



EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel 09.02.2004
KOM(2004) 74 lopullinen

KOMISSION TIEDONANTO

Yhteisön naapureihinsa soveltama ilmailupolitiikka

1 JOHDANTO

1. Tiedonannossaan "Laajempi Eurooppa ja naapuruus: uusi kehys suhteille EU:n itäisiin ja eteläisiin naapureihin"¹ komissio esittää, että "keskinäisriippuvuuden – poliittisen ja taloudellisen – lisääminen on jo sinänsä keino edistää vakautta, turvallisuutta ja kestävä kehitystä sekä EU:n sisä- että ulkopuolella. (...) EU:n olisi pyrittävä luomaan vaurauden ja ystävällismielisten naapuruussuhteiden alue (...), johon EU:lla olisi läheiset, rauhanomaiset ja yhteistyöhön perustuvat suhteet."
2. On selvää, että liikenne yleensäkin ja erityisesti ilmailu ovat avaintekijöitä eri maiden välisen hedelmällisen yhteistyön edistämisessä. Yhteisön naapureihinsa soveltaman ilmailupolitiikan määrittelyä olisi sen vuoksi pidettävä tärkeänä poliittisena tavoitteena.
3. Koska laajentuneen yhteisön naapurimaat ovat hyvin erilaisia, ei olisi kuitenkaan viisasta edellyttää, että kaikkiin naapureihin sovelletaan samaa neuvottelumallia. Ei olisi myöskään tehokasta pyrkiä tekemään laaja-alaisia sopimuksia samanaikaisesti kaikkien kanssa. Sen vuoksi tässä tiedonannossa suositetaan joustavan yhtenäistä lähestymistapaa: neuvottelujen käymistä ilmailun sisämarkkinamallin pohjalta kaikkien niiden maiden kanssa, jotka tekevät jo yhteisön kanssa yleiseurooppalaista ilmailuyhteistyötä, sekä neuvottelujen käymistä Euro–Välimeri-ilmailusopimusten pohjalta Barcelonan prosessiin osallistuvien Välimeren alueen kumppaneiden – aluksi Marokon, Libanonin ja Jordanian – kanssa. Tämän tiedonannon viimeisessä luvussa luetellaan lyhyesti toimintaehdotukset, jotka perustuvat suositettuun lähestymistapaan.
4. Tämä tiedonanto perustuu viimeaikaisiin muutoksiin, joita on tapahtunut yhteisön roolissa ilmailualan ulkosuhteissa. Nämä muutokset katalysoivat täysimittaisen ilmailusuhteiden luomista laajentuneen yhteisön naapurimaihin. Yhdysvaltojen kanssa käytävien ilmailuneuvottelujen sekä niiden neuvottelujen ohella, joiden tavoitteena on saattaa jäsenvaltioiden nykyiset kahdenväliset ilmailusopimukset EY:n perustamissopimuksen mukaisiksi, komissio aikoo neuvotella yhteisölle laaja-alaiset ilmailusopimukset sen tärkeimpien kumppaneiden kanssa. Tämä tiedonanto on ensimmäinen askel tähän suuntaan. Sen jälkeen toteutetaan jatkotoimia, joihin kuuluvat ehdotukset valtuutuksien antamiseksi Kaukoidän ja Tyynenmeren eteläalueen maiden (Australian, Uuden-Seelannin, Singaporen, Japanin ja Kiinan) kanssa käytäviin neuvotteluihin.

2 ILMAILUNEUVOTTELUJEN KÄYMINEN LAAJENTUNEEN YHTEISÖN KAIKKIEN NAAPUREIDEN KANSSA

2.1 Viimeaikainen kehitys ja yhtenäisyyden tarve

5. Yhteisöjen tuomioistuimen annettua tuomionsa², joissa yhteisöllä tunnustetaan olevan yksinomainen toimivalta ilmailualan ulkosuhteisiin liittyvissä tärkeissä

¹ KOM(2003) 104, 11. maaliskuuta 2003.

² Tuomiot, jotka yhteisöjen tuomioistuin antoi 5. marraskuuta 2002 asioissa C-466/98, komissio vastaan Yhdistynyt kuningaskunta; C-467/98, komissio vastaan Tanska; C-468/98, komissio vastaan Ruotsi; C-469/98, komissio vastaan Suomi; C-471/98, komissio vastaan Belgia; C-472/98, komissio vastaan

asioissa, komissio ilmoitti aikovansa ehdottaa uusia valtuutuksia, jotka antaisivat sille mahdollisuuden aloittaa neuvottelut hyvin monenlaisista lentoliikenneasioista eräiden EU:n ulkopuolisten maiden kanssa.

6. Komission mielestä on selvää, että yhteisön olisi sekä poliittisista että taloudellisista syistä pyrittävä ensi sijassa määrittelemään yhtenäinen ilmailupolitiikka, jota se soveltaa laajentuneen yhteisön naapurimaihin.
7. Poliittisesta näkökulmasta katsottuna kyseinen alue käsittää vakautus- ja assosiaatioprosessin tulevat jäsenet ja/tai osanottajat, yleiseurooppalaiseen ilmailuyhteistyöhön osallistuvat kumppanit sekä Barcelonan prosessiin osallistuvat Välimeren alueen kumppanit, jotka ovat allekirjoittaneet yhteisön kanssa Euro-Välimeri-assosiaatiosopimuksen³. Nämä maat tekevät EU:n kanssa tiivistä yhteistyötä kahdenvälisten sopimusten perusteella, ja osa niistä tekee tällaista yhteistyötä myös osallistumalla eurooppalaisten ilmailujärjestöjen toimintaan. Lisäksi EU:ssa asuu näistä maista lähtöisin olevia suuria siirtolaisryhmiä, minkä vuoksi on aiheellista luoda entistä tehokkaampia ja kilpailukykyisempiä lentoliikenneverkkoja, jotka täyttävät tiukat turvallisuusvaatimukset.
8. Taloudellisesta näkökulmasta katsottuna useimmat laajentuneen yhteisön naapurimaat ovat yhteisön tärkeitä kauppakumppaneita. Yhteisö on kaikkien näiden maiden tärkein kauppakumppani ja niiden talouspolitiikan painopistealue. Ottaen huomioon, että lentoliikenteen vaikutus koko talouteen kasvaa jatkuvasti (lentoliikenteen taloudellinen kokonaisvaikutus maailman bruttotuotokseen on arviolta vähintään 850 miljardia euroa⁴), voidaan turvallisesti olettaa, että laajentuneen yhteisön ja sen naapureiden välisten ilmailusuhteiden paraneminen edistää kunkin osapuolen talouskasvua erityisesti matkailun sekä tavara- ja palvelukaupan kaltaisten alojen ansiosta.
9. Toisaalta on selvää, että ilmailuun perustuva talouskasvu on vain tietyillä ehdoilla kestävä kehityksen mukaista. Tässä yhteydessä komissio on jo ilmaissut huolensa siitä käytännöstä, että lentopolttoaineet vapautetaan veroista kahdenvälisen lentoliikennesopimusten perusteella. Neuvoston hiljattain tekemä päätös⁵ poistaa yhteisön sisäisiä lentoja koskeva pakollinen verovapaus on tehnyt verovapauksien poistamisen entistä ajankohtaisemmaksi, koska jäsenvaltioissa toimivat yhteisön lentoliikenteen harjoittajat, jotka päättävät hyödyntää uuden direktiivin tarjoamia vaihtoehtoja, voivat muuten kohdata epäreilua kilpailua kolmansien maiden lentoliikenteen harjoittajien taholta, jotka hyötyvät liikennesopimusten mukaisista vapautuksista.

Luxemburg; C-475/98, komissio vastaan Itävalta, ja C-476/98, komissio vastaan Saksa ("avoin taivas"-asiat). Ks. myös komission tiedonanto yhteisöjen tuomioistuimen 5. marraskuuta 2002 antamien tuomioiden vaikutuksista Euroopan lentoliikennepolitiikkaan (KOM(2002) 649, 19. marraskuuta 2002) ja komission tiedonanto yhteisön ja kolmansien maiden välisistä suhteista lentoliikenteen alalla (KOM(2003) 94, 26. helmikuuta 2003).

³ Barcelonan prosessiin osallistuvat Maltaan ja Kyproksen lisäksi Marokko, Algeria, Tunisia, Egypti, palestiinalaishallinto, Israel, Jordania, Libanon, Syyria ja Turkki. Libya on osallistunut tarkkailijana joihinkin Barcelonan prosessin kokouksiin siitä alkaen, kun se osallistui Stuttgartissa huhtikuussa 1999 pidettyyn konferenssiin EU:n puheenjohtajavaltion erityisvieraana.

⁴ Air Transport Action Group (ATAG), "Facts and Figures".

⁵ Energiatuotteiden ja sähkön verotusta koskevan yhteisön kehityksen uudistamisesta 27 päivänä lokakuuta 2003 annettu neuvoston direktiivi 2003/96/EY.

10. Lisäksi on otettava huomioon, että komissio on viime vuosina todennut sellaisten naapurimaiden olevan entistä kiinnostuneempia lujittamaan ilmailusuhteitaan EU:hun, jotka eivät ole tähän saakka käyneet unionin kanssa minkäänlaisia lentoliikenneneuvotteluja. Vaikuttaa loogiselta, että kesällä 2003 hyväksytty ulkosuhdepaketti sekä vahvistaa että laajentaa tällaista kiinnostusta.
11. Mainittakoon myös, että kyseisiin naapurimaihin on otettu yhteyttä komission saatua horisontaalisen valtuutuksen neuvotella jäsenvaltioiden kahdenvälisten sopimusten saattamisesta perustamissopimuksen mukaisiksi yhteisöjen tuomioistuimen 5. marraskuuta 2002 antamien tuomioiden nojalla. Useimmat näistä maista ovat ilmaisseet olevansa kiinnostuneita löytämään vaihtoehtoisen ratkaisun tähän oikeudelliseen ongelmaan yhteisön sopimuksen pohjalta.
12. Tämän perusteella komissio katsoo, että niiden neuvottelujen ohella, joita käydään voimassa olevien kahdenvälisten sopimusten saattamisesta perustamissopimuksen mukaisiksi, yhteisön on tarpeen soveltaa laajempaa lähestymistapaa neuvottelemalla ilmailusopimuksista niiden maiden kanssa, jotka ovat valmiita tällaisiin neuvotteluihin.

2.2 Maantieteellinen ulottuvuus

13. Mahdollisia kumppaneita, joihin edellä kuvattua lähestymistapaa voidaan soveltaa, ovat ennen kaikkea ne maat, jotka osallistuvat yleiseurooppalaiseen ilmailuyhteistyöhön ja soveltavat yhteisön kanssa samoja sääntöjä sellaisiin ilmailun kannalta perusluonteisiin näkökohtiin kuin lentoturvallisuuteen, ilmailun turvaamiseen ja ilmaliikenteen hallintaan Euroopan siviili-ilmailukonferenssin (ECAC), Euroopan ilmailuviranomaisten yhteistyöelimen (JAA) tai Eurocontrolin puitteissa. Lähestymistapaa voidaan soveltaa myös yhteisön eteläisiin ja kaakkoisiin naapurimaihin, joista useimmat osallistuvat Barcelonan prosessiin.
14. Mahdollisia kumppaneita, joiden kanssa tässä tiedonannossa suositettua ulkoista ilmailupolitiikkaa voidaan harjoittaa, ovat siis Marokko, Algeria, Tunisia, Egypti, palestiinalaishallinto, Israel, Jordania, Libanon, Syyria, Turkki, Bulgaria, Romania, Albania, Bosnia ja Hertsegovina, Kroatia, entinen Jugoslavian tasavalta Makedonia, Serbia ja Montenegro, Yhdistyneiden Kansakuntien väliaikainen Kosovon-siviilioperaatio (UNMIK)⁶, Moldova, Ukraina ja Valko-Venäjä.
15. On kuitenkin selvää, että kaikkien näiden maiden on ensiksi osoitettava, että ne täyttävät ilmailun turvaamista ja lentoturvallisuutta koskevat yhteisön vaatimukset, ennen kuin ne voivat tehdä ilmailusopimuksen yhteisön kanssa. Tämä on välttämätön edellytys, jota kaikki edellä mainitut maat eivät vielä täytä.
16. Koska Libya ei vielä osallistu kumppanina Barcelonan prosessiin, katsotaan olevan liian aikaista kehittää virallisia puitteita yhteisön ja Libyan väliselle ilmailuyhteistyölle.
17. Komissio seuraa tarkasti Ukrainan ja Moldovan oikeudellista, taloudellista ja teollista kehitystä ilmailu-alalla näiden maiden liittyessä asteittain yleiseurooppalaisiin ilmailujärjestelmiin, ja sen tavoitteena on esittää sopivana

⁶ YK:n turvallisuusneuvoston 10. kesäkuuta 1999 antaman päätöslauselman 1244 mukaisesti.

ajankohtana konkreettisia ehdotuksia. Asianomaiset, Ukrainan ja Moldovan kanssa tehtyjen kumppanuus- ja yhteistyösopimusten mukaiset alakomiteat olisivat sopivia foorumeita, joilla tällainen seuranta voitaisiin virallistaa.

18. Valko-Venäjän nykyinen poliittinen tilanne ei anna mahdollisuutta liittää sitä tämän tiedonannon mukaisiin toimiin.

3 MAAT, JOIHIN VOIDAAN SOVELTAA ILMAILUN SISÄMARKKINAMALLIA

3.1 Euroopan yhteistä ilmailualuetta koskevista neuvotteluista saadut kokemukset

19. Neuvosto valtuutti komission 3. lokakuuta 1996 neuvottelemaan yhden tai useamman lentoliikennemarkkinoille pääsyä koskevan sopimuksen tekemisestä Euroopan yhteisön ja Bulgarian tasavallan, Viron tasavallan, Unkarin tasavallan, Latvian tasavallan, Liettuan tasavallan, Puolan tasavallan, Romanian, Slovakian tasavallan, Slovenian tasavallan ja Tšekin tasavallan välillä. Valtuutus ulotettiin myöhemmin koskemaan myös Kyproksen tasavaltaa. Norjan kuningaskunta ja Islannin tasavalta ilmaisivat myös olevansa kiinnostuneita osallistumaan täysimittaisesti näihin neuvotteluihin, joiden tavoitteena oli luoda alue, jota alettiin myöhemmin kutsua Euroopan yhteiseksi ilmailualueeksi (ECAA).
20. Vuonna 2000 saatiin aikaan sopimusluonnos komission saaman valtuutuksen nojalla. Ottaen huomioon sopimukseen liittyvät institutionaaliset näkökohdat komissio pyysi lokakuussa 2000 yhteisöjen tuomioistuimelta EY:n perustamissopimuksen 300 artiklan 6 kohdan mukaista lausuntoa asiasta. Tuomioistuin antoi lausuntonsa 18. huhtikuuta 2002⁷. Laajentumisprosessi oli kuitenkin edennyt siihen mennessä niin pitkälle, että komission saama valtuutus oli vanhentunut niiden kymmenen maan osalta, jotka ovat allekirjoittaneet Ateenassa tehdyn liittymissopimuksen.
21. Ilmailun sisämarkkinamalli, johon Euroopan yhteinen ilmailualue perustuu, on kuitenkin yhä käyttökelpoinen vaihtoehto, jolla voidaan hoitaa ilmailusuhteita useisiin maihin. Luomalla yhteinen ilmailualue, joka voisi kattaa laajentuneen yhteisön, Norjan, Islannin ja Sveitsin lisäksi myös Bulgarian, Romanian ja Länsi-Balkanin maat (Albanian, Bosnia ja Hertsegovinan, Kroatian, entisen Jugoslavian tasavallan Makedonian, Serbia ja Montenegron sekä Yhdistyneiden Kansakuntien väliaikaisen Kosovon-siviilioperaation (UNMIK)⁸) parannettaisiin merkittävästi yhteisön ilmailumarkkinoiden toimintaedellytyksiä ja lisättäisiin yhteisön ilmailun poliittista ja taloudellista painoarvoa sekä toimintavarmuutta myös sellaisilla arkaluonteisilla aloilla kuin lentoturvallisuus (Euroopan yhteiseen ilmailualueeseen liittymisen ehtona on JAA:n jäsenyys) ja ilmailun turvaaminen.

3.2 Bulgaria ja Romania

22. Komissio aikoo jatkaa neuvotteluja Bulgarian ja Romanian kanssa, ottaen huomioon niiden unioniin liittymisen suunnitellun ajankohdan, pannakseen Euroopan yhteistä ilmailualuetta koskevan valtuutuksen täytäntöön. Se on yhä vakuuttunut siitä, että

⁷ Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen 18. huhtikuuta 2002 antama lausunto 1/00. Lausunnossaan tuomioistuin toteaa, että sopimuksessa ehdotettu oikeudellinen valvontajärjestelmä on EY:n perustamissopimuksen mukainen.

⁸ YK:n turvallisuusneuvoston 10. kesäkuuta 1999 antaman päätöslauselman 1244 mukaisesti.

Bulgarian ja Romanian nopea liittäminen vapautettuihin ilmailun sisämarkkinoihin hyödyttää näiden maiden kansalaisia ja taloutta.

3.3 Länsi-Balkanin maat

23. Vakautus- ja assosiaatioprosessilla, joka on EU:n politiikkana sen ja Länsi-Balkanin maiden välisissä suhteissa, pyritään auttamaan kyseiseen prosessiin osallistuvia maita EU:n jäsenyysvaatimusten täyttämässä. Komission tiedonannossa "Länsi-Balkan ja Euroopan yhdentyminen"⁹ ehdotetaan nykyisestä laajentumisprosessista saatujen kokemusten perusteella tapoja ja keinoja, joilla vakautus- ja assosiaatioprosessia voidaan tehostaa. Komission tiedonannossa "Länsi-Balkanin maiden yhteisön ohjelmiin ja virastojen toimintaan osallistumiseen liittyvät valmistelut"¹⁰ yksilöidään puolestaan käytännön välineitä, jotka mahdollistavat tällaisen tehostamisen. Yleisesti ottaen yhteisö on myös kunkin tähän prosessiin osallistuvan maan tärkein kauppakumppani. Länsi-Balkanin maiden maantieteellisen sijainnin vuoksi on entistä aiheellisempää määritellä yhteisölle asianmukainen politiikka, jota se voi soveltaa näihin maihin suuntautuvassa ilmailussa.
24. Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että Albania, Bosnia ja Hertsegovina, entinen Jugoslavian tasavalta Makedonia, Kroatia, Serbia ja Montenegro sekä Yhdistyneiden Kansakuntien väliaikainen Kosovon-siviilioperaatio (UNMIK)¹¹ voivat mahdollisesti liittyä Euroopan yhteistä ilmailualuetta koskevaan sopimukseen.
25. Vakautus- ja assosiaatioprosessissa sovellettu alueellinen lähestymistapa voi edistää näitä neuvotteluja ottaen huomioon Länsi-Balkanin maiden rajalliset kotimaanmarkkinat. On odotettavaa, että näiden maiden lentoyhteydet kolmansiin maihin riippuvat suuresti niiden ja yhteisön välisen yhteistyön tasosta sekä kapasiteeteista, jotka jaetaan tämän yhteistyön puitteissa niille yhteisön lentoyhtiöille, jotka harjoittavat lentoliikennettä kyseisistä maista tai kyseisissä maissa. Lisäksi voidaan toivoa, että ilmi tuotu aikomus käydä Länsi-Balkanin maiden kanssa Euroopan yhteistä ilmailualuetta koskevia neuvotteluja myötävaikuttaa jo sinänsä sellaisen oikeudellisen, poliittisen ja ilmailutilanteen kehittymiseen, joka mahdollistaa tällaisten neuvottelujen tehokkaan käynnistämisen.
26. Toisaalta on selvää, että kyseisten maiden välillä on merkittäviä eroja, jotka eivät liity pelkästään sellaisiin makrotaloudellisiin tekijöihin kuin poliittiseen vakauteen ja talouskehitykseen, vaan myös kyseisten maiden ilmailualojen kehitykseen. Tämä on tärkeä näkökohta, koska Euroopan yhteiseen ilmailualueeseen perustuvan mallin käyttäminen edellyttää, että kyseinen maa pystyy noudattamaan yhteisön ilmailulainsäädäntöä ja -normeja. On tarpeen päättää, missä järjestyksessä neuvottelut aloitetaan ja mahdollisesti saatetaan päätökseen, pitämällä lähitulevaisuudessa tiiviisti yhteyttä kyseisiin maihin ja tekemällä tosiseikkoihin perustuvia arviointeja.
27. Ilmailun kannalta katsoen vaikuttaa siltä, että Kroatia on tähän mennessä edistynyt ilmailualalla pitemmälle kuin muut Länsi-Balkanin maat. Kroatian ilmailumarkkinat

⁹ KOM(2003) 285, 21. toukokuuta 2003.

¹⁰ KOM(2003) 748, 3. joulukuuta 2003.

¹¹ YK:n turvallisuusneuvoston 10. kesäkuuta 1999 antaman päätöslauselman 1244 mukaisesti.

kasvavat nopeasti¹² ja jatkavat luultavasti kasvuaan matkailun kehittyessä. Yhteisön lentoliikenteen harjoittajille tarjoutuu vielä uusia tilaisuuksia, kun Kroatian ilmailumarkkinat ovat kypsyneet. Lisäksi Kroatia on JAA:n mukaan lähimpänä JAA:n täysjäsenyyttä¹³.

28. Ilmi tuotu aikomus käydä muiden Länsi-Balkanin maiden kanssa Euroopan yhteistä ilmailualuetta koskevia neuvotteluja voi jo sinänsä myötävaikuttaa sellaisen oikeudellisen, poliittisen ja ilmailutilanteen kehittymiseen, joka mahdollistaa neuvottelujen tehokkaan käynnistämisen.
29. Tämän perusteella komissio suosittelee neuvostolle, että komissiolle vuonna 1996 annettu valtuutus neuvotella Euroopan yhteisestä ilmailualueesta ulotetaan koskemaan myös Länsi-Balkanin maita.

4 VÄLIMEREN ALUEEN MAAT

4.1 Välimeren aluetta koskevan yhteisön ilmailupolitiikan tarve

30. Toinen maaryhmä, jota on käsiteltävä laajentuneen yhteisön ja sen naapurimaiden välisten ilmailualan ulkosuhteiden puitteissa, on Barcelonan prosessiin osallistuvat naapurimaat.
31. Yhteisö on ilmailualalla Tunisian ja Israelin ehdottomasti tärkein kumppani (vuonna 2000 77,5 prosenttia Tunisian koko matkustajaliikenteestä suuntautui yhteisöön tai lähti yhteisöstä ja Israelin osalta vastaava luku oli 52,2 prosenttia). Yhteisö on tärkeä kumppani myös Libanonille (31 prosenttia), Jordanielle (31 prosenttia) ja Syyrialle (22 prosenttia), vaikka Lähi- ja Keski-idän maat ovatkin yhdessä sitä tärkeämpiä¹⁴.
32. Laajojen ilmailusopimusten tekeminen Barcelonan prosessiin osallistuvien maiden kanssa voisi siis lisätä kunkin sopimuspuolen talouskasvua. Tämä perustuu erityisesti niihin myönteisiin vaikutuksiin, joita tällaisilla sopimuksilla voi olla matkailun kehittymiseen¹⁵.
33. On kuitenkin tarpeen kerätä lisää oikeudellista, hallinnollista ja taloudellista tietoa, jotta voitaisiin tehdä arvioinnit, joita laajojen ilmailusopimusten tekeminen kaikkien kyseisten maiden kanssa edellyttää. Kuten edellä todettiin, monet Euro-Välimeri-kumppanuuden piiriin kuuluvat maat ovat joka tapauksessa ilmaisseet olevansa valmiita keskustelemaan markkinoiden avaamisesta.
34. Komission tavoitteena on saada aikaan (pitkälti samankaltaiset) ilmailusopimukset kaikkien Välimeren alueen kumppaneidensa kanssa. Näistä neuvotteluista ja sopimuksista saadut kokemukset voivat sen jälkeen luoda perustan alueelliselle (tai

¹² OAG:n lukujen mukaan yhteisön ja Kroatian välisessä reittiliikenteessä vuosittain käytettävissä oleva paikkamäärä oli noin 1,6 miljoonaa paikkaa vuonna 2002.

¹³ Kroatiasta, josta tuli JAA:n ehdokasjäsen vuonna 2001, tehtiin elokuussa 2003 JAA:n selvitys, jonka tulokset ratkaisevat, tuleeko siitä JAA:n täysjäsen.

¹⁴ Lähde: Eurostatin julkaisusarja *Statistics in Focus, Theme 7, 10/2002 "Air Transport in the MED Countries, 1998-2000"*. Tiedot ovat saatavissa Eurostatin New Chronos -tietokannasta.

¹⁵ Edellä mainitun lähteen mukaan vähintään 45 prosenttia kaikista Marokossa, Turkissa, Egyptissä, Israelissa ja Tunisissa vuonna 2000 käyneistä matkailijoista oli kotoisin EU:sta. Suurin osa heistä matkusti lentämällä.

osa-alueita koskevalle)¹⁶ lähestymistavalle. Pitkällä aikavälillä voidaan harkita myös yhteisen Euro–Välimeri-ilmailualueen luomista, kuten Euro–Välimeri-liikenneverkon kehittämisestä hiljattain annetussa komission tiedonannossa¹⁷ ehdotetaan.

4.2 Sopiva ilmailupoliittinen väline: Euro–Välimeri-ilmailusopimukset

4.2.1 Erityisen välineen tarve

35. Kuten edellä todettiin, yhteisö aikoo luoda Euroopan yhteisen ilmailualueen avulla siihen sovellettavien siirtymäkausien päättymiseen mennessä todelliset kaikkien allekirjoittajien väliset ilmailun sisämarkkinat. Nämä sisämarkkinat luodaan pääasiassa ulottamalla yhteisön ilmailusäännöstö koskemaan kaikkia kyseisiä maita. Tällainen laajentaminen edellyttää erityisiä tehtäviä yhteisön toimielimiltä ja muilta elimiltä (kuten komissiolta kilpailuasioissa tai yhteisöjen tuomioistuimelta) sekä sekakomitealta (varsinkin, kun on kyse Euroopan yhteistä ilmailualueutta koskevan sopimuksen voimaantulon jälkeen annetusta yhteisön ilmailulainsäädännöstä).
36. Niiden oikeudellisten, hallinnollisten ja taloudellisten järjestelmien väliset erot, joiden mukaan ilmailu on organisoitu kussakin ilmailun sisämarkkinoihin mahdollisesti osallistuvassa Välimeren alueen kumppanimaassa, ovat kieltämättä suurempia kuin Euroopan yhteisen ilmailualueen puitteissa esiintyvät erot. Toiseksi on muistettava, että Välimeren alueen kumppaneiden kanssa käytävissä neuvotteluissa taustalla ei ole niiden liittyminen unioniin tiettyyn määräpäivään mennessä. Kolmas näkökohta on, että Euro–Välimeri-alueen ilmailun sisämarkkinoiden ja niihin kuuluvien "yhden pilarin" rakenteiden hallinnointi merkitsisi hallinnollista takaa, jota komissio ei toistaiseksi pystyisi kantamaan kunnolla. Viimeinen ja ehkä tärkein näkökohta on kuitenkin se, että yhteisö ei sovelta edellä mainitun yleiseurooppalaisen ilmailuyhteistyön puitteissa samoja sääntöjä esimerkiksi lentoturvallisuuteen, ilmailun turvaamiseen ja ilmaliikenteen hallintaan kuin kyseiset kumppanit. Näillä aloilla yhteisön ja Välimeren alueen kumppaneiden välisiin suhteisiin pätevät ainoastaan ICAOn säännökset, kuten myös kaikkien muiden kolmansien maiden kohdalla.
37. Näistä syistä yhteisön ilmailulainsäädännön laajempi soveltaminen ja yhteisön toimielinten ja muiden elinten käyttö ei ole paras mahdollinen perusta Välimeren alueen maiden kanssa ilmailusopimuksista käytäville neuvotteluille. Komissio suosittaakin tässä yhteydessä lähestymistapaa, jossa käytetään tavanomaisempia ilmailusopimuksia ja joka on mahdollisuuksien mukaan alueellisesti suuntautunut eikä sulje pois laajempaa yhteistyötä yhteisen edun mukaisilla aloilla.

4.2.2 Joustavan yhtenäisyyden tarve

38. Tämän tiedonannon johdannossa siteeratussa laajempaa Eurooppaa koskevassa tiedonannossa todetaan seuraavaa: "Uudistusten ja talouskehityksen erilainen edistysvaihe merkitsee myös sitä, että eri naapurimaiden voidaan odottaa kehittyvän eri tahtiin tulevan vuosikymmenen aikana." Tämän huomioon ottaen komissio

¹⁶ On muistettava, että Marokko, Egypti, Jordania ja Tunisia osallistuvat niin kutsuttuun Agadirin prosessiin, jonka tavoitteena on luoda niiden välinen vapaakauppa-alue.

¹⁷ Komission tiedonanto neuvostolle ja Euroopan parlamentille Euro–Välimeri-liikenneverkon kehittämisestä, 24. kesäkuuta 2003 (KOM(2003) 376).

katsoo, että yhteisön Välimeren alueen kumppaneihinsa soveltamassa ilmailupolitiikassa pitäisi olla tietynlaista joustavuutta erityisesti siirtymäkausien osalta.

39. Komission mielestä ei ole suotavaa, että yhteisön tavoitteet rajoittuvat erilaisista yhteisön ja kolmansien maiden välisistä suhteista muodostuvan verkon perustamiseen. Ilmailusuhteiden hajaantuminen voidaan estää vain tekemällä kaikkein kyseisten kumppaneiden kanssa ilmailusopimukset, jotka ovat lopulta avoimia. Näin voidaan myös helpottaa Välimeren alueen eri kumppaneiden välistä liikennettä ja edistää siten alueellista (tai osa-alueiden välistä) yhdentymistä. Eri maiden kanssa käytävien neuvottelujen olisi siis johdettava tietynlaiseen yhtenäisyyteen.

4.2.3 Euro–Välimeri-ilmailusopimusten tarve – perusominaisuudet

40. Komissio katsoo, että sen Välimeren alueeseen soveltaman ilmailupolitiikan perustaksi tarvitaan uudentyyppisiä sopimuksia: Euro–Välimeri-ilmailusopimuksia. Tällaiset sopimukset perustuisivat tavanomaisiin avoimiin ilmailusopimuksiin, joissa käsitellään useita asioita ja joiden pääasiallisena tavoitteena on markkinoiden vastavuoroinen avaaminen sekä kauppaa ja investointeja haittaavien taloudellisten esteiden poistaminen. Tämän lähestymistavan mukaan kumpikin sopimuspuoli on päävastuussa määräysten täytäntöönpanosta omalla alueellaan ja omien kansalaistensa osalta. Lisäksi sopimukset antaisivat mahdollisuuden harjoittaa jonkinasteista valvontaa, jolla varmistettaisiin annettujen sitoumusten täyttäminen. Tähän kuuluisivat esimerkiksi osapuolten järjestelmiä koskeva keskinäinen tiedonvaihto ja valvonta, joilla pyrittäisiin estämään kilpailun vääristyminen.
41. Tiukkojen lentoturvallisuusmääräysten, joissa otetaan tarkasti huomioon yhteisön alueella sovellettavat menettelyt ja normit sekä yhteisössä tapahtuvat muutokset (jotka liittyvät esimerkiksi Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamiseen), on kuuluttava kiinteänä osana jokaiseen sopimukseen. Sama koskee myös ilmailun turvaamista.
42. Ilmaliikenteen hallinnan osalta sopimuksilla olisi varmistettava, että yhdenmukaistamiseen ja yhdentämiseen voidaan panostaa maksimaalisesti sen jälkeen, kun yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskeva yhteisön lainsäädäntö on hyväksytty.
43. Sopimuksiin voidaan sisällyttää erityinen luku ilmailun kehittämisestä ja/tai (teknisestä) avusta, joiden yhteydessä voidaan viitata olemassa oleviin varoihin (esimerkiksi MEDA), sekä EU:n ja Välimeren alueen kumppaneiden välisten suhteiden yleisistä puitteista¹⁸.
44. Lopuksi komissio ehdottaa, että sopimuksiin sisällytetään suosituimmuuslauseke, joka rajoitetaan koskemaan Välimeren alueen kumppaneita. Tällaisen lausekkeen perusteella yhteisö ja tietty Välimeren alueen kumppani pyrkisivät tarjoamaan keskenään sopimia vapauttamistoimia mille tahansa muulle Välimeren alueen kumppanille, jonka kanssa on jo tehty vastaavanlainen Euro–Välimeri-ilmailusopimus. Jos viimeksi mainittu maa haluaa hyväksyä tämän tarjouksen, se on

¹⁸ Ks. erityisesti Euro–Välimeri-liikenneverkon kehittämistä koskevan tiedonannon luku, jossa käsitellään rahoitusta.

tieteenkin velvollinen tarjoamaan vastaavat edut yhteisölle ja ensiksi mainitulle maalle. Jos se taas hylkää tarjouksen, vastavuoroisuutta ei sovelleta ja "laajennus" ei toteudu. Tällä lähestymistavalla otettaisiin huomioon joidenkin Välimeren alueen kumppaneiden vaikeat kahdenväliset suhteet ja edistettäisiin samalla merkittävästi "monenvälistä ilmailun avoimuutta".

4.2.4 Euro–Välimeri-ilmailusopimuksesta neuvottelemisen Marokon kanssa

45. Ottaen huomioon Marokon yleisen poliittisen ja taloudellisen tilanteen, sen ilmailumarkkinoiden merkityksen, sen ilmailualan kehitystason ja sen ilmaiseman toiveen käynnistää ilmailuneuvottelut yhteisön kanssa¹⁹ komissio katsoo, että yhteisön Maghreb-naapureiden joukossa Marokko tarjoaa nykyään parhaimmat mahdollisuudet käydä hedelmällisiä neuvotteluja laajasta ilmailusopimuksesta.
46. Yhteisö on Marokon ehdottomasti tärkein kauppakumppani, sillä yli 70 prosenttia Marokon viennistä suuntautuu yhteisöön ja yli 65 prosenttia sen tuonnista on peräisin yhteisöstä²⁰. Yhteisön ja Marokon välinen ilmailu on kasvanut jatkuvasti viiden viime vuoden aikana^{21,22}. Matkailuliikenteellä on selvästikin keskeinen merkitys näissä suhteissa: kaikista Marokossa vuonna 2000 käyneistä matkailijoista 49,8 prosenttia saapui EU:sta, ja näiden matkailijoiden osuus kaikista ulkomaalaisten yöpymisistä oli yli 80 prosenttia²³. Valtaosa näistä yhteisöstä saapuneista matkailijoista saapui lentämällä. Maahanmuuttoon liittyvä liikenne ("ystävien ja sukulaisten tapaaminen") lisää vielä näitä liikennevirtoja²⁴.

¹⁹ Lausuma, jonka Marokon infrastruktuuri- ja liikenneministeriö esitti EU:n ja Marokon assosiaatiokomitean kolmannessa kokouksessa (Rabat, 21. lokakuuta 2003).

²⁰ Eurostatin ja IMF:n luvut vuodelta 2000.

²¹ Reitti- ja tilausliikenteessä vuosittain käytettävissä oleva paikkamäärä ylitti Eurostatin tilastojen mukaan ensimmäisen kerran 4 miljoonan rajan vuonna 2000.

²² Niistä lähes 7 miljoonasta lentomatkustajasta, jotka saapuivat Marokkoon tai lähtivät Marokosta vuonna 2001 (kauttakulku ja yleisilmailu eivät sisälly tähän lukuun), noin 1,7 miljoonaa matkusti kotimaanliikenteessä ja loput 5 miljoonaa ulkomaanliikenteessä. Jälkimmäisistä 80 prosenttia oli kotoisin EU:n nykyisistä tai uusista jäsenvaltiosta (25 jäsenvaltiota) ja heistä puolet Ranskasta (tiedot saatu Marokon liikenneministeriön Internet-sivuilta).

²³ Maailmanpankin tekninen asiakirja nro 527, "Transport Policies for the Euro-Mediterranean Free-Trade Area".

²⁴ Tämän ilmiön osuus kaikista Marokkoon saapuvista matkustajista on nykyään yli kolmannes, sillä ulkomailla asuu yli miljoona Marokon kansalaista, jotka lentävät vuosittain Marokon lentoasemille (Eurostatin tilastot vuodelta 2001 – "Tourism in the Mediterranean Countries").

Marokon ilmailualan kolme pääasiallista toimijaa

Infrastruktuuri- ja liikenneministeriö

Marokon infrastruktuuri- ja liikenneministeriö on vastuussa Marokossa harjoitetun ilmailun tärkeimmistä näkökohdista. Se vastaa lentoliikennettä koskevista toimiluvista, muista luvista ja nimityksistä ja on päävastuussa lainsäädäntä- ja sääntelytoimista, jotka liittyvät ilmailuun, kuten ilmaliikenteen hallintaan, ilmailun turvaamiseen ja lentoturvallisuuteen (ministeriö toimii myös onnettomuustutkijana). Lisäksi ministeriö edustaa Marokon ilmailua kansainvälisellä tasolla muun muassa lentoliikennesopimuksia koskevissa neuvotteluissa.

Kansallinen lentoasemaviranomainen

Kansallinen lentoasemaviranomainen on valtion virasto, joka hoitaa Marokon suurimpia lentoasemia (seitsemäntoista lentoasemaa, joista seitsemän on kansainvälisiä lentoasemia ja kolme palvelee yli miljoonaa matkustajaa vuodessa), jotka palvelivat yli seitsemää miljoonaa matkustajaa vuonna 2001 (200 000 transitmatkustajaa ja 90 000 yleisilmailumatkustajaa mukaan luettuina)²⁵.

Royal Air Maroc

Marokon kansallinen lentoyhtiö Royal Air Maroc (RAM) harjoittaa Marokosta käsin kansainvälistä reittiliikennettä Afrikassa, Euroopassa ja Pohjois-Amerikassa sijaitseviin määräpaikkoihin. Lisäksi se harjoittaa kotimaan- ja tilausliikennettä. Vuonna 2002 yhtiö kuljetti 3,3 miljoonaa matkustajaa 44 määräpaikkaan, sen käytössä oli 30 ilma-alusta ja sillä oli lähes 6 000 työntekijää. RAMin yksityistäminen (enintään 25 prosenttia) on ollut viime vuosina poliittisen asialistan kärjessä, mutta yhtiö on yhä suureksi osaksi valtion omistama, vaikka osa siitä on Air Francen (4 prosenttia) ja Iberian (1,3 prosenttia) omistuksessa²⁶. RAMin pääjohtajan viimeaikaisten lausuntojen mukaan yhtiön strategisena tavoitteena on kehittää sen Casablancassa sijaitsevasta keskusasemasta Länsi-Afrikan ja muun maailman välisen lentoliikenteen alueellinen keskus (näitä markkinoita palvelevat nykyään yhteisön lentoasemat ja erityisesti Pariisi). RAM on ollut vuodesta 2000 alkaen Air Senegalin pääosakas (51 prosenttia), ja se on myös alkanut liikennöidä toimintansa lopettaneen länsiafrikkalaisen yhtiön Air Afriquen reittejä²⁷.

Ilmaliikenteen hallinnan erityinen merkitys yhteisön ja Marokon välisessä ilmailussa

Strategisesta näkökulmasta katsottuna yhteisöllä ja Marokolla tulee olla läheiset suhteet ilmaliikenteen hallinnan (ATM) alalla, mikä johtuu Marokon maantieteellisestä sijainnista. Espanjan ja sille kuuluvien Kanariansaarten väliset lennot ja useimmat yhteisön ja Latinalaisessa Amerikassa sijaitsevien

²⁵ Casablanca (3 515 189 matkustajaa), Marrakech (1 393 015 matkustajaa) ja Agadir (1 098 618); kaikki luvut ovat Marokon liikenneministeriön tilastoista vuodelta 2001. Saman lähteen mukaan erityisesti Casablancan lentoasema kasvoi merkittävästi vuosina 1991–2001, jolloin sen matkustajamäärä yli kaksinkertaistui.

²⁶ Tiedot ovat peräisin Royal Air Marocin Internet-sivuilta.

²⁷ *Flight International*, huhtikuu 2002.

määräpaikkojen väliset lennot kulkevat nimittäin Casablancan lentotiedotusalueen (FIR) kautta.

Tässä yhteydessä on syytä muistaa, että Marokko oli ensimmäinen pohjoisafrikkalainen valtio, joka teki Eurocontrolin kanssa kahdenvälisen sopimuksen, jonka perusteella Eurocontrol jo laskee, laskuttaa, kerää ja hallinnoi navigaatiomaksuja.

On selvää, että mahdollisimman läheisten suhteiden tarve ilmaliikenteen hallinnan alalla kasvaa entisestään yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan luomisen ja pienennetyn korkeusporrastuksen sääntelyn täytäntöönpanon johdosta. Lisäksi yhteisön on arvioitava Marokon kanssa Marokon osallistumista ylempään eurooppalaiseen lentotiedotusalueeseen (EUIR), joka on tärkeä osa yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskevaa aloitetta.

Yhteisön lentoyhtiöt voivat hyötyä suhteiden lähentämisestä ilmaliikenteen hallinnan alalla sekä turvallisuus- että tehokkuussyistä. Yhteisön normien mahdollisimman laajan soveltaminen edistäisi luultavasti eniten juuri ilmaliikenteen hallintaa.

47. Edellä esitetyn perusteella komissio suosittaa neuvostolle, että se valtuuttaa komission käynnistämään neuvottelut Euroopan yhteisön ja Marokon kuningaskunnan välisestä Euro–Välimeri-ilmailusopimuksesta.

4.2.5 Euro–Välimeri-ilmailusopimuksesta neuvottelemisen Libanonin ja Jordanian kanssa

48. Komissio katsoo, että yhteisön Mashrek-naapureiden joukossa Libanon tarjoaa nykyään hyvät mahdollisuudet käydä hedelmällisiä neuvotteluja laajasta ilmailusopimuksesta ottaen huomioon, että Libanonin ilmailumarkkinoiden merkitys kasvaa nopeasti, Libanon soveltaa erityisen avointa ilmailupolitiikkaa kolmansiin maihin ja varsinkin yhteisöön²⁸ ja se on ilmaissut haluavansa käynnistää ilmailuneuvottelut yhteisön kanssa.
49. Yhteisö on Libanonin tärkein kauppakumppani, sillä noin 20 prosenttia Libanonin viennistä suuntautuu yhteisöön ja yli 44 prosenttia sen tuonnista on peräisin yhteisöstä (sekä tuonnin että viennin arvo kasvavat nopeasti)²⁹. Beirutin kansainvälisen lentoaseman matkustajaliikenne kasvoi joka vuosi ajanjaksona 1988–2000 ja useimpina vuosina vähintään 10 prosenttia³⁰.

Libanonin ilmailualan viimeaikainen kehitys

Libanonin hallitus päätti vuonna 2000 alkaa harjoittaa avoin taivas -politiikkaa, johon kuuluvat viidennen vapauden liikenneoikeudet ilman vastavuoroisuutta. Libanoniin perustetaan riippumaton siviili-ilmailuviranomainen, joka toimii pelkkänä sääntelyviranomaisena ja korvaa Libanonin siviili-ilmailun pääosaston, joka kuuluu julkisista töistä ja liikenteestä vastaavan ministeriön alaisuuteen. Siviili-

²⁸ Ks. "Lebanon's Experience in Air Transport Liberalisation in the Middle East", ATConf/5 2003, ICAO Montreal.

²⁹ Eurostatin ja IMF:n luvut vuodelta 2001.

³⁰ OAG:n luvut. Laajentuneen yhteisön lentoasemat osallistuivat vuonna 1998 Beirutin ja kahdeksan muun kaupungin välisessä tärkeimmässä reittiliikenteessä viidellä reitillä harjoitettuun liikenteeseen.

ilmailuviranomaisen instituutioiden kehittämiseen myönnetään teknistä apua, johon käytetään MEDA-varoja.

Libanonin kansallinen lentoyhtiö Middle East Airlines on tähän saakka hyötynyt avoin taivas -politiikasta. Kärsittyään vuosina 1994–2001 yli 400 miljoonan dollarin tappiot Middle East Airlines ilmoitti tilikautena 2002 toimintansa olevan ensimmäisen kerran kannattavaa 1970-luvun puolivälin jälkeen. Toinen kansainvälinen Libanoniin sijoittautunut lentoyhtiö on Trans Mediterranean Airways, joka harjoittaa ainoastaan tavaraliikennettä.

Beirutin kansainvälinen lentoasema tarjoaa erittäin hyvät mahdollisuudet lentoliikenteen lisäämiseen, sillä sen kapasiteetti (6 miljoonaa matkustajaa vuodessa) on kaksi kertaa suurempi kuin sen nykyinen matkustajamäärä.

50. Yleisesti katsoen Jordania harjoittaa talouden ja kaupan vapauttamispolitiikkaa, mikä lisää sen ja yhteisön välisten suhteiden merkitystä. Tähän vaikuttaa myös EU:n ja Jordanian välinen assosiaatiosopimus, joka tuli voimaan vuonna 2002.
51. Jordanian hallitus pyrkii erityisesti harjoittamaan avointa ilmailupolitiikkaa, jonka yhtenä päämääränä on edistää matkailun kehittymistä. Tässä yhteydessä on syytä muistaa, että valmisteilla on tärkeä MEDA-hanke, jonka tavoitteena on auttaa Jordanian siviili-ilmailuviranomaista toteuttamaan hallituksen politiikkaa, jolla pyritään vapauttamaan markkinat ja ottamaan käyttöön laaja siviili-ilmailualan sääntelyjärjestelmä.
52. Vaikka yhteisön ja Jordanian välinen lentoliikenne on absoluuttisesti mitattuna suhteellisen vähäistä (noin puolet yhteisön ja Libanonin välisestä liikenteestä), se on kasvanut jatkuvasti (yhteensä 250 prosenttia) vuodesta 1991 vuoteen 2001, jolloin syyskuun 11. päivän jälkeiset tapahtumat vaikuttivat erityisen raskaasti Jordanian koko talouteen. Jordanian kansallinen lentoyhtiö Royal Jordanian³¹, jonka yksityistäminen keskeytettiin vuoden 2001 syyskuun 11. päivän jälkeen ja joka saa edelleen merkittävää tukea Jordanian hallitukselta³², harjoitti vuonna 2003 kahta kolmasosaa kaikesta yhteisön ja Jordanian välisestä liikenteestä. Kiinnostavinta on kuitenkin se, että Jordanian hallitus haluaa kehittää Ammanin Queen Alia -lentoasemasta Lähi-idässä Välimeren puolella sijaitsevan merkittävän keskusaseman (rahtiliikennettä varten).
53. Edellä esitetyn perusteella komissio suosittaa neuvostolle, että se valtuuttaa komission käynnistämään neuvottelut Euroopan yhteisön ja Libanonin tasavallan sekä Euroopan yhteisön ja Jordanian kuningaskunnan välisestä Euro–Välimeri-ilmailusopimuksesta.

³¹ OAG:n luvut vuodelta 2003.

³² Vuonna 2002 Jordanian siviili-ilmailuviranomainen ja Royal Jordanian jopa allekirjoittivat sopimuksen, jonka mukaan Royal Jordanian saa neljäksi vuodeksi yksinoikeuden harjoittaa reittiliikennettä Jordaniasta ja Jordaniaan ja muut jordanilaiset lentoyhtiöt saavat kyseisenä aikana harjoittaa ainoastaan tilausliikennettä.

5 TURKKI

54. Yhteisön ja Turkin välisiä ilmailusuhteita on arvioitava huolellisesti määriteltäessä yhteisön naapurimaihinsa soveltamaa ilmailupolitiikkaa.
55. Komissio pyytää horisontaalisen valtuutuksensa nojalla Turkin viranomaisia aloittamaan neuvottelut, joiden tavoitteena on tehdä sellainen yhteisön sopimus, jolla jäsenvaltioiden ja Turkin kahdenväliset sopimukset saatetaan täysin yhteisön lainsäädännön mukaisiksi. Neuvottelut voidaan aloittaa mahdollisimman pian, koska komissiolla on jo niihin tarvittava valtuutus.
56. On kuitenkin suotavaa lähentää ilmailusuhteita myös laajentuneen yhteisön ja Turkin välisellä laajalla ilmailusopimuksella, ottaen huomioon Turkin asema ehdokasmaana sekä taloudelliset näkökohdat. Yhteisö on Turkin ehdottomasti tärkein kauppakumppani sekä viennin että tuonnin osalta, ja Turkki on nykyään yhteisön kymmenenneksi suurin asiakas ja yhdenneksitoista suurin toimittaja³³. Ilmailun kannalta katsottuna Turkki on yhteisön matkailijoiden tärkein Välimeren alueella sijaitseva matkailukohde, ja se muodostaa merkittävät sukulaisvierailuihin perustuvat liikennemarkkinat. Yhteisön ja Turkin välisen liikenteen osuus yhteisön ja kaikkien maantieteellisesti tämän tiedonannon piiriin kuuluvien maiden välisestä matkustajaliikenteestä on yli kolmannes sekä reittiliikenteen että tilausliikenteen osalta³⁴. Maantieteellisen sijaintinsa vuoksi Turkki on myös lupaava rahtikumppani.
57. Euroopan yhteisön ja Turkin välisten ilmailusuhteiden lähentäminen on aiheellista myös sen vuoksi, että Turkki on Euroopan ilmailuperheen kiistaton jäsen ja tästä syystä kaikkien hallitustenvälisten yhteistyöelinten (ECAC, JAA ja Eurocontrol) täysjäsen Euroopan ilmailualalla.
58. Komission mielestä nämä ovat riittävät perusteet harkita pitemmälle menevää yhteisön ja Turkin välistä ilmailuyhteistyötä esimerkiksi lentoturvallisuuden, ilmailun turvaamisen ja ilmaliikenteen hallinnan alalla, vaikka yhteisön ja Turkin välisissä ilmailusuhteissa voitaisiinkin noudattaa joitakin Euro–Välimeri-ilmailusopimusten periaatteita (kuten tällaisten sopimusten piiriin kuuluvien ilmailumarkkinoiden vapauttamista). Yhtenä vaihtoehtona on myös, että Turkki liittyy Euroopan yhteiseen ilmailualueeseen.
59. Edellä esitetyn perusteella komissio aikoo ottaa alustavasti yhteyttä Turkin viranomaisiin arvioidakseen, voidaanko yhteisön ja Turkin välillä tehdä ilmailusopimus, jonka pohjalta ne voivat harjoittaa mahdollisimman laajaa ilmailuyhteistyötä.

6 PÄÄTELMÄT

- 1.1 Neuvostolta 5. kesäkuuta 2003 saamansa valtuutuksen nojalla komissio käynnistää järjestelmällisesti neuvottelut yhteisön kaikkien naapurimaiden kanssa, jotta jäsenvaltioiden ja naapurimaiden kahdenvälisten ilmailusopimusten ne määräykset,

³³ Eurostatin luvut vuodelta 2002.

³⁴ OAG:n luvut vuodelta 2003. Turkkilaisten lentoyhtiöiden osuus reittiliikennemarkkinoista on yleensä ollut kaksi kolmasosaa. Vaikuttaa kuitenkin siltä, että nämä markkinat ovat jakautuneet tasaisemmin yhteisön ja Turkin lentoyhtiöiden kesken vuoden 2001 jälkeen.

jotka ovat yhteisöjen tuomioistuimen 5. marraskuuta 2002 antamien tuomioiden mukaan yhteisön lainsäädännön vastaisia, voidaan korvata yhteisön sopimuksilla.

- 1.2 Komission tavoitteena on sisämarkkinamallin mukaisten laajojen ilmailusopimusten tekeminen niiden naapurimaiden kanssa, jotka osallistuvat yleiseurooppalaiseen ilmailuyhteistyöhön. Tätä varten komissio suosittaa, että sen nykyinen, Euroopan yhteistä ilmailualuetta koskeva valtuutus ulotetaan koskemaan kaikkia viittä Länsi-Balkanin maata.
- 1.3 Komission tavoitteena on Euro–Välimeri-ilmailusopimusten tekeminen Välimeren alueen kumppaneiden kanssa. Komissio suosittaa, että sopimuksista aletaan neuvotella ensiksi Marokon, Libanonin ja Jordanian kanssa.
- 1.4 Komissio käynnistää Turkin kanssa alustavat keskustelut, joiden tavoitteena on laajentaa ilmailuyhteistyötä mahdollisimman paljon yhteisön ja Turkin välisen ilmailusopimuksen pohjalta, jota varten pyydetään neuvotteluvaltuuksia kyseisten alustavien keskustelujen tulosten perusteella.