Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα «Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 σχετικά με κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα»

[COM(2016) 818 final — 2016/0411(COD)]

(2017/C 345/21)

Εισηγητής: **Jacek KRAWCZYK**

Αίτηση γνωμοδότησης	Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, 16.2.2017
	Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 13.2.2017
Νομική βάση	Άρθρο 100 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,
Αρμόδιο ειδικευμένο τμήμα	Μεταφορές, ενέργεια, υποδομές, κοινωνία των πληροφοριών
Υιοθετήθηκε από το ειδικευμένο τμήμα	14.6.2017
Υιοθετήθηκε από την ολομέλεια	05.7.2017
Σύνοδος ολομέλειας αριθ.	527
Αποτέλεσμα της ψηφοφορίας (υπέρ/κατά/αποχές)	135/1/1

1. **Συμπεράσματα και συστάσεις**

1.1. Η πρόταση τροποποίησης του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 (η πρόταση) περιορίζεται στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 13 παράγραφος 3 στοιχείο β). Η τροποποίηση, εφόσον εγκριθεί, θα προστεθεί στην αρχή της φράσης «… εκτός εάν προβλέπεται διαφορετικά σε διεθνή συμφωνία που έχει συνάψει η Ένωση».

1.2. Η ΕΟΚΕ επικροτεί την πρόθεση της Επιτροπής να προσπαθήσει να επιλύσει τις διαφορές στη νομοθεσία μεταξύ του άρθρου 13 παράγραφος 3 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 και της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών ΕΕ-ΗΠΑ (ΣΑΜ) για τις συμφωνίες πλήρους μίσθωσης. Η εξάλειψη των ασυνεπειών και των περιορισμών στις συμφωνίες πλήρους μίσθωσης που δεν είναι αμοιβαίες, ή σε εκείνες που δεν προβλέπονται από την ΣΑΜ και παραμένουν ασαφείς, θα περιόριζε τις ευκαιρίες για τις αεροπορικές εταιρείες της ΕΕ και ενδεχομένως θα προκαλούσε υπερβολικές και αποκλίνουσες ερμηνείες. Η Επιτροπή θα πρέπει να λάβει σοβαρά υπόψη τις ανησυχίες ότι η αδικαιολόγητη διατύπωση θα μπορούσε πράγματι να αποκλίνει από τις προθέσεις της στρατηγικής της ΕΕ για τις αερομεταφορές και να ανοίξει τον δρόμο για νέα ανεπιθύμητα υβριδικά επιχειρηματικά μοντέλα.

1.3. Δεδομένης της εξαιρετικά τεχνικής φύσης της πρότασης και του περιορισμένου πεδίου εφαρμογής της και ενόψει των περαιτέρω προτεινόμενων ευρύτερων διευκρινίσεων του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 για τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας (ΥΔΥ) και των διατάξεων περί ιδιοκτησίας και ελέγχου, είναι αμφίβολη η σκοπιμότητα της συγκεκριμένης τροποποίησης. Ωστόσο, η Επιτροπή, στον χάρτη πορείας για την αξιολόγηση του κανονισμού ([1]), είχε ήδη αναιρέσει την προθεσμία χωριστής εξέτασης των συμφωνιών πλήρους μίσθωσης. Επιπλέον, οι ειδικές πτυχές της ΣΑΜ και οι εκτενείς συζητήσεις επί του θέματος στη Μεικτή Επιτροπή ΣΑΜ (Μεικτή Επιτροπή) δεν εξασφαλίζουν χωριστή λύση για το συγκεκριμένο ζήτημα. Τέλος, το θέμα είναι εξαιρετικά ειδικό και δεν πρέπει να εξετάζεται στο ίδιο πλαίσιο με πολύπλοκα πολιτικά ζητήματα, όπως, για παράδειγμα, η κυριότητα και ο έλεγχος. Συνεπώς, είναι αιτιολογημένη η χωριστή εξέταση της προτεινόμενης τροποποίησης. Επισημαίνεται ότι η Επιτροπή δεν θεώρησε αναγκαία την εκτίμηση των επιπτώσεων με την ευκαιρία αυτή. Ωστόσο, η ΕΟΚΕ συμμερίζεται τις ανησυχίες των συνδικάτων και άλλων οργανώσεων της κοινωνίας των πολιτών σχετικά με την πρόταση.

([1]) Αξιολόγηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 σχετικά με κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα, 21.11.2016 (DG MOVE/Μονάδα Ε4, βλέπε κεφάλαιο C1)

1.4. Η ΕΟΚΕ εκφράζει την ανησυχία ότι, χωρίς περαιτέρω διευκρινίσεις στην προτεινόμενη εισαγωγική φράση του άρθρου 13, παράγραφος 3, στοιχείο β), οι διαπραγματευτές και οι ενδεχόμενοι ενδιαφερόμενοι φορείς θα μπορούσαν να ερμηνεύσουν την τροποποίηση ως παράθυρο για την κατάργηση των περιορισμών στις «έκτακτες περιστάσεις» για λόγους πολιτικής, επηρεάζοντας έτσι όχι μόνο την προβλεπόμενη διαπραγμάτευση μιας νέας συμφωνίας πλήρους μίσθωσης με τις ΗΠΑ, αλλά και με οποιαδήποτε δεδομένη τρίτη χώρα. Η ΕΟΚΕ είναι πεπεισμένη ότι, εάν διευκρινισθεί με τον κατάλληλο τρόπο ο εξαιρετικά περιοριστικός χαρακτήρας της προτεινόμενης τροποποίησης τόσο από πλευράς περιεχομένου όσο και ουσίας, οι διαβουλεύσεις χωρίς αποκλεισμούς με το ευρύτερο δυνατό φάσμα ενδιαφερομένων, τόσο από τη βιομηχανία όσο και από την κοινωνία των πολιτών, θα εξασφαλίσουν ότι μπορούν να αποφευχθούν οι ανεπιθύμητες επιπτώσεις της τροποποίησης στο άρθρο 13 παράγραφος 3 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 και ότι οι συζητήσεις θα περιοριστούν στη συμφωνία πλήρους μίσθωσης ΕΕ-ΗΠΑ. Είναι σημαντικό, η Επιτροπή όταν διαβουλεύεται με τους ενδιαφερόμενους φορείς, να διασφαλίζει ότι περιλαμβάνονται όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, συμπεριλαμβανομένων των αναγνωρισμένων κοινωνικών εταίρων και άλλων οργανώσεων της κοινωνίας των πολιτών.

1.5. Η ΕΟΚΕ προσβλέπει στη μελλοντική ευρύτερη αναθεώρηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 η οποία έχει ανακοινωθεί, και υπογραμμίζει την ανάγκη για διαβουλεύσεις χωρίς αποκλεισμούς με τη συμμετοχή του ευρύτερου δυνατού φάσματος ενδιαφερόμενων φορέων, τόσο από τον κλάδο όσο και από την κοινωνία των πολιτών. Η ΕΟΚΕ είναι διατεθειμένη να προωθήσει ενεργά μια τέτοια συζήτηση.

1.6. Δεδομένης της έλλειψης αξιόπιστων δεδομένων και από τις δύο πλευρές σχετικά με την τρέχουσα χρήση της πλήρους μίσθωσης, στο πλαίσιο μιας πραγματικής διαπραγμάτευσης μιας συμφωνίας πλήρους μίσθωσης, και οι δύο πλευρές θα πρέπει να ζητούν να καταχωρούνται, για στατιστικούς σκοπούς, όλες οι μισθώσεις από τη Μεικτή Επιτροπή. Το μητρώο αυτό θα πρέπει ενδεχομένως να περιλαμβάνει αρχεία κοινωνικών συνθηκών που θα εξασφαλίζουν όχι μόνο δίκαιες συνθήκες εργασίας των εργαζομένων, αλλά και τα δικαιώματα των ταξιδιωτών, τα οποία ενδέχεται να επηρεαστούν.

2. **Κανονιστικό πλαίσιο**

2.1. Η προτεινόμενη τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 περιορίζεται στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 13 παράγραφος 3 στοιχείο β) και στην ΣΑΜ. Η παράγραφος αυτή, με τη σημερινή διατύπωσή της, ορίζει ότι, επιπλέον από τη συμμόρφωση προς όλες τις προδιαγραφές ασφαλείας που είναι ισοδύναμες με τις επιβαλλόμενες από τη σχετική κοινοτική νομοθεσία ([2]), ένας κοινοτικός αερομεταφορέας έχει το δικαίωμα για πλήρη μίσθωση αεροσκάφους νηολογημένου σε τρίτη χώρα μόνον εφόσον καλύπτει εποχικές ανάγκες μεταφορικής ικανότητας ([3]) ή εάν η μίσθωση απαιτείται για την αντιμετώπιση λειτουργικών δυσχερειών ([4]) ή ακόμη εάν αντιμετωπίζει έκτακτες ανάγκες, οπότε μπορεί να λάβει έγκριση για χρονικό διάστημα έως επτά μηνών, που μπορεί να ανανεωθεί μόνο μία φορά για επτά περαιτέρω μήνες το πολύ ([5]). Η τροποποίηση, εφόσον εγκριθεί, θα προστεθεί στην αρχή της φράσης «… εκτός εάν προβλέπεται διαφορετικά σε διεθνή συμφωνία που έχει συνάψει η Ένωση». Ως εκ τούτου, η προτεινόμενη διατύπωση δεν έχει αντίκτυπο στα δικαιώματα της αρχής αδειοδότησης, ούτε στην απαραίτητη προϋπόθεση τήρησης των κοινοτικών κανόνων ασφάλειας.

2.2. Η μόνη σχετική διεθνής συμφωνία με τρίτη χώρα στο πλαίσιο αυτό είναι η ΣΑΜ με τις ΗΠΑ. Θα πρέπει να διευκρινισθεί μέσω των ερμηνευτικών κατευθυντήριων γραμμών ότι το σκεπτικό της τροποποίησης, όπως προτείνεται, είναι να αντιμετωπιστεί η αντικρουόμενη νομοθεσία στο άρθρο 13 παράγραφος 3 στοιχείο β) και στη ΣΑΜ. Εάν αυτό διευκρινιστεί, οι προτεινόμενες τροποποιήσεις θα πρέπει συνεπώς να αφορούν μια συγκεκριμένη διεθνή συμφωνία αεροπορικών υπηρεσιών και να μην περιλαμβάνουν βασικές μεταβολές στην πολιτική και στις κανονιστικές ρυθμίσεις που καλύπτουν την πλήρη μίσθωση γενικότερα.

2.3. Όπως τονίζει η Επιτροπή στην αιτιολογική της έκθεση για την πρόταση, η πρωτοβουλία έχει ένα πολύ συγκεκριμένο στόχο και περιορισμένο πεδίο εφαρμογής· συνεπώς, η Επιτροπή δεν προτείνει αξιολόγηση των επιπτώσεων. Δεδομένων των ανησυχιών σχετικά με τις ενδεχόμενες υπερβολικές ερμηνείες της προτεινόμενης τροποποίησης και τις επακόλουθες συζητήσεις με τις ΗΠΑ και ενδεχομένως με άλλες τρίτες χώρες μεσοπρόθεσμα, η Επιτροπή θα πρέπει να εξετάσει το ενδεχόμενο να τεκμηριώσει την πρότασή της να μην περιληφθεί η αξιολόγηση των επιπτώσεων. Πρέπει να καταστεί απόλυτα σαφές ότι ο αντίκτυπος της προτεινόμενης τροποποίησης του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 θα προκύψει από το περιεχόμενο των εμπορικών συμφωνιών πλήρους μίσθωσης μεταξύ των μερών, και όχι από την προτεινόμενη νομοθετική αλλαγή.

([2]) Άρθρο 13, παράγραφος 3 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008.
([3]) Άρθρο 13 παράγραφος 3 στοιχείο β) περίπτωση ii) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008.
([4]) Άρθρο. 13 παράγραφος 3 στοιχείο β) περίπτωση iii) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008.
([5]) Άρθρο. 13 παράγραφος 3 στοιχείο β) περίπτωση i) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008.

2.4. Ο χάρτης πορείας της Επιτροπής για τη «Θέσπιση συμφωνιών χωρίς περιορισμούς για την πλήρη μίσθωση αεροσκαφών μεταξύ ΕΕ και ΗΠΑ με συμφωνία πλήρους μίσθωσης μεταξύ των μερών» ([6]) τονίζει το υπόβαθρο της εν λόγω νομοθετικής πρότασης η οποία ευθυγραμμίζει τις συμφωνηθείσες αρχές της διασυνοριακής μεταφοράς αεροσκαφών μεταξύ ΕΕ και ΗΠΑ και, συνεπώς, αίρει το αδιέξοδο που έχει δημιουργηθεί στις συζητήσεις μεταξύ της ΕΕ και των ΗΠΑ στο πλαίσιο της Μεικτής Επιτροπής.

2.5. Η πρόταση πληροί τις απαιτήσεις των κοινοτικών αερομεταφορέων. Η ΣΑΜ υπεγράφη το 2007 και προβλέπει ανοικτό καθεστώς πλήρους μίσθωσης μεταξύ των δύο μερών. Ο χρόνος για να ξεπεραστούν οι επιχειρησιακές δυσκολίες και για να αντιμετωπιστούν οι περιορισμοί της εποχικής δυναμικότητας περιορίζεται από την ορολογία· ο περιορισμός των δύο επτάμηνων περιόδων για «έκτακτες ανάγκες» μπορεί να γίνει κατανοητός σε ένα ιστορικό πλαίσιο ([7]), αλλά φαίνεται αυθαίρετος και υπονομεύει τις εμπορικές ευκαιρίες αποτελεσματικής αναδιάταξης της χρήσης των αεροσκαφών σε νέες επιχειρήσεις. Δεδομένου ότι η συνήθης διάρκεια μιας τυπικής σύμβασης πλήρους μίσθωσης είναι 36 μήνες, η προθεσμία των 7 + 7 μηνών, επιβάλλει νομικές και εμπορικές αβεβαιότητες στους αερομεταφορείς της ΕΕ.

2.6. Η Επιτροπή υποστηρίζει ότι η προτεινόμενη τροποποίηση δεν έχει σημαντικό αντίκτυπο στις εργασιακές απαιτήσεις. Οι συμφωνίες πλήρους μίσθωσης αποτελούν γενικά ένα πολύ ευαίσθητο θέμα για τις οργανώσεις εργασίας. Οι περιορισμοί κόστους που επιβάλλονται από μη κοινοτικούς αερομεταφορείς που εδρεύουν σε χώρες με χαμηλά κοινωνικά πρότυπα και επακόλουθες βάσεις κόστους —ακόμη και οι διαφορές στην κοινωνική νομοθεσία εντός της ΕΕ— έχουν καταστήσει την πλήρη μίσθωση βασικό τομέα συνεχούς παρακολούθησης από τους κοινωνικούς εταίρους. Εάν έπρεπε να ανοίξει το κουτί της Πανδώρας με ανεπιθύμητες και αβάσιμες ερμηνείες αυτής της τροποποίησης, το ζήτημα της πλήρους μίσθωσης θα μπορούσε γρήγορα να κλιμακωθεί σε μείζον ζήτημα αντί να παραμείνει μια «τεχνική διόρθωση» της αντικρουόμενης νομοθεσίας. Επομένως, οι εργασιακές απαιτήσεις θα πρέπει να αξιολογηθούν υπό το πρίσμα των μελλοντικών εξελίξεων, τόσο στις συνομιλίες ΕΕ-ΗΠΑ σχετικά με τη σύναψη σύμβασης πλήρους μίσθωσης υπό την αιγίδα της ΣΑΜ όσο και στις επακόλουθες πρακτικές της αγοράς.

2.7. Με την αναφορά στις διεθνείς συμφωνίες, η προτεινόμενη διατύπωση της τροποποίησης ανοίγει τον δρόμο για μια ειδική συμφωνία για την πλήρη μίσθωση μεταξύ της ΕΕ και των ΗΠΑ, χωρίς επανέναρξη διαπραγματεύσεων σχετικά με το σύνολο της ΣΑΜ. Επομένως, η επιλογή που επιδιώκει η Επιτροπή είναι αυτή της επίλυσης αντικρουόμενων διατάξεων με στοχοθετημένο, αποτελεσματικό και γρήγορο τρόπο, καθώς και η αποκατάσταση της σταθερότητας σχεδιασμού για τα εμπορικά μέρη και η αποφυγή πιθανών αντιποίνων από τους αμερικανούς εταίρους. Ωστόσο, αυτό μπορεί να επιτευχθεί μόνο εάν η Επιτροπή διευκρινίσει επαρκώς ότι η τροποποίηση αποσκοπεί να διευκολύνει τη διεξαγωγή διαπραγματεύσεων με τις ΗΠΑ με την επίλυση μιας σύγκρουσης στη νομοθεσία σχετικά με την εν λόγω χώρα.

2.8. Η ΕΟΚΕ έχει επιδοκιμάσει στο παρελθόν τόσο την ΣΑΜ όσο και την εφαρμογή της. Όπως επισημαίνεται σε παλαιότερη γνωμοδότηση της ΕΟΚΕ, «σε έναν ανοικτό εναέριο χώρο […] επιτρέπεται η πλήρης μίσθωση αεροσκαφών υπό διαφανείς και ισότιμους όρους» ([8]).

3. **Αξιολόγηση της πρότασης**

3.1. Η Επιτροπή αξιολόγησε διάφορες εναλλακτικές επιλογές για την επίλυση του ζητήματος ([9]).

3.1.1. Η τροποποίηση της ισχύουσας ΣΑΜ θα ήταν πολύ χρονοβόρα. Η προηγούμενη εμπειρία αποκαλύπτει ότι τα συμβαλλόμενα μέρη της ΣΑΜ συμφώνησαν να εφαρμόσουν προσωρινά την ΣΑΜ από τον Μάρτιο του 2008· η απόφαση του Συμβουλίου μετά την επικύρωση από τα κοινοβούλια των κρατών μελών λήφθηκε το 2016. Θα ήταν δυσανάλογη και αδικαιολόγητη, λόγω των πιθανών απωλειών του κλάδου, η δρομολόγηση της επίπονης αυτής διαδικασίας για την τροποποίηση των διατάξεων πλήρους μίσθωσης.

3.1.2. Η ΕΕ δεν μπορεί νομίμως να επιβάλλει ειδικές παρεκκλίσεις από τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 στις ΗΠΑ προκειμένου να συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις της ΕΕ και των ΗΠΑ όσον αφορά την πλήρη μίσθωση. Τα κράτη μέλη δεσμεύονται από όλες τις διατάξεις των κανονισμών της ΕΕ.

3.1.3. Μια κοινή απόφαση σχετικά με αμοιβαίους περιορισμούς, αν και σαφής, θα ερχόταν σε αντίθεση με το πνεύμα της συμφωνίας και θα έβλαπτε τα εμπορικά συμφέροντα του κλάδου των αερομεταφορών.

([6]) Χάρτης πορείας της 07/03/2016, ΓΔ MOVE, Μονάδα E.1

([7]) Ο περιορισμός εισήχθη με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 προκειμένου να αποφευχθεί η ασάφεια των προηγούμενων κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92, (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92, (ΕΟΚ) αριθ. 2409/92 [τον οποίο αντικατέστησε ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1008/2008] σχετικά με την ακριβή έννοια των έκτακτων αναγκών.

([8]) ΕΕ C 306 της 16.12. 2009, σ. 1.

([9]) Χάρτης πορείας της Επιτροπής για τη «Θέσπιση συμφωνιών χωρίς περιορισμούς για την πλήρη μίσθωση αεροσκαφών μεταξύ ΕΕ και ΗΠΑ με συμφωνία πλήρους μίσθωσης μεταξύ των μερών, σελίδα 7.

3.1.4. Η προτιμώμενη λύση, όπως υπογράμμισαν επανειλημμένα τα ενδιαφερόμενα μέρη, είναι μια συμφωνία για την πλήρη μίσθωση μεταξύ ΕΕ και ΗΠΑ, η οποία θα συμμορφώνεται πλήρως με την ΣΑΜ και δεν θα αντιβαίνει στις εθνικές ή ενωσιακές διατάξεις. Όλα τα θέματα που αφορούν τις λεπτομέρειες της συμφωνίας αυτής αποτελούν αντικείμενο συζητήσεων από τον Ιανουαρίου 2014. Αναμένεται ότι θα επιτευχθεί συναίνεση σύντομα. Η πεποίθηση είναι ότι μια τέτοια τεχνική συμφωνία θα βασίζεται στα υφιστάμενα δικαιώματα κυκλοφορίας όπως ισχύουν στην ΣΑΜ και δεν θα δημιουργεί νέα δικαιώματα ούτε θα τροποποιεί τα υφιστάμενα. Η Επιτροπή πρέπει συνεπώς να αποσαφηνίσει ότι με την τροποποίηση δεν επιδιώκεται η αλλαγή, η μεταβολή ή η προσθήκη περαιτέρω δικαιωμάτων κυκλοφορίας μεταξύ της ΕΕ και των ΗΠΑ. Μια τέτοια συμφωνία, ωστόσο, απαιτεί τροποποίηση του άρθρου 13 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, με το οποίο θεσπίζεται ο περιορισμός των 7 + 7 μηνών για πλήρεις μισθώσεις για τους μεταφορείς από την ΕΕ που προβαίνουν σε πλήρη μίσθωση από αεροπορικές εταιρείες εκτός ΕΕ. Η προβλεπόμενη διατύπωση συνάδει πλήρως με την απαίτηση να αντικατοπτρίζεται στο άρθρο 13 ότι τούτο εφαρμόζεται μόνο στον βαθμό που οι όροι που περιέχονται στην παράγραφος 3 στοιχείο β) δεν ορίζονται διαφορετικά σε διεθνή σύμβαση.

3.2. Η αξιολόγηση της Επιτροπής καταλήγει ορθώς ότι η προτεινόμενη δράση είναι κατάλληλη, αναλογική και νομικά εφικτή καθώς και προς το συμφέρον των κρατών μελών και του κλάδου των αερομεταφορών της ΕΕ, χωρίς μειονεκτήματα για τα ενδιαφερόμενα μέρη.

4. **Πλαίσιο**

4.1. Η πρόταση της Επιτροπής ασχολείται μόνο με την πλήρη μίσθωση. Η πλήρης μίσθωση είναι συνήθως ένα μέσο παροχής μεταφορικής ικανότητας κατά τη διάρκεια περιόδων αιχμής, περιόδων ετήσιων ελέγχων συντήρησης και αντιμετώπισης επιχειρησιακών δυσχερειών εντός του στόλου. Μια πλήρης μίσθωση είναι μια σύμβαση χρηματοδοτικής μίσθωσης στην οποία μία εταιρεία (εκμισθωτής) πραγματοποιεί πτήσεις παρέχοντας το αεροσκάφος και το πλήρωμα σε άλλον αερομεταφορέα (μισθωτή). Η εκμετάλλευση του αεροσκάφους πραγματοποιείται σύμφωνα με το πιστοποιητικό αερομεταφορέα και, ως εκ τούτου, υπό την επιχειρησιακή ευθύνη του εκμισθωτή.

4.2. Το σύνολο του κλάδου θεωρεί ότι οι ρυθμίσεις για την πλήρη μίσθωση αποτελούν πλεονέκτημα υπέρ της επιχειρησιακής ευελιξίας η οποία δεν πρέπει να περιορίζεται κατά τρόπο καταχρηστικό. Παράλληλα με τον κλάδο αεροπορικών μεταφορών της ΕΕ και των περισσότερων, αν όχι όλων των κρατών μελών, ο αντίστοιχος κλάδος των ΗΠΑ και η κυβέρνηση των ΗΠΑ αναμένουν την επίλυση του ζητήματος τόσο για την τρέχουσα επιχειρησιακή δραστηριότητα όσο και τη μελλοντική όσον αφορά την πλήρη μίσθωση αεροσκαφών στο πλαίσιο της διμερούς σχέσης.

4.3. Η πρόταση της Επιτροπής δεν θα πρέπει να τροποποιεί τις πολιτικές ή τις αρχές που αφορούν την πλήρη μίσθωση. Στόχος της πρέπει να είναι η επίλυση της κανονιστικής σύγκρουσης μεταξύ του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 και της ΣΑΜ.

4.4. Η ΕΟΚΕ συνιστά θερμά η μεικτή επιτροπή να συγκεντρώσει στατιστικά στοιχεία σχετικά με την πλήρη μίσθωση που πραγματοποιείται στο πλαίσιο της ΣΑΜ. Το μητρώο αυτό θα πρέπει ενδεχομένως να περιλαμβάνει αρχεία κοινωνικών συνθηκών που θα εξασφαλίζουν όχι μόνο δίκαιες συνθήκες εργασίας των εργαζομένων, αλλά και τα δικαιώματα των ταξιδιωτών, τα οποία ενδέχεται να επηρεαστούν.

5. **Ειδικές παρατηρήσεις**

5.1. Η ΕΟΚΕ αποδέχεται το σκεπτικό της Επιτροπής για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, ώστε να καταστούν δυνατές οι συμφωνίες απεριόριστης πλήρους μίσθωσης σε αμοιβαία βάση μεταξύ των αερομεταφορέων ΕΕ και ΗΠΑ στις διεθνείς πτήσεις στο πλαίσιο της ΣΑΜ. Ωστόσο, η προτεινόμενη νέα διατύπωση δεν θα πρέπει να επιτρέπει —ούτε στο πλαίσιο της ΣΑΜ ούτε δυνάμει οποιασδήποτε μελλοντικής συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών με τρίτη χώρα— μια μακροχρόνια συμφωνία πλήρους μίσθωσης για άλλους λόγους εκτός από αυτούς που περιλαμβάνονται στο άρθρο 13 του κανονισμού. Η ΕΟΚΕ συμφωνεί ότι η πρόταση σχετικά με την ΣΑΜ είναι μια πιο ευέλικτη ρύθμιση —σε αμοιβαία βάση— για την πλήρη μίσθωση κατά τη διάρκεια περιόδων κατά κανόνα έως 36 μηνών. Οι ρυθμίσεις αυτές δεν θα έχουν αντίκτυπο στις κοινωνικές συνθήκες. Ωστόσο, η ΕΟΚΕ θα ανησυχούσε πολύ εάν η προτεινόμενη τροποποίηση των περιορισμών πλήρους μίσθωσης, χρησιμοποιούταν για τη διασφάλιση μακροπρόθεσμων συμβάσεων υπεργολαβίας, οι οποίες μειώνουν την εργασία ή τους όρους/δικαιώματα των καταναλωτών. Ως εκ τούτου, καλείται η Επιτροπή, κατά τη σύναψη των όρων της προβλεπόμενης συμφωνίας ΕΕ-ΗΠΑ για την πλήρη μίσθωση, να συμπεριλάβει διατύπωση που να απαγορεύει παρόμοιες πρακτικές. Η πρόταση δεν πρέπει να ερμηνεύεται ως μέσο μίσθωσης αεροσκαφών από τις αεροπορικές εταιρείες, οι οποίες ενδέχεται είτε σκόπιμα είτε τυχαία να αποφύγουν την εθνική νομοθεσία για την κοινωνική προστασία σε μακροπρόθεσμη βάση.

Βρυξέλλες, 5 Ιουλίου 2017.

Ο Πρόεδρος
της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής
Γιώργος ΝΤΑΣΗΣ