



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 30.8.2011
COM(2011) 527 τελικό

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Δημιουργία κοινού εναέριου χώρου με τη Δημοκρατία του Αζερμπαϊτζάν

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Δημιουργία κοινού εναέριου χώρου με τη Δημοκρατία του Αζερμπαϊτζάν

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στην ανακοίνωσή της του 2005 με τίτλο «Προγραμματισμός της εξωτερικής πολιτικής αερομεταφορών της Κοινότητας»¹, η Επιτροπή τόνισε τη σημασία της δημιουργίας κοινού εναέριου χώρου με τους ανατολικούς και νότιους γείτονές της. Τελικός στόχος του εν λόγω κοινού εναέριου χώρου είναι η δημιουργία μιας ευρείας και ανοιχτής αγοράς αερομεταφορών βασισμένης σε κοινούς κανόνες. Τον Ιούνιο 2005, το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης υποστήριξε τον εν λόγω στόχο και εξέφρασε την ικανοποίησή του για την πρόοδο που σημειώθηκε με την ένταξη των γειτονικών χωρών της ΕΕ στο πλαίσιο αυτό².

Η Επιτροπή εξέτασε την εφαρμογή της εν λόγω διαδικασίας στην ανακοίνωσή της του 2008 με τίτλο «Κοινός αεροπορικός χώρος με τις γειτονικές χώρες έως το 2010: έκθεση προόδου»³, και κατέληξε στο συμπέρασμα ότι τα αποτελέσματα της διαδικασίας αυτής ήταν θετικά και ότι πρέπει να επιταχυνθεί. Επιπλέον, η Επιτροπή δημοσίευσε, τον Ιούλιο του 2011, ανακοίνωση με τίτλο «Η ΕΕ και οι γειτονικές της περιοχές: Ανανεωμένη προσέγγιση συνεργασίας στις μεταφορές»⁴. Στην εν λόγω ανακοίνωση επαναλαμβάνεται ότι η πολιτική για τον Κοινό Ευρωπαϊκό Αεροπορικό Χώρο (ΚΕΑΧ) έχει σχεδιαστεί έτσι ώστε να επιτρέπει το σταδιακό άνοιγμα της αγοράς μεταξύ της ΕΕ και των γειτόνων της, σε συνδυασμό με ρυθμιστική σύγκλιση, μέσω της βαθμιαίας εφαρμογής των κανόνων της ΕΕ. Η διαδικασία ανοίγματος της αγοράς και η ρυθμιστική σύγκλιση εξελίσσονται εκ παραλλήλου, ώστε να προωθηθούν ο θεμιτός ανταγωνισμός και τα πρότυπα της ΕΕ για την ασφάλεια πτήσεων, την ασφάλεια από έκνομες ενέργειες, το περιβάλλον και άλλα πρότυπα. Ο ΚΕΑΧ υλοποιείται μέσω συνολικών αεροπορικών συμφωνιών, με τις οποίες προωθούνται οι συνολικές σχέσεις στους τομείς της οικονομίας, του εμπορίου και του τουρισμού και παρέχονται νέες ευκαιρίες σε φορείς εκμετάλλευσης και ευρύτερες επιλογές στους καταναλωτές. Η μεγαλύτερη ενοποίηση των αγορών μεταφορών της ΕΕ με τις υποψήφιες χώρες και τις χώρες της ευρωπαϊκής πολιτικής γειτονίας μπορεί να καταστήσει τις συνδέσεις μεταφορών ταχύτερες, φθηνότερες και αποτελεσματικότερες, προς όφελος των πολιτών και των επιχειρήσεων.

Η διεύρυνση της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το 2004 και το 2007, ενίσχυσε περισσότερο την αλληλεξάρτηση μεταξύ της ΕΕ και των γειτόνων της. Τον Ιούνιο 2006, η ΕΕ και τα κράτη μέλη της υπόγραψαν τη συμφωνία για Κοινό Ευρωπαϊκό Αεροπορικό Χώρο (ΚΕΑΧ) με τις χώρες των Δυτικών Βαλκανίων, την οποία ακολούθησε η πρώτη Ευρωμεσογειακή Συμφωνία Αερομεταφορών με το Μαρόκο, τον Δεκέμβριο

¹ COM (2005) 79 τελικό της 11.3.2005.

² Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης της 27ης Ιουνίου 2005: «Συμπεράσματα σχετικά με τον προγραμματισμό της εξωτερικής πολιτικής αερομεταφορών της Κοινότητας».

³ COM (2008) 596 τελικό της 1.10.2008.

⁴ COM(2011) 415 τελικό της 7.7.2011.

του 2006. Τον Δεκέμβριο του 2010 υπογράφηκε η ευρωμεσογειακή αεροπορική συμφωνία με την Ιορδανία και συμφωνία για Κοινό Αεροπορικό Χώρο με την Γεωργία. Συνεχίζονται οι διαπραγματεύσεις με την Ουκρανία, το Λίβανο, το Ισραήλ και τη Μολδαβία και στο εγγύς μέλλον αναμένεται να αρχίσουν με την Τυνησία.

Η δημιουργία ευρύτερου κοινού αεροπορικού χώρου παρουσιάζει ποικίλα πλεονεκτήματα. Στηρίζει:

- την εφαρμογή της Ευρωπαϊκής Πολιτικής Γειτονίας, διευκολύνοντας την ανάπτυξη μιας ολοκληρωμένης αεροπορικής αγοράς και την εξασφάλιση καλύτερων μεταφορικών συνδέσεων μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων χωρών·
- την οικονομική ανάπτυξη χωρών με προοπτική να αποτελέσουν μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης·
- την προώθηση ευρωπαϊκών προτύπων υψηλού επιπέδου σε θέματα αερομεταφορών, συμβάλλοντας κατ' αυτόν τον τρόπο στη διασφάλιση υψηλών επιπέδων ασφάλειας πτήσεων και ασφάλειας από έκνομες ενέργειες σε όλη την ευρύτερη περιοχή·
- τη θεσμική συνεργασία μεταξύ των αρμόδιων αρχών, όπως σε θέματα ασφάλειας πτήσεων·
- τη μελλοντική ανάπτυξη του συνολικού κλάδου των αερομεταφορών στην Ευρώπη, παρέχοντας ένα συνεκτικό κανονιστικό πλαίσιο για τη διευρυμένη αγορά.

Η παρούσα ανακοίνωση εξετάζει το ειδικό θέμα των σχέσεων στον τομέα των αερομεταφορών μεταξύ της ΕΕ και της Δημοκρατίας του Αζερμπαϊτζάν (στο εξής Αζερμπαϊτζάν). Δεδομένης της γεωγραφικής θέσης του Αζερμπαϊτζάν, είναι καίριας σημασίας παράγοντας για την οικονομική ανάπτυξη της χώρας αυτής να αναπτύξει καλές αεροπορικές συνδέσεις με την ΕΕ. Η στρατηγική του θέση στο σταυροδρόμι της Ευρώπης και της Ασίας καθιστά το Αζερμπαϊτζάν προφανή υποψήφιο για τη σύναψη συμφωνίας για Κοινό Αεροπορικό Χώρο με την ΕΕ.

Τον Ιανουάριο του 2011 οι αζερικές αρχές εξέφρασαν ενδιαφέρον να διαπραγματευθούν συμφωνία για Κοινό Αεροπορικό Χώρο με την ΕΕ. Στη συνέχεια, εκπονήθηκε οικονομική ανάλυση των πιθανών επιπτώσεων της σύναψης συμφωνίας του είδους αυτού⁵.

Με βάση τις εργασίες που συνοψίζονται στην παρούσα ανακοίνωση, η Επιτροπή συνιστά στο Συμβούλιο να την εξουσιοδοτήσει να διαπραγματευθεί διεξοδική συμφωνία για κοινό αεροπορικό χώρο με το Αζερμπαϊτζάν. Βάσει της λογικής των συμφωνιών που έχουν συναφθεί μεταξύ της ΕΕ και άλλων γειτονικών χωρών, η συμφωνία αυτή πρέπει να συνδυάζει το σταδιακό άνοιγμα της αγοράς με παράλληλη διαδικασία συνεργασίας σε κανονιστικά θέματα και σταδιακή εναρμόνιση.

⁵

Η οικονομική μελέτη διεξήχθη από την Steer Davies Gleave και έχει τίτλο «Study on the economic benefit of a Common Aviation Area Agreement between the EU and the Republic of Azerbaijan» (Μελέτη περί του οικονομικού οφέλους από συμφωνία για Κοινό Αεροπορικό Χώρο μεταξύ της ΕΕ και της Δημοκρατίας του Αζερμπαϊτζάν), Λονδίνο, Ιούλιος 2011.

Προτεραιότητα πρέπει να δοθεί στο άνοιγμα της αγοράς, στην ελευθερία εγκατάστασης, στην εξασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού και κοινών κανόνων στους τομείς της ασφάλειας πτήσεων, της ασφάλειας από έκνομες ενέργειες, της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, των κοινωνικών συνθηκών και της προστασίας του περιβάλλοντος. Στην περιοχή του Καυκάσου παρόμοια συμφωνία έχει ήδη συναφθεί με την Γεωργία.

2. ΕΕ-ΑΖΕΡΜΠΑΪΤΖΑΝ: ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΣΧΕΣΕΙΣ

Την τελευταία δεκαετία, η ΕΕ και το Αζερμπαϊτζάν έχουν συνάψει στενές σχέσεις:

- Η συμφωνία εταιρικής σχέσης και συνεργασίας (ΣΕΣΣ) ΕΕ-Αζερμπαϊτζάν υπογράφηκε το 1996 και τέθηκε σε ισχύ το 1999⁶. Καλύπτει ευρύ φάσμα θεμάτων, συμπεριλαμβανομένων του εμπορίου, της οικονομικής συνεργασίας και της προσέγγισης των νομοθεσιών. Σύμφωνα με τις διατάξεις σχετικά με την προσέγγιση των νομοθεσιών (άρθρο 43 της ΣΕΣΣ), το Αζερμπαϊτζάν καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια προκειμένου να εξασφαλίσει ότι η νομοθεσία του (συμπεριλαμβανομένης της νομοθεσίας στον τομέα των μεταφορών) θα εναρμονιστεί σταδιακά με τη νομοθεσία της ΕΕ. Το άρθρο 57 της ΣΕΣΣ αφορά τον τομέα των μεταφορών και τονίζει ιδιαίτερα την ανάγκη για το Αζερμπαϊτζάν να αναδιαρθρώσει και να εκσυγχρονίσει τα συστήματα μεταφορών του για την ενίσχυση της συνεργασίας ΕΕ-Αζερμπαϊτζάν. Τονίζεται ιδιαίτερα η ανάγκη συνεργασίας για τον εκσυγχρονισμό των αερολιμένων και της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, καθώς και η ανάγκη προώθησης των διευρωπαϊκών διασυνδέσεων. Η ΕΕ και το Αζερμπαϊτζάν διαπραγματεύονται συμφωνία σύνδεσης που θα διαδεχτεί την ΣΕΣΣ. Η εν λόγω συμφωνία σύνδεσης θα οδηγήσει σε σημαντική εμβάθυνση την πολιτική σύνδεση του Αζερμπαϊτζάν και την οικονομική του ενοποίηση με την ΕΕ, συμπεριλαμβανομένου και του τομέα των μεταφορών.
- Παράλληλα με τη διαδικασία αυτή, η Ευρωπαϊκή Πολιτική Γειτονίας (ΕΠΓ) έχει αναπτυχθεί από το 2004, έτος κατά το οποίο η συγκεκριμένη πολιτική συμπεριέλαβε και το Αζερμπαϊτζάν. Στόχος της ΕΠΓ είναι η ενίσχυση της ευημερίας, της σταθερότητας και της ασφάλειας των γειτονικών χωρών της ΕΕ και η αποφυγή της εμφάνισης νέων διαχωριστικών γραμμών με τη διευρυμένη ΕΕ. Η πολιτική αυτή υλοποιείται μέσω σχεδίων δράσης της Ευρωπαϊκής Πολιτικής Γειτονίας, τα οποία συμφωνούνται μεταξύ της ΕΕ και κάθε χώρας - εταίρου ξεχωριστά. Το σχέδιο δράσης της Ευρωπαϊκής Πολιτικής Γειτονίας ΕΕ-Αζερμπαϊτζάν εγκρίθηκε το 2006. Οι διατάξεις του εν λόγω σχεδίου δράσης στον τομέα των μεταφορών περιλαμβάνουν (για το Αζερμπαϊτζάν) την κατάρτιση και εφαρμογή εθνικής βιώσιμης πολιτικής μεταφορών, εστιασμένης, όπου απαιτείται, στην περαιτέρω προσέγγιση των νομοθετικών και κανονιστικών πλαισίων με τα ευρωπαϊκά και διεθνή πρότυπα, ιδίως όσον αφορά την ασφάλεια πτήσεων και την ασφάλεια από έκνομες ενέργειες (για όλους τους τρόπους μεταφοράς), και για τον κλάδο των αερομεταφορών, την καθιέρωση νέων κανονιστικών μηχανισμών, που θα καλύπτουν επίσης την ασφάλεια πτήσεων και την ασφάλεια από έκνομες ενέργειες.

⁶ ΕΕ L 246 της 17.9.1999, σ. 3.

- Η Ανατολική Εταιρική Σχέση δρομολογήθηκε το 2009 για να εμβαθυνθούν οι σχέσεις της ΕΕ με την Αρμενία, το Αζερμπαϊτζάν, τη Λευκορωσία, τη Γεωργία, τη Μολδαβία και την Ουκρανία. Η αντίληψη μιας πιο φιλόδοξης εταιρικής σχέσης μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των χωρών - εταίρων αντικατοπτρίζεται επίσης στην Κοινή Δήλωση της Συνόδου Κορυφής της Πράγας για την Ανατολική Εταιρική Σχέση, που υπεγράφη στις 7 Μαΐου 2009 στην Πράγα.
- Οι κύριοι στόχοι της συνεργασίας, οι πολιτικές λύσεις και οι τομείς προτεραιότητας της ΕΕ όσον αφορά το Αζερμπαϊτζάν καθορίζονται στο έγγραφο στρατηγικής για το Αζερμπαϊτζάν 2007-2013. Το Αζερμπαϊτζάν έχει επίσης καταθέσει εθνική αναπτυξιακή στρατηγική που περιλαμβάνει σχέδιο θέσπισης διάφορων ενωσιακών νομοθετημάτων, συμπεριλαμβανομένων και εκείνων που αφορούν την λειτουργία αεροπορικών δρομολογίων (Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, σχετικά με κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα), τους κανόνες περιορισμού του θορύβου που προκαλείται από τα υποηχητικά αεριωθούμενα πολιτικά αεροπλάνα, και τους κανόνες που διέπουν τις έρευνες ατυχημάτων και συμβάντων πολιτικής αεροπορίας.
- Όσον αφορά πιο συγκεκριμένα την αεροπορία, το Αζερμπαϊτζάν συμμετέχει ενεργά σε διάφορες πανευρωπαϊκές αεροπορικές δομές. Το Αζερμπαϊτζάν είναι μέλος της Ευρωπαϊκής Διάσκεψης Πολιτικής Αεροπορίας (ΕΔΠΑ) από το 2002. Έχει υποβάλλει αίτηση για να καταστεί μέλος του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας (Eurocontrol). Στον τομέα της ασφάλειας πτήσεων, έχει υπογράψει δύο ρυθμίσεις συνεργασίας το 2006 και το 2009 με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA)⁷. «Οριζόντια συμφωνία» μεταξύ ΕΕ και Αζερμπαϊτζάν, η οποία ευθυγραμμίζει τις διμερείς συμφωνίες μεταξύ των κρατών μελών και του Αζερμπαϊτζάν με τη νομοθεσία της ΕΕ υπεγράφη τον Ιούλιο του 2009 (κατά την υπογραφή της οριζόντιας συμφωνίας είχαν μονογραφηθεί 19 διμερείς συμφωνίες)⁸.

3. Η ΑΓΟΡΑ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΣΧΕΣΕΙΣ ΕΕ- ΑΖΕΡΜΠΑΪΤΖΑΝ

Λαμβανομένης υπόψη της απόστασης μεταξύ της ΕΕ και του Αζερμπαϊτζάν και της σχετικά φτωχής υποδομής των χερσαίων μεταφορών, οι αερομεταφορές είναι ο σημαντικότερος τρόπος μεταφοράς για τη σύνδεση του Αζερμπαϊτζάν με τα περισσότερα κράτη μέλη της ΕΕ.

Ο πληθυσμός του Αζερμπαϊτζάν ανέρχεται σε 8,4 εκατομμύρια κατοίκους και είναι μεγαλύτερος από τον συνολικό πληθυσμό της Γεωργίας και της Αρμενίας (αθροιστικά) με τις οποίες γειτονεύει. Τα τελευταία χρόνια το κατά κεφαλή ΑΕΠ του

⁷ Ρύθμιση συνεργασίας μεταξύ του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA) και της κρατικής υπηρεσίας πολιτικής αεροπορίας «Azerbaijan Hava Yollari» όσον αφορά τη συλλογή και την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με την ασφάλεια των αεροσκαφών τα οποία χρησιμοποιούν κοινοτικούς αερολιμένες και αερολιμένες της δημοκρατίας του Αζερμπαϊτζάν, Ρύθμιση συνεργασίας μεταξύ του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA) και της κρατικής υπηρεσίας πολιτικής αεροπορίας του Αζερμπαϊτζάν.

⁸ ΕΕ L 265 της 9.10.2009, σ. 25.

Αζερμπαϊτζάν έχει αυξηθεί και το Αζερμπαϊτζάν έχει σχετικά υψηλό κατά κεφαλή ΑΕΠ, συγκρίσιμο με εκείνο της Τουρκίας, λόγω του κλάδου πετρελαίου και φυσικού αερίου⁹.

Το διμερές εμπόριο ΕΕ-Αζερμπαϊτζάν αυξήθηκε ραγδαία από την αρχή της δεκαετίας μέχρι την αρχή του 2009, όταν επηρεάστηκε αρνητικά από την παγκόσμια οικονομική κρίση αλλά και λόγω της εξάρτησής του από την πτώση των διεθνών τιμών του πετρελαίου. Το 2009 ο συνολικός κύκλος εργασιών του διμερούς εμπορίου ήταν 8,9 δισ. ευρώ (12,7 δισ. ευρώ το 2008), οι εξαγωγές της ΕΕ προς το Αζερμπαϊτζάν ήταν 1,6 δισ. ευρώ (2,1 δισ. ευρώ το 2008) και οι εξαγωγές του Αζερμπαϊτζάν προς την ΕΕ ήταν 7,3 δισ. ευρώ (10,6 δισ. ευρώ το 2008). Παρά την οικονομική κρίση, η ΕΕ παρέμεινε ο κύριος εμπορικός εταίρος του Αζερμπαϊτζάν με μερίδιο 42,8% του συνολικού εξωτερικού εμπορίου του Αζερμπαϊτζάν (προηγείται της Τουρκίας και της Ινδίας, καθεμιά από τις οποίες έχει μερίδιο 8,1%, των ΗΠΑ με μερίδιο 7,5% και της Ρωσίας με μερίδιο 5,9%). Το Αζερμπαϊτζάν είναι ο μεγαλύτερος εμπορικός εταίρος της ΕΕ μεταξύ των τριών χωρών του νότιου Καυκάσου, έναντι των οποίων υπερτερεί κατά πολύ. Η ΕΕ εξάγει στο Αζερμπαϊτζάν κυρίως μηχανές και εξοπλισμό μεταφορών (45,1% του συνόλου των εξαγωγών της ΕΕ προς το Αζερμπαϊτζάν το 2009), αλλά επίσης χημικά προϊόντα (9,8%), πολύτιμους και ημιπολύτιμους λίθους (9,0%), τρόφιμα (8,0%) καθώς και βασικά μέταλλα και προϊόντα τους (6,0%). Η εξαγωγική δομή του Αζερμπαϊτζάν περιλαμβάνει σχεδόν κατ' αποκλειστικότητα ορυκτά καύσιμα.

Οι διεθνείς αεροπορικές μεταφορές προς και από το Αζερμπαϊτζάν συγκεντρώνονται στον διεθνή αερολιμένα Heydar Aliyev στο Μπακού¹⁰. Η κυκλοφορία του αερολιμένα έχει αυξηθεί ραγδαία κατά την περασμένη δεκαετία. Εξυπηρετήθηκαν περίπου ένα εκατομμύριο επιβάτες το 2002 και περίπου 1.900.000 επιβάτες το 2010¹¹. Οι τερματικοί σταθμοί επιβατών εκσυγχρονίστηκαν στο τέλος της δεκαετίας του 1990 και βρίσκονται σε εξέλιξη οι εργασίες κατασκευής νέου διεθνούς τερματικού σταθμού. Η ολοκλήρωση του εν λόγω σταθμού έχει προγραμματιστεί για το 2012 και ο σταθμός θα έχει δυναμικότητα 3 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως.

Η κυκλοφορία επιβατών μεταξύ της ΕΕ και του Αζερμπαϊτζάν βρίσκεται ακόμη σε σχετικά χαμηλά επίπεδα· η κυκλοφορία προς/από τα κράτη μέλη της ΕΕ αντιπροσωπεύει περίπου το 10% της συνολικής κυκλοφορίας επιβατών προς/από το Αζερμπαϊτζάν. Το 2009, περίπου 194.200 επιβάτες διακινήθηκαν με πτήσεις μεταξύ των αερολιμένων της ΕΕ των 27 και του Αζερμπαϊτζάν¹². Το 2009, οι έξι κύριες

⁹ Σύμφωνα με την World Economic Outlook Database του Απριλίου 2011, το κατά κεφαλή ΑΕΠ του Αζερμπαϊτζάν ήταν το 2011 6.008 δολάρια ΗΠΑ (περίπου 4230 ευρώ). Το κατά κεφαλή ΑΕΠ του Αζερμπαϊτζάν με βάση την ισοτιμία της αγοραστικής δύναμης ήταν το 2010 10.033 τρέχοντα διεθνή δολάρια.

¹⁰ Το δημοσίευμα αεροναυτικών πληροφοριών αναφέρει τέσσερις επιπλέον διεθνείς αερολιμένες στο Αζερμπαϊτζάν, αλλά από τους εν λόγω αερολιμένες δεν πραγματοποιούνται προγραμματισμένα δρομολόγια προς τα κράτη μέλη της ΕΕ. Οι διεθνείς προορισμοί που εξυπηρετούνται από τους εν λόγω αερολιμένες περιορίζονται στη Μόσχα, το Κίεβο, της Πετρούπολη και την Κωνσταντινούπολη.

¹¹ Οι αριθμοί αφορούν αφίξεις/αναχωρήσεις επιβατών προς/από τον διεθνή αερολιμένα Heydar Aliyev. Steer Davies Gleave: Study on the economic benefit of a Common Aviation Area Agreement between the EU and the Republic of Azerbaijan» (Μελέτη περί του οικονομικού οφέλους από συμφωνία για Κοινό Αεροπορικό Χώρο μεταξύ της ΕΕ και της Δημοκρατίας του Αζερμπαϊτζάν).

¹² Όλα τα στοιχεία για τις μεταφορές προέρχονται από μελέτη που διεξήχθη στο πλαίσιο σύμβασης με την Επιτροπή (Steer Davies Gleave: Study on the economic benefit of a Common Aviation Area Agreement

αγορές (Ηνωμένο Βασίλειο – 35%, Γερμανία – 23%, Αυστρία – 17%, Γαλλία – 8%, Σουηδία – 6% και Λετονία – 6 %) κάλυπταν το 95 % της συνολικής επιβατικής κίνησης μεταξύ ΕΕ και Αζερμπαϊτζάν. Τα ζεύγη πόλεων με τον μεγαλύτερο όγκο επιβατών το 2009 ήταν Λονδίνο-Μπακού, Φρανκφούρτη-Μπακού και Βιέννη-Μπακού. Η αγορά του Αζερμπαϊτζάν μπορεί να είναι ελκυστική για τις αεροπορικές εταιρείες της ΕΕ από πλευράς κερδοφορίας και εισπράξεων, λόγω του μεγάλου μεριδίου των επαγγελματικών ταξιδιών που σχετίζονται με τον κλάδο του πετρελαίου και του φυσικού αερίου.

Το Αζερμπαϊτζάν διαπραγματεύθηκε συμφωνίες αεροπορικών μεταφορών με 21 κράτη μέλη της ΕΕ (Αυστρία, Βέλγιο, Βουλγαρία, Τσεχική Δημοκρατία, Δανία, Εσθονία, Φινλανδία, Γαλλία, Γερμανία, Ελλάδα, Ιταλία, Λετονία, Λιθουανία, Λουξεμβούργο, Κάτω Χώρες, Πολωνία, Ρουμανία, Σλοβακία, Ισπανία, Σουηδία και Ηνωμένο Βασίλειο). Αν και ορισμένες συμφωνίες έχουν αρχίσει να καθίστανται πιο ανοικτές, οι συμφωνίες αεροπορικών μεταφορών με τα κράτη μέλη της ΕΕ είναι μάλλον περιοριστικές ιδίως όσον αφορά τις διευθετήσεις δυναμικότητας (π.χ. συχνότητες πτήσεων) και σε ορισμένες περιπτώσεις όσον αφορά τις δυνατότητες δρομολόγησης. Επομένως, το ισχύον σύστημα διμερών συμφωνιών αεροπορικών μεταφορών μεταξύ κρατών μελών και του Αζερμπαϊτζάν ενδέχεται να ζημιώνει αρκετούς αερομεταφορείς της ΕΕ, όπως και καταναλωτές σε ορισμένα κράτη μέλη. Από την μελέτη που εκπονήθηκε στο πλαίσιο σύμβασης με την Επιτροπή, συμπεραίνεται ότι η ζήτηση για αεροπορικά ταξίδια μεταξύ της ΕΕ και του Αζερμπαϊτζάν υπερβαίνει την προσφορά.

Τον Ιούλιο του 2010 τέσσερις ενωσιακοί μεταφορείς εξυπηρετούσαν την αγορά του Αζερμπαϊτζάν: η airBaltic από την Ρίγα, οι Austrian Airlines από την Βιέννη, η British Midland Airways από το Λονδίνο και η Lufthansa από την Φρανκφούρτη. Οι εν λόγω ενωσιακοί μεταφορείς κατείχαν μερίδιο 72% του συνόλου των μεταφερόμενων επιβατών στην αγορά ΕΕ-Αζερμπαϊτζάν. Μεγάλο μερίδιο αγοράς κατέχουν οι ενωσιακοί μεταφορείς και κεντρικοί αερολιμένες και στις αεροπορικές μεταφορές μεταξύ Αζερμπαϊτζάν και βόρειας Αμερικής¹³. Παράλληλα, κατά τη περίοδο από το 2008 έως το 2010, η δραστηριότητα της Turkish Airlines στο Μπακού αυξήθηκε σημαντικά και η Κωνσταντινούπολη κατέστη αναπτυσσόμενος ανταγωνιστής για τα δρομολόγια μεταξύ του Αζερμπαϊτζάν και της ΕΕ και μεταξύ του Αζερμπαϊτζάν και της Βόρειας Αμερικής¹⁴. Κατά την περίοδο 2008-2010 η κυκλοφορία μεταξύ της ΕΕ των 27 και του Αζερμπαϊτζάν αυξήθηκε κατά 10,9%.

Η Azerbaijan Airlines είναι η μόνη αζερική αεροπορική εταιρεία που πραγματοποιεί προγραμματισμένα δρομολόγια μεταξύ του Αζερμπαϊτζάν και της ΕΕ. Το σημαντικότερο δρομολόγιο της Azerbaijan Airlines είναι αυτό προς τη Μόσχα, με

between the EU and the Republic of Azerbaijan» (Μελέτη περί του οικονομικού οφέλους από συμφωνία για Κοινό Αεροπορικό Χώρο μεταξύ της ΕΕ και της Δημοκρατίας του Αζερμπαϊτζάν). Τα στοιχεία για την κυκλοφορία στηρίζονται σε πληροφορίες της Ευρωστάτ και περιλαμβάνουν όλους τους επιβάτες που ταξιδεύουν σε τμήμα πτήσης, συμπεριλαμβανομένων και υπό μεταφορά ή διαμετακόμιση επιβατών μέσω ενός κράτους μέλους της ΕΕ / του Αζερμπαϊτζάν.

¹³ Το 2010, περισσότεροι από 7.000 επιβάτες προέλευσης/προορισμού ταξίδεξαν από το Αζερμπαϊτζάν στην βόρεια Αμερική. Τα δύο τρίτα σχεδόν των εν λόγω επιβατών χρησιμοποίησαν την Φρανκφούρτη ή το Λονδίνο-Heathrow ως σημεία μετεπιβίβασης.

¹⁴ Το 2010 ταξίδεψαν προς την βόρεια Αμερική μέσω Κωνσταντινούπολης πάνω από 2.300 επιβάτες. Πρόκειται για επίπεδο μετεπιβίβασης παρόμοιο με εκείνο που παρατηρείται στο Λονδίνο-Heathrow.

δεύτερο σημαντικότερο προορισμό την Κωνσταντινούπολη. Το 2010 η Azerbaijan Airlines μετέφερε 800.000 επιβάτες (ο αριθμός επιβατών ανήλθε σε περίπου 1.450.000 το 2007). Από το σύνολο των πτήσεων του Ιουλίου 2010, το 8% είχε προορισμό/προέλευση τα κράτη μέλη της ΕΕ. Το 2010, η Azerbaijan Airlines εξυπηρετούσε το Παρίσι, το Λονδίνο, το Μιλάνο, την Πράγα και την Ρίγα, εκ των οποίων η Πράγα, το Παρίσι και το Μιλάνο εξυπηρετούνταν αποκλειστικά από την Azerbaijan Airlines (στα δρομολόγια αυτά δεν υπήρχαν πτήσεις από ενωσιακούς μεταφορείς). Η Azerbaijan Airlines άρχισε δρομολόγια προς το Aberdeen τον Ιούνιο του 2011. Η Azerbaijan Airlines διαθέτει έναν σχετικά σύγχρονο στόλο που περιλαμβάνει αεροσκάφη A319 για πτήσεις προς την ΕΕ καθώς και Boeing 757.

Οι αεροπορικοί ναύλοι από το Μπακού προς προορισμούς εντός της ΕΕ (και αντιστρόφως) είναι σχετικά υψηλοί. Στην αγορά των πτήσεων μεταξύ ΕΕ και Αζερμπαϊτζάν, ο συνδυασμός περιορισμένου ανταγωνισμού δικτύων και πλούσιας ζήτησης από επιχειρήσεις (κλάδος πετρελαίου/αερίου) είχε ως αποτέλεσμα οι αεροπορικοί ναύλοι να παραμείνουν σχετικά υψηλοί. Από την ανάλυση των ναύλων σε συγκρίσιμες αγορές, προκύπτει ότι η ζήτηση για ταξίδια μεταξύ ΕΕ και Αζερμπαϊτζάν υπερβαίνει την προσφορά. Το αποτέλεσμα είναι μια αγορά στην οποία οι ναύλοι διατηρούνται τεχνητά υψηλοί ενώ τα ψυχαγωγικά ταξίδια έχουν ανασταλεί. Η αύξηση του ανταγωνισμού ως αποτέλεσμα της ελευθέρωσης (ιδίως των περιορισμών στις διευθετήσεις δυναμικότητας) ενδέχεται να οδηγήσει σε μείωση των ναύλων, προς όφελος των επιβατών.

4. ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΜΙΑΣ ΣΥΜΦΩΝΙΑΣ ΚΟΙΝΟΥ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ ΕΕ – ΑΖΕΡΜΠΑΪΤΖΑΝ

Η δημιουργία ενιαίας αγοράς αερομεταφορών της ΕΕ από τις αρχές της δεκαετίας του 1990 συνέβαλε σημαντικά στο να καταστεί ο κλάδος δυναμικότερος και αποτελεσματικότερος και απέφερε σημαντικά οικονομικά και κοινωνικά οφέλη.

Η σύναψη συμφωνιών για κοινό αεροπορικό χώρο με τις γειτονικές χώρες στα νοτιοανατολικά της Ένωσης έχει αποδείξει ότι είναι επίσης δυνατόν να επιτευχθούν παρόμοια θετικά αποτελέσματα όσον αφορά τον όγκο των μεταφορών και την αποτελεσματικότητα για τις εν λόγω αγορές. Ως προς αυτό, επιτεύχθηκαν ποσοστά ετήσιας αύξησης της τάξης του 12% μεταξύ της ΕΕ και των Δυτικών Βαλκανίων μετά την ελευθέρωση της αγοράς αυτής το 2006 και το 2010 (σε αριθμό διαθέσιμων θέσεων).

Στην οικονομική μελέτη που προαναφέρθηκε εξετάστηκαν οι πιθανές επιπτώσεις μιας συμφωνίας κοινού αεροπορικού χώρου ΕΕ – Αζερμπαϊτζάν. Στην μελέτη προβλέπεται ότι από το 2010 έως το 2020 είναι δυνατό, με την ελευθέρωση, να επιτευχθούν μεγαλύτεροι ρυθμοί ανάπτυξης. Με ένα σενάριο «Καμία αλλαγή» οι αριθμοί των επιβατών θα αυξηθούν κατά 77% σε σχέση με τα επίπεδα του 2010, ποσοστό που αντιστοιχεί σε ετήσιο μέσο όρο αύξησης 5,9%. Εντούτοις, στο σενάριο «Πλήρης ελευθέρωση» (άμεση ή σταδιακή), οι αριθμοί των επιβατών θα αυξηθούν από το 2010 έως το 2020 κατά 98% συνολικά, ή με ετήσιο μέσο όρο αύξησης 7%¹⁵.

¹⁵ Το σενάριο «Πλήρης ελευθέρωση» περιλαμβάνει παραδοχή εκχώρησης δικαιωμάτων κυκλοφορίας τρίτης, τέταρτης και πέμπτης ελευθερίας (άμεσα ή σταδιακά).

Το οικονομικό όφελος μιας τέτοιας συμφωνίας για κοινό αεροπορικό χώρο εκτιμάται σε περίπου 44,2 εκατομμύρια κατά την πρώτη πενταετία μετά την ελευθέρωση (κυρίως λόγω αυξημένης συνδεσιμότητας, χαμηλότερων αεροπορικών ναύλων, αύξησης στα αεροπορικά ταξίδια και συναφούς οικονομικής δραστηριότητας). Από την ανάλυση προκύπτει επίσης ότι οι αεροπορικοί ναύλοι σε δρομολόγια στα οποία υφίσταται / θα υπάρξει ανταγωνισμός, είναι πιθανόν να μειωθούν. Με την συμφωνία ΕΕ-Αζερμπαϊτζάν θα δημιουργηθούν νέες εμπορικές ευκαιρίες για τους αερομεταφορείς στην ΕΕ, μερικοί από τους οποίους έχουν εκφράσει ενδιαφέρον να εκτελέσουν πρόσθετα δρομολόγια ή να αρχίσουν νέα δρομολόγια προς το Μπακού, εάν καταργηθούν οι υφιστάμενοι περιορισμοί μεταφορικής ικανότητας. Η συμφωνία για κοινό αεροπορικό χώρο θα μπορούσε επίσης να διευκολύνει την ένταξη των αζερικών μεταφορέων στις υπάρχουσες συμμαχίες ενωσιακών αερομεταφορέων, γεγονός που θα επιτρέψει την ανάπτυξη ολοκληρωμένων προϊόντων και καλύτερη εξυπηρέτηση των επιβατών, όπως και μεγαλύτερη απόδοση λόγω των οικονομιών κλίμακας. Επιπλέον, από την πείρα προκύπτει ότι ο μηχανισμός εφαρμογής των συμφωνιών για κοινό αεροπορικό χώρο συμβάλλει στην επίλυση επιχειρηματικών θεμάτων (κυρίως μέσω της μεικτής επιτροπής).

Εξίσου σημαντικές με αυτά τα οικονομικά οφέλη είναι, ωστόσο, οι συνολικές πολιτικές εκτιμήσεις, δεδομένου ότι μια τέτοια συμφωνία θα στήριζε σημαντικά τους στόχους της Ευρωπαϊκής Πολιτικής Γειτονίας, την Ανατολική Εταιρική Σχέση, καθώς και τη συμφωνία εταιρικής σχέσης και συνεργασίας (ΣΕΣΣ) και τη μελλοντική συμφωνία σύνδεσης με το Αζερμπαϊτζάν και θα προωθούσε το υψηλό ενωσιακό επίπεδο της ασφάλειας πτήσεων, της ασφάλειας από έκνομες ενέργειες και άλλων προτύπων.

Αναμένεται ότι θα προκύψουν ορισμένες δαπάνες για το Αζερμπαϊτζάν λόγω της απαίτησης θέσπισης και εφαρμογής μιας συμφωνίας για κοινό αεροπορικό χώρο. Ωστόσο, αυτές οι δαπάνες θα είναι πολύ μικρότερες σε σχέση με το αναμενόμενο όφελος που θα αποφέρει η εν λόγω συμφωνία. Στην οικονομική μελέτη που προαναφέρθηκε εκτιμήθηκε συνολικό προεξοφληθέν κόστος προσωπικού από 1,8 έως 2,2 εκατομμύρια ευρώ κατά τη διάρκεια της πενταετούς περιόδου. Πρέπει ωστόσο να σημειωθεί ότι η απαίτηση ενίσχυση των προτύπων θα μπορούσε να προκύψει και από άλλες διεθνείς δεσμεύσεις του Αζερμπαϊτζάν (ΔΟΠΑ, συμφωνίες με τρίτες χώρες όπως οι ΗΠΑ).

Μια συμφωνία για κοινό αεροπορικό χώρο ΕΕ-Αζερμπαϊτζάν θα θέσπιζε ισότιμους όρους ανταγωνισμού για όλους τους αερομεταφορείς της ΕΕ και θα επέτρεπε στους επιβάτες όλων των κρατών μελών να επωφεληθούν από παρόμοιους όρους και από την αύξηση των αερομεταφορών μεταξύ της ΕΕ και του Αζερμπαϊτζάν και αντίστροφα. Επιπλέον, μια συμφωνία για κοινό αεροπορικό χώρο ΕΕ-Αζερμπαϊτζάν θα αποτελούσε τη νομική βάση για την εκτέλεση αεροπορικών δρομολογίων από τα κράτη μέλη τα οποία επί του παρόντος δεν έχουν διμερείς συμφωνίες παροχής αεροπορικών υπηρεσιών με το Αζερμπαϊτζάν.

5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Συνεπεία του ανοίγματος της αγοράς, οι δυνατότητες μετακίνησης των επιβατών της ΕΕ και του Αζερμπαϊτζάν θα βελτιωθούν και θα υπάρξουν οικονομικά οφέλη για τους αεροπορικές εταιρείες και τους αερολιμένες της ΕΕ και του Αζερμπαϊτζάν. Η

βελτίωση των συνδέσεων και η πρόσβαση σε περισσότερους προορισμούς είναι πιθανόν να επενεργήσει ως καταλύτης για την ανάπτυξη των επιχειρήσεων στο Αζερμπαϊτζάν και τις ξένες επενδύσεις προς την χώρα.

Θα είναι σημαντικό να εξασφαλιστεί ότι το άνοιγμα και η ενοποίηση των αγορών θα πραγματοποιηθούν με ισόρροπο τρόπο, λαμβάνοντας υπόψη άλλους σημαντικούς στόχους ασκούμενης πολιτικής και εξασφαλίζοντας το μετριασμό των ενδεχόμενων αρνητικών επιπτώσεων. Στο πλαίσιο αυτό, θα είναι σημαντικό να διασφαλισθεί ότι η διαδικασία ανοίγματος της αγοράς θα συνοδευθεί από παράλληλη διαδικασία κανονιστικής συνεργασίας σταδιακής σύγκλισης. Αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό σε κρίσιμους τομείς όπως η ασφάλεια πτήσεων, η ασφάλεια από έκνομες ενέργειες, η προστασία του περιβάλλοντος και η εφαρμογή του δικαίου του ανταγωνισμού.

Οι ανοικτές αγορές χρειάζονται ένα πλαίσιο που εγγυάται θεμιτό ανταγωνισμό και υψηλά πρότυπα ασφάλειας πτήσεων και ασφάλειας από έκνομες ενέργειες. Όσον αφορά τα περιβαλλοντικά θέματα, η συμφωνία πρέπει να συνάδει με τη δέσμευση της ΕΕ για αειφόρο ανάπτυξη. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό η συμφωνία να μην περιορίζει την ικανότητα της ΕΕ να εφαρμόζει ρυθμιστικά ή οικονομικά μέσα για τον μετριασμό των παρενεργειών της αύξησης της εναέριας κυκλοφορίας, ιδίως όσον αφορά την ποιότητα του αέρα και τη στάθμη του θορύβου στον περίγυρο των αερολιμένων και τη συμβολή στην παγκόσμια αλλαγή του κλίματος. Στον τομέα της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, η δυνατότητα επέκτασης του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού στο Αζερμπαϊτζάν θα συμβάλει στην ενίσχυση των σημερινών προτύπων ασφάλειας, στη βελτιστοποίηση της αποτελεσματικότητας και της χωρητικότητας, στη μείωση των εκπομπών ανά πτήση και στην ελαχιστοποίηση των καθυστερήσεων.

Μια ολοκληρωμένη εντολή για τις διαπραγματεύσεις με το Αζερμπαϊτζάν θα βασιζόταν σε δύο εξίσου σημαντικές πτυχές: αφενός, στο άνοιγμα των αγορών και την ελευθέρωση και, αφετέρου, στην κανονιστική εναρμόνιση των προτύπων ασφάλειας πτήσεων και ασφάλειας από έκνομες ενέργειες πέραν των συνόρων της ΕΕ. Ως προς αυτό, η σύναψη της συμφωνίας για κοινό αεροπορικό χώρο ΕΕ-Αζερμπαϊτζάν θα συμβάλει σημαντικά στην επίτευξη των στόχων της Ευρωπαϊκής Πολιτικής Γειτονίας, της Ανατολικής Εταιρικής Σχέσης και της Συμφωνίας εταιρικής σχέσης και συνεργασίας ΕΕ-Αζερμπαϊτζάν καθώς και της μελλοντικής συμφωνίας σύνδεσης.

Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή προτείνει τη διαπραγμάτευση και σύναψη μιας γενικής συμφωνίας για κοινό αεροπορικό χώρο με το Αζερμπαϊτζάν και καλεί το Συμβούλιο να την εξουσιοδοτήσει να αρχίσει διαπραγματεύσεις για την εν λόγω συμφωνία. Οι διαπραγματεύσεις θα διεξαχθούν από τις υπηρεσίες της Επιτροπής, με πλήρη συμμετοχή της Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Εξωτερικής Δράσης (EYED), συνεκτιμώντας την απόφαση 2010/427/ΕΕ του Συμβουλίου.

Η Επιτροπή θα συνεργαστεί στενά με τα κράτη μέλη και όλους τους άμεσα ενδιαφερόμενους για την περαιτέρω ανάπτυξη και επίτευξη των στόχων που τίθενται στην πρόταση απόφασης του Συμβουλίου.