας, την ολοκλήρωση των FABs και την ενίσχυση της λειτουργικής διαχείρισης των χρονοθυρίδων (slots).
2. Τα θέματα που σχετίζονται με την ασφάλεια και η προσπάθεια δημιουργίας ενός πλαισίου ασφάλειας.
3. Στην εισαγωγή νέων τεχνολογιών με έμφαση στην εφαρμογή του προγράμματος SESAR, το οποίο στοχεύει στον εκσυγχρονισμό των υποδομών ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας στην ΕΕ αλλά και

³⁷ Το Κοινοβούλιο έχει ενεργό ρόλο στο εγχείρημα του ΕΕΟ και συμβάλει με τις προσπάθειες του στο να υλοποιηθεί με σωστό και έγκαιρο τρόπο. Συγκεκριμένα, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, έχοντας υιοθετήσει μια ρεαλιστική προσέγγιση, καταβάλει προσπάθειες για την άρση των εμποδίων στην υλοποίηση του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού. Στο πλαίσιο αυτό, στάθηκε πάντα ενεργός και πειστικός υπέρμαχος μιας στενής συνεργασίας μεταξύ στρατιωτικών και πολιτικών αρχών, στο πλαίσιο της ευέλικτης χρήσης του εναέριου χώρου, όταν ακόμη τα κράτη μέλη ήταν απρόθυμα να ασχοληθούν με το θέμα. Επιπροσθέτως, το Κοινοβούλιο υποστήριξε πάντα τον κρίσιμο ρόλο που έχει ανατεθεί στο Eurocontrol όσον αφορά την υλοποίηση του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού, καθώς και την ανάγκη να ενισχυθεί η συνεργασία με τις γειτονικές χώρες, προκειμένου να επεκταθεί η πρωτοβουλία πέραν από τα σύνορα της ΕΕ. Δεδομένου ότι οι κυριότεροι στόχοι του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού εξακολουθούν να μην έχουν επιτευχθεί, το Κοινοβούλιο καλεί σήμερα την Επιτροπή να μεταβάλει την προσέγγισή της από «bottom-up» σε «top-down», προκειμένου να κάμψει τις υφιστάμενες επιφυλάξεις και να επιταχύνει την υλοποίηση της πρωτοβουλίας, κυρίως σε σχέση με το πρόγραμμα SESAR και τα λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου.

παγκοσμίως. Σε αυτόν τον πυλώνα, κρίσιμο ζήτημα με πολλαπλές συζητήσεις προκάλεσε το ισοζύγιο κόστους- οφέλους με την πλάστιγγα να γέρνει προς το μέρος του οφέλους μακροπρόθεσμα.

4. Στο θέμα της χωρητικότητας των αερολιμένων, στην καλύτερη χρήση των υφιστάμενων υποδομών, την προώθηση της διαλειτουργικότητας, τη βελτίωση της πρόσβασης στους αερολιμένες και τέλος τη σύσταση ενός Παρατηρητήριου με συμβουλευτικές αρμοδιότητες για το θέμα της χωρητικότητας των αερολιμένων.

Η ως άνω πρόταση έγινε δεκτή από συνομοθετούντα όργανα, ήτοι το Συμβούλιο και το Κοινοβούλιο και προχώρησε η τροποποίηση του κανονιστικού πλαισίου.

Συγκεκριμένα, σε μια κατ' άρθρον μελέτη του Ευρωπαϊκού Κανονισμού 1070/2009³⁸, θα σημειώσουμε τις εξής τροποποιήσεις:

1. Τροποποιείται το άρθρο 11 του Ευρωπαϊκού Κανονισμού 594/04 με τίτλο «Σύστημα επιδόσεων». Σε αυτό το άρθρο προβλέπεται η εγκαθίδρυση ενός συστήματος επιδόσεων της αεροναυτιλιακής εξυπηρέτησης και των λειτουργιών του δικτύου προκειμένου να βελτιωθούν οι επιδόσεις της αεροναυτιλιακής εξυπηρέτησης και των λειτουργιών του δικτύου. Μέσω αυτού του συστήματος θα γίνεται παρακολούθηση της αποδοτικότητας των υπηρεσιών εναερίου κυκλοφορίας από συγκεκριμένο Όργανο, το οποίο συμφωνήθηκε να είναι η Επιτροπή Ελέγχου Επιδόσεων του Eurocontrol σε συνεργασία με τις εθνικές αρχές.

2. Τροποποιείται επίσης το άρθρο 9β του Ευρωπαϊκού Κανονισμού 550/04 με τίτλο «Συντονιστής του συστήματος λειτουργικών τμημάτων». Εδώ προβλέπεται η τοποθέτηση ενός «FAB Coordinator³⁹». Ο συντονιστής θα συμβάλλει, μετά από αίτημα όλων των εμπλεκόμενων κρατών μελών και, κατά περίπτωση, των τρίτων χωρών που λαμβάνουν μέρος στο ίδιο λειτουργικό τμήμα εναερίου χώρου, στην υπέρβαση των δυσχερειών κατά τη διαδικασία διαπραγμάτευσής τους, ώστε να επιταχυνθεί ο καθορισμός των λειτουργικών τμημάτων εναερίου χώρου.

³⁸ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:32009R1070&from=EL>

³⁹ Μτφρ. Συντονιστής των λειτουργικών τμημάτων εναερίου χώρου.

3. Τρίτη τροποποίηση που θα καταγράψουμε είναι το νέο άρθρο 13^α του Ευρωπαϊκού Κανονισμού 549/04, όπου προβλέπεται η συμμετοχή της EASA στη λειτουργία του ΕΕΟ προκειμένου να εξασφαλιστούν θέματα ασφάλειας. Μάλιστα ο Ευρωπαϊκός Κανονισμός επεκτείνει τις αρμοδιότητές της στο κομμάτι της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας. Κλείνοντας το κεφάλαιο της τέταρτης συνιστώσας της πολιτικής αερομεταφορών της ΕΕ, οφείλουμε να παρατηρήσουμε την μεγάλη καθυστέρηση υλοποίησης αυτού του ομολογουμένως εμπνευσμένου και πολλά υποσχόμενου προγράμματος για τον ΕΕΟ. Έπειτα από πολλά χρόνια προσπάθειών, η πρόοδος είναι μικρή και σε αυτό συντελεί η απουσία πολιτικής βούλησης σε εθνικό επίπεδο καθώς επίσης και η έλλειψη πόρων για την υλοποίηση των κανονισμών. Επιπλέον, ανασταλτικός παράγοντας είναι η παγιωμένη αντίληψη που επικρατεί σε εθνικό επίπεδο αναφορικά με τα εθνικά εναέρια σύνορα και τα συμφέροντα των κ-μ, κάτι το οποίο για να αλλάξει απαιτείται αλλαγή νοοτροπίας και παγιωμένων ιδεών. Η πορεία υλοποίησης του ΕΕΟ συνιστά χαρακτηριστικό παράδειγμα της εξέλιξης της πολιτικής αερομεταφορών της ΕΕ. Αναμφισβήτητα, οι πρωτοβουλίες είναι θετικές για τη βελτίωση, αποδοτικότητα και χρηστή διαχείριση του εναέριου χώρου και μάλιστα θετικό πρόσημο προσδίδει και η περιβαλλοντική διάσταση του ΕΕΟ. Είμαστε σίγουροι ότι τα επόμενα χρόνια θα γίνουμε αποδέκτες τα υλοποίησης του σχεδίου για ευρωπαϊκούς ουρανούς χωρίς σύνορα.

2.3.3 Η προστασία από έκνομες ενέργειες και εναέρια ασφάλεια

Συνεχίζοντας με την τρίτη συνιστώσα της πολιτικής αερομεταφορών της ΕΕ, ερχόμαστε να αναλύσουμε το μείζον θέμα της ασφάλειας (safety) και τις προστασίας από τις έκνομες ενέργειες (security). Ξεκινώντας, κρίνεται σκόπιμο να ξεχωρίσουμε τις δύο αυτές έννοιες που μπορεί αρχικά να ομοιάζουν όμως είναι εντελώς διαφορετικές με την πρώτη «safety» να σημαίνει την ασφάλεια του εναέριου χώρου, την κατάρτιση του προσωπικού με κατάλληλες εκπαιδεύσεις κ.α. και την δεύτερη, «security», να σημαίνει

πρόληψη για τις εξωτερικές απειλές της αεροπορίας που προέρχονται από παράνομες δράσεις.

Ως γνωστόν ο χώρος του αερολιμένα αποτελεί ένα πολύ δελεαστικό στόχο για τους επίδοξους τρομοκράτες, λόγω του συνωστισμού πολλών επιβατών, λόγω του ότι εύκολα μπορούν να προγραμματίσουν μια επίθεση με συγκεκριμένο στόχο σε προκαθορισμένο γεωγραφικό τόπο και τέλος λόγω ότι έχει συμβολικό χαρακτήρα όσον αφορά το Κράτος που επιχειρούν να πλήξουν. Γι αυτό κρίθηκε επιτακτική ανάγκη να αναπτύξουν τα Κράτη μηχανισμούς αντιμετώπισης των απειλών.

Η πτυχή αυτή, που αναλύουμε σε αυτό το κεφάλαιο, αναδείχθηκε μετά την τρομοκρατική επίθεση της 11^{ης} Σεπτεμβρίου 2001. Στις ΗΠΑ εκείνη την εποχή, ξεκίνησε μια περίοδος αναστολής όλων των δραστηριοτήτων της γενικής και εμπορικής αεροπορίας για μεγάλο διάστημα. Αυτή η ανησυχία για την ασφάλεια στον αεροπορικό τομέα εξαπλώθηκε και στην Ευρώπη και ελήφθησαν περαιτέρω μέτρα για την προστασία από έκνομες ενέργειες. Κάνοντας μια αναδρομή, η διεθνής κοινότητα, έχει λάβει τις εξής δράσεις σχετικά με τις τρομοκρατικές επιθέσεις στην αεροπορία πριν το 2001⁴⁰:

- Η σύμβαση του Τόκιο το 1963 σε σχέση με τα αδικήματα και συγκεκριμένες δράσεις που διαπράχθηκαν κατά τη διάρκεια πτήσεων.
- Η σύμβαση της Χάγης το 1970 για την παράνομη κατάληψη αεροσκάφους.
- Η σύμβαση του Μόντρεαλ το 1971 για τον περιορισμό των παράνομων ενεργειών όσον αφορά την ασφάλεια της Πολιτικής Αεροπορίας.
- Η σύμβαση του 1973 η οποία συμπληρώνει τη σύμβαση του Τόκιο σχετικά με την πρόληψη και τις κυρώσεις των εγκλημάτων κατά των διεθνών προστατευόμενων προσώπων συμπεριλαμβανομένων και των διπλωματικών ακολούθων.
- Η σύμβαση του 1979 κατά της κράτησης ομήρων και έτερη σύμβαση το ίδιο έτος για την προστασία από πυρηνικά υλικά.

⁴⁰ KathleenM. Sweet, Aviation and airport security. Terrorism and safety concerns, 2nd edition, CRC press, chapter 3.

➤ Το Πρωτόκολλό του 1988 (που συμπληρώνει τη σύμβαση του Μόντρεαλ) που αφορά τον περιορισμό των παράνομων ενεργειών βίας σε αερολιμένες που εξυπηρετούν τη διεθνή αεροπορία.

➤ Η σύμβαση του 1991 για την κατάταξη των πλαστικών εκρηκτικών για σκοπούς ανίχνευσής των.

➤ Η σύμβαση του 1997 για τον περιορισμό των τρομοκρατικών επιθέσεων.

➤ Η σύμβαση του 1999 για τον περιορισμό της χρηματοδότησης για την τρομοκρατία.

Οι διεθνείς συνθήκες του Τόκυο, Μόντρεαλ και Χάγης που αναφέρθηκαν παραπάνω επιγραμματικά, παραμένουν οι πλέον σημαντικές για την προσπάθεια καταπολέμησης της τρομοκρατίας. Δυστυχώς όμως, μετά από χρόνια προσπαθειών και συνεργασίας αποδείχθηκε ότι παρά την προσπάθεια που καταβλήθηκε για τη σύναψη συνθηκών στο τέλος καταλήγουν να αποτυγχάνουν και να είναι αναποτελεσματικές. Όμως οι προσπάθειες συνεχίζονται για να τελειοποιηθεί ο αρχικός σκοπός όπως προστάζουν οι συνεχώς αυξανόμενες ανάγκες. Παρόλα αυτά η επιβολή κυρώσεων πάντα θα παραμένει ένα πρόβλημα καθώς εναπόκειται και στις ενέργειες που θα εφαρμόσει κάθε κράτος για να υλοποιήσει ότι έχει συμφωνηθεί.

Το ευρωπαϊκό νομικό πλαίσιο που διέπει την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες περιλαμβάνεται σε ευρωπαϊκούς κανονισμούς, και σε Αποφάσεις της ΕΕ που υπερισχύουν κάθε άλλης εσωτερικής διάταξης και οι συστάσεις της Ευρωπαϊκής Διάσκεψης Πολιτικής Αεροπορίας (ECAC). Συγκεκριμένα, η ισχύουσα ευρωπαϊκή νομοθεσία στον τομέα της προστασίας από έκνομες ενέργειες είναι:

1. Ο Ευρωπαϊκός Κανονισμός 300/08 του Συμβουλίου και του Κοινοβουλίου για τη θέσπιση κοινών κανόνων στο πεδίο της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας.

2. Ο Ευρωπαϊκός Κανονισμός 8/2008 της Επιτροπής καθώς και ο Ευρωπαϊκός Κανονισμός 859/2008 της Επιτροπής για την τροποποίηση του κανονισμού 3922/91 αναφορικά με τις κοινές απαιτήσεις και τις διοικητικές διαδικασίες που εφαρμόζονται στις εμπορικές αεροπορικές μεταφορές.

3. Ο Ευρωπαϊκός Κανονισμός 272/09 για την συμπλήρωση των κοινών βασικών προτύπων ασφάλειας που προβλέπονται στον Ευρωπαϊκό Κανονισμό 300/08 καθώς και τον τροποποιητικό αυτού ΕΕ 297/10.

4. Ο Ευρωπαϊκός Κανονισμός 1254/09 για τον καθορισμό κριτηρίων για τη χορήγηση παρέκκλισης από τα κοινά βασικά πρότυπα ασφάλειας και την υιοθέτηση εναλλακτικών μέτρων ασφαλείας.

5. Ο Ευρωπαϊκός Κανονισμός 185/2010 της Επιτροπής για τον καθορισμό λεπτομερών μέτρων για την εφαρμογή των κοινών βασικών προτύπων ασφαλείας των αερομεταφορών από έκνομες ενέργειες καθώς και τους τροποποιητικούς αυτού κανονισμούς 357/10, 358/10, 573/10, 983/10, 334/11.

6. Η Απόφαση της Επιτροπής 774/13-4-2010 περί καθορισμού λεπτομερών μέτρων για την εφαρμογή κοινών βασικών προτύπων για την ασφάλεια του κανονισμού 300/08 και τις τροποποιητικές αυτής Αποφάσεις 2604/23-4-2010, 3572/30-6-2010, 9139/20-12-2010.

7. Οι συστάσεις της Ευρωπαϊκής Διάσκεψης Πολιτικής Αεροπορίας εγχειρίδιο 30 (doc 30 ECAC).

Αναλυτικότερα, και για να περιγράψουμε το πλαίσιο μέσα στο οποίο εκδόθηκαν όλοι αυτοί οι κανονισμοί της ΕΕ, θα κάνουμε μια ανασκόπηση. Η Επιτροπή είχε τονίσει την αδυναμία διαμόρφωσης ενός κοινού συστήματος αεροπορικής ασφάλειας και κατ'επέκταση μιας κοινής πολιτικής αερομεταφορών, λόγω των μη εναρμονισμένων πρακτικών από πλευράς κ-μ της ΕΕ. Κρίθηκε επιτακτική η ανάγκη δημιουργίας ενός Οργανισμού με σκοπό τη δημιουργία μιας ενιαίας αντίληψης για την ασφάλεια στις αερομεταφορές, που θα βασίζεται σε κοινές αρχές, κοινούς κανόνες και τεχνικές προδιαγραφές, αλλά και την προώθηση του προτύπου της ΕΕ σε διεθνές επίπεδο⁴¹. Σε απάντηση αυτής της ανάγκης δημιουργήθηκε ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA) το 2003 απορροφώντας το

⁴¹ Χαροκόπος Μιχάλης, *Διεθνείς διαστάσεις των πολιτικών της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το φυσικό αέριο και τις αερομεταφορές. Θεσμοί, συμφέροντα και ιδέες*. Εκδ. Παπαζήση 2014, σ. 213.

μεγαλύτερο μέρος των αρμοδιοτήτων των JAA⁴² Κοινών Αεροπορικών Αρχών.

Για τον εν λόγω Οργανισμό δίνονται λεπτομερή στοιχεία στο παρακάτω κεφάλαιο για τους Διεθνείς και Ευρωπαϊκούς Οργανισμούς για την Πολιτική Αεροπορία.

Μετά τα γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 στις Ηνωμένες Πολιτείες, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενέκριναν τον κανονισμό (ΕΚ) 2320/2002 που θεσπίζει κοινούς κανόνες στον τομέα της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας. Ο κανονισμός Ευρωπαϊκός Κανονισμός 300/2008 αντικαθιστά τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό 2320/2002 και θεσπίζει κοινούς κανόνες στο πεδίο της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας. Η Ευρωπαϊκή Ένωση, όπως γνωρίζουμε, έχει αναπτύξει πολιτική και κανόνες για την πρόληψη πράξεων εκτός νόμου που υπονομεύουν την ασφάλεια, για παράδειγμα, κρατώντας μακριά από το αεροσκάφος αντικείμενα που μπορεί να αποτελέσουν απειλή, όπως όπλα ή εκρηκτικά. Ο Ευρωπαϊκός Κανονισμός 300/2008, εφαρμόζεται σε όλα τα εμπορικά αεροδρόμια, στους αερομεταφορείς και στους εκμεταλλευόμενους αεροσκάφη που προμηθεύουν εμπορεύματα ή υπηρεσίες προς ή μέσα σε αεροδρόμια. Θεσπίζει κοινούς κανόνες και βασικά πρότυπα για την αεροπορική ασφάλεια, καθώς και διαδικασίες για την παρακολούθηση της εφαρμογής των κοινών κανόνων και προτύπων.

Τα **βασικά πρότυπα** είναι τα ακόλουθα:

1. Έλεγχο ασφάλειας των επιβατών και των χειραποσκευών προκειμένου να αποτρέπεται η εισαγωγή απαγορευμένων αντικειμένων στο αεροσκάφος· οι παραδιδόμενες αποσκευές (οι αποσκευές που οι επιβάτες παραδίδουν στη θυρίδα ελέγχου του αεροδρομίου) υπόκεινται επίσης σε ελέγχους πριν τη φόρτωση·

2. Ασφάλεια αερολιμένα (δηλαδή, ελεγχόμενη πρόσβαση σε διάφορες περιοχές αερολιμένων, έλεγχοι ασφάλειας προσωπικού, έλεγχος

⁴² Οι Joint Aviation Authorities είναι οι Αρχές Πολιτικής Αεροπορίας που εκπροσωπούν τις χώρες που συμμετέχουν σε αυτόν τον φορέα. Στόχος του φορέα είναι η συνεργασία των μελών για την υλοποίηση κοινών διαδικασιών και προτύπων ασφαλείας.

οχημάτων καθώς και επίβλεψη και περιπολίες ώστε να αποτρέπεται η είσοδος μη εξουσιοδοτημένων προσώπων σε αυτές τις περιοχές).

3. Έλεγχοι ασφάλειας αεροσκάφους ή έρευνες πριν την αναχώρηση ώστε να διασφαλίζεται ότι δεν υπάρχουν απαγορευμένα αντικείμενα στο αεροσκάφος.

4. Έλεγχοι ασφάλειας φορτίου και ταχυδρομείου πριν αυτά φορτωθούν στο αεροσκάφος.

5. Έλεγχοι ασφάλειας προμηθειών αερολιμένα (δηλαδή, προμηθειών που προορίζονται για πώληση στα καταστήματα αφορολόγητων ειδών και εστιατόρια) και προμηθειών πτήσης (δηλαδή, τροφίμων και ποτών για τους επιβάτες).

6. Πρόσληψη και εκπαίδευση προσωπικού.

2.3.4 Η προστασία του περιβάλλοντος

Τέταρτη συνιστώσα της πολιτικής αερομεταφορών της ΕΕ είναι η προστασία του περιβάλλοντος. Η βιώσιμη ανάπτυξη, δηλαδή η οικονομική ανάπτυξη σε συνδυασμό με την περιβαλλοντική προστασία, είναι ένας διακηρυγμένος στόχος της Επιτροπής αλλά και της ευρωπαϊκής αεροπορικής βιομηχανίας.

Οι κύριες περιβαλλοντικές επιπτώσεις των αερομεταφορών είναι η ηχορύπανση και οι εκπομπές ρύπων που προκαλούν τα αεροσκάφη. Ο μεν θόρυβος επηρεάζει κυρίως τις περιοχές γύρω από τα αεροδρόμια, ενώ το θέμα των εκπομπών ρύπων μπορεί να έχει επιπτώσεις τόσο σε τοπικό όσο και σε παγκόσμιο επίπεδο με επιπτώσεις στο κλίμα και στην ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα. Αυτά τα προβλήματα γίνονται όλο και πιο σοβαρά καθώς ο κλάδος των αερομεταφορών συνεχίζει να αυξάνεται με τέτοιους ρυθμούς που ξεπερνούν την ικανότητα των τεχνολογικών και επιχειρησιακών βελτιώσεων.

Η πολιτική των αερομεταφορών της ΕΕ. Τρέχουσες Εξελίξεις
Τρις Α. Παπαδοπούλου Παπάζογλου

Η στρατηγική της Επιτροπής, κινούμενη προς μια βιώσιμη ανάπτυξη⁴³ για τις αερομεταφορές, αναλύεται σε τέσσερις πυλώνες⁴⁴:

1. Βελτίωση του τεχνικού περιβαλλοντικού επιπέδου όσον αφορά τις εκπομπές ρύπων και την ηχορύπανση,
2. Ενδυνάμωση των οικονομικών κινήτρων,
3. Ενίσχυση των προσπάθειών των αεροδρομίων στον εν λόγω τομέα, και
4. Προώθηση της έρευνας και της τεχνολογίας.

Σχετικά με τις εκπομπές ρύπων, σύμφωνα με την Επιτροπή, ο τομέας των αερομεταφορών υπολογίζεται ότι ευθύνεται περίπου για το 2-3% των εκπομπών CO₂⁴⁵ και οι προβλέψεις αυτές εκτιμάται ότι θα αυξηθούν στο 4% το 2050, δεδομένης και της αναμενόμενης αύξησης των αερομεταφορών⁴⁶. Ως εκ τούτου, ο τομέας των αερομεταφορών δεν μπορεί να θεωρηθεί ως μια σημαντική συμβολή στην κλιματική αλλαγή, ωστόσο, μπορεί να ελαττώσει τα ποσοστά αυτά και να συμβάλλει στην μείωση της κλιματικής αλλαγής λειτουργώντας προληπτικά.

Σύμφωνα με την «**πολιτική περιορισμού των εκπομπών ρύπων**», της Ένωση Ευρωπαϊκών Αεροπορικών Εταιρειών (ΑΕΑ⁴⁷), και την οποία έχει υιοθετήσει η ευρωπαϊκή αεροπορική κοινότητα, η στρατηγική θα πρέπει να βασίζεται σε τέσσερις πυλώνες:

1. Την τεχνολογική πρόοδο μέσω των επενδύσεων σε έρευνα και ανάπτυξη,
2. Τη βελτίωση των υποδομών ως προς τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας και την αποτελεσματική λειτουργία των αεροδρομίων,
3. Τα λειτουργικά μέτρα που αφορούν τον τρόπο χρήσης των αεροσκαφών και την εκπαίδευση των χειριστών,
4. Τη λήψη συμπληρωματικών οικονομικών μέτρων, όπως το σχέδιο εμπορίας ρύπων, λαμβάνοντας υπόψη τις συνθήκες της αγοράς.

⁴³ Η **βιώσιμη ανάπτυξη** αναφέρεται στην οικονομική ανάπτυξη που σχεδιάζεται και υλοποιείται λαμβάνοντας υπόψη την προστασία του περιβάλλοντος και τη βιωσιμότητα.

⁴⁴ Χαροκόπος Μιχάλης, Διεθνείς διαστάσεις των πολιτικών της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το φυσικό αέριο και τις αερομεταφορές. Θεσμοί, συμφέροντα και ιδέες. Εκδ. Παπαζήση 2014, σ. 203.

⁴⁵ Ένας τόνος κηροζίνης παράγει σχεδόν 3,15 τόνους CO₂.

⁴⁶ http://ec.europa.eu/transport/modes/air/environment/index_en.htm

⁴⁷ Βλ. για περισσότερες πληροφορίες: <http://www.aea.be/>

Ο κοινός αυτός στόχος της πολιτικής περιορισμού των εκπομπών ρύπων, φάνηκε στην πορεία ότι πυροδότησε ενστάσεις από την πλευρά του αεροπορικού κλάδου. Οι ενστάσεις αυτές ήρθαν στην επιφάνεια εξαιτίας της εισαγωγής ενός σχεδίου ρύπων στις αερομεταφορές, κατά το πρότυπο του ευρύτερου σχεδίου εμπορίας ρύπων της ΕΕ που διαμορφώθηκε βάσει του Σύμβασης πλαισίου των Ηνωμένων Εθνών⁴⁸ για τις κλιματικές αλλαγές και του Πρωτοκόλλου του Κιότο. Λίγο αργότερα, οι αερομεταφορές εντάχθηκαν στο σχέδιο εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων του θερμοκηπίου με την Οδηγία 2008/101/ΕΚ που υιοθέτησε το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Στο εν λόγω σχέδιο συμμετέχουν υποχρεωτικά όλες οι πτήσεις από και προς την Ευρώπη και αφορά κοινοτικούς και μη αερομεταφορείς.

Η ένταξη στο σχέδιο εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων του θερμοκηπίου, αποτελεί όπως γίνεται αντιληπτό, σημείο αναφοράς της στρατηγικής της ΕΕ για την κλιματική αλλαγή. Προς την ίδια κατεύθυνση κινούνται και το εγχείρημα για τη βελτίωση της διαχείρισης του εναέριου χώρου στο πλαίσιο του **Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού** (ESS), αλλά και η πρωτοβουλία **«Καθαρός Ουρανός»** (European Clean Sky⁴⁹).

Κλείνοντας την πολιτική περιορισμού των εκπομπών ρύπων, είναι αναγκαίο να τονιστεί η οξεία κριτική που ασκήθηκε στο εν λόγω σχέδιο τόσο μέσα στην ΕΕ όσο και έξω από την ΕΕ. Οι λόγοι αυτής της έντονης κριτικής είναι η αμφιβολία για τη δυνατότητα εφαρμογής του σχεδίου και η άποψη ότι θίγεται η ανταγωνιστικότητα του αεροπορικού κλάδου όταν δε λαμβάνει υπόψη τις ιδιαιτερότητες του κλάδου. Σε κάθε περίπτωση σκόπιμο κρίνεται να υπολογισθούν και οι οικονομικές και κοινωνικές επιπτώσεις.

Μια άλλη πτυχή της πολιτικής για την προστασία του περιβάλλοντος είναι και η **ηχορύπανση**. Η πολιτική της ΕΕ για τον περιορισμό της περιβαλλοντικής επιβάρυνσης περιλαμβάνει και μέτρα για τον περιορισμό της ηχορύπανσης από τις αερομεταφορές. Η αυξανόμενη ποσότητα της εναέριας κυκλοφορίας σημαίνει ότι πολλοί πολίτες της ΕΕ εξακολουθούν να είναι εκτεθειμένοι σε υψηλά επίπεδα θορύβου κάτι το οποίο η ευρωπαϊκή πολιτική στοχεύει να περιορίσει. Και στην πτυχή όμως αυτή, άποψή μας είναι ότι

⁴⁸ United nations framework convention on climate change, <http://newsroom.unfccc.int/>

⁴⁹ Η επίσημη ιστοσελίδα του προγράμματος: <http://www.cleansky.eu/>

οφείλει και η ΕΕ να λάβει υπόψη της τις σημαντικές συνέπειες που θα έχουν τα μέτρα που θα λάβει. Μέχρι στιγμής η νομοθεσία που έχουμε από την ΕΕ στο θέμα της ηχορύπανσης είναι οι Οδηγίες 2006/93/ΕΚ, 2002/49/ΕΚ, 2002/30/ΕΚ. Οι Οδηγίες αυτές αποτελούν το πλαίσιο κανόνων που ισχύει για τις προδιαγραφές που οφείλουν να πληρούν τα αεροσκάφη ως προς τον έλεγχο της ηχορύπανσης και της εκπομπής θορύβων. Το πιστοποιητικό θορύβου είναι ένα από τα απαραίτητα αεροναυτιλιακά έγγραφα που οφείλει να φέρει ένας αερομεταφορέας σύμφωνα με την ευρωπαϊκή νομοθεσία. Με το υφιστάμενο πλαίσιο κανόνων που αναφέραμε, επιδιώκονται οι εξής κατευθύνσεις: επιβολή περιορισμών στις νυχτερινές πτήσεις, υψηλές χρεώσεις για νυχτερινές από- προσγειώσεις προκειμένου να περιοριστεί η ηχορύπανση και διαχωρισμός των αεροδρομίων ανάλογα με την κίνηση που εξυπηρετούν για την αντίστοιχη επιβολή μέτρων.

2.3.5 Η οργάνωση και διαχείριση Υποδομών

Τέλος, θα αναλύσουμε την πέμπτη συνιστώσα με την οποία ολοκληρώνεται το πλαίσιο των αερομεταφορών. Το κομμάτι των υποδομών, δηλαδή τα αεροδρόμια, είναι ιδιαίτερα σημαντικό καθώς πρέπει να πληρούν τα κριτήρια προκειμένου να είναι ασφαλή και να εξυπηρετούν το σκοπό τους. Τα αεροδρόμια είναι υποδομές με ιδιαίτερη σημασία για την Ελλάδα, τόσο ως προς την ανάπτυξη του τουρισμού και των λοιπών οικονομικών δραστηριοτήτων, όσο και την ενίσχυση της εδαφικής συνοχής, της εθνικής ασφάλειας και του γεωπολιτικού ρόλου της χώρας. Εκτός από τις υπηρεσίες αερομεταφορών στις οποίες ο ανταγωνισμός είναι μεγάλος, το ίδιο παρατηρείται και στις υποδομές δηλαδή στα αεροδρόμια, με αποτέλεσμα να αναζητούνται τρόποι να τα αναπτύξουν και να τα αναβαθμίσουν για να πετύχουν τους σκοπούς τους. Γι αυτό το λόγο και αναζητούνται σχήματα συμμετοχής και του ιδιωτικού τομέα προκειμένου να εξευρεθούν οι αναγκαίοι πόροι προς επίτευξη αυτού του σκοπού.

Το ελληνικό δίκτυο αεροδρομίων είναι εκτεταμένο σε σχέση με τον πληθυσμό και την έκταση της Ελλάδας. Το δίκτυο αποτελείται από 40 αεροδρόμια από τα οποία τα 27 βρίσκονται σε νησιά. Ο μεγάλος αριθμός

Η πολιτική των αερομεταφορών της ΕΕ. Τρέχουσες Εξελίξεις

Τρις Α. Παπαδοπούλου Παπάζογλου

αυτός οφείλεται γεωφυσική ιδιομορφία της Ελλάδας μιας και η Ελλάδα είναι μια χώρα με μεγάλους νησιωτικό σύμπλεγμα και επίσης συμπαγείς ορεινούς όγκους στο ηπειρωτικό της τμήμα. Στον πίνακα που ακολουθεί μπορούμε να δούμε ποια είναι αυτά τα αεροδρόμια, σε ποια Περιφέρεια βρίσκονται και τι κωδική ονομασία έχουν στον ICAO και στην IATA.

Περιοχή / Τοποθεσία	Περιφέρεια	<u>IATA</u>	<u>ICAO</u>	<u>ΥΠΑ</u>	Επίσημη ονομασία αεροδρομίου
Διεθνών συγκοινωνιών (εσωτερικού και διεθνείς)					
1. <u>Αθήνα / Σπάτα</u>	<u>Αττική</u>	<u>ATH</u>	<u>LGAV</u>	<u>ΔΑΑ</u>	<u>Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος»</u>
2. <u>Αλεξανδρούπολη</u>	<u>Ανατολική Μακεδονία και Θράκη</u>	<u>AXD</u>	<u>LGAL</u>	<u>ΚΑΑΛΔ</u>	<u>Κρατικός Αερολιμένας Αλεξανδρούπολης «Δημόκριτος»</u>
3. <u>Ζάκυνθος</u>	<u>Ιόνιοι Νήσοι</u>	<u>ZTH</u>	<u>LGZA</u>	<u>ΚΑΖΑΣ</u>	<u>Κρατικός Αερολιμένας Ζακύνθου «Διονύσιος Σολωμός»</u>
4. <u>Ηράκλειο</u>	<u>Κρήτη</u>	<u>HER</u>	<u>LGIR</u>	<u>ΚΑΗΚ</u>	<u>Κρατικός Αερολιμένας Ηρακλείου «Νίκος Καζαντζάκης»</u>
5. <u>Θεσσαλονίκη</u>	<u>Κεντρική Μακεδονία</u>	<u>SKG</u>	<u>LGTS</u>	<u>ΚΑΘΜ</u>	<u>Διεθνής Αερολιμένας Θεσσαλονίκης «Μακεδονία»</u>
6. <u>Καβάλα / Χρυσούπολη</u>	<u>Ανατολική Μακεδονία και Θράκη</u>	<u>KVA</u>	<u>LGKV</u>	<u>ΚΑΚΒΑ</u>	<u>Κρατικός Αερολιμένας Καβάλας «Μέγας Αλέξανδρος»</u>
7. <u>Καλαμάτα</u>	<u>Πελοπόννησος</u>	<u>KLX</u>	<u>LGKL</u>	<u>ΚΑΚΛ</u>	<u>Κρατικός Αερολιμένας Καλαμάτας Καπετάν Βασ. Κωνσταντακόπουλος</u>
8. <u>Κέρκυρα</u>	<u>Ιόνιοι Νήσοι</u>	<u>CFU</u>	<u>LGKR</u>	<u>ΚΑΚΚ</u>	<u>Κρατικός Αερολιμένας Κέρκυρας «Ι. Καποδίστριας»</u>
9. <u>Κεφαλονιά</u>	<u>Ιόνιοι Νήσοι</u>	<u>EFL</u>	<u>LGKE</u>	<u>ΚΑΚΦ</u>	<u>Κρατικός Αερολιμένας Κεφαλονιάς</u>
10. <u>Κως</u>	<u>Νότιο Αιγαίο</u>	<u>KGS</u>	<u>LGKO</u>	<u>ΚΑΚΩΙ</u>	<u>Κρατικός</u>

Η πολιτική των αερομεταφορών της ΕΕ. Τρέχουσες Εξελίξεις
Τρις Α. Παπαδοπούλου Παπάζογλου

					<u>Αερολιμένας Κω</u> <u>«Ιπποκράτης»</u>
11. <u>Λήμνος</u>	<u>Βόρειο Αιγαίο</u>	<u>LXS</u>	<u>LGLM</u>	<u>ΚΑΛΜΗ</u>	<u>Κρατικός</u> <u>Αερολιμένας Λήμνου</u> <u>«Ήφαιστος»</u>
12. <u>Μυτιλήνη</u>	<u>Βόρειο Αιγαίο</u>	<u>MJT</u>	<u>LGMT</u>	<u>ΚΑΜΤΕ</u>	<u>Κρατικός</u> <u>Αερολιμένας</u> <u>Μυτιλήνης</u> <u>"Οδυσσέας Ελύτης"</u>
13. <u>Ρόδος / Παραδείσι</u>	<u>Νότιο Αιγαίο</u>	<u>RHO</u>	<u>LGRP</u>	<u>ΚΑΡΔ</u>	<u>Κρατικός</u> <u>Αερολιμένας Ρόδου</u> <u>«Διαγόρας»</u>
14. <u>Σάμος / Πυθαγόρειο</u>	<u>Βόρειο Αιγαίο</u>	<u>SMI</u>	<u>LGSM</u>	<u>ΚΑΣΜ</u>	<u>Κρατικός</u> <u>Αερολιμένας Σάμου</u> <u>«Αρίσταρχος ο</u> <u>Σάμιος»</u>
15. <u>Χανιά / Σούδα</u>	<u>Κρήτη</u>	<u>CHQ</u>	<u>LGSA</u>	<u>ΚΑΧΝΔ</u>	<u>Διεθνής Αερολιμένας</u> <u>Χανίων «Ιωάννης</u> <u>Δασκαλογιάννης»</u>
Περιοχή / Τοποθεσία	Περιφέρεια	<u>IATA</u>	<u>ICAO</u>	<u>ΥΠΑ</u>	Επίσημη ονομασία αεροδρομίου
Εσωτερικών συγκοινωνιών (εσωτερικού ή και διεθνείς)					
16. <u>Αστυπάλαια</u>	<u>Νότιο Αιγαίο</u>	<u>JTY</u>	<u>LGPL</u>	<u>ΚΑΠΛ</u>	<u>Κρατικός</u> <u>Αερολιμένας</u> <u>Αστυπάλαιας</u>
17. <u>Νέα Αγχιάλος</u>	<u>Θεσσαλία</u>	<u>VOL</u>	<u>LGBL</u>	<u>ΚΑΝΑ</u>	<u>Κρατικός</u> <u>Αερολιμένας Νέας</u> <u>Αγχιάλου</u>
18. <u>Ικαρία</u>	<u>Βόρειο Αιγαίο</u>	<u>JIK</u>	<u>LGIK</u>	<u>ΚΑΙΡ</u>	<u>Κρατικός</u> <u>Αερολιμένας Ικαρίας</u> <u>«Ίκαρος»</u>
19. <u>Ιωάννινα</u>	<u>Ήπειρος</u>	<u>IOA</u>	<u>LGIO</u>	<u>ΚΑΙΩΠ</u>	<u>Κρατικός</u> <u>Αερολιμένας</u> <u>Ιωαννίνων «Βασιλεύς</u> <u>Πύρρος»</u>
20. <u>Κάρπαθος</u>	<u>Νότιο Αιγαίο</u>	<u>AOK</u>	<u>LGKP</u>	<u>ΚΑΚΠ</u>	<u>Κρατικός</u> <u>Αερολιμένας</u> <u>Καρπάθου</u>
21. <u>Καστοριά</u>	<u>Δυτική</u> <u>Μακεδονία</u>	<u>KSO</u>	<u>LGKA</u>	<u>ΚΑΚΤΑ</u>	<u>Κρατικός</u> <u>Αερολιμένας</u> <u>Καστοριάς</u> <u>«Αριστοτέλης»</u>
22. <u>Κοζάνη</u>	<u>Δυτική</u> <u>Μακεδονία</u>	<u>KZI</u>	<u>LGKZ</u>	<u>ΚΑΚΖΦ</u>	<u>Κρατικός</u> <u>Αερολιμένας Κοζάνης</u> <u>«Φίλιππος»</u>
23. <u>Κύθηρα</u>	<u>Αττική</u>	<u>KIT</u>	<u>LGKC</u>	<u>ΚΑΚΘΩ</u>	<u>Κρατικός</u> <u>Αερολιμένας</u> <u>Κυθήρων</u> <u>«Αλέξανδρος</u> <u>Αριστοτέλους</u>

Η πολιτική των αερομεταφορών της ΕΕ. Τρέχουσες Εξελίξεις
Τρις Α. Παπαδοπούλου Παπάζογλου

					<u>Ωνάσης</u>
24. <u>Μήλος</u>	<u>Νότιο Αιγαίο</u>	<u>MLO</u>	<u>LGML</u>	<u>KAML</u>	<u>Κρατικός</u> <u>Αερολιμένας Μήλου</u>
25. <u>Μύκονος</u>	<u>Νότιο Αιγαίο</u>	<u>JMK</u>	<u>LG MK</u>	<u>KAMK</u>	<u>Κρατικός</u> <u>Αερολιμένας</u> <u>Μυκόνου</u>
26. <u>Νάξος</u>	<u>Νότιο Αιγαίο</u>	<u>JNX</u>	<u>LG NX</u>	<u>KANΞ</u>	<u>Κρατικός</u> <u>Αερολιμένας Νάξου</u> <u>«Απόλλων»</u>
27. <u>Πάρος</u>	<u>Νότιο Αιγαίο</u>	<u>PAS</u>	<u>LGPA</u>	<u>KAPA</u>	<u>Κρατικός</u> <u>Αερολιμένας Πάρου</u>
28. <u>Αραξος</u>	<u>Δυτική Ελλάδα</u>	<u>GPA</u>	<u>LGRX</u>	<u>KAAΞ</u>	<u>Αερολιμένας Αράξου</u>
29. <u>Ακτίο</u>	<u>Ήπειρος / Δυτική</u> <u>Ελλάδα</u>	<u>PVK</u>	<u>LGPZ</u>	<u>KAAK</u>	<u>Κρατικός</u> <u>Αερολιμένας Ακτίου</u>
30. <u>Σαντορίνη</u>	<u>Νότιο Αιγαίο</u>	<u>JTR</u>	<u>LGSR</u>	<u>KASP</u>	<u>Κρατικός</u> <u>Αερολιμένας</u> <u>Σαντορίνης</u>
31. <u>Σκιάθος</u>	<u>Θεσσαλία</u>	<u>JSI</u>	<u>LGSK</u>	<u>KASK</u>	<u>Κρατικός</u> <u>Αερολιμένας Σκιάθου</u> <u>«Αλέξανδρος</u> <u>Παπαδιαμάντης»</u>
32. <u>Σκύρος</u>	<u>Στερεά Ελλάδα</u>	<u>SKU</u>	<u>LGTS</u>	<u>KASY</u>	<u>Κρατικός</u> <u>Αερολιμένας Σκύρου</u>
33. <u>Σύρος</u>	<u>Νότιο Αιγαίο</u>	<u>JSY</u>	<u>LGSO</u>	<u>KASOB</u>	<u>Κρατικός</u> <u>Αερολιμένας Σύρου</u> <u>«Δημήτριος Βικέλας»</u>
34. <u>Χίος</u>	<u>Βόρειο Αιγαίο</u>	<u>JKH</u>	<u>LGHI</u>	<u>KAXIO</u>	<u>Κρατικός</u> <u>Αερολιμένας Χίου</u> <u>«Όμηρος»</u>
Περιοχή / Τοποθεσία	Περιφέρεια	<u>IATA</u>	<u>ICAO</u>	<u>ΥΠΑ</u>	Επίσημη ονομασία αεροδρομίου
Εσωτερικών συγκοινωνιών (συνέχεια-μόνο εσωτερικού)					
35. <u>Κάσος</u>	<u>Νότιο Αιγαίο</u>	<u>KSJ</u>	<u>LGKS</u>	<u>ΔΑΚΑ</u>	<u>Κρατικός</u> <u>Αερολιμένας Κάσου</u>
36. <u>Καστελλόριζο</u>	<u>Νότιο Αιγαίο</u>	<u>KZS</u>	<u>LGKJ</u>	<u>ΔΑΖΟ</u>	<u>Δημοτικός</u> <u>Αερολιμένας</u> <u>Καστελλόριζου</u>
37. <u>Λέρος</u>	<u>Νότιο Αιγαίο</u>	<u>LRS</u>	<u>LGLE</u>	<u>ΔΑΛΕ</u>	<u>Δημοτικός</u> <u>Αερολιμένας Λέρου</u>
38. <u>Σητεία</u>	<u>Κρήτη</u>	<u>JSH</u>	<u>LGST</u>	<u>ΔΑΣΤ</u>	<u>Δημοτικός</u> <u>Αερολιμένας Σητείας</u> <u>«Βιτσέντζος</u> <u>Κορνάρος»</u>
Περιοχή / Τοποθεσία	Περιφέρεια	<u>IATA</u>	<u>ICAO</u>	<u>ΥΠΑ</u>	Επίσημη ονομασία αεροδρομίου
Στρατιωτικά αεροδρόμια					
39. <u>Αγρίνιο</u>	<u>Δυτική Ελλάδα</u>	<u>AGQ</u>	<u>LGAG</u>	<u>KAAF</u>	<u>Αεροδρόμιο Αγρινίου</u>

Η πολιτική των αερομεταφορών της ΕΕ. Τρέχουσες Εξελίξεις
Τρις Α. Παπαδοπούλου Παπάζογλου

40. <u>Λαμία</u>	<u>Στερεά Ελλάδα</u>	-	LG?K	-	<u>Αεροδρόμιο Λαμίας</u>
41. <u>Λάρισα</u>	<u>Θεσσαλία</u>	<u>LRA</u>	<u>LGLR</u>	-	<u>Κρατικός</u> <u>Αερολιμένας Λάρισας</u> <u>«Θεσσαλία»</u>
42. <u>Πύργος / Ανδραβίδα</u>	<u>Δυτική Ελλάδα</u>	<u>PYR</u>	<u>LGAD</u>	<u>KANΔ</u>	<u>Κρατικός</u> <u>Αερολιμένας</u> <u>Ανδραβίδας</u>
43. <u>Σπάρτη</u>	<u>Πελοπόννησος</u>	<u>SPJ</u>	LG??	-	<u>Αεροδρόμιο Σπάρτης</u>
44. <u>Τρίπολη</u>	<u>Πελοπόννησος</u>	-	<u>LGTP</u>	-	<u>Αεροδρόμιο</u> <u>Τρίπολης</u>

Τα τελευταία χρόνια η λειτουργία των αερολιμένων έχει αποκτήσει ένα πιο εμπορικό χαρακτήρα σε σχέση με το παρελθόν. Ήδη πολλές χώρες στην Ευρώπη αλλά και σε όλο τον κόσμο έχουν αερολιμένες τους οποίους διοικούν και διαχειρίζονται ιδιωτικές εταιρείες. Χαρακτηριστικά παραδείγματα είναι η Μεγάλη Βρετανία όπου η εταιρεία BAA διοικεί τα κυριότερα αεροδρόμια της, το ίδιο και στη Γερμανία και στη Γαλλία. Το ζήτημα της ιδιωτικοποίησης των αερολιμένων, προέκυψε όταν τα τελευταία χρόνια με αφορμή την εισαγωγή του ανταγωνισμού μεταξύ των αεροπορικών εταιρειών, προέκυψε αλλαγή και στη σχέση αεροπορικών μεταφορών – αεροδρομίων με αποτέλεσμα και αυτά με τη σειρά τους να αποκτήσουν έναν εμπορικό προσανατολισμό⁵⁰.

Όλα τα παραπάνω σε συνδυασμό με το γενικότερο πλαίσιο μέσα στο οποίο οι κρατικοί πόροι δεν είναι επαρκείς και τα δημοσιονομικά σε στενότητα, δεν αφήνουν πολλά περιθώρια για εκσυγχρονισμό, αναβάθμιση και επένδυση στα κρατικά αεροδρόμια από κρατικούς πόρους. Έτσι, τέθηκε το ζήτημα συμμετοχής ιδιωτών στη διαχείριση αεροδρομίων. Αξίζει να αναφέρουμε ότι για μεγάλο διάστημα η οικονομική θεωρία αξιολογούσε τα αεροδρόμια ως υποδομές στρατηγικού χαρακτήρα και για αυτό το λόγο μια χώρα έπρεπε να έχει τον έλεγχο των αεροδρομίων της. Αυτή η αντίληψη κυριάρχησε και στην Ελλάδα πρόσφατα ελήφθη η απόφαση παραχώρησης 14 αεροδρομίων σε ιδιωτική εταιρεία προκειμένου να τα διαχειριστεί.

Οι μορφές των ιδιωτικοποιήσεων οι οποίες αναφέρουμε είναι αρκετές και παρακάτω θα αναφέρουμε τα κυριότερα χαρακτηριστικά τους. Τα πιθανά

⁵⁰ Προφυλίδης Βασίλης, Αεροπορικές Μεταφορές- Αεροδρόμια, εκδόσεις Παπασωτηρίου, 2010, σ. 45.

Η πολιτική των αερομεταφορών της ΕΕ. Τρέχουσες Εξελίξεις
Τρις Α. Παπαδοπούλου Παπάζογλου

καθεστώτα διαχείρισης των αερολιμένων μπορούν να διακριθούν στις εξής κατηγορίες⁵¹:

1. Πλήρης δημόσια ιδιοκτησία και κεντρικός κρατικός έλεγχος, ή έλεγχος από ανεξάρτητη εποπτική αρχή.
2. Συνεργασία ΟΤΑ και κρατικών φορέων για τον αποκεντρωμένο δημόσιο έλεγχο ή την ανεξάρτητη τοπική διαχείριση περιφερειακών αερολιμένων
3. Συμπράξεις δημοσίου με ιδιωτικό τομέα, για την συμμετοχική εμπορική διαχείριση εγκαταστάσεων και υπηρεσιών των αερολιμένων.
4. Συμβάσεις παραχώρησης για τον σχεδιασμό, κατασκευή και λειτουργία αερολιμένων από το κράτος στον ιδιωτικό τομέα και
5. Πλήρως ιδιωτικά αεροδρόμια.

Στην Ελλάδα έχουμε ήδη ένα αεροδρόμιο που λειτουργεί με σύμβαση παραχώρησης σε γερμανική εταιρεία εκμετάλλευσης. Το αεροδρόμιο Ελ. Βενιζέλος, αποφασίστηκε από την τότε πολιτική ηγεσία να παραχωρηθεί προκειμένου να αξιοποιηθεί με το καλύτερο δυνατό τρόπο. Στην περίπτωση αυτή έχουμε ένα σχήμα σύμπραξης δημόσιου με ιδιωτικό τομέα και την ιδιωτική εταιρεία να έχει αρμοδιότητες διοίκησης, διαχείρισης, εκμετάλλευσης, λειτουργίας, συντήρησης, επέκτασης, ανάπτυξης και το κράτος να έχει την αρμοδιότητα του ελέγχου και της εποπτείας. Στο ίδιο καθεστώς ιδιοκτησίας θα παραχωρηθούν και 14 ακόμα αεροδρόμια.

⁵¹ Τσέκερης Θεόδωρος και Κλήμης Βογιατζόγλου, Αεροπορικές μεταφορές και αεροδρόμια στην Ελλάδα: Σύγχρονες εξελίξεις, οικονομική σημασία και αποδοτικότητα, έκθεση 68, Κέντρο προγραμματισμού και οικονομικών ερευνών, Αθήνα 2011, σ.25.

Κεφάλαιο 3 - Η διάσταση των εξωτερικών αεροπορικών σχέσεων της ΕΕ

3.1 Οι οριζόντιες και συνολικές συμφωνίες της ΕΕ με τρίτες χώρες.

Κύριο χαρακτηριστικό του καθεστώτος των αερομεταφορών παγκοσμίως, είναι οι πολυάριθμες διμερείς διακρατικές συμφωνίες αεροπορικών υπηρεσιών οι οποίες ρυθμίζουν το θέμα των δρομολογίων, της συχνότητάς τους, το ύψος των ναύλων τους, ενώ περιέχουν και ειδικούς όρους και περιορισμούς όσον αφορά τη μεταφορική τους ικανότητα. Αυτές οι επίσημες συμφωνίες συμπληρώνονταν συχνά με εμπιστευτικά σημειώματα που αντάλλαζαν μεταξύ τους οι αρχές της πολιτικής αεροπορίας και που ερμήνευαν, συμπλήρωναν και ακόμη και τροποποιούσαν τις διατάξεις των συμφωνιών και εξαρτιόνταν συχνά από τις εμπορικές συναλλαγές μεταξύ των αεροπορικών εταιρειών⁵². Αυτός ο κατακερματισμός της πολιτικής για τις εξωτερικές σχέσεις της ΕΕ, μέσω των διμερών συμφωνιών, δημιουργεί προβλήματα στην ενιαία εκπροσώπηση της ΕΕ και των συμφερόντων της, όπως θα δούμε παρακάτω. Στην Ελλάδα οι διμερείς αεροπορικές συμφωνίες που έχουν συναφθεί μέχρι σήμερα και ισχύουν, σύμφωνα με στοιχεία της αρμόδιας Διεύθυνσης της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, είναι 68. Στο παράρτημα της εργασίας, ο αναγνώστης μπορεί να ανατρέξει προκειμένου να ενημερωθεί σχετικά με το ποιες συνολικές συμφωνίες και ποιες οριζόντιες συμφωνίες ισχύουν αυτή τη στιγμή και ποιες εκκρεμούν.

Κρίνουμε σκόπιμο, στο σημείο αυτό να δώσουμε έναν ορισμό προκειμένου ο αναγνώστης να μπορεί να κατανοήσει το αντικείμενο που πραγματευόμαστε. Οριζόντιες συμφωνίες είναι οι συμφωνίες που συνάπτει η ΕΕ προκειμένου να εναρμονίζει με το κοινοτικό δίκαιο τις υφιστάμενες διμερείς αεροπορικές συμφωνίες των κ-μ με τρίτες χώρες, εισάγοντας σε αυτές τις «πρότυπες κοινοτικές ρήτρες» (standard community clauses)⁵³. Οι οριζόντιες

⁵² Μούσης Νίκος Σ., Ευρωπαϊκή Ένωση, Δίκαιο οικονομία πολιτική, 14^η έκδοση, εκδ. Παπαζήση, 2013, σ. 451.

⁵³ Βάσει στοιχείων που αναζητήθηκαν στο αρμόδιο γραφείο Διμερών σχέσεων της Διεύθυνσης Αεροπορικής Εκμετάλλευσης της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, μέχρι σήμερα η Ε. Επιτροπή έχει

συμφωνίες περιλαμβάνουν ορισμένες μόνο πτυχές των αεροπορικών συμφωνιών και συνάπτονται από την ΕΕ βάσει της διαπραγματευτικής εντολής του 2003 με τρίτες χώρες και τροποποιούν «οριζόντια» όλες τις διμερείς συμφωνίες κ-μ και τρίτων χωρών.

Ένα άλλο είδος συμφωνίας, που θα αναφέρουμε παρακάτω, και συνάπτεται από την Επιτροπή, κατόπιν χορήγησης ειδικής διαπραγματευτικής εντολής του Συμβουλίου, είναι οι Συνολικές Αεροπορικές Συμφωνίες (Comprehensive Air Transport Agreement, Open Aviation Area Agreement, European Common Aviation Area, Euro-Mediterranean Aviation Agreement). Ειδοποιός διαφορά των συνολικών συμφωνιών από τις οριζόντιες είναι ότι ακριβώς οι συνολικές τροποποιούν την συμφωνία στο σύνολό της και όχι κάποιες πτυχές της μόνο. Στόχος, εκτός από το άνοιγμα της αγοράς, είναι η κανονιστική σύγκληση και η απελευθέρωση της κυριότητας και ελέγχου των αεροπορικών εταιρειών (επενδύσεις) να αντικαθιστούν τις ισχύουσες διμερείς αεροπορικές συμφωνίες κ-μ με τις εκάστοτε χώρες. Μέχρι σήμερα η Επιτροπή έχει συνάψει τις ακόλουθες Συνολικές Αεροπορικές Συμφωνίες:

Ε.Ε.-ΗΠΑ, Ε.Ε.-Μαρόκου, ΚΕΕΧ (Κοινού Ευρωπαϊκού Εναέριου Χώρου) με τις χώρες των Δυτικών Βαλκανίων, Ε.Ε.-Καναδά, Ε.Ε.-Γεωργίας, Ε.Ε.-Ιορδανίας, Ε.Ε.-Μολδαβίας, Ε.Ε.-Ισραήλ, ενώ από το 1999 υφίσταται η αεροπορική Συμφωνία Ε.Ε.-Ελβετίας. Επίσης έχουν ολοκληρωθεί οι διαπραγματεύσεις Ε.Ε.-Ουκρανίας, (η συμφωνία δεν έχει ακόμη υπογραφεί), βρίσκονται σε εξέλιξη διαπραγματεύσεις Ε.Ε.-Βραζιλίας, ενώ οι διαπραγματεύσεις Ε.Ε.-Αυστραλίας, Ε.Ε.-Νέας Ζηλανδίας και Ε.Ε.-Αζερμπαϊτζάν έχουν παγώσει.

Όπως προαναφέρθηκε, οι ΔΑΣ είναι ένα χαρακτηριστικό του καθεστώτος των αεροπορικών μεταφορών καθώς όλα τα κ-μ της ΕΕ έχουν υπογράψει πολλές αεροπορικές συμφωνίες μιας και αποτελούσαν τον τρόπο που τα κ-μ εξυπηρετούσαν τα συμφέροντά τους. Επιπλέον, λαμβάνοντας υπόψη την πρακτική των διμερών συμφωνιών με τρίτες χώρες και την ύπαρξη της «ρήτρας εθνικότητας» που ισχύει, η υπογραφή μιας συμφωνίας περιορίζει

συνάψει 46 Οριζόντιες Συμφωνίες, ενώ περίπου 1000 διμερείς αεροπορικές συμφωνίες έχουν τροποποιηθεί και έχουν καταστεί συμβατές με το κοινοτικό δίκαιο (είτε μέσω οριζόντιων συμφωνιών, είτε κατόπιν διμερών αεροπορικών διαπραγματεύσεων των κ-μ).

την πρόσβαση στην αγορά μόνο σε αερομεταφορείς του συμβαλλομένου κράτους, με αποτέλεσμα να ακυρώνεται η έννοια της εσωτερικής αγοράς και του υγιούς ανταγωνισμού.

Δεδομένης της απουσίας ενιαίας ευρωπαϊκής πολιτικής για τις εξωτερικές αεροπορικές σχέσεις αλλά και της αδυναμίας των κ-μ να εκχωρήσουν εξωτερικές αρμοδιότητες ούτως ώστε να υπάρξει μια ενιαία ευρωπαϊκή παρουσία στις διεθνείς αεροπορικές διαπραγματεύσεις, η ευρωπαϊκή αγορά έγινε πόλος έλξης του αμερικανικού ενδιαφέροντος με αποτέλεσμα τα κ-μ να λειτουργούν αυτόνομα και να εξυπηρετούν τα εθνικά τους συμφέροντα. Οι ΗΠΑ εκμεταλλεύτηκαν την πλεονεκτική τους θέση και διαπραγματεύονταν συμφωνίες που τους εξυπηρετούσαν με συγκεκριμένες χώρες οι οποίες και αυτές από την πλευρά τους επεδίωκαν να αποκτήσουν πρόσβαση στην αμερικανική αγορά. Η πίεση άρχισε να γίνεται μεγαλύτερη και ενώ στην αρχή οι διαπραγματεύσεις γίνονταν με μικρές χώρες, ακολούθησαν και οι μεγαλύτερες με αποτέλεσμα οι ΗΠΑ να κατορθώσουν να υπογράψουν συμφωνίες «ανοιχτών ουρανών» με έντεκα κ-μ. Αυτές οι συμφωνίες περιελάμβαναν την 5^η ελευθερία αέρος⁵⁴ με αποτέλεσμα οι ΗΠΑ με τις εταιρείες τους να μπορούν να εκμεταλλευτούν την εσωτερική αγορά αερομεταφορών της ΕΕ εκτελώντας πτήσεις από οποιοδήποτε αερολιμένα κ-μ προς τις ΗΠΑ, σε αντίθεση με τα κ-μ που είχαν περιορισμένη πρόσβαση στην αγορά τους. Όπως γίνεται αντιληπτό, η εκχώρηση 5^{ης} ελευθερίας μέσω της συμφωνίας «ανοιχτών ουρανών», οδηγούσε σε στρέβλωση της εσωτερικής αγοράς και με αφορμή αυτό η Επιτροπή ξεκίνησε να πιέζει προκειμένου να υιοθετηθεί μια κοινή πολιτική εξωτερικών σχέσεων στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών⁵⁵.

Σε αυτό το σημείο, και αφού περιγράψαμε το πλαίσιο μέσα στο οποίο έχουν συναφθεί οι συμφωνίες, κρίνουμε σκόπιμο να αναφέρουμε του στόχους

⁵⁴ Οι ελευθερίες του αέρα (traffic rights) είναι 9 στον αριθμό. Η 5^η ελευθερία για την οποία γίνεται λόγος αφορά το δικαίωμα επιβίβασης ή αποβίβασης στη χώρα Β κίνησης προοριζόμενης για ή προερχόμενης από τη χώρα Γ. Το δικαίωμα 5^{ης} ελευθερίας συνηθίζεται να προσδιορίζεται σαν το δικαίωμα κίνησης σε ενδιάμεσα σημεία και σημεία πέραν. Για παράδειγμα, η εταιρεία British Airways μπορεί να εκτελεί δρομολόγιο στη γραμμή Λονδίνο- Ρώμη- Αθήνα με πλήρη εμπορικά δικαιώματα. Δηλαδή μπορεί να μεταφέρει κίνηση τόσο μεταξύ Λονδίνου- Ρώμης και Λονδίνου- Αθήνας (3^η- 4^η ελευθερία) όσο και μεταξύ Ρώμης- Αθήνας (5^η ελευθερία).

⁵⁵ [COM (90) 17]

που έχει η ΕΕ για την εξωτερικής της πολιτική και προσπαθεί να πετύχει μέσω των αεροπορικών συμφωνιών. Οι στόχοι αυτοί είναι:

1. Η δημιουργία ενός Ανοιχτού Αεροπορικού Χώρου με τις γειτονικές χώρες.
2. Η σύναψη συνολικών αεροπορικών συμφωνιών με στρατηγικούς εταίρους (Κίνα, Ινδία, Μεξικό, ASEAN, Ρωσία κ.α.).
3. Η κανονιστική σύγκλιση
4. Ο υγιής ανταγωνισμός (fair competition).
5. Η αναθεώρηση του Ευρωπαϊκού Κανονισμού 868/2004 για τις αθέμιτες πρακτικές.
6. Η σταδιακή απελευθέρωση της κυριότητας και του ελέγχου των αεροπορικών εταιρειών προκειμένου να διευκολυνθούν οι επενδύσεις.

Όπως αναφέρθηκε παραπάνω, τα κ-μ αντιμετώπιζαν δυσκολία στο να εκχωρήσουν αρμοδιότητες στον τομέα των αερομεταφορών στην Επιτροπή, στάση η οποία οφειλόταν στα συμφέροντα των εθνικών τους αερομεταφορέων. Γι αυτό η Επιτροπή, και ούσα «εγκλωβισμένη» ανάμεσα στις αρνήσεις των κ-μ να εκχωρήσουν αρμοδιότητες αλλά και ανάμεσα στην πολιτική των ΗΠΑ, επέλεξε, επικαλούμενη το ρόλο της ως «θεματοφύλακα των Συνθηκών» να προσφύγει στο ΔΕΚ κατά κ-μ, με το επιχείρημα ότι η «ρήτρα εθνικότητας» που περιείχαν οι συμφωνίες των «ανοιχτών ουρανών» ήταν ασυμβίβαστη με την ιδέα του «κοινοτικού αερομεταφορέα»⁵⁶. Αυτή η προσφυγή στράφηκε κατά της Αυστρίας, Γερμανίας, Δανίας, Σουηδίας, Μ. Βρετανίας, Φιλανδίας, του Βελγίου, και του Λουξεμβούργου στα τέλη της δεκαετίας του 90. Η έκβαση αυτής της προσφυγής ήταν να καταλήξει το ΔΕΚ στην απόφαση ότι το κοινοτικό κερκτημένο και η κοινοτική αρχή της «μη διάκρισης» παραβιάζεται από τη «ρήτρα εθνικότητας» των συμφωνιών που είχαν συναφθεί από τα κ-μ. Αναγνωρίστηκε λοιπόν, ότι οι κοινοτικοί αερομεταφορείς έχουν ίσα δικαιώματα πρόσβασης στην αγορά, το δικαίωμα να εγκαθίστανται οπουδήποτε εντός της κοινότητας και να επιχειρούν χωρίς διακρίσεις. Από την άλλη όμως το ΔΕΚ απέρριψε τις αξιώσεις της Επιτροπής

⁵⁶ Χαροκόπος Μιχάλης, Διεθνείς διαστάσεις των πολιτικών της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το φυσικό αέριο και τις αερομεταφορές. Θεσμοί, συμφέροντα και ιδέες. Εκδ. Παπαζήση, 2014, σ. 236.

περί αποκλειστικής διαπραγματευτικής αρμοδιότητας διεθνών αεροπορικών συμφωνιών⁵⁷.

Παράλληλα, η Επιτροπή προέβη στην προώθηση των κοινών αρχών, συμφερόντων και ιδεών που συνδέουν τα κ-μ της ΕΕ μεταξύ τους. Χρησιμοποίησε το κόστος της διάσπασης της ΕΕ που επέτρεψε στις ΗΠΑ να είναι σε πλεονεκτική θέση και προέτρεψε με τη ρητορική της να συσπειρωθούν τα κ-μ προκειμένου να εξασφαλίσουν έτσι καλύτερες διαπραγματευτικές συνθήκες⁵⁸. Στη συνέχεια η Επιτροπή εξέδωσε ανακοινώσεις προκειμένου να απέχουν τα κ-μ από περαιτέρω διαπραγματεύσεις με τρίτες χώρες χωρίς να ενημερώσουν την Επιτροπή και να δοθεί εντολή από το Συμβούλιο προκειμένου να ξεκινήσει ένας κύκλος διαπραγματεύσεων με τις ΗΠΑ και με άλλες τρίτες χώρες σε τομείς κοινοτικής αρμοδιότητας των αερομεταφορών⁵⁹.

Επόμενη δραστική κίνηση προς αυτή την κατεύθυνση ήταν η πρόταση της Επιτροπής για κατάρτιση θεσμικού πλαισίου προκειμένου να συντονισθεί η Επιτροπή με τα κ-μ ως προς τις διαπραγματεύσεις με τρίτες χώρες, τη συμμόρφωση με το κοινοτικό κεκτημένο και την διασφάλιση της εναρμονισμένης προσέγγισης στις αεροπορικές συμφωνίες. Έτσι το Συμβούλιο και το Κοινοβούλιο εξέδωσαν το 2004 τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό 847/04, με τον οποίο πλέον τίθεται το πλαίσιο μέσα στο οποίο θα αναπτυχθεί η ενιαία ευρωπαϊκή πολιτική για τις εξωτερικές αεροπορικές σχέσεις και ο πολυπόθητος ενεργός ρόλος της ΕΕ στο διεθνή χώρο. Αξίζει να αναφέρουμε μια πολύ σημαντική κίνηση της Επιτροπής λίγο πριν την έκδοση του Κανονισμού. Τον Ιούνιο του 2003 η Επιτροπή έλαβε από το Συμβούλιο Μεταφορών «οριζόντια εντολή» για την έναρξη διαπραγματεύσεων με τρίτες χώρες με τις οποίες τα κ-μ έχουν υπογράψει διμερείς συμφωνίες. Αυτό έγινε διότι έπρεπε να διασφαλισθεί η εναρμόνιση των συμφωνιών που είχαν υπογράψει τα κ-μ με το κοινοτικό κεκτημένο και ειδικότερα να απαλειφθεί η «ρήτρα εθνικότητας» που στην ουσία καταργούσε την εσωτερική αγορά

⁵⁷ ΔΕΚ, Συνεκδικασθείσες υποθέσεις 466/98, 467/98, 489/98, 471/98, 427/98, 475/98, 476/98, Αποφάσεις «ανοιχτοί ουρανοί», 5-1-2002.

⁵⁸ [COM (2002) 649].

⁵⁹ [COM (2003) 94/4]

αερομεταφορών και να εισαχθούν οι «πρότυπες κοινοτικές ρήτρες⁶⁰»⁶¹. Με τις διαπραγματεύσεις αυτές τροποποιούνται οι συμφωνίες που έχουν γίνει ανάμεσα στα κ-μ και τις τρίτες χώρες στα εξής σημεία:

1. Ο όρος του κοινοτικού αερομεταφορέα αντικαθιστά τον όρο του εθνικού.
2. Προστίθεται η ρήτρα μη στρέβλωσης του ανταγωνισμού προκειμένου να μην περιορίζεται η εύρυθμη λειτουργία της αγοράς.
3. Λαμβάνονται πρόνοιες για θέματα αεροπορικής ασφάλειας, επιβολής φόρων στα καύσιμα και καθορισμού ναύλων σε δρομολόγια που πραγματοποιούνται εξ ολοκλήρου εντός ΕΕ.

Στον απολογισμό της τακτικής με τις οριζόντιες συμφωνίες που ακολούθησε η Επιτροπή, νομίζουμε ότι έχει σαφώς θετικό πρόσημο. Επιπλέον, όσον αφορά την αξίωση της Επιτροπής περί αποκλειστικής αρμοδιότητας⁶² διαπραγμάτευσης διεθνών αεροπορικών συμφωνιών, αυτές απορρίφθηκαν από το ΔΕΚ.

Μέσα σε αυτό το πλαίσιο έρχεται η έκδοση του Ευρωπαϊκού Κανονισμού 847/04 προκειμένου να αποτελέσει το ρυθμιστικό πλαίσιο στις εξωτερικές αεροπορικές σχέσεις της ΕΕ. Οι διατάξεις του μας ορίζουν ότι τα κ-μ είναι υποχρεωμένα να ενημερώνουν, ένα μήνα πριν, γραπτώς την Επιτροπή για την πρόθεση τους να ξεκινήσουν διαπραγματεύσεις. Αυτό πρέπει να το πράξουν και για τα αποτελέσματα της διαπραγμάτευσης καθώς εάν η τρίτη χώρα αποδεχθεί την ρήτρα κοινοτικού αερομεταφορέα, δίδεται

⁶⁰ Οι πρότυπες κοινοτικές ρήτρες που οφείλουν τα κ-μ να σέβονται και να λαμβάνουν υπόψη τους όταν συνάπτουν συμφωνία με τρίτο κράτος είναι:

- Ρήτρα περί κοινοτικού διορισμού
- περί υπηρεσιών εδάφους
- περί φορολόγησης αεροπορικού καυσίμου
- περί αναφοράς σε εθνικότητα

Επίσης υπάρχουν και οι συνιστώμενες κοινοτικές ρήτρες, οι οποίες δεν είναι υποχρεωτικές στο να τις υιοθετήσουν στις συμφωνίες όμως συνίσταται για να εξασφαλισθεί το υψηλό επίπεδο εναρμόνισης. Αυτές αφορούν:

- την προστασία από έκνομες ενέργειες
- την εναέρια ασφάλεια
- τα τιμολόγια
- τον ανταγωνισμό

⁶¹http://ec.europa.eu/transport/modes/air/international_aviation/external_aviation_policy/index_en.htm

⁶² Σχετικά με τις αρμοδιότητες της Ένωσης, αυτές καθορίζονται στις Συνθήκες της ΕΕ, συγκεκριμένα στα άρθρα 2-6 της ΣΛΕΕ. Στον τομέα των μεταφορών η ΕΕ έχει συντρέχουσα αρμοδιότητα

σχετική έγκριση από την Επιτροπή για την σύναψη συμφωνίας. Σε αντίθετη περίπτωση, η συμφωνία μπορεί να συναφθεί υπό την προϋπόθεση ότι δε θίγει το αντικείμενο και το στόχο της πολιτικής μεταφορών. Όλα τα ανωτέρω περιγράφουν αναλυτικά οι διατάξεις του άρθρου 1, αλλά και στα υπόλοιπα άρθρα καθορίζεται ξεκάθαρα η διαδικασία που πρέπει να ακολουθούν τα κ-μ για τη σύναψη συμφωνίας με τρίτο κράτος. Αυτή τη στιγμή, η ρήτρα κοινοτικού αερομεταφορέα έχει γίνει αποδεκτή από 120 κράτη.

Η θετική αποτίμηση της Επιτροπής στη συμβολή της για ενιαία πολιτική εξωτερικών αεροπορικών σχέσεων, συμπληρώνεται με την ανάδειξη των κοινών συμφερόντων που έχουν τα κ-μ, μέσω της κατασκευής μιας συλλογικής ταυτότητας στον τομέα των αερομεταφορών. Γνωρίζοντας όμως ότι τα κ-μ έχουν περιορισμένη έκταση για την αεροπορική αγορά, σε σύγκριση με κράτη όπως η ΗΠΑ ή η Ρωσία, τα ανάγκαζαν να έχουν περιορισμένη διαπραγματευτική δύναμη. Από την άλλη, δεδομένο ότι η δημιουργία της εσωτερικής αγοράς αερομεταφορών επέφερε στα κ-μ ένα σκληρό θεσμικό πλαίσιο για τα ίδια τα οποία έπρεπε να προσαρμοστούν, παράλληλα το ίδιο θεσμικό πλαίσιο δημιουργούσε και ένα σημαντικό πλεονέκτημα, το ειδικό βάρος σε διεθνές επίπεδο. Αυτό το πλεονέκτημα όμως ακυρωνόταν από τις συμφωνίες των «ανοιχτών ουρανών» και αυτόν τον σκόπελο έπρεπε Επιτροπή να παρακάμψει. Έτσι η Επιτροπή κατήγγειλε τις συμφωνίες των «ανοιχτών ουρανών» στο ΔΕΚ προκειμένου να ζητήσει από το Συμβούλιο και να αναλάβει το ρόλο του διαπραγματευτή με τις ΗΠΑ. Στόχος ήταν να αναδειχθεί σε διαπραγματευτή και συνεπώς ρυθμιστή των εξωτερικών αεροπορικών σχέσεων της ΕΕ. Αυτή η προσπάθεια της Επιτροπής ήταν και η αφετηρία για την ανάδειξη του ρόλου της ΕΕ ως σημαντικού «παίκτη» στο παιχνίδι των διεθνών αγορών.

Η πρώτη πτυχή των εξωτερικών αεροπορικών σχέσεων αποτελεί, όπως διαπιστώσαμε σε αυτή την ενότητα, προϊόν αντίδρασης στην επιθετική πολιτική των ΗΠΑ. Στην επόμενη ενότητα, θα αναλύσουμε τη δεύτερη πτυχή που όπως θα δούμε, η πρωτοβουλία ανήκει στην ΕΕ και δεν οφείλεται σε απαντητική κίνηση απέναντι σε ένα εξωτερικό ερέθισμα.

3.2 Ο Κοινός Ευρωπαϊκός Αεροπορικός Χώρος

Η δεύτερη πτυχή των εξωτερικών αεροπορικών σχέσεων της ΕΕ είναι η πολιτική για τον Κοινό Ευρωπαϊκό Αεροπορικό Χώρο με τα γειτονικά κράτη. Η εν λόγω πολιτική εντάσσεται στο ευρύτερο πλαίσιο των εξωτερικών αεροπορικών σχέσεων της ΕΕ και εξυπηρετεί τους στόχους της πολιτικής γειτονίας της ΕΕ.

Για να δούμε την πολιτική της ΕΕ για τη δημιουργία του ΚΕΑΧ πρέπει να εστιάσουμε στον αρχικό σχεδιασμό του και συγκεκριμένα στους δύο κύριους άξονες του,

Ο πρώτος άξονας είναι το σταδιακό άνοιγμα της αγοράς αερομεταφορών μέσα από τη δημιουργία νέων οικονομικών δυνατοτήτων και επενδυτικών ευκαιριών. Το πρότυπο της εσωτερικής αγοράς αερομεταφορών αποτελεί το κύριο στοιχείο του ΚΕΑΧ, μέσα από το οποίο εφαρμόζονται κοινοί κανόνες στις αεροπορικές αγορές όλων των εταιρειών.

Ο δεύτερος άξονας είναι η δημιουργία σύγκλισης στο κανονιστικό πλαίσιο το οποίο θα διασφαλίσει ένα ικανοποιητικό επίπεδο ανάπτυξης με συνθήκες υγιούς ανταγωνισμού.

Στόχος της πολιτικής της ΕΕ για τον ΚΕΑΧ είναι η «υπό- περιφερειακή ολοκλήρωση» μέσα από τη σταδιακή συγχώνευση μεμονωμένων συμφωνιών, εφόσον οι εμπλεκόμενες χώρες μιας συγκεκριμένης γεωγραφικής περιοχής έχουν πετύχει υψηλό επίπεδο κανονιστικής εναρμόνισης⁶³.

Η υλοποίηση της πολιτικής που αναλύουμε στηρίζεται στη σύναψη συμφωνιών με τρίτες χώρες ή με ομάδες χωρών ανά γεωγραφική περιοχή. Όπως γίνεται αντιληπτό η συμφωνία που συνάπτεται δεν αποτελεί μια πολυμερή συμφωνία που είναι προϊόν μιας διαπραγμάτευσης ισότιμων μερών. Με την συμφωνία αυτή θεσπίζεται μια θεσμική διαδικασία ένταξης στην ήδη διαμορφωμένη εσωτερική αγορά της ΕΕ για λογαριασμό των

⁶³ COM (2008) 596:7

Χαροκόπος Μιχάλης, Διεθνείς διαστάσεις των πολιτικών της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το φυσικό αέριο και τις αερομεταφορές. Θεσμοί, συμφέροντα και ιδέες. Εκδ. Παπαζήση 2014, σ. 248.

εταίρων του ΚΕΑΧ. Για να μην προκληθεί κατακερματισμός του ΚΕΑΧ, οι συμφωνίες βασίζονται σε ένα κείμενο πολυμερούς χαρακτήρα που εφαρμόζεται σε όλες τις χώρες-εταίρους με ανάλογη προσαρμογή στις ανάγκες κάθε περίπτωσης.

Οι χώρες που γειτνιάζουν με την ΕΕ και θα αποτελέσουν τους «ενδεχόμενους εταίρους» χωρίζονται σε γεωγραφικά πεδία. Το πρώτο πεδίο είναι οι χώρες της Νοτιοανατολικής Ευρώπης, Αλβανία, Βοσνία Ερζεγοβίνη, Μαυροβούνιο, Σερβία, ΠΓΔΜ και αποστολή των Ηνωμένων Εθνών για την προσωρινή διοίκηση του Κοσσυφοπεδίου. Το δεύτερο πεδίο είναι οι χώρες της Μεσογείου, Αίγυπτος, Αλγερία, Λίβανος, Μαρόκο, Ιορδανία, Ισραήλ, Παλαιστίνη, Συρία, Τυνησία. Τέλος σε ένα τρίτο πεδίο είναι η Τουρκία, Μολδαβία, Ουκρανία, Λευκορωσία.

Το πρώτο πεδίο των χωρών της Νοτιοανατολικής Ευρώπης γίνεται ένας περαιτέρω διαχωρισμός ανάλογα με το βαθμό προόδου και τη δυναμική των χωρών. Στην πρώτη κατηγορία είναι η Σερβία η οποία έχει επιτελέσει σημαντική πρόοδο μέσα από την εφαρμογή της ευρωπαϊκής νομοθεσίας στα θέματα της λειτουργίας της αγοράς, της ασφάλειας, της προστασίας από έκνομες ενέργειες και στη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας. Στην δεύτερη κατηγορία εντάσσονται χώρες με μικρή αγορά όπως η Αλβανία, το Μαυροβούνιο και η ΠΓΔΜ. Αυτές οι χώρες έχουν καταφέρει να σημειώσουν πρόοδο στην εναρμόνιση του θεσμικού τους πλαισίου με εκείνο της ΕΕ για τους τομείς της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας, υποδομές, και αερομεταφορές. Στην τρίτη κατηγορία είναι η Βοσνία Ερζεγοβίνη η οποία σημειώνει καθυστέρηση στην πρόοδο και την εναρμόνιση καθώς αυτό εξαρτάται από την εσωτερική πολιτική της κατάσταση.

Όσον αφορά το πεδίο των χωρών της Μεσογείου, η ειδοποιός διαφορά είναι ότι οι χώρες αυτές δεν είναι υπό ένταξη στην ευρωπαϊκή οικογένεια και δεν υπάρχει ούτε ως προοπτική. Αυτό είναι ένα σημαντικό στοιχείο για την πραγματοποίηση από μέρους των χωρών όλων των αλλαγών που υπαγορεύονται από την ΕΕ. Επιπλέον, οι αεροπορικές σχέσεις με τη Μεσόγειο επηρεάζονται από τη γενικότερη πολιτική αστάθεια στις περιοχές αυτές και τα τεκταινόμενα στην ευρύτερη περιοχή, αλλά και στην δυσλειτουργία των θεσμών τους και το χαμηλό επίπεδο υποδομών.

Οι αεροπορικές σχέσεις που έχει η ΕΕ με τις χώρες της Μεσογείου βασίζεται εν πολλοίς στο πλαίσιο της Ευρωμεσογειακής Εταιρικής Σχέσης⁶⁴. Οι κύριες συνιστώσες που αποφασίστηκαν είναι πρώτον, η συνιστώσα της πολιτικής και ασφάλειας, δεύτερον η χρηματοοικονομική συνιστώσα και τρίτον η κοινωνική- πολιτισμική. Επίσης, σημαντικό ρόλο παίζει η ευρω- μεσογειακή πολιτική για τις αερομεταφορές και ο στόχος τους για τη δημιουργία ενός ολοκληρωμένου διατροπικού ευρω- μεσογειακού δικτύου μεταφορών⁶⁵.

Στις 30-5-2007 στον 8^ο Ευρωμεσογειακό φόρουμ για τις μεταφορές, ορίστηκαν τρεις κύριοι άξονες που θα διέπουν τον τομέα των αερομεταφορών.

1. Τη μεταρρύθμιση του νομοθετικού πλαισίου κάθε χώρας προκειμένου να διευκολυνθεί το άνοιγμα των αγορών και να μην εμποδίζεται ο ανταγωνισμός.

2. Τη συνεργασία στο θέμα της ασφάλειας και η εναρμόνιση με τη νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

3. Την εισαγωγή διασυννοριακών ρυθμίσεων σχετικών με τη διερεύνηση ατυχημάτων και την ενίσχυση του ρυθμιστικού πλαισίου στους τομείς της ασφάλειας και της προστασίας από έκνομες ενέργειες.

Με βάση όσα είπαμε και κλείνοντας και αυτό το γεωγραφικό πεδίο, θέλουμε να διαπιστώσουμε ότι η προσέγγιση είναι επιφυλακτικότερη και σίγουρα δεν έχει την ίδια επιτυχία με εκείνης των Βαλκανίων.

Ο σχεδιασμός της Επιτροπής για τον ΚΕΑΧ περιλαμβάνει και κάποιες άλλες χώρες που αναφέρθηκαν παραπάνω. Η Τουρκία και η Ρωσία είναι μέσα σε αυτές τις χώρες και η ΕΕ ενδιαφέρεται να της εντάξει στον ΚΕΑΧ για συγκεκριμένους λόγους. Από τη μια η Ρωσία αντιμετωπίζεται ως προτεραιότητα για τις εξωτερικές αεροπορικές σχέσεις της ΕΕ γιατί είναι μεν

⁶⁴ Η Ευρωμεσογειακή Εταιρική Σχέση (ή διαδικασία της Βαρκελώνης) ξεκίνησε το 1995 με την ευρωμεσογειακή διάσκεψη στην Βαρκελώνη. Υιοθετήθηκε από την Ευρωπαϊκή Ένωση με σκοπό να βελτιώσει τις σχέσεις ανάμεσα στην Ευρώπη και τις περιοχές του Μαγκρέμπ και του Μασρέκ. Η διεύρυνση της Ευρωπαϊκής Ένωσης το 2004, έφερε δύο μεσογειακούς εταίρους, την Κύπρο και τη Μάλτα στην Ένωση. Η Ευρωμεσογειακή Εταιρική Σχέση αποτελείται σήμερα από 37 μέλη, 27 κράτη μέλη της ΕΕ και 10 μεσογειακούς εταίρους (Αλγερία, Αίγυπτος, Ισραήλ, Ιορδανία, Λίβανος, Μαρόκο, Παλαιστινιακή Αρχή, Συρία, Τυνησία και Τουρκία). Η Λιβύη έχει καθεστώς παρατηρητή από το 1999.

⁶⁵ Συμπεράσματα της Ευρωμεσογειακής Διάσκεψης των υπουργών για το θέμα των μεταφορών στο Μαρακές το 2005.

μια γειτονική χώρα, είναι δε και ενδιαφέρουσα από οικονομική και πολιτική άποψη. Η Ρωσία συγκεκριμένα είναι από μόνη της μια ειδική περίπτωση, και έτσι αντιμετωπίζεται και από την ΕΕ, για αυτό το λόγο επιβάλλεται στην μεταξύ τους διαπραγμάτευση ένα ειδικό πλαίσιο. Από την άλλη οφείλουμε να αναδείξουμε και την προτεραιότητα της ΕΕ να αναπτύξει εξωτερικές αεροπορικές σχέσεις με την Ρωσία λόγω της γειτονίας της αλλά και για λόγους που την αφορούν αποκλειστικά από οικονομική και πολιτική άποψη⁶⁶. Προτεραιότητα από την πλευρά της ΕΕ δίνεται στη συνεργασία στους τομείς της ασφάλειας και της προστασίας από έκνομες ενέργειες, της προστασίας του περιβάλλοντος και στην αεροδιαστημική βιομηχανία.

Από την πλευρά της Ρωσίας παρατηρείται μια προσπάθεια επίδειξης ισχύος και αυτή η τακτική είναι που καθυστερεί την ανάπτυξη των αεροπορικών σχέσεων ΕΕ- Ρωσίας. Συγκεκριμένα, η Ρωσία έχει παγώσει τη διαδικασία τροποποίησης των διμερών αεροπορικών συμφωνιών της με τα κ-μ παρότι αποδέχτηκε να το πράξει στη συνάντηση κορυφής ΕΕ- Ρωσίας τον Οκτώβριο του 2011. Σε αυτή τη συνάντηση η Ρωσία απεδέχθη τη ρήτρα του κοινοτικού αερομεταφορέα αλλά μέχρι σήμερα το Κρεμλίνο δεν έχει δώσει την τελική έγκριση για τη συμφωνία. Αυτή η άρνηση υλοποίησης της δέσμευσης αποδεικνύει και την αναποτελεσματικότητα με την οποία η ΕΕ ασκεί πίεση στη Ρωσία για να μεταβάλλει τη υπάρχουσα στασιμότητα στις μεταξύ τους σχέσεις.

Ένα επιπλέον ζήτημα που απασχολεί τους ευρωπαίους είναι το θέμα των υπερπτήσεων στην Σιβηρία. Η Ρωσία επιβάλλει αφενός ειδική έγκριση και αφετέρου υπερβολικές χρεώσεις σε όποια εταιρεία υπερίπταται από τη Σιβηρία με αποτέλεσμα αυτό να δημιουργεί πονοκέφαλο στις χώρες που πραγματοποιούν δρομολόγια των οποίων τα σχέδια πτήσεις απαιτούν διέλευση από το σημείο αυτό. Τα δρομολόγια αυτά είναι συνήθως από Ευρώπη ή ΗΠΑ προς Ασία. Για το ζήτημα αυτό η Ρωσία μονόγραψε τη συμφωνία στο πλαίσιο της συνόδου κορυφής ΕΕ- Ρωσίας το Νοέμβριο του 2006. Μέχρι σήμερα, πάνω από δέκα χρόνια μετά, δεν έχει εγκριθεί.

⁶⁶ Χαροκόπος Μιχάλης, Διεθνείς διαστάσεις των πολιτικών της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το φυσικό αέριο και τις αερομεταφορές. Θεσμοί, συμφέροντα και ιδέες. Εκδ. Παπαζήση, 2014, σελ. 272.

Η πολιτική των αερομεταφορών της ΕΕ. Τρέχουσες Εξελίξεις
Τρις Α. Παπαδοπούλου Παπάζογλου

Από τα προαναφερθέντα συνάγεται το συμπέρασμα ότι ο στόχος της δημιουργίας ενός κοινού αεροπορικού χώρου είναι ένας στόχος που δε φαίνεται να είναι ρεαλιστικά άμεσος αλλά μακροπρόθεσμος. Οι εικόνες στασιμότητας ομοιάζουν και με τις αντίστοιχες της ΕΕ με την Τουρκία. Η Τουρκία λόγω του πολιτικού υποβάθρου καθιστά την προοπτική του κοινού αεροπορικού χώρου μακρινό στόχο και αμφίβολο ως προς την υλοποίηση του.

Μια σαφής καταστρατήγηση των βασικών αρχών της ενιαίας αγοράς, είναι η αυθαίρετη τουρκική απαγόρευση των κυπριακών αεροσκαφών να προσγειώνονται σε τουρκικό αεροδρόμιο. Επίσης, η τουρκική πλευρά δεν συνεργάζεται με το κυπριακό κέντρο ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, δημιουργώντας προβλήματα στην υλοποίηση του ΕΕΟ και στην εν γένει ασφάλεια του εναερίου χώρου.

Κλείνοντας αυτή την παράγραφο για τον ΚΕΑΧ, θα κάνουμε και μια αναφορά στις υπόλοιπες χώρες του τρίτου πεδίου, τις χώρες του Εύξεινου Πόντου, ήτοι την Ουκρανία, Αζερμπαϊτζάν Αρμενία, την Μολδαβία και την Γεωργία. Σε αυτή την ομάδα χωρών η Επιτροπή δίνει ιδιαίτερη σημασία στους τομείς της ασφάλειας και της προστασίας από έκνομες ενέργειες θέτοντας ως προτεραιότητα τη σύγκλιση των νομοθεσιών. Συγκεκριμένα, η ΕΕ έχει καταλήξει σε συνολικές συμφωνίες με την Μολδαβία και την Γεωργία, ενώ βρίσκεται σε διαπραγμάτευση με το Αζερμπαϊτζάν και την Ουκρανία.

Συνοψίζοντας, ο στόχος της ΕΕ είναι ξεκάθαρος και είναι η επέκταση του ΚΕΑΧ προς Ανατολάς. Το θέμα είναι κατά πόσο είναι υλοποιήσιμο αυτό και μένει να δούμε αν οι προσδοκίες θα πραγματοποιηθούν στο μέλλον.

Κεφάλαιο 4 - Δικαιώματα επιβατών

4.1 Εισαγωγή

Ο στόχος της προστασίας των δικαιωμάτων των καταναλωτών, και εν προκειμένω των επιβατών, υπήρξε πάντοτε μέλημα της ΕΕ. Αυτή η προτεραιότητα της ΕΕ αποτυπώθηκε σε μια σειρά Ευρωπαϊκών Κανονισμών⁶⁷ που καλούνται να εφαρμόσουν τα κ-μ ενώ παράλληλα θα πρέπει να θεσπίσουν αποτελεσματικές κυρώσεις που θα αποτρέψουν παραβιάσεις των σχετικών διατάξεων.

Νομική βάση των δικαιωμάτων των επιβατών αποτελεί το άρθρο 91 παρ. 1 και 100 παρ. 2 της ΣΛΕΕ. Η νομοθεσία της ΕΕ σχετικά με τα δικαιώματα των επιβατών έχει θεσπιστεί για να διασφαλίσει ένα ελάχιστο εναρμονισμένο επίπεδο προστασίας για όλα τα μέσα μεταφοράς. Στην ενότητα αυτή, θα καταγράψουμε τα δικαιώματα των επιβατών που χρησιμοποιούν τις αεροπορικές μεταφορές. Οι δύο Ευρωπαϊκοί Κανονισμοί είναι ο 261/ 2004 που αναφέρεται σε περιπτώσεις μεγάλης καθυστέρησης, άρνησης επιβίβασης ή ακύρωσης πτήσης και ο 1107/2006 για την προστασία μιας ευάλωτης κατηγορίας ταξιδιωτών, των ανθρώπων με μειωμένη κινητικότητα ή άτομα με αναπηρία.

Η νομοθεσία αυτή προστίθεται σε ένα ευρύτερο πλαίσιο νομοθεσίας για την προστασία των καταναλωτών⁶⁸ και τα οργανωμένα ταξίδια⁶⁹, καθώς και στις ισχύουσες διεθνείς συμβάσεις⁷⁰, στον ΧΘΔ και τις κατάλληλες εθνικές

⁶⁷ Οι Ευρωπαϊκοί κανονισμοί είναι ο 261/2004 και 1107/2006 που θα αναλύσουμε παρακάτω και ο 889/2002 για την ευθύνη του αερομεταφορέα σε περίπτωση ατυχήματος.

⁶⁸ Εκ των οποίων η οδηγία 93/13/ΕΟΚ σχετικά με τις καταχρηστικές ρήτρες των συμβάσεων που συνάπτονται με καταναλωτές, η οδηγία 2005/29/ΕΚ για τις αθέμιτες εμπορικές πρακτικές, ο κανονισμός (ΕΚ) 2006/2004 σχετικά με τη συνεργασία στον τομέα της προστασίας των καταναλωτών και η οδηγία 2011/83/ΕΕ σχετικά με τα δικαιώματα των καταναλωτών.

⁶⁹ Οδηγία 90/314/ΕΟΚ για τα οργανωμένα ταξίδια και τις οργανωμένες διακοπές και περιηγήσεις. Το 2013, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρότεινε να τροποποιηθεί η ως άνω νομοθεσία ώστε να λαμβάνει υπόψη τις εξελίξεις της αγοράς (COM(2013)0512). Η πρόταση αυτή τελεί υπό συζήτηση και εξετάστηκε από το Κοινοβούλιο, σε πρώτη ανάγνωση στις 12 Μαρτίου 2014 (P7_TA(2014)0222

⁷⁰ Τα καθεστώτα ευθύνης των μεταφορών σε περίπτωση ατυχήματος είναι ευθυγραμμισμένα με τις σχετικές διεθνείς συμβάσεις: Σύμβαση του Μόντρεαλ για τις αεροπορικές μεταφορές (που μεταφέρθηκε και επεκτάθηκε σε πτήσεις εσωτερικού από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 889/2002)· Σύμβαση των Αθηνών για τις θαλάσσιες μεταφορές (οι σχετικές διατάξεις έχουν μεταφερθεί και επεκταθεί στις εθνικές μεταφορές από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 392/2009)· Σύμβαση για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (οι σχετικές διατάξεις έχουν μεταφερθεί και επεκταθεί στις εθνικές

διατάξεις. Ωστόσο, η εφαρμογή της νομοθεσίας αυτής είναι δύσκολη και η προσφυγή στα δικαστήρια συχνή με αποτέλεσμα το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης να διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο στην ερμηνεία της.

Τέλος, καθοριστικό ρόλο παίζει και η συμβολή του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σε θέματα προστασίας των δικαιωμάτων των επιβατών όλων των μέσων μεταφοράς. Κύριος στόχος του είναι πλέον να εξασφαλιστεί η αποτελεσματική εφαρμογή των κανονισμών που έχουν υιοθετηθεί τα τελευταία χρόνια. Στο πλαίσιο αυτό έχει ταχθεί υπέρ της θέσπισης πιο ελαστικών κανόνων, υπέρ της παροχής σαφών και ακριβών πληροφοριών στους επιβάτες πριν και κατά τη διάρκεια του ταξιδιού τους, υπέρ της θέσπισης απλών και ταχέων μηχανισμών προσφυγής και, τέλος, υπέρ ενός καλύτερου ελέγχου της εφαρμογής της ισχύουσας νομοθεσίας. Αξίζει να αναφέρουμε τη συμβολή του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου στον καθορισμό του ασαφούς όρου «εξαιρετικές περιστάσεις» που επιτρέπουν στους μεταφορείς να απαλλάσσονται από ορισμένες υποχρεώσεις. Αυτό το πρότεινε με ψήφισμα το 2012.

Κύριες προτάσεις του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σε θέματα δικαιωμάτων των επιβατών στις αερομεταφορές είναι τα κάτωθι:

 Ψήφισμα της 25ης Νοεμβρίου 2009 σχετικά με την αποζημίωση επιβατών σε περίπτωση χρεοκοπίας αεροπορικών εταιρειών, P7_TA(2009)0092.

 Ψήφισμα της 25ης Οκτωβρίου 2011 σχετικά με την κινητικότητα και την ένταξη ατόμων με αναπηρία και την ευρωπαϊκή στρατηγική για την αναπηρία 2010-2020, P7_TA(2011)0453.

 Ψήφισμα της 29ης Μαρτίου 2012 σχετικά με τη λειτουργία και την εφαρμογή των κεκτημένων δικαιωμάτων των ατόμων που ταξιδεύουν αεροπορικά, P7_TA(2012)0099.

μεταφορές από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1371/2007). Στις περιπτώσεις που δεν καλύπτονται από τις ως άνω συμβάσεις ή τη μεταφορά τους στο δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εφαρμόζονται οι κατάλληλες εθνικές διατάξεις (μεταφορά με λεωφορείο ή πούλμαν και εσωτερικές πλωτές μεταφορές).

 Ψήφισμα της 23ης Οκτωβρίου 2012 σχετικά με τα δικαιώματα των επιβατών σε όλους τους τρόπους μεταφοράς, P7_TA(2012)0371.

 Νομοθετικό ψήφισμα της 5ης Φεβρουαρίου 2014 επί της πρότασης κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004 καθώς και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2027/97, P7_TA(2014)0092.

4.2 Ευρωπαϊκός Κανονισμός 261/2004

Ο Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης, ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης, καθορίζει τα δικαιώματα των επιβατών όταν η πτήση τους καθυστερεί να αναχωρήσει, ακυρώνεται ή όταν τους αρνούνται την επιβίβαση λόγω υπερκράτησης.

Ο εν λόγω Κανονισμός εφαρμόζεται στους επιβάτες υπό ορισμένες προϋποθέσεις, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 3:

 Οι επιβάτες να έχουν αναχωρήσει από αερολιμένα που βρίσκεται στο έδαφος κ-μ.

 Οι επιβάτες να έχουν αναχωρήσει από αερολιμένα στο έδαφος Τρίτης Χώρας με προορισμό αερολιμένα στο έδαφος Κράτους Μέλους και εφόσον η πτήση πραγματοποιείται με κοινοτικό αερομεταφορέα

 Οι επιβάτες να έχουν επιβεβαιωμένη κράτηση στην συγκεκριμένη πτήση

 Να έχουν παρουσιαστεί στον έλεγχο των εισιτηρίων την ώρα που έχει υποδείξει ο αερομεταφορέας ή εφόσον δεν προσδιορίζεται ώρα, το αργότερο σαράντα πέντε λεπτά πριν την αναγραφόμενη αναχώρηση της πτήσης, ή

✚ Να έχουν μεταφερθεί από την πτήση για την οποία έχουν κράτηση σε άλλη πτήση.

Μια υποχρέωση που ορίζεται ρητά στο άρθρο 14 του Ευρωπαϊκού Κανονισμού 261/04 είναι η υποχρέωση ενημέρωσης των επιβατών. Συγκεκριμένα, οι αερομεταφορείς εξασφαλίζουν ότι κατά τον έλεγχο των εισιτηρίων υπάρχει αναρτημένη με ευδιάκριτο για τους επιβάτες τρόπο ευανάγνωστη γνωστοποίηση με το ακόλουθο κείμενο: «Σε περίπτωση που σας αρνηθούν την επιβίβαση ή σε περίπτωση ματαίωσης ή δώρης τουλάχιστο καθυστέρησης της πτήσης, ζητήστε στη θυρίδα ελέγχου των εισιτηρίων ή στη θύρα εξόδου το κείμενο που αναφέρει τα δικαιώματά σας, ιδίως όσον αφορά την αποζημίωση και την παροχή βοήθειας».

Επιπλέον, σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης ή ματαίωσης μια πτήσης ή δώρης τουλάχιστο καθυστέρησης, ο αερομεταφορέας υποχρεούται να δώσει σε κάθε θιγόμενο επιβάτη γραπτή γνωστοποίηση με τους κανόνες αποζημίωσης και παροχής βοήθειας καθώς και με τα στοιχεία του οριζόμενου εθνικού φορέα.

Σχετικά με την άρνηση επιβίβασης λόγω υπερκράτησης, το άρθρο 4 είναι αρκούντως διαφωτιστικό. Πριν προχωρήσει σε άρνηση επιβίβασης επιβατών παρά τη θέλησή τους, ο αερομεταφορέας, αναζητεί επιβάτες διατεθειμένους να παραιτηθούν από την κράτησή τους, με αντάλλαγμα κάποιο όφελος υπό όρους που θα συμφωνηθούν μεταξύ ενδιαφερόμενου επιβάτη και αερομεταφορέα. Στους εθελοντές παρέχεται εναλλακτική μεταφορά.

Εάν δεν παρουσιασθεί ο αριθμός εθελοντών που αναζητά, ο αερομεταφορέας μπορεί τότε να αρνηθεί σε επιβάτες την επιβίβαση παρά τη θέλησή τους. Στους επιβάτες αυτούς προσφέρεται η αποζημίωση και η βοήθεια που περιγράφεται παρακάτω.

i. Μια βοήθεια (ελαφρύ γεύμα, τηλέφωνο και διανυκτέρευση εάν χρειασθεί),

ii. Η επιλογή μεταξύ επιστροφής εντός επτά ημερών (και, ενδεχομένως, την δωρεάν πτήση προς το αρχικό σημείο αναχώρησης), και εναλλακτικής

πτήσης ή συνέχισης του ταξιδιού, το συντομότερο δυνατό, ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία κατόπιν αμοιβαίας συμφωνίας και

Μια άμεση αποζημίωση ορισθείσα ως εξής:

 250 ευρώ για όλες τις πτήσεις έως και 1500 χιλιομέτρων

 400 ευρώ για όλες τις ενδοκοινοτικές πτήσεις άνω των 1500 χιλιομέτρων και όλες τις άλλες πτήσεις μεταξύ 1500 και 3500 χιλιομέτρων

 600 ευρώ για όλες τις άλλες πτήσεις.

Μια άλλη πολύ συχνή περίπτωση που αντιμετωπίζει το επιβατικό κοινό είναι η ακύρωση πτήσης. Το άρθρο 5, σε περίπτωση ακύρωσης της πτήσης, μας ενημερώνει ότι οι επιβάτες μπορούν να επιλέξουν μεταξύ:

1. Της εναλλακτικής μεταφοράς τους, υπό συγκρίσιμες συνθήκες, στον τελικό τους προορισμό ή

2. Της μεταφοράς τους, υπό συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς, στον τελικό τους προορισμό άλλη μέρα που τους εξυπηρετεί εφόσον υπάρχει διαθεσιμότητα θέσεων ή

3. Της επιστροφής του αντιτίμου του εισιτηρίου τους και, εάν συντρέχει η περίπτωση, πτήσης επιστροφής στο αρχικό σημείο αναχώρησης. Η επιστροφή του αντιτίμου γίνεται για το μέρος του ταξιδιού που δεν πραγματοποιήθηκε καθώς και για τα μέρη του ταξιδιού που πραγματοποιήθηκαν εφόσον η πτήση δεν εξυπηρετεί πλέον κανένα σκοπό σε σχέση με το αρχικό ταξιδιωτικό σχέδιο.

Επιπλέον, οι επιβάτες της ακυρωθείσας πτήσης δικαιούνται ελαφρύ γεύμα, επικοινωνία, διανυκτέρευση και μεταφορά μεταξύ αερολιμένα και καταλύματος. Οι επιβάτες δικαιούνται όλα τα παραπάνω, ανεξάρτητα από το λόγο ακύρωσης της πτήσης.

Τέλος, ο επιβάτης λαμβάνει αποζημίωση όπως αναφέρθηκε παραπάνω σύμφωνα με το άρθρο 7 του Κανονισμού. Η παραπάνω αποζημίωση δεν πληρώνεται στους επιβάτες της ακυρωθείσας πτήσης, όταν ο επιβάτης ενημερωθεί και του προσφερθεί εναλλακτική μεταφορά εντός ορισμένων χρονικών προθεσμιών ή η πτήση ακυρώνεται λόγω εκτάκτων

περιστάσεων που δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν ακόμη και εάν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα.

Βάσει του άρθρου 6, σε **περίπτωση καθυστέρησης** μιας πτήσης, προβλέπεται αποζημίωση για:

1. Δύο ώρες ή περισσότερο προκειμένου για όλες τις πτήσεις έως 1500 χιλιομέτρων, ή
2. Τρεις ώρες ή περισσότερο προκειμένου για όλες τις ενδοκοινοτικές πτήσεις άνω των 1500 χιλιομέτρων και για όλες τις άλλες πτήσεις μεταξύ 1500 και 3500 χιλιομέτρων, ή
3. Τέσσερις ώρες ή περισσότερο προκειμένου για πτήσεις που δεν εμπίπτουν στα στοιχεία α) ή β),

Ο αερομεταφορέας παρέχει στους επιβάτες δωρεάν επικοινωνία, γεύματα, διανυκτέρευση και μεταφορά μεταξύ αερολιμένα και καταλύματος.

Όταν η καθυστέρηση είναι τουλάχιστον πέντε (5) ώρες, οι επιβάτες μπορούν να επιλέξουν να λάβουν το αντίτιμο του εισιτηρίου τους και να μην ταξιδέψουν με την πτήση, σύμφωνα με το άρθρο 8.

Οι επιβάτες μιας πτήσης που φθάνει στον τελικό της προορισμό με καθυστέρηση τουλάχιστο τρεις (3) ώρες, μπορούν να λάβουν αποζημίωση όπως οι επιβάτες μιας ακυρωθείσας πτήσης εκτός εάν η καθυστέρηση προκλήθηκε από έκτακτες περιστάσεις, οι οποίες δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν ακόμη και εάν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα από τον αερομεταφορέα.

Από τα προλεγόμενα συνάγεται ότι ο νομοθέτης έχει μεριμνήσει υπέρ του επιβατικού κοινού, οι οποίοι είναι καταναλωτές και έχουν εκτός από υποχρεώσεις και δικαιώματα όντας αντισυμβαλλόμενα μέρη μιας σύμβασης με αεροπορική εταιρία. Το εισιτήριο είναι μια σύμβαση μεταφοράς προσώπων που περιέχει όρους. Η ενημέρωση των επιβατών για τους όρους αυτούς, είναι αναγκαία ώστε να γνωρίζουν πώς να πράξουν σε κάθε περίπτωση, να γνωρίζουν τα δικαιώματά τους και να τα διεκδικούν.



4.3 Ευρωπαϊκός Κανονισμός 1107/2006

Με την υιοθέτηση του Ευρωπαϊκού Κανονισμού 1107/2006, δημιουργήθηκε εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης ένα ενιαίο νομικό καθεστώς το οποίο αφορά στα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία και μειωμένη κινητικότητα όταν ταξιδεύουν αεροπορικώς.

Σύμφωνα με τον Κανονισμό, ως «άτομο με αναπηρία» ή «άτομο με μειωμένη κινητικότητα», νοείται *«οποιοδήποτε πρόσωπο, η κινητικότητα του οποίου είναι μειωμένη κατά τη χρήση των μεταφορικών μέσων, λόγω οποιασδήποτε σωματικής αναπηρίας (αισθητήριας ή κινητικής, μόνιμης ή προσωρινής), διανοητικής ανικανότητας ή αδυναμίας, ή λόγω οποιασδήποτε άλλης αιτίας ανικανότητας ή ηλικίας, και η κατάσταση του οποίου απαιτεί κατάλληλη προσοχή και προσαρμογή των προσφερόμενων σε όλους τους επιβάτες υπηρεσιών στις ιδιαίτερες ανάγκες του προσώπου αυτού»*.

Η ΕΕ έχοντας μια ευαισθησία στις ανάγκες των ατόμων με αναπηρία και στην προσπάθεια της να δημιουργήσει παντού έναν περιβάλλον προσβάσιμο για όλους, προασπίζει τα δικαιώματα τους με τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό 1107/2006.

Ο επιδιωκόμενος σκοπός του Κανονισμού είναι η διευκόλυνση της πρόσβασης των ατόμων με αναπηρία και μειωμένη κινητικότητα στις αεροπορικές μεταφορές και η διασφάλιση της παροχής της απαραίτητης συνδρομής, όταν ταξιδεύουν αεροπορικώς.

Οι διατάξεις του Κανονισμού εφαρμόζονται στα άτομα με αναπηρία τα οποία χρησιμοποιούν ή σκοπεύουν να χρησιμοποιήσουν εμπορικές υπηρεσίες αεροπορικής μεταφοράς. Επίσης, καλύπτει και τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα, ενώ περιλαμβάνει και άλλες κατηγορίες ατόμων, όπως

οι ηλικιωμένοι ή εκείνοι που αντιμετωπίζουν κάποιο προσωρινό κινητικό πρόβλημα.

Ο Κανονισμός έχει εφαρμογή σε όλες τις εμπορικές πτήσεις οι οποίες αναχωρούν, διέρχονται ή αφικνούνται σε αερολιμένα που ευρίσκεται σε έδαφος κράτους-μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Επιπρόσθετα, ένα μέρος του Κανονισμού (τα άρθρα 3, 4 και 10) εφαρμόζεται και για πτήσεις που αναχωρούν από αερολιμένα τρίτης χώρας, με προορισμό αερολιμένα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όταν πρόκειται για κοινοτικό αερομεταφορέα.

Βάσει του Κανονισμού, οι φορείς λειτουργίας των αερολιμένων και οι αερομεταφορείς υποχρεούνται να παρέχουν, χωρίς καμία επιβάρυνση, στους επιβάτες με αναπηρία ή κινητικά προβλήματα, την συνδρομή που αναφέρεται στα Παραρτήματα I και II του Κανονισμού, αντίστοιχα⁷¹.

Αναλυτικότερα, σύμφωνα με το άρθρο 3 του Κανονισμού, οι αερομεταφορείς, οι πράκτορές τους ή οι ταξιδιωτικοί πράκτορες, δεν μπορούν να αρνούνται σε επιβάτες την αποδοχή κράτησης ή την επιβίβαση τους σε αεροσκάφος, λόγω της αναπηρίας ή της μειωμένης κινητικότητας τους. Αυτή η διάταξη λειτουργεί προληπτικά προς αποφυγή τέτοιων περιστατικών και με τον όρο ότι ο ενδιαφερόμενος έχει έγκυρη κράτηση και εισιτήριο. Ωστόσο στο αμέσως επόμενο άρθρο αναφέρονται οι παρεκκλίσεις και οι ειδικοί όροι σχετικά με την άρνηση επιβίβασης.

Έτσι, σύμφωνα με το άρθρο 4 του Κανονισμού, ένας αερομεταφορέας, ο πράκτοράς του ή ο ταξιδιωτικός πράκτορας μπορεί να αρνηθεί την αποδοχή κράτησης ή την επιβίβαση σε αεροσκάφους ατόμου με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα για λόγους ασφαλείας.

Η παραπάνω άρνηση αυτή μπορεί να αφορά μόνον στις παρακάτω περιπτώσεις:

 Προκειμένου να υπάρξει συμμόρφωση με τις ισχύουσες απαιτήσεις ασφαλείας που ορίζει το διεθνές, ευρωπαϊκό ή εθνικό δίκαιο ή τις απαιτήσεις ασφαλείας που ορίζει η αεροπορική αρχή που εξέδωσε το πιστοποιητικό αερομεταφορέα. Εν προκειμένω, οι απαιτήσεις ασφαλείας

⁷¹ Τα Παραρτήματα του Ευρωπαϊκού Κανονισμού 1107/06 επισυνάπτονται στο Παράρτημα της παρούσας εργασίας.

ορίζονται για τα αεροπλάνα στον Κανονισμό 8/2008 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

 Εάν το μέγεθος του αεροσκάφους ή των θυρών του αεροσκάφους καθιστά φυσικώς αδύνατη την επιβίβαση ή την μεταφορά του εν λόγω επιβάτη.

Επιπλέον, για την συμμόρφωση με τις απαιτήσεις ασφαλείας, ένας αερομεταφορέας, ο πράκτοράς του ή ο ταξιδιωτικός πράκτορας μπορεί να απαιτήσει το άτομο με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα να συνοδεύεται από άλλο άτομο, το οποίο δύναται να παρέχει τη συνδρομή που χρειάζεται στο άτομο με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα.

Σύμφωνα με το άρθρο 6, προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι οι επιβάτες με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα λαμβάνουν την προβλεπόμενη συνδρομή, οι αερομεταφορείς, οι πράκτορές του ή οι ταξιδιωτικοί τους πράκτορες θα πρέπει να επισημαίνουν την ανάγκη της εκ των προτέρων προειδοποίησης-γνωστοποίησης σχετικής ανάγκης από τους ενδιαφερόμενους.

Από την άλλη μεριά, για την αποφυγή ταλαιπωρίας, οι επιβάτες με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα θα πρέπει να ενημερώνουν σχετικά τον αερομεταφορέα ή τον πράκτορα του ή στον ταξιδιωτικό του πράκτορα κατά την στιγμή της κράτησης.

Όταν ένας αερομεταφορέας, ο πράκτοράς του ή ταξιδιωτικός πράκτορας παραλαμβάνει κοινοποίηση για την ανάγκη συνδρομής, τουλάχιστον 48 ώρες πριν από τη δημοσιευμένη ώρα αναχώρησης της πτήσης, διαβιβάζει τη σχετική πληροφορία τουλάχιστον 36 ώρες πριν από τη δημοσιευμένη ώρα αναχώρησης της πτήσης:

1. Στους φορείς διαχείρισης των αερολιμένων αναχώρησης, άφιξης και ανταπόκρισης, και

2. Στον πραγματικό αερομεταφορέα της πτήσης, εφόσον η κράτηση δεν έχει γίνει στον εν λόγω αερομεταφορέα, εκτός αν τη στιγμή της κοινοποίησης δεν είναι γνωστή η ταυτότητα του πραγματικού αερομεταφορέα, περίπτωση κατά την οποία η πληροφορία διαβιβάζεται το συντομότερο δυνατόν.

Αν η κοινοποίηση δεν παραληφθεί εντός του προαναφερόμενου χρονικού περιθωρίου, ο αερομεταφορέας ή ταξιδιωτικός πράκτορας πρέπει να την διαβιβάσει το συντομότερο δυνατόν και να προβεί σε όλες τις απαραίτητες ενέργειες, προκειμένου να ικανοποιηθούν οι ανάγκες των επιβατών με αναπηρία ή κινητικά προβλήματα.

Σε περίπτωση άρνησης αποδοχής μιας κράτησης για λόγους ασφαλείας, ο αερομεταφορέας, ο πράκτορας του ή ο ταξιδιωτικός πράκτορας πρέπει να καταβάλλει εύλογες προσπάθειες προκειμένου να προσφέρει αποδεκτή εναλλακτική λύση στον επιβάτη με αναπηρία ή κινητικά προβλήματα.

Όταν έχει υπάρξει άρνηση για την επιβίβαση επιβάτη για λόγους αναπηρίας ή μειωμένης κινητικότητας, θα πρέπει να του παρασχεθεί το δικαίωμα της επιστροφής των χρημάτων ή η μεταφορά του με άλλη πτήση, όπως προβλέπεται στο άρθρο 8 του Κανονισμού 261/2004. Το δικαίωμα της επιλογής της πτήσης επιστροφής ή μεταφοράς με άλλη πτήση εξαρτάται από την τήρηση όλων των απαιτήσεων ασφαλείας. Υπενθυμίζεται ότι στην Ελλάδα, αρμόδια αρχή για την εφαρμογή του Κανονισμού 261/2004 είναι το τμήμα δικαιωμάτων των επιβατών που υπάγεται στη Διεύθυνση Αεροπορικής Εκμετάλλευσης της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.

Οι όροι ασφαλείας που ισχύουν για την μεταφορά των ατόμων με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα πρέπει να γνωστοποιούνται με προσιτό τρόπο και στις ίδιες γλώσσες που είναι διαθέσιμες στους άλλους επιβάτες. Επίσης, πρέπει να περιλαμβάνονται λεπτομέρειες που αφορούν τους περιορισμούς μεταφοράς των επιβατών, ή του εξοπλισμού μετακίνησης τους, λόγω του μεγέθους του αεροσκάφους. Οι ταξιδιωτικοί πράκτορες πρέπει επίσης να γνωστοποιούν τις εν λόγω πληροφορίες για τις πτήσεις που περιλαμβάνονται τα οργανωμένα ταξίδια.

Εάν ένας αερομεταφορέας, ο πράκτορας του ή ο ταξιδιωτικός πράκτορας για λόγους ασφαλείας εφαρμόζει τα ανωτέρω αναγραφόμενα (άρνηση αποδοχής ή επιβίβασης), οφείλει να ενημερώσει γραπτώς το ενδιαφερόμενο άτομο με αναπηρία ή με μειωμένη κινητικότητα για τους σχετικούς λόγους. Εφόσον ο επιβάτης επιθυμεί, κατόπιν αιτήσεως, γραπτή γνωστοποίηση, ο αερομεταφορέας, ο πράκτορας του ή ο ταξιδιωτικός

πράκτορας οφείλει να απαντήσει εντός πέντε ημερών από την υποβολή του αιτήματος.

Κεφάλαιο 5 - Διεθνής και Ευρωπαϊκή Οργάνωση για την Πολιτική Αεροπορία

5.1 ICAO

Ο ICAO⁷² δημιουργήθηκε με τη Σύμβαση του Σικάγου. Έχει έδρα στο Μόντρεαλ του Καναδά και ως μέλη έχει όλα τα κ-μ που υπέγραψαν τη Σύμβαση. Λειτουργεί από το έτος 1947 και ως επικεφαλής του έχει τον Γάλλο Ρέιμοντ Μπέντζαμιν (από την 1^η Αυγούστου 2009). Ο Διεθνής αυτός Οργανισμός αποτελεί τμήμα του ΟΗΕ και ένα σημαντικό επίσης στοιχείο είναι ότι συνδέεται με την ΕΕ με μνημόνιο συνεργασίας.

Βάσει του άρθρου 44 της Σύμβασης του Σικάγου, **σκοπός** και επιδιώξεις του ICAO είναι η «ανάπτυξη των αρχών και της τεχνικής της διεθνούς αεροναυτιλίας και η προαγωγή των σχεδίων και της ανάπτυξης των διεθνών αεροπορικών μεταφορών» και ειδικότερα:

1. «Η ασφαλής και κανονική ανάπτυξη της Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας»,
2. «Η ενθάρρυνση της τεχνικής της κατασκευής και εκμετάλλευσης αεροσκαφών για ειρηνικούς σκοπούς»,
3. «Η ανάπτυξη αεροπορικών γραμμών, αερολιμένων και αεροναυτιλιακών διευκολύνσεων για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία»,
4. Η οργάνωση «...ασφαλών, τακτικών, αποτελεσματικών και οικονομικών αερομεταφορών»,
5. Η εξασφάλιση του σεβασμού των δικαιωμάτων των συμβαλλομένων κρατών και,
6. Γενικά, η « προαγωγή της ανάπτυξης από κάθε άποψη της διεθνούς πολιτικής αεροπορίας».

Τα **όργανα** του Διεθνούς αυτού Οργανισμού είναι τρία και είναι: (α) η Γενική Συνέλευση, (β) το Συμβούλιο και (γ) η Γραμματεία. Σύμφωνα με το

⁷² www.icao.int

Η πολιτική των αερομεταφορών της ΕΕ. Τρέχουσες Εξελίξεις
Τρις Α. Παπαδοπούλου Παπάζογλου

άρθρο 49 της Σύμβασης του Σικάγου, η Γενική Συνέλευση είναι το συλλογικό διακυβερνητικό όργανο. Αποτελείται από εκπροσώπους όλων των κρατών μελών και έχει γενική αρμοδιότητα να εξετάζει οποιαδήποτε θέματα σχετικά με τα αντικείμενα του Οργανισμού.

Αλλά το αποφασιστικό όργανο για τη λειτουργία του ICAO, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 50, είναι το Συμβούλιο. Το Συμβούλιο αποτελείται από εκπροσώπους 36 κρατών μελών οι οποίοι εκλέγονται για μία τριετία από τη Γενική Συνέλευση. Στη σύνθεση του Συμβουλίου πρέπει να καταβάλλεται προσπάθεια ώστε η εκπροσώπηση να είναι ισομερής για τις τρεις κατηγορίες κρατών: αυτών που διαδραματίζουν ένα σημαντικό ρόλο στις αεροπορικές μεταφορές, αυτών που προσφέρουν τις μεγαλύτερες διευκολύνσεις από άποψη τεχνικών εγκαταστάσεων και υπηρεσιών για τη διεθνή πολιτική αεροπορία και, τέλος, αυτών που ανήκουν στις κυριότερες γεωγραφικές περιοχές του κόσμου.

Το Συμβούλιο, στην άσκηση των **αρμοδιοτήτων** του και σύμφωνα με τα άρθρα 52, 54 και 55, έχει το δικαίωμα να εκδίδει ψηφίσματα και να απευθύνει συστάσεις. Κυρίως όμως έχει επί πολλών θεμάτων το δικαίωμα λήψεως αποφάσεων, σύναψης διεθνών Συμφωνιών με κράτη ή διεθνείς Οργανισμούς και έκδοσης πράξεων νομοθετικού περιεχομένου που δεσμεύουν τα κράτη μέλη. Γενικά, οι εξουσίες του Συμβουλίου για τη σύναψη διεθνών συμφωνιών προβλέπονται από τα άρθρα 64 και 65 της Σύμβασης του Σικάγου και αφορούν θέματα συμφωνιών για εγκαταστάσεις και υπηρεσίες εναερίου κυκλοφορίας σε διάφορα κράτη ή συμφωνίες με άλλους διεθνείς Οργανισμούς για την οργάνωση κοινών υπηρεσιών και συνεργασίας σε θέματα πολιτικής αεροπορίας (όπως π.χ. με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή Πολιτικής Αεροπορίας).

Το σημαντικό στις αρμοδιότητες του ICAO είναι οι νομοθετικές, ελεγκτικές και δικαιοδοτικές αρμοδιότητες που έχει το Συμβούλιο. Ειδικότερα το Συμβούλιο έχει την εξουσία να κάνει τροποποιήσεις στη Σύμβαση Σικάγου, οι οποίες προστίθενται ως Παραρτήματα (Annexes).

Τα Παραρτήματα⁷³ αυτά είναι 19 και περιέχουν ομοιόμορφους κανόνες για τα αεροσκάφη, το ιπτάμενο προσωπικό και τη ρύθμιση της εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών της. Η διαπίστωση ότι ένα τέτοιο σύνολο κανόνων πρέπει κατά διαστήματα να αναθεωρείται για να προσαρμόζεται στην εξέλιξη της τεχνικής – που στο χώρο της αεροπλοΐας έχει ιδιαίτερη κινητικότητα – οδήγησε στην καθιέρωση διαδικασιών που προβλέπονται από τη Σύμβαση του Σικάγου, αλλά λειτουργούν έξω από τα αυστηρώς συμβατικά πλαίσια, με μηχανισμούς που καθιερώνουν στα θέματα αυτά αποκλειστική αρμοδιότητα του Συμβουλίου του ICAO. Σύμφωνα λοιπόν με τα άρθρα 37, περίοδος δεύτερη, και 54, περίοδος (I) της Σύμβασης του Σικάγου, το Συμβούλιο είναι αρμόδιο να υιοθετεί και τροποποιεί **«διεθνείς τυποποιήσεις»** (standards) και **«συνιστώμενες μεθόδους και διαδικασίες»** (συνιστώμενους κανόνες) που στο σύνολο τους χαρακτηρίζονται σαν «Παραρτήματα στη Σύμβαση». Τα «standards and recommended practices» (**SARPS**) συμπληρώνονται από τα documents και από οδηγίες συστάσεις, εγχειρίδια (manuals) και εγκυκλίους (circulars). Η νομική δεσμευτικότητα των κανόνων αυτών, που εκδίδονται μετά από διαβουλεύσεις με τα κράτη μέλη, είναι κυμαινόμενη.

Οι κανόνες «διεθνούς τυποποίησης» είναι εξειδικεύσεις των διατάξεων της σύμβασης του Σικάγου που αναγνωρίζονται σαν **απαραίτητες**, ενώ οι «συνιστώμενες μέθοδοι» (**συνιστώμενοι** κανόνες) αποτελούν υποδείγματα τα οποία τα συμβαλλόμενα κράτη καλούνται να λάβουν υπόψη τους κατά την έκδοση εσωτερικών νόμων και κανονισμών σχετικών με την αεροπλοΐα. Το ιδιαίτερο χαρακτηριστικό και η πρωτοτυπία της διαδικασίας αυτής διαμόρφωσης διεθνών κανόνων δικαίου συνίσταται στο ότι οι κανόνες

⁷³ Annex 1 - Personnel Licensing, Annex 2 - Rules of the Air, Annex 3 - Meteorological Services, Annex 4 - Aeronautical Charts, Annex 5 - Units of Measurement, Annex 6 - Operation of Aircraft, Annex 7 - Aircraft Nationality and Registration Marks, Annex 8 - Airworthiness of Aircraft, Annex 9 – Facilitation, Annex 10 - Aeronautical Telecommunications, Annex 11 - Air Traffic Services, Annex 12 - Search and Rescue, Annex 13 - Aircraft Accident and Incident Investigation, Annex 14 – Aerodromes, Annex 15 - Aeronautical Information Services, Annex 16 - Environmental Protection, Annex 17 – Security, Annex 18 - The Safe Transportation of Dangerous Goods by Air, Annex 19 - Safety management.

συντάσσονται από διεθνή Οργανισμό και έχουν **δεσμευτικό χαρακτήρα** για τα κράτη τα οποία υποχρεούνται να προσαρμόσουν αντίστοιχα και την εθνική τους νομοθεσία. Εντούτοις αν και τα Παραρτήματα τους είναι υποχρεωτικά για τα κράτη μέλη, δεν εφαρμόζονται κατά τρόπο άμεσο στην εσωτερική έννομη τάξη, δεν δεσμεύουν ευθέως τα εσωτερικά όργανα.

Σύμφωνα με το άρθρο 37, τα κράτη μέλη αναλαμβάνουν να προσαρμόσουν τη νομοθεσία τους με τις διατάξεις των Παραρτημάτων (ιδίως με τους κανόνες «διεθνούς τυποποίησης»), αλλά διατηρούν το δικαίωμα «παρέκκλισης». Αν πρόκειται για παρεκκλίσεις των «διεθνών τυποποιήσεων», κάθε κράτος που θα ήθελε να μη συμμορφωθεί σε αυτές οφείλει να ειδοποιήσει εντός (60) ημερών το Συμβούλιο του ICAO ακολουθώντας την διαδικασία παρεκκλίσεων.

Εκτός από τις νομοθετικές αρμοδιότητες, σημαντική είναι και η **δικαιοδοτική αρμοδιότητα** του Συμβουλίου. Σύμφωνα με το άρθρο 84, διαφωνίες μεταξύ δύο ή περισσότερων συμβαλλόμενων κρατών που αφορούν την ερμηνεία ή την εφαρμογή της Σύμβασης του Σικάγου και των Παραρτημάτων της και των οποίων η διευθέτηση δεν καθίσταται δυνατή με διαπραγματεύσεις, μπορούν να αχθούν με μονομερή προσφυγή ενός των κρατών ενώπιον του Συμβουλίου. Η απόφαση του Συμβουλίου είναι επιδεικτική εφέσεως ενώπιον Ειδικού Διαιτητικού Δικαστηρίου, που προβλέπεται από το άρθρο 85 της Σύμβασης. Οι αποφάσεις τους είναι υποχρεωτικές και τελεσίδικες, η μη συμμόρφωση δε προς αυτές επισύρει ως συνέπεια, σύμφωνα με το άρθρο 88, την αναστολή, με απόφαση της Γενικής Συνελεύσεως του ICAO, του δικαιώματος ψήφου στη Γενική Συνέλευση και το Συμβούλιο του ICAO του κράτους που τις παραβιάζει. Εξάλλου, σε πολλές διμερείς διακρατικές συμφωνίες προβλέπεται η διαιτητική διαδικασία για την επίλυση της διαφοράς με υπόδειξη του Συμβουλίου σαν αρμόδιου διαιτητικού οργάνου.

5.2 ECAC

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή Πολιτικής Αεροπορίας (ECAC) ιδρύθηκε το 1954 στο Στρασβούργο στα πλαίσια μιας συντονιστικής Συνδιάσκεψης για τις ευρωπαϊκές αεροπορικές μεταφορές που συγκλήθηκε με την πρωτοβουλία του Συμβουλίου της Ευρώπης, και με σχετική Απόφαση του Συμβουλίου του ICAO. Μετέχουν όλα τα μέλη του EUROCONTROL⁷⁴ και όλα τα μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η ίδρυση της ECAC και οι σχέσεις της με ICAO καλύπτονται από το άρθρο 55 α' της Συμβάσεως του Σικάγου το οποίο προβλέπει ότι το Συμβούλιο του ICAO ιδρύει, όταν το κρίνει σκόπιμο, βοηθητικά όργανα, επί περιφερειακής ή άλλης βάσης, για τη διευκόλυνση της διεξαγωγής του έργου του.

Η Οργάνωση αυτή περιλαμβάνει, σύμφωνα με το καταστατικό της, ως όργανα τη Γενική Συνέλευση, τη Συνδιάσκεψη των Γενικών Διευθυντών Πολιτικής Αεροπορίας των κρατών μελών, την Επιτροπή Συντονισμού και τις Μόνιμες Επιτροπές. Παρακολουθεί την εξέλιξη των αεροπορικών μεταφορών και προτείνει στα μέλη σχέδια Διεθνών Συμβάσεων. Έχει, λοιπόν, αρμοδιότητα για την ανάληψη πρωτοβουλιών, αλλά οι αρμοδιότητες της έχουν όπως ορίζει το άρθρο 1 του καταστατικού της ύ της ECAC, κυρίως **συμβουλευτικό χαρακτήρα** και η δραστηριότητα της, υπόκειται στην έγκριση των κυβερνήσεων, και στην υλοποίηση τους με εθνικά μέτρα.

Κάνοντας μια μικρή ανασκόπηση, θα λέγαμε ότι , με πρωτοβουλία του συντονιστικού της οργάνου, προωθήθηκαν αρκετά σχέδια Συμβάσεων, τα οποία έγιναν δεκτά από τα κράτη μέλη. Στον τομέα των μη τακτικών αεροπορικών υπηρεσιών καταρτίστηκε και υπογράφηκε από τα κράτη μέλη το 1956 μια διεθνής πολυμερής Συμφωνία για τις «εμπορικές ελευθερίες των μη

⁷⁴ Σε ελληνική απόδοση «Ευρωπαϊκή Οργάνωση για την Ασφάλεια της Εναέριας Κυκλοφορίας». Η λειτουργία του EUROCONTROL προέρχονται από το τμήμα Διοίκησης της Κεντρικής Ροής, το οποίο δημιουργήθηκε το 1995 ως απάντηση στις χρόνιες καθυστερήσεις που μάζιζαν την εναέρια κυκλοφορία σε όλη τη δεκαετία του 1980. Το 2011, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή διόρισε το EUROCONTROL ως Ευρωπαϊκό Διαχειριστή Δικτύου. Οι κανόνες εφαρμογής της Ευρωπαϊκής Επιτροπής είναι τώρα η ραχοκοκαλιά της Λειτουργίας Δικτύου Επιχειρήσεων. Ο απώτερος σκοπός αυτών των νέων δεσμευτικών κανόνων που ισχύουν για όλους τους φορείς της πολιτικής αεροπορίας είναι να βελτιωθούν οι επιδόσεις του ευρωπαϊκού δικτύου ATM (Air Traffic Management) .

τακτικών αεροπορικών μεταφορών στην Ευρώπη». Δύο άλλες σημαντικές πολυμερείς συμφωνίες συνάφθηκαν με πρωτοβουλία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Πολιτικής Αεροπορίας: (α) η «πολυμερής Συμφωνία για την αμοιβαία αναγνώριση των πιστοποιητικών πλοϊμότητας για τα εισαγόμενα αεροσκάφη» (1960), και η «διεθνής Συμφωνία για τη διαδικασία καθορισμού των τιμών των τακτικών αεροπορικών μεταφορών (1967).

5.3 EASA

Μέχρι το 2003, τα θέματα ασφαλείας στην εναέρια κυκλοφορία τα κάλυπταν οι Joint Aviation Authorities (JAA), οι οποίες ήταν συνδεδεμένα όργανα. Η EASA ιδρύθηκε με τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό 1592/91, και από το 2003 αντικατέστησε τις JAA. Έχει νομική προσωπικότητα και είναι επιφορτισμένη με την ανάπτυξη Κανονισμών σε θέματα διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (ATM), σε συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, έχει δηλαδή «implementing powers». Προβλέπεται και η συμμετοχή τρίτων κρατών, αν αυτά υιοθετούν το κοινοτικό δίκαιο στους τομείς που καλύπτει η EASA Regulation.

5.4 EUROCONTROL

Το χαρακτηριστικό γνώρισμα του Οργανισμού Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας, ήτοι, οι νομοθετικές εξουσίες για την έκδοση κανονιστικών διατάξεων που δεσμεύουν τα κράτη μέλη, το ξαναβρίσκουμε και στην Ευρωπαϊκή Σύμβαση για την ασφάλεια της εναερίου κυκλοφορίας (Eurocontrol⁷⁵).

Η Ευρωπαϊκή Οργάνωση για την ασφάλεια της εναερίου κυκλοφορίας έχει τη νομική προσωπικότητα και αποτελεί μία πραγματικά υπερεθνική Οργάνωση. Η διαρθρωτική της δομή μπορεί να συγκριθεί με εκείνη των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

Η σύμβαση Eurocontrol έχει ως σκοπό την καθιέρωση ενός ομοιόμορφου ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας

⁷⁵ Επίσημη ιστοσελίδα του Οργανισμού <https://www.eurocontrol.int/articles/who-we-are>

με την προϋπόθεση ότι δε θα θίγει την αρχή της πλήρους και αποκλειστικής κυριαρχίας κάθε κράτους στον εναέριο χώρο του.

Ο οργανισμός Eurocontrol διαθέτει τρία όργανα.

1. Τη Γενική Συνέλευση με αρμοδιότητα τη διαμόρφωση της γενικής πολιτικής. Έχει ευρεία νομοθετική αρμοδιότητα αυτόνομη ή κατά παραχώρηση από τα κ-μ, που εκφράζεται μέσω της έκδοσης αποφάσεων.

2. Το Συμβούλιο με αρμοδιότητα την εφαρμογή των αποφάσεων του ανωτέρω προαναφερθέντος οργάνου και

3. Την Υπηρεσία που έχει την εκτελεστική αρμοδιότητα.

Οι διατάξεις της Σύμβασης καθώς και οι αποφάσεις της ΓΣ έχουν δεσμευτικότητα για τα μέλη του Οργανισμού τα οποία υποχρεούνται να τις εφαρμόσουν. Πάραυτα υπάρχουν ορισμένες νομοθετικές ρυθμίσεις που δεν έχουν άμεση εφαρμογή. Αυτές λοιπόν οι νομοθετικές ρυθμίσεις, μετά από τον Κανονισμό για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό και μετά την προσχώρηση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας στο Eurocontrol το 2004, μετατράπηκαν σε κοινοτικές ρυθμίσεις που έχουν δεσμευτικότητα για τα κ-μ της ΕΕ αλλά και τα κ-μ που είναι μέλη του Eurocontrol και όχι της ΕΕ.

Σύμφωνα με το άρθρο 2 της Σύμβασης, οι κύριες αρμοδιότητες του Οργανισμού είναι:

1. Βελτίωση της αποτελεσματικότητας και ευελιξίας του εναέριου χώρου

2. Η εξέταση και ο συντονισμός θεμάτων που αφορούν την αεροναυτιλία και υποβολή τροποποιήσεων για τον εν λόγω τομέα στους οργανισμούς (ICAO) που τα χειρίζονται.

3. Να εκτελεί, κατόπιν αιτήματος διεθνών οργανισμών ή τρίτων μερών, κάθε άλλο καθήκον που εμπίπτει στο παρόν άρθρο, βάσει ειδικών συμφωνιών που συνάπτονται μεταξύ του Eurocontrol και των ενδιαφερομένων μερών.

Ο Eurocontrol έχει συνάψει συμφωνίες με τον ICAO και την Επιτροπή με τις οποίες συντονίζουν τις δραστηριότητές τους και αναγνωρίζεται στον ICAO ότι είναι ο οργανισμός που έχει την αποκλειστική αρμοδιότητα για τη διαμόρφωση διεθνών αεροναυτικών κανονισμών, την εφαρμογή των οποίων είναι επιφορτισμένος να αναλάβει ο Eurocontrol.

5.5 INTERNATIONAL TRANSPORT FORUM

Το Διεθνές Φόρουμ Μεταφορών είναι ένας διακυβερνητικός οργανισμός στο πλαίσιο του συστήματος του ΟΟΣΑ. Οι 57 χώρες μέλη του δεσμεύτηκαν για την αντιμετώπιση θεμάτων κινητικότητας για τον 21ο αιώνα. Το Διεθνές Φόρουμ Μεταφορών λειτουργεί ως πλατφόρμα για να προωθήσουν την πολιτική και την πρακτική των μεταφορών, με σκοπό τη διασφάλιση της συμμετοχής των μεταφορών στην οικονομική ανάπτυξη, την προστασία του περιβάλλοντος, την κοινωνική ένταξη και την προστασία της ανθρώπινης ζωής και την ευημερία. Ακρογωνιαίοι λίθοι αυτής της προσπάθειας είναι ετήσια σύνοδο κορυφής του Διεθνούς Φόρουμ Μεταφορών και το Ερευνητικό Κέντρο.

Το φόρουμ είναι διοικητικά ενσωματωμένο στον Οργανισμό Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (ΟΟΣΑ), αλλά είναι πολιτικά ανεξάρτητο, και πολλές από τις χώρες μέλη του δεν είναι μέλη του ΟΟΣΑ. Κύρια όργανα του ITF είναι:

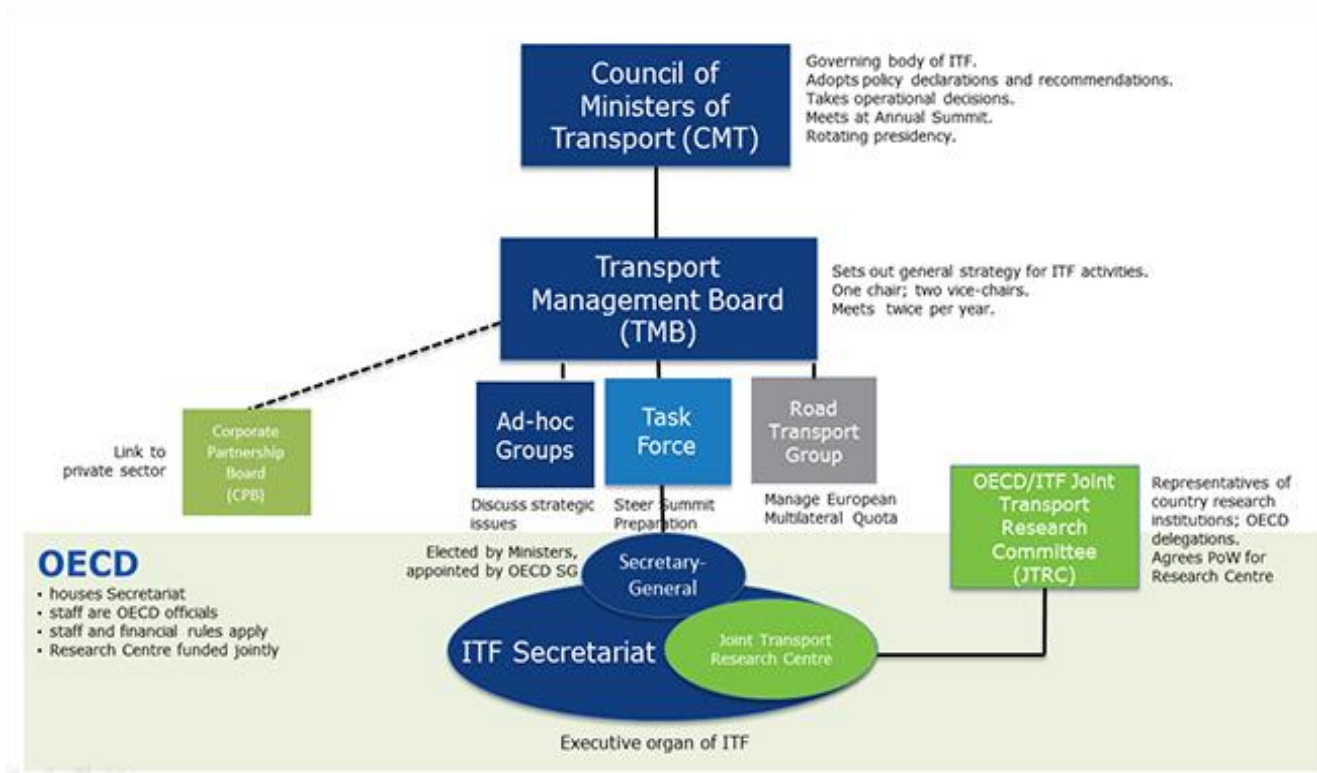
1. Η γραμματεία του Διεθνούς Φόρουμ Μεταφορών η οποία εδρεύει στον ΟΟΣΑ στο Παρίσι.
2. Η προεδρία του Διεθνούς Φόρουμ Μεταφορών περιστρέφεται σε ετήσια βάση μεταξύ των χωρών μελών. Οι επικείμενες Προεδρίες είναι το 2015 η Νέα Ζηλανδία και το 2016 η Δανία.
3. το Συμβούλιο των Υπουργών Μεταφορών (CMT): Το Συμβούλιο είναι το ανώτατο όργανο λήψης αποφάσεων της από την ITF. Ενώνει τους Υπουργούς των χωρών μελών στην Υπουργική Σύνοδο κατά τη διάρκεια του ετήσιου συνεδρίου της, που πραγματοποιείται το Μάιο κάθε έτους.
4. Το Διοικητικό Συμβούλιο Μεταφορών (TMB) δίνει κατεύθυνση στις εργασίες του Φόρουμ. Αποτελείται από τους εκπροσώπους των χωρών μελών και συνεδριάζει τουλάχιστον δύο φορές το χρόνο. Στο Διοικητικό Συμβούλιο Μεταφορών προεδρεύει εκπρόσωπος από τη χώρα της Προεδρίας.
5. Η Ομάδα καθήκοντος (Task Force) βοηθά την Προεδρία να προγραμματίσει την ετήσια σύνοδο κορυφής. Κατά την προετοιμασία της

Η πολιτική των αερομεταφορών της ΕΕ. Τρέχουσες Εξελίξεις
Τρις Α. Παπαδοπούλου Παπάζογλου

Συνόδου Κορυφής, μπορεί να βασιστεί στο Κέντρο Ερευνών, ειδικές ad hoc ομάδες καθώς και για τις διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη.

6. Το Κέντρο Ερευνών παρέχει συμβολή για την ετήσια σύνοδο κορυφής και οργανώνει μακροπρόθεσμα ερευνητικά προγράμματα υπό την εποπτεία των υπουργείων μεταφορών των κ-μ και ερευνητικών φορέων μέσω της Μικτής Επιτροπής Ερευνών Μεταφορών (JTRC).

Στο σχεδιάγραμμα που ακολουθεί φαίνεται το οργανόγραμμα του ITF.



Συμπερασματικές Παρατηρήσεις

Η πολιτική αερομεταφορών της ΕΕ είναι μια συνεχώς εξελισσόμενη πολιτική προκειμένου να μπορεί να ανταποκρίνεται επαρκώς στις τρέχουσες ανάγκες. Στόχος της είναι πρώτιστα να εξασφαλίσει ένα περιβάλλον ασφάλειας στις αερομεταφορές μέσω της εφαρμογής κοινών προτύπων ασφαλείας. Επίσης, επιδιώκει να προστατεύει με τη νομοθεσία της τον υγιή ανταγωνισμό, να μειώνει τη ρύπανση που προέρχεται από τις αερομεταφορές μέσω της προώθησης νέων πράσινων τεχνολογιών, να δημιουργεί περισσότερες επιλογές για τους ταξιδιώτες και τέλος να μεριμνά για τη διασφάλιση των δικαιωμάτων των επιβατών που ταξιδεύουν αεροπορικώς.

Η συνεχής αξιολόγηση των αποτελεσμάτων και η αναθεώρηση σε περιπτώσεις που διαπιστώνεται μη επίτευξη των στόχων στους οποίους προσβλέπει μια πολιτική είναι από τα στοιχεία που αποδίδουν ένα θετικό πρόσημο στην συνολική αποτίμηση της. Στα πλεονεκτήματα της πολιτικής που μελετήσαμε συγκαταλέγεται σίγουρα και η ύπαρξη ενός σαφούς και καθορισμένου νομικού πλαισίου για όλες τις συνιστώσες της. Αυτό είναι που την καθιστά μια πολιτική που έχει γερές βάσεις, λόγω της δεσμευτικότητας των διατάξεων της, καθώς η δεσμευτικότητα αυτή δείχνει ότι υπάρχει σύγκλιση μεταξύ των κ-μ στους τομείς της εν λόγω πολιτικής. Επιπλέον, οι στόχοι της πολιτικής αερομεταφορών συνδέονται και με το γενικότερο πλαίσιο των στόχων της ΕΕ όπως αυτό αποτυπώνεται στις ιδρυτικές Συνθήκες αλλά και σε άλλες διακηρύξεις της.

Εν συντομία, για την πολιτική αερομεταφορών θα μπορούσαμε να κάνουμε τις εξής επισημάνσεις σε σχέση με το έργο που έχει επιτελέσει στους τομείς που την απαρτίζουν.

 Έχει δημιουργήσει μια ενιαία και ανοικτή περιφερειακή αεροπορική αγορά που εξυπηρετεί πρώτα από όλα τους καταναλωτές της.

 Έχει αναπτύξει μια κοινή προσέγγιση για τις εξωτερικές αεροπορικές της σχέσεις με αποτέλεσμα να εξυπηρετούνται καλύτερα τα ενωσιακά συμφέροντα και παράλληλα να ωφελούνται τα κ-μ.

 Έχει θεσπίσει κοινούς κανόνες και πρότυπα ασφαλείας για την εναέρια ασφάλεια αλλά και την προστασία από έκνομες ενέργειες.

Η πολιτική των αερομεταφορών της ΕΕ. Τρέχουσες Εξελίξεις
Τρις Α. Παπαδοπούλου Παπάζογλου

 Έχει δημιουργήσει ένα νομικό πλαίσιο προστασίας των επιβατών που ταξιδεύουν αεροπορικώς το οποίο μάλιστα η Επιτροπή τονίζει ότι υπάρχει αναγκαιότητα να αναθεωρηθεί και υποστηρίζει μια ισχυρή και ιδιαίτερος φιλική προς τον καταναλωτή ευρωπαϊκή νομοθεσία.

 Έχει ξεκινήσει να υλοποιεί το όραμα του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού που πρόκειται να εξασφαλίσει καλύτερη διαχείριση του εναέριου χώρου με αποτέλεσμα να αυξηθεί η κίνηση των πτήσεων. Συγκεκριμένα, η Επιτροπή θεωρεί ότι έχει σημειωθεί σημαντική πρόοδος όσον αφορά τον καθορισμό και την υλοποίηση μηχανισμών και συστημάτων, όπως ο Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός, η πρωτοβουλία «Καθαρός Ουρανός» (Clean Sky), το ερευνητικό σχέδιο διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (SESAR), εκφράζει, ωστόσο, την ανησυχία της για τις καθυστερήσεις.

Όλες οι προαναφερθείσες επισημάνσεις δείχνουν μια εξέλιξη και πρόοδο απέναντι στις προκλήσεις που δημιουργούνται καθημερινά σε έναν κλάδο που εκτός από απαιτητικός ως προς τη διαχείριση του είναι και ιδιαίτερα προσοδοφόρος για το ΑΕΠ της ΕΕ.

Βιβλιογραφία

Ελληνική Βιβλιογραφία

-  Αθανασόπουλος Κωνσταντίνος, Το δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τόμος Α΄, Γ΄ έκδοση, Αθήνα 2003
-  Ανταπάσης Αντώνης- Γιόκαρης Α., Κώδικας Αεροπορικού Δικαίου, εκδόσεις Σάκκουλα, 1995.
-  Γιόκαρης Άγγελος και Κυριακόπουλος Γεώργιος, Διεθνές Δίκαιο Εναέριου χώρου, Νομική Βιβλιοθήκη, 2013
-  Έκθεση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για την Εξωτερική πολιτική αερομεταφορών της ΕΕ – Αντιμετώπιση των μελλοντικών προκλήσεων 2012/2299(INI), 14 Μαΐου 2013
-  Καρύδης Γεώργιος, Ευρωπαϊκό Δίκαιο Συναλλαγών, Εσωτερική αγορά- Ανταγωνισμός- Κρατικές ενισχύσεις- Απελευθέρωση αγορών και επαγγελμάτων, Νομική Βιβλιοθήκη
-  Κλάδη- Ευσταθοπούλου Μαριάνθη, Θέματα δικαίου του εναέριου χώρου, εκδ. Σιδέρης, 2007
-  Μούσης Νίκος Σ., Εγχειρίδιο ευρωπαϊκής πολιτικής, Εκδ. Παπαζήση, 2010.
-  Μούσης Νίκος Σ., Ευρωπαϊκή Ένωση, Δίκαιο οικονομία πολιτική, 14^η έκδοση, εκδ. Παπαζήση, 2013
-  Παπαγιάννης Δονάτος, *Ευρωπαϊκό Δίκαιο*, τέταρτη έκδοση, εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα –Κομοτηνή 2011
-  Προφυλίδης Βασίλης, Αεροπορικές Μεταφορές- Αεροδρόμια, εκδόσεις Παπασωτηρίου, 2010
-  Σαμπράκος Ευάγγελος, Εισαγωγή στην Οικονομική των Μεταφορών, εκδ. Αθ. Σταμούλης
-  Σαμπράκος Ευάγγελος, Ακτοπλοΐα και Αερομεταφορές: Ανταγωνισμός και Συμπληρωματικότητα, 2^η ημερίδα Οικονομικής των Μεταφορών, Πειραιάς 5 Νοεμβρίου 1996
-  Χαροκόπος Μιχάλης, Διεθνείς διαστάσεις των πολιτικών της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το φυσικό αέριο και τις αερομεταφορές. Θεσμοί, συμφέροντα και ιδέες. Εκδ. Παπαζήση 2014

Η πολιτική των αερομεταφορών της ΕΕ. Τρέχουσες Εξελίξεις
Τρις Α. Παπαδοπούλου Παπάζογλου

 Χριστιανός Βασίλειος, Συνθήκη ΕΕ και ΣΛΕΕ, Κατ' άρθρο ερμηνεία, εκδ. Νομική Βιβλιοθήκη

 Χριστοφάκης Μανώλης, Μεταφορές και Περιφερειακή ανάπτυξη, η πολιτική υποδομών μεταφορών, εκδ. Διονικος, 2007

 Τσέκερης Θεόδωρος και Κλήμης Βογιατζόγλου, Αεροπορικές μεταφορές και αεροδρόμια στην Ελλάδα: Σύγχρονες εξελίξεις, οικονομική σημασία και αποδοτικότητα, έκθεση 68, Κέντρο προγραμματισμού και οικονομικών ερευνών, Αθήνα 2011.

Ξενόγλωσση Βιβλιογραφία

 Harrison John, International Aviation and Terrorism, Evolving threats evolving security, Political violence

 KathleenM. Sweet, Aviation and airport security. Terrorism and safety concerns, 2nd edition, CRC press

 Koundouri Phoebe, Lecture notes on Transport policy, ΟικονομικόΠανεπιστήμιοΑθηνών, 2008

 Moussis N., Handbook of European Union, Institutions and policies, 5th edition, 1998

 Moussis N., The key to European Union, part I: Treaties, Institutions, Citizens, Papazisis publishers

 Wilkinson Paul and Jenkins M. Brian, Aviation terrorism and security

Ιστοσελίδες

 <http://www.europarl.europa.eu/aboutparliament/el/displayFtu.html?ftuId=theme5.html>

 <http://www.yme.gr/index.php?>

 http://ec.europa.eu/transport/modes/air/index_en.htm

 http://ec.europa.eu/transport/themes/passengers/air/index_en.htm

Η πολιτική των αερομεταφορών της ΕΕ. Τρέχουσες Εξελίξεις
Τρις Α. Παπαδοπούλου Παπάζογλου

-  http://eur-lex.europa.eu/summary/chapter/transport.html?locale=el&root_default=SUM_1_CODED=32
-  http://europa.eu/pol/trans/index_el.htm
-  <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+REPORT+A7-2013-0172+0+DOC+XML+V0//EL>
-  http://www.europedia.moussis.eu/books/Book_2/6/20/?lang=gr&all=1&s=1&e=10
-  [http://ec.europa.eu/transport/modes/air/international_aviation/external_aviation_policy/doc/comm\(2012\)556_el.pdf](http://ec.europa.eu/transport/modes/air/international_aviation/external_aviation_policy/doc/comm(2012)556_el.pdf)
-  <http://www.eaee.gr/cms/uploads/oikmel-aircargogr.pdf>
-  <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52011DC0144&rid=1>
-  <http://www.ypa.gr/>

Έγγραφα των θεσμικών οργάνων

Οδηγία 2006/93/EK (L 374/1 27.12.2006) για τη ρύθμιση της χρησιμοποίησης των αεροπλάνων που υπάγονται στο παράρτημα 16 της σύμβασης για τη διεθνή πολιτική αεροπορία.

Οδηγία 2002/30/EK (L 85 28.3.2002) σχετικά με η διαχείριση του θορύβου στους αερολιμένες της ΕΕ.

Οδηγία 2002/49/EK (L 189/12 18.7.2002) σχετικά με την αξιολόγηση και τη διαχείριση του περιβαλλοντικού θορύβου.

Ευρωπαϊκός Κανονισμός 300/2008 (L 97/72 9.4.2008) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2008, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στο πεδίο της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας και την κατάργηση του Ευρωπαϊκού Κανονισμού 2320/2002.

Η πολιτική των αερομεταφορών της ΕΕ. Τρέχουσες Εξελίξεις
Τρις Α. Παπαδοπούλου Παπάζογλου

Οδηγία 2004/82/ΕΚ (L 261 6.8.2004) του Συμβουλίου της 29ης Απριλίου 2004 σχετικά με την υποχρέωση των μεταφορέων να κοινοποιούν τα στοιχεία των επιβατών.

Ευρωπαϊκός Κανονισμός 996/2010 (L 295/35 12.11.2010) σχετικά με τα ατυχήματα και τα συμβάντα πολιτικής αεροπορίας.

Ευρωπαϊκός Κανονισμός 216/2008 (L 79 19.3.2008) της 20ής Φεβρουαρίου 2008, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφαλείας της Αεροπορίας.

Οδηγία 2003/42 (L 167/23 4.7.2003) σχετικά με την αναφορά περιστατικών στην πολιτική αεροπορία.

Ευρωπαϊκός Κανονισμός 2027/97 (L 285 17.10.1997) σχετικά με την ευθύνη του αερομεταφορέα σε περίπτωση ατυχήματος.

Ευρωπαϊκός Κανονισμός 255/2010 (L 281 13.10.2012) για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας.

Ευρωπαϊκός Κανονισμός 219/2007 σχετικά με την κοινή επιχείρηση για την υλοποίηση του ευρωπαϊκού συστήματος νέας γενεάς για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας (SESAR).

Ευρωπαϊκός Κανονισμός 730/2006 (L 128/3 16.5.2006) για την ταξινόμηση του εναέριου χώρου που χρησιμοποιείται για πτήσεις εξ όψεως.

Ευρωπαϊκός Κανονισμός 549/2004 (L 096 31.3.2004) για τη χάραξη του πλαισίου για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού

Ευρωπαϊκός Κανονισμός 551/2004 (L 96 31.3.2004) για τον ΕΕΟ.

Η πολιτική των αερομεταφορών της ΕΕ. Τρέχουσες Εξελίξεις
Τρις Α. Παπαδοπούλου Παπάζογλου

Ευρωπαϊκός Κανονισμός 552/2004 (L 96 31.3.2004) για τη διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας.

Ευρωπαϊκός Κανονισμός 80/2009 για το σύστημα ηλεκτρονικών κρατήσεων.

Ευρωπαϊκός Κανονισμός 1107/2006 (L 240/1 26.7.2006) σχετικά με τα δικαιώματα των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα όταν ταξιδεύουν αεροπορικώς.

Ευρωπαϊκός Κανονισμός 2111/2005 (L 344/15 27.12.2005) για τη σύσταση κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων των οποίων απαγορεύεται η λειτουργία στην Κοινότητα και για την ενημέρωση των επιβατών αεροπορικών μεταφορών σχετικά με την ταυτότητα του πραγματικού αερομεταφορέα.

Ευρωπαϊκός Κανονισμός 261/2004 (L 46 17.2.2004) για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης.

Ευρωπαϊκός Κανονισμός 847/2004 (L 195/3 2.6.2004) για τη διαπραγμάτευση και εφαρμογή των συμφωνιών περί αεροπορικών μεταφορών μεταξύ των κρατών μελών και τρίτων χωρών.

Ευρωπαϊκός Κανονισμός 139/2014 (L 44/1 14.2.2014) για τη θέσπιση απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών για τα αεροδρόμια σύμφωνα με τον ΕΚ 216/2008 του Συμβουλίου και του Κοινοβουλίου.

Ευρωπαϊκός Κανονισμός 216/ 2008 (L 79/1 19.3.2008) για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας.

Λευκή Βίβλος της Επιτροπής – Χάρτης Πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα Ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών, COM (2011) 144 της 28.3.2011.

Η πολιτική των αερομεταφορών της ΕΕ. Τρέχουσες Εξελίξεις
Τρις Α. Παπαδοπούλου Παπάζογλου

Λευκή Βίβλος «Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών» [COM(2001) 370].

Πράσινη βίβλο της Επιτροπής της 20ής Δεκεμβρίου 1995 με τον τίτλο «Προς ένα δίκαιο και αποτελεσματικό καθορισμό των τιμών στις μεταφορές» (COM(95)691)

Λευκή Βίβλος για το μέλλον των μεταφορών μέχρι το 2050, με τίτλο «Χάρτης πορείας για έναν ενιαίο ευρωπαϊκό χώρο μεταφορών. Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών», που δημοσιεύτηκε στις 28 Μαρτίου 2011, COM(2001)370)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Παροχή συνδρομής υπό την ευθύνη των φορέων διαχείρισης των αερολιμένων

Συνδρομή και διευθετήσεις ούτως ώστε τα άτομα με αναπηρία και τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα να μπορούν:

✚ Να γνωστοποιούν την άφιξή τους σε έναν αερολιμένα και να ζητούν συνδρομή σε καθορισμένα σημεία εντός και εκτός των κτιρίων των αεροσταθμών, όπως αναφέρεται στο άρθρο 5,

✚ Να μεταβαίνουν από ένα καθορισμένο σημείο στη θυρίδα ελέγχου των εισιτηρίων,

✚ Να περνούν από τον έλεγχο των εισιτηρίων και αποσκευών,

✚ Να μεταβαίνουν από τη θυρίδα ελέγχου των εισιτηρίων στο αεροσκάφος, αφού ολοκληρώσουν τις διαδικασίες εξόδου, τελωνείου και ασφαλείας,

✚ Να επιβιβάζονται στο αεροσκάφος, με ανελκυστήρες, αναπηρικές πολυθρόνες ή με άλλη απαιτούμενη βοήθεια, κατά περίπτωση,

✚ Να μεταβαίνουν από τη θύρα του αεροσκάφους στο κάθισμά τους,

✚ Να τακτοποιούν και να ανακτούν την αποσκευή τους μέσα στο αεροσκάφος,

✚ Να μεταβαίνουν από το κάθισμά τους στην έξοδο του αεροσκάφους,

✚ Να αποβιβάζονται από το αεροσκάφος, με ανελκυστήρες, αναπηρικές πολυθρόνες ή με άλλη απαιτούμενη βοήθεια, κατά περίπτωση,

✚ Να μεταβαίνουν από το αεροσκάφος στο χώρο παραλαβής των αποσκευών, αφού ολοκληρώσουν τις διαδικασίες εξόδου, τελωνείου και ασφαλείας,

✚ Να μεταβαίνουν από το χώρο παραλαβής των αποσκευών σε καθορισμένο σημείο,

 Να παίρνουν τις πτήσεις ανταπόκρισης όταν διέρχονται από έναν αερολιμένα, με την παροχή συνδρομής στον αέρα, στο έδαφος και εντός και μεταξύ των αεροσταθμών, εφόσον χρειάζεται,

 Να μετακινούνται στις τουαλέτες, εφόσον παρίσταται ανάγκη.

Όταν ένα άτομο με αναπηρία ή με μειωμένη κινητικότητα συνεπικουρείται από συνοδό, στον συνοδό αυτό πρέπει, αν ζητηθεί, να επιτρέπεται να παρέχει την απαραίτητη συνδρομή στον αερολιμένα και κατά την επιβίβαση και αποβίβαση.

Επίγεια διαχείριση όλου του απαραίτητου εξοπλισμού μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένου εξοπλισμού, όπως ηλεκτρικά αναπηρικά αμαξίδια (με την προϋπόθεση 48ωρης προειδοποίησης και ανάλογα με τους περιορισμούς χώρου μέσα στο αεροσκάφος και υπό την επιφύλαξη της εφαρμογής της σχετικής νομοθεσίας για τα επικίνδυνα υλικά).

Προσωρινή αντικατάσταση ζημιωθέντος ή απολεσθέντος εξοπλισμού μεταφοράς, αν και όχι απαραίτητως με όμοιο.

Επίγεια εξυπηρέτηση σκύλων-συνοδών, οσάκις ενδείκνυται.

Ανακοίνωση των απαιτούμενων πληροφοριών επιβίβασης σε προσβάσιμη μορφή.

Παροχή συνδρομής από τους αερομεταφορείς

Μεταφορά σκύλων-συνοδών μέσα στο θάλαμο επιβατών, υπό την επιφύλαξη των εθνικών κανονισμών.

Επιπροσθέτως του ιατρικού εξοπλισμού, μεταφορά έως δύο τεμαχίων εξοπλισμού μεταφοράς ανά άτομο με αναπηρία ή με μειωμένη κινητικότητα, συμπεριλαμβανομένων των ηλεκτρικών αναπηρικών αμαξιδίων (με την προϋπόθεση 48ωρης προειδοποίησης και ανάλογα με τους περιορισμούς χώρου μέσα στο αεροσκάφος και υπό την επιφύλαξη της εφαρμογής της σχετικής νομοθεσίας για τα επικίνδυνα υλικά).

Ανακοίνωση των ουσιωδών πληροφοριών επιβίβασης σε προσβάσιμη μορφή.

Καταβολή κάθε εύλογης προσπάθειας για τη ρύθμιση του καθίσματος αναλόγως των αναγκών των συγκεκριμένων ατόμων με αναπηρία ή ατόμων

Η πολιτική των αερομεταφορών της ΕΕ. Τρέχουσες Εξελίξεις
Τρις Α. Παπαδοπούλου Παπάζογλου

με μειωμένη κινητικότητα, εφόσον ζητηθεί, υπό την επιφύλαξη των απαιτήσεων ασφαλείας και της διαθεσιμότητας.

Συνδρομή κατά τη μετακίνηση στις τουαλέτες, εφόσον ζητηθεί.

Όταν άτομο με αναπηρία ή με μειωμένη κινητικότητα συνεπικουρείται από συνοδό, ο αερομεταφορέας καταβάλλει κάθε εύλογη προσπάθεια για να δώσει στον συνοδό αυτό μια θέση δίπλα στο άτομο με αναπηρία ή με μειωμένη κινητικότητα.

Country	EU horizontal agreements- Status on 20 March 2015 (updates since 3 January 2014 in red colour)	Horizontal agreement initilled on DATE	Horizontal agreement signed on DATE	Horizontal agreement concluded, Decision on conclusion OJ	Horizontal agreement entered into force on DATE	Agreements published in OJ	Status of the ratification process
Albania	HA into force 12/07/2010	1/4/2005	5/5/2006	L166/2010	12/7/2010	http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:294:0052:0058:EN:PDF	http://www.consilium.europa.eu/en/documents-publications/agreements-conventions/agreement/?aid=2006008
Armenia	HA into force 12/11/2009	7/9/2007	9/12/2008	L173/2009	12/11/2009	http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:050:0022:0029:EN:PDF	http://www.consilium.europa.eu/en/documents-publications/agreements-conventions/agreement/?aid=2008011
Australia	Ha into force 02/07/2009	7/4/2005	29/4/2008	L173/2009	2/7/2009	http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:149:0065:0073:EN:PDF	http://www.consilium.europa.eu/en/documents-publications/agreements-conventions/agreement/?aid=2006011
Azerbaijan	HA into force 17/12/2010	14/11/2004	7/7/2009	L 328/2009	17/12/2010	http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:282:0001:0001:EN:PDF	http://www.consilium.europa.eu/en/documents-publications/agreements-conventions/agreement/?aid=2006011

Η πολιτική των αερομεταφορών της ΕΕ. Τρεχουσες Εξελίξεις
Τρις Α. Παπαδοπούλου Παπάζογλου

						iServ.do?uri=OJ:L:2009:265:0025:0033:EN:PDF	ements-conventions/agreement/?aid=2005054
Bangladesh	HA initialled 27/02/2015	27/2/2015	pending	pending	pending	pending	n/a
Bosnia & Herzgovina	HA into force 12/07/2010	31/3/2005	5/5/2006	L161/2010	12/7/2010	http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:169:0048:0055:EN:PDF	http://www.consilium.europa.eu/en/documents-publications/agreements-conventions/agreement/?aid=2006012
Brazil	HA signed 14/07/2010	22/1/2009	14/7/2010	pending	pending	http://register.consilium.europa.eu/pdf/en/09/st12/st12922-re05.en09.pdf	http://www.consilium.europa.eu/en/documents-publications/agreements-conventions/agreement/?aid=2009044
Bulgaria	Accession	24/1/2005	5/5/2006	C252/2010	Superseded by the treaty of accession	http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:136:0022:0030:EN:PDF	n/a
Cape Verde	HA concluded 12/11/2011 (EC)	18/6/2010	23/3/2011	L 294/2011	pending	http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2011:096:0002:0009:EN:PDF	http://www.consilium.europa.eu/en/documents-publications/agreements-conventions/agreement/?aid=2010

Η πολιτική των αερομεταφορών της ΕΕ. Τρεχουσες Εξελίξεις
Τρις Α. Παπαδοπούλου Παπάζογλου

							094
Chile	HA concluded 31/10/2005 (EC)	9/09/2004	6/10/2005	L300/2006	pending	http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:300:0046:0052:EN:PDF	http://www.consilium.europa.eu/en/documents-publications/agreements-conventions/agreement/?aid=2005043
Croatia	Accession	14/1/2005	5/5/2006	L60/2008	21/02/2008; Superseded by the treaty of accession	http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:136:0032:0040:EN:PDF	http://www.consilium.europa.eu/en/documents-publications/agreements-conventions/agreement/?aid=2005055
FYROM (fYRoMacedonia)	HA into force 25/02/2008	31/3/2005	9/6/2006	L60/2008	25/2/2008	http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:217:0017:0027:EN:PDF	http://www.consilium.europa.eu/en/documents-publications/agreements-conventions/agreement/?aid=2006009
Georgia	HA into force 25/02/2008	22/09/2004	3/5/2006	L60/2008	25/02/2008	http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:134:0024:0031:EN:PDF	http://www.consilium.europa.eu/en/documents-publications/agreements-conventions/agreement/?aid=2005053

Η πολιτική των αερομεταφορών της ΕΕ. Τρεχουσες Εξελίξεις
Τρις Α. Παπαδοπούλου Παπάζογλου

India	HA concluded 23/06/2009 (EC)	8/4/2008	28/9/2008	L173/2009	pending	http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:273:0009:0017:EN:PDF	http://www.consilium.europa.eu/en/documents-publications/agreements-conventions/agreement/?aid=2008053
Indonesia	HA concluded 24/02/2012 (EC)	17/8/2009	29/6/2011	L52/2012	pending	http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2011:264:0002:0011:EN:PDF	http://www.consilium.europa.eu/en/documents-publications/agreements-conventions/agreement/?aid=2010069
Israel	HA into force 04/11/2009	31/7/2008	9/12/2008	L173/2009	4/11/2009	http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:090:0010:0019:EN:PDF	http://www.consilium.europa.eu/en/documents-publications/agreements-conventions/agreement/?aid=2008029&doclang=EN
Jordan	Ha concluded 24/06/2009 (EC)	27/3/2007	25/2/2008	L173/2009	pending	http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:068:0015:0024:EN:PDF	http://www.consilium.europa.eu/en/documents-publications/agreements-conventions/agreement/?aid=2007051
Kazakhstan	negotiations pending	pending	pending	pending	pending	pending	n/a

Η πολιτική των αερομεταφορών της ΕΕ. Τρεχουσες Εξελίξεις
Τρις Α. Παπαδοπούλου Παπάζογλου

Kyrgyzstan	HA into force 28/04/2008	27/10/2005	1/6/2007	L60/2008	28/4/2008	http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:179:0039:0045:EN:PDF	http://www.consilium.europa.eu/en/documents-publications/agreements-conventions/agreement/?aid=2007039
Lebanon	HA concluded 25/02/2008 (EC)	9/11/2004	7/7/2006	L60/2008	pending	http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:215:0017:0025:EN:PDF	http://www.consilium.europa.eu/en/documents-publications/agreements-conventions/agreement/?aid=2005052
Macao SAR	HA signed 23/11/2013	29/6/2011	23/11/2013	pending	pending	http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:L:2014:021:FULL&from=EN	http://www.consilium.europa.eu/en/documents-publications/agreements-conventions/agreement/?aid=2012021
Malaysia	HA into force 03/04/2009	6/12/2005	22/3/2007	L60/2008	3/4/2009	http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:414:0085:0094:EN:PDF	http://www.consilium.europa.eu/en/documents-publications/agreements-conventions/agreement/?aid=2006110

Η πολιτική των αερομεταφορών της ΕΕ. Τρεχουσες Εξελίξεις
Τρις Α. Παπαδοπούλου Παπάζογλου

Maldives	HA into force 15/04/2008	25/12/2005	21/9/2006	L60/2008	15/4/2008	http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:286:0020:0026:EN:PDF	http://www.consilium.europa.eu/en/documents-publications/agreements-conventions/agreement/?aid=2006062
Mexico	HA into force 22/06/2012	23/5/2008	15/12/2010	L 283/2011	22/6/2012	http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2011:038:0034:0039:EN:PDF	http://www.consilium.europa.eu/en/documents-publications/agreements-conventions/agreement/?aid=2009026
Moldova	HA into force 25/02/2008	26/05/2005	11/4/2006	L60/2008	25/2/2008	http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:126:0024:0033:EN:PDF	http://www.consilium.europa.eu/en/documents-publications/agreements-conventions/agreement/?aid=2006014
Mongolia	HA into force 03/12/2009	20/9/2007	3/4/2009	L/336/2009	3/12/2009	http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:336:0005:0011:EN:PDF	http://www.consilium.europa.eu/en/documents-publications/agreements-conventions/agreement/?aid=2008015

Η πολιτική των αερομεταφορών της ΕΕ. Τρεχουσες Εξελίξεις
Τρις Α. Παπαδοπούλου Παπάζογλου

Morocco	HA into force 01/04/2010	18/2/2005	12/12/2006	L87/2008	1/4/2010	http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:386:0018:0027:EN:PDF	http://www.consilium.europa.eu/en/documents-publications/agreements-conventions/agreement/?aid=2006010
Nepal	HA concluded 24/06/2009 (EC) , Nepal notification 21/04/2009	30/11/2007	23/1/2009	L173/2009	pending	http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:041:0005:0011:EN:PDF	http://www.consilium.europa.eu/en/documents-publications/agreements-conventions/agreement/?aid=2008018
New Zealand	HA into force 25/10/2007	14/03/2005	21/6/2006	L256/2007	25/10/2007	http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:184:0026:0033:EN:PDF	http://www.consilium.europa.eu/en/documents-publications/agreements-conventions/agreement/?aid=2006019
Pakistan	HA concluded 23/06/2009 (EC)	24/10/2007	24/2/2009	L173/2009	pending	http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:084:0034:0042:EN:PDF	http://www.consilium.europa.eu/en/documents-publications/agreements-conventions/agreement/?aid=2008024

Η πολιτική των αερομεταφορών της ΕΕ. Τρεχουσες Εξελίξεις
Τρις Α. Παπαδοπούλου Παπάζογλου

Panama	HA into force 03/03/2009	7/2/2007	1/10/2007	L106/2008	3/3/2009	http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:106:0007:0013:EN:PDF	http://www.consilium.europa.eu/en/documents-publications/agreements-conventions/agreement/?aid=2007047
Paraguay	HA into force 14/12/2012	5/1/2006	22/2/2007	L60/2008	14/12/2012	http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:122:0031:0038:EN:PDF	http://www.consilium.europa.eu/en/documents-publications/agreements-conventions/agreement/?aid=2006076
Peru	HA initialled 20/02/2013	20/2/2013	pending	pending	pending	pending	n/a
Romania	Accession	22/3/2005	5/5/2006	C252/2010	Superseded by the treaty of accession	http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:169:0026:0035:EN:PDF	n/a
Saudi Arabia	HA initialled 29/06/2010	29/6/2010	pending	pending	pending	pending	n/a
Serbia & Montenegro	HA signed 05/05/2006	8/6/2005	5/5/2006	pending	pending	http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:169:0037:0046:EN:PDF	http://www.consilium.europa.eu/en/documents-publications/agreements-conventions/agreement/?aid=2006015

Η πολιτική των αερομεταφορών της ΕΕ. Τρεχουσες Εξελίξεις
Τρις Α. Παπαδοπούλου Παπάζογλου

Singapore	HA concluded 25/02/2008 (EC)	11/5/2005	9/6/2006	L60/2008	pending	http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:243:002:0031:EN:PDF	http://www.consilium.europa.eu/en/documents-publications/agreements-conventions/agreement/?aid=2006018
South Korea	HA initialled 12/11/2008	12/11/2008	pending	pending	pending	pending	n/a
Sri Lanka	HA into force 15/07/2013	27/10/2011	27/9/2012	L 157/2014	15/7/2013	http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2013:049:0002:0009:EN:PDF	http://www.consilium.europa.eu/en/documents-publications/agreements-conventions/agreement/?aid=2012020
Turkey	HA initialled 25/03/2010	25/3/2010	pending	pending	pending	pending	n/a
Ukraine	HA into force 13/10/2006	3/06/2005	1/12/2005	L211/2006	13/10/2006	http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:211:0024:0038:EN:PDF	http://www.consilium.europa.eu/en/documents-publications/agreements-conventions/agreement/?aid=2005075
UEMOA*	HA into force 21/02/2011	7/5/2008	30/11/2009	L51/2011	21/2/2011	http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:056:0016:0036:EN:PDF	http://www.consilium.europa.eu/en/documents-publications/agreements-conventions/agreement/?aid=2009

Η πολιτική των αερομεταφορών της ΕΕ. Τρεχουσες Εξελίξεις
Τρις Α. Παπαδοπούλου Παπάζογλου

							008
United Arab Emirates	HA into force 22/4/2013	24/1/2007	30/11/2007	L 173/2009	22/4/2013	http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:028:0021:0033:EN:PDF	http://www.consilium.europa.eu/en/documents-publications/agreements-conventions/agreement/?aid=2007056
Uruguay	HA concluded 05/03/2008 (EC)	14/11/2005	3/11/2006	L60/2008	pending	http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:330:0019:0027:EN:PDF	http://www.consilium.europa.eu/en/documents-publications/agreements-conventions/agreement/?aid=2006063
Vietnam	HA into force 31/05/2011	7/3/2006	4/10/2010	L132/2011	31/5/2011	http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:288:0002:0009:EN:PDF	http://www.consilium.europa.eu/en/documents-publications/agreements-conventions/agreement/?aid=2009012

UEMOA*: "Bloc to bloc" Horizontal Agreement with the Union économique et monétaire ouest-africaine (West African Economic and Monetary Union) covering 8 States: Benin, Burkina Faso, Guinea-Bissau, Ivory Coast, Mali, Niger, Senegal and Togo

Η πολιτική των αερομεταφορών της ΕΕ. Τρεχουσες Εξελίξεις
Τρις Α. Παπαδοπούλου Παπάζογλου

Country	EU comprehensive agreements and related Protocols- Status on 30 March 2015	Comprehensive agreement initilled on DATE	Comprehensive agreement signed on DATE	Comprehensive agreement concluded, Decision on conclusion OJ	Comprehensive agreement entered into force on DATE	Agreements published in OJ	Status of the ratification process	Pending ratifications
Brazil	initialled	17/3/2011	pending	pending	pending	pending	pending	n/a
Canada	signed	30/11/2008	17/12/2009	pending	pending	http://www.consilium.europa.eu/en/documents-publications/agreements-conventions/agreement/?aid=2009025	http://www.consilium.europa.eu/en/documents-publications/agreements-conventions/agreement/?aid=2009025	3: LT, LU, SK
ECAA*	signed	20/12/2005	9/06/2006 to 05/07/2006	pending	pending	http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/XT/PDF/?uri=CELEX:22006A1016(01)&from=EN	http://www.consilium.europa.eu/en/documents-publications/agreements-conventions/agreement/?aid=2006052	Ratification completed
Georgia	signed	5/3/2010	2/12/2010	pending	pending	http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/XT/PDF/?uri	http://www.consilium.europa.eu/en/documents-publications/	4: BE, EL, LU, SK

Η πολιτική των αερομεταφορών της ΕΕ. Τρεχουσες Εξελίξεις
Τρις Α. Παπαδοπούλου Παπάζογλου

						=OJ:L:2012:321:FULL&from=en	agreements-conventions/agreement/?aid=2010083	
Israel	signed	30/7/2012	10/6/2013	pending	pending	http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2013:208:0003:0067:EN:PDF	http://www.council.europa.eu/en/documents-publications/agreements-conventions/agreement/?aid=2012073	17: AT, BE, DE, DK, EL, FI, FR, IE, IT, LT, LU, PT, RO, SE, SI, SK, UK
Jordan	signed	17/3/2010	15/12/2010	pending	pending	http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/XT/PDF/?uri=OJ:L:2012:334:FULL&from=en	http://www.council.europa.eu/en/documents-publications/agreements-conventions/agreement/?aid=2010084	8: BE, BG, CY, EL, FI, LT, LU, SK
Moldova	signed	26/10/2011	26/6/2012	pending	pending	http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/XT/PDF/?uri=OJ:L:2012:292:FULL&from=EN	http://www.council.europa.eu/en/documents-publications/agreements-conventions/agreement/?aid=2012024	14: BE, CY, DE, DK, EL, FI, FR, IT, LT, LU, SE, SI, SK, UK

Η πολιτική των αερομεταφορών της ΕΕ. Τρεχουσες Εξελίξεις
Τρις Α. Παπαδοπούλου Παπάζογλου

Morocco	signed	14/12/2005	12/12/2006	pending	pending	http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/XT/PDF/?uri=CELEX:22006A1229(04)&from=EN	http://www.councilofeuropa.eu/en/documents-publications/agreements-conventions/agreement/?aid=2006091	Ratification completed
Switzerland	in force	n/a	21/6/1999	L114/2002 (30/04/2002)	1/6/2002	http://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:fbfce0d6-c474-436b-a29d-aefd1752bd70.0004.02/D OC_2&format=PDF	http://www.councilofeuropa.eu/en/documents-publications/agreements-conventions/agreement/?aid=1999034	n/a
Ukraine	initialled	28/11/2013	pending	pending	pending	pending	pending	n/a
US First Stage	signed	2/3/2007	25 and 30/04/2007	pending	pending	http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/XT/PDF/?uri=CELEX:22007A0525(01)&from=EN	http://www.councilofeuropa.eu/en/documents-publications/agreements-conventions/agreement/?aid=2007027	Ratification completed

Η πολιτική των αερομεταφορών της ΕΕ. Τρεχουσες Εξελίξεις
Τρις Α. Παπαδοπούλου Παπάζογλου

US Second Stage	signed	25/3/2010	24/6/2010	pending	pending	http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/XT/PDF/?uri=CELEX:22010A0825(01)&from=EN	http://www.consilium.europa.eu/en/documents-publications/agreements-conventions/agreement/?aid=2010044	5: AT, DE, HU, IT, LT
US Norway & Iceland : 3-party agreement	signed	n/a	16, 17, 21 June 2011 and on 27 July 2011	pending	pending	http://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/ALL/?uri=OJ:L:2011:283:TOC	http://www.consilium.europa.eu/en/documents-publications/agreements-conventions/agreement/?aid=2011044	17: AT, BE, BG, DE, DK, FI, FR, IE, IT, LT, LU, MT, PL, SE, SI, SK, UK
US Norway & Iceland : 4-party agreement	signed	n/a	16, 17, 21 June 2011 and on 27 July 2011	pending	pending	http://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/ALL/?uri=OJ:L:2011:283:TOC	http://www.consilium.europa.eu/en/documents-publications/agreements-conventions/agreement/?aid=2011036	17: AT, BE, BG, DE, DK, FI, FR, IE, IT, LT, LU, MT, PL, SE, SI, SK, UK

Η πολιτική των αερομεταφορών της ΕΕ. Τρεχουσες Εξελίξεις
Τρις Α. Παπαδοπούλου Παπάζογλου

Protocol Bulgaria+Ro mania accession to Morocco	signed	n/a	18/06/2012	pending	pending	http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=OJ:L:2012:200:TOC	http://www.consilium.europa.eu/en/documents-publications/agreements-conventions/agreement/?aid=2008013	27: AT, BE, BG, DE, CY, CZ, DK, EE, EL, ES, FI, FR, HU, IE, IT, LT, LU, LV, MT, NL, PL, PT, RO, SE, SI, SK, UK
Protocol Georgia accession Croatia	signed	n/a	26/11/2014	pending	pending	http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=OJ:L:2014:365:TOC	http://www.consilium.europa.eu/en/documents-publications/agreements-conventions/agreement/?aid=2014051	28: AT, BE, BG, DE, CY, CZ, DK, EE, EL, ES, FI, FR, HR, HU, IE, IT, LT, LU, LV, MT, NL, PL, PT, RO, SE, SI, SK, UK
Protocol Israel accession Croatia	signed	12/12/2013	19/02/2015	pending	pending	http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=OJ:L:2015:064:TOC	http://www.consilium.europa.eu/en/documents-publications/agreements-conventions/agreement/?aid=2014052	28: AT, BE, BG, DE, CY, CZ, DK, EE, EL, ES, FI, FR, HR, HU, IE, IT, LT, LU, LV, MT, NL, PL, PT, RO, SE, SI, SK, UK

ECAA*: Albania, Bosnia and Herzegovina, Croatia, FYROMacedonia, Kosovo, Montenegro, Serbia, Bulgaria, Romania, Iceland, Norway