



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 14.3.2005
COM(2005) 77 τελικό

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
ΣΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΣΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ**

**Πλαίσιο για την ανάπτυξη των σχέσεων
με τη Ρωσική Ομοσπονδία στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών**

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΚΑΙ ΣΥΝΟΨΗ

Η συνολική σημασία της σχέσης μεταξύ της ΕΕ και της Ρωσικής Ομοσπονδίας ως βασικών στρατηγικών εταίρων και γειτόνων, καθώς και η σπουδαιότητα των αντιστοίχων αεροπορικών και αεροναυτικών τομέων μας, συνηγορούν υπέρ μιας συμφωνίας επί νέου πλαισίου οργάνωσης των αεροπορικών μας σχέσεων.

Παράλληλα με την παρούσα ανακοίνωση, η Επιτροπή συνιστά, ως εκ τούτου, να εξουσιοδοτήσει το Συμβούλιο την Επιτροπή να διαπραγματευθεί, εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, εκτενή συμφωνία με τη Ρωσική Ομοσπονδία στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών. Η παρούσα πρωτοβουλία βασίζεται στις εξελίξεις ως προς τον ρόλο της Κοινότητας στις εξωτερικές αεροπορικές σχέσεις, κατόπιν των αποφάσεων του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, της 5ης Νοεμβρίου 2002, στις υποθέσεις «ελεύθερης αεροπλοΐας», με τις οποίες αναγνωρίστηκε αποκλειστική κοινοτική αρμοδιότητα όσον αφορά σημαντικές πλευρές των εξωτερικών αεροπορικών σχέσεων, καθώς και στη Λευκή Βίβλο της Επιτροπής, με τίτλο «*Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών*»¹, στην οποία τονίζεται η ανάγκη να εκφράζεται η Ένωση με μία ενιαία φωνή στη διεθνή σκηνή, υπερασπιζόμενη τα βιομηχανικά, κοινωνικά και περιβαλλοντικά της συμφέροντα.

Μετά τις εν λόγω αποφάσεις, η Επιτροπή ανέφερε ότι σκοπεύει να υποβάλει προτάσεις για περαιτέρω εξουσιοδοτήσεις που θα της επιτρέψουν να προβεί σε διαπραγματεύσεις, οι οποίες θα καλύπτουν ευρύ φάσμα ζητημάτων των αεροπορικών μεταφορών, με επιλεγμένες τρίτες χώρες στρατηγικής σημασίας.

Υπάρχουν ουσιαστικοί οικονομικοί και πολιτικοί λόγοι για τους οποίους θα πρέπει η Κοινότητα να διαμορφώσει συνεκτική αεροπορική πολιτική έναντι των κυριοτέρων εμπορικών εταίρων της, ιδίως της Ρωσίας, με την οποία η ΕΕ αναπτύσσει στενή οικονομική και πολιτική εταιρική σχέση, στο πλαίσιο της συμφωνίας εταιρικής σχέσης και συνεργασίας (Partnership and Cooperation Agreement - PCA)² και των τεσσάρων «Κοινών Χώρων», των οποίων η δημιουργία ζητήθηκε στη Διάσκεψη Κορυφής ΕΕ-Ρωσίας στην Πετρούπολη, τον Μάιο του 2003, και ιδίως στο πλαίσιο του Κοινού Οικονομικού Χώρου (ΚΟΧ).

Η εταιρική σχέση ΕΕ-Ρωσίας έχει ενισχυθεί, κατόπιν της προσχώρησης στην ΕΕ, την 1η Μαΐου 2004, δέκα νέων κρατών μελών, εκ των οποίων οκτώ είχαν από το παρελθόν ιδιαίτερα στενούς οικονομικούς και πολιτικούς δεσμούς με τη Ρωσία. Η ΕΕ είναι ο κυριότερος εμπορικός εταίρος της Ρωσίας, στον οποίο αναλογεί άνω του 50% των συνολικών συναλλαγών της, ενώ η Ρωσία είναι ο πέμπτος εμπορικός εταίρος της ΕΕ (μετά τις ΗΠΑ, την Ελβετία, την Κίνα και την Ιαπωνία) και της αναλογεί περίπου 5% του συνόλου των εμπορικών συναλλαγών της ΕΕ. Η Ρωσία είναι ο δεύτερος σημαντικότερος εμπορικός εταίρος των δέκα νέων κρατών μελών της ΕΕ.

¹ COM(2001) 370.

² Το άρθρο 43 της PCA προσφέρει τη δυνατότητα να συναφθούν ειδικές συμφωνίες στον τομέα των μεταφορών, με σκοπό τη βελτίωση των όρων της αμοιβαίας πρόσβασης στην αγορά και της παροχής υπηρεσιών.

Η ολοκλήρωση των συστημάτων μεταφορών αποτελεί προϋπόθεση για παραγωγική συνεργασία. Η αεροπορία είναι ένας ιδιαίτερα δυναμικός τομέας των μεταφορών και είναι απαραίτητο να συνδέεται η Ευρωπαϊκή Ένωση με τους γείτονές της, και ιδίως με τη Ρωσική Ομοσπονδία. Η διαμόρφωση αεροπορικής πολιτικής έναντι της Ρωσίας συνιστά, επομένως, σημαντικό στόχο πολιτικής, εντός του συνολικού πλαισίου της εταιρικής σχέσης που αναπτύσσει η ΕΕ με τον μεγάλο ανατολικό της γείτονα.

Η Ρωσία προσφέρει καλές προοπτικές ανάπτυξης για τις αεροπορικές εταιρείες, τους κατασκευαστές αεροσκαφών και τους παρόχους υπηρεσιών στην Ευρώπη. Η ρωσική διεθνής επιβατική κίνηση συγκεντρώνεται, σε μεγάλο βαθμό, σε ευρωπαϊκούς προορισμούς. Περίπου 75% του συνόλου της ρωσικής επιβατικής κίνησης κατευθύνεται προς ευρωπαϊκούς προορισμούς, προβλέπεται δε ότι θα σημειώσει ετήσια αύξηση με ρυθμό 5,8%³ κατά τα έτη έως το 2007. Για την ΕΕ, η Ρωσική Ομοσπονδία είναι σήμερα η τέταρτη μεγαλύτερη αεροπορική αγορά⁴.

Η ρωσική αεροπορική αγορά χαρακτηρίζεται, εδώ και πολύ καιρό, από περιοριστική προσέγγιση. Η πρόσβαση στην αγορά περιορίζεται αυστηρά και το κράτος εξακολουθεί να έχει σημαντικό ρόλο και επιρροή στην αεροπορική βιομηχανία. Ωστόσο, ερχόμενη αντιμέτωπη με αυξανόμενη ζήτηση και εξωτερικό ανταγωνισμό, η ρωσική κυβέρνηση έχει εξαγγείλει ουσιαστικές μεταρρυθμίσεις στον τομέα, οι οποίες περιλαμβάνουν βαθμιαία απελευθέρωση της εσωτερικής αγοράς και ιδιωτικοποίηση των αεροπορικών εταιρειών, με σκοπό την αύξηση του ανταγωνισμού, την προσέλκυση περισσότερων επενδύσεων και την ενοποίηση της βιομηχανίας.

Στις αεροπορικές σχέσεις ΕΕ-Ρωσίας δέσποζαν στο παρελθόν τα αμφισβητούμενα ζητήματα των πληρωμών για την υπερπτήση της Σιβηρίας, όπως και οι ρωσικές ανησυχίες όσον αφορά τα πρότυπα της ΕΕ για τον θόρυβο και την ασφάλεια. Το ζήτημα της υπερπτήσης της Σιβηρίας έχει μεγάλη σημασία για τους ευρωπαίους αερομεταφορείς, καθώς επηρεάζει τις γραμμές μεταξύ της Ευρώπης και των αναπτυσσόμενων και προσοδοφόρων αγορών της Άπω Ανατολής, και ιδίως της Κίνας. Οι δυσκολίες αυτές έχουν διακυβεύσει τις ευκαιρίες για εποικοδομητική συνεργασία και πρόοδο σε τέτοιους σημαντικούς τομείς αμοιβαίου ενδιαφέροντος όπως η αεροπορική ασφάλεια έναντι ατυχημάτων και έναντι κακόβουλων πράξεων.

Σήμερα, οι σχέσεις είναι κατακερματισμένες, συγκεκριμένα όσον αφορά τα δικαιώματα κυκλοφορίας και τις ευκαιρίες στην αγορά, που προσφέρονται στους κοινοτικούς αερομεταφορείς. Τα κράτη μέλη, ενεργώντας μεμονωμένα, ούτε ήταν σε θέση να καταστήσουν τις διμερείς συμφωνίες σύμφωνες με το κοινοτικό δίκαιο, ούτε να επιλύσουν τόσο καίρια ζητήματα όπως οι πληρωμές για την υπερπτήση της Σιβηρίας, ούτε ακόμη να επιτελέσουν σημαντική πρόοδο όσον αφορά την πρόσβαση στην αγορά. Οι διαφορετικές προσεγγίσεις ως προς την ασφάλεια και τον θόρυβο αποτελούν συνεχή πηγή ενδεχομένων παρεξηγήσεων στις αεροπορικές σχέσεις.

Μια εκτενής συμφωνία αεροπορικών μεταφορών ΕΚ-Ρωσίας θα αποσκοπούσε να επιφέρει διεύρυνση των αεροπορικών σχέσεων και να διαμορφώσει ένα πλαίσιο

³ Πηγή: IATA.

⁴ Πηγή: Ευρωπαϊκή Επιτροπή: δεδομένα για τις διαθέσιμες θέσεις, 2004.

εντός του οποίου τόσο η βιομηχανία, όσο και οι χρήστες θα μπορούσαν να αποκομίσουν οφέλη από τη βελτίωση των συνθηκών που επικρατούν στην αγορά, από μια σταθερή και συνεπή νομική πλαισίωση των δύο αγορών και από μηχανισμούς μέσω των οποίων είναι δυνατόν να αποφεύγονται ή να επιλύονται αποτελεσματικά οι διαφορές.

2. ΤΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΡΩΣΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ – ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΣ, ΕΝΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ

2.1. Μια αναπτυσσόμενη και εξελισσόμενη αγορά

Οι αεροπορικές μεταφορές είναι ένας από τους δυναμικότερους τρόπους μεταφοράς στη Ρωσία. Η πολιτική αεροπορία αποτελεί σημαντικό τομέα της ρωσικής οικονομίας, στο σύνολό της, και απασχολεί περίπου 223 000 άτομα. Σύμφωνα με το ρωσικό Υπουργείο Μεταφορών, οι επιβατικές αεροπορικές μεταφορές αυξήθηκαν κατά 9,9% το 2003, οι δε εμπορευματικές κατά 2,7%.

Αν και η ρωσική αγορά αεροπορικής κυκλοφορίας αναπτύσσεται ταχέως, παραμένει από ορισμένες απόψεις σχετικά ανώριμη, με μεγάλες δυνατότητες ανάπτυξης, τόσο στον επιβατικό, όσο και στον εμπορευματικό τομέα. Οι προβλέψεις της IATA αναφέρουν ότι, μεταξύ 2003 και 2007, στην αγορά πολιτικής αεροπορίας της Ρωσίας θα σημειωθούν ετήσιοι ρυθμοί ανάπτυξης της τάξεως του 5,8% – δηλαδή, πάνω από τις ωριμότερες αγορές της Δυτικής Ευρώπης και των ΗΠΑ.

Μόνο τέσσερις εμπορικές αεροπορικές εταιρείες – Aeroflot, Sibir, Pulkovo και UT Air – μεταφέρουν περισσότερους από 1 εκατομμύριο επιβάτες τον χρόνο. Η Aeroflot κυριαρχεί στη διεθνή αγορά, ενώ στην εσωτερική αγορά αντιμετωπίζει ανταγωνισμό από τις άλλες (η Sibir έρχεται πρώτη μεταξύ των ρωσικών εταιρειών στις εσωτερικές επιβατικές αερομεταφορές). Η Aeroflot διαθέτει το 37,7% του συνολικού αριθμού θέσεων που προσφέρονται στο σύνολο της αγοράς Ρωσίας-ΕΕ, με αμέσως επόμενη τη Lufthansa με 12,6%⁵.

2.2. Νέα στρατηγική για τις αερομεταφορές – προς ιδιωτικοποίηση και απελευθέρωση

Τον Οκτώβριο του 2003, η ρωσική κυβέρνηση εξήγγειλε τη νέα της «Στρατηγική μεταφορών για τη Ρωσική Ομοσπονδία».

Όσον αφορά τις αεροπορικές μεταφορές, ο πρωταρχικός στόχος της ρωσικής κυβέρνησης είναι να αναπτύξει τις εσωτερικές αεροπορικές μεταφορές, μέσω σημαντικής αναδιάρθρωσης, προκειμένου να βελτιωθεί η αποδοτικότητα και η ποιότητα των υπηρεσιών. Η Ρωσία έχει σήμερα 215 καταχωρισμένες αεροπορικές εταιρείες (267 το 2000), συμπεριλαμβανομένων 55 αερομεταφορέων κρατικής ιδιοκτησίας, αριθμός ο οποίος αναμένεται να μειωθεί κατά τα προσεχή έτη, με την αύξηση του ανταγωνισμού, τις αυστηρότερες κρατικές διαδικασίες αδειοδότησης και την επιβολή υψηλότερων απαιτήσεων ασφαλείας.

⁵

Πηγή: OAG.

Η ρωσική κυβέρνηση έχει εξαγγείλει σχέδια για τη σημαντική βελτίωση της συνολικής ανταγωνιστικότητας των ρωσικών αερομεταφορέων, μέσω προσαρμογής στα διεθνή εμπορικά και περιβαλλοντικά πρότυπα και πρότυπα παροχής υπηρεσιών, όπως και για την προοδευτική απελευθέρωση της αγοράς.

Η αύξηση της επιβατικής κυκλοφορίας κατά τα τελευταία έτη, αποτελεί τον βασικό παράγοντα από τον οποίο προέρχεται η κίνηση για επιτάχυνση της απελευθέρωσης της εσωτερικής αγοράς αερομεταφορών. Το 2002, άρχισε η απελευθέρωση της εσωτερικής αγοράς, με την κατάργηση του υφισταμένου συστήματος ποσοστώσεων. Η ρωσική κυβέρνηση προβλέπει περαιτέρω άρση των ποσοστώσεων, ώστε να επιφέρει ταχέως πλήρη απελευθέρωση των εσωτερικών αερομεταφορών.

Η κυβέρνηση σκοπεύει να ενθαρρύνει στρατηγικές συμμαχίες, τόσο σε εσωτερικό, όσο και σε διεθνές επίπεδο, με σκοπό να συμβάλει στην προετοιμασία των ρωσικών αερομεταφορέων για την αντιμετώπιση του ανταγωνισμού. Όντως, οι πιέσεις του ανταγωνισμού μεταξύ των ρωσικών αεροπορικών εταιρειών, τόσο στις εσωτερικές, όσο και στις διεθνείς γραμμές, φαίνεται ότι θα επιφέρουν σημαντικές αλλαγές στον κλάδο των ρωσικών αεροπορικών εταιρειών κατά τα προσεχή έτη. Ένα πρώτο δείγμα των αναμενόμενων εξελίξεων ήταν η υπογραφή από την Aeroflot, στις 24 Μαΐου 2004, ενός Μνημονίου Συμφωνίας, που προετοιμάζει το έδαφος για να συμμετάσχει η ρωσική αεροπορική εταιρεία στη συμμαχία *SkyTeam*. Υπήρξαν επίσης και ανακοινώσεις σχετικά με την πιθανή ιδιωτικοποίηση της Aeroflot.

2.3. Εκσυγχρονισμός της υποδομής

Τα περισσότερα ρωσικά αεροδρόμια χρειάζονται ανακαίνιση και εκσυγχρονισμό. Στη στρατηγική μεταφορών, που εγκρίθηκε από τη ρωσική κυβέρνηση, προβλέπεται περαιτέρω ιδιωτικοποίηση των αερολιμένων, καθώς και «βελτιστοποίηση» του δικτύου αερολιμένων σε ολόκληρη τη χώρα. Η βελτίωση της λειτουργίας των αερολιμένων θα είναι αποφασιστικής σημασίας για την επιτυχή ανάπτυξη του τομέα της πολιτικής αεροπορίας στη Ρωσία. Τα ζητήματα και οι διαδικασίες ασφαλείας διαδραματίζουν όλο και σημαντικότερο ρόλο, ύστερα από τις δραματικές τρομοκρατικές επιθέσεις το καλοκαίρι του 2004. Έχει καταρτισθεί νέος νόμος για την ασφάλεια των μεταφορών έναντι κακόβουλων πράξεων.

Ακριβώς επειδή η ρωσική κυβέρνηση προβλέπει ριζικές μεταρρυθμίσεις στον τομέα της εσωτερικής πολιτικής αεροπορίας, έχει επίσης εξαγγείλει σχέδια για την αναδιάρθρωση της αεροναυτικής βιομηχανίας.

Σήμερα, η διαθεσιμότητα αποδοτικών και σύγχρονων αεροσκαφών είναι ο μόνος σοβαρός παράγων που περιορίζει την ανάπτυξη των ρωσικών αεροπορικών εταιρειών. Οι εκτιμήσεις υποδεικνύουν ότι οι αεροπορικές εταιρείες θα πρέπει να αντικαταστήσουν το ένα τρίτο του γερασμένου στόλου τους (περίπου 95% των αεροσκαφών που υπάρχουν σχεδιάστηκαν μεταξύ του 1960 και του 1980) εντός των επομένων πέντε ετών. Περισσότερα από 1 600 αεροσκάφη σε κυκλοφορία δεν πληρούν τα ισχύοντα πρότυπα του ICAO για τον θόρυβο.

Η Ρωσία, κατά παράδοση, διέθετε ευμεγέθη αεροπορική βιομηχανία. Σήμερα, απασχολεί περίπου 500 000 άτομα σε περίπου 300 εταιρείες και ινστιτούτα έρευνας και μηχανικής. Παρόλα αυτά, η βιομηχανία έχει απελπιστική ανάγκη επενδύσεων, εκσυγχρονισμού και αναδιάρθρωσης.

Η διαδικασία αυτή φαίνεται ότι προχωρεί, κατόπιν των προτάσεων που υπέβαλε η Ρωσική Υπηρεσία Αεροπορίας και Διαστήματος (Rosaviakosmos), στο πλαίσιο της νέας στρατηγικής μεταφορών της Ρωσίας. Προτείνονται ριζικά μέτρα για τη δημιουργία μιας ενιαίας αεροδιαστημικής κοινοπραξίας (ΟΑΚ – Ενωμένη Βιομηχανία Αεροσκαφών), προφανώς ακολουθώντας το παράδειγμα της EADS. Η κοινοπραξία θα ελέγχεται από ιδιωτικά κεφάλαια (με κρατική συμμετοχή 25,5%) και στόχος της θα είναι να επιτύχει μερίδιο 10% στην παγκόσμια αεροπορική αγορά.

3. ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΣΧΕΣΕΙΣ ΕΕ-ΡΩΣΙΑΣ – Η ΑΝΑΓΚΗ ΓΙΑ ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

3.1. Αναπτυσσόμενες αγορές σημαντικού αμοιβαίου εμπορικού ενδιαφέροντος

Οι ανεπτυγμένες αεροπορικές συνδέσεις με την Ευρωπαϊκή Ένωση και τους κυριότερους διεθνείς προορισμούς έχουν ουσιώδη σημασία για την ανάπτυξη της ρωσικής οικονομίας και για τις εμπορικές σχέσεις της με την ΕΕ.

Η ρωσική διεθνής επιβατική κίνηση συγκεντρώνεται, σε μεγάλο βαθμό, σε ευρωπαϊκούς προορισμούς. Το 2002, 4,3 εκατομμύρια επιβάτες ταξίδεψαν μεταξύ Ρωσίας και Δυτικής Ευρώπης και 1 εκατομμύριο επιβάτες μεταξύ Ρωσίας και Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης. Περίπου 75% του συνόλου της ρωσικής επιβατικής κίνησης κατευθύνεται προς ευρωπαϊκούς προορισμούς, προβλέπεται δε να σημειώσει ετήσια αύξηση της τάξεως του 5,8% κατά τα έτη έως το 2007⁶.

Η αεροπορική κυκλοφορία μεταξύ ΕΕ και Ρωσίας αυξήθηκε σημαντικά κατά τα τελευταία δέκα έτη. Η εβδομαδιαία συχνότητα πτήσεων μεταξύ των κρατών μελών της ΕΕ και της Ρωσίας αυξήθηκε από 279, το 1992, σε 465, το 2003, και ταυτοχρόνως ο αριθμός διαθέσιμων θέσεων στην αεροπορική κυκλοφορία ΕΕ-Ρωσίας αυξήθηκε από 44 880 θέσεις, το 1992, σε 65 663 θέσεις, το 2003. Αναγνωρίζονται ευρέως οι δυνατότητες ανάπτυξης της ρωσικής αγοράς.

Το μεγαλύτερο μέρος της αεροπορικής κυκλοφορίας μεταξύ ΕΕ και Ρωσίας λαμβάνει χώρα μεταξύ Ρωσίας και Γερμανίας (39% της συχνότητας δρομολογίων από την ΕΕ στην Ρωσία)⁷, και ακολουθεί η κυκλοφορία με την Ισπανία (12%), τη Γαλλία (11%), το Ηνωμένο Βασίλειο (8,5%) και τη Φινλανδία (7%). Μεταξύ των νέων κρατών μελών, η Πολωνία και η Τσεχική Δημοκρατία έχουν σημαντική κυκλοφορία με την Ρωσική Ομοσπονδία.

Μαζί με την Κίνα, η Ρωσία είναι μια από τις μεγαλύτερες τουριστικές αγορές «υψηλών δυνατοτήτων» στον κόσμο. Ο συνολικός αριθμός τουριστών στη Ρωσική Ομοσπονδία αυξήθηκε κατά 7,3% το 2002 (μέσος όρος της Ευρώπης 2,3%). Οι ευρωπαϊκές ταξιδιωτικές εταιρείες έχουν αρχίσει συνεργασία και έχουν δημιουργήσει κοινές επιχειρήσεις με εταιρείες στη Ρωσία. Ο ρωσικός τουρισμός καθίσταται ολοένα και σημαντικότερος για τον τουριστικό κλάδο της ΕΕ. Οι ρώσοι

⁶ Πηγή: IATA.

⁷ Η Γερμανία είναι η μεγαλύτερη χωριστή διεθνής αεροπορική αγορά. Η Lufthansa, η Aeroflot, η Pulkovo και η Air Sibir εκτελούν, η κάθε μία, περισσότερα από 100 εβδομαδιαία δρομολόγια μεταξύ της Ρωσικής Ομοσπονδίας και της Γερμανίας.

τουρίστες συγκαταλέγονται μεταξύ εκείνων που ξοδεύουν τα περισσότερα χρήματα παγκοσμίως στον διεθνή τουρισμό (12 δισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ το 2002)⁸.

3.2. Διμερείς αεροπορικές σχέσεις μεταξύ των κρατών μελών της ΕΕ και της Ρωσίας

3.2.1. Κατακερματισμένο και περιοριστικό περιβάλλον αγοράς

Η Ρωσική Ομοσπονδία έχει συνάψει διμερείς συμφωνίες αεροπορικών μεταφορών με 23 από τα 25 κράτη μέλη, οι οποίες ρυθμίζουν ιδίως τα δικαιώματα κυκλοφορίας και συναφή θέματα διμερούς σημασίας (καθορισμός αεροπορικών εταιρειών, αεροπορική ασφάλεια, ναύλοι, τελωνεία κ.λπ.). Αυτός ο κατακερματισμός καταλήγει σε μεγαλύτερη πολυπλοκότητα από όσο χρειάζεται για το ρυθμιστικό πλαίσιο που διέπει τις αεροπορικές μεταφορές μεταξύ της ΕΕ και της Ρωσίας.

Συν τοις άλλοις, οι διμερείς συμφωνίες αεροπορικών μεταφορών των κρατών μελών με τη Ρωσία συνήθως ρυθμίζουν πάρα πολύ την πρόσβαση στην αγορά, όχι μόνον όσον αφορά τον περιορισμένο καθορισμό των αερομεταφορέων ή των σημείων που είναι δυνατόν να εξυπηρετηθούν, αλλά και από άποψη συχνότητας πτήσεων ή χωρητικότητας που μπορούν να προσφέρουν οι καθορισμένες αεροπορικές εταιρείες.

Πέρα από τα παράνομα στοιχεία που επισημάνθηκαν από το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο στις αποφάσεις «ελεύθερης αεροπλοΐας», υπάρχουν επίσης νομικά ζητήματα στο πεδίο του ευρωπαϊκού δικαίου περί ανταγωνισμού, τα οποία θα χρειαστεί να αντιμετωπιστούν στο πλαίσιο μιας μελλοντικής συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών μεταξύ ΕΕ και Ρωσίας.

3.2.2. Σύννεφα στον ουρανό – τα σοβαρότερα εκκρεμή ζητήματα

3.2.2.1. Υπερπτήσεις της Σιβηρίας

Οι αεροπορικές εταιρείες της ΕΕ, που υπερίπτανται του ρωσικού εδάφους, πρέπει να καταβάλλουν ειδικά δικαιώματα εκμετάλλευσης στον ρωσικό ανταγωνιστή τους, την Aeroflot, τα οποία δεν έχουν σχέση με τις συνήθεις πληρωμές για υπηρεσίες Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας. Οι εν λόγω πληρωμές, οι οποίες έχουν επιβληθεί από τη Ρωσία στις διμερείς συμφωνίες με τα κράτη μέλη, μέσω υποχρεωτικών εμπορικών συμφωνιών μεταξύ των αεροπορικών εταιρειών της ΕΕ και της Aeroflot, συνιστούν απαράδεκτη επιβάρυνση για τη διέλευση, αντιβαίνουν στη γενικευμένη πρακτική και θεωρείται ότι αντίκεινται προς το διεθνές δίκαιο, συμπεριλαμβανομένου του άρθρου 15 της Σύμβασης του Σικάγου του 1944. Το 2003, αυτές οι πληρωμές υπολογίζεται ότι κόστισαν συνολικά στις ευρωπαϊκές αεροπορικές εταιρείες περίπου 250 εκατομμύρια ευρώ. Η Ρωσία είναι η μόνη χώρα στον κόσμο στην οποία πρέπει να καταβάλλονται αυτές οι πληρωμές. Επιπροσθέτως, οι εν λόγω πληρωμές δεν εφαρμόζονται ούτε με διαφανή τρόπο, ούτε σε όλους τους εμπορικούς εταίρους της Ρωσίας. Η διέλευση πάνω από τη Σιβηρία είναι απαραίτητη για τις αεροπορικές εταιρείες της ΕΕ, προκειμένου να αποκτήσουν εμπορικά βιώσιμη πρόσβαση στην αναπτυσσόμενη αεροπορική αγορά της Άπω Ανατολής, συμπεριλαμβανομένης της Κίνας. Οι πτήσεις στην Άπω Ανατολή έχουν ουσιώδη σημασία για την κερδοφορία των αεροπορικών εταιρειών της ΕΕ.

⁸

Πηγή: Παγκόσμιος Οργανισμός Τουρισμού (ΠΟΤ), Tourism highlights 2003.

Οι περισσότεροι ευρωπαίοι αερομεταφορείς εμπορευμάτων που εκτελούν πτήσεις μεταξύ Δυτικής Ευρώπης και Άπω Ανατολής αποφεύγουν να καταβάλουν πληρωμές για την υπερπτήση, παρακάμπτοντας το ρωσικό έδαφος. Οι ρωσικοί αερομεταφορείς εμπορευμάτων, και ιδίως η Aeroflot, διαθέτουν, ως εκ τούτου, σημαντικό πλεονέκτημα, προσφέροντας υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών από τη Δυτική Ευρώπη στην Άπω Ανατολή κατευθείαν μέσω Ρωσίας.

3.2.2.2. Περιβαλλοντικά πρότυπα και πρότυπα ασφαλείας

Οι ρωσικές αεροπορικές εταιρείες ακόμη εκμεταλλεύονται σημαντικό αριθμό παλαιών αεροσκαφών, τα οποία δεν είναι σύμφωνα με τα διεθνή και ευρωπαϊκά περιβαλλοντικά πρότυπα (θόρυβος αεροσκαφών) και πρότυπα ασφαλείας. Το γεγονός αυτό παραμένει εμπόδιο στη βελτίωση των αεροπορικών σχέσεων ΕΕ-Ρωσίας, το οποίο χρειάζεται να αντιμετωπιστεί με τη βοήθεια συνολικής προσέγγισης σε επίπεδο ΕΕ.

4. ΤΑ ΟΦΕΛΗ ΤΗΣ ΚΟΙΝΟΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ ΤΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΣΧΕΣΕΩΝ ΕΕ-ΡΩΣΙΑΣ

4.1. Συνολικά οικονομικά οφέλη

Οι αεροπορικές και αεροναυτικές βιομηχανίες της ΕΕ και της Ρωσικής Ομοσπονδίας αποτελούν βασικές συνιστώσες της οικονομικής μας συνεργασίας, οι οποίες συμβάλλουν στην κινητικότητα των πολιτών μας και στη βιομηχανική ανάπτυξη. Η σπουδαιότητα των αεροπορικών σχέσεων μεταξύ Ρωσικής Ομοσπονδίας και ΕΕ αυξήθηκε με τη διεύρυνση της ΕΕ, η δε κυκλοφορία μεταξύ των αγορών της ΕΕ των 25 και της Ρωσικής Ομοσπονδίας παρουσίασε αξιοσημείωτη αύξηση.

Κατά την τελευταία δεκαετία περίπου, η ΕΕ έχει αναπτύξει μια γνήσια ενιαία ευρωπαϊκή αγορά αεροπορικών μεταφορών. Οι καταναλωτές επωφελούνται επίσης από την ύπαρξη περισσότερων επιλογών και χαμηλότερων ναύλων, ιδίως με την εμφάνιση νέων αερομεταφορέων χαμηλού κόστους. Η ΕΕ καταρτίζει επίσης κοινά πρότυπα ασφαλείας έναντι ατυχημάτων, έναντι κακόβουλων πράξεων και διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας για τον Ενιαίο Ουρανό.

Παρόλα ταύτα, φαίνεται ότι δεν μπορούν να αξιοποιηθούν όλες οι δυνατότητες της εσωτερικής αγοράς, πριν μπορέσει η Κοινότητα να ενεργεί ως ενιαία συντονισμένη οντότητα στις αεροπορικές της σχέσεις με τρίτες χώρες, σε κάθε περίπτωση που οι εν λόγω συντονισμένες προσπάθειες μπορούν να δημιουργήσουν προστιθέμενη αξία προς το συμφέρον της ευρωπαϊκής αεροπορικής βιομηχανίας και των χρηστών. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα μιας πρόσφατης μελέτης, που διενεργήθηκε για λογαριασμό της Επιτροπής, μια πλήρως ανοικτή αγορά μεταξύ της ΕΕ και της Ρωσίας θα μπορούσε να αποδώσει οφέλη έως και 680 εκατομμυρίων ευρώ ετησίως και για τις δύο πλευρές, προερχόμενα από τη δημιουργία θέσεων απασχόλησης στην αεροπορική βιομηχανία, από τα έξοδα των τουριστών και των ταξιδιωτών και από τις υπηρεσίες υποστήριξης της ευρύτερης αεροπορικής βιομηχανίας.

Οι στενότερες αεροπορικές σχέσεις μεταξύ της ΕΕ και της Ρωσίας, που θα ήταν αποτέλεσμα της αεροπορικής συμφωνίας, ενδεχομένως θα ενθάρρυναν την

ενσωμάτωση της ρωσικής πολιτικής αεροπορίας στο υφιστάμενο δίκτυο παγκόσμιων συμμαχιών.

Η ανάπτυξη στενότερων δεσμών μεταξύ της ευρωπαϊκής και της ρωσικής αεροδιαστημικής βιομηχανίας, καθώς και η ενίσχυση της βιομηχανικής συνεργασίας, έχουν επισημανθεί και συγκαταλέγονται μεταξύ των δράσεων προτεραιότητας, στο πλαίσιο του «οδικού χάρτη» για τον Κοινό Οικονομικό Χώρο ΕΕ-Ρωσίας. Θα μπορούσε να προβλεφθεί ενδυνάμωση αυτής της συνεργασίας εντός του συνολικού πλαισίου διαπραγματεύσεων για αεροπορική συμφωνία μεταξύ της Κοινότητας και της Ρωσίας, η οποία θα προσέφερε επίσης νέες ευκαιρίες στην αγορά, με αποτέλεσμα σημαντικά οικονομικά οφέλη.

Θα πρέπει επίσης να ληφθούν υπόψη οι ουσιαστικές εξοικονομήσεις (κατά προσέγγιση 250 εκατομμύρια δολάρια ετησίως), που θα μπορούσαν να έχουν οι ευρωπαϊκές αεροπορικές εταιρείες, κατόπιν της σταδιακής κατάργησης των πληρωμών για την υπερπτήση της Σιβηρίας, καθώς και τα οφέλη από ένα πιο φιλελεύθερο περιβάλλον, εντός του οποίου θα μπορούσαν να επεκταθούν τα δρομολόγια προς την Άπω Ανατολή μέσω του εναερίου χώρου της Ρωσίας.

Το άνοιγμα και η ολοκλήρωση των αγορών πρέπει να πραγματοποιηθούν με εξισορροπημένο τρόπο, ο οποίος να λαμβάνει υπόψη άλλους σημαντικούς στόχους πολιτικής και να μετριάξει τις ενδεχόμενες δυσμενείς επιπτώσεις, είτε στον ανταγωνισμό, την περιβαλλοντική προστασία και την αειφόρο ανάπτυξη, είτε σε άλλους τομείς.

4.2. Δικαιώματα κυκλοφορίας – δημιουργία νέων ευκαιριών, άνοιγμα των ουρανών

Ως προς τα δικαιώματα κυκλοφορίας, όπως περιγράφονται ανωτέρω, το σημερινό περιβάλλον είναι πολύ περιοριστικό όσον αφορά τον καθορισμό, τη συχνότητα, τη χωρητικότητα και τις διαδρομές. Το γεγονός αυτό εμποδίζει την επέκταση των αεροπορικών γραμμών, παρόλη την αυξανόμενη ζήτηση. Η συμφωνία θα αποσκοπεί, επομένως, να καταστήσει δυνατό το βαθμιαίο άνοιγμα της πρόσβασης στις δύο αεροπορικές αγορές, με σκοπό την τόνωση των επενδύσεων και του ανταγωνισμού και τη βελτίωση των υπηρεσιών για επιβάτες και εμπορεύματα.

Οι σημερινές συνθήκες της αγοράς και των κανονιστικών ρυθμίσεων είναι τέτοιες που η δημιουργία ενός Ανοικτού Αεροπορικού Χώρου, αν και παραμένει μακροπρόθεσμος στόχος, δεν φαίνεται να αποτελεί ρεαλιστικό άμεσο στόχο. Ο στόχος αυτός μάλλον θα μπορούσε να επιτευχθεί κατά στάδια, ώστε η μετάβαση να μπορέσει να είναι ομαλή και εξισορροπημένη.

4.3. Εξασφάλιση συμμόρφωσης με το κοινοτικό δίκαιο

Σύμφωνα με τη νομολογία, που καθιερώθηκε από το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (ΔΕΚ) με τις αποφάσεις του της 5ης Νοεμβρίου 2002, οι υφιστάμενες διμερείς συμφωνίες αεροπορικών μεταφορών μεταξύ των κρατών μελών και της Ρωσικής Ομοσπονδίας πρέπει να θεωρηθεί ότι παραβαίνουν το κοινοτικό δίκαιο, εφόσον περιέχουν ρήτρες καθορισμού οι οποίες δημιουργούν διακρίσεις εις βάρος των αερομεταφορέων άλλων κρατών μελών ή περιέχουν άλλες ρήτρες που έρχονται σε σύγκρουση με την αποκλειστική αρμοδιότητα της Κοινότητας. Εάν δεν τροποποιηθούν αμέσως αυτές οι συμφωνίες ή δεν αντικατασταθούν από συμφωνίες

που συμμορφώνονται με το κοινοτικό δίκαιο, πρέπει να καταγγεληθούν από τα σχετικά κράτη μέλη. Η κατάσταση αυτή στερεί από τις αεροπορικές εταιρείες που εκτελούν πτήσεις μεταξύ της ΕΕ και της Ρωσικής Ομοσπονδίας την απαραίτητη ασφάλεια δικαίου και ενέχει τον κίνδυνο να διακυβεύσει τη μελλοντική ανάπτυξη των αεροπορικών μας σχέσεων.

Το αποτέλεσμα των διμερών διαπραγματεύσεων μεταξύ των κρατών μελών και της Ρωσικής Ομοσπονδίας δεν έχει επιφέρει ακόμη την αναγκαία ευθυγράμμιση των υφιστάμενων συμφωνιών με το κοινοτικό δίκαιο.

Βασικός σκοπός μιας εκτενούς συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών μεταξύ της Κοινότητας και της Ρωσικής Ομοσπονδίας θα ήταν, ως εκ τούτου, η επίλυση των εκκρεμών νομικών ζητημάτων σε σχέση με τις υφιστάμενες διμερείς συμφωνίες μεταξύ της Ρωσίας και των κρατών μελών.

4.4. Υπερπτήσεις της Σιβηρίας – εφαρμογή της σταδιακής κατάργησης έως το 2013

Μια εκτενής συμφωνία αεροπορικών μεταφορών ΕΚ-Ρωσίας θα μπορούσε να προβλέπει μεταβατική περίοδο για τον εκσυγχρονισμό του παρόντος μηχανισμού πληρωμών για τις υπερπτήσεις της Σιβηρίας, το αργότερο έως το 2013, και να εξασφαλίζει ότι τα τέλη που θα εφαρμόζονται μετά το τέλος της μεταβατικής περιόδου θα διέπονται από διαφάνεια, θα βασίζονται στο κόστος και δεν θα καταλήγουν σε διακριτική μεταχείριση μεταξύ των αεροπορικών εταιρειών.

Το 1997, το Συμβούλιο θεώρησε ευπρόσδεκτη την πρωτοβουλία της Επιτροπής να αρχίσει άμεσες διαβουλεύσεις με τη Ρωσική Ομοσπονδία επί του θέματος αυτού.

Η Κοινότητα ήταν σε θέση να επιδείξει την ισχύ της κατά τις διαπραγματεύσεις με τη Ρωσία, με κατάληξη τη δέσμευση που προσέφερε η ρωσική κυβέρνηση στις 21 Μαΐου 2004, στο πλαίσιο των διαπραγματεύσεων για την προσχώρηση της Ρωσίας στον ΠΟΕ, να καταργήσει τα μη εμπορικά στοιχεία του παρόντος συστήματος πληρωμών που επιβάλλει η Ρωσία για τις υπερπτήσεις της Σιβηρίας, προκειμένου να αντικαταστήσει το σύστημα με ένα άλλο, βασισμένο στο κόστος, διαφανές και αμερόληπτο, το αργότερο έως το 2013. Συμφωνήθηκε επίσης ότι οι λεπτομέρειες εφαρμογής για τη σταδιακή κατάργηση των πληρωμών υπερπτήσης, κατά τη μεταβατική περίοδο έως το 2013, θα τεθούν σε εφαρμογή στο πλαίσιο των διαπραγματεύσεων Ρωσίας-ΕΚ για εκτενή συμφωνία αεροπορικών μεταφορών. Προσφέρεται έτσι το καλύτερο δυνατό πλαίσιο, εντός του οποίου η ΕΚ και η Ρωσία μπορούν να συμφωνήσουν για τη μελλοντική πορεία. Τα οικονομικά οφέλη για τις αεροπορικές εταιρείες της ΕΕ από την κατάργηση αυτών των πληρωμών, ιδίως για την ανάπτυξη της κυκλοφορίας προς τις προσοδοφόρες και ταχέως αναπτυσσόμενες αγορές της Άπω Ανατολής, θα είναι σημαντικά.

Σε περίπτωση που αποδειχθεί δύσκολη η περαιτέρω πρόοδος επί του θέματος αυτού, ενδέχεται να επιδιωχθούν παράλληλες ενέργειες, παραδείγματος χάριν στο πλαίσιο του ICAO και της εφαρμογής του άρθρου 15 της Σύμβασης του Σικάγου.

4.5. Δυνατότητα στενότερης ολοκλήρωσης της αγοράς – πρότυπα ασφαλείας έναντι ατυχημάτων, έναντι κακόβουλων πράξεων και περιβαλλοντικά πρότυπα

Με υπόβαθρο την απελευθέρωση της εσωτερικής αεροπορικής αγοράς της Ρωσίας, η ρωσική κυβέρνηση έχει επιδείξει ενδιαφέρον να συνεχίσει τον διάλογο με την ΕΚ επί ρυθμιστικών θεμάτων, ενδεχομένως υπό τη μορφή τεχνικής βοήθειας στον ρυθμιστικό τομέα, με βάση την πείρα της ίδιας της ΕΚ όσον αφορά το απελευθερωμένο ρυθμιστικό πλαίσιο, ή ακόμη και τη μορφή της σύγκλισης της αεροπορικής νομοθεσίας. Μια τέτοια διαδικασία, που οδηγεί σε μεγαλύτερη συνέπεια και ασφάλεια των κανονιστικών ρυθμίσεων, θα ήταν σαφώς προς το συμφέρον της Κοινότητας και εκείνων των μερών του κλάδου που επιθυμούν να επεκτείνουν τις υπηρεσίες τους στη Ρωσία και να αναπτύξουν στενότερους εμπορικούς δεσμούς με τις ρωσικές εταιρείες.

Μεγάλη σημασία θα έχει η εξασφάλιση αυστηρών διατάξεων αεροπορικής ασφαλείας έναντι κακόβουλων πράξεων και έναντι ατυχημάτων, θα εξασφαλίσει δε ότι το άνοιγμα της αγοράς θα συνοδεύεται από κατάλληλο επίπεδο ολοκλήρωσης και ρυθμιστικής σύγκλισης. Η συμφωνία θα μπορούσε να καθιερώσει στενή συνεργασία, προκειμένου να εξασφαλιστεί η τήρηση των υψηλότερων διεθνών προτύπων ασφαλείας, λαμβάνοντας πλήρως υπόψη τις διαδικασίες και τα πρότυπα που εφαρμόζονται στο έδαφος της Κοινότητας, όπως και τις εξελίξεις που λαμβάνουν χώρα στην Κοινότητα. Στο πλαίσιο της συμφωνίας, θα μπορούσαν ακόμη να αναπτυχθούν κοινοί μηχανισμοί και διαδικασίες για συνεργασία στο πεδίο της ασφαλείας έναντι κακόβουλων πράξεων.

Στο πλαίσιο της νέας αεροπορικής σχέσης μεταξύ της Ρωσικής Ομοσπονδίας και της ΕΚ, που θα διαμορφωθεί με τη συμφωνία, θα ήταν δυνατόν να προβλέπεται βοήθεια για την εναρμόνιση, όπου ενδείκνυται, των προτύπων πιστοποίησης, με σκοπό την προετοιμασία του εδάφους για στενότερη συνεργασία μεταξύ της Διαπολιτειακής Επιτροπής Αεροπορίας (Interstate Aviation Committee - IAC) και του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας (European Aviation Safety Agency - EASA). Τον Ιούλιο του 2004, οι δύο οργανισμοί κατέληξαν σε διακανονισμούς εργασίας.

Ως προς τα περιβαλλοντικά ζητήματα, η συμφωνία θα μπορούσε να καθορίσει πλαίσιο για διαβουλεύσεις μεταξύ της ΕΚ και της Ρωσικής Ομοσπονδίας, προκειμένου, μεταξύ άλλων, να διευκολυνθεί η εφαρμογή των βελτιώσεων των περιβαλλοντικών προτύπων στη Ρωσία, κυρίως σχετικά με τον θόρυβο των αεροσκαφών. Επιπλέον, η συμφωνία θα πρέπει να διασφαλίζει την ευελιξία της ΕΕ όσον αφορά μέτρα για να μετριαστούν οι επιπτώσεις της αεροπορίας στην αλλαγή του κλίματος και άλλα περιβαλλοντικά ζητήματα.

4.6. Βιομηχανική συνεργασία – αξιοποίηση των αμοιβαίων πλεονεκτημάτων και αναγκών στην αεροδιαστημική βιομηχανία

Η αεροδιαστημική βιομηχανία της ΕΕ έχει ιδιαίτερο συμφέρον να αναπτύξει τη συνεργασία με τους ομολόγους της και τα ερευνητικά κέντρα της Ρωσίας. Ήδη βρίσκονται εν εξελίξει μια ποικιλία κοινών έργων, στα οποία περιλαμβάνονται έργα στους τομείς του σχεδιασμού, της παραγωγής, της επιμόρφωσης και της πιστοποίησης της ασφαλείας, με συμμετοχή των κυριοτέρων εταιρειών της ΕΕ και της Ρωσίας. Το 2003, η Airbus άνοιξε ένα κέντρο μηχανικής (ECAR – Engineering

Centre Airbus in Russia) σε συνεργασία με τη ρωσική εταιρεία Kaskol. Η βιομηχανία της ΕΕ συμμετέχει επίσης σε ρωσικά έργα ανάπτυξης νέων, περισσότερο φιλοπεριβαλλοντικών αεροσκαφών, όπως το TU 204 και το Russian Regional Jet (RRJ). Η συμφωνία θα μπορούσε να δημιουργήσει νέο πλαίσιο για τις αεροπορικές σχέσεις μεταξύ της Ρωσικής Ομοσπονδίας και της ΕΕ, εντός του οποίου θα μπορούσε να προωθηθεί η βιομηχανική συνεργασία. Με τη συνεργασία αυτή θα μπορούσαν να υποστηριχθούν από κοινού προσδιορισμένα αεροπορικά και ερευνητικά έργα, με σκοπό να συνοδεύσουν την εξελισσόμενη αναδιάρθρωση και εκσυγχρονισμό της ρωσικής αεροδιαστημικής βιομηχανίας. Θα μπορούσαν να συμπεριληφθούν έρευνα και ανάπτυξη κοινών προτύπων (πρότυπα ασφαλείας έναντι ατυχημάτων, έναντι κακόβουλων πράξεων και περιβαλλοντικά πρότυπα), επιμορφωτικά προγράμματα, καθώς και υποστήριξη για τον εκσυγχρονισμό του ρωσικού συστήματος διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και των αερολιμενικών υποδομών.

5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η παρούσα ανακοίνωση παρουσιάζει το ιστορικό και τα επιχειρήματα που αποδεικνύουν την ανάγκη για εκτενή συμφωνία αεροπορικών μεταφορών μεταξύ της Κοινότητας και της Ρωσικής Ομοσπονδίας, η οποία θα προσφέρει τη δυνατότητα στους δύο εταίρους να διαμορφώσουν σαφές και συνεκτικό πλαίσιο εντός του οποίου να μπορέσουν να αναπτύξουν εποικοδομητικά τις αεροπορικές τους σχέσεις κατά τα προσεχή έτη.

Το εν λόγω πλαίσιο θα αποσκοπεί, μεταξύ άλλων, στη βελτίωση των ευκαιριών στην αγορά και για τις δύο πλευρές, στην εξασφάλιση συμμόρφωσης με το κοινοτικό δίκαιο, στην εφαρμογή σταδιακής κατάργησης των πληρωμών για την υπερπτήση της Σιβηρίας, στην προώθηση της σύγκλισης της αεροπορικής νομοθεσίας, όπου ενδείκνυται, στην καθιέρωση κοινών μηχανισμών για συνεργασία σε θέματα προτύπων ασφαλείας έναντι κακόβουλων πράξεων, ασφαλείας έναντι ατυχημάτων και περιβαλλοντικών προτύπων, καθώς και στην προώθηση της συνεργασίας στον βιομηχανικό τομέα. Θα αποφέρει επίσης σημαντικά οικονομικά οφέλη.

Η παρούσα κατάσταση, όπου κάθε κράτος μέλος χωριστά, και όχι η Κοινότητα, διαπραγματεύεται δικαιώματα αεροπορικής κυκλοφορίας και συνθήκες πρόσβασης με τρίτες χώρες, αποτελεί σαφές εμπόδιο. Όσο τα κράτη μέλη διαπραγματεύονται διμερώς με τη Ρωσία, θα είναι ιδιαίτερα δύσκολο να επιτευχθούν σημαντικά οφέλη όσον αφορά την πρόσβαση στην αγορά και την ολοκλήρωση, την οποία αναμένεται να επιτύχει η Κοινότητα, μαζί με την προσφορά ουσιαστικών ευκαιριών για συνεργασία στον ρυθμιστικό, τον τεχνικό και τον βιομηχανικό τομέα.