

LV

LV

LV



EIROPAS KOPIENU KOMISIJA

Briselē, 31.10.2008  
COM(2008) 682 galīgā redakcija

## **KOMISIJAS PAZIŅOJUMS**

**Veidojot kopējo aviācijas telpu ar Alžīriju**

## 1. IEVADS

1. Savā paziņojumā „Attīstīt Kopienas aviācijas ārējās politikas programmu”<sup>1</sup> Komisija uzsvēra, ka ir ļoti svarīgi radīt kopēju gaisa telpu ar kaimiņvalstīm Eiropas Savienības austrumos un dienvidos.
2. Galīgais mērķis ir apvienot Eiropas Savienības valstis un to austrumu un dienvidu robežu partnervalstis kopējā tirgū, kuru regulētu saskaņoti darbības noteikumi. Transporta padome 2005. gada 27. jūnijā savos secinājumos par kopīgas ārējo attiecību politikas izveidi aviācijas jomā šo mērķi apstiprināja un aicināja līdz 2010. gadam izveidot ar Eiropas Savienības kaimiņvalstīm kopīgu gaisa telpu.
3. Kopējās gaisa telpas dinamiskais raksturs ir ļāvis Eiropas Savienībai integrēt Šveices, Norvēģijas un Islandes, kā arī Rietumbalkānu valstu aviācijas tirgu (2006. gada jūnijā) un visbeidzot arī Marokas aviācijas tirgu pēc tam, kad 2006. gada decembrī tika parakstīts pirmais Eiropas Savienības un Vidusjūras reģiona valsts nolīgums. Pēc Padomes lūguma Komisija sāks arī sarunas par šo tematu ar Jordāniju un Izraēlu un turpinās sarunas, kas uzsāktas ar Ukrainu. Eiropas Savienības un tās kaimiņvalstu attiecību nostiprināšanai aviācijas jomā ir izšķiroša nozīme, lai attīstītu Eiropas aeronavigācijas nozari. Aptuveni 20 % starptautisko lidojumu ietver maršrutu, kas atrodas ārpus Kopienas. Ar šādu starptautisko lidojumu apjomu Eiropas Savienības attiecības ar kaimiņvalstīm gaisa satiksmes jomā, kuras skar visus tirgus segmentus (izklaides, ģimenes un draugu tūrismu, kā arī profesionālos braucienus), atbilst tādām lidojumu apjomam, kāds pastāv starp Ziemeļamerikas valstīm. Līdztekus aviācijas nozares izaugsmes iespējām šī gaisa telpa daudz vispārīgākā nozīmē ir lielisks reģionālās integrācijas un ekonomiskās attīstības rīks, kas pilnībā iekļaujas Barselonas procesa loģikā un Eiropas kaimiņattiecību politikā. Nesen uzsāktais projekts „Barselonas process: Vidusjūras reģiona valstu savienība” iekļaujas tieši tajā pašā loģikā.
4. Turpinot šīs kopējās gaisa telpas paplašināšanu ar Vidusjūras dienvidu valstīm, Alžīrija ir uzskatāma par būtisku Eiropas Savienības partnervalsti. No Eiropas un Vidusjūras reģiona valstu partnerattiecībām, kas izveidotas ar asociācijas nolīgumu<sup>2</sup>, izriet arī nepieciešamība pastiprināt sadarbību transporta nozarē, izvērst nolīguma pušu sadarbību regulatīvajā jomā, kā arī modernizēt lidostu infrastruktūras un satiksmes pārvaldības sistēmu. Šis ar asociācijas nolīgumu izvirzītais mērķis paredz vispirms palīdzības programmu Alžīrijas transporta nozarei (ar 20 miljonu euro budžetu) un, protams, speciālu sadaļu, kas veltīta civilās aviācijas nozarei. Šīs programmas nolūks ir uzlabot aviācijas nozares tiesisko un institucionālo satvaru, un tā izpaužas kā iniciatīvas, sniedzot atbalstu Alžīrijas valdībai, lai izstrādātu civilās aviācijas vadlīniju plānu, atjauninātu Civilās aviācijas kodeksu, izveidotu autonomu regulatīvo iestādi, kā arī lai izveidotu jaunas lidostas.
5. Tātad pastāv cieša saikne starp dažādajām iniciatīvām, kuras attiecībā uz Vidusjūras reģiona valstīm uzsākusi Eiropas Savienība, un šo ar aviācijas nozari saistīto vienotās gaisa telpas projektu. Turklāt šis projekts ir atbilde uz mērķi, kuru izvirzījušas valstis

---

<sup>1</sup> COM (2005) 79 galīgā redakcija, 11.3.2005.

<sup>2</sup> ES un Alžīrijas asociācijas nolīgums tika parakstīts 2002. gada aprīlī.

abpus Vidusjūras. Apmaiņas, kas notikušas Eiropas Savienības izstrādātā *EuroMed* aviācijas projekta satvarā, kura mērķis ir sadarbības pastiprināšana ar Vidusjūras dienvidu valstīm aviācijas jomā, ir sniegušas iespēju Alžīrijai paust savu ieinteresētību un uzsākt sarunas ar Eiropas Kopienu vispārēja gaisa satiksmes nolīguma satvarā. Šāds gaisa satiksmes nolīgums ar Kopienas no tiesas sniegtu jaunas priekšrocības visai aviācijas nozarei (pārvadātājiem, ostu infrastruktūras pārvaldītājiem, lidostu servisa pakalpojumu sniedzējiem), kā arī pasažieriem abpus Vidusjūras. Tādējādi varētu likvidēt ierobežojumus, kuri pastāv atbilstīgi ES dalībvalstu un Vidusjūras valstu divpusējiem nolīgumiem: varētu novērst ierobežojumus attiecībā uz iknedēļas veikto lidojumu biežumu, atļaut pārvadātāju skaitu, attiecībā uz lidostām, kuras drīkst apkalpot, kā arī piemērotajiem tarifiem, vienlaikus izvēršot regulatīvās konverģences procesu.

## 2. PILNVEIDOT SAIKNI AR PRIMĀRAS NOZĪMES PARTNERI AVIĀCIJAS JOMĀ

6. Tās ekonomiskās nozīmes dēļ, kā arī ņemot vērā gaisa satiksmes savienojumu intensitāti ar Eiropas Savienību, Alžīrija ir būtisks sadarbības politikas partneris, lai sekmīgi īstenotu 2005. gadā Padomes nosprausto mērķi — kopējās aviācijas telpas izveidi.
7. Atbilstīgi Pasaules Bankas 2006. gadā veiktajai klasifikācijai, pamatojoties uz iekšzemes kopproduktu, Āfrikas kontinentā ekonomiskās ietekmes ziņā Alžīrija ar IKP 138 miljardu dolāru apmērā ierindojas otrajā vietā pēc Dienvidāfrikas Republikas, atstājot aiz sevis Nigēriju. Alžīrija tāpat ir Eiropas Savienībai svarīga valsts un svarīgs tirdzniecības darījumu partneris. Tirdzniecības apgrozījums starp ES un Alžīriju 2006. gadā sasniedza aptuveni 34 miljardus euro, šā apgrozījuma apjoms joprojām pieaug (par aptuveni 8 % laikā no 2000. līdz 2005. gadam).
8. Šo nozīmīgo komerciālo attiecību pamatā ir vēsturiskās, kultūras un pat ģimenes saikne, kas lieliski raksturo būtisko nozīmi, kāda ir gaisa satiksmes savienojumiem. Tādējādi starp Eiropas Savienības dalībvalstīm un Alžīriju ir spēkā septiņpadsmit divpusēji gaisa satiksmes nolīgumi, kas nodrošina pienācīgu tiesisko vidi, lai nodrošinātu aptuveni 2,9 miljonu pasažieru pārvadājumus maršrutos starp Eiropu un Alžīriju (2007. gada statistika), no kuriem 2,4 % veido Francijas un Alžīrijas savienojumu tirgu vien. Šajā ziņā citi nozīmīgi aviācijas tirgi Eiropā ir Spānija (150 000 pasažieru pārvadāti no Alžīrijas un uz to), Itālija (125 000 pasažieru) un Apvienotā Karaliste (120 000 pasažieru).
9. Alžīrijas tirgus relatīvais vājums salīdzinājumā ar Magrebas kaimiņvalstīm (2007. gadā maršrutos starp Maroku un Eiropu pārvadāti 8 miljoni pasažieru; 8,5 miljoni maršrutos uz Tunisiju) skaidrojams ar saspringto situāciju, kas bija raksturīga Alžīrijas sabiedrībai 90. gados, un izrietošo tūrisma nozares mazattīstību. Alžīrijas tirgus potenciāls ir vēl vairāk kā acīmredzams, un visaptverošs gaisa satiksmes nolīgums, kas liberalizētu attiecības aviācijas jomā, var tikai sekmēt attiecību nostiprināšanu ar Eiropu.
10. Ir arī jāatzīmē, ka Kopienas pārvadātāju daļa gaisa satiksmes savienojumos ar Alžīriju kopš 2002. gada pastāvīgi pieaug un pašlaik ir sasniegusi līdzvērtīgus rādītājus *Air Algérie* rādītājiem, kas ir galvenā aviokompānija, kura nodrošina lidojumus uz Eiropu. *Air Algérie*, kuras lielākā daļa akciju pieder valstij, pēdējo gadu laikā ir uzsākusi nozīmīgu reformu un modernizācijas programmu, lai kopš

2000. gada spētu stāties pretī atjaunotajai konkurencei ar Eiropas aviokompānijām. Proti, *Air Algérie* laikā no 2000. līdz 2004. gadam uzsāka vērienīgu flotes atjaunošanas procesu (tās rīcībā ir 30 tai piederoši gaisa kuģi) un sākusi darboties atbilstīgi mūsdienīgiem aviokompānijas pārvaldes principiem, kurā zināmu daļu darbību (lidostu servisa pakalpojumus, tehnisko apkopi) regulē ar apakšlīgumiem, kā arī uzsākusi dažādus pastāvīgo pasažieru piesaistīšanas pasākumus un pieņēmusi tā saukto „yield management”. Tādējādi 2007. gadā šī aviokompānija ir pārvadājusi 3 miljonus pasažieru uz 38 galamērķiem Eiropā, Āfrikā un Tuvajos Austrumos.

11. Alžīrijai ir vēl otra aviokompānija, kas sākotnēji tika izveidota pēc naftas rūpniecības iniciatīvas, bet kuru pēc tam pārņēma valsts: *Tassili*. Šī aviokompānija savu darbību galvenokārt koncentrē uz darījumu aprindu klientiem un ir paredzējusi gaisa flotes pieaugumu, lai varētu konkurēt ar *Air Algérie* un Kopienas pārvadājumu uzņēmumiem.
12. Alžīrijas gaisa pārvadājumu tirgus dinamiskums, Alžīrijas pārvadājumu uzņēmumu paustā vēlme izveidot apstākļus, kuros tie varētu veiksmīgi funkcionēt arī tad, kad tirgus pakāpeniski tiks atvērts konkurencei, kā arī Kopienas pārvadātājiem piešķirtās iespējas ir stabils pamats, lai uzsāktu sarunas par visaptverošu nolīgumu ar Eiropas Kopienu.
13. Regulatīvā perspektīvā raugoties, lai gan nav novērotas nobīdes no *ICAO* rekomendācijām, Alžīrijai joprojām ir daudz kas jāpaveic, lai panāktu atbilstību Kopienas standartiem, jo īpaši attiecībā uz vienotās gaisa telpas tiesību aktiem un Eiropas Aviācijas drošības aģentūras prasībām. Lai ar Alžīriju raiti izveidotu vienotu gaisa telpu, no Eiropas puses būs vajadzīgas atbalsta un sadarbības papildu iniciatīvas ar mērķi palīdzēt Alžīrijai izstrādāt regulatīvos pasākumus un veikt dažu tās struktūru reorganizāciju. Kas attiecas uz drošumu, Alžīrijas iestādes ir aizsākušas proaktīvu politiku, lai uzlabotu gaisa transporta drošību, kas ļauj īstenot starptautiskajām un Eiropas Savienības tiesībām atbilstošu tiesisko vidi, un *ICAO* audita apmeklējumi 2004. un 2006. gadā apstiprina Alžīrijas lidostā ieviestos funkcionālos drošības pasākumus<sup>3</sup>. Šo procesu, kas tiek izvērst, lai panāktu regulatīvo konvergenci ar Kopienas standartiem, papildus sekmē un akcentē transporta nozares atbalsta programma un *EuroMed* aviācijas projekts, ar ko ir izveidoti īpaši Alžīrijai paredzēti tehniskās palīdzības plāni, kuri atbilst šajā valstī konstatētajām vajadzībām.

### 3. KOPIENAS PIEEJAS PRIEKŠROCĪBAS UN PIEVIENOTĀ VĒRTĪBA

14. Civilās aviācijas nozare (tostarp infrastruktūra, operatori un citas šīs industrijas apakšnozares) ir svarīgs Eiropas ekonomikas sektors. Gaisa pārvadājumu uzņēmumi vien atbilst aptuveni 0,6 % Eiropas Savienības pievienotās vērtības un nodarbina vairāk nekā 400 000 darbinieku (0,4 % no kopējā nodarbināto skaita ir nodarbināti tirgus ekonomikā ārpus finanšu nozares)<sup>4</sup>, savukārt visā transporta nozarē Eiropas Savienībā ir nodarbināti 3 miljoni iedzīvotāju. Kopējā aviācijas tirgus izveide kopš 90. gadiem būtiski sekmējusi nozares dinamiku un rezultātus un radījusi nozīmīgas ekonomiskas un sociālas priekšrocības. No 1992. līdz 2003. gadam ES iekšējo

<sup>3</sup> Ziņojums par *EuroMed* aviācijas projekta misiju Alžīrijā (Nr. MED 2006/132-039).

<sup>4</sup> *Eurostat*, Statistics in focus, 37/2005, ISBN 1561-4840.

maršrutu skaits ir palielinājies par 40 %. Lielākajiem Kopienas pārvadājumu uzņēmumiem no 1990. gada līdz 2003. gadam produktivitāte palielinājusies par 87 %<sup>5</sup>. Tādējādi Alžīrija varēs vien gūt labumu no pakāpeniskas iekļaušanās šajā kopējā aviācijas tirgū un arī saņemt priekšrocības no pieredzes, kuru Eiropas Savienība šajā jomā ir guvusi. Arī kopējā tirgus paplašināšana — pamatojoties uz satiksmes tiesību liberalizāciju saistībā ar regulatīvo saskaņošanu — radīs pievienoto vērtību gan šai nozarei Eiropā kopumā, gan tās izmantotājiem.

15. Līdz šim dalībvalstis ar Alžīriju ir vispārīgi apspriedušas ierobežojošus gaisa pārvadājumu pakalpojumu nolīgumus, kas regulē tirgus atvēršanu, bet ierobežo pārvadātāju un pasažieru iespējas. Ar mehānismu palīdzību nosaka pārvadātāju jaudu, kuri, savukārt, ne vienmēr var brīvi noteikt savus piemērojamus tarifus. Līdzīgā veidā divpusējie nolīgumi Kopienas pārvadātājiem neļauj apkalpot maršrutus uz Alžīrijas lidostām no visām lidostām Eiropā. Šobrīd spēkā esošā sistēma, kuras ietvaros tiek noslēgti divpusēji gaisa satiksmes nolīgumi starp ES dalībvalstīm un Alžīriju, izjauc satiksmes tiesību sadalīšanas līdzsvaru, kas var radīt nelabvēlīgāku situāciju vairākiem Kopienas gaisa pārvadātājiem un Eiropas Savienības dalībvalstu patērētājiem.
16. Visaptverošs nolīgums ar Eiropas Kopienu ļautu šo situāciju uzlabot un no tā izrietošais ES un Alžīrijas tiešo savienojumu skaita pieaugums<sup>6</sup> ļautu būtiskā mērā palielināt tirdzniecības apgrozījumu un tūristu plūsmu apjomu. Pēc Marokas un Eiropas vienotās gaisa telpas piemēra pirmajos gados pēc nolīguma īstenošanas ir paredzams satiksmes pieaugums par 15 līdz 20 % gadā; apjoma ziņā tas nozīmētu pieaugumu par 500 000 pasažieru. Ja makroekonomiskā un politiskā situācija saglabājas tāda, kāda tā ir tagad, šīs prognozes, protams, būs jāpārskata, un ir paredzama rādītāju uzlabošanās, ņemot vērā fantastisko Alžīrijas tirgus izaugsmes potenciālu.
17. Ir gaidāms, ka lielu daļu ekonomisko ieguvumu varētu saņemt Eiropas aeronavigācijas nozare un Eiropas ekonomika visplašākajā tās nozīmē. Tas arī varētu vienkāršot Alžīrijas pārvadātāju integrāciju pastāvošajās komerciālajās aliansēs līdztekus Kopienas pārvadātājiem un tādējādi ļautu priekš pasažieriem izstrādāt integrētus produktus un izlabot pakalpojumu kvalitāti.
18. Šai gaisa pārvadājumu tirgus atvēršanai būtu jānotiek vienlaikus ar regulatīvās konverģences procesu virknē tādu būtisku jomu kā drošība, drošums, vide vai, piemēram, valsts atbalsta noteikumi, tādējādi ļaujot nodrošināt godīgus konkurences apstākļus ar mērķi, lai augsti aviācijas nozares standarti tiku piemēroti abos Vidusjūras krastos. Attiecībā uz vides jautājumiem nolīgumam būs jānodrošina Kopienas ilgtspējīgas attīstības saistības gaisa transporta jomā: ir svarīgi, lai nolīgums neierobežotu Eiropas Savienības spēju izmantot tādas regulatīvos un ekonomikas instrumentus, kuru nolūks ir mazināt gaisa satiksmes pieauguma nevēlamās sekundārās sekas jo īpaši tādos aspektos kā klimatiskās pārmaiņas, gaisa kvalitāte un trokšņa līmenis lidostu apkaimē. Lai Alžīrijas tiesību akti pakāpeniski

---

<sup>5</sup> Pielikums Komisijas paziņojumam „Attīstīt Kopienas aviācijas ārējās politikas programmu”, COM(2005) 79 galīgā redakcija.

<sup>6</sup> Pēc Eiropas un Vidusjūras valstu nolīguma parakstīšanas ar Maroku 2006. decembrī, satiksmes apjoms pieauga par 18 %, 2007. gadā sasniedzot 8 miljonus pasažieru, kas pārvadāti maršrutos starp Eiropas Savienību un Maroku.

sasniegtu konverģenci ar Eiropas Savienības tiesību aktiem, ir vajadzīga Kopienas līmeņa rīcība. Šajā nolūkā Eiropas Komisijai būs jāpiešķir pilnvaras risināt sarunas par visaptverošu nolīgumu ar Alžīriju, kura galīgais mērķis būs Alžīrijas aviācijas tirgus pilnīga integrācija ar Eiropas Savienību kopīgā gaisa telpā.

19. Vienotas gaisa telpas izveide ar Alžīriju ļaus arī pilnveidot reģionālās integrācijas dinamiku, kas aptver ne tikai attiecības aviācijas jomā ar Eiropas Savienību, bet arī gaisa satiksmes savienojumus starp Vidusjūras dienvidu valstīm. Tieši šā mērķa dēļ Eiropas Kopiena gaisa satiksmes nolīgumā ar Maroku iestrādāja ģeogrāfiskas paplašināšanas klauzulu, atbilstīgi kurai tiek paredzēta tādu valstu kā, piemēram, Alžīrijas piedalīšanās kopējā gaisa telpā: no vienas puses, ES un Marokas, un, no otras puses, ES un Alžīrijas attiecību liberalizācija gaisa satiksmes jomā varētu potenciāli panākt Alžīrijas un Marokas savstarpējo gaisa pārvadājumu tirgu atvēršanu. Tomēr, pat ja pamata mērķi ir identiski un tie savstarpēji pārklājas, pašreizējos apstākļos šķiet vēlams sarunas par gaisa pārvadājumu pakalpojumu nolīgumu ar katru no Vidusjūras dienvidu valstīm risināt atsevišķi, lai tādējādi saglabātu un aizsargātu Eiropas kaimiņattiecību politikas mērķus un lai atbildētu uz šo valstu vēlmi nodibināt ar Eiropas Savienību „privilģētas divpusējas attiecības”, kuras nodrošinātu arī lielāku elastību un diferencētu pieeju.
20. Piešķirot Komisijai pilnvaras risināt sarunas par nolīgumu ar Alžīriju, tiktu apliecināta arī Eiropas Savienības apņemšanās konkretizēt 2005. gadā Padomes uzstādītos politiskos mērķus un atvērt savu aviācijas tirgu, ja vien tiek panākta paralēla regulatīva konverģence ar visām ES kaimiņvalstīm. Kopējas gaisa telpas izveide ar Alžīriju tātad pastiprinātu reģionālo sadarbību un gaisa pārvadājumu tirgus integrāciju visās Vidusjūras dienvidu valstīs.

## 5. SECINĀJUMI

21. Komisija tātad uzskata par svarīgu sniegt Alžīrijai plašas iespējas nostiprināt sadarbību civilās aviācijas jomā. Visaptverošs gaisa satiksmes nolīgums ar Alžīriju gan segtu tradicionālos tirdzniecības aspektus, kas atrunāti gaisa pārvadājumu pakalpojumu nolīgumos, gan arī ļautu izveidot vērienīgu bāzi sadarbības attīstīšanai regulatīvā līmenī drošības, drošuma, satiksmes pārvaldības jomā, kā arī atvieglotu sadarbību ar šīm valstīm.
22. Civilās aviācijas nozare paver būtiskas iespējas, lai nostiprinātu Alžīrijas un Eiropas Savienības sadarbību transporta nozarē kopumā paredzot, ka tā būs abpusēji izdevīga. Tālab ir jā rūpējas par to, lai gaisa transports kļūtu par svarīgu jomu sadarbībā ar Alžīriju un sniegtu Alžīrijai jaunu piemēru tam, kā notiek integrācija Eiropas struktūrās un tirgos.
23. Šis nolīgums būs svarīgs solis uz priekšu, lai izveidotu kopēju gaisa telpu starp Eiropas Savienību un tās kaimiņvalstīm Vidusjūras reģionā, kas ir viens no svarīgākajiem ES aviācijas ārējās politikas mērķiem gaisa transporta jomā un — daudz vispārīgākā perspektīvā — būtisks ES ārpolitikas elements. Šis nolīgums ar Alžīriju gaisa transporta jomā radīs nozīmīgu pievienoto vērtību politiskā un ekonomiskā ziņā un kalpos par paraugu līdzīgiem nolīgumiem ar citām valstīm Vidusjūras dienvidos, kā arī sekmēs šīs valsts reģionālo integrāciju.

24. Ņemot vērā visu iepriekš izklāstīto, Komisija ierosina Padomei to pilnvarot uzsākt sarunas, kuru nolūks ir noslēgt visaptverošu nolīgumu, kas ļaus izveidot kopēju gaisa telpu ar Alžīriju. Komisija strādās ciešā sadarbībā ar dalībvalstīm un visu ieinteresēto aprindu pārstāvjiem, lai konkretizētu un sasniegtu mērķus, kas izvirzīti Padomes lēmuma priekšlikumā.