



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 09.02.2004  
COM(2004) 74 τελικό

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**

**Αεροπορική πολιτική της Κοινότητας έναντι των γειτόνων της**

## 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Στην ανακοίνωσή της με τίτλο «Ευρύτερη Ευρώπη – Γειτονικές σχέσεις: ένα νέο πλαίσιο σχέσεων με τους γείτονές μας στα ανατολικά και νότια σύνορά μας»<sup>1</sup>, η Επιτροπή υποστήριξε ότι «η αυξημένη αλληλεξάρτηση – τόσο σε πολιτικό όσο και σε οικονομικό επίπεδο – μπορεί να αποτελέσει μέσο για την προώθηση της σταθερότητας, της ασφάλειας και της βιώσιμης ανάπτυξης τόσο εντός όσο και εκτός της ΕΕ. (...) η ΕΕ πρέπει να έχει ως στόχο την ανάπτυξη μιας ζώνης ευμάρειας και φιλικής γειτονίας (...) με την οποία η ΕΕ θα απολαμβάνει στενές, ειρηνικές σχέσεις και σχέσεις συνεργασίας».
2. Είναι προφανές ότι οι μεταφορές εν γένει, και οι αεροπορικές μεταφορές ειδικότερα, αποτελούν καίριο παράγοντα για την προώθηση καρποφόρας συνεργασίας μεταξύ των χωρών. Η καθιέρωση, επομένως, αεροπορικής πολιτικής έναντι όλων των γειτόνων της Κοινότητας θα πρέπει να θεωρείται σημαντικός στόχος άσκησης πολιτικής.
3. Λόγω των διαφορετικών χαρακτηριστικών των χωρών που γειτνιάζουν με τη διευρυμένη Κοινότητα, δεν θα ήταν, ωστόσο, σκόπιμο να επιβληθεί μία ενιαία διαπραγματευτική προσέγγιση, ούτε θα ήταν αποτελεσματικό να επιδιωχθεί η σύναψη συνολικών συμφωνιών με όλους ταυτοχρόνως. Ως εκ τούτου, στην παρούσα ανακοίνωση υποστηρίζεται ευέλικτη και συνεκτική προσέγγιση: διαπραγματεύσεις, βάσει ενός μοντέλου Ενιαίας Αεροπορικής Αγοράς, με όλες τις χώρες με τις οποίες η Κοινότητα έχει ήδη σχέσεις στο πλαίσιο πανευρωπαϊκής αεροπορικής συνεργασίας, καθώς και διαπραγματεύσεις, βάσει Ευρωμεσογειακών Αεροπορικών Συμφωνιών, με τους μεσογειακούς εταίρους που συμμετέχουν στη Διαδικασία της Βαρκελώνης, αρχίζοντας από το Μαρόκο, τον Λίβανο και την Ιορδανία. Στο τελευταίο κεφάλαιο της παρούσας ανακοίνωσης παρατίθενται συνοπτικά οι συγκεκριμένες προτάσεις που απορρέουν από την υποστηριζόμενη προσέγγιση.
4. Η παρούσα ανακοίνωση βασίζεται στις πρόσφατες εξελίξεις όσον αφορά το ρόλο της Κοινότητας στις εξωτερικές αεροπορικές σχέσεις. Οι εξελίξεις αυτές λειτουργούν ως καταλύτης για την σύναψη ολοκληρωμένων αεροπορικών σχέσεων με τις όμορες προς τη διευρυμένη Κοινότητα χώρες. Πράγματι, παράλληλα με τις διαπραγματεύσεις που διεξάγονται με τις ΗΠΑ στον τομέα της αεροπορίας, καθώς και με τις διαπραγματεύσεις που αποσκοπούν στην ευθυγράμμιση των υφισταμένων διμερών αεροπορικών συμφωνιών των κρατών μελών προς τη συνθήκη ΕΚ, η Επιτροπή σκοπεύει να διαπραγματευθεί συνολικές κοινοτικές αεροπορικές συμφωνίες με τους σημαντικότερους εταίρους της. Στο πλαίσιο αυτό, η παρούσα ανακοίνωση αποτελεί ένα πρώτο βήμα: θα ακολουθήσουν και άλλα, μεταξύ των οποίων συγκαταλέγονται προτάσεις για εντολές διαπραγματεύσεων με χώρες της Άπω Ανατολής και της περιοχής του Νοτίου Ειρηνικού (Αυστραλία, Νέα Ζηλανδία, Σιγκαπούρη, Ιαπωνία, Κίνα).

---

<sup>1</sup> COM(2003) 104 της 11<sup>ης</sup> Μαρτίου 2003.

## 2. ΠΟΡΕΙΑ ΠΡΟΣ ΔΙΑΠΡΑΓΜΑΤΕΥΣΕΙΣ ΜΕ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΓΕΙΤΟΝΕΣ ΤΗΣ ΔΙΕΥΡΥΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

### 2.1. Πρόσφατες εξελίξεις και η ανάγκη για συγκροτημένη ανταπόκριση

5. Κατόπιν των αποφάσεων του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων<sup>2</sup>, στις οποίες αναγνωρίζεται η αποκλειστική αρμοδιότητα της Κοινότητας για σημαντικές εξωτερικές πτυχές των αεροπορικών μεταφορών, η Επιτροπή δήλωσε ότι προτίθεται να υποβάλει προτάσεις για περαιτέρω εντολές που θα της επιτρέψουν να προβεί σε διαπραγματεύσεις, οι οποίες θα καλύπτουν ευρύ φάσμα ζητημάτων στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, με συγκεκριμένες χώρες εκτός της ΕΕ.
6. Η Επιτροπή θεωρεί προφανές, τόσο για πολιτικούς όσο και για οικονομικούς λόγους, ότι αποτελεί θέμα προτεραιότητας να διαμορφώσει η Κοινότητα συγκροτημένη αεροπορική πολιτική έναντι των όμορων προς τη διευρυμένη Κοινότητα χωρών.
7. Από πολιτική άποψη, η περιοχή αυτή περιλαμβάνει μελλοντικά μέλη και/ή συμμετέχοντες στη Διαδικασία σταθεροποίησης και σύνδεσης, εταίρους στην πανευρωπαϊκή αεροπορική συνεργασία, καθώς και μεσογειακούς εταίρους που συμμετέχουν στη Διαδικασία της Βαρκελώνης και που έχουν υπογράψει με την Κοινότητα ευρωμεσογειακές συμφωνίες σύνδεσης<sup>3</sup>. Οι χώρες αυτές συνεργάζονται στενά με την ΕΕ στον πλαίσιο διμερών συμφωνιών και, ορισμένες από αυτές, στο πλαίσιο της συμμετοχής τους στους ευρωπαϊκούς αεροπορικούς οργανισμούς. Πέραν τούτου, η ΕΕ φιλοξενεί μεγάλο αριθμό μεταναστών που προέρχονται από τις χώρες αυτές, γεγονός το οποίο δικαιολογεί την ύπαρξη αποτελεσματικότερων και ανταγωνιστικότερων αεροπορικών δικτύων που υπόκεινται σε αυστηρούς όρους ασφάλειας έναντι ατυχημάτων και έναντι κακόβουλων πράξεων.
8. Από οικονομική άποψη, οι περισσότερες από τις χώρες που γειτνιάζουν με τη διευρυμένη Κοινότητα είναι σημαντικοί εμπορικοί εταίροι της Κοινότητας. Για όλες αυτές τις χώρες, η Κοινότητα αποτελεί τον σημαντικότερο εμπορικό εταίρο, καθώς και το επίκεντρο της οικονομικής τους πολιτικής. Δεδομένου ότι ο αντίκτυπος των αεροπορικών μεταφορών στο σύνολο της οικονομίας ποτέ δεν έπαυσε να αυξάνεται (πιστεύεται ότι ο συνολικός οικονομικός αντίκτυπος των αεροπορικών μεταφορών στο ακαθάριστο παγκόσμιο προϊόν ανέρχεται σε 850 δισεκατ. ευρώ τουλάχιστον<sup>4</sup>), μπορεί να συναχθεί εκ του ασφαλούς ότι η βελτίωση των αεροπορικών σχέσεων μεταξύ της διευρυμένης Κοινότητας και των γειτόνων της επίσης θα συμβάλει στην

---

<sup>2</sup> Αποφάσεις του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων της 5<sup>ης</sup> Νοεμβρίου 2002, («Ελεύθερη αεροπλοΐα») αριθ. C-466/98 Επιτροπή κατά Ηνωμένου Βασιλείου, C-467/98 Επιτροπή κατά Δανίας, C-468/98 Επιτροπή κατά Σουηδίας, C-469/98 Επιτροπή κατά Φινλανδίας, C-471/98 Επιτροπή κατά Βελγίου, C-472/98 Επιτροπή κατά Λουξεμβούργου, C-475/98 Επιτροπή κατά Αυστρίας, C-476/98 Επιτροπή κατά Γερμανίας. Βλέπε επίσης ανακοίνωση της Επιτροπής «όσον αφορά τις συνέπειες των αποφάσεων που εξέδωσε το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις 5 Νοεμβρίου 2002» (COM(2002) 649 της 19<sup>ης</sup> Νοεμβρίου 2002), καθώς και την ανακοίνωση της Επιτροπής «για τις σχέσεις μεταξύ της Κοινότητας και τρίτων χωρών στον τομέα των αερομεταφορών» (COM(2003) 94 της 26<sup>ης</sup> Φεβρουαρίου 2003).

<sup>3</sup> Εκτός από τη Μάλτα και την Κύπρο, στη Διαδικασία της Βαρκελώνης συμμετέχουν το Μαρόκο, η Αλγερία, η Τυνησία, η Αίγυπτος, η Παλαιστινιακή Αρχή, το Ισραήλ, η Ιορδανία, ο Λίβανος, η Συρία και η Τουρκία. Μετά τη συμμετοχή της στη Διάσκεψη της Στουτγάρδης, τον Απρίλιο του 1999, ως ειδικός προσκεκλημένος της Προεδρίας της ΕΕ, η Λιβύη λαμβάνει μέρος ως παρατηρητής σε ορισμένες συνεδριάσεις της Διαδικασίας της Βαρκελώνης.

<sup>4</sup> Air Transport Action Group (ATAG) - Facts and Figures.

αμοιβαία οικονομική μεγέθυνση, ιδίως μέσω τομέων όπως ο τουρισμός ή οι συναλλαγές εμπορευμάτων και υπηρεσιών.

9. Ωστόσο, είναι σαφές ότι η οικονομική ανάπτυξη που βασίζεται στην αεροπορία συμβιβάζεται με την αειφόρο ανάπτυξη μόνον υπό ορισμένες προϋποθέσεις. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή έχει ήδη εκφράσει τις ανησυχίες της όσον αφορά την πρακτική της φοροαπαλλαγής των καυσίμων αεροσκαφών, που προβλέπεται σε διμερείς συμφωνίες αεροπορικών γραμμών. Η πρόσφατη απόφαση του Συμβουλίου<sup>5</sup>, που αποσκοπεί στην κατάργηση της υποχρεωτικής φοροαπαλλαγής για πτήσεις εντός της Κοινότητας, έχει βαρύνει υπέρ της λήξης αυτής της πρακτικής, ειδάλλως οι κοινοτικοί αερομεταφορείς που εκτελούν δρομολόγια στο πλαίσιο κρατών μελών τα οποία αποφασίζουν να κάνουν χρήση των εναλλακτικών επιλογών που προσφέρονται από τη νέα οδηγία θα εκτεθούν σε κίνδυνο αθέμιτου ανταγωνισμού από πλευράς αερομεταφορέων τρίτων χωρών, οι οποίοι δικαιούνται φοροαπαλλαγή βάσει συμφωνιών αεροπορικών γραμμών.
10. Αξίζει επίσης να σημειωθεί ότι γειτονικές χώρες που δεν είχαν μέχρι τώρα συμμετάσχει σε οιαδήποτε διαπραγμάτευση με την ΕΕ στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, τα τελευταία χρόνια εξεδήλωσαν στην Επιτροπή αυξημένο ενδιαφέρον για στενότερες αεροπορικές σχέσεις. Μετά την υιοθέτηση της δέσμης μέτρων για τις εξωτερικές σχέσεις, τον Ιούνιο του 2003, θεωρείται επόμενο ότι το ενδιαφέρον αυτό θα αυξηθεί, τόσο ως προς την ένταση όσο και ως προς την έκτασή του.
11. Πέραν τούτου, και σύμφωνα με την «οριζόντια» εντολή προς την Επιτροπή να διαπραγματευθεί την προσαρμογή των διμερών συμφωνιών των κρατών μελών προς τη συνθήκη, κατόπιν των αποφάσεων του Δικαστηρίου της 5<sup>ης</sup> Νοεμβρίου 2002, πραγματοποιήθηκαν επαφές με τις σχετικές γειτονικές χώρες: οι περισσότερες δήλωσαν ότι ενδιαφέρονται για την εξεύρεση εναλλακτικής λύσης στο νομικό αυτό πρόβλημα μέσω κοινοτικής συμφωνίας.
12. Ως εκ τούτου, παράλληλα με τις διαπραγματεύσεις για την ευθυγράμμιση των υφισταμένων διμερών συμφωνιών με τη συνθήκη, η Επιτροπή θεωρεί αναγκαίο να ακολουθήσει περισσότερο συγκροτημένη προσέγγιση, μέσω της διαπραγμάτευσης από την Κοινότητα μιας σειράς αεροπορικών συμφωνιών με τις χώρες που είναι έτοιμες γι' αυτό.

## **2.2. Γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής**

13. Οι προβλεπόμενοι εταίροι για μια τέτοια προσέγγιση είναι κατ' αρχάς οι χώρες που έχουν ενταχθεί σε ένα πλαίσιο πανευρωπαϊκής συνεργασίας στον τομέα της αεροπορίας και που ακολουθούν τους ίδιους κανόνες όσον αφορά βασικές πτυχές της αεροπορίας, όπως είναι η ασφάλεια έναντι ατυχημάτων και έναντι κακόβουλων πράξεων ή η διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας, μέσω της συμμετοχής στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή Πολιτικής Αεροπορίας (ECAC), στον Σύνδεσμο Αεροπορικών Αρχών (JAA) ή στον Eurocontrol. Σε αυτούς μπορούν να προστεθούν οι νότιοι και νοτιανατολικοί γείτονες της Κοινότητας, από τους οποίους οι περισσότεροι συμμετέχουν στη Διαδικασία της Βαρκελώνης.

---

<sup>5</sup> Οδηγία 2003/96/EK του Συμβουλίου, της 27ης Οκτωβρίου 2003, σχετικά με την αναδιάρθρωση του κοινοτικού πλαισίου φορολογίας των ενεργειακών προϊόντων και της ηλεκτρικής ενέργειας.

14. Οι ενδεχόμενοι εταίροι για την εξωτερική αεροπορική πολιτική που υποστηρίζεται στην παρούσα ανακοίνωση είναι άρα: το Μαρόκο, η Αλγερία, η Τυνησία, η Αίγυπτος, η Παλαιστινιακή Αρχή, το Ισραήλ, η Ιορδανία, ο Λίβανος, η Συρία, η Τουρκία, η Βουλγαρία, η Ρουμανία, η Αλβανία, η Βοσνία-Ερζεγοβίνη, η Κροατία, η πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας, η Σερβία και Μαυροβούνιο, η Αποστολή των Ηνωμένων Εθνών για την προσωρινή διοίκηση του Κοσσυφοπεδίου (UNMIK)<sup>6</sup>, η Μολδαβία, η Ουκρανία και η Λευκορωσία.
15. Είναι, ωστόσο, προφανές ότι προκειμένου να συναφθεί αεροπορική συμφωνία με την Κοινότητα, όλες αυτές οι χώρες θα πρέπει, πρώτον και κύριον, να αποδείξουν ότι πληρούν τις κοινοτικές απαιτήσεις όσον αφορά την ασφάλεια σε όλους τους τομείς – απαραίτητη προϋπόθεση, την οποία προς το παρόν δεν πληρούν όλες οι χώρες.
16. Δεδομένου ότι η Λιβύη δεν είναι ακόμη εταίρος στη Διαδικασία της Βαρκελώνης, θεωρείται ότι είναι πολύ νωρίς να διαμορφωθεί επίσημο πλαίσιο Κοινότητας-Λιβύης στον τομέα της αεροπορίας, που να μπορεί να έχει αποτελέσματα.
17. Όσον αφορά την Ουκρανία και τη Μολδαβία, η Επιτροπή θα παρακολουθεί εκ του σύνεγγυς τις νομοθετικές, οικονομικές και βιομηχανικές εξελίξεις στον τομέα της αεροπορίας, στο πλαίσιο της σταδιακής ένταξής τους στις πανευρωπαϊκές αεροπορικές δομές, με σκοπό να υποβάλει συγκεκριμένες προτάσεις την κατάλληλη στιγμή. Από την άποψη αυτή, το πλαίσιο για την επισημοποίηση αυτής της παρακολούθησης λογικά θα είναι οι κατάλληλες υποεπιτροπές βάσει των αντίστοιχων συμφωνιών εταιρικής σχέσης και συνεργασίας με την Ουκρανία και τη Μολδαβία.
18. Προκειμένου για τη Λευκορωσία, λόγω της παρούσας πολιτικής κατάστασης, δεν είναι δυνατόν να συμπεριληφθεί στο παρόν εγχείρημα.

### **3. ΧΩΡΕΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΟΠΟΙΕΣ ΕΞΑΚΟΛΟΥΘΕΙ ΝΑ ΙΣΧΥΕΙ ΤΟ ΜΟΝΤΕΛΟ «ΕΝΙΑΙΑΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ»**

#### **3.1. Εμπειρίες από τις διαπραγματεύσεις για τον ΚΕΑΧ**

19. Στις 3 Οκτωβρίου 1996, το Συμβούλιο εξουσιοδότησε την Επιτροπή να αρχίσει διαπραγματεύσεις με σκοπό τη σύναψη μίας ή περισσότερων συμφωνιών σχετικά με την πρόσβαση στις αγορές αερομεταφορών, μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας, της Δημοκρατίας της Εσθονίας, της Δημοκρατίας της Ουγγαρίας, της Δημοκρατίας της Λετονίας, της Δημοκρατίας της Λιθουανίας, της Δημοκρατίας της Πολωνίας, της Ρουμανίας, της Σλοβακικής Δημοκρατίας, της Δημοκρατίας της Σλοβενίας και της Τσεχικής Δημοκρατίας. Η εντολή αυτή διευρύνθηκε στη συνέχεια ώστε να συμπεριλάβει και την Κυπριακή Δημοκρατία. Το Βασίλειο της Νορβηγίας και η Δημοκρατία της Ισλανδίας εξέφρασαν επίσης την επιθυμία τους να συμμετάσχουν πλήρως στις διαπραγματεύσεις, οι οποίες αποσκοπούσαν στη δημιουργία αυτού που έγινε γνωστός ως Κοινός Ευρωπαϊκός Αεροπορικός Χώρος (ΚΕΑΧ).

---

<sup>6</sup> Σύμφωνα με το ψήφισμα 1244 του Συμβουλίου Ασφαλείας του ΟΗΕ, της 10<sup>ης</sup> Ιουνίου 1999.

20. Με βάση την εντολή αυτή, επετεύχθη σχέδιο συμφωνίας το 2000. Δεδομένου ότι η εν λόγω συμφωνία περιλάμβανε θεσμικές πτυχές, η Επιτροπή κατέθεσε αίτηση γνωμοδότησης στο Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, δυνάμει του άρθρου 300 παράγραφος 6 της συνθήκης ΕΚ, τον Οκτώβριο του 2000. Το Δικαστήριο γνωμοδότησε στις 18 Απριλίου 2002<sup>7</sup>. Μέχρι τότε, όμως, η διαδικασία της διεύρυνσης είχε προχωρήσει τόσο πολύ που καθιστούσε παρωχημένη την εντολή προς την Επιτροπή όσον αφορά τις 10 χώρες που έχουν υπογράψει τη συνθήκη προσχώρησης των Αθηνών.
21. Παρ' όλα αυτά, το μοντέλο της «Ενιαίας Αεροπορικής Αγοράς», το οποίο αποτελεί το ουσιαστικό στοιχείο του Κοινού Ευρωπαϊκού Αεροπορικού Χώρου διατηρεί την αξία του για τη διαχείριση των αεροπορικών σχέσεων με αρκετές χώρες. Όντως, η δημιουργία ενός Κοινού Αεροπορικού Χώρου, στον οποίο, πέρα από τη διευρυμένη Κοινότητα, τη Νορβηγία, την Ισλανδία και την Ελβετία, θα μπορούσαν ενδεχομένως να περιληφθούν και η Βουλγαρία, η Ρουμανία και οι Χώρες των Δυτικών Βαλκανίων (η Αλβανία, η Βοσνία-Ερζεγοβίνη, η Κροατία, η πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας, η Σερβία και Μαυροβούνιο και η Αποστολή των Ηνωμένων Εθνών για την προσωρινή διοίκηση του Κοσσυφοπεδίου (UNMIK)<sup>8</sup>), θα είχε ως αποτέλεσμα σημαντική αύξηση της κρίσιμης μάζας της κοινοτικής αεροπορικής αγοράς, την αύξηση της πολιτικής και οικονομικής βαρύτητας της κοινοτικής αεροπορίας και τη δημιουργία σταθερότερων επιχειρησιακών συνθηκών, σε σχέση επίσης και με ευαίσθητους τομείς όπως της ασφάλειας έναντι ατυχημάτων (η συμμετοχή στον JAA αποτελεί προϋπόθεση για τη συμμετοχή στον ΚΕΑΧ) και της ασφάλειας έναντι κακόβουλων πράξεων.

### **3.2. Βουλγαρία και Ρουμανία**

22. Η Επιτροπή προτίθεται να συνεχίσει τις διαπραγματεύσεις με τη Βουλγαρία και τη Ρουμανία, με σκοπό την υλοποίηση της εντολής για τον ΚΕΑΧ, λαμβάνοντας υπόψη την προβλεπόμενη ημερομηνία για την προσχώρησή τους. Πράγματι, η Επιτροπή είναι πεπεισμένη ότι η ταχεία ενσωμάτωση των χωρών αυτών σε μια απελευθερωμένη ενιαία αεροπορική αγορά θα είναι επωφελής, τόσο για τους πολίτες όσο και για την οικονομία τους.

### **3.3. Οι χώρες των Δυτικών Βαλκανίων**

23. Η διαδικασία σταθεροποίησης και σύνδεσης (ΔΣΣ), που αποτελεί την πολιτική της ΕΕ για τις σχέσεις της με τα Δυτικά Βαλκάνια, έχει ως σκοπό να βοηθήσει τις συμμετέχουσες χώρες στην πορεία τους προς την εκπλήρωση των απαιτήσεων ώστε να καταστούν μέλη της ΕΕ. Στην ανακοίνωσή της με τίτλο «Τα Δυτικά Βαλκάνια και η ευρωπαϊκή ενοποίηση»<sup>9</sup>, η Επιτροπή υποδεικνύει τρόπους και μέσα για την εντατικοποίηση αυτής της διαδικασίας σταθεροποίησης και σύνδεσης, με βάση την πείρα από την παρούσα διαδικασία διεύρυνσης, ενώ στην ανακοίνωσή της «Προετοιμάζοντας τη συμμετοχή των χωρών των Δυτικών Βαλκανίων σε κοινοτικά προγράμματα και οργανισμούς»<sup>10</sup>, επισημαίνει κάποια πρακτικά εργαλεία για να

---

<sup>7</sup> Γνώμη 1/00 του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων της 18.04.2002. Στη γνώμη του, το Δικαστήριο απεφάνθη ότι το σύστημα νομικής εποπτείας που προτείνεται στη συμφωνία είναι πράγματι συμβατό με τη συνθήκη ΕΚ.

<sup>8</sup> Σύμφωνα με το ψήφισμα 1244 του Συμβουλίου Ασφαλείας του ΟΗΕ, της 10<sup>ης</sup> Ιουνίου 1999.

<sup>9</sup> COM(2003) 285 της 21<sup>ης</sup> Μαΐου 2003.

<sup>10</sup> COM(2003) 748 της 3<sup>ης</sup> Δεκεμβρίου 2003.

επιτευχθεί αυτή η εντατικοποίηση. Η Κοινότητα είναι επίσης, εν γένει, ο σημαντικότερος εμπορικός εταίρος για κάθε μία από τις σχετικές χώρες. Τέλος, η γεωγραφική θέση των χωρών των Δυτικών Βαλκανίων καθιστά ακόμη σκοπιμότερη τη χάραξη ολοκληρωμένης κοινοτικής πολιτικής έναντι των χωρών αυτών στον τομέα της αεροπορίας.

24. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή αντιμετωπίζει το ενδεχόμενο της συμμετοχής στην Κοινή Ευρωπαϊκή Αεροπορική Συμφωνία της Αλβανίας, της Βοσνίας-Ερζεγοβίνης, της Κροατίας, της πρώην Γιουγκοσλαβικής Δημοκρατίας της Μακεδονίας, της Σερβίας και Μαυροβουνίου και της Αποστολής των Ηνωμένων Εθνών για την προσωρινή διοίκηση του Κοσσυφοπεδίου (UNMIK)<sup>11</sup>.
25. Τελικώς, οι διαπραγματεύσεις αυτές μπορούν να ενταχθούν στη λογική της περιφερειακής προσέγγισης της διαδικασίας σταθεροποίησης και σύνδεσης, δεδομένου ότι το μέγεθος της εγχώριας αγοράς των χωρών των Δυτικών Βαλκανίων είναι περιορισμένο. Οι αεροπορικές συνδέσεις τους με τρίτες χώρες πρόκειται να εξαρτώνται δίχως άλλο σε μεγάλο βαθμό από το επίπεδο συνεργασίας που θα καθιερώσουν με την Κοινότητα, όπως και από τη μεταφορική ικανότητα που θα κατανεμηθεί, μέσω αυτής της συνεργασίας, στους κοινοτικούς αερομεταφορείς που εκτελούν δρομολόγια από τις χώρες αυτές ή εντός των χωρών αυτών. Ομοίως, προσδοκάται ότι η δεδηλωμένη προοπτική διαπραγματεύσεων για ΚΕΑΧ με τις χώρες των Δυτικών Βαλκανίων μπορεί και η ίδια να συντελέσει στη διαμόρφωση θετικής νομικής, πολιτικής και αεροπορικής δυναμικής που θα καταστήσει δυνατή την ουσιαστική έναρξη αυτών των διαπραγματεύσεων.
26. Ωστόσο, είναι σαφές ότι οι εν λόγω χώρες διαφέρουν σημαντικά, όχι μόνο σε επίπεδο μακροπαραγόντων, όπως η πολιτική σταθερότητα και η οικονομική ανάπτυξη, αλλά και όσον αφορά την ανάπτυξη του αεροπορικού τους τομέα. Αυτό είναι σημαντικό, διότι η επιλογή ενός μοντέλου ΚΕΑΧ προϋποθέτει ουσιαστικά ότι η σχετική χώρα είναι σε θέση να εφαρμόσει την κοινοτική νομοθεσία και τα κοινοτικά πρότυπα του τομέα της αεροπορίας. Μέσω εντατικών επαφών, στο άμεσο μέλλον, με τις ενδιαφερόμενες χώρες, καθώς και μέσω κατάλληλης εκτίμησης των πραγματικών περιστατικών, θα χρειαστεί να καθοριστεί η σειρά με την οποία πρόκειται να αρχίσουν αυτές οι διαπραγματεύσεις, και τελικώς να ολοκληρωθούν.
27. Από άποψη αεροπορίας, φαίνεται ότι ο αεροπορικός τομέας της Κροατίας, μέχρι σήμερα, σημείωσε μεγαλύτερη πρόοδο από εκείνον οιασδήποτε άλλης χώρας των Δυτικών Βαλκανίων. Η αεροπορική της αγορά αναπτύσσεται ταχέως<sup>12</sup>, και αυτό αναμένεται να συνεχιστεί χάρη στην ανάπτυξη του τουρισμού. Δεδομένου ότι η Κροατία έχει εξελιχθεί σε ώριμη αεροπορική αγορά, υπάρχουν επιπρόσθετες δυνατότητες για τους κοινοτικούς αερομεταφορείς. Τέλος, σύμφωνα με τον JAA, η Κροατία είναι η χώρα που βρίσκεται εγγύτερα στην ιδιότητα του πλήρους μέλους του JAA<sup>13</sup>.

---

<sup>11</sup> Σύμφωνα με το ψήφισμα 1244 του Συμβουλίου Ασφαλείας του ΟΗΕ, της 10<sup>ης</sup> Ιουνίου 1999.

<sup>12</sup> Σύμφωνα με αριθμητικά στοιχεία του OAG για το 2002, οι ετησίως διαθέσιμες θέσεις σε τακτικές πτήσεις μεταξύ Κοινότητας και Κροατίας ανήλθαν σε 1,6 εκατομμύρια θέσεις περίπου.

<sup>13</sup> Αφού κατέστη υποψήφιο μέλος του JAA τον Ιούνιο του 2001, η Κροατία αποτέλεσε αντικείμενο διερευνητικής αποστολής του JAA τον Αύγουστο του 2003, από τα αποτελέσματα της οποίας θα εξαρτηθεί η ενδεχόμενη προσχώρησή της ως πλήρους μέλους.

28. Ωστόσο, η δεδηλωμένη προοπτική διαπραγματεύσεων για ΚΕΑΧ με τις άλλες χώρες των Δυτικών Βαλκανίων μπορεί να συντελέσει από μόνη της στη διαμόρφωση θετικής νομικής, πολιτικής και αεροπορικής δυναμικής που θα καταστήσει δυνατή την ουσιαστική έναρξη των διαπραγματεύσεων αυτών.
29. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή συνιστά στο Συμβούλιο να προσαρμόσει την εντολή, που έδωσε το 1996, για διαπραγματεύσεις σχετικά με έναν Κοινό Ευρωπαϊκό Αεροπορικό Χώρο, ώστε να συμπεριληφθούν και οι χώρες των Δυτικών Βαλκανίων.

#### 4. ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΕΣ ΧΩΡΕΣ

##### 4.1. Η ανάγκη για αεροπορική πολιτική της Κοινότητας έναντι των χωρών της Μεσογείου

30. Μια άλλη ομάδα χωρών, που χρειάζεται να εξεταστούν στο πλαίσιο των εξωτερικών αεροπορικών σχέσεων μεταξύ της διευρυμένης Κοινότητας και των γειτόνων της, είναι οι όμορες χώρες που συμμετέχουν στη Διαδικασία της Βαρκελώνης.
31. Η Κοινότητα είναι, με μεγάλη διαφορά, ο σημαντικότερος εταίρος για την Τυνησία όσον αφορά τις αεροπορικές μεταφορές (το 2002, το 77,5% του συνόλου της επιβατικής κίνησης είχε ως προορισμό/αφετηρία την Κοινότητα), όπως και για το Ισραήλ (52,5%). Αν και οι χώρες της Εγγύς και Μέσης Ανατολής είναι όλες μαζί σημαντικότερες, η Κοινότητα παραμένει μείζων αεροπορικός εταίρος για τον Λίβανο (31%), την Ιορδανία (30%) και τη Συρία (22%)<sup>14</sup>.
32. Επομένως, οι συνολικές αεροπορικές συμφωνίες με τις χώρες που συμμετέχουν στη Διαδικασία της Βαρκελώνης θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε αμοιβαία οικονομική μεγέθυνση, και αυτό, ιδίως μέσω της θετικής επίδρασης των εν λόγω συμφωνιών στην ανάπτυξη του τουρισμού<sup>15</sup>.
33. Προκειμένου να πραγματοποιηθούν οι απαραίτητες εκτιμήσεις για τη δρομολόγηση συνολικών αεροπορικών συμφωνιών με όλες τις ενδιαφερόμενες χώρες, θα χρειαστεί να συγκεντρωθεί πρόσθετη νομική, διοικητική και οικονομική τεχνογνωσία. Ωστόσο, όπως αναφέρθηκε ανωτέρω, πολλές χώρες της ευρωμεσογειακής εταιρικής σχέσης έχουν ήδη δηλώσει ότι είναι πρόθυμες να συζητήσουν το άνοιγμα της αγοράς.
34. Σκοπός της Επιτροπής είναι να καταλήξει σε (ως επί το πλείστον παρόμοιες) αεροπορικές συμφωνίες με όλους τους μεσογειακούς εταίρους της. Η πείρα που θα αποκτηθεί από τις διαπραγματεύσεις αυτές και από την εφαρμογή των εν λόγω συμφωνιών θα μπορέσει τότε να αποτελέσει τη βάση για (υπο)περιφερειακή<sup>16</sup> προσέγγιση. Μακροπρόθεσμα, θα μπορούσε να εξεταστεί ακόμη και το ενδεχόμενο να δημιουργηθεί κοινός ευρωμεσογειακός αεροπορικός χώρος, όπως υποδεικνύεται

---

<sup>14</sup> Πηγή: Eurostat, σειρά Statistics in Brief, Theme 7, 10/2002 "Transport by Air in the MED countries, 1998-2000". Στοιχεία που είναι διαθέσιμα στη βάση δεδομένων New Cronos του Eurostat.

<sup>15</sup> Σύμφωνα με την ίδια πηγή, οι τουρίστες από την ΕΕ αντιπροσώπευαν, το 2000, το 45% ή και περισσότερο όλων των τουριστών στο Μαρόκο, την Τουρκία, την Αίγυπτο, το Ισραήλ και την Τυνησία. Η μεγάλη πλειονότητα των τουριστών έφθανε αεροπορικώς.

<sup>16</sup> Πρέπει να σημειωθεί ότι το Μαρόκο, η Αίγυπτος, η Ιορδανία και η Τυνησία συμμετέχουν στη λεγόμενη «Διαδικασία του Agadir», με σκοπό να δημιουργήσουν ζώνη ελευθέρων συναλλαγών μεταξύ τους.



ήδη στην πρόσφατη ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την ανάπτυξη ευρωμεσογειακού δικτύου μεταφορών<sup>17</sup>.

#### **4.2. Επινόηση του σωστού εργαλείου για την πολιτική αυτή: ευρωμεσογειακές αεροπορικές συμφωνίες**

##### *4.2.1. Η ανάγκη για ειδικό μέσο*

35. Όπως προαναφέρθηκε, μέσω του Κοινού Ευρωπαϊκού Αεροπορικού Χώρου, η Κοινότητα προτίθεται να δημιουργήσει, μέχρι τα τέλη των προβλεπόμενων μεταβατικών περιόδων, μια ολοκληρωμένη ενιαία αεροπορική αγορά για όλους τους υπογράφοντες. Κατ' ουσία, η ενιαία αυτή αγορά δημιουργείται μέσω της επέκτασης του κοινοτικού αεροπορικού κεκτημένου σε όλες τις ενδιαφερόμενες χώρες. Μια τέτοια επέκταση συνεπάγεται ιδιαίτερους ρόλους για τα θεσμικά όργανα της Κοινότητας (όπως για την Επιτροπή, όσον αφορά θέματα ανταγωνισμού, ή για το Δικαστήριο), καθώς και για τη μικτή επιτροπή (ιδίως, όσον αφορά την κοινοτική νομοθεσία στον τομέα της αεροπορίας, μετά την έναρξη ισχύος της συμφωνίας για τον ΚΕΑΧ).
36. Οι διαφορές, όμως, όσον αφορά το νομικό, διοικητικό και οικονομικό πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται η οργάνωση της αεροπορίας σε κάθε έναν από τους μεσογειακούς εταίρους που ενδέχεται να συμμετάσχουν, υπερβαίνουν αναμφισβήτητα τις διαφορές που απαντούν στο πλαίσιο του ΚΕΑΧ. Δεύτερον, οι αεροπορικές διαπραγματεύσεις με τους μεσογειακούς εταίρους δεν θα διεξαχθούν με την προοπτική της προσχώρησης μέχρι μια συγκεκριμένη ημερομηνία. Τρίτον, η διαχείριση μιας «ενιαίας ευρωμεσογειακής αεροπορικής αγοράς», με τις ενιαίες δομές που προϋποθέτει, θα δημιουργούσε διοικητικό φόρτο, τον οποίο επί του παρόντος η Επιτροπή δεν είναι σε θέση να αναλάβει και να διεκπεραιώσει ικανοποιητικά. Τελευταίο, αλλά ίσως το σημαντικότερο, πρέπει να σημειωθεί ότι η Κοινότητα δεν μοιράζεται, μέσω της προαναφερθείσας πανευρωπαϊκής αεροπορικής συνεργασίας, τους ίδιους κανόνες, σε τομείς όπως η ασφάλεια έναντι ατυχημάτων και έναντι κακόβουλων πράξεων ή η διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας (ATM). Ως προς αυτούς τους τομείς, οι σχέσεις της Κοινότητας με τους μεσογειακούς εταίρους διέπονται μόνον από τις διατάξεις του Διεθνή Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO), όπως ισχύει και για όλες τις άλλες τρίτες χώρες του κόσμου.
37. Για όλους αυτούς του λόγους, η έναρξη διαπραγματεύσεων για αεροπορικές συμφωνίες με τις μεσογειακές χώρες, με βάση την επέκταση του κοινοτικού δικαίου του τομέα της αεροπορίας και την ανάθεση ρόλου στα θεσμικά όργανα της Κοινότητας, δεν είναι και η καλύτερη βάση που προσφέρεται για τις διαπραγματεύσεις αυτές. Στην περίπτωση αυτή, η Επιτροπή υποστηρίζει μια προσέγγιση που βασίζεται σε περισσότερο «κλασσικές» αεροπορικές συμφωνίες, με περιφερειακή εστίαση, ει δυνατόν, και χωρίς να αποκλείεται πιο ολοκληρωμένη συνεργασία σε πεδία κοινού ενδιαφέροντος.

##### *4.2.2. Η ανάγκη για ευέλικτη και συνεκτική προσέγγιση*

38. Στην ανακοίνωση σχετικά με την «Ευρύτερη Ευρώπη», που μνημονεύεται στην εισαγωγή της παρούσας ανακοίνωσης, σημειώνεται ότι «τα διαφορετικά στάδια της

---

<sup>17</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σχετικά με την ανάπτυξη ενός ευρωμεσογειακού δικτύου μεταφορών, της 24<sup>ης</sup> Ιουνίου 2003 (COM(2003) 376).

μεταρρύθμισης και της οικονομικής ανάπτυξης σημαίνουν επίσης ότι πρέπει να αναμένεται διαφορετικός βαθμός προόδου από τις γειτονικές χώρες την επόμενη δεκαετία». Έχοντας αυτό κατά νουν, η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι η αεροπορική πολιτική της Κοινότητας έναντι των μεσογειακών εταίρων της θα πρέπει να χαρακτηρίζεται από κάποια ευελιξία, ιδίως όσον αφορά τις μεταβατικές περιόδους.

39. Η Επιτροπή έχει την άποψη ότι δεν θα ήταν επιθυμητό να περιοριστούν οι φιλοδοξίες της Κοινότητας στη διαμόρφωση απλώς ενός δικτύου διαφορετικών σχέσεων μεταξύ Κοινότητας και τρίτων χωρών. Μόνον με τη σύναψη τελικώς, με όλους τους συμμετέχοντες εταίρους, συμφωνιών ελεύθερης αεροπλοΐας θα μπορούσε να αποφευχθεί ο κατακερματισμός των σχέσεων στον χώρο της αεροπορίας. Συν τοις άλλοις, το γεγονός αυτό θα μπορούσε επίσης να συμβάλει στη διευκόλυνση των επιχειρησιακών σχέσεων μεταξύ διαφόρων μεσογειακών εταίρων και να αυξήσει, επομένως, τις δυνατότητες για (υπο)περιφερειακή ολοκλήρωση. Ως εκ τούτου, οι διαπραγματεύσεις με τις διάφορες χώρες θα πρέπει να καταλήξουν σε κάποια συνοχή.

#### 4.2.3. Η ανάγκη για «ευρωμεσογειακές αεροπορικές συμφωνίες» – Βασικά χαρακτηριστικά

40. Η Επιτροπή πιστεύει ότι βάση της μεσογειακής αεροπορικής πολιτικής της πρέπει να αποτελέσει ένας νέος τύπος συμφωνιών: οι ευρωμεσογειακές αεροπορικές συμφωνίες. Αυτές οι συμφωνίες βασίζονται στην παραδοσιακή προσέγγιση των συμφωνιών ελεύθερης αεροπλοΐας (Open Aviation Agreements (OAA)), οι οποίες καλύπτουν ένα ολόκληρο φάσμα θεμάτων, που αποσκοπούν κατ' ουσία στο αμοιβαίο άνοιγμα των αγορών και στην άρση των οικονομικών εμποδίων στις συναλλαγές και τις επενδύσεις. Σύμφωνα με την εν λόγω προσέγγιση, κάθε μέρος θα είναι ουσιαστικά υπεύθυνο για την επιβολή της συμφωνίας στο έδαφός του και έναντι των υπηκόων του. Επιπλέον, η συμφωνία θα αφήνει περιθώρια για έναν ορισμένο βαθμό ελέγχου, ώστε να εξασφαλίζεται η εκπλήρωση των ανειλημμένων υποχρεώσεων, συμπεριλαμβανομένης της ανταλλαγής πληροφοριών για τα συστήματα του άλλου μέρους, και του ελέγχου τους, προκειμένου να αποφεύγεται στρέβλωση του ανταγωνισμού.

41. Αναπόσπαστο μέρος οιασδήποτε συμφωνίας θα πρέπει να αποτελούν αυστηρές διατάξεις για την αεροπορική ασφάλεια, στις οποίες χρειάζεται να λαμβάνονται πλήρως υπόψη οι διαδικασίες και τα πρότυπα που ισχύουν στο έδαφος της Κοινότητας, καθώς και οι τρέχουσες εξελίξεις εντός της Κοινότητας (όπου συμπεριλαμβάνονται οι εξελίξεις λόγω της ίδρυσης του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας). Το αυτό ισχύει και όσον αφορά την ασφάλεια έναντι κακόβουλων πράξεων.

42. Σχετικά με τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας, στη συμφωνία πρέπει να εξασφαλίζεται ότι, άπαξ και εκδοθεί η προβλεπόμενη κοινοτική νομοθεσία για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, θα υπάρχει δυνατότητα να δοθεί μέγιστη ώθηση προς την κατεύθυνση της εναρμόνισης και της ολοκλήρωσης.

43. Μπορεί να συμπεριληφθεί ειδικό κεφάλαιο όσον αφορά την ανάπτυξη της αεροπορίας και/ή την (τεχνική) βοήθεια, με παραπομπή ενδεχομένως στα

υφιστάμενα κονδύλια (MEDA,...), καθώς και στο γενικό πλαίσιο των σχέσεων μεταξύ της ΕΕ και των μεσογειακών εταίρων<sup>18</sup>.

44. Τέλος, η Επιτροπή προτείνει να συμπεριληφθεί «ρήτρα του μάλλον ευνοούμενου κράτους», η οποία να περιορίζεται στους μεσογειακούς εταίρους της. Μέσω της ρήτρας αυτής, η Κοινότητα και ένας μεσογειακός εταίρος θα καταβάλουν προσπάθειες να προσφέρουν τα μέτρα απελευθέρωσης που έχουν συμφωνηθεί μεταξύ τους σε οιονδήποτε άλλον μεσογειακό εταίρο με τον οποίο υφίσταται ήδη παρόμοια ευρωμεσογειακή αεροπορική συμφωνία. Εάν η δεύτερη χώρα θελήσει να δεχθεί αυτή την προσφορά, είναι προφανώς υποχρεωμένη να ανταποδώσει ομοίως στην Κοινότητα και στην πρώτη χώρα. Εάν αρνηθεί την προσφορά, δεν θα υπάρξει αμοιβαιότητα και η «επέκταση» δεν πραγματοποιείται. Με τη προσέγγιση αυτή, αφενός, γίνονται σεβαστές οι δυσκολίες που επικρατούν στις διμερείς σχέσεις μεταξύ ορισμένων μεσογειακών εταίρων, ενώ, αφετέρου, δημιουργείται σημαντική δυναμική προς μεγαλύτερο πολυμερές άνοιγμα στον τομέα της αεροπορίας.

#### 4.2.4. Διαπραγματεύσεις για ευρωμεσογειακή αεροπορική συμφωνία με το Μαρόκο

45. Λόγω της γενικής πολιτικής και οικονομικής του κατάστασης, της σπουδαιότητας της αεροπορικής του αγοράς, του επιπέδου ανάπτυξης του αεροπορικού του τομέα, καθώς και της δεδηλωμένης διάθεσης να αρχίσει αεροπορικές διαπραγματεύσεις με την Κοινότητα<sup>19</sup>, η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι, μεταξύ των γειτόνων της Κοινότητας στο Μαγκρέμπ, το Μαρόκο εμφανίζει σήμερα τις καλύτερες προοπτικές για καρποφόρες διαπραγματεύσεις με σκοπό την κατάρτιση συνολικής αεροπορικής συμφωνίας.
46. Με περισσότερο από το 70% των εξαγωγών του να έχει προορισμό την Κοινότητα, και περισσότερο από το 65% των εισαγωγών του να προέρχεται από την Κοινότητα, η Κοινότητα είναι, με μεγάλη διαφορά, ο κυριότερος εμπορικός εταίρος του Μαρόκου<sup>20</sup>. Όσον αφορά την αεροπορία, οι αεροπορικές μεταφορές μεταξύ Κοινότητας και Μαρόκου παρουσίασαν σταθερή αύξηση κατά την τελευταία πενταετία<sup>21,22</sup>. Η κίνηση που οφείλεται στον τουρισμό δίχως άλλο παίζει καίριο ρόλο σε αυτές τις σχέσεις: το 2000, το 49,8% όλων των τουριστών που επισκέφθηκαν το Μαρόκο προέρχονταν από την ΕΕ, και σε αυτούς τους τουρίστες αναλογεί περισσότερο από το 80% των διανυκτερεύσεων των κατοίκων εξωτερικού<sup>23</sup>. Η μεγάλη πλειοψηφία αυτών των τουριστών από την Κοινότητα ταξίδευσαν

<sup>18</sup> Βλέπε, συγκεκριμένα, το κεφάλαιο περί «χρηματοδότησης» στην ανακοίνωση σχετικά με την ανάπτυξη ενός ευρωμεσογειακού δικτύου μεταφορών.

<sup>19</sup> Δήλωση από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, κατά την 3<sup>η</sup> συνεδρίαση της επιτροπής σύνδεσης ΕΕ-Μαρόκου (Ραμπάτ, 21 Οκτωβρίου 2003).

<sup>20</sup> Αριθμητικά στοιχεία του Eurostat και του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου (IMF) για το 2000.

<sup>21</sup> Σύμφωνα με τα αριθμητικά στοιχεία του Eurostat, ο αριθμός των ετησίως διαθέσιμων θέσεων, σε τακτικές και μη τακτικές πτήσεις, υπερέβη για πρώτη φορά το όριο των 4 εκατομμυρίων θέσεων το 2000.

<sup>22</sup> Από τους σχεδόν 7 εκατομ. επιβάτες των αερομεταφορών, με προορισμό ή αφετηρία το Μαρόκο το 2001 (χωρίς να περιλαμβάνονται οι διερχόμενοι επιβάτες και οι επιβάτες γενικής αεροπλοΐας), περίπου 1,7 εκατομ. ήταν επιβάτες εσωτερικών πτήσεων, τα δε υπόλοιπα 5 εκατομ. ήταν επιβάτες διεθνών πτήσεων. Το 80% των διεθνών επιβατών προέρχονταν από την ΕΕ των 25, από τους οποίους οι μισοί προέρχονταν από τη Γαλλία (στοιχεία από την ιστοθέρση του Υπουργείου Μεταφορών του Μαρόκου).

<sup>23</sup> Τεχνικό έγγραφο της Παγκόσμιας Τράπεζας αριθ. 527 "Transport Policies for the Euro-Mediterranean Free-Trade Area".

αεροπορικώς. Επιπλέον, η κίνηση που σχετίζεται με τη μετανάστευση («επισκέψεις φίλων και συγγενών») εξασφαλίζει επιπρόσθετες κυκλοφοριακές ροές<sup>24</sup>.

### **Οι τρεις κυριότεροι συντελεστές της αεροπορίας του Μαρόκου**

#### Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών

Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών του Μαρόκου είναι υπεύθυνο για τις κυριότερες πτυχές της αεροπορίας στο Μαρόκο. Είναι το όργανο που χορηγεί άδειες, διορίζει και εξουσιοδοτεί στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, όπως είναι και το κυρίως υπεύθυνο όργανο για νομοθετικές και κανονιστικές ενέργειες στο πλαίσιο της αεροπορίας, όπου συμπεριλαμβάνεται η διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας (ATM), η ασφάλεια έναντι ατυχημάτων και έναντι κακόβουλων πράξεων (το Υπουργείο επιτελεί επίσης το έργο της διερεύνησης ατυχημάτων). Το Υπουργείο εκπροσωπεί ομοίως την αεροπορία του Μαρόκου σε διεθνές επίπεδο, επίσης και όσον αφορά διαπραγματεύσεις συμφωνιών αεροπορικών γραμμών.

#### Η Εθνική Αερολιμενική Αρχή

Η Εθνική Αερολιμενική Αρχή είναι η κρατική υπηρεσία που διαχειρίζεται τους κύριους αερολιμένες του Μαρόκου (17, εκ των οποίων 7 είναι διεθνείς, ενώ τρεις αερολιμένες εξυπηρετούν περισσότερους από 1 εκατομμύριο επιβάτες ετησίως), οι οποίοι εξυπηρέτησαν περισσότερους από 7 εκατομ. επιβάτες το 2001 (συμπεριλαμβάνονται περίπου 200.000 διερχόμενοι επιβάτες και 90.000 επιβάτες γενικής αεροπλοΐας)<sup>25</sup>.

#### Royal Air Maroc

Η Royal Air Maroc (RAM), ο εθνικός αερομεταφορέας του Μαρόκου, εκτελεί τακτικές διεθνείς πτήσεις από το Μαρόκο σε προορισμούς στην Αφρική, την Ευρώπη και τη Βόρειο Αμερική, όπως και διατηρεί εσωτερικό δίκτυο και δίκτυο ναυλωμένων πτήσεων. Το 2002, η εταιρεία εξυπηρέτησε 3,3 εκατομ. επιβάτες για 44 προορισμούς, με έναν στόλο 30 αεροσκαφών και σχεδόν 6.000 υπαλλήλους. Αν και, για μερικά χρόνια, η ιδιωτικοποίηση (μέχρι 25%) της εταιρείας υπήρξε θέμα υψηλής πολιτικής προτεραιότητας, η RAM ανήκει σε πολύ μεγάλο ποσοστό στο δημόσιο, με περιορισμένη συμμετοχή από την Air France (4%) και την Iberia (1,3%)<sup>26</sup>. Σύμφωνα με πρόσφατες δηλώσεις του Διευθύνοντος Συμβούλου της RAM, στρατηγικός στόχος της εταιρείας είναι να διαμορφώσει τη βάση της στην Καζαμπλάνκα σε περιφερειακό κόμβο μεταξύ της Δυτικής Αφρικής και του υπόλοιπου κόσμου, που είναι ειδικό τμήμα της αγοράς, το οποίο σήμερα εξυπηρετούν οι κοινοτικοί αερολιμένες εν γένει, και ειδικότερα το Παρίσι. Από το 2000, η εταιρεία συμμετέχει κατά πλειοψηφία (51%) στην Air Senegal. Εξ άλλου, η

<sup>24</sup> Με περισσότερο από 1 εκατομ. υπηκόους κατοίκους εξωτερικού, οι οποίοι αφικνούνται ετησίως σε αεροδρόμια του Μαρόκου, σε αυτό το φαινόμενο οφείλεται περισσότερο από το ένα τρίτο όλων των αφίξεων σε αεροδρόμια του Μαρόκου (Αριθμητικά στοιχεία του Eurostat για το 2001 – Tourism in the Mediterranean Countries).

<sup>25</sup> Καζαμπλάνκα (3.515.189), Μαρακές (1.393.015) και Agadir (1.098.618), όλα τα αριθμητικά στοιχεία για το 2001 από το Υπουργείο Μεταφορών του Μαρόκου. Σύμφωνα με την ίδια πηγή, κατά την περίοδο 1991-2001, στον αερολιμένα της Καζαμπλάνκας, ιδίως, σημειώθηκε σημαντική αύξηση· ο αριθμός διακινουμένων επιβατών υπερδιπλασιάστηκε κατά την περίοδο αυτή.

<sup>26</sup> Στοιχεία από την ιστοθέρση της Royal Air Maroc.

RAM έχει αρχίσει να αναλαμβάνει τα δρομολόγια του Δυτικοαφρικανικού αερομεταφορέα Air Afrique, που δεν υπάρχει πλέον<sup>27</sup>.

### ***Η ιδιαίτερη βαρύτητα της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας στην αεροπορία μεταξύ Κοινότητας και Μαρόκου***

Από στρατηγική άποψη, η ανάγκη για στενές σχέσεις μεταξύ της Κοινότητας και του Μαρόκου, στο πεδίο της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (ATM), απορρέει από τη γεωγραφική θέση του Μαρόκου. Οι πτήσεις μεταξύ της Ισπανίας και των Καναρίων νήσων της, όπως και οι περισσότερες πτήσεις μεταξύ της Κοινότητας και των προορισμών στη Λατινική Αμερική διέρχονται από την ενιαία περιοχή πληροφοριών πτήσης (FIR) της Καζαμπλάνκας.

Επ' αυτού, χρειάζεται να σημειωθεί ότι το Μαρόκο ήταν η πρώτη Βορειοαφρικανική χώρα που έχει συνάψει διμερή συμφωνία με τον Eurocontrol, βάσει της οποίας ο Eurocontrol ήδη υπολογίζει, χρεώνει, εισπράττει και διαχειρίζεται τα τέλη πορείας.

Είναι προφανές ότι η ανάγκη για όσο το δυνατόν στενότερες σχέσεις, στο πεδίο της ATM, δεν μπορεί παρά αυξηθεί, ενόψει της υλοποίησης του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού και της εφαρμογής του περιορισμένου κάθετου διαχωρισμού στη διαχείριση της ροής. Ομοίως, η Κοινότητα, μαζί με το Μαρόκο, θα χρειαστεί να σταθμίσουν το ζήτημα της συμμετοχής του Μαρόκου στην ευρωπαϊκή περιοχή πληροφοριών πτήσης ανώτερου εναέριου χώρου (EUIR), ως σημαντική πτυχή της πρωτοβουλίας για τον ενιαίο ουρανό.

Τόσο από άποψη ασφάλειας, όσο και από άποψη απόδοσης, οι κοινοτικοί αερομεταφορείς αναμένεται να κερδίσουν από ακόμη στενότερες σχέσεις στο πεδίο της ATM, που φαίνεται ότι θα αποφέρουν τόσο μεγαλύτερα οφέλη όσο το δυνατόν ευρύτερη είναι η εφαρμογή των κοινοτικών προτύπων.

47. Επομένως, η Επιτροπή συνιστά στο Συμβούλιο να την εξουσιοδοτήσει να αρχίσει διαπραγματεύσεις για ευρωμεσογειακή αεροπορική συμφωνία μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και του Βασιλείου του Μαρόκου.
- 4.2.5. *Διαπραγματεύσεις για ευρωμεσογειακή αεροπορική συμφωνία με τον Λίβανο και την Ιορδανία*
48. Λόγω της ταχέως αυξανόμενης σπουδαιότητας της αεροπορικής του αγοράς, της ιδιαίτερα ανοικτής αεροπορικής πολιτικής που ακολουθεί έναντι τρίτων χωρών εν γένει, και της Κοινότητας ειδικότερα<sup>28</sup>, καθώς και της δεδηλωμένης διάθεσης να αρχίσει αεροπορικές διαπραγματεύσεις με την Κοινότητα, η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι, μεταξύ των γειτόνων της Κοινότητας στο Μασρέκ, ο Λίβανος εμφανίζει σήμερα καλές προοπτικές για καρποφόρες διαπραγματεύσεις με σκοπό την κατάρτιση συνολικής αεροπορικής συμφωνίας.
49. Με περίπου 20% των εξαγωγών του να έχει προορισμό την Κοινότητα, και περισσότερο από το 44% των εισαγωγών του να προέρχεται από την Κοινότητα (με συνεχώς αυξανόμενη αξία τόσο των εισαγωγών, όσο και των εξαγωγών), η

<sup>27</sup> *Flight International*, Απρίλιος 2002.

<sup>28</sup> Βλέπε: "Lebanon's Experience in Air Transport Liberalisation in the Middle East", ATConf/5 2003, ICAO Μόντρεαλ.

Κοινότητα είναι κύριος εμπορικός εταίρος του Λιβάνου<sup>29</sup>. Στην επιβατική κίνηση στον Διεθνή Αερολιμένα της Βηρυτού παρατηρήθηκε αδιάκοπη ετήσια αύξηση, μεταξύ 1988 και 2000, η οποία ανέρχεται σε τουλάχιστον 10% σχεδόν κάθε χρόνο κατά την περίοδο αυτή<sup>30</sup>.

#### **Πρόσφατες αεροπορικές εξελίξεις στον Λίβανο**

Η κυβέρνηση του Λιβάνου αποφάσισε, το 2000, να εφαρμόσει πολιτική ελεύθερης αεροπλοΐας, η οποία περιλαμβάνει δικαιώματα πέμπτης ελευθερίας, χωρίς αμοιβαιότητα. Θα συσταθεί αυτόνομη Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας, ως γνήσια ρυθμιστική αρχή, η οποία θα αντικαταστήσει τη Γενική Διεύθυνση Πολιτικής Αεροπορίας, που υπάγεται στο Υπουργείο Δημοσίων Έργων και Μεταφορών. Για το κτίριο όπου θα εδρεύει η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας, θα διατεθεί τεχνική βοήθεια από κονδύλια του προγράμματος MEDA.

Ο εθνικός αερομεταφορέας του Λιβάνου, η Middle East Airlines, έως τώρα έχει ωφεληθεί από την πολιτική ελεύθερης αεροπλοΐας. Αφού σημείωσε ζημίες ύψους άνω των 400 εκατομ. δολλαρίων, στο χρονικό διάστημα 1994-2001, κατά το οικονομικό έτος 2002 η Middle East Airlines θα έχει πιθανώς τα πρώτα κέρδη από τα μέσα της δεκαετίας του '70. Η άλλη διεθνής αεροπορική εταιρεία με έδρα τον Λίβανο είναι η Trans Mediterranean Airways, εταιρεία που μεταφέρει μόνον φορτίο.

Ο Διεθνής Αερολιμένας της Βηρυτού διαθέτει σημαντικό δυναμικό για αύξηση της αεροπορικής κίνησης, καθώς η μεταφορική ικανότητα του αερολιμένα, που ανέρχεται σε έξι εκατομμύρια επιβάτες ετησίως, είναι διπλάσια από τον σημερινό όγκο επιβατικής κίνησης.

50. Γενικά, η Ιορδανία ακολουθεί πολιτική απελευθέρωσης στην οικονομία και το εμπόριο, γεγονός το οποίο καθιστά ακόμη σημαντικότερες τις σχέσεις της με την Κοινότητα, επίσης και υπό το πρίσμα της Συμφωνίας Σύνδεσης ΕΕ-Ιορδανίας, που άρχισε να ισχύει το 2002.
51. Ειδικότερα, η κυβέρνηση επιδιώκει να καθιερώσει πολιτική ελεύθερης αεροπλοΐας, επίσης και για να προωθήσει την περαιτέρω ανάπτυξη του τουρισμού. Επ' αυτού, αξίζει να σημειωθεί ότι καταρτίζεται ένα σημαντικό πρόγραμμα MEDA, με σκοπό να παρασχεθεί συνδρομή στην Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας της Ιορδανίας προκειμένου να εφαρμόσει την κυβερνητική πολιτική απελευθέρωσης των αγορών και να εισαγάγει συνολικό ρυθμιστικό πλαίσιο στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας.
52. Μολονότι, σε απόλυτους αριθμούς, η αεροπορική κίνηση μεταξύ της Κοινότητας και της Ιορδανίας είναι μάλλον περιορισμένη (περίπου το ήμισυ εκείνης του Λιβάνου), σημείωσε αδιάκοπη αύξηση, συνολικά 250% μεταξύ 1991 και 2001, όταν ολόκληρη η οικονομία της Ιορδανίας επλήγη ιδιαίτερα από τα γεγονότα κατόπιν της 11<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου 2001. Το 2003, τα δύο τρίτα όλων των τακτικών δρομολογίων μεταξύ της Κοινότητας και της Ιορδανίας εκτελέστηκαν από τον εθνικό αερομεταφορέα της Ιορδανίας, τη Royal Jordanian<sup>31</sup>, της οποίας η ιδιωτικοποίηση ανεστάλη κατόπιν της

<sup>29</sup> Αριθμητικά στοιχεία του Eurostat και του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου (IMF) για το 2001.

<sup>30</sup> Συγκεντρωτικά αριθμητικά στοιχεία του OAG. Για το 1998, στις 8 κύριες πόλεις σύνδεσης με τη Βηρυτό οι 5 συμπεριλάμβαναν αερολιμένες της διευρυμένης Κοινότητας.

<sup>31</sup> Συγκεντρωτικά αριθμητικά στοιχεία του OAG για το 2003.

11<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου 2001 και η οποία εξακολουθεί να επωφελείται από τη σημαντική στήριξη που προσφέρεται από την ιορδανική κυβέρνηση<sup>32</sup>. Το πιο ενδιαφέρον στοιχείο, όμως, είναι η επιθυμία της ιορδανικής κυβέρνησης να καταστήσει τον αερολιμένα του Αμμάν «Queen Alia» σημαντικό κόμβο (φορτίου) στη Μέση Ανατολή προς την πλευρά της Μεσογείου.

53. Επομένως, η Επιτροπή συνιστά στο Συμβούλιο να την εξουσιοδοτήσει να αρχίσει διαπραγματεύσεις για ευρωμεσογειακή αεροπορική συμφωνία μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Δημοκρατίας του Λιβάνου, αφενός, και μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και του Βασιλείου της Ιορδανίας, αφετέρου.

## 5. ΤΟΥΡΚΙΑ

54. Για την καθιέρωση εξωτερικής αεροπορικής πολιτικής της Κοινότητας έναντι των γειτονικών της χωρών απαιτείται προσεκτική εκτίμηση των αεροπορικών σχέσεων με την Τουρκία.

55. Η Επιτροπή καλεί τις τουρκικές αρχές να αρχίσουν διαπραγματεύσεις, βάσει της «οριζόντιας» εντολής της, με σκοπό τη σύναψη κοινοτικής συμφωνίας, με την οποία ευθυγραμμίζονται πλήρως με το κοινοτικό δίκαιο οι διμερείς συμφωνίες των κρατών μελών με την Τουρκία. Καθώς η Επιτροπή ήδη διαθέτει την εντολή αυτή, οι εν λόγω διαπραγματεύσεις θα μπορούσαν να αρχίσουν το συντομότερο δυνατόν.

56. Ωστόσο, είναι επιθυμητό να υπάρξουν ακόμη στενότερες αεροπορικές σχέσεις, μέσω συνολικής αεροπορικής συμφωνίας μεταξύ της διευρυμένης Κοινότητας και της Τουρκίας, τόσο λαμβανομένου υπόψη του καθεστώτος της Τουρκίας ως υποψηφίας χώρας, όσο και από οικονομική άποψη. Η Κοινότητα είναι, με μεγάλη διαφορά, ο σπουδαιότερος εμπορικός εταίρος της Τουρκίας, όσον αφορά τις εξαγωγές, αλλά και τις εισαγωγές, η Τουρκία δε είναι σήμερα ο 10<sup>ος</sup> μεγαλύτερος «πελάτης» της Κοινότητας και ο 11<sup>ος</sup> μεγαλύτερος προμηθευτής της<sup>33</sup>. Όσον αφορά την αεροπορία, η Τουρκία είναι ο πρώτος σε προτίμηση προορισμός του κοινοτικού τουρισμού στη λεκάνη της Μεσογείου και αποτελεί σημαντική αγορά για τα ταξίδια που γίνονται για επισκέψεις φίλων και συγγενών. Όντως, από όλη την επιβατική κίνηση μεταξύ της Κοινότητας και όλων των χωρών που εμπίπτουν στο γεωγραφικό πεδίο της παρούσας ανακοίνωσης, η κίνηση μεταξύ Κοινότητας και Τουρκίας αντιπροσωπεύει περισσότερο από το ένα τρίτο, τόσο για τις τακτικές, όσο και τις μη τακτικές πτήσεις<sup>34</sup>. Λόγω της γεωγραφικής της θέσης, η Τουρκία είναι επίσης πολλά υποσχόμενος εταίρος στις μεταφορές φορτίου.

57. Συν τοις άλλοις, οι στενές αεροπορικές σχέσεις μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Τουρκίας δικαιολογούνται βάσει του γεγονότος ότι η Τουρκία είναι αναμφισβήτητα μέλος της ευρωπαϊκής αεροπορικής «οικογένειας», και με αυτή την

---

<sup>32</sup> Το 2002, η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας της Ιορδανίας και η Royal Jordanian υπέγραψαν και συμφωνία, βάσει της οποίας παραχωρείται στη Royal Jordanian το αποκλειστικό δικαίωμα να εκτελεί τακτικές πτήσεις από και προς το Ηνωμένο Βασίλειο, για τετραετή περίοδο, επιτρέποντας στις άλλες αεροπορικές εταιρείες της Ιορδανίας να εκτελούν μόνον ναυλωμένες πτήσεις κατά την αυτή περίοδο.

<sup>33</sup> Eurostat, αριθμητικά στοιχεία για το 2002.

<sup>34</sup> Αριθμητικά στοιχεία του OAG για το 2003. Όσον αφορά τις τακτικές γραμμές, οι τουρκοί αερομεταφορείς παραδοσιακά εξυπηρετούσαν έως και δύο τρίτα αυτής της αγοράς. Από το 2001, όμως, η αγορά φαίνεται ότι έχει αρχίσει να κατανέμεται περισσότερο ισομερώς μεταξύ κοινοτικών και τουρκικών αερομεταφορέων.

ιδιότητα, πλήρες μέλος όλων των διακυβερνητικών δομών αεροπορικής συνεργασίας στην Ευρώπη (ECAC, JAA, Eurocontrol).

58. Κατά την Επιτροπή, επαρκούν τα επιχειρήματα αυτά για να συναχθεί ότι, αν και οι μελλοντικές αεροπορικές σχέσεις με την Τουρκία θα μπορούσαν να έχουν ορισμένες αρχές κοινές με τις ευρωμεσογειακές αεροπορικές συμφωνίες (όπως την ελεύθερη αεροπορική αγορά που περιλαμβάνουν), η αεροπορική συνεργασία Κοινότητας-Τουρκίας, σε τομείς όπως η ασφάλεια έναντι ατυχημάτων και έναντι κακόβουλων πράξεων και η διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας, θα μπορούσε να επεκταθεί περαιτέρω. Επίσης, εξακολουθεί να υπάρχει η εναλλακτική δυνατότητα να ενταχθεί ενδεχομένως η Τουρκία στον Κοινό Ευρωπαϊκό Αεροπορικό Χώρο.
59. Επομένως, η Επιτροπή σκοπεύει να συμμετάσχει ενεργά σε διερευνητικές επαφές με τις τουρκικές αρχές, προκειμένου να εκτιμήσει τις δυνατότητες για αεροπορική συμφωνία Κοινότητας-Τουρκίας, με σκοπό όσο το δυνατόν ευρύτερη αεροπορική συνεργασία.

## **6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

- 1.1 Βάσει της οριζόντιας εντολής που της ανατέθηκε από το Συμβούλιο στις 5 Ιουνίου του 2003, η Επιτροπή αρχίζει συστηματικά διαπραγματεύσεις με όλες τις γειτονικές χώρες της Κοινότητας, προκειμένου να αντικαταστήσει, με κοινοτικές συμφωνίες, εκείνες τις διατάξεις των διμερών αεροπορικών συμφωνιών μεταξύ των κρατών μελών και των γειτονικών χωρών οι οποίες αντίκεινται προς το κοινοτικό δίκαιο, κατόπιν των αποφάσεων του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων της 5<sup>ης</sup> Νοεμβρίου 2002.
- 1.2 Η Επιτροπή προβλέπει τη σύναψη συνολικών αεροπορικών συμφωνιών, τύπου «ενιαίας αγοράς», με γειτονικές χώρες που συμμετέχουν σε πλαίσιο πανευρωπαϊκής αεροπορικής συνεργασίας. Για τον σκοπό αυτόν, η Επιτροπή συνιστά να διευρυνθεί η υπάρχουσα διαπραγματευτική εντολή της για έναν Κοινό Ευρωπαϊκό Αεροπορικό Χώρο, ώστε να συμπεριλάβει και τις πέντε χώρες των Δυτικών Βαλκανίων.
- 1.3 Η Επιτροπή προβλέπει τη σύναψη ευρωμεσογειακών αεροπορικών συμφωνιών με τους μεσογειακούς εταίρους της Κοινότητας. Η Επιτροπή συνιστά να αρχίσουν αυτές οι διαπραγματεύσεις με το Μαρόκο, τον Λίβανο και την Ιορδανία.
- 1.4 Όσον αφορά την Τουρκία, η Επιτροπή θα προβεί σε προκαταρκτικές συζητήσεις, με σκοπό να καταλήξει σε όσο το δυνατόν ευρύτερη αεροπορική συνεργασία, μέσω αεροπορικής συμφωνίας Κοινότητας-Τουρκίας, για την οποία θα ζητηθεί διαπραγματευτική εντολή, με βάση την έκβαση των εν λόγω προκαταρκτικών συζητήσεων.