



ΠΑΝΤΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ
ΠΜΣ ΕΘΝΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ



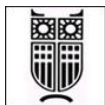
Η απελευθέρωση των αερομεταφορών στην ΕΕ
Πορεία υλοποίησης στην Ελλάδα

Διπλωματική Εργασία

Επιμέλεια:
Κουκά Νίκη

Επιβλέπων Καθηγητής:
Δονάτος Παπαγιάννης

ΑΘΗΝΑ, 2011



ΠΑΝΤΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ

ΠΜΣ ΕΘΝΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ

Η απελευθέρωση των αερομεταφορών στην ΕΕ
Πορεία υλοποίησης στην Ελλάδα

Διπλωματική Εργασία

Επιμέλεια:

Κουκά Νίκη

Α.Μ : 7109Μ033



❧ «Αν δοκιμάσεις μία φορά να πετάξεις,

θα περπατάς για πάντα με τα μάτια στραμμένα στον ουρανό»

“Leonardo da Vinci”

Πίνακας περιεχομένων

ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ.....	6
Πρόλογος.....	8
Περίληψη.....	9
Abstract.....	10
Εισαγωγή.....	11
1. ΟΙ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ.....	15
1.1 Έννοιες και προσδιοριστικά χαρακτηριστικά των μεταφορών.....	15
1.2 Ο ρόλος των μεταφορών στην οικονομία των χωρών.....	17
1.3 Επιπτώσεις κατά το στάδιο ανάπτυξης των μεταφορών.....	19
1.4 Η οικονομική των μεταφορών.....	20
1.4.1 Η αγορά των μεταφορών και τα ειδικά γνωρίσματά της.....	21
1.4.2 Μεταφορές και ανταγωνισμός.....	23
1.4.3 Ο καθορισμός της ζήτησης στην αγορά των μεταφορών.....	24
1.4.4 Ο καθορισμός της προσφοράς στην αγορά των μεταφορών.....	26
1.5 Σύνοψη.....	28
2. Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΝΑΕΡΙΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ.....	29
2.1 Σημεία σταθμός για την απελευθέρωση της διεθνούς αγοράς.....	29
2.2 Οι Ελευθερίες του αέρα.....	33
2.3 Ο ελεγκτικός μηχανισμός.....	35
2.4 Το πλέγμα των διμερών διακρατικών συμβάσεων και το παράδειγμα των ΗΠΑ.....	38
2.5 Συμπεράσματα.....	42
3. Η ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ ΤΩΝ ΕΝΑΕΡΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ Ε.Ε.....	44
3.1 Η αντανάκλαση των διεθνών εξελίξεων και η ευρωπαϊκή εγχώρια αγορά.....	44
3.2 Ευρωπαϊκή πολιτική για τις εναέριες μεταφορές.....	46
3.2.1 Οι παραδοχές του πρωτογενούς δικαίου.....	46
3.2.2 Η νομολογία του ΔΕΚ στα θέματα των μεταφορών.....	51
3.2.3 Παράγωγο δίκαιο πορεία προς την απελευθέρωση των αερομεταφορών.....	55
3.2.4 Κρατικές ενισχύσεις, δημόσιες επιχειρήσεις και ανταγωνισμός στον τομέα των αερομεταφορών.....	84

3.3 Η εξωτερική πολιτική της ΕΕ για τις αερομεταφορές.	95
3.4 Σύνοψη- συμπεράσματα κεφαλαίου.	98
4. ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΕ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΝΑΕΡΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	
.....	101
4.1 Οι προσανατολισμοί της Λευκής Βίβλου.....	101
4.2 Η επίτευξη της δημιουργίας ενός Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού.	105
4.2.1 Νομοθετικό πλαίσιο για την εφαρμογή του Ενιαίου Ουρανού.....	107
4.2.2 Κοινή επιχείρηση για την υλοποίηση του ευρωπαϊκού συστήματος νέας γενεάς για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας (SESAR)	109
4.3 Συνοπτική παρουσίαση.....	111
5. Η ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ ΤΩΝ ΕΝΑΕΡΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΩΣ ΓΕΝΝΗΜΑ ΔΙΑΛΟΓΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΝΝΟΜΗΣ ΤΑΞΗΣ	113
5.1 Γενικά.....	113
5.2 Το νομοθετικό πλαίσιο των αεροπορικών μεταφορών στην Ελλάδα.....	114
5.3 Εναρμόνιση του εθνικού δικαίου με τις επιταγές του ενωσιακού δικαίου	116
5.4 Ο εθνικός αερομεταφορέας και η ιδιωτικοποίηση ως απορρέουσα νομική υποχρέωση	127
5.5 Η συγχώνευση.....	130
5.5.2 Η απάντηση της Επιτροπής και η αντίδραση των δύο εταιρειών	132
5.5.3 Αναπροσδιορισμός στόχων των δύο εταιριών	136
5.6 Συμπερασματικές διαπιστώσεις	139
ΕΠΙΛΟΓΟΣ	143
Βιβλιογραφία	148
Ηλεκτρονικές πηγές	150

ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

A.T.M	Air Traffic Management
EASA	European Aviation Safety Agency
ECAC	European Civil Aviation Conference -CEAC
F.I.R	Flight Information Region
GATS	General Agreement on Trade in Services
GATT	General Agreement on Tariff and Trade
IATA	International Air Transport Association
ICAO	International Civil Aviation Organization
MIG	Marfin Investment Group
PNR	Passenger Name Record
SESAR	Single European Sky ATM Research



ΑΕΠ	Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν
Αρ.	αριθμός
Άρθρ.	Άρθρο
Α.Κ	Αστικός Κώδικας
Δ.Ε.Κ	Δικαστήριο Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων
ΔΕΕ	Δικαστήριο της ΕΕ
ΔΕΚ	Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων
Ε.Ε.Ο	Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός

ΕΕ	Ευρωπαϊκή Ένωση
ΕΕΠ	Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη
ΕΚ	Ευρωπαϊκός Κανονισμός
ΕΟΚ	Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα
ΚΑΔ	Κώδικας Αεροπορικού Δικαίου
Ν.	νόμος
Ο.Α	Ολυμπιακή Αεροπορία- Ολυμπιακές Αερογραμμές- Olympic Air
ΟΚΕ	Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή
παρ.	παράγραφος
Π.Δ	προεδρικό διάταγμα
ΠΟΕ	Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου
ΣΕΚ	Συνθήκη Ευρωπαϊκής Κοινότητας
ΣΛΕΕ	Συνθήκη Λειτουργίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης
ΥΔΥ	Υποχρέωση Δημόσιας Υπηρεσίας
ΥΠΑ	Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας
ΦΕΚ	Φύλλο Εφημερίδα της Κυβέρνησης



Πρόλογος

Η παρούσα διπλωματική εργασία με θεματική : «Η απελευθέρωση των αερομεταφορών στην ΕΕ - Πορεία υλοποίηση στην Ελλάδα» εκπονήθηκε στα πλαίσια του Μεταπτυχιακού Προγράμματος «Εθνική και Κοινοτική Διοίκηση» του τμήματος Δημόσιας Διοίκησης του Παντείου Πανεπιστημίου, για το ακαδημαϊκό έτος 2011. Επιβλέπων της προσπάθειας αυτής είναι ο Καθηγητής κ. Δονάτος Παπαγιάννης του τμήματος Δημόσιας Διοίκησης.

Ο στόχος της εν λόγω μελέτης είναι διττός. Μέσα από παρατηρήσεις σχετικές με την τάση απελευθέρωσης των αγορών των αερομεταφορών σε διεθνές επίπεδο, να παρουσιαστεί με σαφήνεια η επιτάχυνση της διαδικασίας αυτής σε ευρωπαϊκό επίπεδο, πλαισιωμένη από τη δράση και τις πρωτοβουλίες των θεσμικών οργάνων της ΕΕ.

Και εφόσον έχει σχηματιστεί μέσα από την νομική, πολιτική και πραγματική βάση η πλήρης εικόνα μιας αγοράς εναέριων υπηρεσιών με νέα χαρακτηριστικά και προοπτικές, συνιστά εξαιρετική πρόκληση να εξεταστεί ο διάλογος που πραγματοποιήθηκε μεταξύ ευρωπαϊκής έννομης τάξης και εθνικής για την προσαρμογή της τελευταίας.

Και επειδή «η σπουδαιότητα της ιστορικής καταγραφής είναι στατική», δόθηκε έμφαση στις προοπτικές που ηχούν αισιόδοξα για το μέλλον και αποτελούν το έναυσμα για τη δημιουργία και την εξέλιξη κάθε μορφής δραστηριότητας.

Σε αυτό το σημείο θα ήθελα να εκφράσω τις θερμές ευχαριστίες μου κατά πρώτο στον Επιβλέποντα Καθηγητή κ. Παπαγιάννη. Η συμβολή του ήταν καθοριστική τόσο σε επίπεδο εκπαίδευσης όσο και σε προσωπικό καθ' όλη τη διάρκεια του μεταπτυχιακού προγράμματος, μέσω των άκρως ελκυστικών παραδόσεων, πραγματική πηγή έμπνευσης, τρόπου σκέψης και καθοδήγησης σε μονοπάτια γνώσεων.

Τέλος, θα ήθελα να ευχαριστήσω την οικογένεια μου, η οποία με στήριξε στην προσπάθεια που κατέβαλα και τη συνάδερφο μου Αναστασία Παπαδοπούλου για τη βοήθειά της το διάστημα εκπόνησης της εργασίας μου.

Περίληψη

Οι μεταφορές χρησιμοποιούνται ως το μέσο για την επίτευξη ενός σκοπού συνυφασμένου με άλλους τομείς της οικονομίας. Ταυτόχρονα είναι πηγή πλεονεκτημάτων και τεχνολογικής πρόκλησης άρρηκτα συνδεδεμένης με τη δομή και τη λειτουργία μιας εξελιγμένης κοινωνίας. Οι αερομεταφορές αποτελούν ένα νέο κλάδο ανάπτυξης μεταφορών, όπου μετά τους δυο παγκοσμίους πολέμους διαγράφεται με σαφήνεια η κοινή ανάγκη για χρήση των εναέριων μέσων για ειρηνικούς σκοπούς, στοχεύοντας τη συνεργασία των κρατών και την ανοικοδόμηση της κατεστραμμένης οικονομίας τους.

Τα πρώτα στέρεα βήματα έγιναν σε διεθνές επίπεδο με την Σύμβαση των Παρισίων 1919 και με την Σύμβαση του Σικάγου 1944. Από εκείνο το σημείο και μετά οποιαδήποτε οικονομική, κοινωνική αλλαγή και πρόοδος σε διεθνές επίπεδο ενσωματώνεται στο πεδίο των αερομεταφορών με γνώμονα την ύπαρξη ενός ομοιόμορφου ρυθμιστικού πλαισίου τηρούμενο από όλα τα κράτη. Μεγαλύτερη ορμή είχαν οι εξελίξεις αυτές στις ΗΠΑ όπου μόλις το 1978 υιοθετείται η απελευθέρωση του κλάδου. Εγκαταλείφθηκε πλήρως το μονοπωλιακό μοντέλο αγοράς, ο παρεμβατισμός στη διαμόρφωση των τιμών και αυξήθηκαν οι αεροπορικές συνδέσεις.

Η Ευρώπη ανταποκρινόμενη στην πρόκληση των ΗΠΑ λαμβάνει ενεργό δράση μόλις το 1987 με δέσμες μέτρων, οι οποίες σταδιακά οδηγούν στην απελευθέρωση των αερομεταφορών. Σε μια απελευθέρωση με νέα χαρακτηριστικά που πηγάζουν από την διαφορετικότητα του μορφώματος της ΕΕ. Αν και τα βήματα της, ήταν αργά και σταθερά, δεν καθυστέρησε να δημιουργηθεί ένα νέο οικονομικό και πολιτικό περιβάλλον στις ενδοκοινοτικές μεταφορές. Όλες οι ευρωπαϊκές αεροπορικές εταιρείες σήμερα, έχουν τη δυνατότητα να πετούν ελεύθερα από και προς τα κράτη μέλη της ΕΕ και στις εσωτερικές αερογραμμές, να διαχειρίζονται τις τιμές των εισιτηρίων, το κόστος και τη μεταφορική πληρότητα, χωρίς κρατική παρέμβαση και κρατικούς ελέγχους, ανάλογα με τις συνθήκες που επικρατούν στην αεροπορική αγορά τη δεδομένη στιγμή και τέλος με σεβασμό στα δικαιώματα των Ευρωπαίων πολιτών στην ασφαλή μετακίνηση εντός της εσωτερικής αγοράς.

Στην Ελλάδα το εγχείρημα δεν στέφτηκε με επιτυχία αλλά ακολούθησε μία δύσκολη πορεία που συχνά έβγαζε σε αδιέξοδο. Τα εμπόδια που έπρεπε να ξεπεραστούν πολλές φορές κατέληγαν σε δυσπραγία καθώς η κρατική «θαλπωρή» για τον εθνικό αερομεταφορά ήταν άκαμπτη. Όμως η συσσωρευμένη εμπειρία στην χώρα από τα προβλήματα και τις επιχειρούμενες λύσεις εν τέλει καταφέρνει να συμβιβάσει το παρελθόν με το μέλλον της κοινής πολιτικής μεταφορών της ΕΕ.

Abstract

Transports are used as the mean for the achievement of an aim, associate with other sectors of economy. Simultaneously they are source of advantages and technological challenge unbreakably connected with the structure and the operation of a developed society. The air transport constitutes a new dimension of transport's development, where after the two World Wars, this perspective could be clearly related to a peaceful use of air transport, a fruitful collaboration of states and reconstruction of international economical standard.

The first steps in international level were realized with the Convention of Paris in 1919 and with the Convention of Chicago in 1944. Consequently from then, any economical or social effect and progress in international level, posed influence on air transport and contributed to promoting a common frame of regulations respectable from all members. There has been a great upsurge of this tendency in the USA, where in 1978 was adopted the liberalization of air transport. The monopolistic model of market, the interventionism in the configuration of prices were completely abandoned and the air connections were increased.

Europe is being corresponded in the challenge of USA and is taking an active role only in 1987 demonstrating three packages, which progressively lead to the liberalization of air transports. In a deregulation, with new features arising from the diversity of EU's arrangement.

Although the steps were slow but steady, a new economic and political environment in intra-Community transports did not delay to be established. All European airlines today, have the ability to fly freely not only in domestic routes but also from-to the member states of EU. Additionally, they manage ticket prices, the cost and the shipping completeness, without government intervention and control, according to the conditions in the aviation market the given moment and with respect in the rights of European citizens in their safe movement within the internal market.

In Greece this venture was not initially successful but followed a difficult way that often it led in impasse. The obstacles, that should have been overcome many times, led to recession while government protection for the national carrier was inflexible. However this experience derived from the long-term problems and from attempted solutions ultimately manages Greece to compromise the past with the future of common EU transport policy.

Εισαγωγή

Η εγκαθίδρυση της εσωτερικής αγοράς εξ' ορισμού συμβάλει στην ελεύθερη μετακίνηση προσώπων, εμπορευμάτων, υπηρεσιών και κεφαλαίων. Η αρμονική λειτουργία μιας αγοράς τέτοιας εμβέλειας επιτυγχάνεται με τη κατοχύρωση ελεύθερου και υγιή ανταγωνισμού, ώστε η συνεχή προσφορά αγαθών και υπηρεσιών προς τον καταναλωτή να εξασφαλίζεται με τους αφενός ευνοϊκότερους δυνατούς όρους και αφετέρου με την αξιοποίηση της καινοτομίας και της τεχνολογικής προόδου. Δεδομένου ότι οι επιχειρήσεις σε μια οικονομία αγοράς επιδιώκουν να μονοπωλούν σε μόνιμη βάση για την μεγιστοποίηση των κερδών τους.

Παράγοντας κεφαλαιώδους σημασίας για την υποστήριξη του υγιές προτύπου ανταγωνισμού στη λειτουργία της αγοράς εναέριων μεταφορών, αποτελεί η απελευθέρωση του κλάδου. Με τον όρο απελευθέρωση νοείται η διαδικασία κατά την διάρκεια της οποίας, η πλήρη ανισορροπία μεταξύ των δυνάμεων μηχανισμού ελέγχου της αγοράς τείνει να ισορροπήσει, με την υιοθέτηση των κανόνων ανταγωνισμού. Οι όροι του «παιχνιδιού» αλλάζουν και η αγορά βιώνει την ελευθερία ανταγωνισμού μεταξύ των δρώντων. Η εξίσωση που χρειάζεται να επιλυθεί για να επικρατήσει εν τέλει ο «γόνιμος» ανταγωνισμός στην αγορά, περιλαμβάνει πολλά σκέλη, τα οποία ξεδιπλώνονται σταδιακά στα πλαίσια της μελέτης αυτής.

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία επιδιώκει να δώσει μια ολοκληρωμένη εικόνα της πορείας της Ευρωπαϊκής Ένωσης προς την απελευθέρωση της πολιτικής αεροπορίας. Για να αποκτηθεί μια σφαιρική άποψη ήταν απαραίτητη αφενός η εξέταση του διεθνούς περιβάλλοντος όπου υπήρξε ανασταλτικός παράγοντας για την ευρωπαϊκή πολιτική της «βιώσιμης κινητικότητας» και αφετέρου μετά την ευρωπαϊκή επίτευξη της, η πορεία ενσωμάτωσης του ενωσιακού δικαίου στην Ελληνική επικράτεια. Συνοψίζοντας, οι κύριοι στόχοι της μελέτης είναι :

- ⊕ η αποτύπωση της διεθνούς προσπάθειας απελευθέρωσης των εναέριων μεταφορών, ως εργαλείο για την κατανόηση του φαινομένου και της επιρροής που επέφερε στην Ευρωπαϊκή ήπειρο.
- ⊕ η Ευρωπαϊκή προοπτική της απελευθέρωσης από τα πρώτα βήματα έως την πλήρη εφαρμογή, οι νέες τάσεις και οι κατευθύνσεις, οι οποίες επικρατούν σήμερα στον εν λόγω κλάδο

- ⊕ και τέλος, η μελέτη της Ελληνικής πραγματικότητας και η επίδραση της «Ευρωπαϊκής ανατροπής» στην εγχώρια αγορά αερομεταφορών της, με την ενσωμάτωση της ενωσιακής νομολογίας στο εθνικό δίκαιο.

Η πορεία μελέτης που ακολουθείται, οδηγείται από το γενικό στο ειδικό στοιχείο και από το διεθνές επίπεδο στο περιφερειακό και τέλος στο εθνικό. Το πρώτο κεφάλαιο με τίτλο μεταφορές δίνει τις βασικές πληροφορίες για την κατανόηση της θεματικής, ξεκινώντας από γενικές έννοιες και προσδιοριστικά χαρακτηριστικά των μεταφορών. Σχολιάζεται ο ρόλος και οι επιδράσεις του τομέα στην οικονομία των χωρών και το κεφάλαιο κλείνει με μια συνοπτική παρουσίαση της οικονομικής των μεταφορών, όπου δίνεται έμφαση στα γνωρίσματα της αγοράς, στον ανταγωνισμό και στους παράγοντες αύξησης και μείωσης της ζήτησης και της προσφοράς.

Το δεύτερο κεφάλαιο εξειδικεύει στον τομέα των εναέριων μεταφορών σε διεθνές επίπεδο. Μεγάλο μέρος αφιερώνεται στα σημεία σταθμούς στην εξέλιξη των διεθνών ρυθμίσεων καθώς και στις λεγόμενες ελευθερίες του αέρος, οι οποίες έγιναν κοινά αποδεκτές από τα κράτη. Γίνεται μια αναφορά στον ελεγκτικό μηχανισμό του συστήματος για την διεθνή εναέρια κυκλοφορία και τέλος αποτυπώνεται το πλέγμα των διμερών διακρατικών συμβάσεων που τηρήθηκαν, εστιάζοντας στο παράδειγμα της απελευθέρωσης της πολιτικής αεροπορίας των ΗΠΑ, το οποίο ήταν καθοριστικής σημασίας για την πορεία των γεγονότων στην Ευρωπαϊκή ήπειρο.

Το τρίτο κεφάλαιο, το οποίο αποτελεί την προβληματική της εν λόγω μελέτης, είναι μια σχολαστική ανάλυση της απελευθέρωσης του κλάδου στην ΕΕ. Η αντανάκλαση των εξελίξεων στις ΗΠΑ, που σχολιάζονται στο προηγούμενο κεφάλαιο αποδεικνύεται ο ακρογωνιαίος λίθος για την προσαρμογή της αγοράς του κλάδου. Ακολουθεί το νομικό πλαίσιο που περιέλαβε την ιδέα της απελευθέρωσης, από τις παραδοχές των ιδρυτικών συνθηκών, έως το παράγωγο δίκαιο, με έναν ενδιάμεσο σταθμό στη νομολογία του ΔΕΚ. Η τελευταία αποτέλεσε το έναυσμα στον τομέα των μεταφορών για τις κοινοτικές πρωτοβουλίες και πράξεις. Το παράγωγο δίκαιο όπως καταρτίστηκε μέσω των κοινοτικών οργάνων, πήρε τη μορφή τριών δεσμών μέτρων που λήφθηκαν βαθμιαία την περίοδο 1987 έως 1992 για να επιτευχθεί το άνοιγμα της αγοράς μόλις το 1997. Συμπληρωματικά ακολουθεί η απεικόνιση των ρυθμίσεων που ισχύουν σήμερα ανά κατηγορία περιλαμβάνοντας κανονισμούς και οδηγίες για την εσωτερική αγορά, την παροχή υπηρεσιών, την έκδοση αδειών, την προστασία των δικαιωμάτων των επιβατών, την εναέρια ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος. Ενώ στη συνέχεια επιχειρείται

αξιολόγηση των αλλαγών που επέφεραν τα πακέτα απελευθέρωσης και οι συναφείς ρυθμίσεις.

Το κεφάλαιο συνεχίζει με τις συνδεδεμένες πρακτικές παρέμβασης από μέρους των κρατών, οι οποίες λειτουργούν συνήθως “προστατευτικά” ως προς το περιβάλλον της απελευθερωμένης αγοράς, είναι οι λεγόμενες κρατικές ενισχύσεις, οι οποίες πρέπει να εξετάζονται προσεκτικά δεδομένου ότι μπορεί να επιφέρουν στρεβλώσεις στον ανταγωνισμό. Εύλογα σε αυτό το σημείο γίνεται μνεία στις δημόσιες επιχειρήσεις, στον ανταγωνισμό με αεροπορικές εταιρείες τρίτων χωρών και στη χρηματοδότηση των αερολιμένων. Η ενότητα κλείνει με τον εντοπισμό παραδειγμάτων νόθευσης του ανταγωνισμού λόγω της διακριτικής μεταχείρισης από τα κράτη μέλη και το μηχανισμό που τίθεται σε κίνηση από την Επιτροπή για να διαφυλάξει την εσωτερική αγορά.

Όσον αφορά τον τομέα των εξωτερικών σχέσεων, η ΕΕ οφείλει να εξασφαλίζει ομοιόμορφη πολιτική σε εξωτερικό επίπεδο τηρούμενη από τα κράτη μέλη. Το 2002 τέθηκε το ζήτημα κατά πόσο ήταν νόμιμες οι διμερείς συμφωνίες μεταξύ των κρατών μελών της Ένωσης και τρίτων χωρών για την εναέρια κυκλοφορία. Οι λεγόμενες «open skies agreements», με τις οποίες κλείνει το τρίτο κεφάλαιο, προδιαγράφουν το μέλλον των διεθνών σχέσεων της ΕΕ με τρίτα κράτη για τις αερομεταφορές και απαλλάσσουν τα κράτη από το να συνάπτουν μεμονωμένα συμφωνίες και να αναλαμβάνουν δεσμεύσεις στον τομέα των εναέριων μεταφορών .

Στη βάση της απελευθέρωσης της αγοράς των μεταφορών δημιουργήθηκε ο φόβος ότι προβλήματα όπως η ασφάλεια και η συμφόρηση των δικτύων μεταφορών, θα στοίχιωναν την καθημερινότητα των ευρωπαίων πολιτών. Οι Λευκές Βίβλοι αποτέλεσαν συνώνυμο των προσανατολισμών και των στόχων που έθετε η Ένωση για την αποφυγή αδυναμιών και εμποδίων στον τομέα των μεταφορών. Οι στόχοι που τίθενται συμφιλιώνουν την πραγματικότητα με το μέλλον, αφού οι προβλέψεις των επιπτώσεων καθιστούν επιβεβλημένη την ανάληψη και επίτευξη των στόχων αυτών, όπως παρουσιάζεται στο τέταρτο κεφάλαιο της μελέτης. Έμφαση δίνεται απ’ τη μία στη βιώσιμη κινητικότητα ως συνιστώσα της περιβαλλοντικής πολιτικής και απ’ την άλλη στην ασφάλεια του ευρωπαϊκού εναέριου χώρου, με την δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού. Η επίτευξη του Ενιαίου Ουρανού της ΕΕ θεμελιώνεται μέσω τεσσάρων πυλώνων δράσης, με ένα στέρεο νομοθετικό πλαίσιο εφαρμογής και με την υλοποίηση ενός συστήματος νέας γενεάς για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας.

Το πέμπτο κεφάλαιο παρουσιάζει την πορεία που ακολουθήθηκε στην Ελλάδα για την ενσωμάτωση των κοινοτικών ρυθμίσεων στην εθνική έννομη τάξη στον κλάδο των αερομεταφορών. Ιδιαίτερη έμφαση δόθηκε στην αναγκαιότητα να ιδιωτικοποιηθεί ο εθνικός αερομεταφορέας, στόχος όπου τελικά *μετά κόπων και βασάνων* υλοποιείται μέσω ενός σχεδίου ανταποκρινόμενο στις αυξανόμενες ανησυχίες της Επιτροπής. Στη συνέχεια η σταθερότητα στον κλάδο κλονίζεται για μια ακόμα φορά με την ανακοίνωση του προσχέδιου συγχώνευσης των δυο δεσποζόντων αερομεταφορέων της χώρας. Ο κίνδυνος που ελλοχεύει για τον ανταγωνισμό, βρίσκει την Επιτροπή αντιμέτωπη με την εξέταση ενός ζητήματος από την αρχή προδεδικασμένου. Το κουβάρι των εξελίξεων έως και τη σημερινή κατάσταση στην εγχώρια αγορά επιχειρείται να ξεδιπλωθεί στις σελίδες του πέμπτου κεφαλαίου.

Ολοκληρώνοντας τον κύκλο της έρευνας αυτής, το τελευταίο μέρος αφιερώνεται στη συνοπτική παράθεση των προηγούμενων κεφαλαίων, η οποία λειτουργεί σαν ένας συνδετικός κρίκος μεταξύ των συμπερασμάτων, δεδομένου ότι είναι εύκολο να φτάσει κανείς σε ένα αδιέξοδο παρακολουθώντας τον καταιγισμό των πληροφοριών και των αναλύσεων σχετικά με ένα θέμα. Παράλληλα αξίζει σε αυτό το σημείο να αναφερθεί ότι σκοπός της μελέτης που θα ακολουθήσει είναι η απεικόνιση των γεγονότων και των εξελίξεων απαλλαγμένη από κάθε υποψία ή υπαινιγμό, αλλά αποτυπωμένη με σαφήνεια.



1. ΟΙ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

1.1 Έννοιες και προσδιοριστικά χαρακτηριστικά των μεταφορών

Με τον όρο μεταφορά εκφράζεται ένα σύνολο ενεργειών ή εμπορικών πράξεων που παράγουν οικονομικό αποτέλεσμα μέσω της μετακίνησης επιβατών, διακίνησης φορτίων και εμπορευμάτων, από έναν τόπο σε έναν άλλο. Η μετακίνηση αυτή πραγματοποιείται έναντι αμοιβής με συνήθη μορφή εισιτηρίου, κόμιστρου ή ναύλου. Πρόκειται για μια ανάγκη συνυφασμένη με την ανθρώπινη φύση, η οποία ολοένα μέσω της αυξανόμενης τάσης για ανάπτυξη και κινητικότητα χωρίς περιορισμούς και εμπόδια, οδηγεί στην εξέλιξη της.

Οι μεταφορές διενεργούνται από τους μεταφορείς, τους κατόχους των μέσων μεταφοράς, οι οποίοι μπορεί να είναι κρατικοί¹, ή ημικρατικοί φορείς ή ιδιώτες (φυσικά ή νομικά πρόσωπα). Ανάλογα του χώρου που διενεργούνται αυτές διακρίνονται σε χερσαίες, θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές. Ανάλογα με την έκταση που επιχειρούνται, διακρίνονται σε εσωτερικές και διεθνείς μεταφορές². Απαραίτητη προϋπόθεση για την ανάπτυξη των μεταφορών είναι η ύπαρξη αντίστοιχων υποδομών, χερσαίου, θαλάσσιου και αεροπορικού δικτύου, η ύπαρξη ικανού αριθμού μέσων μεταφοράς, καθώς και η αντίστοιχη τεχνική και διοικητική υποστήριξη τους με εξειδικευμένο προσωπικό.

Οι **εναέριες μεταφορές** προσδιορίζουν τη μετακίνηση από ένα μέρος σε ένα άλλο μέσω του εναέριου χώρου υπεράνω του εδάφους των κρατών, με τη χρήση αεροσκαφών³, δηλαδή πτητικών μηχανών ικανών για μεταφορά προσώπων ή πραγμάτων ή την εκτέλεση αεροπορικών εργασιών. Αποτελούν το νεότερο μέσο μεταφοράς και παράλληλα τον πιο ταχέως αναπτυσσόμενο μεταφορικό κλάδο με σημαντικές επιδράσεις στο διεθνές εμπόριο. Από το 1903 όπου πραγματοποιήθηκε η σπουδαία πτήση των αδερφών Ράιτ ήταν αναμφίβολο ότι πρόκειται για ένα μέσο μεταφοράς, ιδιαίτερο, ικανό να κυριαρχήσει στις αγορές και να προσελκύσει τεχνολογική ανάπτυξη σε μεγάλο βαθμό. Η χρήση αεροσκαφών πέρα από το πλεονέκτημα της ταχύτητας σε σχέση με τα χερσαία αλλά και τα θαλάσσια μέσα, την ακρίβεια εκτέλεσης των δρομολογίων, την άνεση και την ασφάλεια,

¹ Αντώνης Μ. Αντάπασης, Άγγελος Σ. Γιόκαρης, (1995), *Κώδικας Αεροπορικού Δικαίου και σχετικές ειδικές διατάξεις και διεθνείς συμβάσεις*, Αθήνα- Κομοτηνή, Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, σελ. 13 άρθρο 1 § 2,3

² Όπ. Αντώνης Μ. Αντάπασης, Άγγελος Σ. Γιόκαρης, (1995), σελ 273 κεφάλαιο I άρθρο 1.

³ Όπ. Αντώνης Μ. Αντάπασης, Άγγελος Σ. Γιόκαρης, (1995), σελ. 13

διακρίνεται για την εκμετάλλευση του εναέριου χώρου, μέσω φυσικών – αναλλοίωτων διαδρόμων, χωρίς την ανάγκη υποδομής ή συντήρησης τους. Απ’ την άλλη η μικρή χωρητικότητα τους, το υψηλό κεφάλαιο αγοράς για τον εξοπλισμό⁴ και την κατασκευή των χερσαίων εγκαταστάσεων καθιστά τις εναέριες μεταφορές δαπανηρές και συμφέρουσες μόνο για μεγάλες αποστάσεις.

Γενικά τα δίκτυα μεταφορών συνεισφέρουν στην μετακίνηση ατόμων για διάφορους σκοπούς, υπερβαίνουν σύνορα και τοπικούς περιορισμούς για την κάλυψη αναγκών και συμβάλλουν στην άνοδο του βιοτικού επιπέδου, προσφέροντας πλεονεκτήματα που διευκολύνουν την κινητικότητα των χρηστών. Οι τελευταίοι βάση κριτηρίων⁵ μπορούν να επιλέξουν τον τρόπο μετακίνησης τους από ένα μέρος σε ένα άλλο, ανάλογα την ανάγκη που επιθυμούν να διευκολύνουν και την προτεραιότητα που έχουν. Τα ποιοτικά κριτήρια, τα οποία προσδίδουν στα μέσα μεταφοράς συγκεκριμένα χαρακτηριστικά, είναι ικανά να διαμορφώσουν την επιλογή του καταναλωτή ανάλογα με τη φύση της ανάγκης που πρέπει να εκπληρωθεί. Όμως είναι γεγονός ότι η αξιοπιστία του ως προς τα μέσα μεταφοράς θα κριθεί και από την εμπειρία που θα αποκομίσει ή έχει ήδη βιώσει στο παρελθόν.

Συμπεραίνεται ότι βασική προϋπόθεση σε ένα τομέα μεταφοράς τόσο για την τήρηση των ποιοτικών χαρακτηριστικών όσο και την άρτια εφαρμογή των προσδιοριστικών προτύπων που τον συνθέτουν, είναι ο σχεδιασμός του συστήματος κατά τρόπο ορθολογικό, με στόχο τη μεγιστοποίηση της αποτελεσματικότητας του. Παράλληλα οφείλει να στοχεύει στην ελαχιστοποίηση του κοινωνικού κόστους, λαμβάνοντας υπόψη τις ανάγκες και τις απαιτήσεις των χρηστών. Ουσιαστικά απαιτούνται οι δράσεις, οι οποίες θα προωθούνται στα πλαίσια του συστήματος μεταφορών, να αποτυπώνονται σε ένα σχέδιο, το οποίο σε βάθος χρόνου θα ανανεώνει την υφιστάμενη δομή του συστήματος, υλοποιώντας τους στόχους που έχουν τεθεί με τις παραπάνω βάσεις. Τα τελευταία χρόνια με σκοπό την προώθηση ισορροπημένης και αποδοτικής χρήσης των μέσων μεταφορών δίνεται έμφαση στην πρακτική των συνδυασμένων μεταφορών⁶, τη χρήση δηλαδή δύο ή περισσότερων μέσων μετακίνησης, συμπληρωματικά με τη μορφή αλυσίδας. Στόχος του συνδυασμού είναι να αξιοποιηθούν όσο το δυνατό σωστότερα τα πλεονεκτήματα που

⁴ Γκλαβίνης Παναγιώτης, (2009), *Διεθνές Οικονομικό Δίκαιο*, Αθήνα-Θεσσαλονίκη, Εκδόσεις Σάκκουλα, σελ.308-310

⁵ Τα βασικά κριτήρια, τα οποία προσδιορίζουν το είδος της μετακίνησης είναι : ο σκοπός, ο τρόπος υλοποίησης, το μήκος και η απόσταση, η χρονική διάρκεια και η χρονική περίοδος που θα λάβει χώρα η μεταφορά.

⁶ Ευάγγελος Σαμπράκος, (2008), *Ο τομέας των Μεταφορών και οι Συνδυασμένες Εμπορευματικές Μεταφορές*, Αθήνα, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, σελ. 174-179

προσφέρει το κάθε μέσο και να ελαχιστοποιηθούν οι αδυναμίες σε ένα ομοιόμορφο πλαίσιο χρήσης των μέσων.

1.2 Ο ρόλος των μεταφορών στην οικονομία των χωρών

Οι μεταφορές, ως οικονομική δραστηριότητα που είναι ενταγμένη στον τριτογενή τομέα της Οικονομίας, έπαιζαν από τα πρώτα χρόνια ανάπτυξης τους ένα σημαντικό ρόλο τόσο στην οικονομική όσο και στην κοινωνική ζωή μιας χώρας. Για την ανάλυση και την περιγραφή τους εκπονήθηκαν θεωρίες οικονομικής φύσης και αρχές εφαρμογής, όλες στηριγμένες στη βάση ότι δεν αποτελούν αυτοσκοπό οι μεταφορές αλλά το μέσο για την επίτευξη ενός σκοπού, ο οποίος συνυφαίνεται με κοινωνικές και οικονομικές προεκτάσεις.

Ως επί το πλείστον, χώρες με ισχυρή οικονομία είναι αυτές με ευνοϊκή γεωγραφική θέση και υγιή σύστημα μεταφορών. Αν στραφούμε σε ιστορικά παραδείγματα επιβεβαιώνεται το γεγονός, με τις μεγάλες ναυτικές δυνάμεις, κυρίως παράκτια κράτη με έντονη εμπορική δραστηριότητα είτε βιομηχανικές δυνάμεις με βάση το σιδηρόδρομο, τις εξελιγμένες αερομεταφορές και τα ανεπτυγμένα οδικά δίκτυα. Η προσπελασιμότητα λοιπόν μιας περιοχής και η γενικότερη διάρθρωση των δικτύων μεταφοράς αποτελούν σημείο αναφοράς για την οικονομία καθώς η συμβολή της στο Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν και στη συμμετοχή των επενδύσεων του κλάδου μεταφορών είναι προφανώς ευνοημένα.

Υπάρχει μια αλυσίδα στο τομέα των μεταφορών καθώς όπως αναφέρθηκε παραπάνω η συνεισφορά τους παρέχει απτά πλεονεκτήματα σε πολλούς τομείς της οικονομίας. Για παράδειγμα ένα άρτιο δίκτυο αερομεταφορών σε μία χώρα, με μια γρήγορη σκέψη παραπέμπει σε *προσέλκυση επενδύσεων*⁷ → *ανάπτυξη υποδομών* → *τουριστική ζήτηση* → *εμπορική ανάπτυξη*. Πρόκειται μόνο για μια γρήγορη συνειρμική σκέψη, η παραπάνω αλυσίδα μπορεί να δημιουργήσει διακλαδώσεις και επιμέρους αλυσίδες. Επομένως γίνεται φανερό πως το μέγεθος του κλάδου μεταφορών στο σύνολο του οικονομικού συστήματος είναι τέτοιο που σαφώς οποιαδήποτε μεταβολή υφίσταται επηρεάζει και τα υπόλοιπα μεγέθη που εξαρτώνται από αυτόν.

Η οικονομική ανάπτυξη που γνώρισαν τις προηγούμενες δεκαετίες οι χώρες της Δύσης⁸ συνυφασμένη με την επιδίωξη για βελτίωση της ποιότητας ζωής μέσω της

⁷ Kenneth Button, (2000), *Analytical Transport Economics- An International Perspective, transport economics, management and policy series*, Great Britain, Jacob B. Polak, Arnold Heertje, Edward Elgar Publishing, Biddles Ltd, σελ.141

⁸ *Σύμφωνα με την Eurostat, διάγραμμα απεικόνισης επιβατών χρηστών εναέριων μεταφορών:

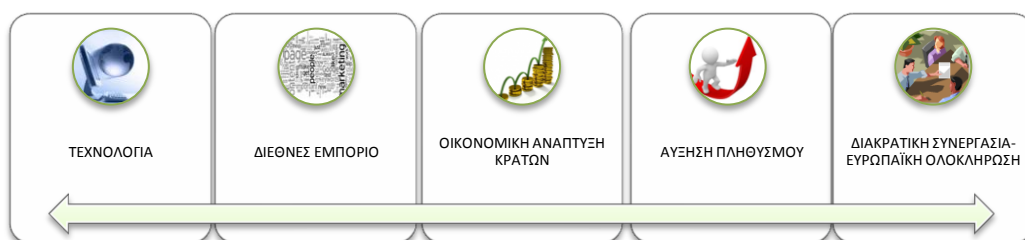
<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&pcode=ttr00012&plugin=1>

*Διάγραμμα απεικόνισης δείκτη όγκου επιβατών σε σχέση με το Ακαθάριστο Εγχώριο προϊόν:

βελτίωσης των υπηρεσιών, προώθησαν ουσιαστικές αλλαγές στην προσφορά μεταφορικών υπηρεσιών. Έτσι η αγορά των μεταφορών ολοένα και χαρακτηρίζεται από την αυξανόμενη ζήτηση λόγω της ανάπτυξης της τεχνολογίας και της διαθεσιμότητας των μέσων. Ο ανταγωνισμός ενισχύεται ανάμεσα στους κλάδους μεταφοράς καθώς οι καταναλωτές αξιολογούν τα ποιοτικά κριτήρια που αναφέρθηκαν.

Στη διαμόρφωση της ζήτησης για μεταφορικό έργο συμβάλουν οι εξελίξεις στα βασικά μακροοικονομικά και κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά μιας χώρας και των περιφερειών της. Βασικοί παράγοντες είναι :

- ✓ η αύξηση του ΑΕΠ και του διαθέσιμου οικογενειακού εισοδήματος,
- ✓ η οικονομική ανάπτυξη των κρατών με ροή κεφαλαίων, αποδοτικές επενδύσεις, αύξηση βιοτικού επιπέδου και κινητικότητας των μαζών.
- ✓ η διεθνοποίηση με την επακόλουθη μείωση των εμποδίων στο διεθνές εμπόριο, οδηγούν στην πιεστική ζήτηση πρώτων υλών και προϊόντων και στην αύξηση παραγωγικότητας εργασίας .
- ✓ οι διακρατικές ολοκληρώσεις, ίδρυση οικονομικών ενώσεων με σκοπό την προώθηση κοινών συμφερόντων και διευκόλυνση των συναλλαγών όπως η κατάργηση των δασμολογικών επιβαρύνσεων και των φραγμών
- ✓ οι τεχνολογικές εξελίξεις, συγκεκριμένα η αεροπορική βιομηχανία αποτελεί αιχμή της εφαρμογής του συνόλου του σύγχρονου δικτύου τεχνολογιών.
- ✓ η αύξηση του πληθυσμού, της απασχόλησης, του τουρισμού και της βιομηχανικής παραγωγής, συνεπάγεται αύξηση της ζήτησης βιομηχανικών προϊόντων και τροφίμων, φαρμάκων και άλλων προϊόντων από τις υπό ανάπτυξη χώρες ενώ από τις αναπτυγμένες χώρες πρώτες ύλες για τη βιομηχανία τους και αγροτικά προϊόντα.



1.3 Επιπτώσεις κατά το στάδιο ανάπτυξης των μεταφορών⁹.

Η ποσοτική και ποιοτική βελτίωση που λογίζεται ότι επιτεύχθηκε στις προσφερόμενες μεταφορές δεν αναιρεί την ύπαρξη αδυναμιών και αρνητικών αποτελεσμάτων. Σε ένα νευραλγικό τομέα όπως αυτό των μεταφορών για την οικονομία, η αναμενόμενη αύξηση των μεγεθών των μεταφορών με τον τρόπο οργάνωσης που υιοθετήθηκε τις τελευταίες δεκαετίες δημιουργεί ιδιαίτερο προβληματισμό¹⁰ δεδομένου ότι οι θετικές συνέπειες από την ικανοποίηση της ζήτησης του πληθυσμού για μετακινήσεις είναι άμεσα συνδεδεμένες με επιπτώσεις ιδιαίτερα βλαβερές για το περιβάλλον¹¹.

Η αυξημένη ρύπανση του περιβάλλοντος¹² και η αλόγιστη καταστροφή του κατά τη χρήση του, σε συνδυασμό με την ηχορύπανση και τα ατυχήματα που συμβαίνουν κατά καιρούς και την εξάντληση των φυσικών πόρων, δεν πρέπει σε καμία περίπτωση να παρακάμπτονται στο βωμό της εξυπηρέτησης αναγκών και απαιτήσεων της σύγχρονης κοινωνίας καθώς και της οικονομικής αποδοτικότητας του κλάδου.

Έχοντας ως δεδομένα, την ενόχληση που προκαλείται από το θόρυβο, ο οποίος οφείλεται στα μέσα μεταφοράς, από το θόρυβο τόσο των αεροπλάνων¹³ και σε εκτεταμένο βαθμό αυτόν που προκαλείται στις πόλεις από την πυκνή κυκλοφορία στις μεγάλες οδικές αρτηρίες και τα επιφανειακά μέσα σταθερής τροχιάς. Οι αέριοι ρύποι που εκπέμπονται έχουν καταστροφικές συνέπειες για τη φύση, τα κτίρια αλλά και τον άνθρωπο. Σημαντική επίσης ρύπανση προκύπτει και από τα υλικά των οχημάτων, τόσο κατά τη χρήση (ελαστικά, μπαταρίες) όσο και μετά το τέλος του χρόνου ζωής τους αφού πολλά από αυτά τα υλικά είναι τοξικά και δεν είναι ανακυκλώσιμα. Τέλος στιγματίζουν τα μέσα μεταφοράς τα χιλιάδες ατυχήματα που συμβαίνουν κατά τη χρήση τους με αποτέλεσμα την απώλεια ανθρώπινων ζωών.

Εξετάζοντας τις πτυχές που αναφέρθηκαν παραπάνω, ο προβληματισμός που τίθεται είναι εύλογος, κατά πόσο οι προσπάθειες, εξασφάλισης μιας αρμονικής προς το

⁹ <http://www.aeihoros.gr/article/el/perivallontikes-kai-energeiak-es-epiptoseis-ton-metaforon-diethnis-kai-egxoria-empetiria-kai-politikes-diaxeirisis>

¹⁰ David Banister, (1998), *Transport Policy and the Environment*, E&FN SPON, London and New York pages 176-177,216-217

¹¹ Βλ. Περιβαλλοντικά ζητήματα από τις μεταφορές το παράδειγμα της ΕΕ, Kenneth Button, (2000), *Analytical Transport Economics- An International Perspective, transport economics, management and policy series*, Great Britain, Jacob B. Polak, Arnold Heertje, Edward Elgar Publishing, Biddles Ltd, σελ. 275

¹² Ε. Σαμπράκος, (1996), *Ακτοπλοΐα και Αερομεταφορές : Ανταγωνισμός και συμπληρωματικότητα*, 2^η ημερίδα οικονομικής των μεταφορών, Πανεπιστήμιο Πειραιώς Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, σελ. 212-216

¹³ <http://www.nomosphysis.org.gr/articles.php?artid=3303&lang=1&catid=118>

βλ. Σχετικό πόρισμα υποθέσεων 17452/9.9.2002 και 10461/20.6.2003 με θέμα : «Χορύπανση από τη λειτουργία του διεθνούς αεροδρομίου Αθηνών»

περιβάλλον και την κοινωνία, εφαρμογής του συστήματος μεταφορών θα ευδοκιμήσουν, δεδομένου της αδυναμίας συμφωνίας για τήρηση κοινών προτύπων και το απαιτούμενο υψηλό κόστος για την υιοθέτηση τεχνικών που θα διατηρήσουν σε χαμηλά επίπεδα τις επιπτώσεις αυτές.

1.4 Η οικονομική των μεταφορών

Η οικονομική των μεταφορών¹⁴ αποτελεί ένα κλάδο¹⁵, ο οποίος είναι ικανός να δώσει απαντήσεις και να εξηγήσει πως συγκροτείται μια αγορά μεταφορών, από ποιους προσδιοριστικούς παράγοντες εξαρτάται και σε τι βαθμό μεταβάλλεται εξαιτίας τους. Δεν αποτελεί διακριτό κλάδο οικονομικής αλλά εξειδικευμένο καθώς οι δυνάμεις που επηρεάζουν τον τομέα των μεταφορών το επιβάλλουν. *«Μελετά την αριστοποίηση της κατανομής πλουτοπαραγωγικών πόρων ανάμεσα στις μεταφορικές βιομηχανίες και στο μεταφορικό τομέα στο σύνολό του σε σχέση με άλλους τομείς οικονομικής δραστηριότητας»*¹⁶.

Μέρος των μελετητών υιοθετεί το κριτήριο αποτελεσματικότητας στην αγορά των μεταφορών ότι το *«άριστο σημείο¹⁷ των μεταφορών θα επιτυγχάνετο εάν ήταν δυνατόν να γίνει μια τέτοια ανακατανομή πλουτοπαραγωγικών πόρων, που θα βελτιώνει τη θέση όλων των μελών της κοινωνία, χωρίς να χειροτερεύει τη θέση κανενός»*¹⁸. Από την άλλη πλευρά πολλοί μελετητές¹⁹ θεωρούν ότι δεν είναι δυνατή η εφαρμογή της λογικής Pareto, όπως αλλιώς ονομάζεται το κριτήριο, στην οικονομική βελτιστοποίηση της αγοράς των μεταφορών.

¹⁴ Βασίλης Ν. Μεταξάς, (1986), *Η οικονομική των μεταφορών*, Αθήνα, εκδόσεις Παπαζήση, σελ. 11-15

¹⁵ Kenneth Button, (2000), *Analytical Transport Economics- An International Perspective, transport economics, management and policy series*, Great Britain, Jacob B. Polak, Arnold Heertje, Edward Elgar Publishing, Biddles Ltd, σελ. 5-6

¹⁶ Οπ. Βασίλης Ν. Μεταξάς, (1986), σελ 11-12

¹⁷ Το κριτήριο της αποτελεσματικότητας ικανοποιείται όταν οι πόροι χρησιμοποιούνται, μέσα σε μια ορισμένη χρονική περίοδο, με τέτοιο τρόπο ώστε να είναι αδύνατο να βελτιωθεί η ευημερία κάποιου ατόμου χωρίς να μειωθεί η ευημερία κάποιου άλλου. Το κριτήριο αυτό διατυπώθηκε από το μεγάλο Ιταλό οικονομολόγο και κοινωνιολόγο Vilfredo Pareto (1848-1923) και είναι γνωστό και ως κριτήριο της αριστοποίησης κατά Pareto.

¹⁸ Βασίλης Ν. Μεταξάς, (1986), *Η οικονομική των μεταφορών*, Αθήνα, εκδόσεις Παπαζήση, σελ. 11-12

¹⁹ Ε. Σαμπράκος, (1996), *Ακτοπλοΐα και Αερομεταφορές : Ανταγωνισμός και συμπληρωματικότητα*, 2^η ημερίδα οικονομικής των μεταφορών, Πανεπιστήμιο Πειραιώς τμήμα ναυτιλιακών σπουδών, σελ. 97-98, 101

1.4.1 Η αγορά των μεταφορών και τα ειδικά γνωρίσματά της

Η αγορά²⁰ αποτελεί το θεσμικό πλαίσιο μέσω του οποίου οι αγοραστές και οι πωλητές επικοινωνούν για να αλλάξουν αγαθά ή υπηρεσίες. Η έννοια της αγοράς στις μεταφορές όπως αναφέρθηκε και στην προηγούμενη παράγραφο συντίθεται από ένα πολύπλοκο σύνολο μεταβλητών και απέχει από την κλασική έννοια καθώς:

- Οι κρατικοί φορείς²¹ παρεμβαίνουν συστηματικά στις υποδομές, στην ανακατανομή του πλούτου και γενικότερα στην μακροοικονομική πολιτική των μεταφορών μέσω:
 - Φόρων και επιχορηγήσεων
 - Άμεση παροχή μεταφορικών υπηρεσιών, υποδομών και ελέγχου αστυνόμευσης
 - Νομοθετικές ρυθμίσεις, καθοδηγώντας τις δραστηριότητες των προμηθευτών και των καταναλωτών των μεταφορικών υπηρεσιών
 - Ευνοϊκή μεταχείριση στην έκδοση αδειών χρήσης οχημάτων κ.α
 - Έρευνα - ανάπτυξη και παροχή πληροφοριών από κρατικούς οργανισμούς

Η κρατική παρέμβαση δικαιολογείται εν μέρει καθώς ο ανταγωνισμός σε περιόδους μειωμένης ζήτησης τείνει να μειώσει τη μεταφορική ικανότητα σε τέτοιο βαθμό που να μην μπορεί να ικανοποιηθεί η ζήτηση όταν θα αυξηθεί. Δεδομένου ότι οι μεταφορές καλύπτουν μια κοινή ανάγκη έχει διατυπωθεί η άποψη ότι έμφαση πρέπει να δίνεται στην εξυπηρέτηση της ανάγκης αυτής και όχι στο κίνητρό του κέρδους.

- Η ύπαρξη αδυναμίας αποθήκευσης και μεταφοράς του αγαθού της μεταφοράς, καθώς πρόκειται για ένα αγαθό – υπηρεσία άμεσα καταναλώσιμο, μια ανάγκη η οποία χρειάζεται να ικανοποιηθεί έγκαιρα. Εδώ αξίζει να αναφερθεί ότι για αυτό το λόγο προκύπτουν ελλείψεις του συστήματος μεταφορών σε περιόδους αιχμής. Ενώ ανά περιόδους το φαινόμενο της εποχικότητας και τα ανομοιογενή μεγέθη ζήτησης προκαλούν αχρησιμοποίητη μεταφορική ικανότητα.
- Η ανυπαρξία της εν δυνάμει μακροπρόθεσμα ισορροπίας της αγοράς, η αλυσίδα παραγωγής των μεταφορών – οι έννοιες του ανταγωνισμού – της ρύθμισης- του ελέγχου του κόστους και της τιμολογιακής πολιτικής παρουσιάζουν αδυναμία

²⁰ David Begg, S. Fischer, R.Dornbusch, (1998), *Εισαγωγή στην οικονομική*, τόμος Α', Αθήνα, εκδόσεις κριτική, σελ.90-91

²¹ Από τη νομισματική πολιτική μέσω φόρων και επιχορηγήσεων και το διοικητικό και νομοθετικό έλεγχο μέχρι την πλήρη ιδιοκτησία από το κράτος. βλ. Σαμπράκος Ε. , (2001), *Εισαγωγή στην Οικονομική των μεταφορών*, Αθήνα, εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, σελ. 29-31

υιοθέτησης κανόνων υγιούς αγοράς. Δεδομένου ότι η *μορφή της αγοράς*²² στο τομέα των μεταφορών μπορεί να καθορίζεται είτε από μία μονοπωλιακή²³ δύναμη, όπου υπάρχει μόνο μία επιχείρηση και διαθέτει συγκεκριμένο εμπόρευμα, ενώ υπάρχει μεγάλος αριθμός αγοραστών και χαρακτηρίζεται από την απουσία στενών υποκατάστατων. Βασικός προσδιοριστικός παράγοντας της μονοπωλιακής αγοράς είναι ότι ο μονοπωλητής διαθέτει δυνατότητα απόλυτου ελέγχου των τιμών της αγοράς. Είτε μπορεί να έχει τη μορφή του μονοπωλιακού ανταγωνισμού, όπου εδώ υπάρχουν πολλές επιχειρήσεις που διαθέτουν το εμπόρευμα και πολλοί αγοραστές, οι οποίοι θεωρούν το εμπόρευμα διαφοροποιημένο. Εδώ οι επιχειρήσεις ανταγωνίζονται μεταξύ τους για να αυξήσουν τα κέρδη τους και το ποσοστό τους στις συνολικές πωλήσεις είτε με πολέμους τιμών είτε με τη διαφήμιση, η οποία στοχεύει ότι το εμπόρευμα της μίας επιχείρησης είναι πολύ διαφορετικό από της άλλης. Τέλος μπορεί η αγορά να θυμίζει ολιγοπώλιο, με λίγες επιχειρήσεις ή ενδεχομένως μερικές μικρές και μία πολύ μεγάλη, η οποία κυριαρχεί και καθορίζει και την τιμή της πώλησης, με αποτέλεσμα να υπάρχει μια αλληλεξάρτηση ως προς την λήψη των αποφάσεων τους.

- Η ασυνέχεια, η δυσμορφία και η διασπορά στην αγορά των μεταφορών εμποδίζουν στην υιοθέτηση γεωγραφικής συνιστώσας μελέτης.
- Οι εξωτερικές επιδράσεις, πρόκειται για ατέλειες του μηχανισμού της αγοράς που έχουν ως αποτέλεσμα την επιβολή επιπλέον κόστους στην λειτουργία των μεταφορικών υπηρεσιών και συνήθως δεν λαμβάνονται υπόψη από τις επιχειρήσεις κυρίως ιδιωτικού καθεστώτος όπως για παράδειγμα η επιβάρυνση του περιβάλλοντος για την οποία έγινε μνεία σε προηγούμενο κεφάλαιο.

Συνοψίζοντας, η δύναμη των επιχειρήσεων καθορίζεται σε μεγάλο βαθμό από τη μορφή της αγοράς στην οποία διαθέτουν τα εμπορεύματά τους. Προσπαθούν να πωλήσουν τα εμπορεύματά τους στις υψηλότερες δυνατές τιμές με στόχο να πετύχουν το μεγαλύτερο δυνατό κέρδος. Η επιδίωξή τους αυτή εμποδίζεται αφενός από την περιορισμένη αγοραστική δύναμη των καταναλωτών και αφετέρου από την δυνατότητα τους να

²²David Begg, S. Fischer, R.Dornbusch, (1998), *Εισαγωγή στην οικονομική*, τόμος Α', Αθήνα, εκδόσεις κριτική, σελ 294, 342-346

²³Είναι ακραία περίπτωση, η οποία όμως τύγχανε εφαρμογής μέχρι και τη δεκαετία του 1980 ειδικά στον κλάδο των αερομεταφορών πριν την φιλελευθεροποίηση.

ικανοποιούν την ίδια ανάγκη προσφεύγοντας σε φθηνότερη υπηρεσία ή αγαθό. Η μορφή της αγοράς²⁴ επομένως καθορίζεται από μία σειρά παραγόντων, όπως :

- Ο αριθμός των επιχειρήσεων που παράγουν το ίδιο ή παρόμοιο αγαθό ή υπηρεσία και το μερίδιο της επιχείρησης στις συνολικές πωλήσεις
- Ο αριθμός των αγοραστών του εμπορεύματος και το μερίδιο των αγορών κάθε αγοραστή στις συνολικές πωλήσεις
- Ο βαθμός ομοιογένειας του εμπορεύματος, σε τι βαθμό οι καταναλωτές αποδίδουν στο εμπόρευμα χαρακτηριστικά που το κάνουν να διαφέρει σημαντικά ή καθόλου από ανάλογα εμπορεύματα που παράγουν άλλες επιχειρήσεις.

Ο συνδυασμός αυτών των παραγόντων μας δίνει τη μορφή της αγοράς, μέσα στην οποία η επιχείρηση προσπαθεί να πουλήσει το εμπόρευμα της. Οι δυνάμεις που επηρεάζουν την αγορά των μεταφορών και την κάνουν να φαίνεται ιδιόμορφη σε σχέση με άλλους τομείς της οικονομία, οι λεγόμενες ατέλειες της, συσχετίζονται άμεσα με την μορφή που θα έχει η υπό θεώρηση αγορά .

1.4.2 Μεταφορές και ανταγωνισμός

Η πολιτική του ανταγωνισμού²⁵ συνίσταται σε ένα σύνολο νόμων και κανονισμών, το οποίο αποσκοπεί στη διατήρηση ενός δικαίου επιπέδου ανταγωνισμού, μέσω της εξάλειψης των περιοριστικών επιχειρηματικών πρακτικών των ιδιωτικών επιχειρήσεων . Αποσκοπεί στον περιορισμό των μονοπωλίων, ενώ παράλληλα λαμβάνει μέτρα για την ενθάρρυνση του ανταγωνισμού έτσι ώστε να παραχθούν όλα τα ευεργετικά αποτελέσματα του, για τους καταναλωτές και τους παραγωγούς. Στόχος του είναι η μέγιστη δυνατή ελευθερία εισόδου και εξόδου των παραγωγών προϊόντων και των φορέων παροχής υπηρεσιών στην εκάστοτε αγορά και η απονομή δίκαιου τμήματος του ωφελήματος που προκύπτει στους καταναλωτές.

Πρόκειται για μια διαπάλη μεταξύ των παραγωγών για την επικράτηση και την κυριαρχία στην αγορά και των καταναλωτών με τους παραγωγούς για την εξασφάλιση

²⁴ Kenneth Button, (2000), *Analytical Transport Economics- An International Perspective, transport economics, management and policy series*, Great Britain, Jacob B. Polak, Arnold Heertje, Edward Elgar Publishing, Biddles Ltd, σελ.126-135

²⁵ Κώστας Μελάς, Γιάννης Πολλάλης, (2005), *Παγκοσμιοποίηση και πολυεθνικές επιχειρήσεις*, Αθήνα, εκδόσεις Παπαζήση , σελ.112-113

ποιοτικών προϊόντων με καλύτερες τιμές καθώς και μεταξύ καταναλωτών για την εξασφάλιση της ποιότητας και της ποσότητας των προϊόντων που επιθυμούν. Στο παράδειγμα μιας αεροπορικής επιχείρησης μπορεί να λάβει δυο μορφές, της περίπτωσης του ενδοκλαδικού ανταγωνισμού και του διακλαδικού. Στον εσωτερικό ανταγωνισμό επιχειρείται η κατάκτηση της συγκεκριμένης αγοράς, η προμήθεια των πλέον κατάλληλων και στην καλύτερη τιμή αεροσκαφών, η μηχανοργάνωση και η εισαγωγή νέων τεχνολογιών, προμήθεια καλύτερης ποιότητας και φθηνότερες πρώτες ύλες και τέλος αποτελεσματικές εργασιακές σχέσεις. Με την έννοια διακλαδικός ανταγωνισμός εννοείται ο ανταγωνισμός με επιχειρήσεις άλλων μέσων μεταφοράς, τρένο, πλοίο κα. Αφορά κυρίως τις τιμές, το επίπεδο και το είδος των παρεχόμενων υπηρεσιών με κυριαρχία στην αγορά.

Σε συνθήκες ανταγωνισμού το κράτος παίζει ένα σημαντικό ρόλο στον ιδιόμορφο τομέα των μεταφορών όπως αναλύθηκε στην προηγούμενη υποενότητα καθώς μπορεί να παρεμβαίνει ολοκληρωτικά ή και μερικά. Αυτό το επιχείρημα βασίζεται στο ότι πρέπει να ληφθεί υπόψη το κοινωνικό συμφέρον ακόμα και σε μη οικονομικά βιώσιμα δρομολόγια μεταφορών όμως απαραίτητα για την ποιότητα της ζωής στην περιφέρεια. Την εύρυθμη λειτουργία της οικονομίας και τον καθορισμό των ναύλων σε κανονικά επίπεδα σε περίπτωση ατελούς ανταγωνισμού μόνο η κρατική ρύθμιση μπορούσε να διασφαλίσει συμφωνά με πολλούς μελετητές. Πάντως η τάση για απορρύθμιση στις μεταφορές βασίστηκε στο επιχείρημα ότι τέτοιου είδους υπηρεσίες πρέπει να λειτουργούν υπό καθεστώς αμιγούς ανταγωνισμού ώστε να προσφέρουν άρτια ποιότητα υπηρεσιών και συνάμα προσιτές, με χαμηλό κόστος για τους καταναλωτές.

1.4.3 Ο καθορισμός της ζήτησης στην αγορά των μεταφορών²⁶

Η ζήτηση²⁷ για μεταφορικές υπηρεσίες εξαρτάται στο σύνολό της από τη ζήτηση για ένα άλλο προϊόν ή υπηρεσία. Πρόκειται για μία παράγωγο ζήτηση²⁸, καθώς η μεταφορά επιβατών ή η διακίνηση προϊόντων από το σημείο Α στο σημείο Β πραγματοποιείται για την εξυπηρέτηση κάποιου σκοπού, άρα μια άλλη ζήτηση ωθεί την πραγματοποίηση της μεταφοράς και ανήκει σε άλλο κλάδο οικονομίας.

Είναι το μέσο για την πραγμάτωση ενός σκοπού και όχι αυτοσκοπός όπως αναφέρθηκε παραπάνω ωστόσο αυτό δεν περιορίζει το ενδιαφέρον μελέτης του εν λόγω

²⁶ Βασίλης Ν. Μεταξάς, (1986), *Η οικονομική των μεταφορών*, Αθήνα, εκδόσεις Παπαζήση, σελ. 28-38

²⁷ Είναι η ποσότητα ενός αγαθού που επιθυμούν να αγοράσουν οι αγοραστές σε κάθε δεδομένη τιμή. (σύμφωνα με David Begg, S. Fischer, R.Dornbusch, (1998), *Εισαγωγή στην οικονομική*, τόμος Α', Αθήνα, εκδόσεις κριτική, σελ.91

²⁸ Σαμπράκος Ε., (2001), *Εισαγωγή στην Οικονομική των Μεταφορών*, Αθήνα, εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, σελ 58

κλάδου για την οικονομία. Οι βασικοί προσδιοριστικοί παράγοντες ζήτησης μεταφορών είναι :

- ➡ **Η τιμή του εισιτηρίου ή του ναύλου.** Η ζητούμενη ποσότητα αυξάνεται όταν η τιμή μειώνεται όταν οι άλλοι παράγοντες παραμένουν σταθεροί (*ceteris paribus*). Ενώ όταν η τιμή αυξάνεται η ζήτηση μειώνεται. Όταν η τιμή του εισιτηρίου για μια π.χ αεροπορική μετακίνηση αυξηθεί η ζήτηση για την υπηρεσία αυτή θα μειωθεί και το αντίστροφο. Πιθανόν οι καταναλωτές να στραφούν σε μια συμφέρουσα υπηρεσία υποκατάστατη της πρώτης.
- ➡ **Η ύπαρξη ή μη υποκατάστατων της μεταφορικής υπηρεσίας.** Πέρα από τις μονοπωλιακές περιπτώσεις αγορών όπου έγινε ήδη αναφορά σε προηγούμενη υποενότητα και η τιμή προσδιορίζει τη ζήτηση, σε άλλες μορφές αγοράς η ύπαρξη ή μη υποκατάστατων της μεταφορικής υπηρεσίας επηρεάζει άμεσα και σε μεγάλο βαθμό την εικόνα της εν λόγω αγοράς. Όταν υπάρχουν υποκατάστατα και η τιμή μιας μεταφορικής υπηρεσίας από το σημείο Α στο Β είναι υψηλή τότε η ζήτηση για αυτή την υπηρεσία θα είναι σχετικά μικρή και οι καταναλωτές θα στραφούν στην υποκατάστατη μεταφορική υπηρεσία και αυτονόητα η ζήτηση θα αυξηθεί, της δεύτερης.
- ➡ **Ο πληθυσμός** αποτελεί βασικό παράγοντα διαμόρφωσης της ζήτησης καθώς είναι λογικό όταν αυξάνεται ο πληθυσμός στα σημεία Α, Β του υποδείγματος μας είναι επόμενο να αυξάνεται και η ζήτηση για μεταφορικές υπηρεσίες. Αυτό εξαρτάται από μια σειρά άλλων παραγόντων που επιδρούν στην κινητικότητα του πληθυσμού όπως η σύνθεση του ²⁹.
- ➡ **Επίπεδο και διανομή εισοδήματος.** Η αύξηση του εισοδήματος των καταναλωτών επιφέρει τις περισσότερες φορές αύξηση στη ζήτηση των μεταφορών. Η ζήτηση αυτή μπορεί να αφορά συγκεκριμένο είδος μεταφοράς, αυτό όπου ο καταναλωτής για παράδειγμα θα έχει άνεση, ή μεγαλύτερη ασφάλεια, ενώ μεταφορές άλλου είδους περιορίζονται. Κάποιος σε αυτή τη περίπτωση θα προτιμήσει το ιδιωτικό του όχημα ή το αεροπλάνο από το υπεραστικό λεωφορείο. Επιπλέον ο παράγων εισόδημα και η μεταβολές που υφίσταται σε σχέση με τη ζήτηση για μεταφορές έχει να κάνει και με το επίπεδο ανισοκατανομής³⁰ του εισοδήματος στον πληθυσμό που κινεί την εκάστοτε αγορά.

²⁹ Για παράδειγμα περισσότεροι νέοι είναι αίτια για μεγαλύτερη κινητικότητα από το σημείο Α στο Β, ενώ οι ηλικιωμένοι χρειάζονται εξειδικευμένες μεταφορές για την εύκολη πρόσβαση από το Α στο Β.

³⁰ Όσο μεγαλύτερη είναι η ανισοκατανομή του εισοδήματος σε μια χώρα π.χ αραβικά εμιράτα τόσο μικρότερη είναι και η μεταβολή της ζήτησης. Σε αντίθεση με περιοχές όπως η Ευρώπη όπου η ανισοκατανομή εμφανίζεται μικρότερη, η μεταβολή στη ζήτηση είναι εμφανή.

➡ **Ποιότητα παρεχόμενης υπηρεσίας.** Προφανώς η υψηλή ποιότητα που δύναται να εξασφαλίσει μια μεταφορική υπηρεσία αυξάνει και τη ζήτηση των καταναλωτών προς αυτή. Η ποιότητα που γίνεται λόγος προσδιορίζεται από διαφορετικά κριτήρια ανάλογα το είδος της μεταφοράς αν πρόκειται για επιβατική κίνηση ή διακίνηση φορτίων. Πολλές φορές ακόμα και αν ένα μέσο μεταφοράς παρέχει ποιότητα υπάρχουν και άλλα κριτήρια , που καθορίζουν την επιλογή των καταναλωτών καθαρά προσωπικά. Για παράδειγμα κάποιος φόβος ή κάποια άσχημη πρότερη εμπειρία. Από τα βασικότερα κριτήρια ποιότητας είναι :

- **Η ασφάλεια**
- **Η ταχύτητα**
- **Η συνέπεια υπευθυνότητα**
- **Η ακρίβεια στην ώρα**
- **Η ευκινησία**

Αξίζει πριν ολοκληρωθεί η ενότητα αυτή για τη ζήτηση να αναφερθεί ότι όταν η ζήτηση είναι υψηλή, διανύεται περίοδο αιχμής. Η περίοδος αυτή είναι συνήθως μήνες του χρόνου όπου υπάρχει έντονη η ανάγκη για κινητικότητα. Το φαινόμενο αυτό της υπερβάλλουσας ζήτησης, για παράδειγμα στον τομέα των αερομεταφορών ιδιαίτερα τους θερινούς μήνες βρίσκονται σε αιχμή όμως παράλληλα δημιουργεί πολλά προβλήματα στην πράξη. Η καθορισμένες περιόδους αιχμής, επιφέρουν αφενός πολλά πλεονεκτήματα στις επιχειρήσεις όμως δε στερούνται του υψηλού κόστους , απαιτούνται αφενός περισσότερα μεταφορικά μέσα και τακτική συντήρησή τους καθ' όλη τη διάρκεια του έτους ακόμα επιπρόσθετο υπαλληλικό προσωπικό για τις πολλαπλάσιες ανάγκες σε περιόδους αιχμής.

1.4.4 Ο καθορισμός της προσφοράς στην αγορά των μεταφορών

Με τον όρο προσφορά³¹ νοείται η ποσότητα αγαθού ή υπηρεσίας που είναι διατεθειμένος να προσφέρει ο παραγωγός σε όλες τις δυνατές τιμές μέσα σε μια δεδομένη χρονική περίοδο. Οι βασικότεροι προσδιοριστικοί παράγοντες προσδιορισμού της προσφοράς είναι :

- ➡ **Η τιμή στην οποία προσφέρεται η μεταφορική υπηρεσία.** Η οποιαδήποτε αύξηση της τιμής της μεταφορικής υπηρεσίας, προκαλεί αύξηση της προσφοράς καθώς οι παραγωγοί επιζητούν την αύξηση των κερδών τους

³¹ David Begg, S. Fischer, R.Dornbusch, (1998), *Εισαγωγή στην οικονομική*, τόμος Α', Αθήνα, εκδόσεις κριτική, σελ.92

δεδομένου ότι οι άλλοι παράγοντες παραμένουν σταθεροί. Αντίστοιχα με την μείωση της τιμής μειώνεται και η προσφερόμενη ποσότητα. Να σημειωθεί ότι όλα αυτά συμβαίνουν στο κλάδο των μεταφορών υπό ιδιωτικό καθεστώς καθώς όταν μια επιχείρηση λειτουργεί υπό καθεστώς δημόσιας³² υπηρεσίας τότε η τιμή δεν παίζει καθοριστικό ρόλο. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι η διατήρηση μιας μεταφορικής υπηρεσίας δημοσίου καθεστώτος, η οποία για την κοινωνική ευημερία ή την ανάπτυξη απομακρυσμένων περιοχών είναι αναγκαία και δεν λαμβάνεται υπόψη ως αποκλειστικός παράγοντας το κέρδος, ενώ πολλές φορές ούτε η ζημία. Σε επίπεδο ΕΕ όπου θα αναλυθεί διεξοδικά σε επόμενο κεφάλαιο, οι κρατικές επιχειρήσεις μεταφορών υποχρεώνονται να λειτουργούν με ανταγωνιστικά κριτήρια.

- **Η τιμή των συντελεστών παραγωγής.** Η υψηλή τιμή ενός των συντελεστών παραγωγής, γης, κεφαλαίου, εργασίας προκαλεί μείωση της προσδοκίας για κέρδη επομένως και μείωση της προσφοράς της μεταφορικής υπηρεσίας. Επειδή οι μεταφορές είναι κλάδος εντάσεως εργασίας εμφανίζεται η τάση για «υποκατάσταση» του εργατικού δυναμικού από κεφαλαιουχικό εξοπλισμό.
- **Οι τιμές των υποκατάστατων της μεταφορικής υπηρεσίας.** Η εναλλακτική χρήση ενός υποκατάστατου παίζει σημαντικό ρόλο σε σχέση μάλιστα και με την τιμή που προσφέρεται η υπηρεσία αυτή.
- **Το επίπεδο τεχνολογίας.** Η ολόένα πρόοδο που παρουσιάζει ο τεχνολογικός τομέας καθορίζει σε μεγάλο βαθμό την μείωση του κόστους παροχής της μεταφορικής υπηρεσίας καθώς και την ποιότητά της. Με τη χρήση τεχνολογικών καινοτομιών επιτυγχάνεται για παράδειγμα αύξηση της ασφάλειας των μεταφορών, μείωση των χρόνων διαδρομής κ.α. Απ' την άλλη πλευρά η ανάγκη για ανανέωση τεχνολογικού εξοπλισμού λόγω της προόδου αυτής είναι επίσης επιβαρυντική για την επιχείρηση, και αν δεν εξασφαλιστεί χρήση νέων τεχνολογιών η ζήτηση πιθανόν θα μειωθεί και οι καταναλωτές αναζητώντας καλύτερη ποιότητα να ανατρέξουν σε άλλες πηγές ικανοποίησης της επιθυμίας τους.
- **Οι στόχοι των επιχειρήσεων που παράγουν μεταφορικές επιχειρήσεις.** Δεδομένου των διαφορετικών στόχων που θέτει η κάθε επιχείρηση

³² Σαμπράκος Ευάγγελος, (2001), *Εισαγωγή στην οικονομική των μεταφορών*, Αθήνα, εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, σελ 73

προφανώς επηρεάζεται η προφερόμενη υπηρεσία. Οι δημόσιες επιχειρήσεις δεν έχουν ως πρωταρχικό στόχο την επιδίωξη κέρδους άλλα τη διασφάλιση της κοινωνική ευημερίας ακόμα και με την ζημία που μπορεί να προκληθεί , κίνηση την οποία δεν θα έκανε πότε μια ιδιωτικού καθεστώτος επιχείρηση, η οποία θα λάμβανε υπόψη της το γόητρο της και πιθανόν θα επιδίωκε πολιτική εξουθένωσης των ανταγωνιστών της για μονοπωλιακή κυριαρχία στην αγορά.

1.5 Σύνοψη

Οι μεταφορές αποτελούν στοιχείο της καθημερινότητας των πολιτών, άκρως απαραίτητο, ενώ παράλληλα είναι πηγή πλεονεκτημάτων και τεχνολογικής πρόκλησης. Στον οικονομικό τομέα ανεξάρτητα το είδος του μέσου μεταφοράς, η σχέση του με την εθνική οικονομία, την μορφή της αγοράς, την έρευνα και την ανάπτυξη της τεχνολογίας, την ανάπτυξη των περιφερειών με την άμεση σύνδεση τους με τα μεγάλα αστικά κέντρα καθώς και τη χρηματοοικονομική αναδιανομή, είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με τη δομή και τη λειτουργία μιας εξελιγμένης κοινωνίας.

Τόσο το εξωτερικό όσο και το εσωτερικό περιβάλλον, το επίπεδο και η ένταση του ανταγωνισμού καθώς και η ύπαρξη ή μη καθεστώτος ρύθμισης του τομέα των μεταφορών είναι καθοριστικοί παράγοντες αξιολόγησης των συνεπειών του σε μακροχρόνια βάση. Η κρατική παρέμβαση στο μοντέλο της αγοράς των μεταφορών δεδομένου ότι εξασφαλίζει την προσφορά της υπηρεσίας χωρίς διάκριση, παρόλα αυτά δεν εξορθολογικεύει το σύστημα αυτομάτως, καθώς ο ανταγωνισμός φέρει μια δυναμική η οποία επηρεάζει κάθε επιβαλλόμενη ισορροπία. Κατά τα πρώτα στάδια της εφαρμογής της απορύθμισης στις ΗΠΑ τη δεκαετία του '70 για τις μεταφορές αντικείμενο της εν λόγω μελέτης, εν συνεχεία της φιλελευθεροποίησης της ΕΕ, η αγορά έτεινε προς τη μορφή ατελούς ανταγωνισμού καθώς συνδύαζε την απελευθέρωση από τους φραγμούς με την διαμόρφωση των τιμών, της προσφερόμενης ποσότητας και με την ελεύθερη είσοδο στην αγορά. Έπειτα η μορφή της αγοράς διαμορφώνεται λόγω ανακατατάξεων.

Η πορεία αυτή αναλύεται στην επόμενη ενότητα ξεκινώντας από τις βασικές εξελίξεις σε διεθνές επίπεδο και συνεχίζοντας με τις επιδράσεις τους στον ευρωπαϊκό χώρο.



2. Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΝΑΕΡΙΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ

2.1 Σημεία σταθμός για την απελευθέρωση της διεθνούς αγοράς.

Οι αερομεταφορές αποτελούν έναν ιδιόμορφο τομέα τόσο της οικονομικής δραστηριότητας όσο και της πολιτικής ανάπτυξης μιας χώρας. Δεδομένων των πλεονεκτημάτων που προσφέρουν, πολιτικής ή κρατικής χρήσης, οι μεταφορές εντός του εναέριου χώρου έπρεπε να διέπονται από ομοιόμορφη ρύθμιση των κανόνων σε κάθε επίπεδο δραστηριοποίησης τους, εθνικό ή διεθνές.

«Το δίκαιο του εναέριου χώρου από τη φύση του ρυθμίζει σχέσεις στον εναέριο χώρο που στο σύνολό τους διαπερνούν τα εθνικά σύνορα και εκτυλίσσονται στο διεθνή εναέριο χώρο πάνω από την ανοιχτή θάλασσα και πάνω από εκτάσεις όπως η Ανταρκτική³³ όπου κανένα κράτος δεν ασκεί κυριαρχία.»³⁴ Ρυθμίζει δραστηριότητες που ασκούνται από υποκείμενα του διεθνούς δικαίου, κράτη και διεθνείς οργανισμούς, φυσικά και νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου. Επιχειρείται ουσιαστικά με την εφαρμογή των κανόνων δικαίου στην πράξη, να τεθούν ασφαλείς βάσεις μέσω της ίδρυσης διεθνών οργανισμών επιφορτισμένων με την τήρηση των διεθνών πολυμερών Συμβάσεων, για την αποτροπή φαινομένων οικονομικής εκμετάλλευσης ή κερδοσκοπικών παιχνιδιών.

Τα κράτη ανέκαθεν τηρούσαν μέτρα αστυνόμευσης του εναέριου χώρου τους αυστηρού χαρακτήρα, ειδικά για τα στρατιωτικά αεροσκάφη, όπου απαιτούνταν προηγούμενη άδεια εισόδου με όρους και προϋποθέσεις, ενώ έθεταν εντός της κυριαρχίας τους απαγορευμένες ζώνες πτήσης. Η ευκολία που χαρακτηρίζει τα αεροσκάφη να διασχίσουν τον εναέριο χώρο ενός κράτους, οι συνέπειες της εναέριας μετακίνησης στο διεθνές εμπόριο και στην κάλυψη της

³³ Κ. Ιωάννου- Κ. Οικονομίδη - Χ. Ροζάκη- Α. Φατούρου , (1991), *Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο, αρμοδιότητες στο διεθνές δίκαιο*, Πανεπιστημιακές Σημειώσεις, Αθήνα Κομοτηνή, εκδόσεις Αντ. Σάκκουλα, σελ. 95-100

³⁴ Άγγελου Σ. Γιόκαρη, (1996), *Διεθνές δίκαιο εναέριου χώρου – διαστήματος*, Αθήνα Κομοτηνή, εκδόσεις Αντ. Σάκκουλα, σελ. 22-25

ανάγκης για προσπελασιμότητα, χρίζουν επιτακτική την από κοινού ανάπτυξη διεθνούς πολιτικής και την αμοιβαία συνεργασία των χωρών.

Με τη λήξη του Α' Παγκοσμίου πολέμου συνειδητά πια είχε αποκτηθεί αξιόλογη τεχνογνωσία και εμπειρία, η οποία θα μπορούσε να εξυπηρετήσει πέρα από στρατιωτικούς-αμυντικούς σκοπούς και εμπορικούς όπως η μεταφορά επιβατών ταχυδρομείου, τύπου και φορτίου. Χαρακτηριστικές ήταν οι διμερείς συμβάσεις μεταξύ των κρατών για παράδειγμα η Γερμανία με τη Γαλλία το 1913 συνήψαν μια Συμφωνία³⁵ για αμοιβαία άσκηση κυριαρχικών δικαιωμάτων επί του εθνικού τους εναέριου χώρου όσον αφορά την υπέρπτηση στρατιωτικών αεροσκαφών στην επικράτεια του ετέρου συμβαλλόμενου να επιτρέπεται μόνο με την παροχή άδειας εισόδου, ενώ για τα πολιτικά ήταν ελεύθερη υπό προϋποθέσεις.

Τα θεμέλια για μια κοινή εφαρμογή κανόνων στον εναέριο χώρο σε διεθνές επίπεδο τέθηκαν με τις πολυμερείς Συμβάσεις. Το 1919 υπογράφεται η Σύμβαση των Παρισίων «για τη ρύθμιση της εναέριου κυκλοφορίας» όπου αναγνωρίζεται στα κράτη μέλη η απόλυτη, η πλήρης και η αποκλειστική κυριαρχία επί του εθνικού τους εναέριου χώρου χωρίς κανένα περιορισμό καθ' ύψος. Πρόκειται για μια αρχή ήδη καθιερωμένη εθιμικά στις σχέσεις των κρατών με την κυριαρχία επί του εναέριου χώρου υπεράνω του κρατικού εδάφους και της αιγιαλίτιδας ζώνης καθώς και την ελευθερία υπέρπτησης πάνω στη ανοιχτή θάλασσα. Παρόλο που οι ΗΠΑ και η Σοβιετική Ένωση δεν κύρωσαν τη Σύμβαση των Παρισίων, το «κενό» για την υιοθέτηση της αρχής αυτής από τα συγκεκριμένα κράτη αλλά και στην περίπτωση άλλων κρατών³⁶ καλύπτεται από περιφερειακές Συμβάσεις³⁷, στις οποίες είναι συμβαλλόμενα μέρη και ενστερνίζονται την εθιμική αρχή για την κυριαρχία στον εναέριο χώρο της εθνικής επικράτειας και την ελευθερία υπέρπτησης στην ανοιχτή θάλασσα.

Να υπογραμμιστεί σε αυτό το σημείο ότι η καθιέρωση της ελευθερίας υπέρπτησης αεροσκαφών στον εθνικό εναέριο χώρο του κάθε συμβαλλόμενου κράτους αφορά μόνο τα μη κρατικά και μη στρατιωτικά αεροσκάφη των άλλων μερών και σε καμία περίπτωση δεν πρέπει να συγχέεται με το καθεστώς της αβλαβούς διέλευσης για πολεμικά πλοία στην αιγιαλίτιδα

³⁵ Αγγελου Σ. Γιόκαρη, (1996), *Διεθνές δίκαιο εναέριου χώρου – διαστήματος*, Αθήνα Κομοτηνή, εκδόσεις Αντ. Σάκκουλα, σελ. 26

³⁶ Το άρθρο 1 της Σύμβασης των Παρισίων αναγνωρίστηκε και από τα κράτη του Βαλκανικού Συμφώνου (Ελλάδα, Ρουμανία, Τουρκία, Γιουγκοσλαβία), τα οποία συνήψαν τη Σύμβαση του Βουκουρεστίου περί εναέριου κυκλοφορίας, δεδομένου ότι όλα τα κράτη ήταν μέρη της Σύμβασης των Παρισίων εκτός της Τουρκίας.

³⁷ Οι ΗΠΑ είναι συμβαλλόμενο μέρος της παναμερικανικής Σύμβασης της Αβάνας (20/2/1928), ενώ η Σοβιετική Ένωση υιοθετεί την αρχή μέσω του σοβιετικού κώδικα του 1935.

ζώνη. Δεν υπάρχει αναλογική εφαρμογή του δικαίου εναέριου χώρου και Κανόνων Δικαίου της Θάλασσας αλλά υπάρχει αυτονομία του συγκεκριμένου κλάδου.

Ένα νέο κείμενο προσαρμοσμένο στις εξελίξεις της τεχνικής που ακολούθησαν στον τομέα της εναέριου κυκλοφορίας, απεικονίζοντας παράλληλα την εντονότερη επιθυμία για διεθνή συνεργασία των κρατών, υπογράφεται το 1944, η γνωστή Σύμβαση του Σικάγου³⁸. Αποτελεί μέχρι και σήμερα θεσμικό πλαίσιο βαρύνουσας σημασίας, επαναλαμβάνει το πρώτο άρθρο της Σύμβασης των Παρισίων για πλήρη - αποκλειστική κυριαρχία του κάθε κράτους επί του υπεράνω του εδάφους του εναέριου χώρου. Επομένως κάθε συμβαλλόμενο κράτος³⁹ έχει το δικαίωμα να εκδίδει νομοθετικές και διοικητικές πράξεις για θέματα ρυθμίσεως και ελέγχου της εναέριου κυκλοφορίας, μεριμνώντας ταυτόχρονα να τηρείται αρμονία με τις διατάξεις της εν λόγω Σύμβασης αλλά και τους κανονισμούς που εκδίδει το Συμβούλιο του Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO)⁴⁰, το οποίο ιδρύθηκε με την Σύμβαση του Σικάγου και κατά το άρθρο 44 προσβύει την ασφαλή και κανονική ανάπτυξη της διεθνούς πολιτικής αεροπορίας, μέσω της οργάνωσης ασφαλών, τακτικών και αποτελεσματικών αερομεταφορών.

Αξίζει να αναφερθεί ότι κατά την υπογραφή της Σύμβασης του Σικάγου επικράτησαν τρεις αντίθετες τάσεις⁴¹. Οι ΗΠΑ⁴² υποστήριζαν την πλήρη ελευθερία στις διεθνείς αερομεταφορές χωρίς κανένα περιορισμό. Δεδομένου όμως της κυριαρχίας τους στον τομέα των αερομεταφορών, τον ισχυρό στόλο, τη τεχνογνωσία και το εξειδικευμένο ιπτάμενο προσωπικό, δεν ήταν δυνατό να ευδοκιμήσει μια τέτοια πρόταση και να υιοθετηθεί από τα κράτη της διεθνούς κοινότητας. Εντελώς αντίθετη στάση τήρησαν η Μ. Βρετανία και ο Καναδάς, υποστηρίζοντας ένα προστατευτικό πλαίσιο διεθνών αερομεταφορέων πλήρως

³⁸Τέθηκε σε ισχύ το 1947 και αντικαθιστά προγενέστερες συμβάσεις όπως των Παρισίων, Μαδρίτης, Αβάνα κατά το άρθρο 80. Convention on International Civil Aviation, 7.12.1944, 15 UNTS 295, International Air Services Transit Agreement, 7.12.1944, 84 UNTS 389, Agreement on International Air Transport, 7.12.1944, 171 UNTS 387

³⁹Οι διατάξεις αυτές της Σύμβασης του Σικάγου έχουν ενεργοποιηθεί στην ελληνική νομοθεσία με τον Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου και με άλλες νομοθετικές ρυθμίσεις. Α.Υοκαρίς, (1996), *The flight information regions –the international legal status of Athina FIR*, Athens – Komotini, Ant. N. Sakkoulas Publishers, σελ.12-13

⁴⁰http://www.icao.int/icao/en/m_about.html#

⁴¹Ιωάννης Σ. Λαΐνος, (1999), *Οικονομική των εναέριων μεταφορών σε ανταγωνιστικό περιβάλλον*, 2^η έκδοση, Αθήνα, Αθ. Σταμούλης, σελ 94-95

⁴²«Η ελευθερία στο χώρο του εμπορείου ενισχύει τους δυνατούς και υποστηρίζεται στη θεωρία από αυτούς ενώ αποφεύγεται από τους αναπτυσσόμενους.» Βλ.Κώστας Μελάς, Γιάννης Πολλάλης, (2005), *Παγκοσμιοποίηση και Πολυεθνικές επιχειρήσεις*, Αθήνα, Εκδόσεις Παπαζήση, σελ.105-108

ελεγχόμενο από ένα οργανισμό διεθνούς κύρους με αποφασιστική αρμοδιότητα. Τέλος, η Αυστραλία και η Νέα Ζηλανδία ήταν υποστηρικτές και μεν του πλήρους διεθνοποιημένου συστήματος αερομεταφορών αλλά με εξαίρεση το εσωτερικό κάθε χώρας.

Ανταποκρινόμενος ο Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου⁴³ στις αυξημένες συναλλαγές στον τομέα των υπηρεσιών, στο Γύρο της Ουρουγουάη (1986-1994) ο κύκλος πολυμερών διαπραγματεύσεων των κρατών μελών⁴⁴ της Γενικής Συμφωνίας Δασμών και Εμπορίου (GATT), επικεντρώθηκε στην απελευθέρωση του διεθνούς εμπορίου στον τομέα των υπηρεσιών. Στα πλαίσια των διαπραγματεύσεων αυτών υιοθετήθηκε η Γενική Συμφωνία για τις Συναλλαγές στον Τομέα των Υπηρεσιών (GATS)⁴⁵, η οποία ουσιαστικά θεσμοθετεί την ανάληψη υποχρεώσεων και δεσμεύσεων από τα κράτη μέλη του ΠΟΕ με σκοπό την σταδιακή απελευθέρωση του διεθνούς εμπορίου υπηρεσιών με την κατάργηση⁴⁶ από τα κράτη μέλη των κανονιστικών ρυθμίσεων που αυτά έχουν σε ισχύ και το παρεμποδίζουν. Τα κράτη δεσμεύονται σε μεταχείριση όχι λιγότερο ευνοϊκή από αυτήν που παρέχεται σε παρεμφερείς υπηρεσίες και φορείς παροχής υπηρεσιών οποιασδήποτε άλλης χώρας, με τη ρήτρα⁴⁷ του μάλλον ευνοουμένου κράτους, απαιτείται η μη διακριτή μεταχείριση από κάθε μέλος των υπολοίπων και η τήρηση μέτρων διαφάνειας.

Η επιτάχυνση της απελευθέρωσης του διεθνούς εμπορίου και οι δεσμεύσεις στα πλαίσια της GATS δίνουν το έναυσμα στην προώθηση της απελευθέρωσης των αερομεταφορών⁴⁸ και διευκολύνουν την πορεία της σε διεθνές επίπεδο. Οι υποχρεώσεις των κρατών και οι καθορισμένες αποκλίσεις σε πίνακα κατηγοριών δημοσιευμένο από τη Συμφωνία δεν παρέχουν πολλά περιθώρια παρεκκλίσεων επομένως το ρυθμιστικό καθεστώς λειτουργεί αφενός προστατευτικά για τυχόν φαινόμενα διακριτικής μεταχείρισης και νοθείας του ανταγωνισμού, αφετέρου παροτρύνει την απελευθέρωση στον τομέα των υπηρεσιών περιλαμβανόμενου και των μεταφορών. Στη συνέχεια ο πίνακας, ο οποίος παρατίθεται για οικονομία χρόνου,

⁴³ Κωνσταντίνος Α. Στεφάνου- Χρήστος Βλ. Γκόρτσος, (2005), *Διεθνές Οικονομικό Δίκαιο*, Αθήνα, Νομική Βιβλιοθήκη, σελ.39-44

⁴⁴ Ξεκίνησαν 103 χώρες και τελικά συμμετείχαν 128 χώρες.

⁴⁵ Οπ. Κωνσταντίνος Α. Στεφάνου- Χρήστος Βλ. Γκόρτσος, (2005), σελ.110-113

⁴⁶ Κώστας Μελάς, Γιάννης Πολλάλης, (2005), *Παγκοσμιοποίηση και Πολυεθνικές επιχειρήσεις*, Αθήνα, Εκδόσεις Παπαζήση, σελ 108-109

⁴⁷ Οπ. Κωνσταντίνος Α. Στεφάνου- Χρήστος Βλ. Γκόρτσος, (2005), σελ 104-106

⁴⁸ Βλ. IATA Discussion Paper, (1999), LIBERALISATION OF AIR TRANSPORT AND THE GATS, Geneva, Government Affairs External Relations Division

αντικατοπτρίζει την ανάγκη των κρατών για από κοινού διευθέτηση ζητημάτων ασφάλειας αλλά και την κάλυψη ευθυνών.

Το διεθνές πλαίσιο προστασίας της πολιτικής αεροπορίας

Σύμβαση του Τόκιο 1963	Για τις παραβάσεις και άλλες παράνομες πράξεις που τελούνται επί αεροσκαφών.
Σύμβαση της Χάγης 1970	Για την καταστολή της παράνομης υφαρπαγής αεροσκαφών.
Σύμβαση Μόντρεαλ 1971	Για την καταστολή πράξεων παρανόμων που στρέφονται κατά της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας
Ευρωπαϊκή Σύμβαση 1977	Για την καταστολή της τρομοκρατίας
Διακήρυξη της Βόννης 1978	Για την διακοπή αεροπορικής σύνδεσης με κράτη που θα αρνούνταν να εκδώσουν ή να διώξουν ποινικώς τους δράστες παράνομων πράξεων με την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας

Η ευθύνη του αερομεταφορέα

Σύμβαση της Βαρσοβίας 1929	Ευθύνη αερομεταφορέα για τη διεθνή αεροπορική μεταφορά επιβατών, αποσκευών και εμπορευμάτων
Πρωτόκολλο Χάγης 1955	Αύξηση των επιπέδων ευθύνης όπως όριζαν προηγούμενες Συνθήκες, με αναπροσαρμογή στο διπλάσιο
Συμφωνία Μόντρεαλ 1966	Αύξηση ορίων και επιπέδου ευθύνης αερομεταφορέων σύμφωνα με τις κατεύθυνσης των ΗΠΑ - ορισμού αντικειμενικής ευθύνης αερομεταφορέων
Πρωτόκολλο Γουατεμάλα 1971	Αφορά μόνο τη μεταφορά επιβατών / τροποποίηση Σύμβασης Βαρσοβίας
4 πρόσθετα Πρωτόκολλα Μόντρεαλ 1975	Καλύπτουν την ανάγκη για ενιαίο κείμενο εφαρμογής στο σύστημα ευθύνης που υιοθέτησαν οι προηγούμενες πράξεις.
Σύμβαση της Γουαδαλαχάρα (Μεξικού) 1961	Συμπληρωματική της Βαρσοβίας καλύπτει την ειδική περίπτωση που η διεθνής αεροπορική μεταφορά εκτελείται από τρίτο μεταφορέα.

2.2 Οι Ελευθερίες του αέρα⁴⁹

Μέσω των Συμβάσεων αυτών και των διμερών συμφωνιών προέκυψαν μια σειρά παραδοχών για τη χρήση του εναέριου χώρου οι λεγόμενες **Ελευθερίες του αέρα**⁵⁰ «**freedoms of the air**». Πρόκειται για εννέα αρχές οι οποίες αφορούν τις διεθνείς αεροπορικές υπηρεσίες, από αυτές μόνο οι πέντε (πρώτες) είναι αναγνωρισμένες επίσημα από τις διεθνείς συνθήκες και την ICAO, ενώ οι υπόλοιπες εισήχθησαν από τις διμερείς ή πολυμερείς συμφωνίες.

⁴⁹ http://www.icao.int/icao/en/trivia/freedoms_air.htm

⁵⁰ http://en.wikipedia.org/wiki/Freedoms_of_the_air

A. Τεχνικά δικαιώματα:

1. Πτήση κατά μήκος του εδάφους οποιουδήποτε κράτους δίχως προσγείωση-δικαίωμα υπέρπτησης
2. Προσγείωση σε οποιοδήποτε κράτος – στάθμευση για τεχνικούς λόγους π.χ. ανεφοδιασμό καυσίμων δίχως επιβίβαση ή αποβίβαση, επισκευή.

B. Εμπορικά δικαιώματα:

3. Προσγείωση στο έδαφος ενός κράτους και αποβίβαση επιβατών προερχόμενων από τη χώρα προέλευσης της αεροπορικής εταιρίας.
4. Προσγείωση στο έδαφος μίας χώρας και επιβίβαση επιβατών οι οποίοι ταξιδεύουν στη χώρα προέλευσης της αεροπορικής εταιρίας.
5. Προσγείωση στο έδαφος μίας χώρας και επιβίβαση επιβατών που ταξιδεύουν σε μία Τρίτη χώρα όπου και αποβιβάζονται π.χ. μια προγραμματισμένη πτήση από τις ΗΠΑ στη Γαλλία μπορεί να παραλάβει επιβάτες από την Αγγλία και να τους μεταφέρει στη Γαλλία.
6. Μεταφορά επιβατών οι οποίοι μετακινούνται μεταξύ δύο κρατών μέσω της χώρας προέλευσης της αεροπορικής εταιρίας π.χ. μια προγραμματισμένη πτήση αμερικανικής αεροπορικής εταιρίας προερχόμενη από την Αγγλία προσγειώνεται στις ΗΠΑ και μετά αναχωρεί για τον Καναδά με το ίδιο αεροσκάφος.
7. Μεταφορά επιβατών μεταξύ του εδάφους ενός κράτους και ενός τρίτου κράτους χωρίς να πρέπει να περάσει το αεροσκάφος από τη χώρα προέλευσης της αεροπορικής εταιρίας από την Αγγλία στον Καναδά η οποία δεν συνδέεται ή δεν επεκτείνεται σε υπηρεσίες από και προς τις ΗΠΑ.
8. Διακίνηση επιβατών και εμπορευμάτων με δικαίωμα ελέγχου πτήσεων μέσα στον εναέριο χώρο ενός κράτους (cabotage)⁵¹ μεταξύ δύο σημείων του εδάφους ενός κράτους με υπηρεσία η οποία προέρχεται ή ολοκληρώνεται στην χώρα προέλευσης του ξένου αερομεταφορέα ή έξω από το έδαφος της χώρας π.χ. μια αμερικάνικη εταιρία πετάει από τις ΗΠΑ προσγειώνεται στο Λονδίνο όπου

⁵¹ Είναι το δικαίωμα που κάθε χώρα επιφυλάσσει για τις αεροπορικές της εταιρίες έτσι ώστε τα δρομολόγια εσωτερικού, να τα πραγματοποιούν οι ίδιες με βάση το σκεπτικό της πλήρους και απόλυτης κυριαρχίας που κάθε χώρα ασκεί στον εναέριο χώρο της.

αποβιβάζει επιβάτες και ύστερα επιβιβάζει επιβάτες με προορισμό το Μάντσεστερ.

9. Μεταφορά δικαιωμάτων ελέγχου πτήσεων μέσα στον εναέριο χώρο ενός κράτους σε υπηρεσία που παρέχεται εξ ολοκλήρου στα πλαίσια του εδάφους του κράτους π.χ. μια αγγλική αεροπορική εταιρία διενεργεί πτήσεις μεταξύ δύο πόλεων στην ίδια χώρα.

Ελευθερία του αέρα είναι το δικαίωμα που χορηγεί μια χώρα σε μια άλλη για την χρήση του Εθνικού Εναέριου Χώρου και των αερολιμένων από τα αεροσκάφη της δεύτερης για την μεταφορά επιβατών και φορτίου. Το δικαίωμα αυτό χορηγείται σχεδόν πάντα με τον όρο της αμοιβαιότητας, μεταξύ των κρατών μελών του ICAO. Οι δύο πρώτες ελευθερίες⁵² ήταν ανοιχτές για υπογραφή από όλα τα κράτη ενώ οι υπόλοιπες έως την Πέμπτη αποτελούσαν συμφωνία προς διαπραγμάτευση ανοιχτή προς όλα τα ενδιαφερόμενα κράτη. Η έκτη ελευθερία υιοθετείται ανεπίσημα και συνδυάζει το τρίτο και τέταρτο δικαίωμα ενώ η έβδομη⁵³ αποτελεί μια παραλλαγή της πέμπτης ελευθερίας εφαρμόζεται σπάνια καθώς δεν συνάδει με το εμπορικό συμφέρον των αεροπορικών εταιριών. Η όγδοη, η οποία εισήχθη το 1997, όπως και η ένατη αφορά τις ενδομεταφορές και βρίσκει σπάνια εφαρμογή εκτός Ευρώπης. Η ΕΕ αποτελεί βιώσιμο παράδειγμα της ελευθερία αυτής καθώς εγγυάται τέτοιου είδους δικαιώματα σε όλα τα κράτη μέλη της. Οι τέσσερις πρώτες ελευθερίες λειτουργούσαν υπό το μονοπωλιακό καθεστώς που επικρατούσε την περίοδο υιοθέτησης της Συνθήκης του Σικάγου , ενώ με την προοδευτική απελευθέρωση εφαρμόστηκαν βαθμιαία η πέμπτη, ή έκτη και η έβδομη ελευθερία ιδιαίτερα στα πλαίσια της ΕΕ.

2.3 Ο ελεγκτικός μηχανισμός

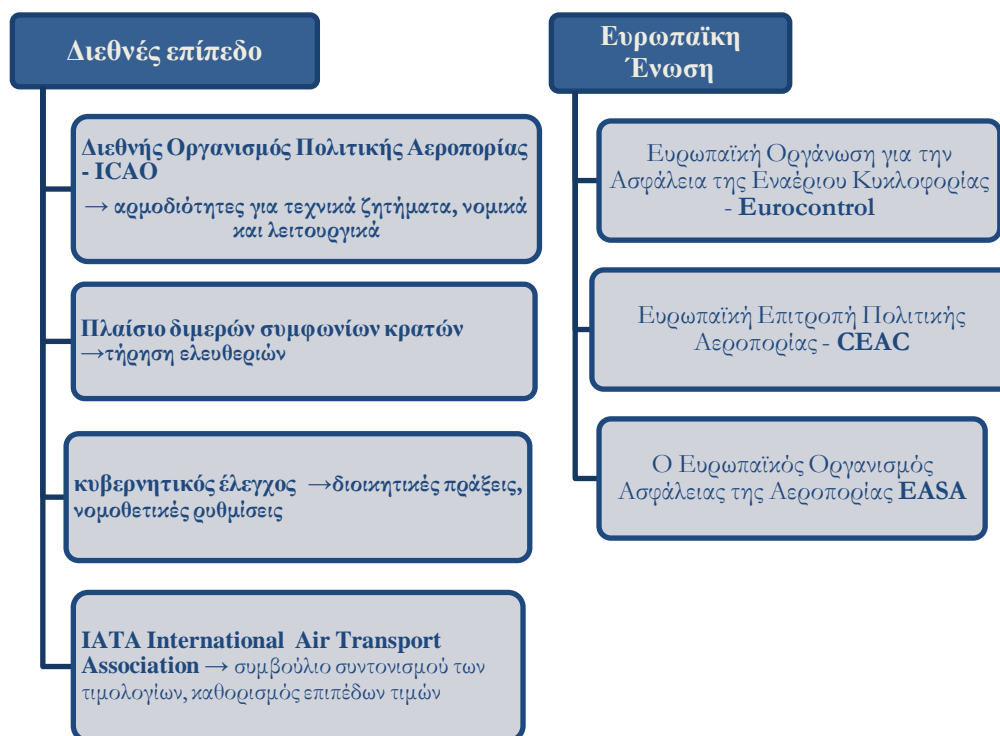
Ο έλεγχος των εναέριων μεταφορών διεθνώς άλλα και σε περιφερειακό επίπεδο, επίπεδο ΕΕ, όπου εστιάζει η εν λόγω μελέτη, πραγματοποιείται από μια σειρά οργανισμών που

⁵² Η συμφωνία που ισχύει για τις δυο ελευθερίες είναι η International Air Services Transit Agreement (**IASTA**), or "Two Freedoms Agreement" απαριθμεί 129 μέλη

⁵³ Στις 2 Οκτωβρίου 2007, το Ηνωμένο Βασίλειο και τη Σιγκαπούρη υπέγραψαν συμφωνία που θα επιτρέψει απεριόριστα δικαιώματα της έβδομης ελευθερίας από τις 30 Μαρτίου 2008.

http://en.wikipedia.org/wiki/Freedoms_of_the_air

συμβάλουν στην ομοιόμορφη τήρηση των διεθνώς αναγνωρισμένων κανόνων και στην εύρυθμη λειτουργία του συστήματος. Επειδή η προσαρμογή στην εξέλιξη των τεχνολογικών δεδομένων καθίσταντο αναγκαία το θεσμικό πλαίσιο για τη ρύθμιση της αεροπλοΐας σε κάθε επίπεδο είναι πλούσιο. Αναφορικά παρουσιάζονται οι βασικότεροι παράγοντες ελέγχου στο διάγραμμα που ακολουθεί:



Ο Οργανισμός Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO)⁵⁴, ιδρύθηκε με τη Σύμβαση του Σικάγου το 1947, εντάχθηκε στους ειδικευμένους οργανισμούς του ΟΗΕ και ασχολείται με ζητήματα όπως ορίζει το άρθρο 44 της Σύμβασης, ασφάλειας στις αερομεταφορές, ενθάρρυνσης της τεχνικής κατασκευής και εκμετάλλευσης της αεροπορίας για ειρηνικούς σκοπούς και σεβασμού γενικά της διεθνούς πολιτικής αεροπορίας .

⁵⁴ Άγγελου Σ. Γιόκαρη, (1996), *Διεθνές δίκαιο εναέριου χώρου – διαστήματος*, Αθήνα Κομοτηνή, εκδόσεις Αντ. Σάκκουλα, σελ.121-123

Η Διεθνής Ένωση Αεροπορικών Μεταφορέων (ΙΑΤΑ)⁵⁵, ιδρύθηκε το 1945 θεωρείται διεθνής μη κυβερνητικός οργανισμός, έχει μόνιμη έδρα στο Μόντρεαλ και οι αρμοδιότητές του χωρίζονται σε δύο μεγάλες κατηγορίες σε εκείνες που αφορούν ζητήματα εμπορικής εκμετάλλευσης των αεροπορικών και συμβάλει στη διαμόρφωση των διεθνών τιμολογίων και κομίστρων. Ο καθορισμός των διεθνών κομίστρων και τιμολογίων πραγματοποιείται με τρεις μόνιμες συνόδους των αεροπορικών εταιρειών γνωστών ως «Traffic Conferences».

Η Ευρωπαϊκή Οργάνωση για την Ασφάλεια της εναερίου κυκλοφορίας (Euro control)⁵⁶, σχηματίστηκε με τη Σύμβαση των Βρυξελλών το 1960, έχει νομική προσωπικότητα και αποτελεί μια υπερεθνική οργάνωση. Έχει σα σκοπό την από κοινού με τα κράτη μέλη δημιουργία υπηρεσιών εναερίου κυκλοφορίας για τον εναέριο χώρο άνω των 25.000 πόδια και τη συνεργασία με τα κράτη μέλη για τον έλεγχο κάτω των 25.000 πόδια. Εκδίδει κανονιστικές διατάξεις υποχρεωτικές για τα κράτη μέλη και έχει αρμοδιότητα σύναψης διεθνών συμφωνιών με κράτη μέλη αλλά και με τρίτες χώρες.

Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA)⁵⁷, κατέστη επιχειρησιακός το 2003 βάσει του κανονισμού αριθ. 1592/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου. Με την ιδιότητα του ανεξάρτητου οργανισμού της ΕΕ, ο οποίος διέπεται από την ευρωπαϊκή νομοθεσία, είναι υπόλογος στα κράτη μέλη και στα θεσμικά όργανα της ΕΕ. Αποστολή του είναι η προώθηση των υψηλότερων δυνατών κοινών προτύπων ασφαλείας και περιβαλλοντικής προστασίας στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας.

Τέλος, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή Πολιτικής Αεροπορίας (ECAC-CEAC)⁵⁸, ιδρύθηκε το 1954 στο Στρασβούργο στα πλαίσια μιας συντονιστικής Συνδιάσκεψης για τις ευρωπαϊκές αεροπορικές μεταφορές με πρωτοβουλία του Συμβουλίου της Ευρώπης και σχετική απόφαση από τον ICAO. Παρακολουθεί την εξέλιξη των αεροπορικών μεταφορών και προτείνει στα μέλη σχέδια διεθνών Συμβάσεων. Έχει την αρμοδιότητα να προτείνει και να απευθύνει συστάσεις, γενικά όμως υπόκειται στον έλεγχο των κρατών μελών.

⁵⁵ Κορκόνδειλας Αδριανός Η., (1983), *Το Διεθνές Καθεστώς των εν Ελλάδα αεροπορικών μεταφορών*, διατριβή Πάντειο Πανεπιστήμιο, σελ.173-177

⁵⁶ Άγγελου Σ. Γιώκαρη, (1996), *Διεθνές δίκαιο εναερίου χώρου – διαστήματος*, Αθήνα Κομοτηνή, εκδόσεις Αντ. Σάκκουλα, σελ.127

⁵⁷ <http://easa.europa.eu/language/el/more-about-EASA.php>

⁵⁸ Οπ. Άγγελου Σ. Γιώκαρη, (1996), σελ.128-129

2.4 Το πλέγμα των διμερών διακρατικών συμβάσεων και το παράδειγμα των ΗΠΑ

Μετά την αδυναμία των χωρών να έρθουν σε μια κοινή συμφωνία για πλήρη απελευθέρωση των αερομεταφορών, κράτη με υπεροχή στο τομέα αυτό θέλοντας να ικανοποιήσουν την τάση τους για αξιοποίηση των Ανοιχτών Ουρανών, στράφηκαν σε ένα πλέγμα διμερών διακρατικών Συμβάσεων. Σκοπός των διμερών αυτών Συμβάσεων⁵⁹ είναι:

- να διαφυλάξουν τα συμφέροντα των κρατών στην εκμετάλλευση των τακτικών αεροπορικών γραμμών από τις εθνικές τους αεροπορικές εταιρίες,
- κάθε συμβαλλόμενο κράτος να επιτρέπει σε μία ή περισσότερες αεροπορικές εταιρίες ενός άλλου κράτους τη χρησιμοποίηση του εθνικού εναέριου χώρου του και των τεχνικών επί του εδάφους εγκαταστάσεων καθώς και το δικαίωμα επιβίβασης και αποβίβασης επιβατών, εμπορευμάτων και ταχυδρομείου επί του εδάφους του.
- Να μην δημιουργούν αντίθετες υποχρεώσεις με το θεσμικό πλαίσιο της Σύμβασης αλλά σύμφωνες ή συμπληρωματικές .

Τα κράτη είναι ελεύθερα να συνάπτουν συμφωνίες που προωθούν τα συμφέροντα τους όσον αφορά τους όρους εκμετάλλευσης και την άσκηση των προνομίων που παραχωρούνται από τις εμπορικές ελευθερίες. Η πρώτη μεγάλη διακρατική Συμφωνία για την εκμετάλλευση τακτικών αεροπορικών γραμμών ήταν η Συμφωνία των Βερμούδων⁶⁰ του 1946 μεταξύ Αγγλίας και των ΗΠΑ, η οποία παρόλο που καταγγέλθηκε και επαναπροσδιόρισε τους όρους της το 1977 με τη Συμφωνία Βερμούδες II⁶¹ , αποτέλεσε το πρότυπο για τη σύναψη και από άλλα κράτη συμφωνιών ανταλλαγής των ελευθεριών αέρος.

Αξίζει σε αυτό το σημείο να γίνει μια μικρή μνεία στο παράδειγμα που δόθηκε από τις ΗΠΑ στον τομέα αυτό, όπου επεδίωκαν το καθεστώς μιας πλήρη φιλελευθεροποίησης των

⁵⁹ Σύμφωνα με το άρθρο 83 της Σύμβασης του Σικάγο κάθε διμερής διακρατική συμφωνία που συνάπτεται πρέπει να κατατίθεται στο Συμβούλιο του ICAO.

⁶⁰ http://en.wikipedia.org/wiki/Bermuda_Agreement

⁶¹ Ράνια Χατζηνικολάου- Αγγελίδου, (2010), *Αεροπορική μεταφορά επιβατών, Σύμφωνα με τις διεθνείς συμβάσεις, το εθνικό δίκαιο και το κοινοτικό δίκαιο αεροπορικών μεταφορών*, β' έκδοση, Αθήνα – Θεσσαλονίκη, Σάκκουλας, σελ.14-15

διεθνών αερομεταφορών. Έντονη ώθηση δόθηκε από τις εγχώριες αεροπορικές εταιρίες, οι οποίες ασφυκτιούσαν στα στενά πλαίσια της εσωτερικής αγοράς και επεδίωκαν αφενός την έξοδο και αφετέρου την κυριαρχία τους στις διεθνείς αγορές. Εμπόδια υπήρχαν πέρα από τις διεθνείς δεσμεύσεις των ΗΠΑ⁶² και από το υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο στο εσωτερικό τους, το οποίο απαγόρευε στις εταιρίες που είχαν αναλάβει εσωτερικά δρομολόγια να κάνουν και διεθνή.

Το 1978 με την υπογραφή του Πρωτοκόλλου ανάμεσα στις ΗΠΑ και την Ολλανδία λύνονται τα εμπόδια για τη φιλελευθεροποίηση των διαδικασιών. Οι συμφωνίες που προωθούνται επιδιώκουν σε γενικές γραμμές:

- ✓ Ελεύθερο ανταγωνισμό → συνεργασία χωρίς περιορισμούς στα δικαιώματα διεθνών προορισμών, αριθμό αερογραμμών, χωρητικότητα- δυναμικότητα κ.α
- ✓ Τιμολόγηση που καθορίζεται από τις δυνάμεις της αγοράς → η τιμή ενός ναύλου δεν μπορεί να απαγορευθεί παρά μόνο για την προστασία ανόθευτου ανταγωνισμού
- ✓ Δίκαιη και ίση ευκαιρία για Ανταγωνισμό → διαφάνεια και αμεροληψία στα συστήματα ηλεκτρονικών συστημάτων, δαπάνες χρηστών βασισμένες στο λειτουργικό κόστος, τήρηση γραφείων αερομεταφορών σε διάφορες χώρες, ελευθερία στην επιλογή παρόχων επίγειας εξυπηρέτησης κ.α
- ✓ Ρυθμίσεις συνεταιριστικού Μάρκετινγκ → σύναψη συμφωνιών code-sharing⁶³ ή leasing με άλλες χώρες υπό τους υπάρχοντες και ισχύοντες κανονισμούς.
- ✓ Διαδικασίες για την επίλυση διαφωνιών και διαβουλεύσεων στα πλαίσια των συμφωνιών που τυχόν προκύπτουν
- ✓ Ασφάλεια και προστασία → επιδίωξη υψηλών προτύπων ασφάλειας και προστασίας – εξειδίκευση- πρόληψη και ετοιμότητα.

⁶² Δεν τους επέτρεπαν τον καθορισμό πάνω από μιας αεροπορικής εταιρίας για την εκμετάλλευση της κάθε γραμμής ανάμεσα σε ΗΠΑ και σε κάθε τρίτο κράτος.

⁶³ Πρόκειται για μια πρακτική όπου μια πτήση η οποία γίνεται από μία αεροπορική εταιρία εμφανίζεται σαν να πραγματοποιείται και από άλλες εταιρίες. Ουσιαστικά εμφανίζεται στα συστήματα δύο ή περισσότερων εταιριών όπου μπορούν να πουλήσουν θέσεις ενώ στην πραγματικότητα εκτελείται από το αεροσκάφος της μίας. Συμβαίνει για διάφορου λόγους, κυρίως για τα connection flights όπου ο επιβάτης κλείνει σε ένα κωδικό ένα ταξίδι μέσω άλλου σταθμού και η μια εταιρία εξυπηρετεί το ένα δρομολόγιο και η άλλη το δεύτερο σκέλος του ταξιδιού. Επίσης και για λόγους αύξησης συχνότητας δρομολογίων όταν δύο εταιρίες πραγματοποιούν το ίδιο δρομολόγιο. Μέθοδος ώστε μια εταιρία να είναι παρούσα σε μη εξυπηρετούμενες αγορές με χρήση κοινών αριθμών πτήσεων με άλλες εταιρίες.

Τα αποτελέσματα από την εφαρμογή των κανόνων της απορρυθμίσης στις ΗΠΑ δεν άργησαν να φανούν καθώς άλλαξαν τα οικονομικά δεδομένα⁶⁴ και επηρέασαν γενικότερα τη μέχρι πρότινος εικόνα στον τομέα των μεταφορών. Συγκεκριμένα παρατηρείται αρχικά μια μείωση των ναύλων τόσο σε δρομολόγια εσωτερικού όσο και εξωτερικού, στη συνέχεια μια μερική στασιμότητα των τιμών και έπειτα αύξηση τους. Η αλυσιδωτή αντίδραση της αγοράς αυτής, δικαιολογείται από το γεγονός, ότι βαθαίνει το μονοπώλιο καθώς οι μικρές αεροπορικές εταιρίες είναι αρκετά αδύναμες έναντι των ισχυρότερων για να ανταπεξέλθουν στις συνθήκες ανταγωνισμού που δημιουργούνται, επομένως είτε στρέφονται σε συγχώνευση με άλλες, είτε αποσύρονται από την αγορά.

Σημαντική, η διαπίστωση που ακολουθεί, καθώς με την απελευθέρωση δημιουργούνται ερωτηματικά όσον αφορά τη διατήρηση του επίπεδου ασφάλειας στις πτήσεις. Οι συγχωνεύσεις που αποτέλεσαν στις περισσότερες περιπτώσεις μονόδρομο για τις μικρές εταιρίες του κλάδου, όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, κατέληγαν στο να ελέγχουν μεγάλα τμήματα της εσωτερικής αγοράς, αν όχι την πλειοψηφία της. Ο γερασμένος στόλος που διατηρούσαν, πέρα από εξαιρέσεις εταιριών, χρησίμευε στο να ανταπεξέρχονται στην διακύμανση των ναύλων των εισιτηρίων και στον ανταγωνισμό, καθώς η απόσβεση του κόστους των αεροσκαφών ορίζεται η δεκαπενταετία και δεδομένου ότι η πάροδος του ορίου είχε περάσει, δεν υφίστανται το κόστος αυτό. Επιπλέον παρατηρήθηκε το φαινόμενο μη επαρκούς ή υποτυπώδους συντήρησης των αεροσκαφών με σκοπό να μειωθεί το κόστος συντήρησης και οι εργατοώρες. Στόχος ήταν να μην μένει το αεροσκάφος στο έδαφος καθώς τότε η εταιρία επωμιζόταν τα σταθερά έξοδα του χωρίς έσοδα. Στα πλαίσια λοιπόν του ελεύθερου ανταγωνισμού, τηρήθηκαν πολιτικές από τις εταιρίες που έθεταν την ασφάλεια, η οποία οφείλει να είναι αδιαπραγμάτευτη αξία στις εναέριες μεταφορές, χαμηλά στις προτεραιότητες τους. Πρακτικές, όπως η μείωση του κόστους εκπαίδευσης και εξειδίκευσης προσωπικού, ή η κίνηση αεροσκαφών με προβλήματα σε όργανα λειτουργίας θέτονταν σε εφαρμογή.

Η έντονη τάση για μονοπώληση στην αεροπορική βιομηχανία⁶⁵ των ΗΠΑ λοιπόν, σχετίζονταν με έναν διαρκή αγώνα επιβίωσης των μικρών αεροπορικών επιχειρήσεων, οι οποίες

⁶⁴Ιωάννης Σ. Λαΐνος, (1999), *Οικονομική των εναέριων μεταφορών σε ανταγωνιστικό περιβάλλον*, 2^η έκδοση, Αθήνα, Αθ. Σταμούλης, σελ 99-100

⁶⁵ Με τον όρο αεροπορική βιομηχανία εννοούμε ένα σύνολο επιχειρήσεων, οι οποίες παράγουν με ομοιόμορφο τρόπο την υπηρεσία που καλούνται να προσφέρουν στην αγορά. βλ. Βασίλης Ν. Μεταξάς, (1986), *Η οικονομική των μεταφορών*, Αθήνα, εκδόσεις Παπαζήση, σελ.13-14

έπρεπε να παίξουν είτε συμπληρωματικό ρόλο περιφερειακής εμβέλειας των ισχυρών ομίλων ή να περιορισθούν σε μικρών δυνατοτήτων κέρδους δρομολόγια, συνήθως μικρής απόστασης ταξιδιών, είτε να συγχωνευτούν, είτε τέλος να εγκαταλείψουν την εν λόγω αγορά.

Τα υπερκορεσμένα αεροδρόμια αποτελούν έναν ακόμη προσδιοριστικό παράγοντα εξάρτησης των μικρών ή νέων επιχειρήσεων από ισχυρές εταιρίες με πυκνότητα δρομολογίων όπως η DELTA, η UNITED, οι οποίες διατηρούν τα δικαιώματα χρήσης τους. Το παιχνίδι των ναύλων και προσέγκυσης επιβατών και πάλι είναι ευνοϊκό για αεροπορικούς γίγαντες σαν αυτούς, καθώς στα πλαίσια ενός περιβάλλοντος ανταγωνισμού, η εκμετάλλευση των δυνατοτήτων⁶⁶ που τους παρέχει η διακεκριμένη θέση, είναι μια ακόμα ανάσα για προσφορά ακόμα και κάτω του μέσου κόστους ναύλων σε επιβάτες. Σε όλο αυτό το κλίμα που δημιούργησαν οι δυνάμεις του ανταγωνισμού επηρεάζονται και οι εργασιακές σχέσεις καθώς παρατηρείται μείωση του ανθρώπινου δυναμικού που απασχολείται στο κλάδο είτε μείωση μισθών με προώθηση συμβάσεων ορισμένου χρόνου και αντικατάσταση παλαιών με νέων υπαλλήλων.

Η συνεργασία⁶⁷ λοιπόν ανάμεσα στις επιχειρήσεις, η οποία ανέκαθεν αποτελούσε συστατικό στοιχείο στην βιομηχανία των αερομεταφορών καλείται να επιτελέσει ένα διαφορετικό ρόλο στα νέα δεδομένα. Αποτελεί «σανίδα σωτηρίας» για τις μικρότερες που επιθυμούν την επιβίωση ακόμα και μέσω ενός συμπληρωματικού ρόλου στην αγορά, ενώ οι μεγαλύτερες προωθούν τέτοιου είδους συμφωνίες με την ανταλλαγή μετοχών⁶⁸ με στόχο την κυριαρχία τους στην αγορά.

⁶⁶ Πρόκειται για μια πρακτική, η οποία το υψηλό έσοδο από τα εισιτήρια της διακεκριμένης θέσης το χρησιμοποιεί για την κάλυψη του κόστους της πτήσης και τις αδιάθετες θέσεις τις προσφέρουν στους επιβάτες ακόμα και με κάτω του κόστους ναύλους αυξάνοντας το καθαρό κέρδος. Είναι προφανές ότι μια μικρή αεροπορική δεν είναι σε θέση να έχει ένα τέτοιου είδους πλεονέκτημα.

⁶⁷ Ανάλογα με τα κίνητρα που έχουν χωρίζονται σε επιθετικές συμμαχίες με σκοπό την κατάκτηση νέων αγορών και εξαγορά μικρότερων επιχειρήσεων και στις αμυντικές με στόχο την υπεράσπιση του ήδη κατακτημένου τμήματος μιας αγοράς.

⁶⁸ Χαρακτηριστικό παράδειγμα η εκχώρηση από την SAS στην TWA των ΗΠΑ του 10% του πακέτου των μετοχών της για την απόκτηση του δικαιώματος της όγδοης ελευθερίας, δηλαδή η SAS να πραγματοποιεί εσωτερικά δρομολόγια στις ΗΠΑ από το διεθνές αεροδρόμιο Newark. Παραδείγματα συνεργασίας εταιριών: βλ Ιωάννης Σ. Λαΐνος, (1999), Οικονομική των εναέριων μεταφορών σε ανταγωνιστικό περιβάλλον, 2^η έκδοση, Αθ. Σταμούλης, Αθήνα σελ 104 -105

2.5 Συμπεράσματα

Ο αντίκτυπος της απελευθέρωσης των αερομεταφορών στις ΗΠΑ, οι οποίες κατέχουν το μεγαλύτερο μέρος της αγοράς στον τομέα των διεθνών πτήσεων, άγγιξε αναμφίβολα τα ευρωπαϊκά κράτη που συνήθως κατέφευγαν σε διμερείς μυστικές συμφωνίες και οδήγησε σε μια νέα προοπτική η οποία προωθήθηκε στα πλαίσια της ολοκλήρωσης της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Άρχισε σιγά σιγά να εγκαταλείπεται το μονοπωλιακό μοντέλο, όπου όλες οι πτήσεις του εσωτερικού σε αυτές τις χώρες πραγματοποιούνταν από τον αντίστοιχο εθνικό αερομεταφορέα ή τη θυγατρική του και η κατάχρηση των τιμών εισιτηρίου υπόκειντο σε κυβερνητικούς ελέγχους.

Η διαπιστωμένη ανάγκη για την ύπαρξη αεροπορικών συνδέσεων μεταξύ των περιοχών της Ευρώπης αιτιολόγησε τη κατεύθυνση των παρεχόμενων αεροπορικών υπηρεσιών προς την φιλελευθεροποίηση. Κατά πόσο η ανάγκη αυτή καλύπτεται και σε τι βαθμό, θα επιχειρηθεί στο επόμενο κεφάλαιο, καθώς σε διαφορετικές χώρες η απελευθέρωση των εσωτερικών αεροπορικών υπηρεσιών χαρακτηρίζεται ωφέλιμη ενώ σε άλλες έφερε ανεπιθύμητα αποτελέσματα στην αγορά και έντονη κρατική παρέμβαση.

Είναι κοινά αποδεκτό ότι αυτό που χρειάζεται, είναι να διασφαλιστεί ότι ο ανταγωνισμός δεν είναι ούτε υπερβολικός, ούτε ανεπαρκής, αλλά ικανός για να παρέχει δίκαιο τμήμα – ωφέλιμο στους καταναλωτές. Στόχος είναι δημιουργία ενός περιβάλλοντος, στο οποίο οι διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, μπορούν να αναπτυχθούν και να ευδοκιμήσουν με ένα σταθερό αποτελεσματικό και οικονομικό τρόπο, χωρίς να διακυβεύεται η ασφάλεια. Μια διαδικασία χωρίς τέλος, όπου πρέπει πρώτα απ' όλα να εξασφαλίζονται, η συμμετοχή όλων των κρατών στο διεθνές σύστημα αεροπορικών μεταφορών και ευρύτερα τα οφέλη της εθνικής ανάπτυξης και της παγκόσμιας οικονομίας.

Ο πίνακας που ακολουθεί απεικονίζει γενικά την πορεία των διεθνών εξελίξεων για την φιλελευθεροποίηση με αφετηρία το παράδειγμα των ΗΠΑ το 1978.

Γεγονός	Αποτέλεσμα
ΗΠΑ- Απορρύθμιση, 1978	Ανάδειξη συστημάτων hub & spoke, αερομεταφορείς χαμηλού κόστους με εθνικά δίκτυα διαδρομών και νεοεισερχόμενες διευρυμένες εταιρίες για μεταφορά εμπορευμάτων
Ην.Βασίλειο-Απελευθέρωση δευτερευόντων αεροδρομίων	Ανάπτυξη των διεθνών υπηρεσιών σε Manchester, Birmingham, Glasgow, κ.α
Συμφωνίες Ανοιχτών Ουρανών για τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα	Ανάπτυξη του Dubai ως σημαντικό διεθνή κόμβο
Εσωτερική απορρύθμιση στην Ινδία	Άνοδος των χαμηλού κόστους αερομεταφορέων και επιθετική επέκταση τους
Ην. Βασίλειο & Ινδία διμερείς συμφωνίες και δημιουργία των νέων συχνότητων	Αύξηση της χωρητικότητας, νέες πύλες, και επιπλέον αερομεταφορείς που εκτελούν υπηρεσίες για το Ηνωμένο Βασίλειο και την Ινδία
Εσωτερική απορρύθμιση στην Βραζιλία	Άνοδος των χαμηλού κόστους αερομεταφορέων όπως η Gol κ.α
Ενιαία ευρωπαϊκή αγορά	Άνοδος των χαμηλού κόστους αερομεταφορέων όπως Ryanair, Easyjet κ.α Νέες υπηρεσίες, αύξηση της κυκλοφορίας, νέες πύλες μέσω της ΕΕ.



3. Η ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ ΤΩΝ ΕΝΑΕΡΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ Ε.Ε

3.1 Η αντανάκλαση των διεθνών εξελίξεων και η ευρωπαϊκή εγχώρια αγορά.

Η απελευθέρωση των αερομεταφορών στην ΕΕ άρχισε στα τέλη της δεκαετίας του '80. Το παράδειγμα είχε δοθεί από την αμερικανική κυβέρνηση του 1978, η οποία χαρακτηρίζεται πιο φιλελεύθερη σε σχέση με την ευρωπαϊκή που ακολούθησε. Αυτό συνεπάγεται από το γεγονός ότι, οι μόνοι περιορισμοί που παρέμειναν σε ισχύ ήταν όσοι αφορούσαν την ασφάλεια, ενώ εκείνοι που καθόριζαν τις τιμές τη χωρητικότητα, τη συχνότητα δρομολογίων κ.α καταργήθηκαν πλήρως. Έτσι το καθεστώς των διμερών κρατικών συμφωνιών που θεμελιώθηκε από τη Σύμβαση του Σικάγου το 1944 με βάση τις οποίες λειτουργούν οι τακτικές αεροπορικές μεταφορές σε παγκόσμιο επίπεδο, παραχώρησε σταδιακά τη θέση του σε ένα καθεστώς απελευθέρωσης των αεροπορικών μεταφορών που εγκαινιάστηκε από τις ΗΠΑ και κατόπιν ακλούθησε η ευρωπαϊκή αγορά.

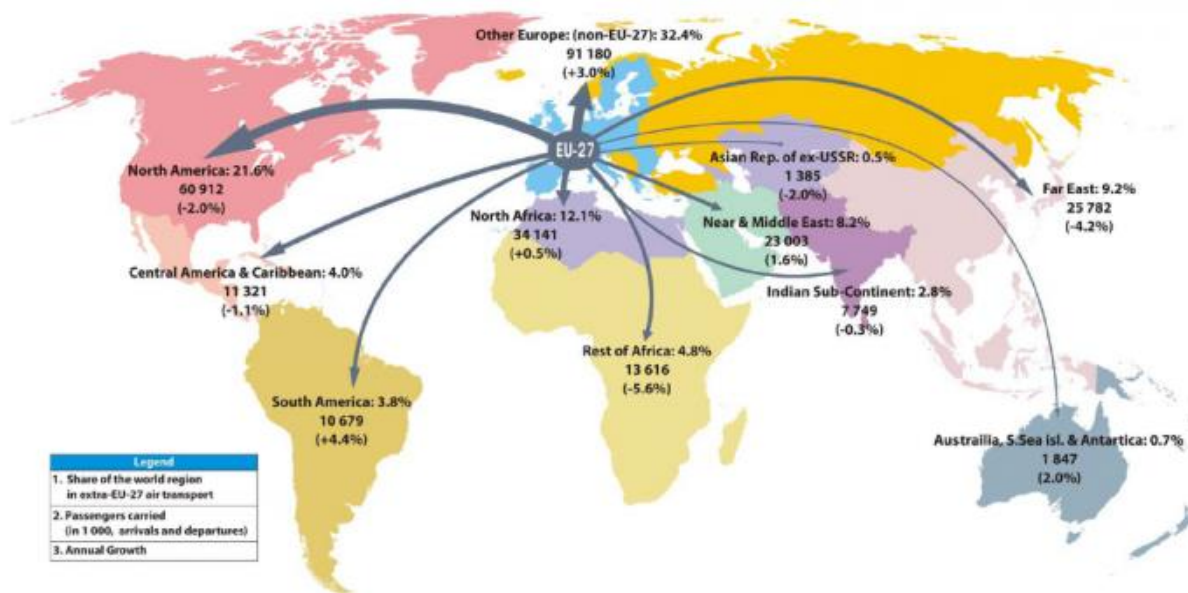
Το διεθνές πλαίσιο αερομεταφορών που στηρίζονταν σε διμερείς συμφωνίες, οδεύοντας στη φιλελευθεροποίηση δέχεται πιέσεις λόγω των διεθνών συμμαχιών των αερομεταφορέων, των αποκρατικοποιήσεων εταιριών και αερολιμένων και του ανοίγματος των εγχώριων αγορών. Η Ευρώπη απ' την άλλη είναι μαθημένη σε ένα μοτίβο όπου επικρατεί έντονος προστατευτισμός των κρατών μελών και που η οργάνωση των αγορών στηρίζεται στα κρατικά μονοπώλια. Τα δρομολόγια και η τιμολογιακή πολιτική⁶⁹ των αερομεταφορέων, διαμορφώνονται από τα κράτη με διμερείς συμφωνίες είτε επικυρώνονταν πάλι από τα κράτη τα τιμολόγια που καθόριζε η IATA στις διεθνείς πτήσεις.

Οι εθνικές πολιτικές των κρατών διαφέρουν σημαντικά, με αποτέλεσμα άλλες να αποδίδουν προτεραιότητα στο σιδηρόδρομο, ενώ άλλα κράτη στην ανάπτυξη οδικών αξόνων ή στην επέκταση αεροπορικών συνδέσεων. Η οικονομική ανάπτυξη και οι ανισότητες εντός της

⁶⁹ Ιωάννης Σ. Λαϊνός, (1999), *Οικονομική των εναέριων μεταφορών σε ανταγωνιστικό περιβάλλον*, 2^η έκδοση, σελ.120-121

Ευρώπης, που όλο και αυξάνονταν με την διεύρυνση έπαιξε σημαντικό ρόλο καθώς οι υποδομές⁷⁰ των μεταφορών παρουσίαζαν έντονες αδυναμίες.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επομένως είχε χρόνο να παρακολουθήσει την υλοποίηση της απελευθέρωσης στο αμερικανικό έδαφος και να διδαχθεί από την εφαρμογή της. Το νομοθετικό πλαίσιο όμως που προέκυψε στον τομέα των αερομεταφορών στα πλαίσια της ΕΕ απεικονίζει την ιδιαίτερη φύση της. Αφενός το ενδιαφέρον των κρατών ήταν καταλυτικής σημασίας δεδομένου ότι η μεταφορές γενικότερα καθόριζαν ένα ποσοστό 8,1% του ΑΕΠ, 5,8%-7,9% του πληθυσμού εξασφάλιζε εργασία και προσέλκυε μεγάλο μέρος των επενδύσεων, αφετέρου αποτελούσε και υποχρέωση εφαρμογής της συνθήκης της Ρώμης, η οποία προβλέπει κοινή πολιτική για τις μεταφορές. Οι αερομεταφορές σύμφωνα με στοιχεία της τελευταίας Λευκής Βίβλου που εξέδωσε η Επιτροπή, αποτελούν σημαντικό στοιχείο της ευρωπαϊκής οικονομίας και συνοχής δεδομένου ότι συμβάλλουν με 220 δις. ευρώ στο ευρωπαϊκό ΑΕΠ και απασχολούν 3,1 εκατ. άτομα. Η αεροπορική κίνηση, η οποία συνεχώς αυξάνεται, αναμένεται να υπερδιπλασιασθεί τα επόμενα 20 χρόνια, ή ακόμη και να τριπλασιασθεί σε ορισμένες περιοχές. Αντιπροσωπευτικός των στοιχείων που παρέχει η Επιτροπή είναι ο χάρτης που ακολουθεί.



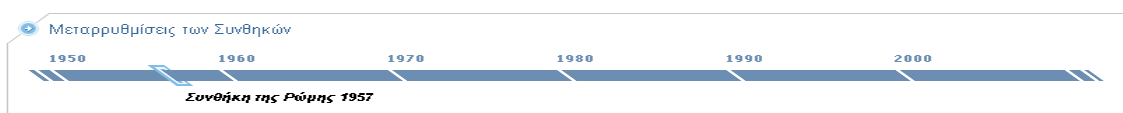
⁷⁰ Σαμπράκος Ευάγγελος, (2001), *Εισαγωγή στην οικονομική των μεταφορών*, Αθήνα, εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, σελ. 267

3.2 Ευρωπαϊκή πολιτική για τις εναέριες μεταφορές.

3.2.1 Οι παραδοχές του πρωτογενούς δικαίου.

Η κινητικότητα για τους πολίτες της ΕΕ είναι πλέον δεδομένη και συνυφασμένη με την οικονομική ανάπτυξη και την εφαρμογή της ενιαίας αγοράς. Η εξάλειψη των εσωτερικών συνόρων με τη δημιουργία της εσωτερικής αγοράς συνεπάγεται ότι τα προϊόντα και οι υπηρεσίες μπορούν να μεταφερθούν από το ένα άκρο της Ευρώπης στο άλλο με ασφάλεια, ταχύτητα και ποιότητα.

Η εγκαθίδρυση της εσωτερικής αγοράς εξορισμού συμβάλει στην ελευθερία της κυκλοφορίας, εμπορευμάτων, προσώπων, υπηρεσιών και κεφαλαίων. Η αρμονική λειτουργία μιας αγοράς τέτοιας εμβέλειας επιτυγχάνεται με την κατάργηση των ελέγχων στα σύνορα για τα πρόσωπα και τα εμπορεύματα που μετακινούνται εντός της ΕΕ, με το άνοιγμα των εθνικών αγορών οδικών, αεροπορικών, σιδηροδρομικών μεταφορών και με την κατοχύρωση ελεύθερου υγιή ανταγωνισμού, ώστε η συνεχή προσφορά αγαθών και υπηρεσιών προς τον καταναλωτή να εξασφαλίζεται με τους αφενός ευνοϊκότερους δυνατούς όρους και αφετέρου με την αξιοποίηση της καινοτομίας και της τεχνολογικής προόδου. Στόχος είναι να συγκροτηθεί ένας δυναμικός τομέας μεταφορών στην υπηρεσία των πολιτών, των επιχειρήσεων και των κυβερνήσεων.



Από την Συνθήκη της Ρώμης το 1957 ξεκίνησαν οι συζητήσεις από τα έξι ιδρυτικά κράτη για μια κοινά αποδεκτή πολιτική μεταφορών στα πλαίσια της νέας συνεργασίας που εγκαινίαζαν. Οι τάσεις που επικράτησαν ήταν ποικίλες καθώς τα συμφέροντα των κρατών διάφεραν. Δεν προβλέφθηκε κοινή πολιτική για τις αερομεταφορές ειδικότερα, αλλά το άρθρο 74 της Συνθήκης παρείχε στα κράτη ευρύτερα περιθώρια αυτόνομης ενέργειας για το τομέα των μεταφορών.

Η Συνθήκη της Ρώμης⁷¹ (ΕΟΚ) αφιέρωσε στην πολιτική για τις μεταφορές τα **άρθρα 74-84**. Στο πρώτο μέρος της Συνθήκης στο **άρθρο 3** μνημονεύονται η κοινή πολιτική στον τομέα των μεταφορών και έπειτα στο άρθρο 74 παρουσιάζονται οι βασικοί στόχοι για την

⁷¹ Κωνσταντίνος Α. Στεφάνου, (2003), *Ευρωπαϊκοί θεσμοί, Ι. Κείμενα ισχύοντος δικαίου*, Αθήνα, εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, σελ.54, 82

πραγματοποίηση της πολιτικής αυτής. Λόγο της ιδιομορφίας του τομέα των μεταφορών το **άρθρο 75** ορίζει ότι, το Συμβούλιο αποφασίζοντας με βάση το **άρθρο 251**⁷² έπειτα από πρόταση της Επιτροπής ενώπιον του Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, με πλειοψηφία αφού λάβει τη γνώμη του Κοινοβουλίου και μετά από διαβούλευση με την ΟΚΕ και την Επιτροπή των Περιφερειών, μεριμνά για την εφαρμογή :

- 1ο. Κοινών κανόνων στις διεθνείς μεταφορές από ή προς την επικράτεια κράτους μέλους ή κατά τη διέλευση.
- 2ο. Όρων αποδοχής από τις εθνικές μεταφορές ενός κράτους μέλους προς μεταφορείς μη εγκατεστημένους σε αυτό.
- 3ο. Μέτρα για την βελτίωση της ασφάλειας των μεταφορών
- 4ο. Κάθε χρήσιμη διάταξη.

Το Συμβούλιο δύναται να αποφασίζει με ομοφωνία⁷³ μόνο για διατάξεις σχετικές με τις αρχές του καθεστώτος των μεταφορών, *«των οποίων η εφαρμογή θα ήταν δυνατό να επηρεάσει σοβαρά το βιοτικό επίπεδο και την απασχόληση σε ορισμένες περιοχές, όπως την εκμετάλλευση του εξοπλισμού των μεταφορών, λαμβάνοντας υπόψη την ανάγκη προσαρμογής στην οικονομική ανάπτυξη που προκύπτει από την εγκαθίδρυση της εσωτερικής αγοράς.»*

Το **άρθρο 76** περιέχει μια ρήτρα, η οποία υποχρεώνει τα κράτη να αξιοποιήσουν τις διατάξεις για τις μεταφορές που εισάγει η Συνθήκη κατά τρόπο που να μην παύουν να χαρακτηρίζονται ευνοϊκές για το σύνολο των μεταφορών τόσο στην Κοινότητα όσο και σε εθνικό επίπεδο. Το **άρθρο 77** αναφέρεται στις ενισχύσεις που είναι συμβιβάσιμες με την πολιτική των μεταφορών, οι οποίες παρέχονται για τις ανάγκες του συντονισμού των μεταφορών ή που αντιστοιχούν στην αποκατάσταση ορισμένων βαρών συνυφασμένων με την έννοια της δημόσιας υπηρεσίας. Το **άρθρο 78** ορίζει ότι κατά τη λήψη μέτρου σχετικά με τιμές και όρους μεταφοράς, οφείλεται να λαμβάνεται υπόψη η οικονομική κατάσταση των μεταφορέων. Το

⁷²Κωνσταντίνος Α. Στεφάνου, (2003), *Ευρωπαϊκοί θεσμοί, I. Κείμενα ισχύοντος δικαίου*, Αθήνα, εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, σελ.178-179

⁷³ Προτάσει της Επιτροπής , έπειτα από διαβούλευση με το Κοινοβούλιο και την ΟΚΕ .

άρθρο 79⁷⁴ προβλέπει την κατάργηση των διακρίσεων στα κόμιστρα, στους όρους μεταφοράς και στο εμπόριο που διεξάγεται στο εσωτερικό της Κοινότητας.

Το **άρθρο 80**⁷⁵ απαγορεύει στα κράτη μέλη την ευνοϊκή μεταχείριση επιχειρήσεων ή βιομηχανιών με την υποστήριξη ή προστασία προς τα συμφέροντα των τελευταίων, κομίστρων και όρων, εκτός αν το επιτρέπει η Επιτροπή. Την προοδευτική μείωση των εξόδων από φορολογικές επιβαρύνσεις ή τέλη, εκτός των κομίστρων που εισπράττονται απ' το μεταφορέα κατά τη διέλευση των συνόρων ορίζει το **άρθρο 81**⁷⁶, ενώ **άρθρο 82** θέτει ρήτρα στήριξης και αντιστάθμισης των οικονομικών μειονεκτημάτων των περιοχών της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας, λόγω της διαίρεσης της τελευταίας και της αδυναμίας στις θιγείσες περιοχές.

Το **άρθρο 83** προβλέπει τη σύσταση επιτροπής συμβουλευτικού χαρακτήρα, αποτελούμενη από εμπειρογνώμονες των κρατών μελών με την επιφύλαξη των αρμοδιοτήτων της ΟΚΕ. Το **άρθρο 84** ορίζει ότι το πεδίο εφαρμογής των παραπάνω διατάξεων εφαρμόζεται κατ' αρχήν στις σιδηροδρομικές, οδικές και εσωτερικές πλωτές μεταφορές. Προβλέπει για τις θαλάσσιες και τις εναέριες μεταφορές ότι το Συμβούλιο δύναται ομοφώνως να αποφασίζει τη θέσπιση κατάλληλων διατάξεων για αυτές ειδικά.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή με υπόμνημά της το 1961 πρότεινε μέτρα για την ενοποίηση της ευρωπαϊκής αγοράς των μεταφορών με βάση τις αρχές του ελεύθερου ανταγωνισμού, της ελεύθερης εκλογής του μέσου μεταφοράς από τον χρήστη, της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών, της ίσης μεταχειρίσεως όλων των μέσων και επιχειρήσεων μεταφορών, ιδιωτικών ή δημόσιων, χωρίς διάκριση εθνικότητας ή τόπου εγκαταστάσεως. Προωθούσε την οικονομική και εμπορική ανεξαρτησία των επιχειρήσεων και το συντονισμό των υποδομών.

Καθοριστική ήταν η απόφαση του ΔΕΚ της 4^{ης} Απριλίου 1974⁷⁷, με την οποία έγινε αποδεκτό ότι οι θεμελιώδεις κανόνες της Συνθήκης της Ρώμης προορίζονται να εφαρμοστούν

⁷⁴ Δεν αποκλείεται η λήψη άλλων μέτρων από το Συμβούλιο για την εφαρμογή του άρθρου και την διευκόλυνση των οργάνων της Κοινότητας για τον έλεγχο της. Η Επιτροπή με δική της πρωτοβουλία ή κατόπιν αιτήσεως κράτους μέλους μπορεί να εξετάσει περιπτώσεις διακρίσεων.

⁷⁵ Η Επιτροπή τίθεται ως «ελεγκτής» τήρησης του άρθρου από τα κράτη μέλη και ενεργοποιείται είτε με δική της πρωτοβουλία είτε κατόπιν αιτήσεως του ενδιαφερομένου κράτους.

⁷⁶ Η Επιτροπή δύναται να απευθύνει συστάσεις προς τα κράτη μέλη.

⁷⁷ Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων κατά Γαλλικής Δημοκρατίας - Υπόθεση 167/73.

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:61973J0167:EL:PDF>

στο σύνολο των οικονομικών δραστηριοτήτων της Κοινότητας και η εφαρμογή τους δεν μπορεί να αποκλεισθεί παρά μόνο βάσει ειδικών διατάξεων, όπως συμβαίνει με το τομέα των μεταφορών. Συγκεκριμένα οι θαλάσσιες μεταφορές και οι αεροπορικές βάσει του άρθρου 84 § 2 εφόσον το Συμβούλιο δεν αποφάσισε άλλως εξαιρούνται μόνο από την εφαρμογή των ειδικών κανόνων (άρθρα 74-84), υπόκεινται όμως στις γενικές διατάξεις της Συνθήκης.

Συνεπάγεται ότι οι διατάξεις του Τίτλου III της Συνθήκης για την ελεύθερη κυκλοφορία προσώπων, υπηρεσιών και κεφαλαίων όπως και οι κανόνες περί ανταγωνισμού διέπουν τους ιδιαίτερους κλάδους μεταφορών θαλάσσιων και εναέριων. Οι θεμελιώδεις διατάξεις της ΕΟΚ για τον ανταγωνισμό που αποσαφηνίζονταν στα άρθρα 85 και 86, σημερινά 101 και 102 της ΣΛΕΕ, χαρακτηρίζουν ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά και απαγορεύουν τις συμπράξεις των επιχειρήσεων, ως συμφωνίες, αποφάσεις και εναρμονισμένες πρακτικές, που δύνανται να επηρεάσουν το εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών και που έχουν ως αντικείμενο ή αποτέλεσμα την παρεμπόδιση, τον περιορισμό ή τη νόθευση του ανταγωνισμού στα πλαίσια της κοινής αγοράς. Επιβάλλεται στις επιχειρήσεις να μην κάνουν κατάχρηση της δεσπόζουσας θέσης εντός της εσωτερικής αγοράς ή σημαντικού τμήματός της, απαγορεύονται σύμφωνα με το άρθρο 92, νυν 106 της ΣΛΕΕ οι κρατικές ενισχύσεις και η ευνοϊκή μεταχείριση επιχειρήσεων και άλλες διατάξεις φορολογικής πολιτικής(με την επιφύλαξη του άρθρου 77), στις οποίες χωρίς αμφιβολία, η αγορά των αερομεταφορών οφείλει να συμμορφώνεται.

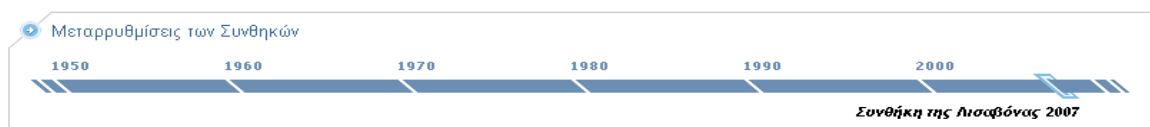


Την εξέλιξη της πορείας προς μια ελεύθερη κυκλοφορία στα πλαίσια της κοινής αγοράς διευκόλυνε η Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη⁷⁸ το 1986, η οποία τροποποίησε τη διαδικασία έκδοσης απόφασης για τα ναυτιλιακά και τα ζητήματα εναέριων μεταφορών από ομοφωνία κατά τη Συνθήκη της Ρώμης σε ειδική πλειοψηφία⁷⁹. Προσδιόριζε στο άρθρο 13 ότι η προοδευτική εγκαθίδρυση της ενιαίας εσωτερικής αγοράς, η οποία επρόκειτο να ολοκληρωθεί μέχρι την 31^η Δεκεμβρίου 1992, περιλαμβάνει και τον τομέα των αερομεταφορών. Εν συνεχεία, η Συνθήκη του Μάαστριχ προκειμένου να συμβάλει στην κινητικότητα των πολιτών και των οικονομικών

⁷⁸ Ε. Σαμπράκος, (1996), *Ακτοπλοΐα και Αερομεταφορές : Ανταγωνισμός και συμπληρωματικότητα*, 2η ημερίδα οικονομικής των μεταφορών, Πανεπιστήμιο Πειραιώς Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, σελ. 90

⁷⁹ Π.Δ. Δαγτόγλου, (1992), *Η Συνθήκη της ΕΟΚ και η Συνθήκη του Μάαστριχ*, *Η Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη*, Αθήνα Κομοτηνή, εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, σελ. 74-75

φορέων σε ένα περιβάλλον χωρίς εσωτερικά σύνορα και εμπόδια όπως θεμελιώνεται στην Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη, εστιάζει στο **άρθρο 154**, για τα διευρωπαϊκά δίκτυα⁸⁰. Θέτει το στόχο για τη βελτίωση των υποδομών των μεταφορών με πολυδάπανα διασυνοριακά έργα σύνδεσης εθνικών δικτύων και τη δημιουργία πραγματικών διευρωπαϊκών αξόνων σύνδεσης. Οι μεταφορές ανήκουν στις τομεακές πολιτικές της Ένωσης, αυτό σημαίνει ότι αφενός τα κράτη έχουν την ελευθερία να αναπτύξουν τις δικές τους υποδομές και δίκτυα μεταφορών και αφετέρου η παρέμβαση της Ένωσης δικαιολογείται σε περιπτώσεις όπου μπορεί να ανταποκριθεί κατάλληλα στις ανάγκες των αναπτυσσόμενων χωρών με βάση τα δικά της συγκριτικά πλεονεκτήματα. Η ΕΕ θα δώσει έμφαση στη διατήρηση των τεσσάρων βασικών ελευθεριών ή όταν λόγω έλλειψης συντονισμού των εθνικών πολιτικών, υπάρχει κίνδυνος διακριτικής μεταχείρισης μεταξύ μεταφορέων από διάφορα κράτη μέλη. Στη συνθήκη του Άμστερνταμ, το 1997, προωθείται η περιβαλλοντική διάσταση του τομέα και η αειφόρος ανάπτυξη στις μεταφορές.



Στη Λισαβόνα στη Συνθήκη⁸¹ για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι μεταφορές απασχολούν το κεφάλαιο ΤΙΤΛΟΣ VI, το οποίο περιλαμβάνει τα άρθρα 90-100. Διαβάζοντας τα άρθρα αυτά, 52 χρόνια μετά την Ιδρυτική Συνθήκη διαπιστώνεται ότι δεν υπάρχουν μεγάλες αποκλείσεις. Έμφαση δίνεται στην οριοθέτηση και ταξινόμηση των αρμοδιοτήτων της ΕΕ, οι μεταφορές ανήκουν στις συντρέχουσες αρμοδιότητες όπου και η Ένωση και τα κράτη-μέλη έχουν την εξουσία να νομοθετούν και να εκδίδουν νομικά δεσμευτικές πράξεις. Η Ένωση στηρίζεται στην αρχή της δοτής⁸² αρμοδιότητας, στην αρχή της επικουρικότητας και της αναλογικότητας στον εν λόγω τομέα. Λόγω της ενίσχυσης του ρόλου του Κοινοβουλίου οι αποφάσεις που λαμβάνονται για το μεταφορικό τομέα είναι κατά τη συνήθη νομοθετική

⁸⁰ Κωνσταντίνος Α. Στεφάνου, (2003), *Ευρωπαϊκοί θεσμοί, Ι. Κείμενα ισχύοντος δικαίου*, Αθήνα, εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, σελ.136

⁸¹ Καταργείται ο όρος Κοινότητα και αντικαθίσταται από τον όρο Ένωση, επομένως η Συνθήκη Ιδρύσεως της Κοινότητας μετονομάζεται Συνθήκη Λειτουργίας της ΕΕ. Βλ Π.Κ. Ιωακειμίδης, (2008), *Η Συνθήκη της Λισαβόνας, Παρουσίαση, Ανάλυση αξιολόγηση*, Αθήνα, εκδόσεις θεμέλιο, σελ. 35-36

⁸² Οπ. Π.Κ. Ιωακειμίδης, (2008), σελ. 43-44

διαδικασία⁸³. Στο άρθρο 98 (πρώην 78 ΣΕΚ) για τις περιοχές της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας ορίζεται πενταετία μετά την έναρξη της Συνθήκης της Λισσαβόνας όπου το Συμβούλιο με πρόταση της Επιτροπής δύναται να καταργήσει το εν λόγω άρθρο. Τέλος στο φλέγον άρθρο για τις εναέριες μεταφορές που απασχολεί την παρούσα μελέτη, υπ αριθμόν 100 § 2 τονίζει ότι το Συμβούλιο και το Κοινοβούλιο κατά τη συνήθη νομοθετική διαδικασία μπορούν να θεσπίζουν κατάλληλες διατάξεις για τις αεροπορικές μεταφορές.

3.2.2 Η νομολογία του ΔΕΚ στα θέματα των μεταφορών

Η υλοποίηση των διατάξεων αυτών έδωσαν το έναυσμα στον κοινοτικό νομοθέτη για την έκδοση κανονισμών και οδηγιών όπου αποτέλεσαν αντικείμενο ερμηνείας από το Δικαστήριο της Ένωσης. Ταυτόχρονα η θέση του Δικαστηρίου έδωσε σημαντικό έρεισμα στην διαμόρφωση της πολιτικής για τις μεταφορές. Με αυτό τον τρόπο κατέστη εφικτή μια εναρμονισμένη πολιτική μεταφορών εντός της εσωτερικής αγοράς, όπου το ΔΕΕ στο παρόν στάδιο καλείται να ελέγχει την εφαρμογή του δικαίου και τις πράξεις των οργάνων. Όπως θα διαπιστωθεί παρακάτω η συμβολή του ήταν καθοριστική στην ώθηση προς αυτή την κατεύθυνση.

3.2.2.1 Απόφαση 167/73 , η υπόθεση των Γαλλικών ναυτικών⁸⁴

Η απόφαση του Δικαστηρίου, η οποία αναφέρθηκε στην προηγούμενη υποενότητα, της 4^{ης} Απριλίου 1974, γνωστή ως υπόθεση των Γαλλικών ναυτικών, στην οποία η Επιτροπή στράφηκε κατά της Γαλλικής Δημοκρατίας, τέθηκε το ζήτημα της εφαρμογής των γενικών διατάξεων της Συνθήκης της Ρώμης στις θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές. Κρίθηκε εάν παραβιάστηκε το άρθρο 39 της Συνθήκης ΕΚ σχετικά με την ελεύθερη κυκλοφορία των εργαζομένων, καθώς και του κανονισμού 1612/68/ΕΟΚ⁸⁵ του Συμβουλίου της 15^{ης} Οκτωβρίου 1968, ο οποίος διέπει την ελεύθερη κυκλοφορία των εργαζομένων στο εσωτερικό της Κοινότητας.

⁸³ Συναπόφαση (co-decision), το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο καθίσταται συν-νομοθέτης με το Συμβούλιο, με δυνατότητα συμμετοχής, συνδιαμόρφωσης και έκδοσης νομοθετικών πράξεων.

⁸⁴ ΔΕΚ, υπόθεση 167/73 (Επιτρ./Γαλλίας), <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:61973J0167:EL:PDF>

⁸⁵ <http://eurlex.europa.eu/Notice.do?val=11907:cs&lang=el&list=11909:cs,11907:cs,11905:cs,11904:cs,11903:cs,11902:cs,11901:cs,11906:cs,&pos=2&page=1&nbl=8&pgs=10&hwords=&checktexte=checkbox&visu=#texte>

A. Η γαλλική πλευρά

Η γαλλική νομοθεσία προέβλεπε ότι οι απασχολούμενοι σε ειδικές θέσεις στις πλωτές μεταφορές που σχετίζονται με την άμεση λειτουργία του μέσου έπρεπε να είναι Γάλλοι υπήκοοι, ενώ σε γενικές υπηρεσίες σχετικές με τη ναυτιλία, μπορούσαν να απασχοληθούν σε αναλογία $\frac{3}{4}$, πρόσωπα με γαλλική ιθαγένεια. Η περιοριστική αυτή διάταξη, με προφορική οδηγία προς τις αρμόδιες ναυτικές αρχές μπορούσε να τύχει ελαστικότητας, ώστε παράλληλα να γίνεται στην πράξη εφαρμογή της αρχής της μη διάκρισης λόγω ιθαγένειας και των σχετικών με την ελεύθερη κυκλοφορία εργαζομένων διατάξεων της ΕΕ. Η κυβέρνηση θεώρησε ότι δεν έφερε την υποχρέωση να εισαγάγει τις εξαιρέσεις αυτές υπέρ των κοινοτικών υπηκόων για την ελεύθερη κυκλοφορία των εργαζομένων στο εσωτερικό δίκαιο γιατί δεν είχαν εφαρμογή στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών σύμφωνα με το άρθρο 84 § 2 της ΣΕΚ και θεωρούσε ότι η «προφορική οδηγία» ήταν αρκετή. Υποστηρίζει, ότι «οι κανόνες της Συνθήκης περί της ελεύθερης κυκλοφορίας των εργαζομένων δεν εφαρμόζονται στον τομέα των μεταφορών και, εν πάση περιπτώσει, δεν εφαρμόζονται στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών, ενόσω το Συμβούλιο δεν έχει λάβει σχετικά απόφαση, σύμφωνα με το άρθρο 84, παράγραφος 2, της Συνθήκης.»

B. Η Νομική βάση επιχειρημάτων του ΔΕΚ

Το ΔΕΚ δίνει έμφαση αφενός στην αποστολή της Ένωσης για την ολοκλήρωση της κοινής αγοράς και τους στόχους επίτευξης της. Οι στόχοι αυτοί δεν μπορεί να είναι άλλοι από την ελευθερία στην κυκλοφορία των προσώπων, εμπορευμάτων, κεφαλαίων και υπηρεσιών στο σύνολο των οικονομικών δραστηριοτήτων που εκφράζονται μέσα από αυτή την κινητικότητα των συντελεστών άνευ εμποδίων. Επομένως οποιαδήποτε παρέκκλιση από τον στόχο αυτό δεν μπορεί να είναι σύμφυτη με τους προσανατολισμούς της ΕΕ, παρά μόνο αν οι διατάξεις του πρωτογενούς δικαίου ορίζουν άλλως.

Το άρθρο 51 της ΣΕΚ ορίζει ότι οι «η ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών διέπεται από τις διατάξεις του τίτλου που αναφέρεται στις μεταφορές», λόγω της ιδιαιτερότητας του αντικειμένου. Το άρθρο 80 § 2 εισάγει μεν την παρέκκλιση από τον Τίτλο V για τις θαλάσσιες και τις εναέριας μεταφορές χωρίς να αποκλείει ή να επεκτείνει την παρέκκλιση αυτή και στις γενικές διατάξεις της Συνθήκης (Τίτλος III για την Ελεύθερη κυκλοφορία προσώπων, υπηρεσιών και κεφαλαίων).

Γ. Συμβολή απόφασης ΔΕΚ

Η νομική βάση που επιχειρήθηκε από το ΔΕΚ έδωσε μια καταφατική απάντηση ως προς την εφαρμογή των γενικών διατάξεων της Συνθήκης στις θαλάσσιες και τις εναέριες μεταφορές. Με αφορμή δίνεται η ερμηνεία του άρθρου 84 της ΣΕΚ (αρ.100 παρ. 2 της ΣΛΕΕ), όπου στην ουσία ορίζει ότι οι ειδικές διατάξεις του τίτλου για τις χερσαίες μεταφορές δεν εφαρμόζονται αυτοδικαίως στις θαλάσσιες και τις εναέριες. Με βάση τη δεσμευτικότητα που απορρέει από τα άρθρα για την ελευθερία της κυκλοφορίας των εργαζομένων για τα κράτη μέλη συμπεριλαμβανομένου και των δυο ιδιαίτερων μέσων μεταφοράς, αναγνωρίζεται η παράβαση του ενωσιακού δικαίου από τη Γαλλία. Ενώ οι προφορικές οδηγίες που παρέχονταν στις ναυτικές επιχειρήσεις αποτελούν αναμφίβολα εμπόδιο για την εφαρμογή της αρχής της μη διάκρισης λόγω ιθαγένειας.

Η παράθεση της παρούσας απόφασης του ΔΕΚ, συμβάλει στην ομοιόμορφη λειτουργία του τομέα των μεταφορών καλύπτοντας αδυναμίες λόγω της διαφορετικής αντιμετώπισης του κλάδου των θαλασσιών και των εναέριων μεταφορών από τη Συνθήκη έναντι των χερσαίων. Παράλληλα ερμηνεύεται το άρθρο 84 που άφηνε κενά στην εφαρμογή του από τον εθνικό νομοθέτη.

3.2.2.2 Απόφαση 13/83- υπόθεση Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο κατά Συμβουλίου⁸⁶

Η αδράνεια στον τομέα των μεταφορών οδήγησε το Κοινοβούλιο⁸⁷ το 1983 να ασκήσει προσφυγή κατά του Συμβουλίου στα πλαίσια της απόφασης 13/83 που έλαβε χώρα την 22^α Μαΐου 1985. Το Συμβούλιο σύμφωνα με τη γνώμη του Κοινοβουλίου ολιγορούσε στην έκδοση κανονισμών για τις μεταφορικές υπηρεσίες. Στηριζόμενο στο άρθρο 232⁸⁸, τα οποία του παρείχε τη δυνατότητα προσφυγής με σκοπό να ζητήσει τη διαπίστωση της παράβασης του οργάνου για παράλειψη απόφασης, ζητούσε από το ΔΕΚ να αποφανθεί.

⁸⁶ ΔΕΚ, υπόθεση 13/83, (Κοιν./Συμβ.),

<http://eurlex.europa.eu/Notice.do?val=119141:cs&lang=en&list=119141:cs,119104:cs.&pos=1&page=1&nbl=2&pgs=10&hwords=13/83~&checktexte=checkbox&visu=#texte>

⁸⁷ Είχε δείξει το ενδιαφέρον του για τις μεταφορές με ψηφίσματα από το 1962. βλ. Παναγιώτη Μ. Μπερνίτσα, (1985), *Μεταφορές και Ένταξη*, Αθήνα, Πάντειο Πανεπιστήμιο, σελ 194

⁸⁸ Κωνσταντίνος Α. Στεφάνου, (2003), *Ευρωπαϊκοί θεσμοί, Ι. Κείμενα ισχύοντος δικαίου*, Αθήνα, εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, σελ.170-171

Το Συμβούλιο επικαλέστηκε αναφερόμενες δυσκολίες στην υιοθέτηση μια κοινής πολιτικής μεταφορών, επιχείρημα το οποίο το απέρριψε το ΔΕΚ και έκρινε την προσφυγή παραδεκτή. Το τελευταίο αποφάνθηκε ότι η παράνομη παράλειψη του Συμβουλίου δεν επηρέασε γενικά την πολιτική των μεταφορών αλλά την ελευθερία παροχής υπηρεσιών στον τομέα αυτό, καθώς σύμφωνα με το άρθρο 71 ΣΕΚ (αρ. 91 ΣΛΕΕ) έπρεπε να λάβει τα αναγκαία μέτρα εντός της μεταβατικής περιόδου. Η παράλειψη αυτή δεν αφορά τις θαλάσσιες και εναέριες μεταφορές βάσει του άρθρου 80 § 2. ΣΕΚ

Η απόφαση κρίθηκε καταλυτική για την εξέλιξη των μεταφορών σε ευρωπαϊκό επίπεδο, αφού ανάγκασε το Συμβούλιο στην έκδοση κανονισμών και αποφάσεων. Η νομοθετική δράση στον τομέα των μεταφορών αναζωπυρώνεται και τα αποτελέσματα δεν αργούν να φανούν. Η απελευθέρωση τόσο των θαλάσσιων μεταφορών όσο και των εναέριων κινείται βήμα βήμα καθώς δεν νοούνταν ολοκλήρωση τις εσωτερικής αγοράς χωρίς να δοθεί έμφαση στην ελεύθερη αγορά μεταφορών.

3.2.2.3 Η Απόφαση⁸⁹ 209-213/84, υπόθεση «Nouvelles Frontières»

Αφορά την προδικαστική παραπομπή εκ μέρους εθνικών δικαστών της Γαλλίας για την ερμηνεία των άρθρων 84§ 2, και 85 και επομένων της Συνθήκης ΕΟΚ σχετικών με τον ανταγωνισμό, προκειμένου να μπορέσουν να εξακριβώσουν κατά πόσο η υποχρεωτική διαδικασία εγκρίσεως που προβλέπει το γαλλικό δίκαιο για τις τιμές των αεροπορικών εισιτηρίων συμβιβάζεται με τις διατάξεις αυτές. Δίνεται έμφαση από την Επιτροπή στην εν λόγω απόφαση, στις επιπτώσεις της απουσίας, στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, κανονισμών εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της ΣΕΚ (αρ.105-106 ΣΛΕΕ).

Το ΔΕΚ Απέρριψε τις ενστάσεις της Air France, της KLM και των κυβερνήσεων της Γαλλίας και της Ιταλίας, ως προς την αρμοδιότητα του Δικαστηρίου να αποφανθεί επί του προδικαστικού ερωτήματος που υπέβαλε το εθνικό δικαστήριο, στηριζόμενο στο άρθρο 177⁹⁰ ΣΕΚ για το πλαίσιο της κατανομής των δικαιοδοτικών λειτουργιών μεταξύ εθνικών δικαστηρίων και Δικαστηρίου.

⁸⁹ ΔΕΚ υπ. 209-213/84, <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:61984J0209:EL:PDF>

⁹⁰ Κωνσταντίνος Α. Στεφάνου, (2003), *Ευρωπαϊκοί θεσμοί, Ι. Κείμενα ισχύοντος δικαίου*, Αθήνα, εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, σελ.171

Υποστήριξε ότι το άρθρο 84 δεν μπορεί να αποκλείσει την εφαρμογή των κανόνων της Συνθήκης περί ανταγωνισμού, ειδικότερα δε του άρθρου 85, στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών. Αναφερόμενο στην απόφαση της 4ης Απριλίου 1974 (Επιτροπή κατά Γαλλικής Δημοκρατίας, 167/73), με την οποία αναγνώρισε ότι το άρθρο 84§ 2, «χωρίς καθόλου να αποκλείει την εφαρμογή της Συνθήκης στους τύπους μεταφορών που αναφέρονται στη διάταξη αυτή, προβλέπει απλώς ότι οι ειδικοί κανόνες του τίτλου που αφορά τις μεταφορές δεν θα εφαρμόζονται αυτοδικαίως στις εν λόγω μεταφορές» και ότι, επομένως, οι μεταφορές αυτές, όπως και τα λοιπά είδη μεταφορών, εξακολουθούν να υπάγονται στους γενικούς κανόνες της Συνθήκης. Μεταξύ των γενικών κανόνων της Συνθήκης περιλαμβάνονται και οι κανόνες περί ανταγωνισμού. Επομένως, οι κανόνες αυτοί θα πρέπει να μπορούν να εφαρμόζονται στις αεροπορικές μεταφορές, ανεξαρτήτως λήψεως οποιασδήποτε αποφάσεως εκ μέρους του Συμβουλίου βάσει του άρθρου 84 § 2.

Επομένως, η εξεταζόμενη συμπεριφορά αντίκειται στις υποχρεώσεις που επιβάλλονται στα κράτη μέλη από το άρθρο 5⁹¹ της Συνθήκης ΕΟΚ, σε συνδυασμό με τα άρθρα 3, στοιχείο στ), και 85⁹², κυρίως παράγραφος 1, της ίδιας Συνθήκης, η έγκριση των τιμών των αεροπορικών εισιτηρίων και, ως εκ τούτου, η ενίσχυση των αποτελεσμάτων τους όταν διαπιστώνεται, κατά τους τύπους και τις διαδικασίες που αναφέρονται στο άρθρο 88 ή στο άρθρο 89, παράγραφος 2, ότι οι τιμές αυτές είναι αποτέλεσμα συμφωνίας, αποφάσεως ενώσεως επιχειρήσεων ή εναρμονισμένης πρακτικής αντίθετης προς το άρθρο 85.

3.2.3 Παράγωγο δίκαιο πορεία προς την απελευθέρωση των αερομεταφορών.

Οι αρχές και οι διατάξεις που απορρέουν από το πρωτογενές δίκαιο για τις μεταφορές, εφαρμόζονται μέσω κανονισμών και οδηγιών των οργάνων της ΕΕ. Με αυτό τον τρόπο ουσιαστικά, καθίστανται εφικτή μια εναρμονισμένη πολιτική μεταφορών εντός της κοινής αγοράς. Σε αυτή την ενότητα θα γίνει παρουσίαση της θέσης των κοινοτικών οργάνων και μια επιλεκτική παράθεση των κυριότερων πράξεων υλοποίησης της πολιτικής των μεταφορών

⁹¹ Τα κράτη μέλη οφείλουν να διευκολύνουν την εκτέλεση της αποστολής της Ένωσης και να απέχουν από κάθε μέτρο που είναι δυνατό να θέσει σε κίνδυνο την πραγματοποίηση των σκοπών της.

⁹² Το άρθρο 85 ορίζει ότι είναι ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά και απαγορεύονται όλες οι συμπράξεις των επιχειρήσεων, ως συμφωνίες, αποφάσεις και εναρμονισμένες πρακτικές, που δύνανται να επηρεάσουν το εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών και που έχουν ως αντικείμενο ή αποτέλεσμα την παρεμπόδιση, τον περιορισμό ή τη νόθευση του ανταγωνισμού στα πλαίσια της κοινής αγοράς

επικεντρώνοντας στα εναέρια μέσα μεταφοράς. Οι αποφάσεις του Δικαστηρίου της Ένωσης αποτέλεσαν την αφετηρία για ανάληψη πρωτοβουλιών στον τομέα των αερομεταφορών καθώς από τη σκοπιά των ιδρυτικών συνθηκών δεν έχουμε σημαντικές διατάξεις που να ρυθμίζουν τον τομέα αυτό.

3.2.3.1 Η στάση του Κοινοβουλίου και της Επιτροπής

Το **Κοινοβούλιο** από το 1962 παρουσίασε το ενδιαφέρον του για τις αερομεταφορές με ψήφισμα σχετικό με τα προβλήματα των μεταφορών στο πλαίσιο της ΕΚ (την 17/1/1962) και έπειτα το 1965 σχετικά με τα προβλήματα της ολοκλήρωσης σε κοινοτικό επίπεδο μιας ενιαίας πολιτικής στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας (την 2/6/1965). Το 1978 εξέδωσε ψήφισμα για την προώθηση του αποτελεσματικού ελέγχου των αερομεταφορών και τον ίδιο χρόνο ψήφισμα σχετικό με τους περιορισμούς στη λειτουργία του ελεύθερου ανταγωνισμού στον τομέα των αερομεταφορών.

Αργότερα, στο ψήφισμά του της 1^{ης} Φεβρουαρίου 1995 με τίτλο «Η πολιτική αεροπορία προς καλύτερους ορίζοντες», έχει υπογραμμίσει τη σημασία μιας κοινής πολιτικής των αερομεταφορών, που να εντείνει τον ανταγωνισμό μεταξύ των αεροπορικών εταιριών και να τερματίζει την ηγεμονία των διμερών και πολυμερών συμφωνιών που κυριαρχούσαν χωρίς ωστόσο να θιγεί η ποιότητα των υπηρεσιών. Υποστηρίζει την άποψη ότι οι ναύλοι οφείλουν να διέπονται από τον νόμο της προσφοράς και της ζήτησης, λαμβανομένου παράλληλα υπόψη του μακροπρόθεσμου κόστους που επωμίζονται οι μεταφορείς και χωρίς χαλάρωση των μέτρων ασφαλείας.

Ιδιαίτερης σημασίας είναι και το ψήφισμα της 16^{ης} Φεβρουαρίου 1998 σχετικά με την ανακοίνωση της Επιτροπής με θέμα: «Η επίδραση του Γ' πακέτου μέτρων ελευθέρωσης των αεροπορικών μεταφορών». Εδώ τονίζει την ανάγκη η ελευθέρωση να πραγματοποιηθεί σταδιακά και με γνώμονα τα συμφέροντα των καταναλωτών. Αντιτίθεται στην εφαρμογή ανάλογης απελευθέρωσης με τις ΗΠΑ στην ΕΕ.

Απ' την πλευρά της **η Επιτροπή** είχε από το 1972 υποβάλει ένα σχέδιο στο Συμβούλιο που αφορούσε μέτρα που έπρεπε να ληφθούν για την προοπτική κοινής δράσεως στο χώρο των αερομεταφορών. Το κείμενο αυτό που έτυχε θερμής αποδοχής από το Κοινοβούλιο, τονίζονταν η ανάγκη για βελτίωση των συνθηκών εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στα πλαίσια μιας κοινής πολιτικής για στενή συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών και των αεροπορικών

εταιριών στο επίπεδο αυτό. Το κείμενο αυτό, ανέθετε στην Επιτροπή να εξετάσει από κοινού με τους εθνικούς εμπειρογνώμονες, μέτρα για την υλοποίηση κοινής δράσης:

- ⊗ για την βελτίωση των τακτικών αερομεταφορών στο εσωτερικό της Κοινότητας
- ⊗ για την εναρμονισμένη πολιτική κομίστρων
- ⊗ για την ανάπτυξη των αεροπορικών γραμμών με τρίτες χώρες.

Πρόκειται για ένα σχέδιο πλούσιο σε πληροφορίες και προτάσεις, ορίζει τους στόχους και τα μέσα πραγμάτωσης τους, καθώς δίνει το έναυσμα στο Συμβούλιο να ενεργοποιηθεί στο ζήτημα των αερομεταφορών. Το Συμβούλιο το 1977 ζητά από την Επιτροπή Μονίμων αντιπροσώπων να ιδρύσει μια ομάδα εργασίας για την μελέτη των προτάσεων που έθεσε η Επιτροπή και ένα χρόνο αργότερα εγκρίνεται ένας κατάλογος με θέματα για τα οποία χρειάζονταν άμεση ανάληψη δράσης από την ΕΕ. Τα θέματα άπτονταν ζητημάτων όπως: η έκδοση κανόνων για τον περιορισμό των θορύβων⁹³ από τα εναέρια μέσα, απλοποίηση διαδικασιών και διευκόλυνση μεταφορών, μέτρα για τις κρατικές ενισχύσεις και τον ανταγωνισμό, αμοιβαία αναγνώριση διπλωμάτων και αδειών ιπτάμενου προσωπικού και εδάφους και συνεργασία για την έρευνα σε περίπτωση ατυχημάτων⁹⁴.

Το υπόμνημα⁹⁵ της Επιτροπής του 1979 αποτέλεσε, αντικείμενο πολλών ζητήσεων καθώς την περίοδο που διατυπώθηκε, ήταν καθοριστικής σημασίας για την πορεία των εξελίξεων στον τομέα των μεταφορών και το έναυσμα να ξεκινήσει ένας διάλογος μεταξύ των οργάνων της κοινότητας για την απελευθέρωση των αερομεταφορών. Απ' τη μία υπήρχε το παράδειγμα των ΗΠΑ ως επιχείρημα για την ανάληψη πρωτοβουλιών και στην Ευρώπη, απ' την άλλη η συντριπτική πλειοψηφία των κρατών⁹⁶ έβλεπαν με δυσπιστία την υπό διαμόρφωση κοινή πολιτική στο τομέα των εναέριων μεταφορών.

Στο υπόμνημα η Επιτροπή αναλύει τη διεθνή κατάσταση των εναέριων μεταφορών, ενώ ταυτόχρονα επιχειρεί να μετουσιώσει τις αρχές και τους στόχους της Συνθήκης της Ρώμης σε

⁹³Το 1979 εκδίδεται η οδηγία 80/51/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 20ής Δεκεμβρίου περί περιορισμού του θορύβου που προκαλείται από υποχηρικά αεροσκάφη, η οποία τροποποιείται με την οδηγία 83/206/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 21ης Απριλίου 1983

⁹⁴Οδηγία 80/1266/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 16ης Δεκεμβρίου 1980 περί της μελλοντικής συνεργασίας και της αμοιβαίας συνδρομής των κρατών μελών στις έρευνες για τα αεροπορικά ατυχήματα

⁹⁵ Παναγιώτη Μ. Μπερνίτσα, (1985), *Μεταφορές και Ενταξη*, Αθήνα, Πάντειο Πανεπιστήμιο, σελ.197-198

⁹⁶ Περαιτέρω για τις δύο αντιμαχόμενες πλευρές σχετικά με την φιλελευθεροποίηση των εναέριων μεταφορών βλ. Ε. Σαμπράκος, (1996), *Ακτοπλοΐα και Αερομεταφορές: Ανταγωνισμός και συμπληρωματικότητα*, 2η ημερίδα οικονομικής των μεταφορών, Πανεπιστήμιο Πειραιώς Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, σελ.89-90

μια κοινή πολιτική μεταφορών και καταλήγει σε μια σειρά στόχων ανά προτεραιότητα, ικανών να συμβάλουν στην διαμόρφωση της πολιτικής αυτής:

- ⊗ Δημιουργία δικτύου υπηρεσιών, απαλλαγμένου από εμπόδια εθνικών συνόρων, όπου θα παρέχει στους χρήστες άνευ διάκρισης τις χαμηλότερες δυνατές τιμές.
- ⊗ Εφαρμογή υγιών οικονομικών αρχών επί των επιχειρήσεων, μείωση του κόστους εκμετάλλευσης και αύξηση της παραγωγικότητας τους.
- ⊗ Προστασία των συμφερόντων του προσωπικού των αεροπορικών εταιρειών
- ⊗ Εξάλειψη εμποδίων για την ελεύθερη πρόσβαση στο επάγγελμα
- ⊗ Βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης του συνόλου μέσα από το σεβασμό του ευρύτερου συμφέροντος της οικονομίας και της κοινωνίας στο σύνολό της.

Η στάση της Επιτροπής εκφράζονταν από την πίστη ότι η ομαλή λειτουργία της αγοράς των αερομεταφορών και τα οφέλη που αυτή θα απέφερε, θα μπορούσαν να επιτευχθούν μέσω της επίδειξης ιδιαίτερου ενδιαφέροντος των κοινοτικών οργάνων και των κρατών μελών σε θέματα ανταγωνισμού και σε θέματα περιορισμού των διακρίσεων σχετικών με την εθνικότητα των αερομεταφορέων .

3.2.3.2 Κανονισμοί, Οδηγίες και Συστάσεις του Συμβουλίου

Συμπεραίνεται λοιπόν ότι, η ώθηση στο να ενεργοποιηθεί το Συμβούλιο για τα ζητήματα αερομεταφορών, σημειώθηκε γύρω στο 1980 έπειτα από τις πιέσεις για εφαρμογή κοινής πολιτικής μεταφορών, παράλληλα με την διαμόρφωση της ενιαίας αγοράς, από το Κοινοβούλιο και από την Επιτροπή.

Από τις πρώτες αποφάσεις που εκδόθηκαν ήταν **80/50/ΕΟΚ** του Συμβουλίου της 20ής Δεκεμβρίου 1979 περί καθιερώσεως διαδικασίας διαβουλεύσεων, όσον αφορά τις σχέσεις μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών, στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών και τις ενέργειες σχετικά με τον τομέα αυτό στα πλαίσια διεθνών οργανισμών. Προωθείται η διαβούλευση κρατών μελών και Επιτροπής, κατόπιν αιτήσεως ενός Κράτους μέλους ή της Επιτροπής για προβλήματα κοινού ενδιαφέροντος, η ανταλλαγή πληροφοριών και η στενή συνεργασία για ζητήματα αερομεταφορών. Το άρθρο 3 § 2 τονίζει ότι εν όψει των διαβουλεύσεων, *«κάθε Κράτος μέλος πληροφορεί τα άλλα Κράτη μέλη και την Επιτροπή για τις εξελίξεις που επέρχονται στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών καθώς και για τη λειτουργία*

των διμερών ή πολυμερών συμφωνιών που συνάπτονται στον εν λόγω τομέα, εφ' όσον κρίνει ότι αυτό δύναται να συμβάλλει στον εντοπισμό προβλημάτων κοινού ενδιαφέροντος».

Ακολουθούν οι οδηγίες **80/51/ΕΟΚ** του Συμβουλίου της 20ής Δεκεμβρίου 1979 περί περιορισμού του θορύβου που προκαλείται από υποηχητικά αεροσκάφη και **80/1266/ΕΟΚ** του Συμβουλίου της 16ης Δεκεμβρίου 1980 περί της μελλοντικής συνεργασίας και της αμοιβαίας συνδρομής των κρατών μελών στις έρευνες για τα αεροπορικά ατυχήματα . Η σύσταση **81/560/ΕΟΚ** του Συμβουλίου της 13ης Ιουλίου 1981 περί εναερίου μεταφοράς μεγάλης ταχύτητας για δέματα μικρού βάρους, μέσω της οποίας συνίσταται στα Κράτη μέλη να διευκολύνουν την εναέριο μεταφορά μεγάλης ταχύτητας για τα δέματα μικρού βάρους από τις υπάρχουσες υπηρεσίες και να αποδεχθούν τις αιτήσεις σχετικά με τη δημιουργία νέων υπηρεσιών στον κλάδο αυτόν κατά τον ευνοϊκότερο δυνατό τρόπο και λαμβάνοντας υπόψη την κατάσταση της αγοράς.

Για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορών σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών αποφασιστική ώθηση δόθηκε από την Οδηγία του Συμβουλίου **83/416/ΕΟΚ**,⁹⁷ της 25ης Ιουλίου 1983 σχετικά με την «έγκριση τακτικών διαπεριφερειακών αεροπορικών υπηρεσιών για τη μεταφορά επιβατών, ταχυδρομείου και εμπορευμάτων μεταξύ κρατών μελών.» Τροποποιείται από την Οδηγία **86/216/ΕΟΚ** του Συμβουλίου της 26ης Μαΐου 1986 λόγω της προσχώρησης της Πορτογαλίας.

Η απελευθέρωση των αεροπορικών μεταφορών υλοποιήθηκε ουσιαστικά με τρεις δέσμες μέτρων, τα λεγόμενα πακέτα απελευθέρωσης, τα οποία λήφθηκαν το 1987, το 1990 και το 1992. Καλύπτονταν τομείς όπως αυτός των ναύλων, της ελευθερίας εισόδου στην αγορά καθώς και των κανόνων ανταγωνισμού. Ακολούθησαν έως και σήμερα κι άλλες δέσμες μέτρων που σταδιακά διεύρυναν την ελευθερία αυτή στην αγορά.

A. Πρώτο πακέτο απελευθέρωσης των εναέριων μεταφορών

Μέχρι την ενεργοποίηση του Συμβουλίου για ζητήματα που αφορούσαν τις αερομεταφορές, η πρακτική⁹⁸ που ακολουθούσαν τα κράτη μέλη για τον καθορισμό των κομίστρων, ρυθμιζόνταν είτε από εσωτερική νομοθεσία για την πολιτική αεροπορία είτε από τις

⁹⁷ Για την εξαίρεση της Ελλάδος από την εν λόγω οδηγία βλ. Ιωάννης Σ. Λαϊνός, (1999), *Οικονομική των εναέριων μεταφορών σε ανταγωνιστικό περιβάλλον*, 2^η έκδοση, Αθήνα, Αθ. Σταμούλης, σελ 111-112

⁹⁸ Οπ. Ιωάννης Σ. Λαϊνός, (1999), σελ 109-110

δεσμεύσεις των διμερών διακρατικών συμβάσεων και κυρίως από την πολυμερή συμφωνία του 1967 για την διαδικασία καθορισμού των κομίστρων στα τακτικά αεροπορικά δρομολόγια . Η συμφωνία αυτή, η οποία θεσπίστηκε από την ECAC και δημοσιεύθηκε από τον ICAO, παρόλο που δεν είχε υπογραφεί από μεγάλο αριθμό των κρατών μελών της Ένωσης ωστόσο τηρούνταν σχεδόν από το σύνολο των κρατών σαν εθνικό δίκαιο. Προέβλεπε ότι , οι αεροπορικές επιχειρήσεις των συμμετεχόντων κρατών θα έπρεπε να τηρούν κοινή συμφωνία για το ύψος των κομίστρων με βάσει τις διαδικασίες τις IATA όπου ήταν εφικτό.

Τα πρώτα βήματα έγιναν το 1987 με την οδηγία **87/601/ΕΟΚ** του Συμβουλίου της 14ης Δεκεμβρίου 1987 για τους ναύλους των τακτικών αεροπορικών γραμμών μεταξύ κρατών μελών. Στο άρθρο 2 παρέχει εννοιολογικές διευκρινίσεις για τις εναέριες μεταφορές, ενώ στο άρθρο 3 θέτονται τα κριτήρια καθορισμού έγκρισης των ναύλων, για τους οποίους οφείλουν «να λαμβάνουν υπόψη τις ανάγκες των καταναλωτών, την ανάγκη ικανοποιητικής απόδοσης κεφαλαίου, την κατάσταση του ανταγωνισμού στην αγορά, συμπεριλαμβανομένων των άλλων αερομεταφορέων που εξυπηρετούν το ίδιο δρομολόγιο, καθώς και την ανάγκη αποτροπής πρακτικών ντάμπινγκ». Τέλος στα άρθρα 4-7 ορίζονται οι διαδικασίες έγκρισης των ναύλων. Οι ναύλοι υπόκεινται στην έγκριση των αρχών πολιτικής αεροπορίας των ενδιαφερόμενων κρατών. Η ισχύ του ορίζεται συγκεκριμένα από την αρχή και μπορεί είτε να αντικατασταθεί είτε να παραταθεί για 1 χρόνο το πολύ. Οι αερομεταφορείς 3^{ης} και 4^{ης} ελευθερίας ενέχουν το δικαίωμα πρωτοβουλίας του καθορισμού των τιμών ναύλου, η οποία θα κινείται σε δύο ζώνες ελαστικότητας (άρθρο 5§1) :

- i. Ζώνη έκπτωσης από 90% μέχρι άνω του 65% του ναύλου αναφοράς. (discount zone)
- ii. Ζώνη μεγάλης έκπτωσης από 65% μέχρι 45% του ναύλου αναφοράς. (deep discount zone)

Περαιτέρω η οδηγία αναφέρει τη διαδικασία μη έγκρισης ναύλου, ενημέρωσης του ενδιαφερόμενου κράτους , διαβουλεύσεις και διαιτησία. Ουσιαστικά επιχειρείται να λάβει η ΕΕ ενεργό ρόλο στον καθορισμό ναύλων της εσωτερικής της αγοράς σε αντιδιαστολή με την πρακτική που ορίζονταν από την συμφωνία του 1967.

Ακολουθεί η **87/602/ΕΟΚ** απόφαση του Συμβουλίου της 14ης Δεκεμβρίου 1987 για την κατανομή της μεταφορικής ικανότητας μεταξύ αερομεταφορέων στις τακτικές αεροπορικές

γραμμές μεταξύ κρατών μελών και για την πρόσβαση των αερομεταφορέων σε δρομολόγια τακτικών αεροπορικών γραμμών μεταξύ κρατών μελών. Ορίζει :

- Την κατανομή της μεταφορικής ικανότητας μεταξύ των αερομεταφορών ενός κράτους και των αερομεταφορέων ενός άλλου κράτους για τις τακτικές αεροπορικές γραμμές μεταξύ των κρατών αυτών.
- Την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε ορισμένα δρομολόγια μεταξύ κρατών , τα οποία δεν έχουν τεθεί ακόμα σε λειτουργία.

Κατά το χρονικό διάστημα μεταξύ της 1^{ης} Ιανουαρίου 1988 και της 30^{ης} Σεπτεμβρίου 1989 ένα κράτος μέλος επιτρέπει σε οποιοδήποτε αερομεταφορέα τρίτης και τέταρτης ελευθερίας, οι οποίοι έχουν λάβει την εξουσιοδότηση των ενδιαφερομένων κρατών, να εκτελούν δρομολόγια μεταξύ των εδαφών τους και «να προσαρμόσει τη μεταφορική ικανότητα υπό τον όρο ότι τα προκύπτοντα μερίδια μεταφορικής ικανότητας δεν υπερβαίνουν την αναλογία 55%/45%»(αρ.3 §1).

Το άρθρο 5 εισάγει την έννοια πολλαπλή ανάθεση εκμετάλλευσης, η οποία τηρείται σε ζεύγη πόλεων. Ουσιαστικά πραγματοποιείται εκ μέρους κράτους μέλους ανάθεση σε δύο ή περισσότερους από τους αερομεταφορείς του της εκμετάλλευσης τακτικών αεροπορικών γραμμών μεταξύ αερολιμένος ή συστήματος αερολιμένων του εδάφους του και ενός αερολιμένος ή συστήματος αερολιμένων στο έδαφος άλλου κράτους. Η ανάθεση γίνεται δεκτή από ένα κράτος μέλος όταν πληρούνται οι προϋποθέσεις:

- 1ο. Για το **1^ο έτος** ισχύς της εν λόγω απόφασης , σε δρομολόγια στα οποία είχαν μεταφερθεί πάνω από 250.00 επιβάτες κατά το προηγούμενο έτος.
- 2ο. Για το **2^ο έτος** ισχύς της, στα δρομολόγια στα οποία είχαν μεταφερθεί περισσότεροι από 200.000 επιβάτες κατά το προηγούμενο έτος ή στα οποία υπάρχουν περισσότερες από 1200 πτήσεις μετ' επιστροφής ετησίως.
- 3ο. Για το **3^ο έτος** εφαρμογής, στα δρομολόγια στα οποία είχαν μεταφερθεί περισσότεροι από 180.00 επιβάτες κατά το προηγούμενο έτος ή στα οποία υπάρχουν περισσότερες από 1000 πτήσεις μετ' επιστροφής ετησίως.

Στο άρθρο 6 ορίζεται το δικαίωμα των αερομεταφορέων 3^{ης} και 4^{ης} ελευθερίας να εκτελούν τακτικά δρομολόγια σε αερολιμένες ανάλογα με τις κατηγορίες που απαριθμούνται

στην παράγραφο 2 του ίδιου άρθρου. Ενώ στο άρθρο 7 ονοματίζονται οι προϋποθέσεις που πρέπει να πληροί ένας κοινοτικός αερομεταφορέας 3^{ης} και 4^{ης} ελευθερίας για να ασκήσει την 5^η ελευθερία.

Επιπλέον, εκδίδεται ο κανονισμός αριθ. 3975/87⁹⁹ του Συμβουλίου της 14ης Δεκεμβρίου 1987 σχετικά με τον καθορισμό των λεπτομερειών εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού που ισχύουν για τις επιχειρήσεις στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών. Ο κανονισμός αυτός είναι ζωτικής σημασίας καθώς καλύπτει κενά στην πράξη σε σχέση με τον ανταγωνισμό. Στηρίζεται στην αρχή ότι οι κανόνες του ανταγωνισμού (ΣΛΕΕ αρ.101-109) εφαρμόζονται και στις αερομεταφορές, αποκαθιστά το ρόλο της Επιτροπής και την ανάληψη δράσης με στενή και συνεχή επαφή με τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών, για την εφαρμογή των άρθρων αυτών στον εν λόγω τομέα, ενώ παράλληλα καθιστά τις ίδιες τις επιχειρήσεις αερομεταφορών υπεύθυνες να κρίνουν κατά πόσο οι συμφωνίες, οι αποφάσεις και οι εναρμονισμένες πρακτικές τους είναι σύμφωνες με τους κανόνες ανταγωνισμού.

Πεδίο εφαρμογής του κανονισμού ορίζεται, οι διεθνείς αεροπορικές μεταφορές μεταξύ αερολιμένων της Κοινότητας σχετικά με την τήρηση εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της συνθήκης (ΣΕΚ), σημερινά άρθρα ΣΛΕΕ 105 και 106, στις υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών. Απαλλάσσονται συμφωνίες, αποφάσεις και εναρμονισμένες πρακτικές, εφόσον έχουν ως μόνο αντικείμενο και αποτέλεσμα την επίτευξη τεχνικής βελτίωσης ή τεχνικής συνεργασίας. Ο κατάλογος των απαλλασσόμενων δεν είναι εξαντλητικός και τροποποιείται από πρόταση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο. Συγκεκριμένα στον κανονισμό αυτό αναλύονται λεπτομερώς η διαδικασία της καταγγελίας από κράτη μέλη, φυσικά ή νομικά πρόσωπα με έννομο συμφέρον, η διαδικασία αντιρρήσεων, οι ελεγκτικές εξουσίες της Επιτροπής, τα πρόστιμα και οι χρηματικές ποινές μη συμμόρφωσης και τέλος η δικαιοδοσία του Δικαστηρίου.

Στη συνέχεια ο κανονισμός αρ.3976/87¹⁰⁰ του Συμβουλίου της 14^{ης} Δεκεμβρίου 1987, για την εφαρμογή του άρθρου 85 § 3 της συνθήκης σε ορισμένες κατηγορίες συμφωνιών και εναρμονισμένων πρακτικών στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών. Με την επιφύλαξη της εφαρμογής του αρ.3975/87 και σύμφωνα με το άρθρο 85§ 3 της συνθήκης, η Επιτροπή μπορεί με εκδίδει κανονισμούς και να κηρύσσει ανεφάρμοστο το άρθρο 85 § 1 σε ορισμένες

⁹⁹ Αντώνης Μ. Αντάπας, Άγγελος Σ. Γιόκαρης, (1995), *Κώδικας Αεροπορικού Δικαίου και σχετικές ειδικές διατάξεις και διεθνείς συμβάσεις*, Αθήνα- Κομοτηνή, εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα , σελ 400-411

¹⁰⁰ Οπ. Αντώνης Μ. Αντάπας, Άγγελος Σ. Γιόκαρης, (1995), σελ 412-416

κατηγορίες¹⁰¹ συμφωνιών μεταξύ των επιχειρήσεων, αποφάσεων επιχειρήσεων και εναρμονισμένων πρακτικών όπως το αντικείμενό τους ορίζεται στο άρθρο 2 του εν λόγω κανονισμού(αρ.105 ΣΛΕΕ). Κάθε κανονισμός του εμπίπτει στο άρθρο αυτό εκδίδεται για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, εφαρμόζεται με αναδρομική ισχύ, ενώ η Επιτροπή κατά τη δημιουργία σχεδίου του κανονισμού συμβουλευεται τη Συμβουλευτική Επιτροπή για Συμφωνίες και Δεσπόζουσες Θέσεις στις Αερομεταφορές (αρ.6). Η Επιτροπή εφόσον εξακριβώσει παράβαση μπορεί να απευθύνει αρχικά σύσταση στα ενδιαφερόμενα μέρη, και σε περίπτωση μη συμμόρφωσης να εκδώσει απόφαση επιβάλλοντας εκτέλεση συγκεκριμένης πράξης. Σε κάθε περίπτωση έχει το δικαίωμα να άρει το ευεργέτημα της ομαδικής εξαίρεσης και να ακολουθήσει την διαδικασία παραπομπής στο Δικαστήριο, όπως περιγράφεται στο κανονισμό 3975.

Συμπληρωματικά εκδίδονται οι κανονισμοί: **αριθ. 2671/88** της Επιτροπής της 26ης Ιουλίου 1988 σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 85 παράγραφος 3 της συνθήκης σε ορισμένες κατηγορίες συμφωνιών μεταξύ επιχειρήσεων, ενώσεων επιχειρήσεων, αποφάσεων ή εναρμονισμένων πρακτικών που αφορούν τον από κοινού προγραμματισμό και συντονισμό της μεταφορικής ικανότητας, την κατανομή των εσόδων, τις διαβουλεύσεις για ναύλους στις τακτικές αεροπορικές γραμμές και την κατανομή του διαθέσιμου χρόνου στους αερολιμένες (αρ.100 ΣΛΕΕ), **αριθ. 2672/88** της Επιτροπής της 26ης Ιουλίου 1988 σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 85 παράγραφος 3 της συνθήκης σε ορισμένες κατηγορίες συμφωνιών μεταξύ επιχειρήσεων που αφορούν τα ηλεκτρονικά συστήματα κράτησης θέσεων στις υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών, **αριθ. 2673/88** της Επιτροπής της 26ης Ιουλίου 1988 σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 85 παράγραφος 3 της συνθήκης σε ορισμένες κατηγορίες συμφωνιών μεταξύ επιχειρήσεων, αποφάσεων ενώσεων επιχειρήσεων και εναρμονισμένων πρακτικών που αφορούν την εξυπηρέτηση με επίγεια μέσα στους αερολιμένες και ο κανονισμός **αριθ. 4261/88** της Επιτροπής της 16ης Δεκεμβρίου 1988 σχετικά με τις καταγγελίες, τις αιτήσεις και τις ακροάσεις που αναφέρονται στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3975/87 του Συμβουλίου για τον καθορισμό της διαδικασίας εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού για επιχειρήσεις στον τομέα των εναερίων μεταφορών.

Με την πρώτη ομάδα κανόνων και οδηγιών το Συμβούλιο επιχειρεί την αφετηρία για την απελευθέρωση των ναύλων και την στήριξη υγιή ανταγωνισμού στην αγορά των

¹⁰¹ Το αρ. 2 του κανονισμού 3976/87 ορίζει το αντικείμενο των εν λόγω συμφωνιών. Βλ . οπ. ¹⁰¹ Αντώνης Μ. Αντάπας, Άγγελος Σ. Γιόκαρης, (1995), σελ.414

αερομεταφορών. Ωστόσο τα αποτελέσματα όπως θα συζητηθεί παρακάτω δεν ήταν τα αναμενόμενα, η προσπάθεια έπρεπε να εντατικοποιηθεί καθώς η Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη όριζε ότι παράλληλα με την ολοκλήρωση της κοινής αγοράς το 1992 όφειλε να έχει ελευθερωθεί από τα εμπόδια και η αγορά των αερομεταφορών, επομένως τα περιθώρια στένευαν.

B. Δεύτερο πακέτο απελευθέρωσης

Το 1990 επιχειρήθηκε νέα δέσμη μέτρων, αυτή τη φορά με σκοπό να αγγίξει το ζήτημα του κρατικού παρεμβατισμού στις αερομεταφορές. Εμβάθυνση της πολιτικής για τις εναέριες μεταφορές, συνιστούν οι κανονισμοί αριθ. 2342/90 του Συμβουλίου της 24ης Ιουλίου 1990 σχετικά με τους ναύλους των τακτικών αεροπορικών γραμμών και αριθ. 2343/90 του Συμβουλίου της 24ης Ιουλίου 1990 για την πρόσβαση των αερομεταφορέων σε δρομολόγια τακτικών ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών και για την κατανομή της μεταφορικής ικανότητας επιβατών μεταξύ αερομεταφορέων στις τακτικές αεροπορικές γραμμές μεταξύ κρατών μελών.

Ακολούθησε ο κανονισμός αριθ. 2344/90 του Συμβουλίου της 24ης Ιουλίου 1990 που τροποποιεί τον κανονισμό υπ' αριθ. 3976/87 για την εφαρμογή του άρθρου 85 παράγραφος 3 της συνθήκης σε ορισμένες κατηγορίες συμφωνιών και εναρμονισμένων πρακτικών στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, ο κανονισμός αριθ. 84/91 της Επιτροπής της 5ης Δεκεμβρίου 1990 σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 85 παράγραφος 3 της συνθήκης σε ορισμένες κατηγορίες συμφωνιών, αποφάσεων και εναρμονισμένων πρακτικών που αφορούν τον από κοινού προγραμματισμό και συντονισμό της μεταφορικής ικανότητας, τις διαβουλεύσεις για τους ναύλους μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων στις τακτικές αεροπορικές γραμμές και την κατανομή του διαθέσιμου χρόνου στους αερολιμένες.

Σημαντικό ρόλο έπαιξαν οι κανονισμοί, αριθ. 294/91 του Συμβουλίου της 4ης Φεβρουαρίου 1991 για τη λειτουργία των αεροπορικών μεταφορών φορτίου μεταξύ κρατών μελών, αριθ. 295/91 του Συμβουλίου της 4ης Φεβρουαρίου 1991 για τη θέσπιση κοινών κανόνων σχετικών με ένα σύστημα αντισταθμιστικών παροχών σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης κατά τις τακτικές αεροπορικές μεταφορές καθώς και ο κανονισμός αριθ. 1284/91 του Συμβουλίου της 14ης Μαΐου 1991 για την τροποποίηση του κανονισμού αριθ. 3975/87

σχετικά με τον καθορισμό των λεπτομερειών εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού που ισχύουν για τις επιχειρήσεις στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών.

Τέλος, ο κανονισμός αριθ. 3922/91¹⁰² του Συμβουλίου της 16ης Δεκεμβρίου 1991 για την εναρμόνιση τεχνικών κανόνων και διοικητικών διαδικασιών στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας, ορίζει την εναρμόνιση τεχνικών κανόνων και διοικητικών διαδικασιών στον τομέα της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας τόσο για το σχεδιασμό, την κατασκευή, τη λειτουργία και τη συντήρηση των αεροσκαφών, όσο και για τα πρόσωπα και τους οργανισμούς που αφορούν οι εργασίες αυτές. Το συμβούλιο τονίζει ότι καμία από τις διατάξεις του κανονισμού «.. δεν εμποδίζει ένα κράτος μέλος να αντιδρά αμέσως σε πρόβλημα ασφάλειας το οποίο ανακύπτει λόγω ατυχήματος, ή συμβάντος ή από εμπειρία κατά την πτήση, και το οποίο αφορά είτε προϊόν που έχει σχεδιαστεί, κατασκευαστεί, λειτουργήσει ή συντηρηθεί σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, είτε πρόσωπο, διαδικασία ή οργανισμό που ενέχεται σε αυτά τα καθήκοντα».

Γ. Τρίτο πακέτο απελευθέρωσης

Το τρίτο πακέτο με περιεχόμενο την απελευθέρωση των αερομεταφορών, αποτέλεσε την κύρια προσπάθεια ανοίγματος της αγοράς και σηματοδεύτηκε από τρεις σημαντικούς κανονισμούς, οι οποίοι ήταν δεσμευτικοί για όλα τα κράτη-μέλη και τέθηκαν σε ισχύ την 1^η Ιανουαρίου 1993. Αντικείμενο τους ήταν η πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορών, στις ενδοκοινοτικές αερομεταφορές δηλαδή η ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στην εσωτερική αγορά, ο τρόπος εφαρμογής των τιμολογίων και οι προϋποθέσεις έκδοσης αδειών λειτουργίας των αερομεταφορέων.

Ο κανονισμός αριθ. 2407/92¹⁰³ του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 1992 περί της εκδόσεως αδειών των αερομεταφορέων αφορά τις απαιτήσεις για τη χορήγηση από τα κράτη μέλη αδειών εκμετάλλευσης σε αερομεταφορείς εγκατεστημένους στην Κοινότητα και τη διατήρηση των αδειών αυτών σε ισχύ. Εξαίρεση στις διατάξεις του κανονισμού αποτελεί «η αεροπορική μεταφορά επιβατών, ταχυδρομείου ή/και φορτίων με μη μηχανοκίνητα ή/και υπερελαφρά μηχανοκίνητα αεροσκάφη καθώς και οι τοπικές πτήσεις που δεν συνεπάγονται

¹⁰² Η ισχύ του Κανονισμού ορίζεται η 1 Ιανουαρίου 1992

¹⁰³ Αντώνης Μ. Αντάπασης, Άγγελος Σ. Γιόκαρης, (1995), *Κώδικας Αεροπορικού Δικαίου και σχετικές ειδικές διατάξεις και διεθνείς συμβάσεις*, Αθήνα- Κομοτηνή, εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα , σελ 384

μεταφορά μεταξύ διαφορετικών αεροδρομίων»¹⁰⁴. Ουσιαστικά τα οι υποχρεώσεις που γεννά ο κανονισμός είναι :

▪ Για τα κράτη:

- ⊗ Να μην χορηγούν ούτε να διατηρούν σε ισχύ άδειες εκμετάλλευσης όταν δεν τηρούνται οι απαιτήσεις του κανονισμού.
- ⊗ Να χορηγεί άδεια εκμετάλλευσης σε επιχείρηση μόνον εφόσον ο κύριος τύπος δραστηριοτήτων της και η τυχόν καταχωρημένη έδρα της βρίσκονται στο εν λόγω κράτος μέλος η κύρια δραστηριότητά της είναι είτε μόνον οι αεροπορικές μεταφορές είτε οι αεροπορικές μεταφορές, σε συνδυασμό με οποιαδήποτε άλλη εμπορική χρήση αεροσκαφών ή επισκευή και συντήρηση αεροσκαφών λόγω κράτη μέλη ή υπήκοοι πρέπει να ελέγχουν την επιχείρηση αυτή κατά τρόπο πραγματικό και διαρκή.
- ⊗ Η άδεια εκμετάλλευσης ισχύει ενόσω ο αερομεταφορέας εκπληρώνει τις υποχρεώσεις του παρόντος κανονισμού. Ωστόσο, ένα κράτος μέλος μπορεί να προβλέψει επανεξέταση μετά την παρέλευση ενός έτους από την έκδοση άδειας εκμετάλλευσης και, στη συνέχεια, ανά πενταετία (αρ.11)

▪ Για τις αεροπορικές επιχειρήσεις:

- ⊗ δεν επιτρέπεται σε καμία εγκατεστημένη στην Κοινότητα επιχείρηση να μεταφέρει αεροπορικώς επιβάτες, ταχυδρομείο ή/και φορτίο έναντι αμοιβής ή/και μίσθωσης στο έδαφος της Κοινότητας, αν δεν της έχει χορηγηθεί η αντίστοιχη άδεια εκμετάλλευσης
- ⊗ Κάθε αιτούσα επιχείρηση αεροπορικών μεταφορών στην οποία χορηγείται άδεια εκμετάλλευσης για πρώτη φορά πρέπει να είναι σε θέση να αποδεικνύει κατά τρόπο ικανοποιητικό στις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους που έχει εκδώσει την άδεια: α) ότι μπορεί να ανταποκριθεί, ανά πάσα στιγμή, στις τρέχουσες και μελλοντικές υποχρεώσεις της, που έχουν

¹⁰⁴ Στις δραστηριότητες αυτές εφαρμόζονται η τυχόν υπάρχουσα εθνική νομοθεσία για τις άδειες εκμετάλλευσης και η κοινοτική και εθνική νομοθεσία σχετικά με το πιστοποιητικό αερομεταφορέα

καθοριστεί με βάση ρεαλιστικές εκτιμήσεις, για περίοδο 24 μηνών από την έναρξη των δραστηριοτήτων του και β) ότι μπορεί να ανταποκριθεί στα λογικώς αναμενόμενα πάγια και λειτουργικά έξοδα τα οποία συνεπάγονται οι δραστηριότητες αυτές, σύμφωνα με το επιχειρηματικό του πρόγραμμα, για περίοδο τριών μηνών από την έναρξή τους, χωρίς να χρησιμοποιήσει τα εξ αυτών έσοδα

⊗ Ο αερομεταφορέας πρέπει να ασφαρίζεται κατά κινδύνων αστικής ευθύνης ατυχημάτων, ιδίως όσον αφορά τους επιβάτες, τις αποσκευές, το φορτίο, το ταχυδρομείο και τους τρίτους (αρ.7)

⊗ δεν υποχρεούται μεν να έχει στην κυριότητά του αεροσκάφη προκειμένου να λάβει ή να διατηρήσει την άδεια εκμετάλλευσης αλλά ένα κράτος μέλος θα απαιτεί, από τους αερομεταφορείς στους οποίους έχει χορηγήσει άδεια να διαθέτουν ένα ή περισσότερα αεροσκάφη κατά κυριότητα ή βάσει οποιασδήποτε μίσθωσης (αρ.8)

⊗ ο αερομεταφορέας πρέπει επίσης να πληροί τις απαιτήσεις του εθνικού δικαίου, εφόσον δεν αντιβαίνουν το κοινοτικό δίκαιο.

Ο κανονισμός αριθ. 2408/92¹⁰⁵ του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 1992 για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών. Βάσει του κανονισμού κάθε κράτος μέλος¹⁰⁶ δικαιούται να ρυθμίζει μέχρι την 1η Απριλίου 1997 χωρίς να κάνει διακρίσεις με βάση την εθνικότητα του ιδιοκτήτη και την ταυτότητα του αερομεταφορέα, είτε αυτός είναι κάτοχος δικαιώματος είτε έχει υποβάλει αίτηση για τα αντίστοιχα δρομολόγια, την πρόσβαση στα εντός του εδάφους του δρομολόγια αερομεταφορέων στους οποίους έχει χορηγήσει άδεια δυνάμει του κανονισμού αριθ. 2407/92, χωρίς κατά τα άλλα να θίγει την κοινοτική νομοθεσία και ιδίως τους κανόνες του ανταγωνισμού.

¹⁰⁵ Αντώνης Μ. Αντάπασης, Άγγελος Σ. Γιόκαρης, (1995), *Κώδικας Αεροπορικού Δικαίου και σχετικές ειδικές διατάξεις και διεθνείς συμβάσεις*, Αθήνα- Κομοτηνή, εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, σελ 33

¹⁰⁶ Εξαιρούνται από τον παρόν κανονισμό: οι αερολιμένες των ελληνικών νησιών και οι αερολιμένες των νησιών του Ατλαντικού που αποτελούν την αυτόνομη περιοχή των Αζόρων έως τις 30 Ιουνίου 1993, ενώ ο αερολιμένας του Γιβραλτάρ τελεί από την επιφύλαξη των νομικών θέσεων που έχουν σχετικά το Βασίλειο της Ισπανίας και το Ηνωμένο Βασίλειο, όσον αφορά τη διαμάχη ως προς την κυριαρχία επί του εδάφους.

Το άρθρο 4 ορίζει ότι ένα κράτος μέλος κατόπιν διαβουλεύσεων με άλλα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη και αφού ενημερώσει την Επιτροπή και τους αερομεταφορείς που εκτελούν το δρομολόγιο αυτό, πρέπει «να επιβάλλει υποχρεώσεις παροχής δημόσιων υπηρεσιών σε τακτικές αεροπορικές γραμμές προς αερολιμένα που εξυπηρετεί περιφερειακή περιοχή ή περιοχή ανάπτυξης που βρίσκεται στο έδαφός του ή σε γραμμή μικρής συχνότητας, προς οποιοδήποτε περιφερειακό αερολιμένα στο έδαφός του, εφόσον οι γραμμές αυτές θεωρούνται δρομολόγια ζωτικής σημασίας για την οικονομική ανάπτυξη της περιφέρειας όπου βρίσκεται ο αερολιμένας και στο μέτρο που απαιτείται προκειμένου να εξασφαλίζεται, στο συγκεκριμένο δρομολόγιο, επαρκής εξυπηρέτηση τακτικών αεροπορικών γραμμών που πληρούν καθορισμένα κριτήρια συνέχειας, τακτικότητας, μεταφορικής ικανότητας και τιμών, τα οποία ο αερομεταφορέας δεν επρόκειτο άλλως να πληροί εάν ελάμβανε αποκλειστικά υπόψη το εμπορικό συμφέρον του.» Η Επιτροπή θα δημοσιεύσει την ύπαρξη αυτής της υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

Ο παρών κανονισμός δεν θίγει το δικαίωμα κάθε κράτους μέλους να ρυθμίζει, αδιακρίτως εθνικότητας ή ταυτότητας του αερομεταφορέα, την κατανομή της κυκλοφορίας μεταξύ των αερολιμένων ενός και του αυτού συστήματος αερολιμένων. Ενώ η άσκηση των δικαιωμάτων μεταφορών υπόκειται σε δημοσιευμένους κοινοτικούς, εθνικούς, περιφερειακούς ή τοπικούς λειτουργικούς κανόνες όσον αφορά την ασφάλεια, την προστασία του περιβάλλοντος και την κατανομή του διαθέσιμου χρόνου χρήσης αερολιμένα. Η έναρξη ισχύς του κανονισμού ορίζεται η 1^η Ιανουαρίου 1993.

Τέλος ο κανονισμός α.ρ.2409/92 του Συμβουλίου της 23^{ης} Ιουλίου 1992 για τους ναύλους και τα κόμιστρα των αεροπορικών γραμμών, προβλέπει τον ελεύθερο καθορισμό των ναύλων και των κομίστρων στις τακτικές και έκτακτες γραμμές υπό ορισμένες διαφυλάξεις ικανές να προστατεύσουν τα συμφέροντα του τομέα και των καταναλωτών. Ορίζει ιδίως τη διαδικασία εξέτασης των νέων τιμολογίων από τα κράτη μέλη και τον κανόνα διπλής απόρριψης. Το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού ορίζει ότι αφορά γραμμές για μεταφορές που πραγματοποιούνται *καθ' ολοκληρίαν μέσα στην Κοινότητα*. Εκτός πεδίου ορίζονται , κόμιστρα και ναύλοι εξωκοινοτικών μεταφορέων και όσοι καθορίζονται σύμφωνα με τις συμβάσεις παραχώρησης δημόσιας υπηρεσίας (βλ. κανονισμό 2408/92).



Οι ναύλοι ναυλωμένων πτήσεων, οι τιμές ναύλωσης και τα κόμιστρα που χρεώνουν οι κοινοτικοί μεταφορείς ορίζονται με βάση την ελεύθερη συμφωνία ανάμεσα στα ενδιαφερόμενα μέρη. Οι ναύλοι αυτοί μπορούν να δημοσιευθούν με τρόπο και όρους που ρυθμίζει ο κανονισμός, ενώ μπορεί και να αποσυρθεί με τον αντίστοιχο τρόπο. Η Επιτροπή μεσολαβεί τόσο στις διαβουλεύσεις μεταξύ των μερών όσο και στην σωστή πληροφόρηση των ενδιαφερόμενων για τους δημοσιευμένους ναύλους και έχει τη δυνατότητα να κρίνει την «τύχη» ενός ναύλου.» (αναστολή- απόσυρση κ.α)

3.2.3.3 Νεότερες ρυθμίσεις ανά κατηγορία.¹⁰⁷

A. Εσωτερική αγορά.

- ✓ Κοινοί κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην ΕΕ.

Ισχύει ο κανονισμός αριθ. [1008/2008](#)¹⁰⁸ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 24^{ης} Σεπτεμβρίου 2008 σχετικά με κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην ΕΕ. Ρυθμίζει τη χορήγηση αδειών στους κοινοτικούς αερομεταφορείς, τα δικαιώματα που ισχύουν για αυτούς και την τιμολόγηση των αεροπορικών δρομολογίων.

- ✓ Σχέδιο δράσης για τους αερολιμένες στην Ευρώπη.

¹⁰⁷ http://europa.eu/legislation_summaries/transport/air_transport/index_el.htm

¹⁰⁸ Ο κανονισμός αυτός καταργεί και αντικαθιστά τρεις κανονισμούς της τρίτης «δέσμης» για τις αεροπορικές μεταφορές: τον κανονισμό αριθ. 2407/92 περί της εκδόσεως αδειών των αερομεταφορέων, τον κανονισμό αριθ. 2408/92 για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών και τον κανονισμό αριθ. 2409/92 για τους ναύλους και τα κόμιστρα των αεροπορικών γραμμών.

Η Επιτροπή προτείνει μια οδηγία για τα αερολιμενικά τέλη, καθώς και μια έκθεση για την εφαρμογή της οδηγίας 96/67/EK σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά υπηρεσιών εδάφους στους αερολιμένες. Η ανακοίνωση της Επιτροπής, της 24ης Ιανουαρίου 2007, προς το Συμβούλιο, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών με τίτλο «Σχέδιο δράσης για τη χωρητικότητα, την αποτελεσματική λειτουργία και την ασφάλεια των αερολιμένων στην Ευρώπη»¹⁰⁹, αναγγέλλει καίριας σημασίας δράσεις, όπως την καλύτερη αξιοποίηση της υπάρχουσας χωρητικότητας των αερολιμένων, την ανάπτυξη μιας συνεκτικής προσέγγισης των δραστηριοτήτων εναέριας ασφάλειας στους αερολιμένες, την προώθηση της «συντροπικότητας»¹¹⁰, βελτίωση της περιβάλλουσας χωρητικότητας των αερολιμένων και του πλαισίου προγραμματισμού νέων αερολιμενικών υποδομών με την ανάπτυξη και εφαρμογή οικονομικά αποδοτικών τεχνολογικών λύσεων.

✓ Εναρμόνιση των κανόνων και των διαδικασιών στην πολιτική αεροπορία.

Ο Κανονισμός αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 1991 για την εναρμόνιση των τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας, στοχεύει την εξασφάλιση υψηλού επιπέδου ασφάλειας και τη βελτίωση της λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς, με την ενσωμάτωση στην ενωσιακή νομοθεσία τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών στον τομέα της αεροπορίας, όπως καταρτίστηκε από τον Σύνδεσμο Αεροπορικών Αρχών (JAA), και όπως οφείλουν οι χώρες της ΕΕ να συμμορφωθούν. Ισχύει και για την εναρμόνιση εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης των τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών στον τομέα της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας, σχετικά με τη λειτουργία και τη συντήρηση των αεροσκαφών και σε πρόσωπα και οργανισμούς που εμπλέκονται σε αυτές τις εργασίες.

✓ Θεματική για τη γενική και επαγγελματική αεροπορία.

Η ανακοίνωση της Επιτροπής της 11ης Ιανουαρίου 2008 με τίτλο – «Θεματική για βιώσιμο μέλλον στην γενική και επαγγελματική αεροπορία» προτείνει την ένταξή του τομέα αυτού στην πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις αεροπορικές μεταφορές, ώστε να διασφαλιστεί αναλογικότητα των ρυθμίσεων και να βελτιστοποιηθούν οι

¹⁰⁹ COM(2006) 819

¹¹⁰ Η ολοκλήρωση και η συνεργασία μεταξύ μέσων μεταφοράς.

υπάρχουσες αλλά περιορισμένες υποδομές και πόροι. Κυριότεροι στόχοι είναι η βελτίωση της συλλογής δεδομένων, η διασφάλιση αναλογικότητας των ρυθμίσεων, η ενσωμάτωση του τομέα αυτού στις πρωτοβουλίες της Επιτροπής με κατάλληλο τρόπο, καθώς και η βελτίωση της χρήσης της υπάρχουσας χωρητικότητας και της πρόσβασης στις παγκόσμιες αγορές, με διασφάλιση παράλληλα της περιβαλλοντικής βιωσιμότητας.

- ✓ Κατευθύνσεις για τη χρηματοδότηση των αερολιμένων και τις κρατικές ενισχύσεις σε αεροπορικές εταιρείες, για την έναρξη νέων γραμμών με αναχώρηση από περιφερειακούς αερολιμένες.

Η ανακοίνωση¹¹¹ της Επιτροπής της 9ης Δεκεμβρίου 2005 "κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τη χρηματοδότηση των αερολιμένων και η ενίσχυση εκκίνησης σε αεροπορικές εταιρείες για αναχώρηση από περιφερειακούς αερολιμένες", διευκρινίζει πώς εφαρμόζονται οι κανόνες ανταγωνισμού για τη χρηματοδότηση των αερολιμένων και για τις ενισχύσεις εκκίνησης που χορηγούνται σε αεροπορικές εταιρείες από το κράτος. Ο στόχος της Επιτροπής είναι η αντιμετώπιση της ατμοσφαιρικής συμφόρησης των μεταφορών στα κύρια αεροδρόμια της Ευρώπης και να καταστήσει ευκολότερο για τους ευρωπαίους πολίτες να ταξιδεύουν, διασφαλίζοντας παράλληλα ότι οι κανόνες περί ανταγωνισμού τηρούνται.

- ✓ Στατιστικά στοιχεία σχετικά με τις εναέριες μεταφορές επιβατών, εμπορευμάτων και ταχυδρομείου.

Ο κανονισμός αριθ. 437/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Φεβρουαρίου 2003 αποσκοπεί, να δημιουργηθεί μια σταθερή στατιστική βάση για να διατυπώσει την πολιτική αερομεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σχετικά με τις στατιστικές καταγραφές των αεροπορικών μεταφορών επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου. Η συλλογή των πληροφοριών πρέπει να είναι αξιόπιστη, τακτική, ενημερωμένη και συγκρίσιμη ώστε να καταστήσει δυνατή την παροχή ενός ολοκληρωμένου συστήματος πληροφοριών.

¹¹¹ Βλ. σχετική απόφαση 2004/393/ΕΚ της Επιτροπής της 12ης Φεβρουαρίου 2004 σχετικά με τα πλεονεκτήματα που χορηγούνται από την Περιφέρεια Βαλλονίας και η Brussels South Charleroi Airport στην αεροπορική εταιρεία Ryanair κατά την εγκατάστασή της στο Charleroi [EE L 137 της 30.04.2004].

✓ Παροχή υπηρεσιών εδάφους στα αεροδρόμια της Κοινότητας.

Η Οδηγία 96/67/ΕΚ¹¹² του Συμβουλίου της 15ης Οκτωβρίου 1996 σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά υπηρεσιών εδάφους στους αερολιμένες της Κοινότητας, εφαρμόζεται σε όλους τους κοινοτικούς αερολιμένες ανοικτούς στην εμπορική κίνηση, εφόσον η ετήσια κίνηση τους δεν είναι κάτω των δύο εκατομμυρίων επιβατών ή 50.000 τόνων φορτίου. Ο φορέας διαχείρισης του αερολιμένα, ο χρήστης αεροδρόμιου ή ο πάροχος υπηρεσιών πρέπει, σύμφωνα με την εποπτεία του διορισμένου ελεγκτή, να διαχωρίζουν αυστηρά τους λογαριασμούς των υπηρεσιών εδάφους τους από τους λογαριασμούς των λοιπών δραστηριοτήτων τους. Η παρούσα οδηγία προβλέπει σταδιακό χρονοδιάγραμμα εφαρμογής, ανάλογα με το αν πρόκειται για αυτοεξυπηρέτηση¹¹³ ή υπηρεσίες τρίτου χειρισμού¹¹⁴.

✓ Κοινό σύστημα χρέωσης των αεροναυτιλιακών υπηρεσιών.

Ο κανονισμός αριθ. 1794/2006¹¹⁵ της Επιτροπής της 6ης Δεκεμβρίου 2006, για τον καθορισμό κοινού συστήματος χρέωσης των αεροναυτιλιακών υπηρεσιών εξασφαλίζει τη διαφάνεια και τη διαβούλευση σχετικά με το πόσες είναι οι δαπάνες αεροναυτιλίας παροχής υπηρεσιών οι οποίες υπολογίζονται και κατανέμονται μεταξύ των διαφόρων υπηρεσιών. Εισάγει κοινό σύστημα¹¹⁶ χρέωσης των αεροναυτιλιακών υπηρεσιών που παρέχεται σε όλες τις φάσεις της πτήσης. Το σύστημα αυτό έχει σχεδιαστεί για να βοηθήσει να βελτιωθεί η διαφάνεια στον τρόπο με τον οποίο πρέπει να καταβληθούν τα έξοδα από τους χρήστες του εναέριου χώρου.

B. Παροχή υπηρεσιών και άδειες

✓ Κοινό πλαίσιο για τα αερολιμενικά τέλη.

Η οδηγία 2009/12/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2009 για τα αερολιμενικά τέλη αποσκοπεί στη δημιουργία ενός κοινού πλαισίου για τη ρύθμιση των αερολιμενικών τελών στα αεροδρόμια της Ευρωπαϊκής.

¹¹² Από την 1η Ιανουαρίου 2001, η οδηγία εφαρμόζεται σε όλους τους αερολιμένες που βρίσκονται στο έδαφος του κράτους μέλους στο οποίο η ετήσια κίνηση δεν είναι μικρότερη από 2 εκατομμύρια επιβατών ή 50 000 τόνων φορτίου.

¹¹³ Υπηρεσίες όπου οι αεροπορικές εταιρείες μπορούν να υλοποιούν οι ίδιες.

¹¹⁴ Υπηρεσίες που παρέχονται από τρίτες εταιρείες.

¹¹⁵ Τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1191/2010

¹¹⁶ Το κοινό σύστημα χρέωσης υπόκειται στις αρχές που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 550/2004 και πρέπει να συμμορφώνονται με τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) Σύμβαση του Σικάγου για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία

✓ Κατανομή του διαθέσιμου χρόνου χρήσης.

Ο κανονισμός αριθ. 95/93 του Συμβουλίου, της 18ης Ιανουαρίου 1993, σχετικά με τους κοινούς κανόνες για την κατανομή του διαθέσιμου χρόνου χρήσης¹¹⁷ στους κοινοτικούς αερολιμένες στοχεύει να εξασφαλίσει, όταν η χωρητικότητα των αερολιμένων είναι σπάνια, τις διαθέσιμες υποδοχές προσγείωσης και απογείωσης, ώστε να χρησιμοποιούνται αποτελεσματικά και να διανέμονται με δίκαιο, αμερόληπτο και διαφανή τρόπο.

✓ Ασφάλιση των αερομεταφορέων και των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών.

Ο κανονισμός αριθ. 785/2004¹¹⁸ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Απριλίου 2004, για τις απαιτήσεις ασφάλισης των αερομεταφορέων και των επιχειρήσεων εκμετάλλευσης αεροσκαφών αποβλέπει στον καθορισμό των ελάχιστων απαιτήσεων ασφάλισης εις ό,τι αφορά τους αερομεταφορείς και τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών, δηλαδή τόσο για τις εμπορικές όσο και για τις ιδιωτικές πτήσεις, έναντι των επιβατών, των αποσκευών, του φορτίου και τρίτων. Όσον αφορά τη μεταφορά ταχυδρομείου, οι απαιτήσεις ασφάλισης είναι αυτές που προβλέπονται από τον κανονισμό αριθ. 1008/2008 καθώς και από τις εθνικές νομοθεσίες των κρατών μελών. Ο κανονισμός εφαρμόζεται σε όλους τους αερομεταφορείς και όλες τις επιχειρήσεις εκμετάλλευσης αεροσκαφών που εκτελούν πτήσεις εντός ή υπέρ του εδάφους κράτους μέλους ή προς ή από κράτος μέλος στο οποίο εφαρμόζεται η Συνθήκη.

✓ Άδειες του προσωπικού στην πολιτική αεροπορία.

Η Οδηγία 91/670/ΕΟΚ¹¹⁹ του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 1991, σχετικά με την αμοιβαία αποδοχή των αδειών για τα πρόσωπα που εργάζονται στην πολιτική αεροπορία καθορίζει κοινοτική διαδικασία για την αμοιβαία αποδοχή των πτυχίων και των προσόντων των ατόμων που εργάζονται στην πολιτική αεροπορία, προκειμένου να εξασφαλίσει ότι οι αεροπορικές μεταφορές λειτουργούν αποτελεσματικά και με ασφάλεια και να εξασφαλιστεί η ελεύθερη κυκλοφορία των εν λόγω εργαζομένων σε όλη

¹¹⁷ Αφορά την άδεια να προσγειωθεί και να απογειωθεί σε συγκεκριμένη ημερομηνία και ώρα στους κορεσμένους αερολιμένες, τα λεγόμενα Slots

¹¹⁸ Ο κανονισμός δεν εφαρμόζεται στα κρατικά αεροσκάφη (στρατιωτικά, τελωνειακά ή αστυνομικά αεροσκάφη) και σε ειδικά αερομοντέλα.

¹¹⁹ Από τις 7 Απριλίου 2008, η οδηγία 91/670/ΕΟΚ θα καταργηθεί από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008, η οποία καθορίζει ένα πλαίσιο για τον καθορισμό και την εφαρμογή των τεχνικών κανόνων και κοινών διοικητικής φύσης διαδικασιών στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας, και ιδρύει Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA).

την Κοινότητα. Περιγράφει τους όρους υπό τους οποίους τα κράτη μέλη πρέπει να αποδέχονται τα πιστοποιητικά που εκδίδονται από άλλα κράτη μέλη, μαζί με τα σχετικά προνόμια και τα πιστοποιητικά.

✓ Άδεια ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας.

Η οδηγία 2006/23/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Απριλίου 2006, για κοινοτική άδεια ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας εφαρμόζεται για τους υποψήφιους για άδεια εκπαιδευόμενου ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας και για τους ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας που απασχολούνται από φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας που λειτουργούν κυρίως στον τομέα της γενικής εναέριας κυκλοφορίας. Τα κράτη μέλη οφείλουν να ορίσουν έναν ή περισσότερους φορείς ως εθνική τους εποπτική αρχή να αναλάβει τα καθήκοντα που ανατίθενται, βάσει των νέων κανόνων. Τα κράτη μέλη πρέπει να εξασφαλίζουν ότι οι εθνικές εποπτικές αρχές ασκούν τις εξουσίες τους με αμεροληψία και διαφάνεια

Γ. Δικαιώματα των Επιβατών

✓ Προστασία των επιβατών αεροπορικών μεταφορών.

Η ανακοίνωση της Επιτροπής, της 21ης Ιουνίου 2000 προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την προστασία των επιβατών αεροπορικών μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση, αποτέλεσε την αφετηρία μιας εκστρατείας για την ενημέρωση των επιβατών αεροπορικών μεταφορών σχετικά με τα δικαιώματά τους βάσει της κοινοτικής νομοθεσίας. Ο "χάρτης των δικαιωμάτων των επιβατών» έχει αναρτηθεί στα αεροδρόμια της Ευρώπης ενώ η πολιτική που προτείνεται στην παρούσα ανακοίνωση, συνδυάζει τόσο την κοινοτική νομοθεσία, μέσω διαφόρων νομοθετικών πράξεων, καθώς και τις εθελοντικές δεσμεύσεις από τον τομέα των αεροπορικών μεταφορών.

✓ Δικαιώματα των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα.

Ο κανονισμός αριθ. 1107/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Ιουλίου 2006, σχετικά με τα δικαιώματα των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα όταν ταξιδεύουν αεροπορικά, απαγορεύει στους αερομεταφορείς να αρνούνται την κράτηση ή την επιβίβαση ενός ατόμου για λόγους αναπηρίας. Υπάρχουν πάντως ορισμένες εξαιρέσεις ή παρεκκλίσεις που δικαιολογούνται για λόγους ασφαλείας, τους οποίους καθορίζει ο νόμος.

✓ Ηλεκτρονικά συστήματα κράτησης θέσεων.

Ο κανονισμός αριθ. 80/2009¹²⁰ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Ιανουαρίου 2009 σχετικά με έναν κώδικα δεοντολογίας για τα ηλεκτρονικά συστήματα κράτησης θέσεων, στοχεύει στη θέσπιση ενός εναρμονισμένου κώδικα συμπεριφοράς, προκειμένου να διασφαλίζεται η διαφάνεια όσον αφορά τον ανταγωνισμό και την προστασία των συμφερόντων των καταναλωτών.

✓ Συστήματα αντισταθμιστικών παροχών σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης.¹²¹

Ο κανονισμός αριθ. 261/2004¹²² του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 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, εφαρμόζεται σε επιβάτες που αναχωρούν από αερολιμένα στο έδαφος κράτους μέλους στο οποίο εφαρμόζεται η συνθήκη, είτε που αναχωρούν από αερολιμένα στο έδαφος τρίτης χώρας με προορισμό αερολιμένα στο έδαφος κράτους μέλους στο οποίο εφαρμόζεται η συνθήκη.

Με την προϋπόθεση ότι οι επιβάτες έχουν επιβεβαιωμένη κράτηση στη συγκεκριμένη πτήση και παρουσιάζονται στον έλεγχο εισιτηρίων την ώρα που έχει υποδειχθεί προηγουμένως εγγράφως ή, εφόσον δεν προσδιορίζεται ώρα, το αργότερο σαράντα πέντε λεπτά πριν από την αναγραφόμενη αναχώρηση της πτήσης. Ο κανονισμός θεσπίζει, τα ελάχιστα δικαιώματα των επιβατών στις παρακάτω περιπτώσεις:

1. άρνηση επιβίβασης παρά τη θέλησή τους
2. ματαίωση της πτήσης τους
3. καθυστέρηση της πτήσης τους

¹²⁰ Καταργεί τον κανονισμό αριθ. 2299/89 του Συμβουλίου, και τον κανονισμό αριθ. 295/91

¹²¹ Βλ. Ηλιάνα Χριστοδούλου, « Η κοινή πολιτική των μεταφορών», στο «Εισαγωγή στις ευρωπαϊκές Σπουδές, τόμος Γ', Οικονομική ολοκλήρωση και πολιτικές, το ρυθμιστικό πλαίσιο», επιμέλεια Κ. Στεφάνου, (2006), Αθήνα, Ι. Σιδέρης, σελ.3391-392

¹²² Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται για τα δωρεάν ταξίδια ή τα ταξίδια με μειωμένο ναύλο που δεν διατίθεται άμεσα ή έμμεσα στο κοινό.

- ✓ Ενημέρωση των επιβατών για την ταυτότητα του αερομεταφορέα και «μαύρη λίστα» των επικίνδυνων εταιρειών.

Ο κανονισμός αριθ. 2111/2005 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Δεκεμβρίου 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, αποβλέπει να καταστήσει υποχρεωτικές οι επιθεωρήσεις στο έδαφος και να αναγκασθούν τα κράτη μέλη να προβαίνουν σε εκτενέστερη ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με την ασφάλεια των αεροπορικών εταιρειών. Σκοπός του νομοθετήματος είναι να δοθεί στους επιβάτες το δικαίωμα πληροφόρησής τους για την ταυτότητα του αερομεταφορέα που θα εκτελέσει την πτήση, για την οποία έχουν κάνει κράτηση θέσης και, παράλληλα, να ενισχυθεί η υποχρέωση των κρατών μελών να κοινοποιούν πληροφορίες σχετικές με την ασφάλεια πτήσεων. Θα απαγορευθεί στις εταιρείες που θεωρούνται επισφαλείς να εκτελούν πτήσεις και θα αναγράφονται σε «μαύρη λίστα»¹²³ που δημοσιεύεται και είναι προσβάσιμη σε όλους.

Δ. Εναέρια ασφάλεια

- ✓ Αναφορά περιστατικών.

Η Οδηγία 2003/42/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Ιουνίου 2003, για την αναφορά περιστατικών στην πολιτική αεροπορία, καλύπτει συμβάντα που θέτουν σε κίνδυνο ή που, αν δεν διορθωθούν, θα θέσουν σε κίνδυνο το αεροσκάφος, τους επιβαίνοντες σε αυτό ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο. Αντικείμενο της οδηγίας είναι να βελτιωθεί η ασφάλεια πτήσεων με την εξασφάλιση ότι οι κρίσιμες για την ασφάλεια πληροφορίες αναφέρονται, συλλέγονται, αποθηκεύονται, προστατεύονται και διαδίδονται με σκοπό να διευκολυνθεί η αποτελεσματική ανάλυση και παρακολούθηση, ώστε να προληφθούν μελλοντικά ατυχήματα και συμβάντα.

- ✓ Ενημέρωση των επιβατών για την ταυτότητα του αερομεταφορέα.

Η οδηγία 2004/36/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Απριλίου 2004, σχετικά με την ασφάλεια των αεροσκαφών τρίτων χωρών τα οποία χρησιμοποιούν κοινοτικούς αερολιμένες, θεσπίζει μια εναρμονισμένη προσέγγιση για

¹²³ Η λίστα δημοσιεύεται στο Διαδίκτυο και στην Επίσημη Εφημερίδα.

την αποτελεσματική εφαρμογή των διεθνών προτύπων ασφαλείας στην Κοινότητα, μέσω της εναρμόνισης των κανόνων και διαδικασιών για τις επιθεωρήσεις διαδρόμου των αεροσκαφών τρίτων χωρών τα οποία προσγειώνονται σε αερολιμένες που βρίσκονται στα κράτη μέλη. Η παρούσα οδηγία αποσκοπεί στη βελτίωση της αεροπορικής ασφάλειας, εξασφαλίζοντας ότι αεροσκάφη τρίτων χωρών, τα οποία χρησιμοποιούν κοινοτικούς αερολιμένες πληρούν τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας.

✓ Αστική ευθύνη των αερομεταφορέων σε περίπτωση ατυχήματος.

Ο κανονισμός αριθ. 2027/97 του Συμβουλίου, της 9ης Οκτωβρίου 1997, για την ευθύνη του αερομεταφορέα σε σχέση με τη μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους, ορίζει και εναρμονίζει τις υποχρεώσεις των κοινοτικών αερομεταφορέων όσον αφορά τη φύση και τα όρια της ευθύνης τους σε περίπτωση ατυχήματος για τους επιβάτες. Ο παρών κανονισμός στοχεύει στην εναρμόνιση των κανόνων για την ευθύνη του αερομεταφορέα και τη βελτίωση του επιπέδου αποζημίωσης και προστασίας των επιβατών που ενέχονται σε αεροπορικά δυστυχήματα. Ακόμα ισχύει για ζημία που προκαλείται σε περίπτωση θανάτου, τραυματισμού ή άλλης σωματικής βλάβης σε επιβάτη, εάν το εν λόγω ατύχημα έλαβε χώρα μέσα σε αεροσκάφος ή κατά τη διάρκεια μιας από τις εργασίες επιβίβασης ή αποβίβασης. Ο μεταφορέας μπορεί να απαλλαγεί από την ευθύνη του μόνον εφόσον αποδείξει ότι η ζημία προκλήθηκε από αμέλεια του τραυματισθέντος ή αποθανόντος επιβάτη.

E. Προστασία του περιβάλλοντος

- ✓ Clean Sky. Ο κανονισμός αριθ. 71/2008 του Συμβουλίου, της 18ης Δεκεμβρίου 2007 για τη σύσταση της κοινής επιχείρησης Clean Sky¹²⁴, δημιουργήθηκε για να διαρκέσει έως τις 31 Δεκεμβρίου 2017. Σε αριθμητικά στοιχεία, "Clean Sky"¹²⁵ έχει ως στόχο να μειώσει τις εκπομπές CO₂ κατά 50%, των NO_x κατά 80% και ηχορρύπανσης κατά 50% έως το 2020. Το "Clean Sky" στοχεύει να ενώσει τον δημόσιο και τον ιδιωτικό τομέα, με κινητήριες δυνάμεις την έρευνα για την ανάπτυξη των τεχνολογιών που απαιτούνται για ένα καθαρό, ανταγωνιστικό και καινοτόμο σύστημα των αεροπορικών μεταφορών. Ο

¹²⁴ Η "Clean Sky" Κοινή Τεχνολογική Πρωτοβουλία (ΚΤΠ), μια δημόσια-ιδιωτική εταιρική σχέση, αποτελεί μέρος του ειδικού προγράμματος "Συνεργασία" (7ο πρόγραμμα-πλαίσιο για την έρευνα και την τεχνολογική ανάπτυξη).

¹²⁵ Εκτός από την «Clean Sky», είναι πέντε άλλες πρωτοβουλίες του τύπου αυτού που προγραμματίζονται στους τομείς της μικρογράφησης (ENIAC), αόρατο πληροφοριακά συστήματα (ARTEMIS), καινοτόμου ιατρικής, του υδρογόνου και των κυψελών καυσίμου και της παγκόσμιας παρακολούθησης του περιβάλλοντος και της ασφάλειας (GMES)

κανονισμός αυτός δίνει μια ολοκληρωμένη εικόνα για το πώς αυτή η κοινή επιχείρηση θα αναπτυχθεί στην πράξη.

✓ Ενσωμάτωση του περιβάλλοντος στον τομέα των αερομεταφορών.

Η ανακοίνωση της Επιτροπής της 1ης Δεκεμβρίου 1998 προς το Συμβούλιο, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών: Αεροπορικές Μεταφορές και το Περιβάλλον, καθορίζει τη στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για να θέσει σε εφαρμογή μια συνεκτική και φιλική προς το περιβάλλον πολιτική στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών. Ακολουθεί η ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών της 27ης Σεπτεμβρίου 2005: Η μείωση του αντίκτυπου των κλιματικών μεταβολών της Αεροπορίας.

✓ Χειρισμός του θορύβου στα αεροδρόμια της Κοινότητας.

Η οδηγία 2002/30/EK¹²⁶ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Μαρτίου 2002 σχετικά με τη θέσπιση των κανόνων και διαδικασιών για τη θέσπιση περιορισμών στο προκαλούμενο θόρυβο στους κοινοτικούς αερολιμένες, έχει ως στόχο να προωθήσει τη βιώσιμη ανάπτυξη των αεροπορικών μεταφορών μέσω της μείωσης της ηχορύπανσης από τα αεροσκάφη. Σημειωτέον η οδηγία εισαγάγει μια σειρά περιορισμών λειτουργίας, συμπεριλαμβανομένης της σταδιακής απόσυρσης των πλέον θορυβωδών αεροσκαφών στα αεροδρόμια με πρόβλημα θορύβου.

✓ Αεροπορία και κλιματολογικές αλλαγές.

Η Επιτροπή προτείνει να συμπεριληφθεί ο τομέας των αερομεταφορών στις εκπομπές του θερμοκηπίου στην Κοινότητα και στο σύστημα εμπορίας αερίων, όπως αναφέρει στην ανακοίνωση της προς το Συμβούλιο, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών της 27ης Σεπτεμβρίου 2005, με τίτλο «Περιορισμός του αντίκτυπου της αεροπορίας στο κλίμα». Η Επιτροπή εξετάζει νέα και υπάρχοντα μέσα και εργαλεία για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών.

¹²⁶ Καταργεί τον κανονισμό αριθ. 925/1999 .

- ✓ Περιβαλλοντική πιστοποίηση των αεροσκαφών, των εξαρτημάτων και του εξοπλισμού τους.

Ο κανονισμός αριθ. 1702/2003 της Επιτροπής, της 24ης Σεπτεμβρίου 2003, για τον καθορισμό εκτελεστικών κανόνων για την πιστοποίηση αξιοπιστίας και την περιβαλλοντική πιστοποίηση αεροσκαφών και των σχετικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού, καθώς και για την πιστοποίηση φορέων σχεδιασμού και παραγωγής, αποσκοπεί στην καθιέρωση ενός νέου συστήματος πιστοποίησης που αποτελεί αρμοδιότητα του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας (AESA).

3.2.3.4 Οι αλλαγές που επέφεραν οι δέσμες μέτρων - συνοπτική αξιολόγηση .

Είναι γεγονός ότι ο κλάδος των αερομεταφορών είχε στην πορεία προς την φιλελευθεροποίηση να αντιμετωπίσει δύο δεδομένα. Τα συμφέροντα των εθνικών αερομεταφορέων που απολάμβαναν καθεστώς κρατικών εταιρειών απ' τη μια και τη σταδιακή αντιμετώπιση της δύναμης των κοινοπραξιών μεγάλων αεροπορικών εταιριών η ύπαρξη των οποίων δικαιολογούταν από τις συνθήκες ολιγοπωλίου, που επικρατούσαν και που καλούνταν να ανταπεξέλθουν. Το υφιστάμενο θεσμικό και λειτουργικό καθεστώς που διέπνεε τις αερομεταφορές χαρακτηρίζονταν από κρατικές διμερείς συμβάσεις και πολυμερείς συμφωνίες μεταξύ των εταιρειών.

i. Α' και Β' δέσμη μέτρων τιμολογιακή πολιτική – είσοδος στην αγορά- ανταγωνισμός:

Η πρώτη δέσμη μέτρων το 1987 ουσιαστικά δίνει τέλος στο παιχνίδι των ναύλων, εγκαταλείπεται το καθεστώς της διπλής έγκρισης που ίσχυε, δηλαδή της αποδοχής ναύλου από την χώρα προέλευσης και τη χώρα προορισμού, ενώ καθιερώνει το σύστημα ζωνών τιμολογίων.¹²⁷ Σύμφωνα με αυτό θα ορίζονται για κάθε ζώνη δύο τιμές, η ανώτερη και η κατώτερη τιμή, επομένως σε μια γραμμή δρομολογίου οι εταιρείες ήταν ελεύθερες να καθορίζουν τα τιμολόγια τους με βάση τις δυο τιμές. Πρόσθετη βαρύτητα δίνεται στις ζώνες ελαστικότητας για φθηνά¹²⁸ και πολύ φθηνά τιμολόγια καθώς και στα κριτήρια αποδοχής ενός

¹²⁷ Σαμπράκος Ευάγγελος, (2001), *Εισαγωγή στην οικονομική των μεταφορών*, Αθήνα, εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, σελ.272-273

¹²⁸ Για τα φθηνά τιμολόγια όπως ορίζει η οδηγία το άνοιγμα των ζωνών αγγίζει το 95-65% ενώ για τα πολύ φθηνά το 65-45%

τιμολογίου και στη μεσολάβηση σε περίπτωση διαφωνίας των ενδιαφερόμενων κρατών για το προτεινόμενο ύψος τιμολογίων. Η απόφαση του Συμβουλίου το ίδιο έτος ορίζει τη προσφορά της χωρητικότητας από τους αερομεταφορείς. Η κατανομή αυτή είναι για τα 2 πρώτα χρόνια 45-55% και για τον τρίτο χρόνο 40-60%¹²⁹.

Ιδιαίτερη αναφορά γίνεται στην είσοδο στην αγορά και τίγονται τέσσερα ζητήματα:

- ➔ η πολλαπλή ανάθεση, όπου το κράτος μέλος, όπου έχει την υποχρέωση να αποδέχεται όποιον και όσους μεταφορείς προτείνει ένα άλλο κράτος, σε βάση :
 - ζεύγος κρατών
 - ζεύγος πόλεων
- ➔ προβλέπεται η σύνδεση¹³⁰ περιφερειακών αεροδρομίων μιας χώρας και κεντρικών μιας άλλης και αντίστροφα
- ➔ παρέχεται η δυνατότητα συνδυασμού σημείων, δηλαδή ένας αερομεταφορέας να πραγματοποιεί δρομολόγιο με ενδιάμεσο σταθμό (τρίτο κράτος) και να αποβιβάζει μόνο επιβάτες
- ➔ η εφαρμογή της 5^{ης} ελευθερίας υπό προϋποθέσεις, δηλαδή τη δυνατότητα ενός αερομεταφορέα να πραγματοποιεί πτήσεις μεταξύ δύο κρατών, διαφορετικών του κράτους - έδρας του.
- ➔ Εκτέλεση τακτικών δρομολογίων μεταξύ περιφερειακών αεροδρομίων ανά κατηγορία οριζόμενη από τη σπουδαιότητα του μεγέθους ή της κίνησης τους, από αεροπορική εταιρία κράτους μέλους με αεροσκάφη χωρητικότητας έως 70 θέσεων ή μέγιστου βάρους έως 30 τόνους.

Επιδιώκεται λοιπόν, η άρση των εμπορίων κάθε μορφής που περιορίζουν τον ανταγωνισμό στην παροχή αεροπορικών υπηρεσιών και αναμένεται τα μέτρα του πακέτου να αυξήσουν την αποτελεσματικότητα του συστήματος, μειώνοντας παράλληλα το κόστος. Ο ανταγωνισμός δεν είναι πανάκεια για τις αδυναμίες του συνόλου του κλάδου των αερομεταφορών και δεν αποτελεί ρεαλιστική προοπτική εφόσον οι ελλείψεις και οι ανεπάρκειες την σχετικής υποδομής και άλλοι καθοριστικοί παράγοντες διεύρυνσης της αγοράς δεν

¹²⁹ Ένα κράτος μπορεί να ζητήσει παρέκκλιση από την κατανομή αυτή εάν αποδείξει ότι μέσα σε 10 μήνες ο αερομεταφορέας του έχει υποστεί σημαντικές οικονομικές ζημιές.

¹³⁰ Συσχετίζεται με την κατανομή χωρητικότητας επομένως αεροπλάνα που εξυπηρετούν γραμμές μικρής ζήτησης (< 70 θέσεων) δεν περιλαμβάνονται στην κατανομή, ενώ για τα υπόλοιπα ανήκουν στην κατηγορία 40-60%

ρυθμίζονται. Αξίζει να σημειωθεί ότι το πακέτο αυτό αντανακλά σε μεγάλο βαθμό την ανησυχία των κρατών για την πορεία της απελευθέρωσης, η οποία δρα καθοριστικά προς όφελος των αερομεταφορέων ενώ θέτει σε δεύτερη μοίρα την εξυπηρέτηση του κοινωνικού συμφέροντος. Αν οι ναύλοι μειώνονται αυτό σημαίνει ότι εταιρίες με μικρή οικονομική επιφάνεια δεν θα μπορούν να επιβιώσουν ανεξάρτητες στην αγορά. Αντίθετα οι μεγάλες εταιρίες θα καθορίζουν τους ναύλους, οι οποίοι σύμφωνα με τις δυνάμεις της αγοράς θα αυξηθούν.

Οι προεκτάσεις για το κοινωνικό σύνολο είναι αμφίσημες καθώς θα βελτιωθεί αφενός η ποιότητα υπηρεσιών στις γραμμές με αυξημένη ζήτηση, συνήθως όσες εξυπηρετούν μακρινές αποστάσεις, θα απολαμβάνουν οι χρήστες αρχικά τουλάχιστον μειωμένες τιμές, ενώ στις μη βιώσιμες γραμμές (κοντινές αποστάσεις – όπου καταφεύγουν στη χρήση υποκατάστατου)¹³¹ θα χειροτερεύσει η ποιότητα πιθανόν και θα μειωθεί η προσφορά των υπηρεσιών λόγω του ότι θα είναι ασύμφορο για την εταιρία. Και ως φυσικό επόμενο θα έρθει ο προστατευτισμός του κράτους για την επιβίωση του εθνικού αερομεταφορέα.

ii. Γ' δέσμη και νεότερες ρυθμίσεις

Με το τρίτο πακέτο απελευθέρωσης υιοθετούνται τρεις βασικοί κανονισμοί βαρύνουσας σημασίας για την εξέλιξη της διαδικασίας αυτής στην ΕΕ. Αφορούν την πρόσβαση των ενωσιακών αερομεταφορέων στις ενδοευρωπαϊκές αερομεταφορές, τον τρόπο εφαρμογής των τιμολογίων και τις προϋποθέσεις έκδοσης αδειών λειτουργίας των νέων αερομεταφορών. Τα κύρια σημεία που περιλαμβάνουν οι κανονισμοί συνοπτικά είναι:

- κατάργηση ελέγχων επί των τιμών των εισιτηρίων
- κατάργηση συμφωνιών μεταξύ εθνικών αερομεταφορέων για τη διανομή των εσόδων από τη λειτουργία συγκεκριμένων αεροπορικών γραμμών
- επιτρέπεται η ενδομεταφορά και οι λοιποί περιορισμοί θα καταργούνταν έως το 1997. Κάθε αερομεταφορέας κράτους μέλους της ΕΕ έχει το δικαίωμα να εκτελεί πτήσεις τακτικών γραμμών ή ναυλωμένες πτήσεις

¹³¹ Τη μερίδα του λέοντος στις μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών σε κοντινές ιδιαίτερα αποστάσεις έχει το αυτοκίνητο ως συγκριτικά το ταχύτερο, ευέλικτο φθηνότερο και εμπορικά πιο εξυπηρετικό. Βλ. Γ. Αναστασόπουλος, « Οδικές, πλωτές, σιδηροδρομικές και εναέριες μεταφορές», στο «Εισαγωγή στις ευρωπαϊκές Σπουδές, τόμος Β', Οικονομική ολοκλήρωση και πολιτικές», επιμέλεια Γ. Δημόπουλος, Ν. Μπάλας, Ι. Χασσίδ, (2001), Αθήνα, Ι. Σιδέρης, σελ.267-268

από οποιαδήποτε αφετηρία προς οποιοδήποτε προορισμό, μέσα στα όρια της Ένωσης.

- ☑ εμπορευματικές μεταφορές απελευθερώθηκαν και δημιουργήθηκαν οι όροι για μια ενιαία αγορά μεταφορών (αναγνώριση αδειών, τεχνικά πρότυπα, άσκηση καθηκόντων πολιτικής αεροπορίας εφαρμογή κανόνων ανταγωνισμού)

Η εισαγωγή του 3^{ου} πακέτου αμβλύνει τις σοβαρές διαφορές που υπήρχαν ανάμεσα στις αεροπορικές επιχειρήσεις τακτικών γραμμών και ναυλωμένων πτήσεων¹³². Ο ανταγωνισμός ανάμεσα στις επιχειρήσεις οξύνθηκε και σημειώθηκε μείωση των ναύλων, ενώ είναι προφανής η τροποποίηση της διάρθρωσης και του ρόλου της βιομηχανίας των αερομεταφορών. Η πρόσβαση σε νέες διαδρομές είναι ένα ακόμα σημείο άξιο λόγου που θεσπίστηκε στη δέσμη μέτρων, εδώ παρέχεται στον αερομεταφορέα η δυνατότητα να μπορεί να εκτελέσει οπουδήποτε δρομολόγιο μέσα στην ΕΕ, με εξαιρέσεις ορισμένων περιοχών με μεταβατικές ρυθμίσεις λόγω γεωγραφικών ιδιαιτεροτήτων. Το cabotage αποτελεί ένα σημαντικό βήμα φιλελεύθερης πολιτικής στον τομέα αυτό, όπου παρά το γεγονός ότι υπάρχει ο περιορισμός των διαθέσιμων θέσεων ποσοστού 50%, ο αερομεταφορέας τρίτης χώρας μπορεί να πραγματοποιεί δρομολόγια εσωτερικού μιας άλλης χώρας για παράδειγμα η γερμανική εταιρία Lufthansa έχει το δικαίωμα να πραγματοποιεί το δρομολόγιο Αθήνα- Θεσσαλονίκη, όπως και Θεσσαλονίκη- Λονδίνο.

Η πορεία αυτή των εξελίξεων έρχεται να ομαλοποιήσει κάθε αδυναμία ή απουσία δράσης σε τομείς που άπτονται των αερομεταφορών εναρμονίζοντας τους κανόνες απελευθέρωσης. Μια σειρά προδιαγραφών περιλαμβάνονται στο 3^ο πακέτο, οι οποίες είναι αναγκαίες να πληρούνται από τους αερομεταφορείς προκειμένου να εκτελούν πτήσεις εντός της ΕΕ, σχετικές με την ασφάλεια πτήσεων¹³³. Εξομοιώνονται τα οικονομικά και εμπορικά κριτήρια με βάση τα οποία δίνεται η άδεια λειτουργίας των αερομεταφορέων, δίνεται έμφαση για το αν ανήκει σε υπηκόους της ΕΕ ή όχι. Τέλος οι ρυθμίσεις που πλαισιώνουν το πακέτο αυτό είναι και όσες αφορούν τη δυνατότητα χρήσης αεροσκαφών τα οποία είναι εγγεγραμμένα σε κοινοτικό νηολόγιο από εταιρείες, οι οποίες αποκτούν τα αεροσκάφη με τη μέθοδο leasing¹³⁴.

¹³² Βλ. άρθρο 5 & 6 Συνθήκης Σικάγο και Ιωάννης Σ. Λαϊνός, (1999), *Οικονομική των εναέριων μεταφορών σε ανταγωνιστικό περιβάλλον*, 2^η έκδοση, σελ 118-119

¹³³ Βλ. υποενότητα **3.2.3.3 Νεότερες ρυθμίσεις ανά κατηγορία.**

¹³⁴ Είναι ιδιαίτερα χρήσιμος ο τρόπος αυτός καθώς οι μικρές εταιρείες έχουν τη δυνατότητα να χρησιμοποιούν καινούργια αεροσκάφη χωρίς να δεσμεύουν μεγάλα χρηματικά ποσά για την απόκτηση και τη λειτουργία τους.

Δημιουργείται λοιπόν ένα νέο οικονομικό και πολιτικό περιβάλλον στην ΕΕ όσον αφορά τις αερομεταφορές με την ώθηση νέων αερομεταφορέων σε ένα ενιαίο χώρο, παρέχοντας παράλληλα προστασία στον καταναλωτή - επιβάτη με καλύτερη παροχή υπηρεσιών και επίδραση σε ζητήματα ασφαλείας πτήσεων. Απ' την άλλη ο ανταγωνισμός λαμβάνει νέες διαστάσεις με τη διεύρυνση της ΕΕ και την είσοδο αερομεταφορέων της Ανατολικής Ευρώπης, οι εταιρείες¹³⁵ για να ανταπεξέλθουν αναδιοργανώνονται με διασυνοριακές συγχωνεύσεις και στρατηγικές συμμαχίες .

Όπως διαπιστώθηκε στην προηγούμενη υποενότητα οι ρυθμίσεις του λεγόμενου τρίτου πακέτου σταδιακά αναβαθμίστηκαν, τροποποιήθηκαν είτε συμπληρώθηκαν με νέες αποφάσεις. Δημιουργείται ένα πλέγμα κανόνων, οι οποίοι καθιστούν την λειτουργία της εσωτερικής αγοράς αερομεταφορών ομαλή και ομοιόμορφη, μέσω σχεδίων δράσης και κοινών διαδικασιών σε ζητήματα πολιτικής αεροπορίας και λειτουργίας αερολιμένων και υπηρεσιών εδάφους. Τα κράτη ακολουθούν ένα κοινό μοντέλο για τα αερολιμενικά τέλη και την κατανομή του διαθέσιμου χρόνου χρήσης των θυρίδων των αερολιμένων καθώς και για την παροχή αδειών στο προσωπικό της πολιτικής αεροπορίας.

Στο πλέγμα αυτό λοιπόν δεν μπορεί να απουσιάζει ο ρόλος των επιβατών. Πέρα από τις τεχνοκρατικές παραμέτρους που αναφέρθηκαν, οι επιβάτες σαφώς αποτελούν το επίκεντρο όλων των υπόλοιπων δρώντων του συστήματος των αερομεταφορών. Η ασφάλεια τους είναι πρώτη προτεραιότητα και οφείλει να είναι αδιαπραγμάτευτη αξία, γεγονός που χρίζει σεβασμού και στα πλαίσια των θεσμών της ΕΕ. Ο χάρτης των δικαιωμάτων που δημοσιεύτηκε από την Ένωση περιλαμβανομένου των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα είναι απόδειξη της πολιτικής αυτής. Είναι σημαντικό πλέον πως οι επιβάτες είναι ενήμεροι και προστατευμένοι απέναντι στα συμφέροντα των αερομεταφορέων καθώς οι τελευταίοι υποχρεούνται να αποζημιώσουν σε περιπτώσεις άρνησης επιβίβασης, καθυστερήσεων, ματαίωσης ακόμα και καταστροφών σε αποσκευές. Τέλος, αεροπορικές εταιρίες με μειωμένη αξιοπιστία και αφερέγγυες καταγράφονται στη λεγόμενη μαύρη λίστα, η οποία δημοσιεύεται και είναι προσβάσιμη σε όλους.

Η αλυσίδα αυτή κλείνει με την εναέρια ασφάλεια σε συνδυασμό με την προστασία του περιβάλλοντος. Εδώ ρυθμίζεται η φύση και τα όρια της ευθύνης των αερομεταφορών σε

¹³⁵ Βλ. στατιστικά στοιχεία Γ. Αναστασόπουλος, « Οδικές, πλωτές, σιδηροδρομικές και εναέριας μεταφορές», στο «Εισαγωγή στις ευρωπαϊκές Σπουδές, τόμος Β', Οικονομική ολοκλήρωση και πολιτικές», επιμέλεια Γ. Δημόπουλος, Ν. Μπάλας, Ι. Χασσίδ, (2001), Αθήνα, Ι. Σιδέρης, σελ.275-276

περίπτωση ατυχήματος για τους επιβάτες. Στόχος είναι ο εναρμονισμός των κανόνων για την ευθύνη του αερομεταφορέα και η βελτίωση του επιπέδου αποζημίωσης και προστασίας των επιβατών που ενέχονται σε αεροπορικά δυστυχήματα. Το πρόγραμμα Clean Sky απ' την άλλη επιχειρεί να ενώσει δημόσιο και ιδιωτικό τομέα σε μια πρωτοβουλία με απώτερο σκοπό την μείωση των εκπομπών και της ηχορύπανσης, με κινητήριες δυνάμεις την έρευνα και τη συνεργασία στην ανάπτυξη των τεχνολογιών. Η συνεκτική και φιλική προς το περιβάλλον πολιτική, η οποία ένθερμα υποστηρίζεται από την Επιτροπή, απαιτεί την υιοθέτηση της βιώσιμης ανάπτυξης των αεροπορικών μεταφορών και παράλληλα τον περιορισμό του αντίκτυπου της στο κλίμα.

3.2.4 Κρατικές ενισχύσεις , δημόσιες επιχειρήσεις και ανταγωνισμός στον τομέα των αερομεταφορών

A. Νομικό πλαίσιο

Η Επιτροπή έχει επιδείξει μια μακρόχρονη προσπάθεια για την κατοχύρωση της διαφάνειας των οικονομικών σχέσεων μεταξύ των κρατών μελών, των δημόσιων επιχειρήσεων και των ενισχύσεων κρατικής ροής προς επιχειρήσεις, μέσω ανακοινώσεων της σχετικά με ενισχύσεις που χορηγήθηκαν παράνομα, επιστολών προς τα κράτη μέλη και ουκ ολίγες φορές με παραπομπές κρατών στο Δικαστήριο της Ένωσης.

Το δημόσιο συμφέρον που εξυπηρετείται υπό το πρίσμα των σχέσεων κράτους και δημοσίων επιχειρήσεων¹³⁶ θα πρέπει να δικαιολογείται από αντικειμενικά κριτήρια που τελούν σε λογική σχέση με το περιεχόμενο και τον σκοπό των δραστηριοτήτων τους. Μάλιστα, θα πρέπει επιπλέον να ασκείται εντός των πλαισίων που ορίζει η αρχή της αναλογικότητας, η οποία προσδιορίζει την έκταση, τα όρια και το βαθμό παρέμβασης του κράτους.

Η περίπτωση κρατικής επέμβασης¹³⁷ στην οικονομική διαδικασία μέσω ενισχύσεων, δηλαδή της χορήγησης άμεσων ή έμμεσων οικονομικών πλεονεκτημάτων από το κράτος επιλεκτικά σε μία επιχείρηση ή ομάδα επιχειρήσεων, συνιστά μια από τις πλέον διαδεδομένες

¹³⁶ Κωνσταντίνος Α. Στεφάνου, (1988), *Το καθεστώς των Δημοσίων Επιχειρήσεων στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα*, Αθήνα, εκδόσεις Π. Σάκκουλα, σελ.19, 27

¹³⁷ Καρύδης Γεώργιος Σ., (2004), *Ευρωπαϊκό δίκαιο επιχειρήσεων και ανταγωνισμού Θεμελιώδεις ελευθερίες. Ανταγωνισμός, κρατικές ενισχύσεις*, Αθήνα – Θεσσαλονίκη, Εκδόσεις Σάκκουλα, σελ. 298-299

μορφές του σύγχρονου οικονομικού κρατικού παρεμβατισμού καθώς αποτελεί βασικό μοχλό προώθησης οικονομικών και κοινωνικοπολιτικών στόχων των εθνικών κυβερνήσεων. Καθώς η αδικαιολόγητη χορήγηση επιλεκτικών οικονομικών πλεονεκτημάτων σε επιχειρήσεις οδηγεί στην δημιουργία ανισοτήτων μεταξύ των επιχειρήσεων και επηρεάζει δυσμενώς τον ενδοκοινοτικό ανταγωνισμό, η πρακτική των κρατικών ενισχύσεων δεν συμβιβάζεται με τον στόχο της δημιουργίας μιας ενιαίας ανταγωνιστικής ευρωπαϊκής αγοράς και για τον λόγο αυτό απαγορεύεται από το ενωσιακό δίκαιο. Η ΕΕ όμως, συνυπολογίζει την καίρια θέση που κατέχουν οι κρατικές ενισχύσεις στα περισσότερα εθνικά αναπτυξιακά προγράμματα καθώς και τα ευεργετικά αποτελέσματα που μπορεί να έχει η ελεγχόμενη και στοχευμένη χορήγηση τους και δίνει δυνατότητα¹³⁸ εφαρμογής σε ορισμένες περιπτώσεις .

Η ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς δεν προϋποθέτει μόνο την άρση των κρατικής προέλευσης φραγμών στην άσκηση των θεμελιωδών ελευθεριών. Επιπρόσθετα απαιτείται ο έλεγχος των περιοριστικών του ανταγωνισμού πρακτικών των επιχειρήσεων καθώς και η διαμόρφωση κοινών πολιτικών και εναρμονισμένων ρυθμίσεων στους διάφορους τομείς της οικονομικής δραστηριότητας. Έτσι, οι διατάξεις της Συνθήκης που κατοχυρώνουν τις βασικές κοινοτικές ελευθερίες κυκλοφορίας αγαθών, υπηρεσιών, προσώπων και κεφαλαίων, συμπληρώνονται από αυτές που αποσκοπούν στην διασφάλιση ενός κλίματος ανόθευτου ανταγωνισμού.

Σύμφωνα με το άρθρο 106 παράγραφος 1 της Συνθήκης της Λισαβόνας τα κράτη μέλη δεν θεσπίζουν ούτε διατηρούν μέτρα αντίθετα προς τους κανόνες των Συνθηκών ως προς τις δημόσιες επιχειρήσεις ή τις επιχειρήσεις στις οποίες χορηγούν ειδικά ή αποκλειστικά δικαιώματα. Η δεύτερη παράγραφος του ίδιου άρθρου εφαρμόζεται στις επιχειρήσεις που είναι επιφορτισμένες με τη διαχείριση υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος και τέλος η 3^η παράγραφος προβλέπει ότι η Επιτροπή μεριμνά για την εφαρμογή των διατάξεων του εν λόγω άρθρου και της παρέχει προς το σκοπό αυτό τα αναγκαία ειδικά μέσα. Στα άρθρα 107 έως 109 που αναφέρονται στις κρατικές ενισχύσεις. Εδώ το κράτος έχει την ευθύνη¹³⁹ να δρα μέσα στα πλαίσια που ορίζει το εν λόγω άρθρο καθώς όσες ενισχύσεις νοθεύουν τον ανταγωνισμό «*δια της ευνοϊκής μεταχειρίσεως ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής είναι ασυμβίβαστες με την εσωτερική αγορά...*».

¹³⁸ 2005/C 312/01 Ανακοίνωση Επιτροπής

¹³⁹ Κωνσταντίνος Α. Στεφάνου, (1988), *Το καθεστώς των Δημοσίων Επιχειρήσεων στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα*, Αθήνα, εκδόσεις Π. Σάκκουλα, σελ. 70-73

Η ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς απαιτούσε απαραίτητα ότι ο δημόσιος τομέας δεν έφερε εμπόδια στο ενδοκοινοτικό εμπόριο, ο τομέας των μεταφορών δεν εξαιρείται από τις γενικές διατάξεις για τις κρατικές ενισχύσεις (άρθρα 73 και 76) και τις δημόσιες επιχειρήσεις¹⁴⁰ στο κεφάλαιο του ανταγωνισμού, επομένως η Επιτροπή λαμβανομένων υπόψη των ιδιομορφιών του, συμβάλει στην επέκταση της εν λόγω αγοράς λειτουργώντας ως αναγκαίος κινητήριος μοχλός και παράλληλα ως φύλακας για την τήρηση των κανόνων του υγιή ανταγωνισμού. Ο κλάδος των αερομεταφορών εντάχθηκε στους κανόνες του ανταγωνισμού με την οδηγία 85/413 της Επιτροπής, η οποία τροποποιούσε την 80/723.

B. Ρυθμιστικές πράξεις για τη διαφύλαξη του ανταγωνισμού

Το 1980 εκδόθηκε η Οδηγία 80/723/ΕΟΚ¹⁴¹ της Επιτροπής, περί της διαφάνειας των οικονομικών σχέσεων μεταξύ των κρατών μελών και των δημοσίων επιχειρήσεων, η οποία αποτέλεσε το έναυσμα το 1984 η Επιτροπή να θεσπίσει κριτήρια για την αξιολόγηση των ενισχύσεων στις αεροπορικές εταιρίες. Τα κριτήρια αυτά αναφέρονται στο παράρτημα IV του υπομνήματος αριθ. 2 σχετικά με την πολιτική αεροπορία: «Πρόοδος των εργασιών για την ανάπτυξη κοινής πολιτικής στον τομέα των μεταφορών»¹⁴². Τα κράτη¹⁴³ λοιπόν οφείλουν σύμφωνα με τις διατάξεις να διασφαλίζουν την διαφάνεια των χρηματοοικονομικών σχέσεων μεταξύ των αρχών και των δημοσίων επιχειρήσεων κατά τρόπο ώστε να προκύπτουν σαφώς:

- 1° οι δημόσιοι πόροι που διατίθενται άμεσα από τις αρχές στις δημόσιες επιχειρήσεις,
- 2° οι δημόσιοι πόροι που διατίθενται από τις αρχές μέσω δημοσίων επιχειρήσεων ή χρηματοπιστωτικών οργανισμών
- 3° η πραγματική χρησιμοποίησή τους.

¹⁴⁰ Καρύδης Γεώργιος Σ., (2004), *Ευρωπαϊκό δίκαιο επιχειρήσεων και ανταγωνισμού Θεμελιώδεις ελευθερίες. Ανταγωνισμός, κρατικές ενισχύσεις*, Αθήνα – Θεσσαλονίκη, Εκδόσεις Σάκκουλα, σελ. 290-291

¹⁴¹ Τροποποιήθηκε από: την Οδηγία 85/413/ΕΟΚ της Επιτροπής, της 24ης Ιουλίου 1985, για την τροποποίηση της οδηγίας 80/723/ΕΟΚ περί της διαφάνειας των οικονομικών σχέσεων μεταξύ των κρατών μελών και των δημοσίων επιχειρήσεων (ΕΕ αριθ. L 229 της 28.8.1985, σ. 20), συμπληρωματικά βλ. Οδηγία 2006/111/ΕΚ της Επιτροπής της 16ης Νοεμβρίου 2006.

¹⁴² (COM(84)072).

¹⁴³ Η συνθήκη της Ρώμης διευκρινίζει στο άρθρο 295 ότι δεν προδικάζει με κανένα τρόπο το καθεστώς της ιδιοκτησίας στα κράτη μέλη. Ως εκ τούτου, τα κράτη μέλη μπορούν να κατέχουν ή να διευθύνουν επιχειρήσεις, μπορούν να αποκτούν μετοχές ή άλλου είδους συμμετοχή σε δημόσιες ή ιδιωτικές επιχειρήσεις.

Το 1993 συστάθηκε «Επιτροπή Εμπειρογνομόνων» για την πολιτική αεροπορία, η οποία, στην έκθεσή της 1ης Φεβρουαρίου 1994, διέτυπωσε ορισμένες συστάσεις σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις. Οι εν λόγω ενισχύσεις πρέπει να πληρούν ορισμένες προϋποθέσεις, όπως να χορηγούνται άπαξ, να συνδέονται με σχέδιο αναδιάρθρωσης, που να αξιολογείται και να ελέγχεται, κατά την εφαρμογή του, από ανεξάρτητους εμπειρογνώμονες, οι οποίοι ορίζονται από την Επιτροπή και να προβλέπει, στην τελευταία του φάση, την ιδιωτικοποίηση της επιχείρησης. Επίσης η ενδιαφερόμενη κυβέρνηση πρέπει να δεσμευθεί ότι δεν θα παρεμβαίνει καθόλου στις εμπορικού χαρακτήρα αποφάσεις της επιχείρησης, η οποία, από την πλευρά της, δεν θα δύναται να χρησιμοποιεί την ενίσχυση για να αποκτήσει νέες ικανότητες. Τέλος, δεν πρέπει να τίγονται τα συμφέροντα των λοιπών αεροπορικών επιχειρήσεων μέσω των παραπάνω διαδικασιών.

Οι συστάσεις της Επιτροπής διέπουν σχεδόν αποκλειστικά τους όρους χορήγησης κρατικών ενισχύσεων στις αεροπορικές εταιρείες, περιορίζοντας τις άμεσες ενισχύσεις εκμετάλλευσης των αεροπορικών εταιρειών μόνο στις περιπτώσεις υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας και στις ενισχύσεις κοινωνικού χαρακτήρα. Για τους αερολιμένες, το μέρος Π.3 των κατευθύνσεων αφορά τις δημόσιες επενδύσεις υποδομών. Ορίζει ότι «η κατασκευή έργων υποδομής (όπως για παράδειγμα αερολιμένες [...]) αποτελεί ένα γενικό μέτρο οικονομικής πολιτικής το οποίο δεν μπορεί να ελεγχθεί από την Επιτροπή σύμφωνα με τους κανόνες της συνθήκης όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις [...]. Αυτή η γενική αρχή ισχύει μόνο για την κατασκευή έργων υποδομής από τα κράτη μέλη και με την επιφύλαξη της αξιολόγησης των ενεχόμενων στοιχείων ενίσχυσης που προκύπτουν από την προτιμησιακή μεταχείριση συγκεκριμένων εταιρειών όταν χρησιμοποιούν τις υποδομές».

Ακολουθεί η ανακοίνωση¹⁴⁴ της Επιτροπής τον Ιούνιο του 1994 με τίτλο «Οι προοπτικές της πολιτικής αεροπορίας στην Ευρώπη», το ψήφισμα του Συμβουλίου του 1994 σχετικά με την κατάσταση της πολιτικής αεροπορίας και του ανοίγματος της πρόσβασης στην αγορά των υπηρεσιών εδάφους στους αερολιμένες της ΕΕ όπου οδήγησε στην έκδοση της Οδηγίας 96/67/ΕΚ του Συμβουλίου για την πρόσβαση στην αγορά υπηρεσιών εδάφους στους αερολιμένες της κοινότητας.

Η ανακοίνωση της Επιτροπής του 1999, με τίτλο «Η ευρωπαϊκή βιομηχανία αερομεταφορών: από την ενιαία αγορά στις προκλήσεις της παγκόσμιας αγοράς»¹⁴⁵ αποτέλεσε

¹⁴⁴ ΕΕ C 309 της 5 Νοεμβρίου 1994

¹⁴⁵ COM(1999)182 τελικό

ένα κείμενο βαρύνουσας σημασίας, που πυροδότησε την κινητοποίηση τόσο του Κοινοβουλίου όσο και της ΟΚΕ. Στην ανακοίνωση της Επιτροπής για την ευρωπαϊκή βιομηχανία αερομεταφορών καταδεικνύεται ότι εξακολουθούν να υφίστανται μεγάλες διαφορές στις τιμές των ναύλων ανά χιλιόμετρο στην Ευρώπη και εκφράζεται ανησυχία για τους ναύλους ορισμένων δρομολογίων. Η Επιτροπή έχει εκπονήσει μια ειδική διαδικασία παρακολούθησης για την εξέλιξη των ναύλων. Η έλλειψη και το υψηλό κόστος υποδομής των αεροδρομίων καθώς και η συμφόρηση του εναέριου χώρου εξακολουθούν να αποτελούν τους βασικούς παράγοντες που παρακωλύουν τον ανταγωνισμό και επηρεάζουν αρνητικά την ανταγωνιστικότητα της βιομηχανίας αερομεταφορών συνολικά. Οι μικρές και μεσαίες αεροπορικές εταιρείες δεν μπορούν να βελτιώσουν ταχύτερα τη θέση τους στην αγορά εξαιτίας αυτών των φραγμών. Παρά τον κανονισμό 95/93 και την οδηγία του Συμβουλίου 96/67/ΕΟΚ, η ύπαρξη διαφορετικών ρυθμιστικών πρακτικών στα κράτη μέλη όσον αφορά την κατανομή του διαθέσιμου χρόνου χρήσης στους αερολιμένες και σε άλλους τομείς όπως οι υπηρεσίες εδάφους εμποδίζουν, επίσης, την ανάπτυξη πλήρως ανταγωνιστικών αγορών. Τέλος, είναι απαραίτητο η ενιαία αγορά αεροπλοΐας να αποκτήσει μία γνήσια εξωτερική διάσταση προκειμένου να σταματήσει η στρέβλωση της Εσωτερικής Αγοράς που προκαλείται από συμφωνίες του τύπου « ανοικτοί ουρανοί ».

Με ψήφισμα του το Κοινοβούλιο της 4^η Μαΐου 2000 σχετικά με την ανακοίνωση της Επιτροπής, επισημαίνει την αναγκαιότητα αυστηρής εφαρμογής των κανόνων για την καταπολέμηση των αθέμιτων πρακτικών, ενώ παράλληλα διασαφηνίζει ότι οι στρατηγικές συνεργασίες¹⁴⁶ διεθνούς εμβέλειας είναι ευνοϊκά αποδεκτές εφόσον δεν αποκλείουν από την αγορά τις μικρές ή τις νεοεμφανιζόμενες εταιρείες εναέριων μεταφορών. Η γνωμοδότηση της ΟΚΕ σχετικά με την ανακοίνωση αυτή τονίζει ότι οι κρατικές ενισχύσεις που ενέκρινε η Επιτροπή αποτελούσε εξαιρετικό μέτρο προκειμένου να συμβάλει στην προσπάθεια αναδιάρθρωσης των εθνικών αερομεταφορέων κατά την μετάβαση τους στην απελευθερωμένη ενιαία αγορά. Το μέτρο αυτό αφορούσε το μεταβατικό στάδιο και μόνο. Υποστηρίζει ότι οι αεροπορικές εταιρείες είχαν κατά τη διάρκεια της απελευθέρωσης ικανοποιητικές ευκαιρίες να προσαρμοστούν στις νέες συνθήκες ανταγωνισμού, επομένως τέτοιου είδους ενισχύσεις δεν

¹⁴⁶ Οι σχέσεις μεταξύ των εθνικών αερομεταφορέων και περιφερειακών αεροπορικών επιχειρήσεων ξεπερνά την απλή εφαρμογή εμπορικών συμφωνιών και φτάνει σε πιο προηγμένες μορφές ολοκλήρωσης όπως το Franchising ή ο άμεσος έλεγχος μέσω της εξαγοράς. Υπάρχουν τέσσερις συμμαχίες παγκόσμιας κλίμακας : Star Alliance, One World, Wings, Qualifyer.

πρέπει πλέον να χορηγούνται καθώς οδηγούν σε στρέβλωση ανταγωνισμού. Επιπλέον η ΟΚΕ σε σχέση με την άποψη της Επιτροπής και του Κοινοβουλίου για τις συμμαχίες θεωρεί ότι πρέπει να θεωρηθούν θετικό φαινόμενο από την οπτική γωνία του ανταγωνισμού και να ληφθεί μέριμνα ώστε να μη συνεπάγεται, λόγω της κατάχρησης μιας δεσπόζουσας θέσης τον αποκλεισμό μικρών αεροπορικών εταιρειών από την αγορά.

Γ. Ανταγωνισμός με αεροπορικές εταιρείες τρίτων χωρών

Ένα ακόμα ζήτημα που προκύπτει με εμφανείς επιδράσεις στον ενδοκοινοτικό ανταγωνισμό στην αγορά των αερομεταφορών έχει να κάνει με τον ανταγωνισμό των αεροπορικών εταιρειών τρίτων χωρών, οι οποίες επωφελούνται από τους γενναιόδωρους όρους των παρεχόμενων επιδοτήσεων, τη στιγμή που η κοινοτική βιομηχανία υπόκειται στους αυστηρούς όρους που διέπουν τη χορήγηση κρατικών ενισχύσεων. Επιπλέον, οι πρακτικές χορήγησης επιδοτήσεων δεν αποτελούν τη μόνη μορφή ανάμιξης του κράτους, η οποία μπορεί να συνεπάγεται τη νόθευση της διεθνούς παροχής υπηρεσιών αεροπορικής μεταφοράς. Οι πρακτικές της τιμολόγησης που εφαρμόζονται από τους αλλοδαπούς αερομεταφορείς είναι πιθανόν να κυμαίνονται σε αθέμιτα επίπεδα, πολύ περισσότερο εξαιτίας του γεγονότος ότι τελούν υπό κρατικό έλεγχο¹⁴⁷ παρά λόγω της πρακτικής ότι χορηγούνται ανοικτά επιδοτήσεις. Η Επιτροπή λοιπόν πρότεινε με σχέδιο Κανονισμού¹⁴⁸ στο Συμβούλιο και το Κοινοβούλιο έναν μηχανισμό, ο οποίος επιτρέπει τη λήψη μέτρων¹⁴⁹ κατά των επιδοτούμενων ή συγκεκριμένων αθέμιτα τιμολογημένων και ζημιογόνων υπηρεσιών αεροπορικής μεταφοράς που προσφέρονται από εξωκοινοτικούς αερομεταφορείς σε ορισμένες διαδρομές με προορισμό και αφετηρία την Κοινότητα, καθώς η ανίχνευση των επιδοτήσεων που χορηγούν οι αλλοδαπές κυβερνήσεις στους αερομεταφορείς που ελέγχουν οι ίδιες είναι ιδιαίτερα δύσκολος. Ο προτεινόμενος μηχανισμός

¹⁴⁷ Ο εξωκοινοτικός αερομεταφορέας λογίζεται ότι είναι "κρατικά ελεγχόμενος", εάν το Δημόσιο ή οποιοσδήποτε άλλος δημόσιος οργανισμός εντός των ορίων του εδάφους κάποιας τρίτης χώρας ελέγχει ποσοστό μεγαλύτερο από το 50% του μετοχικού κεφαλαίου στον αερομεταφορέα αυτό ή εάν έχει την εξουσία να διορίσει την πλειοψηφία των διευθυντών του ή εάν είναι με κάποιον άλλο τρόπο σε θέση να κατευθύνει νόμιμα τις εργασίες του.

¹⁴⁸ COM(2002) 110 τελικό, Βρυξέλλες, 12.3.2002 C5-0018/2004 - 2002/0067(COD)

¹⁴⁹ Τα μέτρα (δασμοί, αναλήψεις υποχρεώσεων ή άλλα κατάλληλα μέτρα π.χ. περιορισμός των δικαιωμάτων προσγείωσης) επιβάλλονται στον εκάστοτε αερομεταφορέα, ανάλογα με την περίπτωση. Το ύψος του συγκεκριμένου μέτρου περιορίζεται στο ποσό της επιδότησης σε συνάρτηση με το όφελος που προσπορίζεται στον αποδέκτη (ή τη διαφορά μεταξύ του πραγματικού ναύλου που χρεώνει ένας κρατικά ελεγχόμενος αλλοδαπός αερομεταφορέας και του "κανονικού ναύλου") ή σε επίπεδο επαρκές για την εξάλειψη της ζημίας, όποιο είναι μικρότερο. Η χρονική ισχύς των προσωρινών μέτρων επεκτείνεται σε ένα εξάμηνο. Εάν αυτό κρίνεται αναγκαίο, τα μέτρα είναι δυνατόν να επανεξεταστούν.

περιλαμβάνει απλούς και εύχρηστους ουσιαστικούς και διαδικαστικούς κανόνες, χωρίς να επιβάλλει ταυτόχρονα στην ΕΕ την υποχρέωση να χαμηλώσει τα όρια των δοκιμασμένων προτύπων που εφαρμόζονται στο χώρο των εμπορευματικών συναλλαγών.

Δ. Χρηματοδότηση αερολιμένων και κρατικές ενισχύσεις

Ιδιαίτερη αναφορά πρέπει να γίνει σε αυτό το σημείο στην ανακοίνωση¹⁵⁰ της Επιτροπής για τη χρηματοδότηση των αερολιμένων και τις κρατικές ενισχύσεις σε αεροπορικές εταιρείες για την έναρξη νέων γραμμών με αναχώρηση από περιφερειακούς αερολιμένες, το 2005. Ο χρόνος δεν επιτρέπει έναν αναλυτικό σχολιασμό των κατευθύνσεων που έδωσε η Επιτροπή, επομένως δίνεται έμφαση σε βασικά σημεία καθοριστικά όμως για την εν λόγω μελέτη:

1. Ποιότητα και εξυπηρέτηση σε προσιτές τιμές, και μάλιστα με συνεχή τρόπο σε όλο το έδαφός τους, συνεπαγόταν ότι τα κράτη μέλη, καθιερώνουν υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, με σαφές νομικό πλαίσιο σε ό,τι αφορά τη συχνότητα των δρομολογίων, τη χρονική ακρίβειά τους, τη δυνατότητα διάθεσης θέσεων ή προτασιακών ναύλων για ορισμένες κατηγορίες χρηστών. Με την καθιέρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας οι αερομεταφορές συνέβαλαν σε μεγάλο βαθμό στην κοινωνικοοικονομική συνοχή και στην ισόρροπη ανάπτυξη των περιφερειών¹⁵¹.
2. Το άνοιγμα του τομέα είχε μεγάλες επιπτώσεις στη δραστηριότητα και τη συμπεριφορά των συνήθων αεροπορικών εταιρειών ή των flag carriers (εθνικών αερομεταφορέων), συνοδεύτηκε από την επιβολή αυστηρής πειθαρχίας στις κρατικές ενισχύσεις. Η εφαρμογή της αρχής να παρέχεται για μια και τελευταία φορά ενίσχυση αναδιάρθρωσης («one time-last time») επέτρεψε στις πλέον

¹⁵⁰ 2005/C 312/01

¹⁵¹ Οι περιφερειακοί αερολιμένες όμως, για να αναπτύξουν την προσφορά τους, έχουν να αντιμετωπίσουν μια κατάσταση συχνά λιγότερο ευνοϊκή από εκείνη των μεγάλων ευρωπαϊκών αερολιμένων, όπως είναι το Λονδίνο, το Παρίσι ή η Φραγκφούρτη. Δεν διαθέτουν κάποια μεγάλη αεροπορική εταιρεία αναφοράς, η οποία να συγκεντρώνει τις δραστηριότητές της εκεί για να προσφέρει το μέγιστο των ανταποκρίσεων της στους επιβάτες της και να εκμεταλλεύεται τις μεγάλες οικονομίες κλίμακας που της επιτρέπει μια τέτοια υποδομή. Οι αερολιμένες αυτοί δεν έχουν αποκτήσει κατ' ανάγκη το κρίσιμο μέγεθος που χρειάζονται για να καταστούν αρκετά ελκυστικοί. Συχνά, οι περιφερειακοί αερολιμένες πρέπει να αντισταθμίσουν την έλλειψη εικόνας και αίγλης λόγω της απομόνωσής τους σε περιοχές υπεραπομακρυσμένες της Κοινότητας (π.χ. Αζόρες) ή επειδή βρίσκονται σε περιοχές που έχουν πληγεί από οικονομική κρίση (π.χ. Charleroi, πρώην ανθρακοπαραγωγική περιοχή).

προσαρμόσιμες εταιρείες να εγκαταλείψουν ένα σχετικά προστατευμένο καθεστώς λειτουργίας και να αποκτήσουν φυσιολογική συμπεριφορά οικονομικού παράγοντα.

3. Βασική πτυχή στην εξέταση των κρατικών ενισχύσεων είναι η διερεύνηση μέχρι ποίου βαθμού θα μπορούσε να νοθευτεί ο ανταγωνισμός και να θιγεί η ενδοκοινοτική αγορά. Οι συνθήκες ανταγωνισμού αξιολογούνται κατά περίπτωση, ανάλογα με τις συγκεκριμένες αγορές.
4. Υιοθετεί στις παρούσες κατευθύνσεις μια προσέγγιση υπέρ της ανάπτυξης των περιφερειακών αερολιμένων, λαμβάνοντας ταυτόχρονα μέριμνα να εξασφαλισθεί πλήρης τήρηση των αρχών της διαφάνειας, της ισότιμης μεταχείρισης και της αναλογικότητας, με σκοπό να προληφθεί κάθε στρέβλωση του ανταγωνισμού, αντίθετη προς το κοινό συμφέρον όσον αφορά τις δημόσιες χρηματοδοτήσεις που προφέρονται στους περιφερειακούς αερολιμένες και τις κρατικές ενισχύσεις που χορηγούνται σε αεροπορικές εταιρείες.
5. Τηρείται το άρθρο 86 παρ.2 και 87 παρ. 3 και στη διαχείριση των αερολιμένων καθώς όπως επισημαίνει η ανακοίνωση οι τελευταίοι:
 - a. Ασκούν οικονομική δραστηριότητα σύμφωνα με το άρθρο .
 - b. Οι δραστηριότητες αυτές καλύπτουν γενικό οικονομικό συμφέρον.
6. Η δράση της Επιτροπής δεν είναι δυνατόν ούτε να τιμωρεί ούτε να μεταχειρίζεται ευνοϊκότερα τις δημόσιες αρχές για τη συμμετοχή τους στο κεφάλαιο ορισμένων επιχειρήσεων. Επίσης, δεν είναι στην αρμοδιότητα της Επιτροπής να αποφαινεται σχετικά με την επιλογή που κάνουν οι επιχειρήσεις μεταξύ των διαφόρων τρόπων χρηματοδότησης οι παρούσες κατευθύνσεις δεν κάνουν διάκριση μεταξύ των διαφόρων τύπων δικαιούχων ως προς τη νομική τους δομή ή ως προς το εάν ανήκουν στο δημόσιο ή τον ιδιωτικό τομέα, και κάθε αναφορά στους αερολιμένες ή τις επιχειρήσεις που τους διαχειρίζονται περιλαμβάνει κάθε τύπο νομικής οντότητας.
7. Οι αρχές της μη εισαγωγής διακρίσεων και της ισοτιμίας δεν απαλλάσσουν τις εθνικές αρχές ή τις δημόσιες επιχειρήσεις από την εφαρμογή των κανόνων του ανταγωνισμού. Κατά κανόνα, είτε πρόκειται για δημόσια χρηματοδότηση αερολιμένων είτε για χρηματοδότηση αεροπορικών εταιριών, χορηγούμενη από

τις δημόσιες αρχές απευθείας ή έμμεσα, η Επιτροπή θα αξιολογεί επομένως εάν υπάρχει ενίσχυση εξετάζοντας εάν «υπό παρεμφερείς συνθήκες, ένας ιδιώτης επενδυτής θα προέβαινε σε αυτή τη στήριξη βασιζόμενος σε προβλέψιμες δυνατότητες απόδοσης, χωρίς καμιά συλλογιστική κοινωνικού χαρακτήρα ή περιφερειακής ή κλαδικής πολιτικής»¹⁵²

Ο Κανονισμός αρ.1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ορίζει τα σχετικά με τους κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην ΕΕ . Μια επιχείρηση στην οποία έχει χορηγηθεί άδεια εκμετάλλευσης από ένα κράτος, υπό τους τεχνικούς και οικονομικούς όρους που τίθενται στον 1008/2008 θεωρείται κοινοτικός αερομεταφορέας σε όλη την επικράτεια χωρίς διακρίσεις. Ο κανονισμός επιπλέον ορίζει την δυνατότητα του κράτους να θέσει την παροχή δημόσιας υπηρεσίας σε κοινοτικό αερομεταφορέα, τους όρους πρόσβασης, τα κριτήρια, τις υποχρεώσεις και τη διαδικασία αναστολής και ανάκλησης της ιδιότητας.

Το Φεβρουάριο του 2011 με ανακοίνωση¹⁵³ της η Επιτροπή με τίτλο «Μεταρρύθμιση των κανόνων της ΕΕ για τις κρατικές ενισχύσεις στις υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος» δίνει το έναυσμα για την έναρξη πολιτικού διαλόγου μέσα στο έτος με τους ενδιαφερόμενους φορείς και τα άλλα θεσμικά όργανα για την επικείμενη αναθεώρηση της δέσμης κρατικών ενισχύσεων στις υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος.

Ε. Περιπτώσεις νόθευσης του ανταγωνισμού

Δεν ήταν λίγες οι φορές όπου η Επιτροπή εντόπισε παραδείγματα νόθευσης του ανταγωνισμού και διακριτικής μεταχείρισης από τα κράτη μέλη δημοσίων επιχειρήσεων παροχής εναέριων μεταφορών. Το 2000¹⁵⁴ εστάλη προειδοποιητική επιστολή στις ιταλικές αρχές, η οποία αποτελεί το πρώτο βήμα της διαδικασίας που μπορεί να οδηγήσει στην έκδοση επίσημης απόφασης. Η Επιτροπή έκρινε ότι το ιταλικό σύστημα εισήγαγε διακρίσεις κατά των

¹⁵² Στην Απόφαση της 10ης Ιουλίου 1986, Βασίλειο του Βελγίου κατά της Επιτροπής, υπόθεση 40/85, Το Δικαστήριο διευκρίνισε επίσης ότι ο δημόσιος επενδυτής πρέπει να ενεργεί όπως ένας ιδιώτης επενδυτής [...] ο οποίος ακολουθεί διαρθρωτική, σφαιρική ή κλαδική πολιτική με άξονα τις προοπτικές απόδοσης σε πιο μακροπρόθεσμη βάση

¹⁵³ COM(2011) 146 τελικό, Βρυξέλλες, 23.3.2011

¹⁵⁴ <http://eurlex.europa.eu/Notice.do?mode=dbl&lang=en&ihmlang=en&lng1=en.el&lng2=da,de,el,en.es,fi,fr,it,nl,pt,sv,&val=250456:cs&page>

αλλοδαπών αερομεταφορέων και υπέρ ιταλικών αεροπορικών εταιρειών, συγκεκριμένα δε της Alitalia. Τα τέλη προσγείωσης στην Ιταλία καθορίζονται εκ του νόμου. Βάσει διατάγματος της 27ης Οκτωβρίου 1998, στις εσωτερικές πτήσεις παρέχεται έκπτωση ίση με το 57% έως 64% των συνήθων τελών προσγείωσης που εφαρμόζονται στις διεθνείς πτήσεις, ανάλογα με τον τύπο του αεροσκάφους. Κατόπιν της προειδοποιητικής επιστολής, οι ιταλικές αρχές γνωστοποίησαν στην Επιτροπή ότι το σύστημα τελών προσγείωσης τροποποιήθηκε ώστε να είναι σύμφωνο με την κοινοτική νομοθεσία. Το ίδιο συνέβαινε και στην Ισπανία, όπου η Επιτροπή το χειριστικέ με τον ίδιο τρόπο.

Η Ελλάδα καταδικάστηκε από το ΔΕΚ¹⁵⁵ έπειτα από παραπομπή της Επιτροπής το 2005, καθώς η χώρα παρέβη τις υποχρεώσεις της, μη λαμβάνοντας τα απαραίτητα μέτρα για την επιστροφή των ενισχύσεων που είχε χορηγήσει στην Ολυμπιακή και οι οποίες κρίθηκαν ασυμβίβαστες με την ενιαία αγορά. Η Επιτροπή είχε εγκρίνει το 1998 ορισμένες ενισχύσεις του Ελληνικού Δημοσίου για την αναδιάρθρωση της ΟΑ, όμως για την περίοδο 1998 έως 2002. Η διαδικασία παραπομπής της χώρας από την Επιτροπή ξεκίνησε το 2002 καθώς το πρόγραμμα αναδιάρθρωσης δεν είχε εφαρμοστεί και ορισμένοι από τους όρους της απόφασης δεν είχαν τηρηθεί. Σε αυτή την περίπτωση παρά την υποχρέωση της χώρας, όπως επιβλήθηκε από την Επιτροπή, για επιστροφή εντόκως των παρανόμως ενισχύσεων που είχαν δοθεί, η Ελλάδα θέσπισε νόμο για τη μεταβίβαση στη νέα εταιρία Ολυμπιακές Αερογραμμές τα στοιχεία του ενεργητικού της παλιάς ΟΑ, η οποία διατηρεί το κύριο μέρος του παθητικού. Το Δικαστήριο της Ένωσης διαπίστωσε ότι η κίνηση αυτή κατέστησε αδύνατη την απαίτηση απόδοσης των οφειλών της παλιάς εταιρείας και επομένως την εκτέλεση της αποφάσεως της Επιτροπής, με αποτέλεσμα να διακυβεύτηκε σοβαρά ο σκοπός της απόφασης αυτής δηλαδή η αποκατάσταση του υγιούς ανταγωνισμού στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας.

Το 2008, η Επιτροπή κλήθηκε να λάβει αποφάσεις σχετικά με διάφορα μέτρα διάσωσης και αναδιάρθρωσης, όταν οι αεροπορικές εταιρείες αντιμετώπισαν πρώτα τις υψηλές τιμές του αργού πετρελαίου και στη συνέχεια την πτώση της ζήτησης λόγω της χρηματοπιστωτικής και οικονομικής κρίσης. Στην περίπτωση της Ολυμπιακής η Επιτροπή διαπίστωσε ότι το σχέδιο ιδιωτικοποίησης που είχε υποβληθεί από τις ελληνικές αρχές και το οποίο περιλάμβανε την ομαδική πώληση ορισμένων περιουσιακών στοιχείων των δύο εταιρειών δεν περιείχε στοιχείο ενίσχυσης, με την προϋπόθεση της πλήρους τήρησης των δεσμεύσεων που ανέλαβαν οι

¹⁵⁵ Επιτροπή κατά της Ελληνικής Δημοκρατίας/C-415/03

ελληνικές αρχές. Ενώ έκρινε ότι, από το χρόνο έκδοσης της τελευταίας απόφασής της το 2005, η Ελλάδα είχε χορηγήσει και άλλες ενισχύσεις στο βασικό αερομεταφορέα της χώρας, και διέταξε την ανάκτησή τους.

Τον Ιούνιο, η Επιτροπή κίνησε επίσημη διαδικασία έρευνας όσον αφορά δάνειο ύψους 300 εκατ. Ευρώ, που χορηγήθηκε από το ιταλικό κράτος στην Alitalia. Το Νοέμβριο, η Επιτροπή εξέδωσε τελική αρνητική απόφαση για την ανάκτηση της ασυμβίβαστης ενίσχυσης. Συγχρόνως, η Επιτροπή ενέκρινε το σχέδιο εκκαθάρισης της Alitalia. Αξία μνείας αποτελεί η ακύρωση από το Πρωτοδικείο της απόφαση της Επιτροπής του 2004 που διέτασσε το Βέλγιο να ανακτήσει ασυμβίβαστη ενίσχυση που δόθηκε στην Ryanair σε σχέση με την εγκατάσταση της εταιρείας αυτής στο αεροδρόμιο του Σαρλερουά¹⁵⁶. Το Δικαστήριο έκρινε ότι η Επιτροπή έπρεπε να είχε εξετάσει τα προνόμια που δόθηκαν από την Περιφέρεια της Βαλλονίας και την Brussels South Charleroi Airport από κοινού και θα έπρεπε να είχε εφαρμόσει την αρχή του ιδιώτη επενδυτή στα μέτρα που λήφθηκαν από την περιφέρεια της Βαλλονίας, δεδομένου ότι υπήρχαν στενοί οικονομικοί δεσμοί μεταξύ αυτών των δύο οντοτήτων.

Στον τομέα των συγκεντρώσεων, στις 6 Αυγούστου η Επιτροπή ενέκρινε την εξαγορά της Northwest Airline Corporation («NWA») από την Delta Air Lines, Inc. («Delta»)¹⁵⁷ βάσει του κανονισμού για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων. Στις 17 Δεκεμβρίου, μετά από διεξοδική έρευνα, η Επιτροπή ενέκρινε τη συγκέντρωση μεταξύ της KLM και της Martinair¹⁵⁸. Δε συνέβη το ίδιο με την ανακοίνωση πρόθεσης συγχώνευσης της Olympic Air με την Aegean που αναλύεται σε επόμενο κεφάλαιο.

¹⁵⁶ Υπόθεση T-196/04 αίτημα περί ακυρώσεως της αποφάσεως 2004/393/ΕΚ της Επιτροπής.

¹⁵⁷ Υπόθεση COMP/M.5181

¹⁵⁸ Υπόθεση COMP/M.5141

3.3 Η εξωτερική πολιτική της ΕΕ για τις αερομεταφορές.

Έναυσμα στην υιοθέτηση κοινής εξωτερικής πολιτικής της ΕΕ, δόθηκε από τις λεγόμενες «ανοικτών ουρανών»¹⁵⁹, Open skies, αποφάσεις της 5ης Νοεμβρίου 2002 του Δικαστηρίου της ΕΕ, οι οποίες ασχολούνται με τη νομιμότητα των διμερών συμφωνιών που έχουν συναφθεί μεταξύ οκτώ κρατών μελών¹⁶⁰ της ΕΕ και των Ηνωμένων Πολιτειών. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η διαπίστωση του Δικαστηρίου ότι οι ρήτρες περί εθνικότητας στις συμφωνίες, βάσει των οποίων περιορίζονται τα δικαιώματα διεθνούς μεταφοράς στους εθνικούς αερομεταφορείς των σχετικών χωρών, αντιβαίνουν στη συνθήκη και το στόχο του 1992 για την Ενιαία Εσωτερική Αγορά. Το Δικαστήριο έδωσε πρόσθετη σημασία στην αρμοδιότητα της Κοινότητας για διεθνείς σχέσεις και διευκρίνισε, ότι η εμβέλεια της αρμοδιότητας αυτής αγγίζει κάθε περίπτωση στην οποία έχουν εγκριθεί εσωτερικοί κανόνες της ΕΕ και επηρεάζουν εταιρείες από τρίτες χώρες, επομένως και τις αερομεταφορές.

Σήμερα σχεδόν κάθε πεδίο της αεροπορίας καλύπτεται από ευρωπαϊκή νομοθεσία και τα κράτη μέλη δεν δύνανται πλέον να αναλαμβάνουν δεσμεύσεις έναντι άλλων χωρών επί των θεμάτων αυτών μεμονωμένα, γιατί διακινδυνεύουν να δημιουργήσουν συγκρούσεις μεταξύ των δεσμεύσεών τους σε διεθνές επίπεδο και των υποχρεώσεών τους βάσει του ενωσιακού δικαίου. Συνοπτικά παρατίθενται βασικά σημεία που διαμόρφωσαν τον τομέα της εξωτερικής πολιτικής της ΕΕ στις αερομεταφορές:

- **Η ανακοίνωση της Επιτροπής, της 11ης Μαρτίου 2005** με τίτλο: «Προγραμματισμός της εξωτερικής πολιτικής αερομεταφορών της Κοινότητας»
- **Ο Κανονισμός αριθμός 847/2004** του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, για τη διαπραγμάτευση και εφαρμογή των συμφωνιών περί αεροπορικών μεταφορών μεταξύ των κρατών μελών και τρίτων χωρών
- **Η απόφαση 2001/539/ΕΚ** του Συμβουλίου, της 5ης Απριλίου 2001 για τη σύναψη από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα της σύμβασης για την ενοποίηση ορισμένων

¹⁵⁹ Τον Δεκέμβριο του 1998, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή άσκησε προσφυγή στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο κατά επτά κρατών μελών της ΕΕ, που έχουν συνάψει διμερείς συμφωνίες "ανοικτών ουρανών" με τις Ηνωμένες Πολιτείες στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών (Αυστρία, Βέλγιο, Γερμανία, Δανία, Λουξεμβούργο, Σουηδία, Φινλανδία). Άσκησε μια όγδοη προσφυγή κατά του Ηνωμένου Βασιλείου όσον αφορά τη συμφωνία "Bermuda II" με τις ΗΠΑ.

¹⁶⁰ Βλ. Ηλιάνα Χριστοδούλου, « Η κοινή πολιτική των μεταφορών», στο «Εισαγωγή στις ευρωπαϊκές Σπουδές, τόμος Γ', Οικονομική ολοκλήρωση και πολιτικές, το ρυθμιστικό πλαίσιο», επιμέλεια Κ. Στεφάνου, (2006), Αθήνα, Ι. Σιδέρης, σελ.388-389

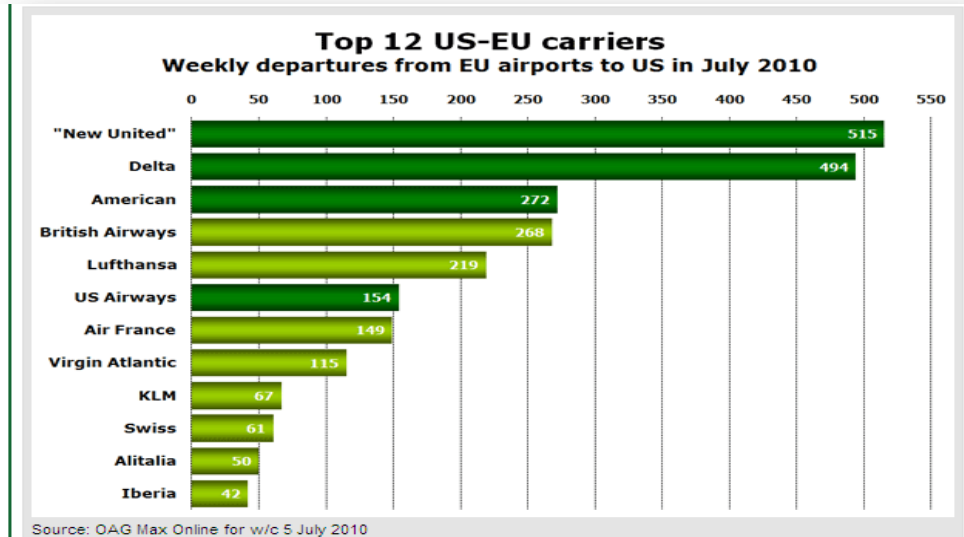
κανόνων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές (Σύμβαση του Μόντρεαλ). Η απόφαση αυτή επικυρώνει τη Σύμβαση του Μόντρεαλ, η οποία εισάγει ένα εκσυγχρονισμένο και ομοιόμορφο νομικό πλαίσιο που διέπει την ευθύνη των αεροπορικών εταιρειών σε περίπτωση ζημίας που προκαλείται στους επιβάτες, αποσκευές ή εμπορεύματα κατά τη διάρκεια διεθνών ταξιδιών.

☞ **Η απόφαση 2007/339/ΕΚ** του Συμβουλίου και των αντιπροσώπων των κυβερνήσεων των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης που συνήλθαν στο πλαίσιο του Συμβουλίου της 25ης Απριλίου 2007 σχετικά με την υπογραφή και την προσωρινή εφαρμογή της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και των κρατών μελών της και των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής. Σύμφωνα με την νέα αυτή πράξη, οι αεροπορικές εταιρείες της Ένωσης μπορούν στο εξής:

- ο να πραγματοποιούν πτήσεις προς τις Ηνωμένες Πολιτείες από οποιοδήποτε ευρωπαϊκό αεροδρόμιο και ανεξαρτήτως της εθνικότητάς τους
- ο να λειτουργούν χωρίς περιορισμό του αριθμού των πτήσεων, των σκαφών και των δρομολογίων
- ο να καθορίζουν τις τιμές αναλόγως προς την αγορά
- ο να υπογράφουν συμφωνίες συνεργασίας

Η συμφωνία¹⁶¹ επιτρέπει εξάλλου την ενίσχυση της συνεργασίας μεταξύ των δύο μερών στον τομέα της ασφάλειας των αεροσκαφών, της ασφάλειας των προσώπων, της πολιτικής του ανταγωνισμού, των κρατικών ενισχύσεων, της προστασίας των καταναλωτών και του περιβάλλοντος δεδομένου όπως παρουσιάζεται παρακάτω της εξάρτησης των δικτύων μεταφορών ανάμεσα τους. Μια ευνοϊκή συμφωνία όπως απεικονίζεται διαγραμματικά στο ένθετο που ακολουθεί.

¹⁶¹ Στον τομέα της ιδιοκτησίας των αεροπορικών εταιρειών, επιτρέπεται στους Ευρωπαίους να κατέχουν άνω του 50% του συνολικού κεφαλαίου αμερικανικών εταιρειών, όμως δεν μπορούν να αναλαμβάνουν τον έλεγχο τους, γιατί σύμφωνα με την αμερικανική νομοθεσία, ένας αλλοδαπός δεν μπορεί να κατέχει άνω του 25% των μετοχών με δικαίωμα ψήφου μιας αμερικανικής εταιρείας και δεν μπορεί να την ελέγχει. Για το λόγο αυτό οι Ευρωπαίοι διατήρησαν το δικαίωμα περιορισμού των αμερικανικών επενδύσεων στις ευρωπαϊκές εταιρείες στο ίδιο επίπεδο.



∞ **Οδηγία 2004/82/ΕΚ** του Συμβουλίου της 29ης Απριλίου 2004 σχετικά με την υποχρέωση των μεταφορέων να κοινοποιούν τα στοιχεία των επιβατών. Βάσει της παρούσας οδηγίας, οι αερομεταφορείς οφείλουν να διαβιβάζουν ορισμένες πληροφορίες σχετικά με τους επιβάτες τους με προορισμό ένα σημείο διέλευσης των συνόρων της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Τα στοιχεία¹⁶² αυτά παρέχονται μετά από αίτηση των αρχών που είναι υπεύθυνες για τον έλεγχο των προσώπων στα εξωτερικά σύνορα της ΕΕ, ούτως ώστε να διεξάγονται καλύτερα οι έλεγχοι στα σύνορα και να είναι πιο αποτελεσματική η καταπολέμηση της λαθρομετανάστευσης. Σε περίπτωση μη τήρησης της υποχρέωσης αυτής από τους μεταφορείς, τα κράτη μέλη πρέπει να λαμβάνουν αποτρεπτικές, αποτελεσματικές και ανάλογης αυστηρότητας κυρώσεις¹⁶³. Οι μεταφορείς μπορούν να ασκήσουν προσφυγή κατά των μέτρων που λαμβάνονται εις βάρος τους.

¹⁶² Οι μεταφορείς υποχρεούνται, συγκεκριμένα, να διαβιβάζουν τις ακόλουθες πληροφορίες: τον αριθμό και το είδος του χρησιμοποιούμενου ταξιδιωτικού εγγράφου, την ιθαγένεια, το ονοματεπώνυμο και την ημερομηνία γέννησης του επιβάτη, το σημείο διάβασης των συνόρων κατά την είσοδο στην ΕΕ, την ώρα αναχώρησης και άφιξης της μεταφοράς και τον συνολικό αριθμό των επιβατών που μεταφέρονται. Τα στοιχεία αυτά διαγράφονται, από τις αρχές που τα λαμβάνουν εντός 24 ωρών από τη διαβίβασή τους, υπό την προϋπόθεση ότι οι επιβάτες εισήλθαν πράγματι στο έδαφος των κρατών μελών. Τα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα διαγράφονται από τον μεταφορέα 24 ώρες μετά την άφιξη του μεταφορικού μέσου.

¹⁶³ Το μέγιστο ποσό των κυρώσεων αυτών ανέρχεται σε 5000 ευρώ ανά ταξίδι. Το ελάχιστο ποσό ανέρχεται σε 3000 ευρώ. Τα κράτη μέλη μπορούν επίσης να θεσπίζουν και άλλου είδους κυρώσεις για σοβαρές παραβιάσεις της υποχρέωσης κοινοποίησης στοιχείων, με την εξής μορφή: ακινητοποίηση, κατάσχεση και δήμευση του μεταφορικού μέσου, προσωρινή αναστολή ή ακόμη και αφαίρεση της άδειας λειτουργίας του μεταφορέα.

➤ **Ανακοίνωση της Επιτροπής της 21ης Σεπτεμβρίου 2010** σχετικά με την παγκόσμια προσέγγιση για την διαβίβαση των καταστάσεων με τα ονόματα των επιβατών (PNR)¹⁶⁴ σε τρίτες χώρες, ως απάντηση στις απειλές της τρομοκρατίας και του οργανωμένου εγκλήματος. Τα μέτρα αυτά περιλαμβάνουν τη χρήση των καταστάσεων με τα ονόματα των επιβατών για σκοπούς επιβολής του νόμου. Η παρούσα ανακοίνωση καθορίζει γενικά κριτήρια για τις μελλοντικές διμερείς συμφωνίες PNR, με σκοπό να συμβάλλουν στην καταπολέμηση της τρομοκρατίας και του διακρατικού σοβαρών εγκλημάτων, εξασφαλίζοντας παράλληλα το σεβασμό των θεμελιωδών δικαιωμάτων και τη διασφάλιση της συνοχής μεταξύ των διαφόρων συμφωνιών PNR.

3.4 Σύνοψη- συμπεράσματα κεφαλαίου.

Ο τομέας των αερομεταφορών στην Ευρώπη δεν ήταν αρχικά προτεραιότητα στις δράσεις της Κοινότητας και θεωρούνταν παραμελημένος από την κοινοτική έννομη τάξη. Η μετουσίωση των αρχών, που τίθεντο στις ιδρυτικές συνθήκες, σε θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας άργησε να γίνει πραγματικότητα. Η Σύμβαση του Σικάγου αλλά και οι διμερείς διακρατικές συμφωνίες διευκόλυναν τις εν λόγω αεροπορικές δραστηριότητες και το Συμβούλιο δεν λάμβανε περαιτέρω μέτρα εφαρμογής κοινής πολιτικής στα πλαίσια της Ένωσης. Η απελευθέρωση που ξεκίνησε από τις ΗΠΑ μόλις το 1978 δεν άφησε ασυγκίνητη όμως την ΕΕ. Κοινοβούλιο και Επιτροπή ένθερμα υποστηρίζουν την ανάληψη δράσης και πιέζουν το Συμβούλιο προς αυτή την κατεύθυνση, καθώς η ανταγωνιστικότητα των αμερικανικών εταιριών με την απελευθέρωση των ναύλων κατέστησε επιτακτική την ανάγκη του εγχειρήματος.

Το 1978, τριάντα χρόνια μετά την υπογραφή της Συνθήκης της Ρώμης ξεκινάει η σταδιακή και ελεγχόμενη απελευθέρωση, δηλαδή η χαλάρωση των ελέγχων και των παρεμβάσεων στα εσωτερικά σύνορα της ΕΕ εντός της κοινής αγοράς, ως προς τη μεταφορική ικανότητα και ως προς τους ναύλους, ενώ παραμένει σταθερή η εγγύηση στην ασφάλεια. Τα στάδια υλοποίησης είναι τρία και επιτυγχάνονται με την έκδοση πακέτων με δέσμες μέτρων. Το

¹⁶⁴ Στην τουριστική βιομηχανία, τα ονόματα των επιβατών (PNR) είναι ένα αρχείο στη βάση δεδομένων του ηλεκτρονικού συστήματος κράτησης θέσεων (CRS), που περιέχει τη διαδρομή για έναν επιβάτη, ή μια ομάδα των επιβατών που ταξιδεύουν μαζί. Η έννοια του PNR εισήχθη για πρώτη φορά από τις αεροπορικές εταιρίες σε περιπτώσεις που απαιτείται η ανταλλαγή πληροφοριών για επιβάτες, οι οποίοι έκαναν χρήση πολλών αεροπορικών εταιριών για να φθάσουν στον προορισμό τους.

πρώτο πακέτο του 1987 δίνει τέλος στο παιχνίδι των ναύλων καθιερώνοντας το σύστημα ζωνών τιμολόγιων με ανώτερη και κατώτερη τιμή. Το δεύτερο πακέτο, το οποίο εγκαινιάζεται το 1990 αφορά ζητήματα κρατικού παρεμβατισμού και εισόδου στην αγορά. Ενώ το τρίτο πακέτο επιχειρείται το 1993 και είναι καθοριστικό για το άνοιγμα της αγοράς. Βασίζεται σε τρεις κύριους κανόνες που διασφαλίζουν την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών και πρόσβασης σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών, τον τρόπο εφαρμογής των τιμολογίων και τις προϋποθέσεις έκδοσης αδειών λειτουργίας των αερομεταφορέων. Η ολοκλήρωση της απελευθερωμένης αγοράς εφαρμόστηκε το 1998.

Η εμφάνιση της απελευθέρωσης και η ολοκλήρωση των σταδίων ήρθε αργά, καθώς έπρεπε τα προβλήματα που ενέκυπταν στην πορεία να λύνονται και οι αδυναμίες που εμφανίζονταν να καλύπτονται σε όλο τους το φάσμα. Οι ρυθμίσεις συμπληρώθηκαν με νέες και οι καινοτομίες των τεχνολογιών ενσωματώθηκε σε σχέδια δράσης και κοινές πολιτικές για το περιβάλλον και την ασφάλεια. Η εξωτερική πολιτική της ΕΕ, η οποία επίσημα υιοθετείται μετά τις συμφωνίες «των ανοιχτών ουρανών» με τις ΗΠΑ, είναι πραγματικότητα και ανοίγει νέους ορίζοντες στις αερομεταφορές.

Σημαντική θέση στο νέο κανονιστικό πλαίσιο αερομεταφορών κατέχουν οι κανόνες ανταγωνισμού για την τήρηση από τις επιχειρήσεις υγιούς περιβάλλοντος ανταγωνισμού με την αποφυγή της καταχρηστικής εκμετάλλευσης από τα κράτη μέλη της δεσπόζουσας θέσης, τον έλεγχο της κρατικής ενίσχυσης και τον έλεγχο των συμφωνιών. Η πλήρης εφαρμογή όμως των κανόνων ανταγωνισμού που ισχύουν για τις άλλες αγορές, στις τακτικές αεροπορικές γραμμές δεν αποτελούσε ρεαλιστική προοπτική, καθώς έπρεπε να αντιμετωπιστεί πρώτα απ' όλα το κρατικό μονοπώλιο στους εθνικούς αερομεταφορείς. Η μείωση των ναύλων σε συνδυασμό με την αύξηση χωρητικότητας και τις αυξημένες δυνατότητες πρόσβασης στην αγορά αποβλέπουν στην ενίσχυση του ανταγωνισμού, όμως παράλληλα η δημιουργία τέτοιων συνθηκών αναμένεται να οδηγήσει στην επικράτηση της αεροπορικής εταιρίας με τη μεγαλύτερη οικονομική επιφάνεια. Εδώ τα προβλήματα που αναφύονταν ήταν δύο: αφενός η οικονομικά πιο αποτελεσματική εταιρία ήταν συνήθως ο εθνικός αερομεταφορέας που δέχονταν τις ενισχύσεις των κρατών και την προστασία σε περίπτωση οικονομικού κινδύνου, αφετέρου ο αριθμός των επιχειρήσεων που θα μπορούσαν να λειτουργήσουν μειώνεται παρά την αύξηση του

μεταφορικού έργου καθώς ο ανταγωνισμός είναι εξοντωτικός. Η αποτίμηση της κατάστασης οδηγεί στις ακόλουθες επισημάνσεις:

- 1ο. Οικονομικά βιώσιμες γραμμές θεωρούνται εκείνες που εξυπηρετούν μακρινές αποστάσεις με σταθερή και μεγάλη ροή ζήτησης. Ως αποτέλεσμα μειώνονται αρχικά οι τιμές και βελτιώνεται η ποιότητα των υπηρεσιών που παρέχεται, ενώ στα διαστήματα «αιχμής», κυρίως τη θερινή περίοδο, εμφανίζονται οι λεγόμενες low cost εταιρίες με χαμηλές τιμές ναύλων αλλά χωρίς έμφαση στην ποιοτική εξυπηρέτηση.
- 2ο. Μη βιώσιμες γραμμές είναι εκείνες που εξυπηρετούν κοντινές αποστάσεις, με μικρή επιβατική κίνηση και έντονες εποχικές διακυμάνσεις στη ζήτηση. Οι τιμές είναι αυξημένες και περικόπτονται παροχές.
- 3ο. Εισέρχονται στην αγορά νέες εταιρίες έκτακτων πτήσεων που ανταγωνίζονται των τακτικών και είναι ευκαιριακού κέρδους.
- 4ο. Τα αεροδρόμια και ο έλεγχος της εναέριας κυκλοφορίας απαιτούν συχνά υψηλά τέλη και δημιουργούν προβλήματα στους χρόνους εξυπηρέτησης των αεροσκαφών. Ενώ το ζήτημα της περιορισμένης ικανότητας υποδοχής των αερολιμένων και τα προβλήματα κατανομής του διαθέσιμου χρόνου στις χρονοθυρίδες αναμένουν μια απάντηση.

Βασική επιδίωξη της ΕΕ την μεταβατική περίοδο ήταν η αποδοτική πρόσβαση στις αεροπορικές εγκαταστάσεις και υπηρεσίες χωρίς συμφορήσεις. Παράλληλα δίνεται ιδιαίτερη σημασία στην ασφάλεια των πτήσεων, η οποία δεν πρέπει να επηρεάζεται από την απελευθέρωση των ναύλων, την προστασία των δικαιωμάτων των επιβατών και τη βελτίωση των τρόπων οργάνωσης και λειτουργίας της εμπορικής εκμετάλλευσης της αεροπορίας με γνώμονα την περιβαλλοντική βιωσιμότητα.



4. ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΕ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΝΑΕΡΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

4.1 Οι προσανατολισμοί της Λευκής Βίβλου.

Στη βάση της απελευθέρωσης της αγοράς των μεταφορών και του φόβου της μονιμοποίησης της συμφόρησης στα δίκτυα μεταφορών, κινήθηκε η πρώτη Λευκή βίβλος της Επιτροπής το 1992 με αντικείμενο τη μελλοντική ανάπτυξη της κοινής πολιτικής μεταφορών, η οποία θέλησε με τις κατευθύνσεις της να αποτρέψει τη στρέβλωση της ανταγωνιστικότητας των μεταφορών σε οικονομικό επίπεδο και να ενθαρρύνει την βιώσιμη κινητικότητα. Ο στόχος που εισήχθη αργότερα με τη Συνθήκη του Άμστερνταμ, της ενσωμάτωσης της περιβαλλοντικής συνιστώσας στις κοινοτικές πολιτικές και η απαρίθμηση της Πράσινης βίβλου¹⁶⁵ το 2000 των ευθυνών που ενέχουν οι μεταφορές στην περιβαλλοντική υγεία, αποτέλεσαν έναυσμα για το Συμβούλιο του Göteborg όπου θέτει την αειφόρο ανάπτυξη ως δύναμη ισορροπίας στην πολιτική των μεταφορών και αμέσως το 2001 η Επιτροπή παίρνει τη σκυτάλη και εγκαινιάζει τη Λευκή Βίβλο με τίτλο «Η Ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών».

Από τα βασικότερα μέτρα που προβλέπει η Λευκή Βίβλος για τις αερομεταφορές, είναι η συμφιλίωση της ανάπτυξης τους με το περιβάλλον. Όπως θα δικαιολογηθεί και στην επόμενη ενότητα κρίνεται επιβεβλημένη η εκπόνηση κοινοτικής ρύθμισης της εναέριας κυκλοφορίας σε συνεργασία με τις στρατιωτικές αρχές και τον Eurocontrol με σκοπό την από κοινού αντιμετώπιση των προβλημάτων, εναρμονισμένη πρόληψη και εφαρμογή κανόνων.

Οι γενικές κατευθύνσεις που προωθεί το κείμενο της Βίβλου σε σχέση με τις αερομεταφορές είναι :

- ➔ **Η καταπολέμηση της συμφόρησης στον ουρανό**, καθώς σύμφωνα με στοιχεία της Επιτροπής περίπου 25.000 αεροπλάνα διασταυρώνονται καθημερινά στον ευρωπαϊκό ουρανό και ο αριθμός αυτός αναμένεται να διπλασιαστεί σε 10

¹⁶⁵ http://ec.europa.eu/research/csfr/pdf/com_2011_0048_csf_green_paper_el.pdf

χρόνια. Τη μειονεκτική θέση που βρίσκεται η ΕΕ λόγω αδυναμίας διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας αντιλαμβάνονταν και το Συμβούλιο¹⁶⁶ και το Κοινοβούλιο¹⁶⁷ και η ανάγκη υιοθέτησης μέτρων για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού αναγνωρίζονταν ως επιτακτική.

- **Επανεξέταση της μεταφορικής ικανότητας των αερολιμένων και της χρήσης τους**, με στόχο να βελτιωθεί η χρήση των υφιστάμενων υποδομών. Το ζήτημα που προκύπτει όσον αφορά τις υποδομές είναι κατά πόσο η επάρκεια υποδομών των προς ένταξη χωρών είναι ικανή να ανταπεξέλθει στην αύξηση της κυκλοφορίας που θα επέλθει με την διεύρυνση. Το γεγονός αυτό αν και επιλύσιμο επιφέρει τρομερές συνέπειες στη μείωση της ανταγωνιστικότητας των εταιρειών σε σχέση με αντίπαλες αμερικανικές. Επίσης ένα μεγάλο μέρος των αερολιμένων της ΕΕ έχουν κορεστεί ή τείνουν να αγγίζουν το μέγιστο της χωρητικότητας τους επί του εδάφους, λόγω ότι η υφιστάμενη δομή του συστήματος ωθεί τις επιχειρήσεις να συγκεντρώνουν το σύνολο των δραστηριοτήτων τους στους μεγάλους αερολιμένες
- **Συμφιλίωση της ανάπτυξης των αερομεταφορών με το περιβάλλον**, το βασικό ζήτημα που κωλύει την ανάπτυξη είναι η εκπομπή θορύβου αλλά και αερίων που παράγουν οι αεροπορικές μεταφορές. Εδώ η Επιτροπή στηρίζεται στις διεθνείς δεσμεύσεις των κρατών μελών στο πλαίσιο της Διεθνούς Οργάνωσης Πολιτικής Αεροπορίας και στον κανονισμό αριθμο 925/1999 της 29^{ης} Απριλίου σχετικό με την απαγόρευση της εκμετάλλευσης αεροσκαφών που είναι εφοδιασμένα με hushkit¹⁶⁸. Για να αλλάξει το τοπίο τα επόμενα χρόνια είναι αναγκαίο να εφαρμοστεί ένα σχέδιο σταδιακής απόσυρσης των πιο θορυβωδών αεροσκαφών του υφιστάμενου στόλου σε ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο. Ένα ακόμα μέτρο που κάνει σκεπτική την Επιτροπή είναι κατά πόσο θα πρέπει να συνεχιστεί η πολιτική της ΕΕ για απαλλαγή φόρου στην κηροζίνη καθώς αυτό δεν αποτελεί κίνητρο στις αεροπορικές να χρησιμοποιήσουν

¹⁶⁶ Βλ. Ευρωπαϊκά Συμβούλια Λισσαβόνας (23-24 Μαρτίου 2000), της Santa Maria Da Feira (19-20 Ιουνίου 2000) και της Στοκχόλμης (23-24 Μαΐου 2001)

¹⁶⁷ Έκθεση του Sir Robert Atkins με θέμα την ανακοίνωση της Επιτροπής για τον ενιαίο ευρωπαϊκό ουρανό, 26 Μαΐου 2000.

¹⁶⁸ Πρόκειται για αεροπλάνα παλαιάς τεχνολογίας σε σχέση με το θόρυβο έχουν βελτιωθεί αλλά παραμένουν κάτω από τα αποδεκτά όρια στην ΕΕ.

αεροσκάφη με καλύτερες επιδόσεις και να συμβάλουν στη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα.

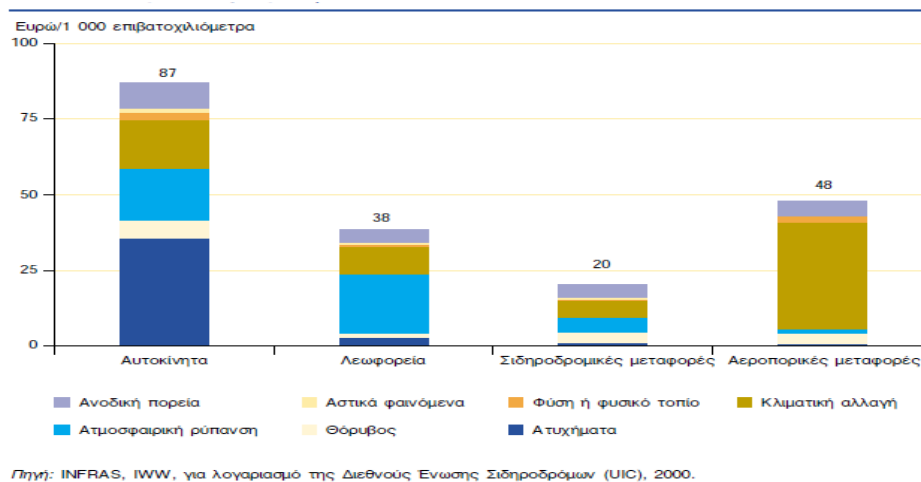
→ **Διατήρηση του επιπέδου ασφαλείας**, αν και οι αερομεταφορές αποτελούν ένα από τα ασφαλέστερα μέσα μεταφοράς ωστόσο τα επόμενα χρόνια σύμφωνα με την Επιτροπή προβλέπεται να αυξηθούν τα ατυχήματα παγκοσμίως. Η συνεργασία στα πλαίσια του Συνδέσμου Αρχών Πολιτικής Αεροπορίας έχει εξαντλήσει τις δυνατότητες της λόγω νομοθετικής αδυναμίας επομένως προτείνεται η δημιουργία μια ευρωπαϊκής αρχής για την ασφάλεια των πτήσεων EASA¹⁶⁹. Θα διασφαλίζει όλες τις πτυχές της δραστηριότητας των αερομεταφορών από την πιστοποίηση έως και τους κανόνες λειτουργίας. Και επειδή η ασφάλεια των πτήσεων δεν σταματά στα σύνορα της Ένωσης, η Επιτροπή είναι αρμόδια να υποβάλει προτάσεις με στόχο την διασφάλιση των ελάχιστων συνθηκών ασφαλείας και για αεροσκάφη τρίτων χωρών.

Στα γραφήματα που ακολουθούν, τα οποία παρουσιάζονται στο παράρτημα της τελευταίας Λευκής Βίβλου, παρουσιάζεται το κόστος ανά είδος μεταφοράς και οι δαπάνες τόσο για τις μεταφορές εμπορευμάτων όσο και των επιβατών. Η αερομεταφορές στο σύνολο τους ειδικά για τις δαπάνες των εμπορευμάτων έχουν το μεγαλύτερο μερίδιο όπως είναι φανερό στο διάγραμμα που ακολουθεί και για τις επιβατικές δαπάνες ένα διόλου ευκαταφρόνητο. Παρά τις εντατικές προσπάθειες της Επιτροπής για την υποστήριξη μιας αποτελεσματικής αειφορίας των μεταφορικών συστημάτων, για καταναλωτές και επιχειρήσεις, το γεγονός αυτό δεν αίρει την ανάγκη για συντονισμένη δράση των κρατών μελών ώστε στα πλαίσια ενός απτού σχεδίου δράσης να αντιμετωπιστούν οι δυσχέρειες¹⁷⁰.

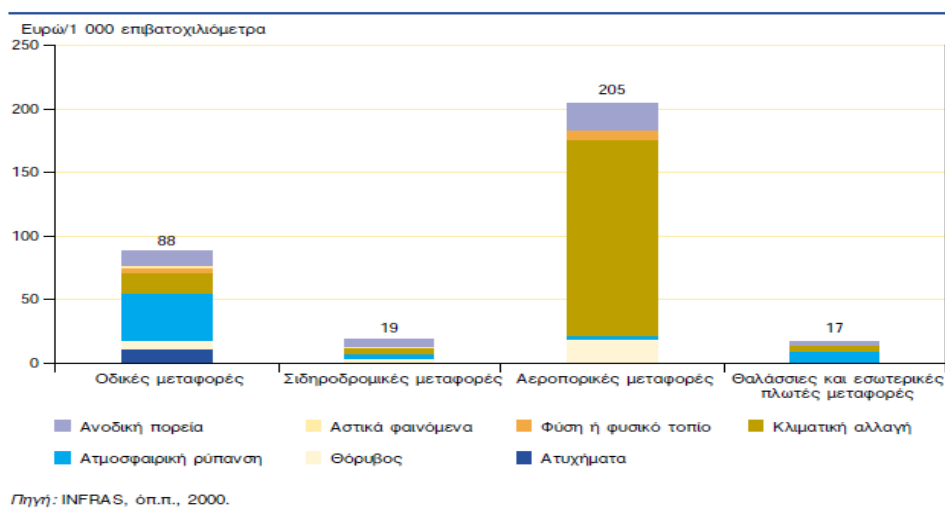
¹⁶⁹ Βλ. ενότητα 2.2 Οι Ελευθερίες του αέρα, 2.3 ο ελεγκτικός μηχανισμός.

¹⁷⁰ Χριστοφάκης Σ. Μανώλης, (2007), *Μεταφορές και περιφερειακή ανάπτυξη – Η Πολιτική Υποδομών των Μεταφορών*, Αθήνα, Εκδόσεις Διόνικος, σελ.87-88

Γράφημα 1^ο : μέσο εξωτερικό κόστος 1995 (ΕΕ-17) ανά τρόπο μεταφορών και είδος της δαπάνης για τις μεταφορές επιβατών (χωρίς το κόστος της κυκλοφοριακής συμφόρησης)



Γράφημα 2^ο : μέσο εξωτερικό κόστος¹⁷¹ 1995 (ΕΕ-17) ανά τρόπο μεταφορών και είδος της δαπάνης για τις μεταφορές εμπορευμάτων



¹⁷¹ Δεν περιλαμβάνεται το κόστος που οφείλεται στην κυκλοφοριακή συμφόρηση

4.2 Η επίτευξη της δημιουργίας ενός Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού.

Η ανακοίνωση της Επιτροπής της 1ης Δεκεμβρίου 1999, με θέμα τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού αποτελεί την αφετηρία μιας σειράς ενεργειών προκειμένου να εξασφαλισθεί ότι η διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας ανταποκρίνεται αφενός στην κοινοτική αρχή της εύρυθμης λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς και αφετέρου εγγυάται τη δημιουργία ενός ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού, δίχως σύνορα. Οι λόγοι για την μεταρρύθμιση του ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας άπτονται ζητημάτων, τα οποία ζητούσαν είτε άμεση λύση είτε προβλέπονταν ότι θα επιζητούσαν μελλοντικά αποκατάσταση. Η συμφόρηση της εναέριας κυκλοφορίας που χαρακτηρίζει επί του παρόντος τον εναέριο χώρο είναι ένα από τα πλέον αυταπόδεικτα επιχειρήματα που υπογραμμίζουν την αναγκαιότητα ανάληψης ανάλογης δράσης. Οι καθυστερήσεις που παρατηρούνται στην Ευρώπη σε πολλές πτήσεις συχνά οφείλονται στον κορεσμό του εναερίου χώρου και των υποδομών.

Για το λόγο αυτό, η επόμενη κίνηση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ήταν να εκδώσει, στις 10 Οκτωβρίου 2001, μια δέσμη μέτρων για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας με σκοπό τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού έως τα τέλη του 2004. Ο στόχος είναι να τεθεί ένα τέλος στον κατακερματισμό του εναερίου χώρου της ΕΕ και να δημιουργηθεί ένας αποτελεσματικός και ασφαλής εναέριος χώρος χωρίς σύνορα.

Προκειμένου να επιτύχει αυτό, η Επιτροπή προτείνει στον κανονισμό για την οργάνωση και διαχείριση του εναερίου χώρου για τη δημιουργία μιας ενιαίας περιοχής πληροφοριών πτήσης με τη συγχώνευση όλων των εθνικών περιοχών σε έναν ενιαίο εναέριο χώρο εντός του οποίου υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας θα παρέχονται σύμφωνα με τους ίδιους κανόνες και διαδικασίες. Ο κανονισμός αριθ. 551/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, σχετικά με την οργάνωση και χρήση του εναερίου χώρου στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, αποτελεί μέρος ενός πακέτου της νομοθεσίας για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού στις 31 Δεκεμβρίου 2004. Συνοπτικά, δίνεται έμφαση στην αύξηση των δυνατοτήτων ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας, τη βελτίωση της ασφάλειας, τη μείωση του κατακερματισμού¹⁷² του

¹⁷² Τα ίδια επίπεδα πειθαρχίας δεν τηρούνται στον έλεγχο της εναέριας κυκλοφορίας σε όλες τις χώρες της ΕΕ όσον αφορά τα συστήματα και τις διαδικασίες που χρησιμοποιούνται για την εγγύηση των επιπέδων ασφάλειας ή μέριμνα για την εφαρμογή αυτών των μέτρων διαφέρει. Οι διαφορές στους κανόνες και την οργάνωση και ποικίλες εθνικές προσεγγίσεις στον αέρα να

ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, τη βελτίωση της ενσωμάτωσης των στρατιωτικών συστημάτων για την οργάνωση του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας και τέλος στη διευκόλυνση της εισαγωγής της νέας τεχνολογίας.

Ακολουθεί η ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 25ης Ιουνίου 2008 με τίτλο «Ενιαίος ευρωπαϊκός ουρανός II: Πιο βιώσιμες αεροπορικές μεταφορές βελτιωμένων επιδόσεων», η οποία εγκαινιάζει τέσσερις πυλώνες δράσης :

➔ **Α' πυλώνας: Η ρύθμιση των επιδόσεων.** Η Επιτροπή προτείνει τρία μέτρα σχετικά με

- την καθοδήγηση των επιδόσεων του συστήματος διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας,
- τη διευκόλυνση της ολοκλήρωσης της παροχής υπηρεσιών και
- την ενίσχυση της λειτουργίας διαχείρισης του δικτύου.

Με την υιοθέτηση ενός ανεξάρτητου φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων θα αξιολογεί και θα παρακολουθεί τις επιδόσεις του συστήματος και θα προτείνει κοινοτικούς στόχους στον τομέα των καθυστερήσεων, της μείωσης του κόστους και της συντόμευσης των διαδρομών. Επίσης συμπληρώνει την πλαisiώση των επιδόσεων με: το σχεδιασμό του ευρωπαϊκού δικτύου διαδρομών, το συντονισμό και τη κατανομή χρονοθυρίδων, και τη διαχείριση της εγκατάστασης των τεχνολογιών νέας γενιάς του ευρωπαϊκού συστήματος για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας (SESAR).

➔ **Β' πυλώνας: Ένα κι ενιαίο πλαίσιο για την ασφάλεια πτήσεων.** Η αύξηση της αεροπορικής κίνησης, η συμφόρηση του εναέριου χώρου και των αεροδρομίων, καθώς και η χρήση νέων τεχνολογιών απαιτούν μια κοινή προσέγγιση από τα κράτη μέλη για εφαρμογή ομοιόμορφων κανόνων, με στόχο τη διατήρηση ή ακόμη και τη βελτίωση του επιπέδου ασφάλειας πτήσεων των αεροπορικών μεταφορών. Η πρόταση της Επιτροπής σχετίζεται με την επέκταση των αρμοδιοτήτων του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας (**EASA**) στα υπόλοιπα καίρια πεδία για την ασφάλεια: τους αερολιμένες, τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας και τις αεροναυτιλιακές υπηρεσίες.

οδηγήσει τη διαχείριση της κυκλοφορίας σε αντιφάσεις και ανεπάρκειες που έχουν αρνητικές επιπτώσεις για την αποτελεσματική λειτουργία της εσωτερικής αγοράς αεροπορικών μεταφορών

- ➔ **Γ' πυλώνας: άνοιγμα στις νέες τεχνολογίες.** Χρειάζεται η επιτάχυνση της ανάπτυξης του συστήματος ελέγχου της, χάρη κυρίως στην εφαρμογή του SESAR, με στόχο την αύξηση των επιπέδων ασφάλειας πτήσεων και των δυνατοτήτων διαχείρισης της κυκλοφορίας.
- ➔ **Δ' πυλώνας: ικανότητα διαχείρισης στο έδαφος.** Τονίζεται η ανάγκη να πραγματοποιηθούν επενδύσεις ώστε η χωρητικότητα των αερολιμένων να εξακολουθήσει να συμβαδίζει με την ικανότητα διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, με στόχο να διαφυλαχθεί η γενική απόδοση του δικτύου.

Η Επιτροπή θα δημιουργήσει παρατηρητήριο, απαρτιζόμενο από αντιπροσώπους των κρατών μελών, αρμόδιες αρχές και παράγοντες, που θα αναλάβει την ανταλλαγή και την παρακολούθηση δεδομένων και πληροφοριών για τη χωρητικότητα των αερολιμένων συνολικά, καθώς και την παροχή συμβουλών σχετικά με την ανάπτυξη και εφαρμογή της κοινοτικής πολιτικής μεταφορών. Επίσης βαρύνουσα σημασία δίνεται σε ένα σχέδιο εσωτερικής μεταρρύθμισης του Eurocontrol με σκοπό την ευθυγράμμιση των δομών διαχείρισης της οργάνωσής του με τον ενιαίο ευρωπαϊκό ουρανό.

4.2.1 Νομοθετικό πλαίσιο για την εφαρμογή του Ενιαίου Ουρανού

Ο ενιαίος ευρωπαϊκός ουρανός είναι σύνολο μέτρων για την κάλυψη μελλοντικών αναγκών σε μεταφορική ικανότητα και για την ασφάλεια των αερομεταφορών. Εφαρμόζεται τόσο στον τομέα της πολιτικής όσο και της πολεμικής αεροπορίας και αφορά τις κανονιστικές ρυθμίσεις, την οικονομία, την ασφάλεια, το περιβάλλον, την τεχνολογία, καθώς και θεσμικές πτυχές.

Ο Κανονισμός¹⁷³ αριθ. 549/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 10ης Μαρτίου 2004 για τη χάραξη του πλαισίου για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, περιλαμβάνεται σε νομοθετική δέσμη σχετικά με τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας που αποσκοπεί στην υλοποίηση του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού από την 31η Δεκεμβρίου 2004. Στόχος του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού είναι να εξασφαλίζει τη βέλτιστη χρήση του ευρωπαϊκού εναέριου χώρου, ώστε να πληροί τις απαιτήσεις όλων των χρηστών του

¹⁷³ Αποτελεί κανονισμό – πλαίσιο και έπειτα από δήλωση των κρατών μελών και επί των στρατιωτικών ζητημάτων που συνδέονται με τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό.

εναέριου χώρου. Η δέσμη μέτρων με τίτλο «Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός» περιλαμβάνει τον εν λόγω κανονισμό - πλαίσιο καθώς και τρεις τεχνικούς κανονισμούς σχετικά με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας, την οργάνωση και χρήση του εναέριου χώρου, καθώς και τη λειτουργικότητα του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας. Οι κανονισμοί αυτοί αποβλέπουν ιδίως στη βελτίωση και ενίσχυση της ασφάλειας, καθώς και στην αναδιάρθρωση του εναέριου χώρου σε σχέση με την κυκλοφορία και όχι με τα εθνικά σύνορα. Στόχος του παρόντος κανονισμού είναι η βελτίωση των ισχυουσών προδιαγραφών ασφαλείας και της συνολικής αποτελεσματικότητας της γενικής εναέριας κυκλοφορίας στην Ευρώπη, η βελτιστοποίηση της μεταφορικής ικανότητας ώστε να ανταποκρίνεται στις ανάγκες όλων των χρηστών του εναέριου χώρου και η μέγιστη δυνατή μείωση των καθυστερήσεων. Ακολουθούν συναφείς πράξεις όπου ενισχύουν την δράση αυτή και ολοκληρώνουν την εφαρμογή του ενιαίου ουρανού στα πλαίσια της ΕΕ, οι σημαντικότεροι κανονισμοί είναι :

- ✓ Κανονισμός αριθ. 176/2011 της 24ης Φεβρουαρίου 2011 σχετικά με τις πληροφορίες που πρέπει να παρέχονται πριν από τη δημιουργία και τροποποίηση ενός λειτουργικού τμήματος εναέριου χώρου
- ✓ Κανονισμός της Επιτροπής αριθ. 255/2010¹⁷⁴ της 25^{ης} Μαρτίου 2010 για καθορισμό κοινών κανόνων διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας.
- ✓ Κανονισμός της Επιτροπής αριθ. 73/2010 της 26ης Ιανουαρίου 2010 για τον καθορισμό απαιτήσεων σχετικών με την ποιότητα των αεροναυτικών δεδομένων και αεροναυτικών πληροφοριών για τον ενιαίο ευρωπαϊκό ουρανό
- ✓ Κανονισμός της Επιτροπής αριθ. 1794/2006 της 6ης Δεκεμβρίου 2006 για τον καθορισμό κοινού συστήματος χρέωσης των αεροναυτιλιακών υπηρεσιών.
- ✓ Κανονισμός της Επιτροπής αριθ. 1032/2006 της 6ης Ιουλίου 2006 για καθορισμό απαιτήσεων για τα συστήματα αυτόματης ανταλλαγής δεδομένων πτήσης για την αναγγελία, το συντονισμό και τη μεταβίβαση πτήσεων μεταξύ μονάδων ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας
- ✓ Κανονισμός της Επιτροπής αριθ. 2096/2005¹⁷⁵ της 20ης Δεκεμβρίου 2005 περί καθορισμού κοινών απαιτήσεων για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας

¹⁷⁴ Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται εντός του εναέριου χώρου του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού όπως προβλέπεται στον κανονισμό αριθ. 551/2004 και έχουν σχέση με:

- όλες τις πτήσεις που πρόκειται να εκτελεστούν ή εκτελούνται ως γενική εναέρια κυκλοφορία και σύμφωνα με τους κανόνες πτήσης .
- διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας.

- ✓ Κανονισμός αριθ. 552/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004 σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας (κανονισμός για τη διαλειτουργικότητα)

4.2.2 Κοινή επιχείρηση για την υλοποίηση του ευρωπαϊκού συστήματος νέας γενεάς για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας (SESAR)

Είναι γεγονός ότι, οι επιβάτες επιζητούν ένα μεταφορικό μέσο οικονομικά προσιτό και ασφαλές, ενώ ο σεβασμός προς το περιβάλλον καθίσταται επιτακτικός, παράλληλα με την ανάγκη για εμπιστοσύνη στο μέσο αυτό έπειτα από τις επιθέσεις της 11ης Σεπτεμβρίου 2001, οι οποίες στιγμάτισαν τις αερομεταφορές και χρονικά αποτελούν τομή στην πολιτική των μεταφορών και στα μέτρα ασφάλειας. Τα συστήματα ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας παρουσίαζαν σημεία γήρανσης και δεν ανταποκρίνονταν πλέον στη γρήγορη, οικονομική και αξιόπιστη εξέλιξη των αερομεταφορών στην Ευρώπη, τη στιγμή μάλιστα που οι προσδοκίες για τον κλάδο αυτόν έχουν αλλάξει.



Ο κανονισμός αριθ. 219/2007¹⁷⁶ του Συμβουλίου της 27ης Φεβρουαρίου 2007 για τη σύσταση κοινής επιχείρησης για την ανάπτυξη του ευρωπαϊκού συστήματος νέας γενιάς για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας (SESAR), ιδρύει κοινή επιχείρηση, η οποία θα αναλάβει να εξασφαλίσει τον εκσυγχρονισμό του ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας. Η εν λόγω επιχείρηση πρέπει να συγκεντρώσει τις ερευνητικές και αναπτυξιακές προσπάθειές της εντός της

¹⁷⁵ Ο Κανονισμός της Επιτροπής αριθ. 482/2008 της 30^{ης} Μαΐου 2008 για τη θέσπιση συστήματος εγγύησης της ασφάλειας λογισμικού που πρέπει να εφαρμόζουν οι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας τροποποιεί το παράρτημα II του κανονισμού αριθ. 2096/2005, όπως και ο Κανονισμός αριθ. 1315/2007 της 8^{ης} Νοεμβρίου 2007 για την εποπτεία της ασφάλειας στη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας.

¹⁷⁶ Πρόταση κανονισμού του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 2008 για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 219/2007 του Συμβουλίου για τη σύσταση κοινής επιχείρησης για την ανάπτυξη του ευρωπαϊκού συστήματος νέας γενιάς για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας (SESAR) [COM(2008) 483 τελικό – Δεν έχει δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα].

Κοινότητας, στο πλαίσιο του έργου SESAR¹⁷⁷. Για την υλοποίηση του SESAR θα χρειασθούν πάντως αρκετά στάδια¹⁷⁸. Περιλαμβάνει τρεις βασικές φάσεις αυτή του καθορισμού – της ανάπτυξης και της εφαρμογής. Η φάση του καθορισμού (2005-2008) όρισε ένα γενικό πρόγραμμα διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, η φάση της ανάπτυξης (2008-2013) αφορά τα συστήματα και τον εξοπλισμό που θα εξασφαλίσουν μια σύγκλιση προς ένα πλήρως διαλειτουργικό σύστημα διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και η τελευταία φάση (2013-2020) αποτελεί τη δοκιμή στην πράξη με εφαρμογή της νέας υποδομής. Δεδομένων των διαφορών μεταξύ των συστημάτων ελέγχου στην Ευρώπη και της ποικιλομορφίας του χρησιμοποιούμενου αεροπορικού στόλου, κρίθηκε απαραίτητη μια μεταβατική φάση.

Η επιχείρηση¹⁷⁹ έχει ως αποστολή να συνενώσει τις ερευνητικές και αναπτυξιακές προσπάθειες στην Κοινότητα. Θα αναλάβει τα εξής καθήκοντα:

1. οργάνωση και συντονισμό της ανάπτυξης του έργου SESAR, σύμφωνα με το «Γενικό Πρόγραμμα¹⁸⁰ για την ATM», το οποίο καταρτίστηκε από μια βιομηχανική κοινοπραξία για λογαριασμό του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας (EUROCONTROL)
2. εξασφάλιση της χρηματοδότησης των αναγκαίων δραστηριοτήτων, με συνδυασμό και διαχείριση δημόσιων και ιδιωτικών κονδυλίων
3. εκτέλεση του Γενικού Προγράμματος για την ATM και οργάνωση του τεχνικού έργου έρευνας και ανάπτυξης, επικύρωσης και μελέτης, το οποίο πρέπει να υλοποιηθεί χωρίς να δημιουργηθεί κατακερματισμός των προσπαθειών

¹⁷⁷ Ευρωπαϊκό σύστημα νέας γενιάς για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας

¹⁷⁸ Η μεθοδολογία που ακολουθείται στέφθηκε στο παρελθόν από επιτυχία στο έργο GALILEO και επιτρέπει κεντρική λήψη αποφάσεων, ενώ ταυτόχρονα παρέχει αρκετή ευελιξία και δυνατότητες προσαρμογής κατά τόπους. http://europa.eu/legislation_summaries/other/124098_el.htm

¹⁷⁹ Η επιχείρηση, η οποία έχει την έδρα της στις Βρυξέλλες, έχει νομική προσωπικότητα και χρηματοδοτείται από τις εισφορές των μελών της, καθώς και από ιδιωτικές επιχειρήσεις. Η εισφορά της Κοινότητας προέρχεται από τον προϋπολογισμό των προγραμμάτων-πλαίσιας έρευνας και ανάπτυξης και των διευρωπαϊκών δικτύων.

¹⁸⁰ Απόφαση 2009/320/EK του Συμβουλίου της 30ης Μαρτίου 2009 σχετικά με την έγκριση του Ευρωπαϊκού Γενικού Προγράμματος διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας του ερευνητικού σχεδίου ATM του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (SESAR). Στο πλαίσιο της μεταρρύθμισης «ενιαίος ουρανός II», η Επιτροπή στηρίζει τη θέσπιση του προγράμματος SESAR ως σύστημα νέας γενιάς για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας. Η φάση καθορισμού του Γενικού Προγράμματος για την «Air Traffic Management» (ATM) θα πρέπει να προσανατολίσει την ανάπτυξη και την εγκατάσταση του προγράμματος SESAR, με γνώμονα την ασφάλεια και την αυξημένη οικονομική και περιβαλλοντική αποτελεσματικότητα. Η κοινή επιχείρηση SESAR ευθύνεται για την εφαρμογή του γενικού προγράμματος ATM.

4. εξασφάλιση συμμετοχής στο έργο παραγόντων του τομέα διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (πάροχοι υπηρεσιών, χρήστες, επαγγελματικές οργανώσεις, αερολιμένες, βιομηχανία, καθώς και η επιστημονική κοινότητα και άλλα επιστημονικά ιδρύματα)
5. εποπτεία των δραστηριοτήτων ανάπτυξης κοινών προϊόντων του «Γενικού Προγράμματος για την ATM» .

4.3 Συνοπτική παρουσίαση

Η βασική πλέον επιδίωξη της ΕΕ μετά την απελευθέρωση του 1998 είναι το άνοιγμα της αγοράς των αερομεταφορών να συμβαδίζει με δύο αξίες, την περιβαλλοντική προστασία και την εναέρια ασφάλεια. Η τελευταία Λευκή Βίβλος δίνει κατευθύνσεις που στοχεύουν τη συμφιλίωση της ανάπτυξης των μεταφορών με το περιβάλλον, ενώ παράλληλα κρίνεται επιβεβλημένη η ανάληψη από κοινού δράσης των στρατιωτικών αρχών με το Eurocontrol για την εύρυθμη εναέρια κυκλοφορία.

Οι αδυναμίες που έχουν παρουσιαστεί με την ολοκλήρωση της ανταγωνιστικής αγοράς των αερομεταφορών συνδυάζονται από την Επιτροπή στα πλαίσια της Βίβλου με προτάσεις και σχέδιο δράσης. Συγκεκριμένα η καταπολέμηση της συμφόρησης στον Ευρωπαϊκό Ουρανό, η επανεξέταση της μεταφορικής ικανότητας και της χρήσης των αερολιμένων, η ισορροπία ανάπτυξης κλάδου και προστασίας περιβάλλοντος και τέλος η διατήρηση του επιπέδου εναέριας ασφάλειας αποτελούν τον βασικό άξονα ανάληψης δράσης των θεσμικών οργάνων της ΕΕ αλλά και των κρατών μελών.

Προτεραιότητα της ΕΕ αποτέλεσε η δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού. Σε αυτή την κατεύθυνση υιοθετείται μια δέσμη κοινών κανόνων με σκοπό την βελτίωση και την ενίσχυση της ασφάλειας, όπου προωθεί την αναδιάρθρωση του εναέριου χώρου σε συνάρτηση με τη ροή της κυκλοφορίας στα εσωτερικά σύνορα της ΕΕ και τον εκσυγχρονισμό των συστημάτων. Το σχέδιο εκσυγχρονισμού της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας στην Ευρώπη το επονομαζόμενο SESAR, αποτελεί το τεχνολογικό σκέλος του Ενιαίου Ουρανού και πρόκειται για μια υποδομή ελέγχου υψηλής απόδοσης που θα καταστήσει δυνατή την ασφαλή

και φιλοπεριβαλλοντική ανάπτυξη των αεροπορικών μεταφορών, επωφελούμενο των πλεονεκτημάτων άλλων συναφών προγραμμάτων.

Ο Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός στηρίζεται σε ένα κανονισμό πλαίσιο και σε εκτελεστικούς κανονισμούς. Ο κανονισμός πλαίσιο θεσπίζει την δημιουργία του ενιαίου ουρανού που αποσκοπεί στην βελτίωση των προδιαγραφών ασφαλείας και της συνολικής αποτελεσματικότητας της γενικής εναέριας κυκλοφορίας στην Ευρώπη, ώστε να ανταποκρίνεται στις ανάγκες όλων των χρηστών του εναέριου χώρου και στη μείωση των καθυστερήσεων.



5. Η ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ ΤΩΝ ΕΝΑΕΡΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΩΣ ΓΕΝΝΗΜΑ ΔΙΑΛΟΓΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΝΝΟΜΗΣ ΤΑΞΗΣ

5.1 Γενικά

Η γεωπολιτική θέση της Ελλάδος είναι προσδιοριστική όσον αφορά τους τομείς που εστιάζει η οικονομία της. Ως χώρα υποδοχής, φυσική πύλη ανάμεσα σε Ευρώπη και Ασία, δίνει μεγάλη έμφαση στις εναέριες μετακινήσεις, καθώς πέρα από οικονομική συνιστώσα συμβάλει στην τουριστική ανάπτυξη, στην πολιτική και κοινωνική ζωή της χώρας. Αυτό διαπιστώνεται με σαφή τρόπο από τη μελέτη των στατιστικών¹⁸¹ στοιχείων για την από, προς και μέσω της Ελλάδος αεροπορικής κινήσεως. Συγκεκριμένα με στατιστικά στοιχεία που παρέχει η υπηρεσία πολιτικής¹⁸² αεροπορίας στην Ελλάδα το 1990 το σύνολο των επιβατών που επισκέφτηκαν την χώρα ανέρχονταν σε 244.878 επιβάτες (σύνολο αφίξεων και αναχωρήσεων) και το 2010 σε 428.863 επιβάτες.

Το ελληνικό δίκτυο αεροδρομίων είναι εκτεταμένο σε σχέση με την έκταση και τον πληθυσμό της χώρας, δεδομένου της τραχιάς γεωμορφολογίας με τα διάσπαρτα νησιά μικρά και μεγάλα κατά μήκος και πλάτος του Αιγαίου. Οι εναέριες μεταφορές εξυπηρετούνται από 40 περίπου αεροδρόμια¹⁸³, τα 27 από αυτά σε νησιά. Οι κυρίως μικρές αποστάσεις του εσωτερικού δικτύου μειώνουν συχνά το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα των αερομεταφορών σε σχέση με τα άλλα μέσα μεταφορών, σε συνδυασμό με τους υψηλούς φόρους αεροδρομίου και τις καθυστερήσεις. Επιπλέον, καθώς η Ελλάδα εξαρτάται οικονομικά σε μεγάλο βαθμό από τον τουρισμό, οι αερομεταφορές χαρακτηρίζονται από την εποχικότητα τους καλοκαιρινούς μήνες εξαιτίας της αυξημένης κίνησης και τη μειωμένη τους χειμερινούς μήνες.

Η εικόνα που παρουσιάστηκε παραπάνω, καθιστά σαφές ότι η κρατική παρέμβαση σε ένα τομέα ζωτικής σημασίας για τα εθνικά συμφέροντα δεν θα ήταν δυνατό να απουσιάζει. Ο

¹⁸¹ Ευάγγελος Σαμπράκος, (2008), *Ο τομέας των Μεταφορών και οι Συνδυασμένες Εμπορευματικές Μεταφορές*, Αθήνα, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, σελ, 168-171

¹⁸² <http://www.hcaa.gr/content/index.asp?tid=15>

¹⁸³ <http://www.hcaa.gr/content/index2.asp>

εθνικός αερομεταφορέας¹⁸⁴ από το 1956 έως το 1975 ιδιοκτησία του Αριστοτέλη Ωνάση, είχε το αποκλειστικό μονοπώλιο στις αερομεταφορές της χώρας. Η Ολυμπιακή πέρασε στον έλεγχο του Ελληνικού κράτους το 1974 αλλά από το 1997 η μέχρι τότε κερδοφόρα εταιρία άρχισε να καταγράφει σημαντικές ζημίες. Δεδομένου ότι η ίδια χρονολογία σηματοδοτεί την πλήρη απελευθέρωση των αερομεταφορών στην ΕΕ, η Ολυμπιακή στηρίχτηκε στις κρατικές ενισχύσεις για να μπορέσει να ανταπεξέλθει. Το μονοπωλιακό καθεστώς άρχισε να καταρρέει και η αγορά μετεξελίσσονταν σε ελεύθερου ανταγωνισμού περιβάλλον. Η απελευθέρωση συνέβαλε στην ίδρυση πολλών ιδιωτικών αεροπορικών εταιριών, σε κάποια χρονική στιγμή λειτούργησαν στην Ελλάδα εννέα αεροπορικές εταιρείες, αριθμός δυσανάλογος του μεγέθους της χώρας. Αντίθετα με το παράδειγμα άλλων ευρωπαϊκών κρατών η απελευθέρωση δεν συνοδεύτηκε από την ιδιωτικοποίηση του εθνικού μεταφορέα. Χρειάστηκε μεγαλύτερη προσπάθεια, δεδομένου του έντονου κρατικού παρεμβατισμού και της δυσαρέσκειας της Επιτροπής Ανταγωνισμού, μόλις το 2009 τα μεγαλεπήβολα σχέδια ιδιωτικοποίησης της Ο.Α τέθηκαν σε εφαρμογή. Σήμερα είναι εμφανές ότι στο άκρως ανταγωνιστικό περιβάλλον μόνο δύο εταιρίες κατάφεραν να επιβιώσουν, η Olympic Air και η Aegean Airlines.

5.2 Το νομοθετικό πλαίσιο των αεροπορικών μεταφορών στην Ελλάδα

Συζητώντας για το νομοθετικό πλαίσιο των αεροπορικών μεταφορών, θα πρέπει αρχικά να διαχωρίσουμε ότι διακρίνεται σε αυτό που αφορά τις διεθνείς μεταφορές και αυτό που αντιμετωπίζει τις εθνικές ή εσωτερικές μεταφορές ενός κράτους, δηλαδή αυτές που πραγματοποιούνται μεταξύ δύο σημείων του ίδιου κράτους. Στην εσωτερική αγορά αεροπορικών μεταφορών έχει πλέον εξαλειφθεί ο διαχωρισμός μεταξύ εθνικής και διεθνούς μεταφοράς καθώς η ΕΕ υπέγραψε τη σύμβαση του Μόντρεαλ και είναι πλέον συμβαλλόμενο μέρος¹⁸⁵, συνεπώς είναι σκόπιμο να μην υπάρχει διαφοροποίηση ως προς τα όρια της ευθύνης και το νομικό χαρακτήρα της ευθύνης αυτής στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές στην ΕΕ.

¹⁸⁴ «Όρος τεχνητός καθώς δεν ονοματίζει εταιρία αποκλειστικά ανήκουσα στο Δημόσιο...» βλ. Κορκόνδειλας Αδριανός Η., (1983), *Το Διεθνές Καθεστώς των εν Ελλάδι αεροπορικών μεταφορών*, διατριβή Πάντειο Πανεπιστήμιο σελ. 188-189

¹⁸⁵ Προοίμιο αριθμός 5 & 8 ΕΚ 889/2002

Στην Ελλάδα, το νομικό καθεστώς των διεθνών αεροπορικών μεταφορών ρυθμίζονταν αρχικά από τη Σύμβαση της Βαρσοβίας του 1929, η οποία τροποποιείται το 1975 με το Πρωτόκολλο του Μόντρεαλ και καταλήγει στη Σύμβαση Μόντρεαλ το 1999, με σκοπό τον εκσυγχρονισμό και την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις Διεθνείς Αεροπορικές Μεταφορές καθώς και την κωδικοποίηση του Συστήματος της Βαρσοβίας. Η Σύμβαση της Βαρσοβίας κυρώθηκε αρχικά στην Ελλάδα με τον Ν.596/1927, όπου με τις τροποποιήσεις που πραγματοποιήθηκαν καταλήγοντας στη Σύμβαση του Μόντρεαλ (1999), κυρώθηκαν με το Ν. 3006/2002¹⁸⁶. Με τους νόμους αυτούς ουσιαστικά η Ελλάδα συναινεί στο βασικό θεσμικό πλαίσιο για την οργάνωση των διεθνών εμπορικών μεταφορών με διατάξεις, οι οποίες ρυθμίζουν τα έγγραφα της αεροπορικής μεταφοράς και την ευθύνη του διεθνούς αεροπορικού μεταφορέως. Με τη Σύμβαση του Μόντρεαλ καθορίζεται, σύστημα αντικειμενικής ευθύνης του μεταφορέως, ο οποίος ευθύνεται ακόμη και σε περίπτωση που συντρέχει λόγος ανώτερης βίας κατά την πραγματοποίηση της ζημίας. Για ζητήματα εφαρμοστέου δικαίου¹⁸⁷, η Σύμβαση παραπέμπει για διαδικαστικά θέματα στο δίκαιο του δικάζοντος δικαστηρίου ενώπιον του οποίου έχει υποβληθεί η υπόθεση. Το νομικό καθεστώς της ευθύνης του διεθνούς αλλά και εθνικού αερομεταφορέα αντιμετωπίζεται πλέον ομοιόμορφα τόσο ως προς το νομικό χαρακτήρα αλλά και ως προς τα όρια ευθύνης. Το δεδομένο αυτό ενισχύει σε κάθε περίπτωση την προστασία των επιβατών χωρίς διαφοροποιήσεις εκτός ή εντός ΕΕ, σε εθνικό ή διεθνές επίπεδο

Συμπληρωματικά ισχύει η εφαρμογή των Συμφωνιών του Σικάγου¹⁸⁸ και των διμερών αεροπορικών συμφωνιών όπου καλύπτουν κατά συνέπεια μεγάλο φάσμα της διεθνούς επικοινωνίας μεταξύ των κρατών με τακτικές αεροπορικές συνδέσεις, ενώ τα επιμέρους ζητήματα εναέριων μεταφορών ενσωματώνονται στο εθνικό δίκαιο σύμφωνα με τις οδηγίες της ΕΕ. Στο ελληνικό ουσιαστικά δίκαιο, τα ζητήματα που ανέκυπταν σχετικά με την αεροπορική μεταφορά αντιμετωπίζονταν από το Ν. 5017/1931 «περί πολιτικής αεροπορίας» και από διατάξεις του Αστικού Κώδικα¹⁸⁹. Σημαντική τομή στο νομικό καθεστώς του αεροπορικού δικαίου επέφερε η ψήφιση του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου που κυρώθηκε με το

¹⁸⁶ ΦΕΚ Α 84/22-4-2002

¹⁸⁷ Ράνια Χατζηνικολάου- Αγγελίδου, (2010), *Αεροπορική μεταφορά επιβατών, Σύμφωνα με τις διεθνείς συμβάσεις, το εθνικό δίκαιο και το κοινοτικό δίκαιο αεροπορικών μεταφορών*, β' έκδοση, Αθήνα – Θεσσαλονίκη, Σάκκουλας, σελ. 28-29

¹⁸⁸ Ν. 211/1947 «περί κυρώσεως της εν Σικάγο τη 7η Δεκεμβρίου 1944 υπογραφείσης Συμβάσεως Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας».

¹⁸⁹ Μέχρι τη θέση σε ισχύ του Α.Κ, οι εθνικές αεροπορικές μεταφορές ρυθμίζονταν από το καθεστώς ευθύνης της Βαρσοβίας.

N.1815/1988¹⁹⁰. Επομένως το νομοθετικό σύστημα λειτουργίας των εσωτερικών αερομεταφορών αλλά και ευθύνης εθνικού αερομεταφορέα στην Ελλάδα ρυθμίζεται από τις διατάξεις των άρθρων του ΚΑΔ για τη σύνταξη των οποίων λήφθηκε υπόψη η Σύμβαση της Βαρσοβίας και τα μεταγενέστερα πρωτόκολλα, ενώ παράλληλα ζητήματα που δεν έχουν καλυφθεί από τον ΚΑΔ βρίσκουν συμπληρωματική εφαρμογή στις διατάξεις του Α.Κ. Ο Κώδικας Αεροπορικού¹⁹¹ ρυθμίζει θέματα που αφορούν την κατάρτιση της σύμβασης εσωτερικής αεροπορικής μεταφοράς προσώπων, αποσκευών και πραγμάτων καθώς και την ευθύνη του μεταφορέα από την εκμετάλλευση του αεροσκάφους.

5.3 Εναρμόνιση του εθνικού δικαίου με τις επιταγές του ενωσιακού δικαίου

Σύμφωνα με το άρθρο 28 παρ. 1 του Συντάγματος, το οποίο αποτελεί θεμέλιο για τη συμμετοχή της χώρας στη διαδικασία της Ευρωπαϊκής Ολοκλήρωσης, «οι γενικά παραδεγμένοι κανόνες του διεθνούς δικαίου, καθώς και οι διεθνείς συμβάσεις, από την επικύρωσή τους με νόμο και τη θέση τους σε ισχύ σύμφωνα με τους όρους καθεμίας, αποτελούν αναπόσπαστο μέρος του εσωτερικού ελληνικού δικαίου και υπερισχύουν από κάθε άλλη αντίθετη διάταξη του νόμου». Συμπληρωματικά ο νόμος 1338¹⁹² του 1983 ορίζει την εφαρμογή του κοινοτικού δικαίου στο εθνικό «...δύναται να λαμβάνεται και κάθε αναγκαίο συμπληρωματικό μέτρο για την εφαρμογή των ανωτέρων κοινοτικών πράξεων, όπως είναι ιδία η σύσταση νέων οργάνων και θέσεων, ο καθορισμός αρμοδιοτήτων και διοικητικών διαδικασιών και η θέσπιση διοικητικών κυρώσεων.»

Μετά τη θέση σε ισχύ του ΚΑΔ το 1988, η ΕΕ εξέδωσε όπως αναφέρθηκε στο τρίτο κεφάλαιο της μελέτης, τρεις δέσμες μέτρων που αφορούσαν ζητήματα λειτουργίας των αεροπορικών μεταφορών μεταξύ των κρατών μελών της ΕΕ, με κανονισμούς δεσμευτικούς προς όλα τα κράτη μέλη και άμεσου εφαρμογής, δηλαδή με έννομες συνέπειες χωρίς την παρέμβαση του κράτους στο εσωτερικό δίκαιο. Όλοι αυτοί οι κανονισμοί από την χρονική στιγμή που τίθενται σε ισχύ εφαρμόζονται υποχρεωτικά από τα εθνικά δικαστήρια των κρατών χωρίς καμία

¹⁹⁰ Πλήρες κείμενο βλ. Αντώνης Μ. Αντάπασης, Άγγελος Σ. Γιόκαρης, (1995), *Κώδικας Αεροπορικού Δικαίου και σχετικές ειδικές διατάξεις και διεθνείς συμβάσεις*, Αθήνα- Κομοτηνή, εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα

¹⁹¹ Η μεταφορά επιβατών, αποσκευών και πραγμάτων ρυθμίζεται στο 14^ο κεφάλαιο ΚΑΔ στα άρθρα 95-105.

¹⁹² ΦΕΚ Α 34/17-3-1983, τροποποιήθηκε με το άρθρο 6 παρ.1 του ν.1440/1984 (ΦΕΚ Α' 70/21-5-1984)

παρέμβαση στο εσωτερικό δίκαιο¹⁹³. Να τονιστεί εδώ ότι σε περίπτωση που οι κανόνες έρχονται σε αντίθεση με τον ΚΑΔ υπερισχύουν και ο εθνικός δικαστής έχει την υποχρέωση να εφαρμόσει το ενωσιακό δίκαιο σε κάθε περίπτωση καθώς και να απέχει από την εφαρμογή του προηγούμενου εθνικού δικαίου.

Η απελευθέρωση που προοδευτικά ανοίγει δρόμους το 1993 με τον ΕΚ 2408/1992, ολοκληρώθηκε για την ηπειρωτική Ελλάδα την 1^η Απριλίου 1997 και για τα Ελληνικά νησιά¹⁹⁴ την 30^η Ιουνίου 1998, όπου από εκεί και έπειτα εφαρμόζεται πλήρως και παρέχεται τόσο στις ελληνικές όσο και στις ευρωπαϊκές εταιρίες αερομεταφορών η δυνατότητα να εκτελούν τακτικές εναέριες μεταφορές στο εσωτερικό της ελληνικής επικράτειας, καθιστώντας την ελληνική αεροπορική αγορά ολοένα και πιο ανταγωνιστική. Η Ελλάδα στο πλαίσιο υλοποίησης των υποχρεώσεων της για την πραγμάτωση της ελεύθερης πρόσβασης των κοινοτικών αερομεταφορέων στην επικράτεια της, εξέδωσε το Π.Δ 359/1996, με το οποίο ήρθη το μονοπωλιακό καθεστώς που απολάμβανε η ΟΑ στις τακτικές πτήσεις.

Αξίζει σε αυτό το σημείο να γίνει μια αναφορά των εξελίξεων που έχουν λάβει χώρα στην Ελλάδα, για την υλοποίηση των κατευθύνσεων της ΕΕ, ώστε να γίνει αντιληπτό κατά πόσο η χώρα συμβαδίζει με το γενικό πλαίσιο εφαρμογής της απελευθέρωσης των αερομεταφορών.

Η κρατική εποπτεία

Αρμόδια υπηρεσία για τις αερομεταφορές στην Ελλάδα είναι η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας¹⁹⁵, η οποία αποτελεί αυτοτελή και ανεξάρτητη δημόσια υπηρεσία και απολαμβάνει όλα τα δικαιώματα των εγγυήσεων και προνομίων του κράτους και τελεί υπό την εποπτεία του Υπουργείου Συγκοινωνιών. Αποστολή της είναι η οργάνωση, η ανάπτυξη και ο έλεγχος των αεροπορικών μεταφορών της χώρας μέσω προτάσεων και διατύπωση εισηγήσεων προς τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών για τη διαμόρφωση της πολιτικής στις αερομεταφορές

¹⁹³ Για την υπεροχή του ενωσιακού δικαίου έναντι του εθνικού δικαίου βλ. Δονάτος Ι. Παπαγιάννης, (2007), *Εισαγωγή στο Ευρωπαϊκό Δίκαιο*, Αθήνα- Κομοτηνή, Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκουλα, σελ. 254-260

¹⁹⁴ Η εξαίρεση αυτή που επιβλήθηκε για λόγους εθνικής ασφάλειας ίσχυε αρχικά έως την 30^η Ιουνίου 1993 και παρατέθηκε έως την 1^η Ιουλίου 1998, όπου επήλθε η άρση του λεγόμενου cabotage και του μονοπωλίου των τακτικών πτήσεων για τους έλληνες αερομεταφορείς.

¹⁹⁵ Π.Δ. 56/1989 «Οργανισμός Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών» (ΦΕΚ 28Α). Ν.Δ. 714/1970 «περί ιδρύσεως Διεύθυνσης Εναερίων Μεταφορών παρά τω Υπουργείω Συγκοινωνιών και οργανώσεως της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων» (ΦΕΚ 238Α) όπως τροποποιήθηκε με το Ν. 1340/83 (ΦΕΚ 35Α).

γενικά. Η εποπτεία του Υπουργείου Συγκοινωνιών πραγματοποιείται μέσω της Διευθύνσεως Εναέριων Μεταφορών, με καθαρά συμβουλευτικό ρόλο και χωρίς αποφασιστικές αρμοδιότητες.

Με το Ν.3913¹⁹⁶ της 17ης Φεβρουαρίου 2011 επιχειρείται η αναβάθμιση και αναδιοργάνωση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ), ακολουθώντας τα διεθνή και κοινοτικά πρότυπα. Ο νόμος ορίζει αναλυτικά τις αρμοδιότητες και το εύρος τους για κάθε την κάθε Διεύθυνση στα πλαίσια λειτουργίας της ΥΠΑ.

Υποδομές¹⁹⁷

Η βιωσιμότητα και η ανταγωνιστικότητα του ελληνικού τουρισμού εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό και από την ποιότητα των υπηρεσιών που προσφέρονται στα ελληνικά αεροδρόμια, αφού αποτελούν την πρώτη και την τελευταία εντύπωση για τον επισκέπτη. Το υπερσύγχρονο αεροδρόμιο της Αθήνας ξεκίνησε τη λειτουργία του το Μάρτιο του 2001, πρόκειται για ένα διεθνών προδιαγραφών αεροδρόμιο μόλις 45 λεπτά από το κέντρο της πόλης με σύνδεση μέσω μεταφοράς. Αποτελεί σχήμα συνεργασίας Δημοσίου και Ιδιωτικού τομέα, όμως κατέχει την υψηλή θέση στο κατάλογο των πιο ακριβών αεροδρομίων στην Ευρώπη.

Η ανάπτυξη των υποδομών βοηθήθηκε σε μεγάλο βαθμό από τα αναπτυξιακά προγράμματα της ΕΕ. Μετά την εκτέλεση των έργων αεροδρομίων, τα οποία είχαν συμπεριληφθεί στα Μεσογειακά Ολοκληρωμένα Προγράμματα (1984-1993)¹⁹⁸, στα τρία Κοινοτικά Πλαίσια Στήριξης και στα διάφορα προγράμματα της ΥΠΑ, η χωρητικότητα και το επίπεδο παρεχόμενων υπηρεσιών αυξήθηκαν σημαντικά και κέρδισαν σε ποιότητα. Σήμερα στα πλαίσια του ΕΣΠΑ το επιχειρησιακό πρόγραμμα ενίσχυση της προσπελασιμότητας¹⁹⁹, αφορά την περίοδο 2007-2013, με αριθμό απόφασης: C(2007) 5436 / 31-10-2007, στοχεύει την ανάπτυξη των μεταφορικών υποδομών μέσω περιβαλλοντικά βιώσιμων παρεμβάσεων και την υλοποίηση ειδικών παρεμβάσεων στις μεταφορικές υποδομές με στόχο την μείωση των αρνητικών επιπτώσεων της λειτουργίας τους στο περιβάλλον.

¹⁹⁶ ΦΕΚ 18/Α/ 17.2.2011

¹⁹⁷ Χριστοφάκης Σ. Μανώλης, (2007), *Μεταφορές και περιφερειακή ανάπτυξη – Η Πολιτική Υποδομών των Μεταφορών*, Αθήνα, Εκδόσεις Διόνικος, σελ 147-151

¹⁹⁸ <http://www.hellaskps.gr/Details.asp?L1=3&L2=1>

¹⁹⁹ http://www.hellaskps.gr/programper4/files/YP_SXEDIA_EP/OP2.pdf

Συγκεκριμένα για τις αερομεταφορές²⁰⁰ προωθεί την ανάπτυξη του δικτύου αεροπορικών μεταφορών έτσι ώστε να ελαχιστοποιούνται οι επιδράσεις σε αστικούς ιστούς, η βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών και η βελτιστοποίηση του βαθμού ασφαλείας των αεροπορικών μεταφορών. Όλοι οι αερολιμένες πρέπει να ενταχθούν στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών. Ως άξονας προτεραιότητας ορίζεται η επέκταση της χωρητικότητας του δικτύου αεροπορικών μεταφορών στις Περιφέρειες αμιγούς στόχου σύγκλισης, η βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών και η βελτιστοποίηση του βαθμού ασφαλείας των αεροπορικών μεταφορών στις περιφέρειες αυτές. Οι παρεμβάσεις που χρειάζονται είναι :

- *η επέκταση, βελτίωση και εκσυγχρονισμός εγκαταστάσεων υφιστάμενων αεροδρομίων,*
- *η κατασκευή νέων ,*
- *η εγκατάσταση ειδικών συστημάτων στο δίκτυο των αεροδρομίων*

Αυτό που μένει είναι κατά την υλοποίηση και μετά την ολοκλήρωση του επιχειρησιακού προγράμματος, να είναι εμφανείς οι αλλαγές μέσω της επίτευξης των στόχων και να απορροφηθούν οι πόροι στο ακέραιο σύμφωνα με τις προτεραιότητες του προγράμματος και με τις υποδείξεις της επιβλέπουσας αρχής.

Σε αυτό το σημείο αξίζει να γίνει αναφορά σε μια επένδυση, η οποία εγκαινιάστηκε στα τέλη του Σεπτεμβρίου στο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών Ελευθέριος Βενιζέλος. Πρόκειται για τη λειτουργία φωτοβολταϊκού πάρκου, μία από τις μεγαλύτερες φωτοβολταϊκές εγκαταστάσεις παγκοσμίως σε αεροδρόμιο, η οποία έχει ισχύ 8 MWp, αναπτύχθηκε σε έκταση 160 στρεμμάτων και σηματοδοτεί σύμφωνα με τη διοίκηση του αεροδρομίου την επιτυχή κατάληξη της πολυετούς προσπάθειας για την ένταξη των Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας (ΑΠΕ) στο αεροδρόμιο. Οι φωτοβολταϊκές γεννήτριες του αεροδρομίου θα παραγάγουν ετησίως ηλεκτρική ενέργεια 11 εκ. κιλοβατώραν, που αντιστοιχεί στο 9% της συνολικής κατανάλωσης ενέργειας στο «Ελ. Βενιζέλος», ενώ εκτιμάται ότι θα μειώσει τις εκπομπές²⁰¹ CO₂ τουλάχιστον κατά 10.000 τόνους ανά έτος, με ορίζοντα 25 ετών και άνω.

²⁰⁰ Η δημόσια δαπάνη ανέρχεται στο ποσό των 2.000.000 και η κοινοτική 1.000.000

²⁰¹ Σύμφωνα με το «Ελ. Βενιζέλος», για να επιτευχθεί η συγκεκριμένη ετήσια απορρόφηση των εκπομπών CO₂, θα χρειάζονταν 1, 5 εκατ. Δέντρα <http://www.enet.gr/?i=news.el.article&id=313872>

Αερολιμενικά Τέλη²⁰²

Αυτή τη περίοδο πραγματοποιείται Δημόσια Διαβούλευση επί σχεδίου προεδρικού διατάγματος σχετικά με την «Προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας 2009/12/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 11ης Μαρτίου 2009 για τα τέλη αερολιμένων». Με το προτεινόμενο Προεδρικό Διάταγμα ενσωματώνεται στο εθνικό δίκαιο η υπ αριθμό Οδηγία 2009/12 ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τα τέλη αερολιμένων και καθορίζεται η οργάνωση, η λειτουργία και η στελέχωση της Εποπτικής Αρχή Τελών Αερολιμένων η οποία ιδρύθηκε με το ν. 3913/2010.

Με το Π.Δ επιτυγχάνεται η καθιέρωση κοινού πλαισίου για την επιβολή τελών αερολιμένων, επί τη βάση κοινών αρχών, το οποίο θα εφαρμόζεται στους κοινοτικούς αερολιμένες με ετήσια κίνηση άνω των 5.000.000 επιβατών. Στο πεδίο εφαρμογής της εμπίπτουν επί του παρόντος ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Ελ. Βενιζέλος και ο Κρατικός Αερολιμένας Ηρακλείου Ν. Καζαντζάκης .

Εκτός από την προσαρμογή του εθνικού δικαίου προς την κοινοτική νομοθεσία, ικανοποιούνται επίσης και τα αιτήματα του διεθνούς περιβάλλοντος αερομεταφορών για διαφάνεια, ίση μεταχείριση και θεμιτό ανταγωνισμό. Σύμφωνα με τις διατάξεις της Οδηγίας το σύστημα των τελών αερολιμένων βασίζεται στις παρακάτω αρχές:

- α . Την αρχή της απαγόρευσης των διακρίσεων μεταξύ των χρηστών κατά την επιβολή και είσπραξη των αερολιμενικών τελών.
- β . Την αρχή της αναλογίας των υποδομών και των παρεχομένων υπηρεσιών με το ύψος των τελών αερολιμένων.
- γ . Την αρχή της διαφάνειας ως προς τα στοιχεία επί τη βάσει των οποίων ο φορέας υπολογίζει το ύψος των τελών.

Θεσμοθετείται η υποχρεωτική διαδικασία της διαβούλευσης μεταξύ φορέα διαχείρισης του αερολιμένα και της επιτροπής χρηστών αυτού (άρθρο 4) για τον καθορισμό του συστήματος τελών αερολιμένων με σκοπό την σύναψη συμφωνίας μεταξύ των μερών. Εάν δεν επιτευχθεί συμφωνία, αποφασίζει ο φορέας, αλλά παράλληλα προβλέπεται δικαίωμα προσφυγής της

²⁰² <http://www.yme.gr/index.php?tid=940&aid=3075>

επιτροπής χρηστών κατά της απόφασης του στην Εποπτική Αρχή Τελών Αερολιμένων. Αυτή υποχρεούται, αφού εξετάσει όλες τις παραμέτρους, να εκδώσει τελική απόφαση .

Η τελευταία ιδρύθηκε με το άρθρο 28 του Ν. 3913/2011 (ΦΕΚ Α18/17-2-2011) «Αναδιοργάνωση της Πολιτικής Αεροπορίας και άλλες διατάξεις». Η εν λόγω Αρχή αποτελεί ειδική Διεύθυνση που υπάγεται στην διοικητική οργάνωση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και είναι λειτουργικά ανεξάρτητη. Το προσωπικό της Αρχής τοποθετείται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και ως προς το υπηρεσιακό και πειθαρχικό του καθεστώς υπάγεται στο Υπηρεσιακό και Πειθαρχικό Συμβούλιο του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Η απαίτηση της Οδηγίας περί διαφάνειας ως προς την άσκηση των εξουσιών της πραγματώνεται ιδίως με την πρόβλεψη της έκδοσης επαρκώς αιτιολογημένων αποφάσεων και την υποχρεωτική δημοσιότητα των αποφάσεών της (άρθρο 6 παρ. 4 του σχεδίου). Επίσης, για να εξασφαλίζεται η εκτέλεση των αποφάσεων που εκδίδει, έχει εξοπλισθεί με αυτόνομη κυρωτική αρμοδιότητα επιβολής προστίμων (άρθρο 9 παρ. 1β.βδ). Τα λειτουργικά της έξοδα εντάσσονται στον Προϋπολογισμό της ΥΠΑ, αλλά προβλέπεται και η δυνατότητα χρηματοδότησής της από ανταποδοτικά τέλη (άρθρο 11 παρ.2 και 3).

Χορήγηση αδειών εκμετάλλευσης

Το νομικό πλαίσιο για τη χορήγηση αδειών εκμετάλλευσης σε αερομεταφορείς οριοθετείται από τον Κανονισμό (ΕΚ) 1008/2008²⁰³ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 24ης Σεπτεμβρίου 2008 σχετικά με κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα. Στόχοι του εν λόγω Κανονισμού είναι η εξασφάλιση ενός αποτελεσματικού και ομοιογενούς πλαισίου λειτουργίας των κοινοτικών αερομεταφορέων, η οικονομική τους ευρωστία, το υψηλό επίπεδο ασφαλείας και η προστασία των καταναλωτών.

Ειδικότερα, καθορίζονται οι προϋποθέσεις και οι όροι αδειοδότησης των ελληνικών αεροπορικών εταιρειών (χρηματοοικονομικοί όροι, ασφαλιστικές απαιτήσεις, αποδείξεις φερεγγυότητας, εθνικότητα μετόχων, κυριότητα ή μίσθωση αεροσκαφών, κατοχή Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα) καθώς και οι τακτικοί ή έκτακτοι έλεγχοι που οι αρχές αδειοδότησης υποβάλουν τους αδειοδοτηθέντες αερομεταφορείς για την εκτίμηση της οικονομικής τους κατάστασης.

²⁰³ Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης – L 293/3 – 31.10.08

Συμπληρωματικά, ισχύει ο Κανονισμός της ΥΠΑ²⁰⁴, ΥΠΑ/Δ1/Δ/30817/2180 (ΦΕΚ 727/Β/9-9-91) για την εγκατάσταση αεροπορικών εταιρειών και παροχής υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών, ως προς τα μέρη αυτού τα οποία δεν έρχονται σε αντίθεση με τον Ε.Κ. 1008/2008.

Η εθνική διαδικασία για τη χορήγηση περιορισμένων δικαιωμάτων εναέριας κυκλοφορίας (2007/С 278/03) σύμφωνα με το άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΚ) 847/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη διαπραγμάτευση και εφαρμογή των συμφωνιών περί αεροπορικών μεταφορών μεταξύ των κρατών μελών και τρίτων χωρών, εγκρίνεται τη 19η Ιουλίου 2007 Αριθ. Πρωτ. d1/b/28178/2647 από τη Γενική Διεύθυνση του Υπουργείου μεταφορών και επικοινωνιών. Όπως αναφέρει σκοπός του παρόντος κανονισμού είναι ο καθορισμός της διαδικασίας και των κριτηρίων για τον διορισμό κοινοτικών αερομεταφορέων που διαθέτουν εγκατάσταση στην Ελλάδα προς εκτέλεση τακτικών δρομολογίων μεταξύ Ελλάδας και χωρών εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης, τα οποία δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) 2408/92, βάσει σχετικών Διμερών Αεροπορικών Συμφωνιών. Η διαδικασία για τον διορισμό κοινοτικού αερομεταφορέα για την εκτέλεση τακτικών δρομολογίων μεταξύ Ελλάδας και χώρας εκτός Ενωμένης Ευρώπης, τα οποία δεν εμπίπτουν στο πεδίο του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2408/92, εκκινεί είτε με πρωτοβουλία της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, είτε κατόπιν αιτήματος κοινοτικού αερομεταφορέα εγκατεστημένου στην Ελλάδα, σύμφωνα με τις προβλέψεις της σχετικής κοινοτικής νομοθεσίας.

Πέρα από το ότι ο αερομεταφορέας πρέπει να πληροί τους όρους του νέου ΕΚ 1008/2008 (τροποποίηση ΕΚ 2408/92) για να λειτουργεί εντός της ΕΕ, στο πλαίσιο του ελληνικού δικαίου²⁰⁵ πρέπει να πληροί τις απαιτήσεις του ελληνικού εταιρικού δικαίου είτε του Ν. 2190/1920 για Α.Ε είτε του Ν. 3190/1955 για ΕΠΕ, για περιπτώσεις που οι νόμοι αυτοί δεν αντίκεινται στο περιεχόμενο του ΕΚ 1008/2008.

²⁰⁴ Σύμφωνα με το άρθρο 1 §3 του Π.Δ 359/1996, η ΥΠΑ καθίσταται η αποκλειστική υπεύθυνη για ανάθεση εκμετάλλευσης για την εκτέλεση τακτικών δρομολογίου εξωτερικού αξιολογώντας με ίσους όρους ανταγωνισμού τα σχετικά αιτήματα

²⁰⁵ Ράνια Χατζηνικολάου- Αγγελίδου, (2010), *Αεροπορική μεταφορά επιβατών, Σύμφωνα με τις διεθνείς συμβάσεις, το εθνικό δίκαιο και το κοινοτικό δίκαιο αεροπορικών μεταφορών*, β' έκδοση, Αθήνα – Θεσσαλονίκη, Σάκκουλας, σελ. 309

Παροχή δημόσιας υπηρεσίας (άγονες γραμμές)

Ο κανονισμός ΕΚ 1008/2008²⁰⁶ παρέχει τη δυνατότητα στα κράτη μέλη να περιορίσουν την ελεύθερη πρόσβαση στις αερομεταφορές μόνο όταν το επιβάλλουν ιδιαίτερης φύσης συνθήκες. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούν τα περιφερειακά αεροδρόμια ή μικρής συχνότητα γραμμές. Προϋπόθεση να εμπίπτουν στο άρθρο 16 § 1 του ΕΚ 1008/2008 είναι να αποτελούν γραμμές σύνδεσης ζωτικής σημασίας για την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της περιφέρειας. Ένα κράτος μπορεί επομένως να επιβάλει υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε δρομολόγια που εξυπηρετούν αυτές τις περιοχές, με σκοπό την επάρκεια τακτικών πτήσεων, οι οποίες να πραγματοποιούνται με καθορισμένα κριτήρια, όπως η συνέχεια, η τακτικότητα τιμών και μεταφορικής ικανότητας. Ουσιαστικά επισημαίνεται ότι :

- ✓ ο πάροχος «αερομεταφορέας» δημόσιας υπηρεσίας βαρύνεται με υποχρεώσεις για την εκμετάλλευση των δρομολογίων, οι οποίες χρίζουν λήψη αναγκαίων μέτρων, τα οποία δε συνάδουν πάντα με το εμπορικό του συμφέρον, γι' αυτό τίθεται και εγγύηση χρόνου παροχής.
- ✓ Η εκμετάλλευση της γραμμής παρέχεται με δημόσιο διαγωνισμό σε κοινοτικό μεταφορέα που πληροί τις προϋποθέσεις εκμετάλλευσης, ενώ ο διαγωνισμός πραγματοποιείται σύμφωνα με τη διαδικασία, η οποία ορίζεται από τον ΕΚ 1008/2008²⁰⁷
- ✓ Η επιβολή της παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε συγκεκριμένη περιφερειακή γραμμή, η οποία κρίθηκε ζωτικής σημασίας, μπορεί να αρθεί κάποια στιγμή από την Επιτροπή, αν κριθεί ότι ο περιορισμός αυτός είναι αδικαιολόγητος λόγω παύσης ισχύς των κριτηρίων

Στην Ελλάδα η διαγωνιστική διαδικασία για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας προκηρύσσεται από τον Υπουργό Υποδομών - Μεταφορών και Δικτύων και ο τελευταίος διαγωνισμός ενέτασσε 24 τακτικές αεροπορικές γραμμές στο εσωτερικό της Ελλάδας, απευθύνοντας πρόσκληση υποβολής προσφορών σε όλους τους Κοινοτικούς Αερομεταφορείς. Οι γραμμές που προκηρύχθηκαν ήταν οι ακόλουθες: Αθήνα – Αστυπάλαια, Αθήνα – Κάλυμνος, Αθήνα – Ικαρία, Αθήνα – Λέρος, Αθήνα – Μήλος, Αθήνα – Σκύρος, Αθήνα – Κύθηρα, Αθήνα –

²⁰⁶ Ο ΕΚ 1008/2008 έρχεται να καταργήσει να αναδιατυπώσει και να κωδικοποιήσει τον ΕΚ 2408/1992.

²⁰⁷ Βλ. Άρθρο 17.κανονισμού

Νάξος, Αθήνα – Πάρος, Αθήνα – Κάρπαθος, Αθήνα – Σητεία, Αθήνα – Σκιάθος, Θεσσαλονίκη – Σάμος, Θεσσαλονίκη – Χίος, Θεσσαλονίκη – Κέρκυρα, Θεσσαλονίκη – Σκύρος, Θεσσαλονίκη – Καλαμάτα, Λήμνος – Μυτιλήνη – Χίος – Σάμος – Ρόδος, Ρόδος – Κάρπαθος – Κάσος – Σητεία, Ρόδος – Καστελόριζο, Ρόδος – Κώς – Λέρος – Αστυπάλαια, Κέρκυρα – Άκτιο – Κεφαλονιά – Ζάκυνθος, Αλεξανδρούπολη – Σητεία, Άκτιο – Σητεία.

Η προκήρυξη όσο και οι όροι διενέργειας της διαγωνιστικής διαδικασίας στηρίζονται στις διατάξεις του ΕΚ 1008/2008. Ο τελευταίος διαγωνισμός πραγματοποιήθηκε την 61η ημέρα από την δημοσίευσή του στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ο ανάδοχος²⁰⁸ ανακηρύχθηκε περί την 1η Μαρτίου 2010, ενώ η αποκλειστική εκμετάλλευση των 24 γραμμών θα διαρκέσει δυο χρόνια, δηλαδή μέχρι 31 Μαρτίου 2012.

Ο διαγωνισμός για τις άγονες γραμμές αποτελεί έναν κατά βάση μειοδοτικό διαγωνισμό, όπως εξάλλου προκύπτει και από τις διατάξεις του Κοινοτικού Κανονισμού 1008/2008. Κατά συνέπεια βασικό κριτήριο επιλογής αποτελεί η οικονομική προσφορά του ενδιαφερόμενου αερομεταφορέα. Κατά την διάρκεια της διαγωνιστικής διαδικασίας πραγματοποιείται έλεγχος επί των δικαιολογητικών συμμετοχής των διαγωνιζομένων αερομεταφορέων και τεχνική αξιολόγηση των προσφορών τους βάσει προβλεπομένων κριτηρίων που αφορούν στην πλοϊμότητα και στην καταλληλότητα των αεροσκαφών που θα χρησιμοποιηθούν, στην φερεγγυότητα και την εταιρική δομή των εταιρειών, καθώς και στους όρους τεχνικής εκμετάλλευσης και του προτεινόμενου προγράμματος πτήσεων για την εξυπηρέτηση της «άγονης γραμμής».

Η αποκλειστική εκμετάλλευση των 24 αεροπορικών γραμμών δημόσιας υπηρεσίας ορίστηκε στα δυο έτη, σε αντίθεση με τον προηγούμενο διαγωνισμό που προέβλεπε 4ετή εκμετάλλευση. Στόχος είναι η συνολική επαναξιολόγηση της πολιτικής παροχής αεροπορικών υπηρεσιών δημόσιας υπηρεσίας και η θέσπιση ειδικών κριτηρίων, όπως νέων τεχνολογιών, περιβαλλοντικών παραμέτρων κ.α., καθώς τα τελευταία χρόνια μετά την άρση του μονοπωλίου της ΟΑ στις άγονες γραμμές, τόσο οι αμφισβητήσεις για τη διαφάνεια του διαγωνισμού όσο και τα παιχνίδια συμφερόντων των αεροπορικών εταιρειών που δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα, μετέτρεπαν τον διαγωνισμό σε μέτωπο συγκρούσεων πολιτικών αλλά και μεταξύ των αερομεταφορέων.

208 Η Olympic Air έως το Μάρτιο του 2012.

Εξυπηρέτηση εδάφους

Πρόκειται για υπηρεσίες που έχουν αφετηρία την έκδοση, τον έλεγχο εισιτηρίων και αποσκευών επιβατών και συνεχίζεται στη σκάλα που θα τοποθετηθεί στο αεροπλάνο για την κάθοδο ή την άνοδο των επιβατών, τον καθαρισμό του εξοπλισμού και τον ανεφοδιασμό του με καύσιμα και τρόφιμα γενικά όλες τις υπηρεσίες εδάφους, οι οποίες σαν κρίκοι μιας αλυσίδας στοχεύουν στην άρτια προετοιμασία και διεξαγωγή της πτήσης.

Η Ελλάδα με το Π.Δ 285/1998 προσαρμόζει την Ελληνική νομοθεσία προς τις διατάξεις της Οδηγίας 96/67 του Συμβουλίου για την πρόσβαση στην αγορά υπηρεσιών εδάφους στους αερολιμένες της ΕΕ. Έτσι δημιουργείται στην ελληνική επικράτεια μια μερικώς απελευθερωμένη αγορά αυτοεξυπηρετούμενων αερομεταφορέων και η Ολυμπιακή Αεροπορία χάνει το προνόμιο του μονοπωλιακού καθεστώτος που κατέχει από το 1956. Προσδιορίστηκαν οι όροι και οι προϋποθέσεις με τις οποίες παρέχονται υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης στους ελληνικούς αερολιμένες όσον αφορά τους φορείς παροχής επίγειας εξυπηρέτησης προς τρίτους, οι λεγόμενοι Handlers, τους αυτοεξυπηρετούμενους αερομεταφορείς Self-handled Air-Carriers και λοιπά θέματα επίγειας εξυπηρέτησης.

Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός

Το Π.Δ 150/2007 με τίτλο «Οργάνωση και στελέχωση της Εθνικής Εποπτικής Αρχής Αεροναυτιλίας της ΥΠΑ» (ΦΕΚ Α 193/13–8–07), συμπληρωματικά με το Π.Δ υπ' αριθμών 103²⁰⁹ υιοθετεί τον κανονισμό Λειτουργίας της Εθνικής Εποπτικής Αρχής Αεροναυτιλίας. Η ίδρυση της υπηρεσίας ελέγχου πραγματοποιείται στα πλαίσια εναρμόνισης των εθνικών πολιτικών εναέριου ελέγχου στα πλαίσια της ΕΕ για τον στόχο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, συμπεριλαμβανομένων και των Κανονιστικών Απαιτήσεων Ασφάλειας της Αεροναυτιλίας, σύμφωνα με την παρ.3 του άρθρ.1 Π.Δ. 150/2007 (ΦΕΚ Α 193/13–8–07).

Η «Αρχή» αυτή, πιστοποιεί, εποπτεύει και επιθεωρεί τους Παρόχους Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας, σύμφωνα με τους κανονισμούς της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Αεροναυτιλία. Η λειτουργία της Αρχής απορρέει από τις διατάξεις:

α) των ευρωπαϊκών κανονισμών για την αεροναυτιλία, 549/2004 «για τη χάραξη του πλαισίου για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού», 550/2004 «σχετικά με την

²⁰⁹ Αρ Φύλλου 180 /12 Οκτωβρίου 2010

παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού», 551/2004 «για την οργάνωση και τη χρήση του εναέριου χώρου στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού», 552/2004 «σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας», 2096/2005 «περί καθορισμού κοινών απαιτήσεων για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας», ΕΚ 2150/2005 «Θέσπιση κοινών κανόνων για την ευέλικτη χρήση του εναερίου χώρου», ΕΚ 730/2006 «Κατηγοριοποίηση εναερίου χώρου» , ΕΚ 1032/2006 «Καθορισμός απαιτήσεων για τα συστήματα αυτόματης ανταλλαγής δεδομένων πτήσης», ΕΚ 1794/2006 «για τον καθορισμό κοινού συστήματος χρέωσης των αεροναυτιλιακών υπηρεσιών», ΕΚ 1315/2007 «Κανονισμός για την Εποπτεία της Ασφάλειας στη Διαχείριση της Εναέριας Κυκλοφορίας», ΕΚ 1070/2009 «για τροποποίηση των κανονισμών ΕΚ 549/2004, ΕΚ 550/2004, ΕΚ551/2004 και ΕΚ552/2004 για να βελτιωθούν οι επιδόσεις και η βιωσιμότητα του Ευρωπαϊκού συστήματος Πολιτικής Αεροπορίας» όπως εκάστοτε ισχύουν.

β) της ελληνικής νομοθεσίας, ν. 3446/2006 «περί οργάνωσης και λειτουργίας αρχών ελέγχου κυκλοφορίας των οχημάτων, ρυθμίσεις για τις επιβατικές μεταφορές και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚΑ49/10.03.2006), Π.Δ 150/2007 «περί Οργάνωσης και Στελέχωσης της Εθνικής Εποπτικής Αρχής Αεροναυτιλίας της ΥΠΑ » (ΦΕΚ Α193/13.08.2007) και

γ) την εκάστοτε ισχύουσα Ευρωπαϊκή και Ελληνική νομοθεσία στα πλαίσια λειτουργίας του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού.

Η Αρχή εκδίδει πιστοποιητικά παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας σε παρόχους οι οποίοι τηρούν τις κοινές απαιτήσεις που αναφέρονται στο άρθρο 6 του Κανονισμού ΕΚ 550/2004. Δεν εκδίδονται πιστοποιητικά παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας για την Πολεμική Αεροπορία, η οποία ως πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας, ο οποίος προσφέρει κατά προτεραιότητα τις υπηρεσίες του σε κινήσεις αεροσκαφών εκτός της γενικής εναέριας κυκλοφορίας, εντάσσεται στις προβλέψεις της παραγράφου 5 του Άρθρου 7 του ΕΚ 550/2004.

Στα καθήκοντά της υπάγεται η εποπτεία, ο έλεγχος και η πιστοποίηση των Υπηρεσιών Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας, των Υπηρεσιών Επικοινωνίας, Πλοήγησης και Επιτήρησης των Υπηρεσιών Μετεωρολογίας που προορίζονται για την Αεροναυτιλία και των Υπηρεσιών Αεροναυτικών Πληροφοριών. Τα παραπάνω υλοποιούνται σύμφωνα με τις Οδηγίες και τους κανονισμούς του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της ΕΕ για την υλοποίηση του σχεδιασμού του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού. Η Εθνική Εποπτική Αρχή Αεροναυτιλίας είναι

ανεξάρτητη, όπως προβλέπεται στο άρθρο 2 του ΠΔ προκειμένου να ασκεί τα καθήκοντά της κατά τρόπο διαφανή και αμερόληπτο. Η ίδρυση της ανεξάρτητης αρχής, συστήνεται από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών πενταμελής συντονιστική επιτροπή από υπαλλήλους της ΥΠΑ και της ΕΜΥ με αντικείμενο τα θέματα εσωτερικής λειτουργίας της νέας Αρχής.

Ασφάλεια Στοιχείων Επιβατών

Με το Προεδρικό Διάταγμα 53/2008 «Προσαρμογή της Ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας 2004/82/ΕΚ του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης της 29ης Απριλίου 2004, σχετικά με την υποχρέωση των αερομεταφορέων να κοινοποιούν τα στοιχεία των επιβατών» (ΦΕΚ Α' 84/9.5.2008). Σκοπός του παρόντος είναι η προσαρμογή του εθνικού δικαίου στις διατάξεις της Οδηγίας 2004/82 του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η οποία αποσκοπεί στη βελτίωση των συνοριακών ελέγχων, στην καταπολέμηση της παράνομης μετανάστευσης, διά της διαβίβασης εκ των προτέρων των στοιχείων των επιβατών από τους αερομεταφορείς στις αρμόδιες εθνικές αρχές και στην εναρμόνιση των χρηματικών κυρώσεων μεταξύ των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον τομέα αυτό. Οι υποχρεώσεις που επιβάλλονται στους αερομεταφορείς, δυνάμει του παρόντος Προεδρικού Διατάγματος είναι συμπληρωματικές προς εκείνες που προβλέπονται στο άρθρο 88 του νόμου 3386/2005 (Φ.Ε.Κ. 212 Α/23.8.2005) για την είσοδο διαμονή και κοινωνική ένταξη υπηκόων τρίτων χωρών στην ελληνική επικράτεια.

5.4 Ο εθνικός αερομεταφορέας και η ιδιωτικοποίηση ως απορρέουσα νομική υποχρέωση

Ο εθνικός χαρακτήρας στις αερομεταφορές αναδεικνύεται από την ίδρυση εταιρειών κυριότητας και εκμετάλλευσης του κράτους, από το οποίο έχουν πάρει την πτητική άδεια. Η εθνικότητα του αεροσκάφους πέρα από ζητήματα κυριαρχικά, συνδυάζει την οικονομική εκμετάλλευση με ένα πρόσωπο φυσικό ή νομικό που ενέχει την ευθύνη της και προσδιορίζει το εφαρμοστέο δίκαιο ώστε να παρέχονται εγγυήσεις σε τρίτους δεδομένου ότι είναι κινητή περιουσία και αλλάζει διαρκώς χώρα, ακόμα και ήπειρο. Η λειτουργία των εθνικών

αερομεταφορών μειώνεται σταδιακά λόγω της απελευθέρωσης των εναέριων μεταφορών στην ΕΕ και την ενθάρρυνση της ίδρυσης ιδιωτικών εταιρειών.

Στην Ελλάδα, η ιστορία²¹⁰ των αερομεταφορών έχει αφετηρία το 1930 με την ίδρυση της πρώτης ανώνυμης εταιρείας επιχορηγούμενη από το κράτος, την «Ελληνική Εταιρεία Εναέριων Συγκοινωνιών». Στη συνέχεια προέκυψαν πολλά αεροπορικά σχήματα ανά διαστήματα ώσπου όπως αναφέρθηκε και στην εισαγωγή της ενότητας ιδρύθηκε η Ολυμπιακή το 1956. Η πορεία της εταιρείας τα 53 αυτά χρόνια ήταν πολυτάραχα με περιόδους άνθισης και περιόδους απογοητευτικές της ιστορίας που κουβαλούσε. Μέχρι το 1991, η ΟΑ ήταν ο μοναδικός δρώντας στα δρομολόγια τακτικών και μη πτήσεων, επιβατών και εμπορευμάτων. Από κει και έπειτα στην αγορά δραστηριοποιούνται και νέες εταιρείες και αρχίζει βαθμιαία να απαλύνεται το μονοπωλιακό καθεστώς της ΟΑ με αποκορύφωμα την σταδιακή απελευθέρωση του ξεκινάει από τους κόλπους της ΕΕ το 1987, όπου εκεί ευνόητα, χάνει οριστικά όλα της τα προνόμια. Ακόμα και μετά την πλήρη απελευθέρωση το 1998 της ενδοκοινοτικής αγοράς, η ΟΑ συνέχιζε άκαμπτη να απολαμβάνει τις κρατικές ενισχύσεις από το δημόσιο .

Η ιδιωτικοποίηση του εθνικού αερομεταφορέα μετά την επώδυνη πορεία εξυγίανσης του, τις αλληπάλληλες συστάσεις της Επιτροπής και τις προσφυγές κατά του Ελληνικού κράτους, ήταν πλέον μονόδρομος. Στις 27 Ιουνίου του 2008, η Ελλάδα κοινοποιεί, με επιστολή της προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, τα σχέδια της να προχωρήσει στην πώληση σημαντικών περιουσιακών στοιχείων των επιχειρήσεων Ολυμπιακές Αερογραμμές και Ολυμπιακή Αεροπορία- Υπηρεσίες και στη συνέχεια να προβεί στην εκκαθάριση των εν λόγω επιχειρήσεων.

Δεδομένου ότι οι δύο εταιρίες παρουσιάζουν σημαντικές ζημιές και οφείλουν να επιστρέψουν στο ελληνικό δημόσιο υπέρογκα ποσά από της «παρανόμως δοθείσες» κρατικές ενισχύσεις σύμφωνα με παλαιότερες αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, ο κίνδυνος πτώχευσης των δύο εταιριών ήταν μεγάλος. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή τη 17η Σεπτεμβρίου 2008 εγκρίνει τα σχέδια της κυβέρνησης ανοίγοντας έτσι τον δρόμο για την ιδιωτικοποίηση της Ο.Α. Χαρακτηριστική είναι η δήλωση²¹¹ του τότε αντιπροέδρου της Επιτροπής Tajani, αρμόδιος επίτροπος για τις μεταφορές: *«Οι υποθέσεις της Ολυμπιακής Αεροπορίας και των Ολυμπιακών Αερογραμμών αποτέλεσαν πηγή διενέξεων μεταξύ της Επιτροπής και της Ελλάδας από το 1994.*

²¹⁰ Ράνια Χατζηνικολάου- Αγγελίδου, (2010), *Αεροπορική μεταφορά επιβατών, Σύμφωνα με τις διεθνείς συμβάσεις, το εθνικό δίκαιο και το κοινοτικό δίκαιο αεροπορικών μεταφορών*, β' έκδοση, Αθήνα – Θεσσαλονίκη, Σάκκουλας, σελ. 32-35, 318-324

²¹¹ http://ec.europa.eu/cyprus/news/olympic_airlines_el.htm

Ακόμη και σήμερα, με τη μερική περάτωση συμπληρωματικής έρευνας, διαπιστώσαμε ότι είχε χορηγηθεί επιπλέον κρατική ενίσχυση 850 εκατομμυρίων ευρώ προς τις εταιρείες αυτές. Ελπίζω ειλικρινά ότι με τη σημερινή έγκριση του σχεδίου ιδιωτικοποίησης από την Επιτροπή στέλνουμε το μήνυμα ότι επιθυμούμε οριστική ρήξη με το παρελθόν. Είμαι πεπεισμένος ότι στην Ελλάδα μπορεί να αναπτυχθεί μια νέα αγορά αερομεταφορών, χωρίς στρεβλώσεις από κρατικές ενισχύσεις. Η πείρα από προηγούμενες υποθέσεις με αεροπορικές εταιρείες που αντιμετώπιζαν παρόμοιες προκλήσεις μάς έχει αποδείξει ότι οι εταιρείες αυτές κατορθώνουν όχι μόνο να αναπτυχθούν αλλά και να ανταγωνιστούν με επιτυχία σε μια αγορά χωρίς κρατικές ενισχύσεις. Οι διαδικασίες ιδιωτικοποίησης που εγκρίθηκαν σήμερα, αποτέλεσμα μακρών, επίπονων αλλά πάντοτε γόνιμων συζητήσεων μεταξύ των Ελληνικών αρχών και της Επιτροπής, προσφέρουν μια λύση που θα είναι προς όφελος της Ελλάδας, του ανταγωνισμού και των επιβατών.»

Μετά την έγκριση της Επιτροπή τα σενάρια πλήθαιναν για την τύχη του αερομεταφορέα καθώς μέχρι και λίγο πριν τη λήξη του δημόσιου διαγωνισμού πώλησης της Ολυμπιακής, κατέθεσαν προσφορές οι εταιρείες Aegean Airlines και Chrysler Aviation. Το Φεβρουάριο του 2009²¹² επιτεύχθηκε συμφωνία των συμβούλων αποκρατικοποίησης της κυβέρνησης με την Marfin Investment Group για την εξαγορά των στοιχείων ενεργητικού. Το Μάρτιο του 2009 παρ' όλες τις αντιδράσεις και τις απεργιακές κινητοποιήσεις των εργαζομένων, το ελληνικό δημόσιο συμφώνησε στη μεταβίβασή τους στον ιδιωτικό όμιλο MIG, δόθηκε το νέο όνομα της, Olympic Air (νέα Ολυμπιακή Αεροπορία) και εγκαινίασε τη λειτουργία της την 1η Οκτωβρίου 2009, οπότε και έπαψε η δραστηριότητα των Ολυμπιακών Αερογραμμών. Πέρα από το όνομα και το πτητικό έργο της εταιρίας, ο όμιλος εξαγοράζει το λογότυπο της O.A., τα δικαιώματα προσγείωσης της και την τεχνική βάση. Έτσι αποκρατικοποιήθηκε ο εθνικός αερομεταφορέας και ιδρύθηκε νέα ιδιωτική αεροπορική εταιρεία. Η σύμβαση πώλησης και αγοράς μετοχών κυρώθηκε με το Ν.3759/2009.

Η πορεία της νέας Ολυμπιακής ως ιδιωτικής επιχείρησης δεν κύλησε ούτε και πάλι ανώδυνα. Μέσα σε λίγους μόλις μήνες έπρεπε να μάθει να λειτουργεί με νέες συνθήκες, νέο προσωπικό και να κερδίσει το χαμένο έδαφος και την εμπιστοσύνη των καταναλωτών που όλο το διάστημα που μεσολάβησε έως την ιδιωτικοποίηση της γευτήκαν ουκ ολίγη απογοήτευση από τον εθνικό αερομεταφορέα. Οι καθυστερήσεις, οι εξαργυρώσεις παλαιών εισιτηρίων και οι

²¹² <http://www.tanea.gr/oikonomia/article/?aid=4505661>

αποζημιώσεις σε επιβάτες λόγω υπερπώλησης εισιτηρίων (overbooking), δεδομένου ότι πολλές από τις κρατήσεις εισιτηρίων είχαν πραγματοποιηθεί με βάση την προσφορά στο σύστημα της παλαιάς εταιρείας, ήταν για τη νεοσύστατη ένα εμπόδιο στα σχέδια ανόρθωσης.

Η ανανέωση του στόλου και οι νέες συμφωνίες με εταιρείες για συνεργασία δεν άργησαν να φανούν. Η εμπορική πολιτική της εταιρείας άλλαξε κινούνταν πλέον σε άλλη βάση και χαρακτηρίζεται σαφώς πιο ανταγωνιστική. Το slogan «η Ελλάδα ψηλά» που δέσποζε στις διαφημίσεις έμοιαζε να υλοποιείται όχι πάντα με σταθερά ή έστω στέρεα βήματα. Όπως αναφέρθηκε ήταν πιο ανταγωνιστική, επομένως ακολούθησε περίοδος με πτώση των τιμών και δεδομένη αύξηση της ζήτησης, γεγονός που δε στάθηκε ικανό να αποτρέψει την ίδια περίοδο, ούτε τη ζημία που είχε υποστεί η εταιρεία με το άνοιγμα της, ούτε και τη μείωση προσωπικού που ακολούθησε.

5.5 Η συγχώνευση

Δεν πέρασε ούτε χρόνος από την εξαγορά της Ολυμπιακής αεροπορίας από τον όμιλο MIG, όταν την 22α Φεβρουαρίου 2010, δημοσιεύθηκε η ανακοίνωση των εταιρειών Olympic Air και Aegean Airlines που ανέφερε ότι συμφώνησαν να προχωρήσουν σε συγχώνευση των δραστηριοτήτων τους. Στις 24 Ιουνίου 2010, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έλαβε γνωστοποίηση²¹³ της διαδικασίας συγχώνευσης των δύο εταιρειών. Η πρώτη εκτίμηση της Επιτροπής ήταν ότι «η γνωστοποιηθείσα πράξη θα μπορούσε να εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κοινοτικού κανονισμού των συγκεντρώσεων. Εν τούτοις επιφυλάσσεται να λάβει τελική απόφαση επί του σημείου αυτού.» Επομένως κινεί έρευνα σε βάθος, βάσει του υπ. αριθμ. 139/2004 Κανονισμού συγκεντρώσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και καλεί παράλληλα του ενδιαφερομένους τρίτους να υποβάλλουν στην Επιτροπή ενδεχόμενες παρατηρήσεις²¹⁴ για τη σχεδιαζόμενη συγκέντρωση.

Την 22.02.10 οι μέτοχοι της AEGEAN Όμιλος Βασιλάκη και Όμιλος Λασκαρίδη και η MIG υπέγραψαν προσύμφωνο για την εξαγορά των τριών εταιριών του νέου ομίλου της Ολυμπιακής (Olympic Air, Olympic Handling, Olympic Engineering) από την AEGEAN, την

²¹³ Υπόθεση COMP/M.5830, 2010/C 174/08

²¹⁴ Οι παρατηρήσεις πρέπει να φθάσουν στην Επιτροπή το αργότερο εντός δέκα ημερών από την ημερομηνία της παρούσας δημοσίευσης με την ένδειξη COMP/M.5830

ταυτόχρονη είσοδο της MIG με αύξηση μετοχικού κεφαλαίου στην AEGEAN Airlines, καθώς και την μετέπειτα συγχώνευση του πτητικού έργου της AEGEAN με την Olympic Air²¹⁵.

Την 30^η Ιουλίου 2010 η Επιτροπή σε ανακοίνωσή²¹⁶ της δήλωσε ότι κινεί έρευνα σε βάθος σχετικά με την προτεινόμενη συγχώνευση καθώς και ότι σε μία πρώτη μελέτη της υπόθεσης, δόθηκε η αίσθηση ότι η συγκεκριμένη πράξη μπορεί να δημιουργήσει σοβαρά προβλήματα ως προς τον ανταγωνισμό, δεδομένου από πραγματικά στοιχεία ότι η νέα εταιρεία που θα προκύψει θα έχει πολύ μεγάλα μερίδια αγοράς, αν όχι το μονοπώλιο σε όλες τις εγχώριες διαδρομές και σε ορισμένες διεθνείς διαδρομές στις οποίες πραγματοποιούν δρομολόγια και οι δύο επιχειρήσεις. Επίσης, *«τρέφει σοβαρές αμφιβολίες ως προς την ασυμβατότητα της πράξης με τον κανονισμό των συγκεντρώσεων όσον αφορά την υποχρεωτική παροχή δημόσιας υπηρεσίας σε διαδρομές στην Ελλάδα και την παροχή υπηρεσιών εδάφους στην Ελλάδα.»*

Οι ανησυχίες που τίθενται σε σχέση με την παραπάνω πρώτη διαπίστωση της Επιτροπής, έχουν λογική βάση καθώς η συγκέντρωση θα συνενώσει τους δύο ισχυρότερους και πλέον αξιόπιστους μεταφορείς, σε σύγκριση με άλλες μικρότερες²¹⁷ επιχειρήσεις, που υποβάλλουν προσφορές σε διαγωνισμούς για διαδρομές προς αποκλειστική εκμετάλλευση έναντι επιδότησης. Όσον αφορά τις υπηρεσίες εδάφους, η συγκέντρωση οδηγεί τουλάχιστον σε καθετοποίηση μεταξύ των μερών σε διάφορους ελληνικούς αερολιμένες. Ωστόσο η απόφαση για την συγχώνευση θα έκρινε την έκβαση του αποτελέσματος. Η Επιτροπή είχε στη διάθεσή της προθεσμία 90 εργάσιμων ημερών για να αποφανθεί.

Στην ίδια ανακοίνωση ο αρμόδιος Επίτροπος για την πολιτική ανταγωνισμού Joaquín Almunia έκανε την ακόλουθη εύλογη δήλωση : *«Η Επιτροπή πρέπει να διασφαλίσει ότι οι καταναλωτές και οι επιχειρήσεις θα συνεχίσουν να έχουν μια ανταγωνιστική επιλογή αεροπορικών υπηρεσιών στην Ελλάδα, όσον αφορά τόσο τους ναύλους όσο και τις διαδρομές, ιδίως σε περίοδο οικονομικής δυσπραγίας»*

Η διαδικασία που ακολουθείται για να αποφανθεί η Επιτροπή είναι η ακόλουθη. Από τη στιγμή της κοινοποίησης μιας συμφωνίας, η Επιτροπή διαθέτει σε γενικές γραμμές 25 συνολικά εργάσιμες ημέρες για να αποφασίσει εάν θα την εγκρίνει (φάση I) ή θα ξεκινήσει

²¹⁵ Η Olympic Air στη συμφωνία που υπέγραψε με το Ελληνικό Δημόσιο δεσμεύτηκε να μην μεταβάλει τη μετοχική της σύνθεση για ένα έτος από την εξαγορά δηλαδή έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2010, επομένως η συγχώνευση θα ήταν μετά την ημερομηνία αυτή.

²¹⁶ IP/10/1017 Βρυξέλλες 30^η Ιουλίου 2010

²¹⁷ Συμμετείχαν στο διαγωνισμό για τις άγονες γραμμές κατά την περίοδο της μετάβασης από την κρατική στην ιδιωτική ΟΑ το 2009, οι μικρότερες εταιρείες Hellas jet , Sky express και Athens Airways.

έρευνα σε βάθος (φάση II). Οι έρευνες σε βάθος διαρκούν γενικά από 90 έως 105 εργάσιμες ημέρες. Από τις συγχωνεύσεις που κοινοποιούνται στην Επιτροπή ποσοστό μεγαλύτερο του 90% εγκρίνονται μετά τον έλεγχο της φάσης I λόγω του ότι δεν θέτουν πρόβλημα στον ανταγωνισμό ή τα κοινοποιούντα μέρη έχουν αντιμετωπίσει τις ανησυχίες όσον αφορά τον ανταγωνισμό προτείνοντας διορθωτικά μέτρα (για παράδειγμα υπό τη μορφή εκποίησης στοιχείων ενεργητικού). Τέτοια διορθωτικά μέτρα, τα οποία μπορούν επίσης να υποβληθούν κατά τη φάση II, διασφαλίζουν ότι ο ανταγωνισμός διατηρείται και οι καταναλωτές επωφελούνται από τη δυνατότητα επιλογής και τον ανταγωνισμό των τιμών.

5.5.2 Η απάντηση της Επιτροπής και η αντίδραση των δύο εταιρειών

Η Επιτροπή αποφάνθηκε ότι δεν ήταν η συγχώνευση συμβατή με το ενωσιακό δίκαιο. Βασίστηκε στον κανονισμό περί των συγχωνεύσεων και έκρινε ότι η προτεινόμενη συγχώνευση θα οδηγούσε λόγω της μορφής της εσωτερικής αγοράς οιονεί σε μονοπώλιο. Η συγχώνευση κοινοποιήθηκε για έγκριση στις 24 Ιουνίου 2010, η προθεσμία για την έκδοση απόφασης παρατάθηκε δύο φορές ώστε να αξιολογηθούν τα διορθωτικά μέτρα και να προσκομίσουν τα μέρη τις πληροφορίες που τους ζητήθηκαν. Τα μέρη ενημερώθηκαν με την κοινοποίηση των αιτιάσεων που εστάλη τον Οκτώβριο ότι η συγχώνευση δημιουργούσε ιδιαίτερα σοβαρές ανησυχίες και ότι θα μπορούσε να απαγορευθεί, καθώς οι συνέπειες που αξιολογούνταν ήταν:

- Υψηλότεροι ναύλοι για τέσσερα από τα έξι εκατομμύρια ελλήνων και ευρωπαίων καταναλωτών που ταξιδεύουν σε δρομολόγια από και προς την Αθήνα κάθε χρόνο.
- Οι δύο αεροπορικές εταιρείες ελέγχουν από κοινού ποσοστό μεγαλύτερο από το 90% της ελληνικής εγχώριας αγοράς αεροπορικών μεταφορών και κατά την έρευνα της Επιτροπής διαπιστώθηκε ότι δεν υπάρχουν ρεαλιστικές προοπτικές να εισέλθει στα εν λόγω δρομολόγια νέα αεροπορική εταιρεία ικανού μεγέθους για να συγκρατήσει τις τιμές της συγχωνευθείσας οντότητας.
- Οι επιχειρήσεις προσφέρθηκαν να παραχωρήσουν ορισμένες χρονοθυρίδες προσγείωσης και απογείωσης σε ελληνικά αεροδρόμια, αλλά στα αεροδρόμια αυτά δεν παρατηρείται η συμφόρηση που διαπιστώθηκε σε άλλα ευρωπαϊκά αεροδρόμια στο πλαίσιο προηγούμενων συγχωνεύσεων ή συμμαχιών.

Ο Αντιπρόεδρος της Επιτροπής, αρμόδιος για την πολιτική ανταγωνισμού, κ. Joaquín Almunia έκανε την ακόλουθη δήλωση: «Η συγχώνευση της Aegean και της Olympic θα οδηγούσε σε οιονεί μονοπώλιο στην Ελλάδα και ως εκ τούτου σε υψηλότερες τιμές και χαμηλότερη ποιότητα υπηρεσιών για Έλληνες και τουρίστες που ταξιδεύουν μεταξύ Αθηνών και των νησιών. Το καθήκον της Επιτροπής είναι να εμποδίζει τη δημιουργία μονοπωλίων κατά την άσκηση των εξουσιών που της έχουν παραχωρηθεί από τα κράτη μέλη στον τομέα του ελέγχου των συγχωνεύσεων σε επίπεδο ΕΕ. Οι υπηρεσίες μου και ο ίδιος προσωπικά κάναμε ότι ήταν δυνατό για να βρούμε μια λύση, αλλά δυστυχώς τα διορθωτικά μέτρα που προτάθηκαν από τις επιχειρήσεις δεν θα προστάτευαν επαρκώς τα συμφέροντα των τεσσάρων εκατομμυρίων καταναλωτών που ταξιδεύουν στα εν λόγω δρομολόγια.»

Και οι δύο εταιρίες εκτελούν πτήσεις σε δρομολόγια που καλύπτονται από υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας (ΥΔΥ). Η Aegean έχει ΥΔΥ σε τέσσερα δρομολόγια ενώ η Olympic έχει ΥΔΥ σε δεκατρία δρομολόγια. Όπως και στις προηγούμενες συγχωνεύσεις αεροπορικών εταιρειών, η Επιτροπή ανέλυσε τις συνδυασμένες επιπτώσεις της προτεινόμενης συγχώνευσης στα επιμέρους δρομολόγια όπου πραγματοποιούν πτήσεις οι δύο εταιρείες. Συγκέντρωσε απόψεις και καταγγελίες από μεγάλο αριθμό φορέων της αγοράς στην Ελλάδα και διεθνώς, περιλαμβανομένων ενώσεων καταναλωτών, δημόσιων αρχών, ταξιδιωτικών πρακτορείων, φορέων εκμετάλλευσης αερολιμένων, εταιρειών θαλασσίων μεταφορών και άλλων αεροπορικών επιχειρήσεων.

Συγκεκριμένα η Επιτροπή δικαιολόγησε ως εξής :

Στα δρομολόγια μεταξύ Αθηνών και Θεσσαλονίκης, της δεύτερης μεγαλύτερης πόλης της χώρας, καθώς και μεταξύ Αθηνών και οκτώ νησιωτικών αερολιμένων και συγκεκριμένα Ηρακλείου και Χανίων, αμφοτέρων στην Κρήτη, Ρόδου, Σαντορίνης, Μυτιλήνης, Χίου, Κω και Σάμου. Κανένα από τα δρομολόγια αυτά δεν καλύπτεται από υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

Η έρευνα αγοράς της Επιτροπής κατέδειξε ότι οι υπηρεσίες θαλασσίων μεταφορών δεν μπορούν σε γενικές γραμμές να υποκαταστήσουν επαρκώς τις αεροπορικές υπηρεσίες ούτως ώστε να συγκρατήσουν τις τιμές της συγχωνευθείσας οντότητας. Οι χρόνοι ταξιδίου των θαλάσσιων μεταφορών είναι πολύ μεγαλύτεροι και η συχνότητα των δρομολογίων μικρότερη. Το μόνο εσωτερικό δρομολόγιο όπου οι υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών θεωρήθηκε ότι

υποκαθιστούν επαρκώς τις αεροπορικές υπηρεσίες είναι μεταξύ Αθηνών και Μυκόνου. Η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι για το δρομολόγιο αυτό δεν τίθενται προβλήματα ανταγωνισμού.

Η έρευνα αγοράς κατέδειξε επίσης ότι δεν υπάρχει προοπτική να εισέλθει νέος αεροπορικός ή οικονομικός παράγοντας στην ελληνική αγορά μετά τη συγχώνευση και να ανταγωνιστεί επαρκώς τη νέα οντότητα σε ότι αφορά τις εσωτερικές πτήσεις από και προς Αθήνα. Η Olympic Air και η Aegean Airlines ανταγωνίζονται επί του παρόντος μεταξύ τους στα εν λόγω δρομολόγια και ο ανταγωνισμός τους θα συνεχιστεί στο μέλλον.

Απ' την άλλη δεν διαπιστώθηκαν σημαντικά προβλήματα ανταγωνισμού στα διεθνή δρομολόγια μικρών αποστάσεων που πραγματοποιούν τα μέρη, συμπεριλαμβανομένου, για παράδειγμα, του δρομολογίου Αθηνών-Βρυξελλών όπου αντιμετωπίζουν ανταγωνισμό από την Brussels Airlines.

Οι επιχειρήσεις πρότειναν να ελευθερώσουν χρονοθυρίδες στον αερολιμένα Αθηνών και σε άλλους ελληνικούς αερολιμένες καθώς και άλλα διορθωτικά μέτρα, όπως πρόσβαση στα προγράμματα τακτικών επιβατών και συμφωνίες αεροπορικής διασύνδεσης. Ωστόσο, η φύση και το εύρος των εν λόγω διορθωτικών μέτρων δεν επαρκούν για να διασφαλίσουν ότι η συγχώνευση δεν θα είναι επιβλαβής για τους πελάτες. Το κύριο πρόβλημα δεν ήταν η διαθεσιμότητα χρονοθυρίδων, οι οποίες είναι διαθέσιμες τόσο στο αεροδρόμιο των Αθηνών όσο και στα περισσότερα ελληνικά αεροδρόμια. Ωστόσο, αυτό που διαπιστώθηκε ήταν ότι τα διορθωτικά μέτρα δεν φαίνονταν ικανά να πείσουν μια άλλη αξιόπιστη αεροπορική επιχείρηση να δημιουργήσει βάση στον αερολιμένα Αθηνών και να ασκήσει αξιόπιστες πιέσεις ανταγωνισμού στα εν λόγω δρομολόγια.

Συνεπώς, η Επιτροπή δεν είχε άλλη εναλλακτική λύση από το να καταλήξει ότι η συγχώνευση «παρακαλύπει σημαντικά τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό στην εσωτερική αγορά ή σε σημαντικό μέρος αυτής» (*άρθρο 2.3 του κανονισμού συγχωνεύσεων*) και να απαγορεύσει την πράξη. Η εξάλειψη του ανταγωνισμού που θα προέκυπτε από τη συγχώνευση θα ήταν επιζήμια για τους έλληνες πελάτες οι οποίοι πρέπει να μπορούν να βασίζονται σε ανταγωνιστικές αεροπορικές εταιρείες.

Η Επιτροπή έφερε ως παράδειγμα την εξέταση 11 συγχωνεύσεων και πολλών συμμαχιών στον τομέα αυτό από το 2004. Η παρούσα απόφαση αποτελεί τη δεύτερη μόνο διατυπωθείσα απαγόρευση. Η πρώτη, το 2007, αφορούσε την προταθείσα εξαγορά της Aer Lingus από την

Ryanair (αμφότερες ιρλανδικές εταιρείες) που παρουσιάζει ομοιότητες με την ελληνική υπόθεση. Και οι δύο πράξεις αποσκοπούσαν στη συγχώνευση δύο αεροπορικών εταιρειών που εδρεύουν στο ίδιο αεροδρόμιο, στην πρωτεύουσα του κράτους²¹⁸. Το Γενικό Δικαστήριο επικύρωσε την απαγόρευση της Επιτροπής στην ιρλανδική υπόθεση με απόφασή του της 6ης Ιουλίου 2010²¹⁹. Συνολικά, έχουν απαγορευθεί 20 συγχωνεύσεις σε συνολικό αριθμό 4 500 που ελέγχθηκαν²²⁰.

Η δυσαρέσκεια των μερών από την απόφαση της Επιτροπής ήταν εμφανής και οι πρώτες επίσημες δηλώσεις ονομάτιζαν τα επιχειρήματα άδικα, γεγονός, το οποίο προμήνυε την προσφυγή τους κατά της Επιτροπής στο Δικαστήριο της Ένωσης. Την 4^η Απριλίου οι εκπρόσωποι των δύο εταιρειών από κοινού κατέθεσαν την προσφυγή²²¹ κατά της Επιτροπής αντικρούοντας την απόφαση με έξι βασικά επιχειρήματα.

- 1ο. *«παράβαση ουσιώδους τύπου της διαδικασίας και/ή πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως κατά τον καθορισμό της αγοράς μόνον των πιεζόμενων από τον χρόνο επιβατών αεροσκαφών»*, στηρίζεται στο ότι η Απόφαση δεν μπορεί να στηριχθεί μόνο στην αγορά των πιεζόμενων από τον χρόνο επιβατών αεροσκαφών.
- 2ο. Ο δεύτερος λόγος αντλείται από πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως όσον αφορά την εκτίμηση ότι τα πλοία ασκούν μόνον *«περιορισμένες ανταγωνιστικές πιέσεις»* στις αεροπορικές συγκοινωνίες οκτώ δρομολογίων, οι προσφεύγοντες θεωρούν ότι τα αποδεικτικά στοιχεία, τα οποία χρησιμοποίησε η Επιτροπή είναι επιλεκτικά και δεν περιέχουν εμπειρικά δεδομένα ή αποτελέσματα μελετών
- 3ο. Ο τρίτος λόγος αντλείται από *«έλλειψη αιτιολογήσεως και/ή πλάνη περί το δίκαιο και/ή πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως, όσον αφορά την κρίση ότι η εξάλειψη της στενής ανταγωνιστικής σχέσεως μεταξύ της Aegean και της Ολυμπιακής θα παρεμπόδιζε*

²¹⁸ COMP/M.4439 Ryanair/AerLingus, EE C 47 της 20.2.2008,

²¹⁹ Υπόθεση T-342/07 RyanairHoldings κατά Επιτροπής, Απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 6ης Ιουλίου 2010. Όσον αφορά τα διορθωτικά μέτρα το Γενικό Δικαστήριο αποφάνθηκε ιδίως ότι « Σε αντίθεση με προηγούμενες συγχωνεύσεις στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών επιβατών (όπως εκείνες στις οποίες συμμετείχαν οι AirFrance/KLM και Lufthansa/Swiss), στη συγκεκριμένη υπόθεση η Επιτροπή δεν έκρινε ικανοποιητική την απλή ελευθέρωση χρονοθυρίδων για τη διασφάλιση πρόσβασης σε δρομολόγιο. Εν προκειμένω, δεν πρόκειται για πράξη που αφορά ενεργές εταιρείες που εδρεύουν σε αερολιμένες διαφορετικών χωρών. Η Ryanair και η AerLingus εκτελούν πτήσεις από το ίδιο αεροδρόμιο, το αεροδρόμιο του Δουβλίνου, όπου απολαύουν σημαντικών πλεονεκτημάτων που δεν μπορούν εύκολα να αντιμετωπίσουν οι ανταγωνιστές.»

²²⁰ http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/case_details.cfm?proc_code=2_M_5830

²²¹ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2011:160:0025:0026:EL:PDF>

σημαντικά τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό», η Απόφαση δεν εκθέτει επακριβώς το επαπειλούμενο αντίθετο προς τους κανόνες του ανταγωνισμού αποτέλεσμα.

- 4ο. Ο τέταρτος λόγος αντλείται από «*πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως και/ή πλάνη περί το δίκαιο όσον αφορά την κρίση ότι υφίστανται φραγμοί εισόδου που καθιστούν μη πιθανή την είσοδο μετά τη συγχώνευση*»
- 5ο. Ο πέμπτος λόγος αντλείται από «*παράβαση ουσιώδους τύπου της διαδικασίας και/ή πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως κατά την ανάλυση αντιπαραδειγμάτων*»
- 6ο. Ο έκτος λόγος αντλείται από προσβολή θεμελιωδών δικαιωμάτων των προσφευγουσών

Απομένει η τελεσίδικη απόφαση του Δικαστηρίου, το οποίο θα κρίνει αφενός το κατά πόσο η Επιτροπή χρησιμοποίησε επιλεκτικά στοιχεία και εσφαλμένα κριτήρια όπως κατηγορήθηκε και τέλος εάν η συγχώνευση νοθεύει ή όχι τον ενδοκοινοτικό ανταγωνισμό.

5.5.3 Αναπροσδιορισμός στόχων των δύο εταιριών

Μετά την αρνητική απάντηση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Ανταγωνισμού στην ενδεχόμενη συγχώνευση των δύο εταιριών και την εκκρεμή προσφυγή των δύο εταιριών στο Δικαστήριο, ανακόπηκαν προσωρινά τα σχέδια δημιουργίας ενός ενιαίου ελληνικού αερομεταφορέα με πανευρωπαϊκή εμβέλεια. Η απόφαση αναγκάζει τις δύο εταιρείες να αλλάξουν πορεία καθώς οι δυσχερείς συνθήκες και οι μεσοπρόθεσμες προοπτικές της αγοράς, τις υποχρεώνουν να «μοιράσουν την πίτα» και να επανεξετάσουν το πρόγραμμα δρομολογίων τους.

Η στρατηγική της Olympic Air είναι να στραφεί στην περιοχή της **Νοτιοανατολικής Ευρώπης** εκμεταλλευόμενη το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα της υψηλής ποιότητας του προϊόντος της, όπως εκφράστηκε στα δελτία τύπου και να δώσει στην Aegean την αποκλειστικότητα στη **Δυτική και Κεντρική Ευρώπη**, η οποία απ' τη μεριά της δίνει τις πτήσεις εσωτερικού στην ΟΑ.

Στα πλαίσια αυτά στο πρόγραμμα πτήσεων εσωτερικού της Ο.Α προστίθενται τα δρομολόγια Αθήνα - Κέρκυρα, Αθήνα - Αλεξανδρούπολη, Θεσσαλονίκη - Ηράκλειο, Θεσσαλονίκη - Χανιά, Θεσσαλονίκη - Μυτιλήνη και Θεσσαλονίκη - Ρόδος. Παράλληλα, αναπροσαρμόζεται το διεθνές δίκτυο με τη διατήρηση ή και επέκταση των πτήσεων προς Άμστερνταμ, Βελιγράδι, Βουκουρέστι, Κάιρο, Κωνσταντινούπολη, Λάρνακα, Σόφια και Τίρανα ενώ παράλληλα διακόπτονται τα δρομολόγια προς Βιέννη, Βρυξέλλες, Λονδίνο και Παρίσι. Την

4^η Μαρτίου 2011 η εταιρεία προχώρησε σε πώληση των χρονοθυρίδων (slots) στο Λονδίνο (LHR) και στο Παρίσι (CDG).

Συγχρόνως, διατηρούνται όλες οι υπάρχουσες συμφωνίες για πτήσεις κοινού κωδικού (code share) με την Delta όσον αφορά τις πτήσεις προς ΗΠΑ και την Etihad προς Αυστραλία και Νότιο Αφρική ενώ αξιολογούνται και νέες συμφωνίες με σκοπό την απρόσκοπτη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού της εταιρίας.

Από 1η Ιουνίου υλοποιείται το επόμενο στάδιο της συμφωνίας στρατηγικής συνεργασίας της Olympic Air με τις Κυπριακές Αερογραμμές, που έχει ήδη ξεκινήσει για τη θερινή περίοδο από τις 27 Μαρτίου 2011. Οι Κυπριακές Αερογραμμές θα αξιοποιήσουν το εσωτερικό δίκτυο της Olympic Air, προβάλλοντάς το μέσα από το διευρυμένο δίκτυο διανομής τους με πτήσεις κοινού κωδικού. Το κοινό πρόγραμμα πτήσεων αντιπροσωπεύει το 60% του συνόλου των πτήσεων που προσφέρουν όλες οι εταιρίες για την φετινή καλοκαιρινή περίοδο. Η συμφωνία αυτή προσφέρει στον καταναλωτή 364 πτήσεις την εβδομάδα στο εσωτερικό της ελληνικής αγοράς, με ένα σύνολο 38.500 προσφερομένων θέσεων.

Ο Πρόεδρος της Olympic Air κ. Γιάννης Καρακαδάς, έκανε την ακόλουθη δήλωση: «Μετά από 15 μήνες λειτουργίας της Olympic Air και με εμφανή πλέον σε όλους του Έλληνες πολίτες τα αποτελέσματα της προσπάθειάς μας να αναγεννηθεί ο ιστορικός και εθνικός αερομεταφορέας μας, χαράζουμε σήμερα μια νέα πορεία ανασύνταξης, προκειμένου να θωρακίσουμε τη βιωσιμότητα των αρχικών μας δεσμεύσεων. Η νέα στρατηγική μας συνυπολογίζει προφανώς τόσο την απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Ανταγωνισμού όσο και τη συνεχιζόμενη αναστάτωση στις αγορές. Ωστόσο κεντρικός και αδιαπραγμάτευτος στόχος μας παραμένει η παροχή υψηλότατου επιπέδου υπηρεσιών στο επιβατικό μας κοινό ενώ η ανασυγκρότηση του δικτύου μας θα μας επιτρέψει στο εξής την αποτελεσματικότερη αντιμετώπιση των προκλήσεων που μας περιβάλλουν για τη διατήρηση του ηγετικού προφίλ της Olympic Air στην ευρύτερη περιοχή μας».

Σχολιάζοντας την ανωτέρω εξέλιξη ο Πρόεδρος της AEGEAN κ. Θεόδωρος Βασιλάκης έκανε την ακόλουθη δήλωση: «Κατά το τελευταίο έτος παρουσιάσαμε στην ΕΕ τα οφέλη από τη συγχώνευση για τις εταιρείες μας αλλά και για το επιβατικό κοινό και την οικονομία της χώρας. Παράλληλα προσφέραμε σημαντικές διαβεβαιώσεις για την προστασία των καταναλωτών καθώς και διευκολύνσεις για την είσοδο νέων ανταγωνιστών στην εσωτερική αγορά. Δυστυχώς, η ΕΕ κατέληξε στη μη έγκριση της συγκέντρωσης. Χάθηκε μία σημαντική ευκαιρία για ακόμη

ισχυρότερη εκπροσώπηση στον ευρωπαϊκό κλάδο αερομεταφορών. Προσαρμοζόμαστε στις εξελίξεις και συνεχίζουμε. Η πορεία μας άλλωστε έχει δείξει ότι πετυχαίνουμε στα δύσκολα.»

Το πρώτο εξάμηνο του 2011 οι πωλήσεις της AEGEAN ανήλθαν σε €295,2 εκατ., παρουσιάζοντας αύξηση 10%, λόγω της αύξησης κατά 24% που επετεύχθη το δεύτερο τρίμηνο του έτους. Το καθαρό αποτέλεσμα μετά από φόρους διαμορφώθηκε σε ζημιές ύψους €19,8 εκατ. έναντι καθαρών ζημιών ύψους €32,6 εκατ. το πρώτο εξάμηνο του 2010. Σημειώνεται ότι τα αποτελέσματα του πρώτου εξαμήνου του 2010 είχαν επιβαρυνθεί από έκτακτη εισφορά κοινωνικής ευθύνης ύψους €6,7 εκατ. Παρά την κρίση στην Ελληνική οικονομία η οποία έχει υποχρεώσει τον περιορισμό των συχνοτήτων στο εσωτερικό δίκτυο, η Εταιρεία ακολουθεί στρατηγική επέκτασης του δικτύου της στο εξωτερικό, ενισχύοντας την παρουσία της με προορισμούς και συχνότητες σε σημαντικές αγορές, όπως η Αγγλία, Γαλλία, Ιταλία, Ισπανία, Ρωσία και Ισραήλ, με στόχο να στηρίξει αλλά και μεσοπρόθεσμα να εκμεταλλευτεί την ανάπτυξη του τουρισμού της Ελλάδας.

Οι εξοικονομήσεις στο κόστος λόγω της ομοιογένειας του στόλου που αποτελείται πλέον αποκλειστικά από αεροσκάφη της οικογένειας Airbus A320 καθώς και η βελτίωση της παραγωγικότητας δεν ήταν δυνατόν να καλύψουν πλήρως τις επιπτώσεις από την πτώση της αγοραστικής δύναμης των ελλήνων καταναλωτών, αλλά και την σημαντική αύξηση του κόστους καυσίμου. Συγκεκριμένα, το κόστος καυσίμων ανήλθε σε €81,8 εκατ., παρουσιάζοντας αύξηση κατά €24,4 εκατ. ή 43% σε σχέση με το προηγούμενο έτος.

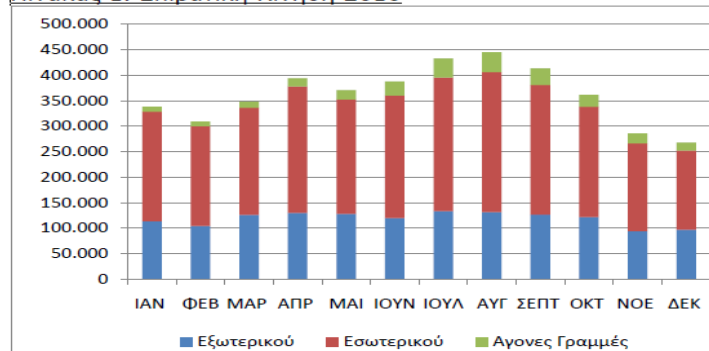
Το πρώτο εξάμηνο του 2011 οι λειτουργικές ταμειακές ροές της Εταιρείας βελτιώθηκαν σημαντικά σε σχέση με το ίδιο διάστημα του 2010. Έτσι παρά την σημαντική επένδυση που πραγματοποιήθηκε σε αγορά χρονοθυρίδων (slots) στα αεροδρόμια του Λονδίνου (Heathrow) και του Παρισιού (Charles de Gaulle), τα ταμειακά διαθέσιμα αυξήθηκαν και διαμορφώθηκαν στα €205 εκατ. την 30.06.2011, διασφαλίζοντας τη δυνατότητα της εταιρείας να ολοκληρώσει τον στρατηγικό της σχεδιασμό. Συνολικά κατά το πρώτο εξάμηνο, η επιβατική κίνηση της Εταιρείας αυξήθηκε οριακά κατά 1%, με την Εταιρεία να μεταφέρει 2,9 εκατομμύρια επιβάτες. Η εικόνα όμως είναι εντελώς διαφορετική στο δεύτερο τρίμηνο όπου η συνολική κίνηση αυξήθηκε κατά 15% ενώ η κίνηση εξωτερικού κατά 29% .

Απ' την άλλη η ετήσια Οικονομική Έκθεση²²² για τη χρήση της εταιρίας Olympic Air από την 1η Ιανουαρίου 2010 έως και 31η Δεκεμβρίου 2010, δεν παρουσιάζεται τόσο αισιόδοξη, καθώς τονίζει ότι η ότι το σύνολο των Ιδίων Κεφαλαίων της Εταιρίας έχει καταστεί αρνητικό, συνεπώς συντρέχουν οι προϋποθέσεις εφαρμογής των διατάξεων των άρθρων 47 & 48 του κωδ. Ν. 2190/1920, περί της συνέχισης της δραστηριότητας της εταιρίας . Κατόπιν τούτου οι μέτοχοι κα πρέπει να αποφασίσουν στην προσεχή Γενική Συνέλευση τη λήψη μέτρων για την οικονομική υποστήριξη της εταιρίας.

Κατά το 2010 η εταιρία κατέγραψε συνολικά έσοδα ύψους 333.987 € και ζημιές μετά από φόρους ύψους 80.935 €. Οι προσπάθειες της Διοίκησης για περιορισμό του λειτουργικού κόστους καθώς και της βελτίωσης του δικτύου οδήγησαν σε συγκράτηση των ζημιών στα

επίπεδα του 2009 , παρά το δυσμενές περιβάλλον στο οποίο δραστηριοποιείται η εταιρία.

Πίνακας 1. Επιβατική Κίνηση 2010



*πηγή: ετήσια Οικονομική Έκθεση για τη χρήση της εταιρίας Olympic Air από την 1η Ιανουαρίου 2010 έως και 31η Δεκεμβρίου 2010

5.6 Συμπερασματικές διαπιστώσεις

Σημαντικές μπορούν να χαρακτηριστούν οι προσπάθειες της Ελλάδας να προσαρμόσει το εθνικό της δίκαιο με τις επιταγές του ενωσιακού. Απώτερος στόχος της μεταφορικής πολιτικής της χώρας είναι το σύστημα εναέριων μεταφορών, να λειτουργεί όχι μόνο με εμπορικά κριτήρια αλλά θα πρέπει να προωθεί την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη ισομερώς σε όλη τη χώρα, ανάμεσα στο κέντρο και τις περιφέρειες.

Όπως διαπιστώθηκε στην μελέτη για την σχετική ενότητα η εναρμόνιση του εσωτερικού με το ενωσιακό δίκαιο αν και με ολιγορία εφαρμόζεται από την Ελλάδα με συνέπεια. Η ΥΠΑ, η οποία έχει ως αρμοδιότητα την προστασία στην ελληνική επικράτεια του καθεστώτος ελεύθερου

²²² <http://www.marfininvestmentgroup.com/Detail.aspx?amid=12268>

ανταγωνισμού και τη μη παραβίαση του από τις αεροπορικές εταιρείες που κατέχουν άδειες αεροπορικής εκμετάλλευσης, δείχνει να συμμορφώνεται θετικά στις κατευθύνσεις της ΕΕ.

Αντιρρήσεις έχουν διατυπωθεί κατά καιρούς σχετικά με την πολιτική για τον χειρισμό της περιοχής του Αιγαίου, καθώς η πολιτική της ΕΕ²²³ αν και στοχεύει στην απελευθέρωση ωστόσο με τον κανονισμό 1008/2008 αρθ.16, διασφαλίζει το δικαίωμα του κράτους όταν το κρίνει απαραίτητο να επιβάλει την παροχή υπηρεσίας σε τακτικές αεροπορικές γραμμές προς αερολιμένα που εξυπηρετεί περιφερειακή περιοχή ή περιοχή ανάπτυξης που βρίσκεται στο έδαφος του ή σε γραμμή μικρής συχνότητας προς οποιοδήποτε περιφερειακό αερολιμένα στο έδαφος του, εφόσον οι γραμμές αυτές θεωρούνται δρομολόγια ζωτικής σημασίας για την οικονομική ανάπτυξη της περιφέρειας.

Έχοντας αυτά τα δεδομένα η Ελλάδα θα μπορούσε να ζητήσει ανάλογο χειρισμό για τα νησιά του Αιγαίου λόγω της εποχικότητας της επιβατικής κίνησης, της μικρής πληρότητας των γραμμών που εξυπηρετούν και της ανάγκης να διατηρηθούν οι ναύλοι σε χαμηλά επίπεδα για λόγους κοινωνικής πολιτικής σε προσωρινή ή και σε μόνιμη βάση. Οι εθνικές όμως επιλογές για το Αιγαίο δεν άλλαξαν ριζικά την υφιστάμενη κατάσταση απλά ίσως ήταν καθοριστικές για τις λεγόμενες άγονες γραμμές καθώς και αποτρεπτικές για τις «συγκρούσεις συμφερόντων» και τη δυσπιστία κατά τη διάρκεια των δημόσιων διαγωνισμών για την εκμετάλλευση τους.

Η δυσκολία της χώρας να προβεί στην εξυγίανση της Ολυμπιακής, στάθηκε επίσης καθοριστική για το μέλλον των εναέριων μεταφορών στην εσωτερική αγορά καθώς ταλάνιζε τη χώρα για πολλά χρόνια και ήταν η αιτία της παραπομπής της στο Δικαστήριο της ΕΕ. Οι κρατικές ενισχύσεις θεωρούνταν «αναγκαίο κακό» μετά την πλήρη απελευθέρωση των αερομεταφορών, καθώς ο εθνικός αερομεταφορέας δεν μπορούσε αλλιώς να είναι βιώσιμος. Η υπηρεσία του Υπουργείου μεταφορών και η ελληνική διοίκηση βρέθηκε απροετοίμαστη μετά την απελευθέρωση μπροστά στην εφαρμογή του ΕΚ 2407/1992 για την αντιμετώπιση του ελέγχου των κρατικών ενισχύσεων και ειδικότερα όσων κρίνονται ασυμβίβαστων με τις διατάξεις της Συνθήκης.

Δεν προκύπτει η οργάνωση ειδικών υπηρεσιών, ούτε η θεσμοθέτηση διαδικασιών για την παρακολούθηση, την καταγραφή, τον έλεγχο της συμβατότητας με το ενωσιακό δίκαιο και τέλος την γνωστοποίηση των ενεργειών που έχουν χαρακτήρα κρατικών ενισχύσεων και χορηγήθηκαν

²²³ Η ΕΕ έχει ασχοληθεί με το θέμα των απομακρυσμένων περιφερειών με σχετικές πρωτοβουλίες, χαρακτηριστικά παραδείγματα αποτελούν τα Κανάρια νησιά της Ισπανίας, για τη Μαδέρα και τις Αζόρες λόγω του απομακρυσμένου νησιωτικού τους χαρακτήρα.

στην Ο.Α. Όπως επίσης δεν προκύπτει και σύστημα αποτροπής καταχρηστικών κρατικών ενισχύσεων, όσων δηλαδή ενέπιπταν στις διατάξεις της συνθήκης αλλά εξελίχθηκαν σε μη νόμιμες στην πράξη. Διαπιστώθηκε επομένως, ανυπαρξία μόνιμου και αποτελεσματικού διοικητικού συστήματος για την παρακολούθηση και τον έλεγχο των ενεργειών που συνιστούν κρατικές ενισχύσεις.

Η ιδιωτικοποίηση της εταιρείας έφερε την ισορροπία στην αγορά και αναμφίβολα ενθάρρυνε τον υγιή ανταγωνισμό στην εγχώρια σκηνή, καθώς οι δρώντες στηρίζονταν στις δικές τους δυνάμεις χωρίς την εμπλοκή του κράτους. Τα προβλήματα όμως που ενέκυπταν δεν ήταν μικρής σημασίας, ο εθνικός αερομεταφορέας με την παύση του πτητικού του έργου, ουσιαστικά άφηνε ακάλυπτο το ανθρώπινο δυναμικό που τον στελέχωνε, ένα ακόμα «οικονομικό βάρος» στο δημόσιο. Παράλληλα η νέα Ολυμπιακή αντιμετώπιζε την απογοήτευση του μεταφορικού κοινού καθώς το όνομα της συνδυάζονταν με τον πρώην εθνικό αερομεταφορέα, ενώ έθετε νέες βάσεις στην είσοδο της στην εγχώρια αγορά.

Η ανακοίνωση της συγχώνευσης των δύο κυριάρχων αερομεταφορέων της ΟΑ και της Aegean, αναζωπύρωσαν τα σενάρια για το μέλλον των αερομεταφορών στην Ελλάδα. Ένα χρόνο περίπου μετά την ιδιωτικοποίηση της ΟΑ, ότι είχαν αρχίσει να αποκαθίστανται οι αδυναμίες και οι καταναλωτές - επιβάτες να αντιλαμβάνονται το όφελος από το παιχνίδι των ναύλων, η κοινή γνώμη αναστατώνεται καθώς σε σύντομο χρονικό διάστημα θα βίωνε μια δεύτερη μεγάλη αλλαγή .

Ο ανταγωνισμός μεταξύ των επιχειρήσεων είναι σε κάθε περίπτωση μια επιθυμητή κατάσταση στην αγορά. Όταν δύο εταιρίες από την ίδια αγορά ζητούν την συγχώνευση τους είναι προφανές ότι αφενός θα διεκδικούν τη δεσπόζουσα θέση στην αγορά και αφετέρου η πιθανή κατάχρηση της θα επιφέρει στρέβλωση στον ανταγωνισμό, πράξη, η οποία απαγορεύεται ρητά στο άρθρο 102 της Συνθήκης της Λισαβόνας. Σύμφωνα με το άρθρο, η ανάπτυξη μιας επιχείρησης σε βαθμό που να κατέχει δεσπόζουσα θέση δεν απαγορεύεται καθώς μπορεί να συνεπάγεται δείγμα υγιούς ανταγωνισμού. Το αν η εταιρία, η οποία θα προκύψει από μια προτεινόμενη συγχώνευση κατέχει τη δεσπόζουσα θέση, μπορεί να προβλεφθεί με βάση το μέγεθος και τις συνθήκες της αγοράς. Η εν λόγω συγχώνευση απορρίφτηκε από την Επιτροπή μετά από στάθμιση πολλών και ποικίλων παραγόντων και μια πρόβλεψη για το μέλλον, η οποία φάνηκε περισσότερο επιζήμια παρά γόνιμη για τον εγχώριο ανταγωνισμό.

Το βλέμμα όλων όμως αυτή τη περίοδο, είναι στραμμένο στην οικονομική κρίση που πλήττει την ΕΕ αλλά και τη διεθνή κοινότητα, ο κλάδος των αερομεταφορών έχει δοκιμαστεί αρκετά υπό τις συνθήκες αυτές και δείχνει να αντέχει προς το παρόν τους κλυδωνισμούς. Στο πρόσφατο συνέδριο²²⁴ που πραγματοποιήθηκε στο Βερολίνο για την ανάπτυξη του τουρισμού, ο Έλληνας εκπρόσωπος τόνισε ότι στη νέα στρατηγική του τουρισμού, η ενδυνάμωση των δραστηριοτήτων αεροπορικών μεταφορών αποτελεί προτεραιότητα της χώρας. Αναφέρθηκε στο νόμο σχετικά με την ιδιωτικοποίηση των περιφερειακών αερολιμένων, σε αυτόν για τα υδατοδρόμια αλλά και στις νομοθετικές πρωτοβουλίες που υπάρχουν για την ανάπτυξη των υποδομών. Κάλεσε τις 340 αεροπορικές εταιρίες που παρευρίσκονταν να είναι σύμμαχοι της χώρας σε αυτή τη προσπάθεια καθώς η χώρα προχωρεί στην ποιοτική αναβάθμιση των αεροδρομίων και σε άλλες ενέργειες και κίνητρα που αφορούν την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των περιφερειακών αεροδρομίων όλης της χώρας και του Αερολιμένα Αθηνών.

Τέλος ιδιαίτερη μνεία έγινε στα θετικά αποτελέσματα για τον ελληνικό τουρισμό το 2011 και για τις ευκαιρίες προσέλκυσης συνεργασιών για ανάπτυξη δρομολογίων καθώς και τις συνεργασίες που μπορεί να προκύψουν στα πλαίσια των ιδιωτικοποιήσεων που προωθούνται. Αυτό που μένει είναι ο σωστός χειρισμός των δυνατοτήτων της χώρας ώστε να πραγματοποιηθούν στην πράξη όσα χρειάζονται για την ανάπτυξη του κλάδου.

²²⁴ World Route Development Strategy Summit Travel and Tourism Stream, Berlin 2.10.2011

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Η αεροπορική αγορά, τόσο η εθνική όσο και η διεθνής, αντιμετωπίζεται πλέον με οικονομικά και πολιτικά κριτήρια, παύει να αφορά τα κράτη καθαρά στρατηγικά για ζητήματα εθνικής ασφάλειας και εντάσσεται στους δυναμικούς παράγοντες της οικονομίας κάθε αναπτυγμένης κοινωνίας. Η επιφυλακτική Ευρώπη, έναντι των ραγδαίων εξελίξεων και της πρακτικής των ΗΠΑ στον τομέα των εναέριων μεταφορών, αναγνωρίζει την ανάγκη να συμπεριληφθεί η απελευθέρωση των αερομεταφορών στα πλαίσια της κοινής αγοράς.

Με αργά βήματα η άρση των φυσικών φραγμών, τεχνικών και δημοσιονομικών εμποδίων που δυσκολεύουν την ελεύθερη διακίνηση των αγαθών, προσώπων και ταχυδρομείου, επιτυγχάνεται με την υιοθέτηση και εφαρμογή νομοθετικών πράξεων με τις οποίες αίρονται τα εμπόδια, τα οποία διαπιστώθηκε ότι υπάρχουν. Συγκεκριμένα υιοθετείται χρονοδιάγραμμα για την υλοποίηση των νομοθετικών πράξεων, οι οποίες εγκρίνονται σε δέσμες μέτρων σταδιακής απελευθέρωσης της υπηρεσίας. Η προσφορά χαρακτήρα κοινωνικής υπηρεσίας των εναέριων μεταφορών, με σκοπό την εξυπηρέτηση των συμφερόντων των καταναλωτών ενώ αποτελούσε το ζητούμενο δεν θέτονταν πάντα στο επίκεντρο. Η ελευθέρωση ωφέλησε τους καταναλωτές και τους παρέχονται πλέον καλύτερες υπηρεσίες με χαμηλότερο κόστος. Ωστόσο, η προδιαγραφόμενη τάση για τις τιμές δεν είναι απολύτως ικανοποιητική. Η πρακτική των προσφορών εισιτηρίων έχει αποκτήσει μεγαλύτερη διάδοση αλλά η πιο ανταγωνιστική δομή της αγοράς δεν οδηγεί πάντα σε σημαντικές μειώσεις των τιμών των πλήρως ελαστικών ναύλων.

Απ' την άλλη έγκειται απειλή για τις απροετοίμαστες και ασθενέστερες επιχειρήσεις ιδιαίτερα των περιφερειών. Οι εξαγορές, οι συγχωνεύσεις και οι συμμαχίες αεροπορικών εταιρειών αντιμετωπίζονται ως αναπόφευκτη συνέπεια των πιέσεων της συγκυρίας και των προκλήσεων του εγχειρήματος. Όπως διαπιστώνεται και στη τελευταία Λευκή Βίβλο, η ΕΕ απειλείται από «αποπληξία στο κέντρο και από παραλυσία στα άκρα», με αυτή τη ρήση ουσιαστικά επισημαίνονται οι αδυναμίες και οι ελλείψεις των περιφερειών σε σχέση με τα πλεονεκτήματα της κεντρικής Ευρώπης ακόμα και στο τομέα των εναέριων μεταφορών. Το φαινόμενο αυτό επιβεβαιώνεται από τις νεοεισερχόμενες χώρες στην Ένωση, οι οποίες δικαιολογημένα συναντούν δυσκολίες προσαρμογής εξαιτίας των αδυναμιών στον τομέα αυτό (π.χ υποδομές, απαρχαιωμένους αερομεταφορείς κ.α) .

Η διαδικασία της απελευθέρωσης ουσιαστικά κράτησε 10 χρόνια, αφού από το 1987 η ΕΕ προχωρά στην δημιουργία ενός νέου κανονιστικού πλαισίου για την υλοποίησή της. Παρόλο που στην Συνθήκη της Ρώμης δεν υπήρχε πρόβλεψη για τις αερομεταφορές, οι εξελίξεις και η ολοένα μεγαλύτερη αύξηση της ζήτησης κατέστησαν σαφές ότι δεν μπορούν να εξαιρεθούν από την κοινή πολιτική μεταφορών. Οι δύο πρώτες δέσμες- μέτρων ουσιαστικά αποτέλεσαν την προετοιμασία ώστε να δεχτεί η αγορά την τρίτη που ακολούθησε, η οποία ολοκλήρωσε το εγχείρημα. Από τη στιγμή που τέθηκε σε εφαρμογή το τρίτο πακέτο, το 1993, οι εθνικές αρχές των κρατών μελών χάνουν το δικαίωμα να διατηρούν και να επιβάλλουν τεχνητά σύνορα και περιορισμούς που δε συμφωνούν με την έννοια της ελεύθερης εσωτερικής αγοράς. Κυρίαρχος άξονας του ρυθμιστικού πλαισίου αποτελούσαν οι κανόνες ανταγωνισμού, οι οποίοι έχουν ως στόχο την απρόσκοπτη λειτουργία και εφαρμογή των κοινοτικών κανονισμών από τα κράτη μέλη σε περιβάλλον ανταγωνισμού μέσω της αποφυγής της καταχρηστικής εκμετάλλευσης από τα κράτη μέλη της δεσπόζουσας θέσης τους και τον έλεγχο της κρατικής ενίσχυσης προς τους εθνικούς αερομεταφορείς, ως παράγοντα μη στρέβλωσης του ανταγωνισμού.

Τα συμπεράσματα που μπορεί κάποιος να εντοπίσει για τις εσωτερικές αγορές των χωρών της ΕΕ αναφορικά με τις επιπτώσεις του καλέσματος για απελευθέρωση στις εναέριες μεταφορές ποικίλουν καθώς δεν βιώνουν όλες τις ίδιες εμπειρίες, ωστόσο υπάρχουν αρκετές ομοιότητες. Η Ελλάδα, η Ιταλία και η Ιρλανδία κατακλείστηκαν από νέους ανταγωνιστές ενώ στην κεντρική Ευρώπη και το Ηνωμένο Βασίλειο κυριάρχησαν οι χαμηλού κόστους (low-cost) εταιρείες. Η Lufthansa²²⁵ έχει στη Γερμανία το μεγαλύτερο μερίδιο της αγοράς και η Γαλλία με τη δυναμική Air France κατάφερε να αποτρέψει την κερδοφορία των νέων ανταγωνιστών. Η αντιφατική αυτή εικόνα αποτελεί απόδειξη ότι σε άλλες χώρες η απελευθέρωση υπήρξε ωφέλιμη ενώ σε άλλες τα αποτελέσματα που επέφερε ήταν πενιχρά.

Με αφορμή την αναφορά στις εταιρείες χαμηλού κόστους, να σημειωθεί ότι είναι ωφέλιμες για τον ανταγωνισμό καθώς θέτουν αφενός τους όρους του παιχνιδιού της ανοιχτής αγοράς, αφετέρου οι παραδοσιακές δυνάμεις, οι εθνικοί αερομεταφορείς και οι θυγατρικές τους, μαθαίνουν τις προοπτικές του ανταγωνισμού μέσα στο παιχνίδι αυτό. Παρόλο που οι τελευταίες προσπαθούν να πλήξουν και να εξαφανίσουν τις πρώτες μετά την απελευθέρωση η εταιρείες

²²⁵ http://eureka.lib.teithe.gr:8080/bitstream/handle/10184/716/nmag_main.pdf?sequence=1

χαμηλού κόστους λαμβάνουν μόνιμο ρόλο στο παιχνίδι του ανταγωνισμού. Η αύξηση της αποδοτικότητάς τους οφείλεται στο ότι έχουν αλλάξει ριζικά τη φύση του ανταγωνισμού μέσα στην αεροπορική αγορά και βιομηχανία, ειδικά στην αγορά διαδρομών μικρής απόστασης. Η επιτυχία τους βασίζεται στην παροχή υπηρεσιών χαμηλού κόστους, ηλεκτρονική κράτηση εισιτηρίου χωρίς την παρέμβαση κάποιου ταξιδιωτικού πράκτορα ή handler, χρησιμοποίηση φθηνότερων αεροδρομίων και όλες αυτές οι συνιστώσες μειώνουν την τιμή του εισιτηρίου και αποτελούν το εφελτήριο για αυξημένη ζήτηση.

Το μέγεθος της αγοράς παίζει έναν ρόλο, όχι όμως το βασικό, για να ευδοκιμήσει η απελευθέρωση δεδομένου ότι η Ισπανία και η Γαλλία, δύο όμοιες αγορές, στην πράξη της εφαρμογής του προτύπου της ανοιχτής αγοράς ανταποκρίνονται διαφορετικά. Η Air France καταφέρνει να θέσει εκτός παιχνιδιού τις εταιρείες ναυλωμένων πτήσεων ευκαιριακού κέρδους, ενώ η Iberia ανταγωνίζεται σκληρά τις Air Europa και Spanair.

Σημαντική είναι η ταχύτητα ανάπτυξης της μεταφορικής ικανότητας που προκύπτει από την απελευθέρωση της αγοράς καθώς και η εμπειρία της εταιρείας να «μαντέψει» την αντίδραση των καταναλωτών σε μια αγορά καθώς και να ανταπεξέλθει στον πόλεμο τιμών των επιθετικών ανταγωνιστών. Η απελευθέρωση οδηγεί στην αλλαγή του χάρτη των μεταφορών και οι μεγάλες εταιρείες ενώνονται σε συμμαχίες ενώ οι μικρότερες προσπαθούν να επιβιώσουν. Ακολουθούν προγράμματα αναδιάρθρωσης σε πολλές ευρωπαϊκές αεροπορικές με κορυφαίο παράδειγμα διασυννοριακής συγχώνευσης, την εξαγορά της ολλανδικής αεροπορικής εταιρίας KLM από τη γαλλική Air France το 2004. Στην Ελλάδα, από τις τελευταίες χώρες που εφάρμοσαν το καθεστώς της πλήρους ελευθερίας στην εσωτερική αγορά, οι ανταγωνιστές για να ανταπεξέλθουν στο περιβάλλον με τον εθνικό αερομεταφορέα σαφώς ευνοημένο από το κράτος, συγχωνεύονται. Έτσι η Aegean συγχωνεύεται με την Air Greece το 1999 και την Cronus το 2001.

Σήμερα οι αερομεταφορές της ΕΕ θεωρούνται απελευθερωμένες από τον κρατικό παρεμβατισμό και ανταγωνίζονται μεταξύ τους σε ένα απελευθερωμένο περιβάλλον. Οι αεροπορικές επιχειρήσεις εξετάζουν, προτείνουν, διαπραγματεύονται και επιλέγουν λύσεις με βάση τα ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια του πεδίου δραστηριοποίησης τους. Απ' την άλλη η συνεργασία σε ευρωπαϊκό επίπεδο εκ του αποτελέσματος κρίνεται προσοδοφόρα καθώς επεκτείνεται σε πολλούς τομείς διευρύνοντας το πλαίσιο συνεργασίας και επιτυγχάνοντας την ομοιόμορφη πολιτική στα εσωτερικά σύνορα της.

Η Επιτροπή με την ιδέα του Ενιαίου Ουρανού σκοπεύει να βρει μια κοινή λογική στο μωσαϊκό των εθνικών συστημάτων, το οποίο εντείνει τα ήδη υπάρχοντα προβλήματα. Τα αναμενόμενα οφέλη είναι η εξοικονόμηση χρημάτων και χρόνου για τις αεροπορικές εταιρείες με παράλληλη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Βελτιώνεται σημαντικά ο διασυννοριακός συντονισμός με αποτέλεσμα να μειώνονται οι καθυστερήσεις ενώ ταυτόχρονα ενισχύεται η συνεργασία μεταξύ πολιτικής και στρατιωτικής αεροπορίας μετριάζοντας τα προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης στην ΕΕ. Δίνεται έμφαση στην ασφάλεια και προβλέπεται μηχανισμός για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας, ενώ τίθενται νέοι κανόνες κατανομής του διαθέσιμου χρόνου χρήσης για προσγείωση και απογείωση. Η ΕΕ επιδιώκει να εκσυγχρονίσει και να προσαρμόσει τις υποδομές στην αυξανόμενη ροή επιβατών, ενισχύοντας παράλληλα τα δικαιώματα και την ασφάλεια των τελευταίων. Στα πλαίσια του ΕΕΟ η εισαγωγή νέων τεχνολογιών προωθεί την βέλτιστη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας συνδυάζοντας την οικονομική αποδοτικότητα, την ασφάλεια και το σεβασμό στο περιβάλλον.

Η ενοποίηση της εσωτερικής αγοράς στο σύνολο της ΕΕ προϋποθέτει την ανάπτυξη ενός σύγχρονου ευρωπαϊκού δικτύου υποδομών στις μεταφορές που θα είναι δυνατόν να ανταποκριθεί στις αναμενόμενες μεταφορικές ανάγκες, καθώς οι σημερινές υποδομές προσεγγίζουν σε πολλά σημεία τα όρια των δυνατοτήτων τους. Βασική φιλοσοφία της κοινής Ευρωπαϊκής πολιτικής στον τομέα των μεταφορών, μπορεί να επιτευχθεί μόνο μέσω της βιώσιμης κινητικότητας, όπου θα εξασφαλίσει ότι ο τομέας των μεταφορών στην Ευρώπη πρέπει να συμπληρώνει την οικονομική και κοινωνική αποστολή του κάτω από τις ευνοϊκότερες περιβαλλοντικές συνθήκες.

Στο σύνολο των εξελίξεων που διαδραματίζονται σε ευρωπαϊκό αλλά και διεθνές επίπεδο η Ελλάδα οφείλει, όχι μόνο ως απόρροια των δεσμεύσεων της άλλα και για να συμβαδίζει πολιτικά και οικονομικά με τα υπόλοιπα κράτη, να εκσυγχρονίσει το εσωτερικό δίκαιο των αεροπορικών μεταφορών και να επιβλέπει την τήρηση των κανόνων ανταγωνισμού στην εγχώρια αγορά. Καθώς το μέλλον των αερομεταφορών καθίσταται αβέβαιο και η οικονομική συγκυρία ολοένα και ασκεί εντονότερες πιέσεις, σε αυτό το πλαίσιο αποδείχτηκε ότι η χώρα δεν κατόρθωσε να προστατέψει τις δύο μεγάλες αεροπορικές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον εναέριο χώρος της, οι οποίες εμμένουν στη λύση της συγχώνευσης. Τα δεδομένα αυτά διαμηνύουν ότι το εγχείρημα της απελευθέρωσης στην Ελλάδα δεν έχει στεφθεί με επιτυχία, αν

εξαιρεθεί η ιδιωτικοποίηση της πολύπαθης Ολυμπιακής καθώς ακόμα δεν έχει επιτευχθεί ισορροπία των δυνάμεων της αγοράς.

Ολοκληρώνοντας, η απεικόνιση της υφιστάμενης κατάστασης συνοψίζεται στην παρακάτω ανακοίνωση της Επιτροπής: *«η πολιτική των μεταφορών στην Ευρώπη βρίσκεται σε σταυροδρόμι. Το μέλλον εξαρτάται από την ορθολογική χρήση των δικτύων μεταφορών χωρίς να χαθεί η ανταγωνιστικότητα, η αποτελεσματικότητα, η ταχύτητα ή η άνεση από τη χρησιμοποίηση των συνδυασμένων μεταφορών για τις περισσότερες μετακινήσεις και από τη μείωση της ρύπανσης που προκαλείται από τις μεταφορές. Οι μεταφορές είναι σε θέση να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις της αειφόρου ανάπτυξης, αλλά μόνο υπό ορισμένες προϋποθέσεις.»*



Βιβλιογραφία

- Άγγελου Σ. Γιόκαρη, (1996), *Διεθνές δίκαιο εναέριου χώρου – διαστήματος*, Αθήνα Κομοτηνή, εκδόσεις Αντ. Σάκκουλα
- Αντώνης Μ. Αντάπασης, Άγγελος Σ. Γιόκαρης, (1995), *Κώδικας Αεροπορικού Δικαίου και σχετικές ειδικές διατάξεις και διεθνείς συμβάσεις*, Αθήνα- Κομοτηνή, εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα
- A. Yokaris, (1996), *The Flight Information Regions –The international legal status of Athinai FIR*, Athens- Komotini, Ant. N. Sakkoulas publishers
- Βασίλης Ν. Μεταξάς, (1986), *Η οικονομική των μεταφορών*, Αθήνα, εκδόσεις Παπαζήση
- Γκλαβίνης Παναγιώτης, (2009), *Διεθνές Οικονομικό Δίκαιο*, Αθήνα- Θεσσαλονίκη, Εκδόσεις Σάκκουλα
- Γ. Δημόπουλος, Ν. Μπάλας, Ι. Χασσίδ (Επιμ.), (2001), *Εισαγωγή στις ευρωπαϊκές Σπουδές, τόμος Β΄, Οικονομική ολοκλήρωση και πολιτικές*, Αθήνα, Ι. Σιδέρης
- David Banister, (1998), *Transport Policy and the Environment*, E&FN SPON, London and New York
- David Begg, S. Fischer, R.Dornbusch, (1998), *Εισαγωγή στην οικονομική*, τόμος Α΄, Αθήνα, εκδόσεις κριτική
- Δονάτος Ι. Παπαγιάννης, (2007), *Εισαγωγή στο Ευρωπαϊκό Δίκαιο*, Αθήνα- Κομοτηνή, Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα
- Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών, (1989), *Εκθέσεις 6 για το πρόγραμμα 1988-1992*, Αθήνα, εκδόσεις του Κέντρου Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών
- Ελληνική Αεροπορική Ένωση, (2007), *Air Letter*, τεύχος 9, Ιανουάριος- Απρίλιος 2007
- Ευάγγελος Σαμπράκος, (1996), *Ακτοπλοΐα και Αερομεταφορές: Ανταγωνισμός και συμπληρωματικότητα*, 2^η ημερίδα οικονομικής των μεταφορών, Πειραιάς, εκδόσεις του πανεπιστήμιου Πειραιώς τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών

- Ευάγγελος Σαμπράκος, (2001), *Εισαγωγή στην οικονομική των μεταφορών*, Αθήνα, εκδόσεις Αθ. Σταμούλης
- Ευάγγελος Σαμπράκος, (2008), *Ο τομέας των Μεταφορών και οι Συνδυνασμένες Εμπορευματικές Μεταφορές*, Αθήνα, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης
- IATA, (1999), *Liberalisation of air transport and the GATS*, Discussion Paper, Geneva, Government Affairs External Relations Division
- International Chamber of Commerce, (2005), *The need of greater liberalization of international air transport*, Document n° 304-2/23 Rev., prepared by Comitee on Air Transport,
- Ιωάννης Σ. Λαΐνος, (1999), *Οικονομική των εναέριων μεταφορών σε ανταγωνιστικό περιβάλλον*, 2^η έκδοση, Αθήνα, Αθ. Σταμούλης
- Κ. Ιωάννου - Κ. Οικονομίδη - Χ. Ροζάκη - Α. Φατούρου, (1991), *Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο, αρμοδιότητες στο διεθνές δίκαιο*, Πανεπιστημιακές σημειώσεις, Αθήνα-Κομοτηνή, Αντ. Ν. Σάκκουλα
- Καρύδης Γεώργιος Σ., (2004), *Ευρωπαϊκό δίκαιο επιχειρήσεων και ανταγωνισμού Θεμελιώδεις ελευθερίες. Ανταγωνισμός, κρατικές ενισχύσεις*, Αθήνα – Θεσσαλονίκη, Εκδόσεις Σάκκουλα
- Kenneth Button, (2000), *Analytical Transport Economics- An International Perspective, transport economics, management and policy series*, Great Britain Jacob B. Polak, Arnold Heertje, Edward Elgar Publishing, Biddles Ltd
- Κωνσταντίνος Α. Στεφάνου, (1988), *Το καθεστώς των Δημοσίων Επιχειρήσεων στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα*, Αθήνα, εκδόσεις Π. Σάκκουλα
- Κορκόνδειλας Αδριανός Η., (1983), *Το Διεθνές Καθεστώς των εν Ελλάδαδι αεροπορικών μεταφορών*, διατριβή, Αθήνα, Πάντειο Πανεπιστήμιο
- Κωνσταντίνος Α. Στεφάνου- Χρήστος Βλ. Γκόρτσος, (2005), *Διεθνές Οικονομικό Δίκαιο*, Αθήνα, Νομική Βιβλιοθήκη
- Κωνσταντίνος Α. Στεφάνου, (2003), *Ευρωπαϊκοί θεσμοί, Ι. Κείμενα ισχύοντος δικαίου*, Αθήνα, εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα
- Κωνσταντίνος Α. Στεφάνου (Επιμ.), (2006), *Εισαγωγή στις ευρωπαϊκές Σπουδές τόμος Γ', Οικονομική ολοκλήρωση και πολιτικές, το ρυθμιστικό πλαίσιο*, Αθήνα, Ι. Σιδέρης
- Κώστας Μελάς, Γιάννης Πολλάλης, (2005), *Παγκοσμιοποίηση και Πολυεθνικές επιχειρήσεις*, Αθήνα, Εκδόσεις Παπαζήση
- Νίκος Σ. Μούσης, (2005), *Ευρωπαϊκή Ένωση Δίκαιο-Οικονομία-Πολιτική*, 11η αναθεωρημένη έκδοση, Αθήνα, Εκδόσεις Παπαζήση

- Π.Δ. Δαγτόγλου, (1992), *Η Συνθήκη της ΕΟΚ και η Συνθήκη του Μάαστριχτ, Η Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη*, Αθήνα Κομοτηνή, εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα
- Π.Κ.Ιωακειμίδης, (2008), *Η Συνθήκη της Λισσαβώνας, Παρουσίαση, Ανάλυση αξιολόγηση*, Αθήνα, εκδόσεις Θεμέλιο
- Παναγιώτη Μ. Μπερνίτσα, (1985), *Μεταφορές και ένταξη*, Αθήνα, Πάντειο Πανεπιστήμιο
- Piotr Trzepacz, (2007), *Spatial aspects of air transportation liberalization , Chages in European Airport Hierarchy, Bulletin of Geography (socio-Economic series) No. 8/2007, Cracow, Jagiellonian University*
- Ράνια Χατζηνικολάου- Αγγελίδου, (2010), *Αεροπορική μεταφορά επιβατών, Σύμφωνα με τις διεθνείς συμβάσεις, το εθνικό δίκαιο και το κοινοτικό δίκαιο αεροπορικών μεταφορών, β' έκδοση*, Αθήνα – Θεσσαλονίκη, Σάκκουλας
- Σαλάμπασης Γ. Δημήτριος, (2006), *Αεροπορικές Μεταφορές- Φέρνοντας τον κόσμο πιο κοντά στον άνθρωπο, διπλωματική εργασία*, Αθήνα, Πάντειο πανεπιστήμιο
- Χριστοφάκης Σ. Μανώλης, (2007), *Μεταφορές και περιφερειακή ανάπτυξη – Η Πολιτική Υποδομών των Μεταφορών*, Αθήνα, Εκδόσεις Διόνικος
- European Experience of Air Transport Liberalization , Feb 2003

Ηλεκτρονικές πηγές

- ☞ IATA : <http://www.iata.org/whatwedo/economics/pages/liberalization-study.aspx>
- ☞ ICAO: http://www.icao.int/icao/en/m_about.html#
http://www.icao.int/icao/en/trivia/freedoms_air.htm
- ☞ EASA: <http://easa.europa.eu/language/el/more-about-EASA.php>
- ☞ Ευρωπαϊκή Νομοθεσία:
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:61973J0167:EL:PDF>
<http://eurlex.europa.eu/Notice.do?val=11907:cs&lang=el&list=11909:cs,11907:cs,11905:cs,11904:cs,11903:cs,11902:cs,11901:cs,11906:cs,&pos=2&page=1&nbl=8&pgs=10&hwords=&checktexte=checkbox&visu=#texte>
<http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:61973J0167:EL:PDF>
<http://eurlex.europa.eu/Notice.do?val=119141:cs&lang=en&list=119141:cs,119104:cs,&pos=1&page=1&nbl=2&pgs=10&hwords=13/83~&checktexte=checkbox&visu=#texte>
<http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:61984J0209:EL:PDF>
http://europa.eu/legislation_summaries/transport/air_transport/index_el.htm

<http://eurlex.europa.eu/Notice.do?mode=dbl&lang=en&ihmlang=en&lng1=en,el&lng2=da,de,el,en,es,fi,fr,it,nl,pt,sv,&val=250456:cs&page>

<http://eur->

lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2011:160:0025:0026:EL:PDF

<http://eur-law.eu/EL/Aeroprikes-metaphores,399,c>

<http://eur-lex.europa.eu/el/legis/latest/chap0740.htm>

http://europa.eu/legislation_summaries/other/124098_el.htm

☞ EU- Reports: http://europa.eu/agencies/executive_agencies/ten-t/index_el.htm

http://europa.eu/news/transport/index_en.htm

http://europa.eu/generalreport/index_el.htm

☞ Δικαστικές αποφάσεις:

<http://curia.europa.eu/jurisp/cgi->

[bin/form.pl?lang=el&Submit=Rechercher&docrequire=alldocs&numaff=&datefs=&datefe=&nomusuel=&domaine=TRAN&mots=&resmax=100](http://curia.europa.eu/jurisp/cgi-bin/form.pl?lang=el&Submit=Rechercher&docrequire=alldocs&numaff=&datefs=&datefe=&nomusuel=&domaine=TRAN&mots=&resmax=100)

☞ Ευρωπαϊκή Επιτροπή:

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

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

http://ec.europa.eu/energy/intelligent/contact/index_en.htm

http://ec.europa.eu/research/csfr/pdf/com_2011_0048_csf_green_paper_el.pdf

http://ec.europa.eu/competition/eojade/isef/case_details.cfm?proc_code=2_M_5830

☞ Στατιστικά Δεδομένα:

<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&pcode=ttr00012&plugin=1>

<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&pcode=tsien070&plugin=1>

http://www.oecd.org/document/39/0,3746,en_2649_201185_46462759_1_1_1_1,00.html

http://www.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE/PAGE-themes?p_param=A1101

☞ Περιβαλλοντικά ζητήματα:

<http://www.aeihoros.gr/article/el/perivallontikes-kai-energeiakes-epiptoseis-ton-metaphoron-diethnis-kai-egxoria-empeiria-kai-politikes-diaxeirisis>

<http://www.nomosphysis.org.gr/articles.php?artid=3303&lang=1&catpid=118>

<http://www.greenbelt.gr/gr/solutions.php?action=view&id=17>

☞ Ηλεκτρονικά Περιοδικά- Άρθρα:

<http://ideas.repec.org/p/dgr/vuarem/1996-11.html>

<http://www.trforum.org/forum/viewabstract.php?id=14>

<http://www.trforum.org/forum/proceedings.php?year=2005>

<http://journals.cambridge.org/action/displayAbstract.jsessionid=7C74B36E60091CA1A220EB7F93AA063C.tomcat1?fromPage=online&aid=4312460>

<http://www.airfinancejournal.com/Channel/19894/Lessors.html?Year=2011>

<http://www.airfinancejournal.com/Regions/19812/Europe.html?Year=2010>

<http://atwonline.com/issuearchive/9497/2004>

<http://business.highbeam.com/26/article-1G1-15824610/high-cost-monopoly>

<http://www.tanea.gr/oikonomia/article/?aid=4505661>

<http://www.enet.gr/?i=news.el.article&id=313872>

☞ Ηλεκτρονική εγκυκλοπαίδεια:

http://en.wikipedia.org/wiki/Freedoms_of_the_air

http://en.wikipedia.org/wiki/Freedoms_of_the_air

http://en.wikipedia.org/wiki/Bermuda_Agreement

http://eureka.lib.teithe.gr:8080/bitstream/handle/10184/716/nmag_main.pdf?sequence=1

☞ Συναφείς υπηρεσίες και προγράμματα Ελλάδα:

<http://www.hcaa.gr/content/index.asp?tid=15>

<http://www.hcaa.gr/content/index2.asp>

<http://www.hellaskps.gr/Details.asp?L1=3&L2=1>

http://www.hellaskps.gr/programper4/files/YP_SXEDIA_EP/OP2.pdf

<http://www.yme.gr/index.php?tid=940&aid=3075>

☞ Αεροπορικές εταιρείες και οργανισμοί:

<http://www.oag.com/>

<http://www.ectaa.org/Home/Publications/PressReleases/Liberalisationofairtransport/tabid/134/language/en-US/Default.aspx>

<http://www.marfininvestmentgroup.com/Detail.aspx?amid=12268>

<http://www.olympicair.com/el-gr/1283-anakoinwseis.cmt>

<http://el.aegeanair.com/i-etaireia/istoriki-anadromi/>

