



EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA

Briuselis, 11.03.2005
KOM(2005) 79 galutinis

KOMISIJOS KOMUNIKATAS

Bendrijos išorės politikos aviacijos srityje darbotvarkės rengimas

{SEC(2005) 336}

KOMISIJOS KOMUNIKATAS

Bendrijos išorės politikos aviacijos srityje darbotvarkės rengimas

I. NAUJOS APLINKYBĖS

1. 2002 m. lapkričio 5 d. Teisingumo Teismo *Open sky*¹ sprendimai tapo esminiu Bendrijos (EB) išorės politikos aviacijos srityje postūmiu; šis komunikatas yra skirtas tos politikos plėtojimui, atžvelgiant į Europos pramonei svarbius ekonominius veiksnius.

Minėta Teismo praktika yra įtvirtinama Bendrijos kompetencija oro susisiekimo srityje. Iki šiol toks susisiekimas tradiciškai buvo reguliuojamas dvišalių valstybių susitarimų, o dabar dėl EB, aviacijos išorės santykiuose atsiranda naujas stambus subjektas.

2. Siekiant sėkmingai įgyvendinti pokyčius buvo remiamasi progresyviuoju metodu. Abiejuose Komisijos komunikatuose², parengtuose paskelbus Teismo sprendimus, buvo nustatytos kryptys ir mechanizmai, padėsiantys teisiškai ir politiškai įveikti naujas užduotis. Nuo to laiko Institucijos ir valstybės narės parengė veiklos ir bendradarbiavimo tarptautinio oro transporto srityje metodus. *Open sky* sprendimai teisiškai reiškia, kad valstybės narės negali pačios derėtis dėl tarptautinio oro susisiekimo dvišalių susitarimų; šiuo klausimu, kuris yra bendro intereso objektas, dabar turi būti deramasi su EB. Tai pirmiausiai reiškia, kad reikia pritaikyti 2000 egzistuojančių dvišalių susitarimų, kad jie neprieštarautų Bendrijos teisei. Tuo tikslu valstybės narės ir Bendrija turi surasti naujus tarpusavio papildomumo būdus, siekiant išvengti visiems, o ypač oro transporto operatoriams, galinčių kilti trikdžių.

Ekonominiu ir politiniu požiūriu aviacijos išorės politika įgyvendinama EB dvišale ir daugiašale veikla aktyviai skatinant tarptautinės civilinės aviacijos reformą, kuria siekiama daugiau lankstumo ir rinkos atvirumo. Konkrečiai tai reiškia, kad susitarimai dabar turi būti sudaromi nebe tarp atskirų valstybių narių ir trečiųjų šalių, o tarp minėtų šalių ir EB, atsižvelgiant į du neatsiejamus aspektus:

- *sukurti naujas ekonomines perspektyvas, kaip įmanoma plačiau atveriant rinkas ir galimybes investicijoms*. Remiantis vidaus rinkos pavyzdžiu, tokiu būdu būtų pasiekta keleiviams ir operatoriams naudingų rezultatų: keleiviai gautų geresnes, įvairesnes ir pigesnes paslaugas, o operatoriams atsivertų naujos galimybės ir padidėtų konkurencingumas. Ekonominis postūmis turėtų tapti katalizatoriumi naujovių diegimui visame šiame sektoriuje.
- *užtikrinti vienodas konkurencijos sąlygas, t.y. skatinti teisės aktų derinimą: rinkų reguliavimo ekonomines sąlygas (konkurencijos teisės įgyvendinimas, valstybės subsidijos, specifiniai su aviacijos sektoriumi susiję reikalavimai, pvz.: rezervavimo sistema, antžeminės paslaugos ir t.t.), socialinius, aplinkosaugos, saugos ir saugumo reikalavimus*.

¹ C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98, C-476/98 bylos

² KOM (2002) 649 galutinis (2002 11 19) ir KOM (2003) 94 galutinis (2003 2 26)

Abi šios sritys viena kitą sustiprina ir tokiu būdu padeda suformuoti plataus užmojo ir kartu subalansuotą modelį, kuriuo EB remiasi plėtodama tarptautinius oro susisiekimo santykius. Tačiau tai nėra nelankstus modelis : kiekvienam pasiūlytam susitarimui bus parinktas specialus modelis, tam, kad būtų tinkamai atsižvelgta į kiekvienos šalies interesus ir sukurta tikra pridėtinė vertė, atsižvelgiant į :

- numatomos partnerystės ekonominę ir politinę svarbą,
- rinkų atvėrimo laipsnį,
- jau egzistuojančią teisinę bazę, ypač į taikomą vienodą konkurenciją užtikrinančią politiką.

Be to, darbotvarkė turi būti rengiama taip, kad ji visapusiškai prisidėtų prie bendros jos ir darnaus aviacijos sektoriaus vystymosi sukuriamos sinergijos. Bendrija, veikdama vieningai, galės geriau susidoroti su neigiamu poveikiu aplinkai, kuri sukelia oro susisiekimo augimas, ypač klimato pokyčių srityje³.

3. Tokią politiką įkvepia EB aviacijos srityje pasiekti rezultatai Bendrijos viduje, o taip pat jos nepalyginami gebėjimai spręsti išorės uždavinius, kurie yra jos aviacijos sektoriaus klestėjimo pagrindas.

Ekonominė situacija akivaizdžiai skatina veikti tokia kryptimi, kadangi yra numatomas tolimesnis tarptautinio oro susisiekimo srauto augimas, o EB pasaulio oro sektoriuje jau vaidina svarbų vaidmenį [žr. SEC(2005) 336]. Tokiu būdu aviacijos verslas, pasižymintis specifiniais suvaržymais ir bruožais, daugiau nebegali likti izoliuotas nuo kitų verslo šakų, kurios yra visiškai integruotos į bendrą ekonomiką. Turi būti sudaryta galimybė šio verslo kapitalui internacionalizuotis, dėl pasaulinės konkurencijos turi didėti šio verslo konkurencingumas ir už EB ribų teikiamų paslaugų kiekis, o taip pat gerėti tokių paslaugų kokybė, ir tokiu būdu suteikti kuo daugiau naudos keleiviams.

Bendrijoje jau yra įgyvendinta oro susisiekimo politika, apimanti ekonomines, socialines ir aplinkosaugines šio sektoriaus sąlygas. Ja yra siekiama ilgalaikio oro susisiekimo konkurencingumo, kuris yra tiesiogiai susijęs su Lisabonos strategijos procesu.

Atverdama rinką, EB tuo pat metu įdiegė teisės aktų paketą, kuris dabar jau yra beveik užbaigtas, skirtą veiksmingam ir saugiam civilinės aviacijos veikimui. Galima paminėti pirmąjį 2002 metais priimtą teisės aktą dėl oro transporto saugumo⁴, Europos aviacijos saugos agentūros įkūrimą⁵, taip pat 2004 metų plataus masto oro navigacijos iniciatyvą, skirtą Bendro Europos dangaus sukūrimui⁶.

³ Pažymėtina, kad buvo numatytos kelios ekonominės priemonės, kurios galėtų padėti išvengti oro eismo augimo pasekmių aplinkai. Komisija planuoja ne vėliau kaip 2005 metais paskelbti komunikatą, specialiai skirtą pagrindinius galimus variantus ir naudotinus būdus.

⁴ 2002 m. vasario 16 d. Reglamentas (EB) 2320/2002 (OL L 355, 2002 12 30)

⁵ 2002 m. liepos 15 d. Reglamentas (EB) 1592/2002 (OL L 243, 2002 9 27)

⁶ 2004 m. kovo 10 d. Reglamentai (EB): 549/2004 (pagrindų reglamentas); 550/2004 (paslaugų teikimas); 551/2004 (oro erdvė); 552/2004 (sąveikumas) (OL L96 2003 3 31)

Visgi dar lieka vienas didelis trūkumas: bendra prekybos politika, EB suteikė galimybę veikti tarptautinėje prekybos rinkoje, o oro transporto rinkos suderinimas, pasitelkiant bendrą transporto politiką, išorės santykių srityje dar nėra pakankamas. Vis dėlto vidaus rinkos, o taip pat ir aviacijos rinkos, sėkmė priklauso ir nuo jos vidinio, ir nuo išorinio įgyvendinimo⁷. Neįgyvendinant rinkos nuostatų išorėje, gali ne tik iškilti pavojus vidaus politikos vystymui, bet ir gali būti pakenkta Europos pramonės konkurencingumui.

Nors oro transportas kol kas yra viena iš sričių, kurioje EB dar nepanaudojo visų savo atstovavimo ir derybų galių⁸, negalima pamiršti EB pasiektų rezultatų :

- per penkiolika metų parengtų teisės aktų įsisavinimas Bendrijoje, kuris jai leido įgyti precedentų neturinčią patirtį civilinės aviacijos srityje. Būdamą originaliausiu regionų integracijos pavyzdžiu, ji atveria unikalias bendradarbiavimo su kitais pasaulio regionais galimybes.
- vieningas ir sutelktas veikimas išorės santykių srityje (ne tik prekybos politikos, bet ir kitose srityse, kuriose dvišalių santykių su visomis pasaulio šalimis apimty, nuolatos auga, ir kuriose vyrauja glaudūs bei subalansuoti partnerystės santykiai).
- įvairių politinių priemonių pasiūla savo partneriams vystymą remiančio bendradarbiavimo srityje, technologijų vystymo partnerystės ir techninės paramos srityse.

II. TAIKYTINI BENDRIJOS METODAI

Open sky sprendimuose nurodomos trys sritys, kuriose Bendrija turi išskirtinę kompetenciją: kompiuterizuotos rezervavimo sistemos, Bendrijos vidaus tarifai ir laiko tarpų paskirstymas. Visos trys sritys yra visiškai reglamentuojamos Bendrijos teisės aktu. Iš tikrųjų yra įdiegtas daug platesnis *acquis*. Pavyzdžiui, skrydžių teisės ir laiko tarpų paskirstymo atitikimas yra Bendrijos kompetencijos sritis, kuri derybose laikoma viršesne. Pagal tokį pat principą, derantis dėl susitarimo nuostatų, susijusių su oro transporto sauga ir saugumu, turi būti nuosekliai remiamasi EB *acquis* tose srityse.

Aišku, kad tokios Bendrijos kompetencijų išorės klausimais visumos pripažinimas, kai kurioms valstybėms narėms ir trečiosioms šalims, kurios jau pusę amžiaus šiuos klausimus tvarkė nacionaliniu arba dvišaliu pagrindu, buvo nesuprantamas ir sunkus. Tačiau palaiptui buvo suprasta, kad perėjimas nuo dvišaliais susitarimais grįstų santykių prie Bendrijos lygmeniu reguliuojamos politikos yra neišvengiamas, nors Komisijai ir teko pradėti arba taikyti pažeidimų procedūras dėl ir toliau nelegaliomis išliekančių situacijų.

⁷ Baltoje knygoje dėl Europos transporto politikos (KOM (2001) 370 galutinis) pabrėžiama, kad Sąjungoje reikia skubiai „išplėsti išorinę oro transporto dimensiją tiek, kad ji atitiktų vidaus politikoje pasiektą lygį“.

⁸ Komisija dar kartą paskatino skubiai spręsti šią problemą daugiašaliu pagrindu, pasiūlant EB įstojimą į Tarptautinę civilinės aviacijos organizaciją 2002 m. (SEC (2002) 381 galutinis).

Bendrijos politikos tikslas yra pirmiausiai padaryti išvadas iš *Open sky* teismo praktikos ir bendrai užtikrinti visų valstybių narių ir trečiųjų šalių sudarytų oro susisiekimo susitarimų atitikimą Bendrijos teisei. Tikraja šios politikos priemone turi tapti EB ir visų pasaulio šalių plataus užmojo susitarimų sudarymas. Susitarimo derybos su Jungtinėmis valstijomis yra pirmas svarbus etapas, o vėliau turi būti sudaryti kiti susitarimai, priklausomai nuo Europos oro pramonės interesų.

1. Toliau tęsti egzistuojančių dvišalių susitarimų deqrinimą su Bendrijos teise

Šio *Open sky* teismo praktikos iškelto tikslo įgyvendinimas yra būtinas EB ir jos valstybėms narėms bei trečiosioms šalims, Europos oro transporto sektoriui ir keleiviams:

- tam, kad visiems Bendrijos oro transporto operatoriams būtų užtikrintos vienodos teisės Bendrijos išorėje, laikantis Bendrijos Sutartyje įtvirtintų nediskriminavimo principų, o taip pat būtų sustiprinta atitinkama Europos pramonė, padedant suartėti atskiroms oro bendrovėms;
- tam, kad dvišaliais susitarimais pagrįsti prekybiniai santykiai nepatirtų teisinio nesaugumo arba net *in fine* būtų nutraukti, jei toliau išliktų *statu quo*.

Taigi šį tikslą reikia veiksmingai įgyvendinti, laikantis priimtinių terminų. Tam reikia pasinaudoti turimų priemonių tarpusavio papildomumu, kuris leidžia įgyti daugiau lankstumo ir veiksmingumo.

1.1. Pirmoji priemonė yra dvišalės valstybių narių vedamos derybos, kurių sąlygos yra apibrėžtos Reglamentu (EB)⁹, kuriame numatyta į susitarimus įtraukti tipinius straipsnius, atspindinčius Bendrijos kompetenciją.

Tokiu būdu galima egzistuojančius susitarimus tinkamai suderinti, pasinaudojant nuolatiniais valstybių narių ir jų partnerių kontaktais bei suderinti tarptautinio oro susisiekimo tęstinumą ir raidą, atsižvelgiant į naują Bendrijoje šiuo klausimu susiklosčiusią situaciją. Reglamente nurodyti tipiniai straipsniai buvo Komisijos ir valstybių narių bendrai rengiami ir derinami. Siekiant dirbti lanksčiau tokiais atvejais, kai tokie straipsniai į susitarimą nebuvo įtraukti, yra numatytas komitologinis nagrinėjimas. Tokiais atvejais gali būti leista sudaryti susitarimus, nedarančius poveikio EB bendrai transporto politikai bei nepažeidžiančius Bendrijos teisės. Vis dėlto susitarimas, į kurį nėra įtraukti straipsniai susiję su Bendrijos nuoroda (kuri leidžia bet kuriam teisėtai valstybės narės teritorijoje įsisteigusiam Bendrijos vežėjui veikti pagal šį susitarimą) gali turėti neigiamos įtakos tokios bendros politikos tikslams. Iš tikrųjų, pažeidžiant EB steigimo Sutarties 43 straipsnyje numatytą laisvo įsisteigimo principą, susitarimu tokiu būdu įtvirtinama Bendrijos oro bendrovių diskriminacija pagal nacionalinę priklausomybę ir nepagrįstai skirtingos patekimo į išorės rinkas sąlygos.

Pusšimtyje dvišalių valstybių narių ir trečiųjų šalių susitarimų jau yra padaryti daliniai pakeitimai. Tačiau dar laukia daug tokių susitarimų, kurie turės būti iš dalies pakeisti tam, kad atitiktų Bendrijos teisę.

⁹ 2004 m. balandžio 29 d. Reglamentas (EB) 847/2004 dėl derybų dėl valstybių narių ir trečiųjų šalių susitarimų dėl oro susisiekimo ir jų įgyvendinimo (OL L 157, 2004 4 4)

- 1.2. **Antroji priemonė yra Bendrijos lygio dvišalės derybos pagal vadinamąjį „horizontalųjį“ įgaliojimą**, kuri suteikia galimybę į susitarimą, dėl kurio derasi Komisija, įtraukiant reikalingus tipinius straipsnius, tuo pačiu juos įtraukti į visus valstybių narių ir trečiųjų šalių susitarimus.

Tokio susitarimo privalumas yra tas, kad jis suteikia galimybę trečiosioms šalims apsiriboti vienomis ir vienintelėmis derybomis, išvengiant kelių individualių derybų su atitinkamomis valstybėmis narėmis serijos. Skrydžių teisės ir su valstybėmis narėmis sudarytų susitarimų tarpusavio pusiausvyros horizontalusis susitarimas nereglamentuoja.

Šešerios derybos jau yra sėkmingai užbaigtos (su Čile, Gruzija, Libanu, Azerbaidžanu, Kroatija, Bulgarija), o daugelis kitų jau yra suplanuotos, taigi, atrodo, kad susiklostė palankios sąlygos tokiu būdu toliau siekti pažangos spartesniu ritmu.

- 1.3. Nepaprieštaraujant tam, kas išdėstyta pirmiau, Komisija – sutarčių sergėtoja – prižiūrės, kad būtų visiškai laikomasi Bendrijų teisės, t.y. susitarimai jai neprieštarautų.

Vis dėlto užduoties apimtis reikalauja pradėti tikrą komandinį darbą ir naudotis visomis turimomis priemonėmis praktiškai ir ryžtingai. Visos priemonės turi būti naudojamos koordinuotai, tam, kad netektų patirti nesėkmės, kurios teisinės ir ekonominės pasekmės būtų sunkios valstybių narių ir trečiųjų šalių santykiams. Jei valstybės narės derybų metu susidurtų su sunkumais, jos turi palaikyti Komisiją dėl horizontaliųjų susitarimų sudarymo, siekdamos teisiškai sutvarkyti savo santykius su trečiąja šalimi.

Tokiu būdu Reglamento 847/2004 taikymą palengvins ne tik nuolatinėmis pastangomis valstybių narių padaryta santykių su vis didėjančiu trečiųjų šalių skaičiumi pažanga, bet ir Komisijos bendraisiais horizontaliaisiais susitarimais pasiekti rezultatai.

2. **Palapsniui sudaryti plataus masto Bendrijos ir trečiųjų šalių susitarimus**

2003 m. birželio mėn. Komisijai pirmą kartą buvo suteikti įgaliojimai derėtis dėl bendro susitarimo su Jungtinėmis Amerikos Valstijomis. To susitarimo sudarymas išlieka svarbiausias prioritetas. Jis taptų dviejų stambiausių pasaulio oro susisiekimo rinkų integracijos ženklu ir svarbiu signalu naujai tarptautinės civilinės aviacijos reguliavimo sistemai.

Debatai suteikė galimybę pasiekti nemažos pažangos, ypač svarbus rezultatas – sutikimas įtraukti Bendrijos nuorodą (t.y. galimybė visoms Europos oro transporto bendrovėms vykdyti skrydžius į JAV iš bet kurio Europos oro uosto) bei suderintų taisyklių pagrindų nustatymas, ypač saugumo ir aktyvesnio bendradarbiavimo įgyvendinant konkurencijos teisę srityse.

Tačiau, kadangi tarp kai kurių valstybių narių ir JAV sudarytais dvišaliais susitarimais nuo pat pradžių nebuvo pasiekta pusiausvyros, nebuvo įmanoma pasiekti labiau Bendrijos interesus atitinkančių rezultatų. JAV oro vežėjai gali veikti EB oro susisiekimo vidaus rinkoje, o Bendrijos oro vežėjai dar neturi tokios teisės JAV rinkoje.

Po techninių konsultacijų, kurios sutampa su JAV prezidento rinkimų laikotarpiu, Komisija planuoja pratęsti principinius debatus, remdamasi transporto Ministrų Tarybos, vykusios 2004 m. birželio mėn., išvadomis, siekdama pasiekti geriau subalansuoto susitarimo.

Komisijai taip pat buvo suteikti įgaliojimai derėtis su Rumunija, Bulgarija, Vakarų Balkanų šalimis ir su Maroku dėl susitarimų, kurie būtų platesnio masto ir peržengtų grynai prekybinius reikalus, skatindami platesnį susitarimo šalių bendradarbiavimą.

Pirmuosiuose įgaliojimuose numatoma:

- Bendra oro erdvė su kaimyninėmis šalimis, ir
- Bendrų susitarimų su kitais pasaulio regionais, kuriuose Europos pramonė turėtų akivaizdžių interesų, sudarymas.

2.1. Bendros oro erdvės su kaimyninėmis šalimis sukūrimas

Komisija¹⁰, teikdama savo pirmuosius pasiūlymus JAV, o po to ir kitoms šalims, akivaizdžiai parodo, kad jai tos šalys yra prioritetingos: dėl ekonominių priežasčių (tų šalių rinkos orientuotos daugiausiai į EB), dėl politinių priežasčių (siekiant didesnio oro susisiekimo operacijų veiksmingumo, saugumo ir saugos), o taip pat tai yra sektorinis indėlis į Sąjungos geros kaimynystės politiką.

Kadangi suinteresuotos šalys yra įvairios, tenka apibrėžti atskiras grupes. Tuo tarpu, pagrindinis tikslas yra iki 2010 m. sukurti Bendrą oro erdvę, kuriai priklausytų EB ir už pietinės ir rytinės jos sienos esantys partneriai. Šios šalys laikytųsi tokių pačių rinkos taisyklių ne tik ekonomine, bet ir oro eismo, oro susisiekimo saugumo ir saugos prasme.

2.1.1. Pirmajai grupei priskirtinos aviacijos srityje su EB bendradarbiaujančios ir į ją stoti besiruošiančios šalys. Su jomis turėtų būti sudarytas aviacijos vidaus rinkos pavyzdžiu parengtas visapusiškas oro susisiekimo susitarimas. Taip pat, kaip ir ankstesnių plėtros etapų atveju, anksti pradėtos suartėjimo pastangos, skatinant būtinas ekonomines ir administracines reformas, leistų šiems partneriams geriau pasiruošti narystei. Kuriant modelį, būtų naudojamais Bendros Europos erdvės (ECAA) pavyzdžiu. Kadangi derybos šia linkme su Rumunija, Bulgarija ir Vakarų Balkanų šalimis jau atnaujintos, Turkija jose turėtų dalyvauti taip pat.

2.1.2. Antrajai grupei priskirtinos šalys, besiribojančios su viduržemio jūra einančia siena, ir su kuriomis ES pagal Barselonos procesą jau užmezgė glaudžius santykius. Komisija rekomenduoja su šiomis šalimis sudaryti Europos – Viduržemio jūros šalių oro susisiekimo susitarimus, kurių pagrindiniai tikslai būtų rinkų atvėrimas, vienodos veikimo rinkoje sąlygos, taip pat didesnis saugumas, sauga ir aplinkosauga ir šių šalių aviacijos sektoriaus vystymas. Sėkmingai užbaigus derybas su Maroku dėl tokio pobūdžio susitarimo, reikėtų kuo greičiau užmegzti panašią partnerystę su kitomis EB Viduržemio jūros pakrantės kaimynėmis, vesti bendras derybas, nors ir kai kuriuos specifinius klausimus prireikus su kai kuriomis šalimi reikėtų derinti atskirai.

¹⁰ COM(2004) 74 (09/02/04)

- 2.1.3. **Rusija** yra prioritetinga šalis dėl to, kad yra kaimyninė šalis ir dėl savo specifinių ekonominių ir politinių motyvų. Kadangi 75% šios šalies tarptautinio keleivių oro eismo yra nukreipta į EB, jai reikėtų pasiūlyti plačios apimties susitarimą, į kurį būtų įtrauktos konkrečios sritys, ir kuriuo būtų skatinama atviresnė ekonomika ir bendradarbiavimas, siekiant rinkų suartėjimo ir pramonės potencialo vystymo. Toks susitarimas taptų 1994 m. sudaryto Partnerystės susitarimo ir 2003 m. nustatytų svarbių tikslų – su šia šalimi sukurti keturias bendras erdves, įskaitant bendrą ekonominę erdvę – tęsinį. Jis taip pat leistų užbaigti Europos oro transporto pramonei galinčius pakenkti ginčus, nustatant mokesčio už skrydžių per Sibirą teises panaikinimo būdus, dėl kurių buvo principinis sprendimas priimtas derybų dėl Rusijos stojimo į PPO metu.

Komisija jau dabar pateikia rekomendaciją jai suteikti įgaliojimus deryboms su Rusija, o pasiūlymai dėl kitų šalių galėtų būti pateikti, kai ateis tinkamas momentas, atlikus specialią analizę:

- 2.1.4. Kaimyninių šalių (Ukrainos, Moldavijos, Baltarusijos, Gruzijos, Azerbaidžano, Armėnijos) aviacijos sektoriuje toliau vykstantys pokyčiai, taip pat atveria plačias perspektyvas toms šalims palaipsniui integruotis į Bendrą oro erdvę, padedant joms vykdyti civilinės aviacijos reformas. Susitarimai ateityje galėtų transformuotis į modelį, panašų į ECAA. Techninio ir pramonės bendradarbiavimo galimybės, kurios dar labiau išsiplėstų toms šalims įsisavinus griežtesnes normas, nustatytas Bendrijos teisės aktų pavyzdžiu, dar labiau paskatintų tokias perspektyvas.
- 2.1.5. Tuo pat metu turi būti stiprinami oro susisiekimo santykiai su centrinės Azijos šalimis (Uzbekistanu, Kazachstanu, Kirgizija, Tadžikija, Turkmėnija), pirmiausiai sudarant horizontaliuosius susitarimus. Jei tos šalys susidomėtų Europos modeliu šioje srityje, Komisija galėtų įvertinti, ar tikslinga pasiūlyti derėtis dėl platesnio masto susitarimų. Tokiu būdu bus galima koordinuotai spręsti specifines valstybėms narėms galinčias iškilti problemas dėl jų oro susisiekimo paslaugų su tomis šalimis.

2.2. Tikslinis bendrų oro susisiekimo susitarimų sudarymas

- 2.2.1. Poreikis skatinti bendradarbiauti su trečiosiomis šalimis oro susisiekimo srityje neapsiriboja vien transatlantiniais santykiais. Aviacijos išorės santykių per daug poliarizuoti ir nesuderinti metodai, stabdo Europos pramonės ir vidaus rinkos proveržį.

Šiuo metu sparčiai besivystantys pasaulio regionai, su kuriais bendra partnerystė leistų artimiausiu metu pasiruošti ateinančių 20 metų laikotarpiui numatomam ekonominės veiklos augimo tempui, taip pat nusipelno neatidėliotino EB dėmesio. Oro susisiekimo verslui tokie susitarimai yra svarbūs, nes jie dar labiau atveria tarptautines rinkas, kuriose yra taikomos vienodos sąlygos. Kai kurios minėtos šalys susidomėjusios nagrinėja naujus galimus oro susisiekimo santykius su EB.

Būsiami pasiūlymai bus grindžiami kiekvieno konkretaus atvejo analize, siekiant gauti maksimalios laukiamos naudos ir nustatyti kiekvienai šaliai palankias ir subalansuotas partnerystės sąlygas. Trys tarpusavyje artimai susiję rodikliai, turi padėti pasirinkti ir nustatyti derybų turinį:

- EB veikimo atitinkamoje rinkoje ekonominė svarba, augimo perspektyvos ir galimybių joje veikti gerinimas ;
- Poreikis susitarti dėl vienodos konkurencijos pagrindų;
- Teisės aktų suderinimo, remiantis EB regionų ekonominės integracijos patirtimi, įgyta techninio, technologinio arba ir pramoninio visai oro transporto sistemai naudingo bendradarbiavimo būdu, nauda.

2.2.2. **Azijos regionui** ateinančiais metais reiks skirti ypatingai daug pastangų.

Tai ypatingai aktualu Kinijos ir Indijos atveju. Šias dvi partneres, kaip pagrindines Bendrijos politikos tikslines šalis, nustatė pagrindinės Europos oro bendrovės¹¹. Šiose dviejose pagrindinėse Azijos regiono šalyse, turinčiose didžiausią pasaulyje gyventojų skaičių ir sparčiai kylančią ekonomiką, taip pat planuojamas didelis oro eismo augimas (keleivių srauto augimas apie 9% Kinijoje ir apie 6% Indijoje iki 2007 m.¹²). Šios šalys turi dideles, tačiau labai apsaugotas rinkas, ir šiuo metu aktyviai vykdo aviacijos sektoriaus reformą, kuria siekiama atverti rinką ir ją modernizuoti. Tiems veiksams bendradarbiavimas su EB gali būti naudingas.

Į oro susisiekimo susitarimus su šiomis šalimis turi būti įtrauktos ne tik ekonominės nuostatos, bet ir įvairios techninio ir technologinio bendradarbiavimo priemonės, pavyzdžiui saugumo ir oro navigacijos srityse, kurias šių dviejų šalių, siekiančių turėti šiuolaikišką, veiksmingą ir saugią civilinę aviaciją, atveju reikėtų panagrinėti išsamiau.

Klestinčios ekonomikos šalys Japonija ir Pietų Korėja taip pat turėtų būti laikomos pageidaujamomis partnerėmis.

Azijos – Ramiojo vandenyno šalių (Australijos, Naujosios Zelandijos, Singapūro) prašymai plačiau atverti rinkas su EB turi būti nagrinėjami labai atidžiai, atsižvelgiant ne tik į ekonomines pasekmes, konkurencijos sąlygas, bet ir į ilgalaikius tarptautinio oro transporto teisino reguliavimo pagrindų reformos tikslus.

2.2.3. EB oro susisiekimo derybos su kai kuriomis **kitomis trečiosiomis šalimis** taip pat galėtų būti ekonomiškai ir (arba) politiškai naudingos.

Šiaurinėje Amerikos kontinento dalyje artimiausiu metu būtų galima užmegzti naujus transatlantinius ryšius su Meksika, kurios oro susisiekimo rinka turi didelį augimo potencialą, ir su Kanada, turinčia didelę brandžią rinką. Amerikos kontinento pietinėje dalyje santykius su EB kuo greičiau išplėsti pageidauja Čilė, ryžtingai siekianti supaprastinti tarptautinį oro susisiekimo valdymą.

Regioninis bendradarbiavimas, pavyzdžiui su Afrika, suteiktų galimybę pasidalinti darbo vidaus rinkoje patirtimi ir suaktyvinti teisnių ir funkcinių įgūdžių mainus, perduoti technologijas ir teikti techninę paramą atitinkamoms regioninėms institucijoms, susijusioms su visomis civilinės aviacijos sritimis.

¹¹ AEA, « Future developments in international air transport to and from the EU – An AEA perspective », oct. 2004

¹² IATA Passenger Forecast 2003-2007

- 2.2.4. Norint sėkmingai vesti Bendrijos oro susisiekiimo derybas, labai svarbu, kad valstybė narė ir Komisija glaudžiai bendradarbiautų, sutelkdamos visų analizes ir patirtį. Ne mažiau svarbūs yra santykiai su Europos oro susisiekiimo verslu, kuriuos Komisija pageidauja sustiprinti, suinteresuotoms pusėms kiekviename etape keičiantis nuomonėmis ir informacija.

III. IŠVADOS

Be egzistuojančių susitarimų teisinio suderinimo su Bendrijos teise, geriau panaudojant turimų priemonių tarpusavio papildomą ir aktyvaus valstybių narių ir Komisijos veiksmų koordinavimo, pagrindiniai EB aviacijos išorės politikos tikslų įgyvendinimo orientyrai yra tokie:

- **Iki 2010 m. sukurti Bendrą oro erdvę**, kuriai priklausytų EB ir visi partneriai, esantys už jos pietinių ir rytinių sienų ir kuria siekiama didesnės šios zonos ekonominės ir teisinės oro susisiekiimo rinkų integracijos.
- **Artimiausiu metu pradėti tikslines derybas dėl bendrų susitarimų su didžiausių pasaulio regionų šalimis**, siekiant sustiprinti Europos pramonės skatinimo perspektyvas pagal vienodos konkurencijos sąlygų dinamiškiausiose pasaulio rinkose ir prisidėti prie tarptautinės civilinės aviacijos reformos.

Ši darbotvarkė turi būti sudaryta iš kelių trumpalaikių etapų:

- Sparčiu ritmu derėtis dėl horizontaliųjų susitarimų, papildant ir pagreitinant valstybių narių dvišalių santykių metu pasiektą egzistuojančių susitarimų suderinimą su Bendrijos teise;
- Pradėti naujas derybas dėl bendrų susitarimų, pirmiausiai jas pradėdant su Kinija ir Rusija;
- Sėkmingai sudaryti susitarimus, dėl kurių šiuo metu yra derimasi, ypač susitarimą su JAV.