



EIROPAS KOPIENU KOMISIJA

Briselē, 11.03.2005  
COM(2005) 79 galīgā redakcija

## **KOMISIJAS PAZIŅOJUMS**

**Attīstīt Kopienas aviācijas ārējās politikas programmu**

**{SEC(2005) 336}**

## KOMISIJAS PAZIŅOJUMS

### Attīstīt Kopienas aviācijas ārējās politikas programmu

#### I. JAUNAIS KONTEKSTS

1. Eiropas Kopienas Tiesas 2002. gada 5. novembra spriedumi, saukti „Atvērtās debesis”<sup>1</sup>, kļuva par Kopienas (EK) aviācijas ārpolitikas izejas punktu, kurš šajā ziņojumā tiks apskatīts ekonomisko problēmu kontekstā attiecībā uz Eiropas rūpniecību.

Šī Tiesas prakse apstiprina Kopienas pilnvaras starptautisko gaisa pakalpojumu jomā. Kaut gan tradicionāli šie pakalpojumi bija divpusējo starpvalstu līgumu pārvaldījumā, tādā veidā ar Eiropas Kopienas ienāk nozīmīgs dalībnieks aviācijas ārējos sakaros.

2. Lai šīs izmaiņas izdotos, tika pieņemta progresīva pieeja. Divos ziņojumos<sup>2</sup>, kas sekoja spriedumiem, Eiropas Komisija definēja nostādnes un mehānismus, kas atbilstu gan juridiski, gan politiski šai jaunajai situācijai. Kopš tā brīža Eiropas iestādes un dalībvalstis attīstīja darbības veidus un sadarbību starptautiskajā gaisa transporta jomā.

Juridiskajā aspektā spriedumi „Atvērtās debesis” nozīmē to, ka dalībvalstis vienas pašas nevar rīkoties sarunās par starptautiskajiem aviācijas pakalpojumu līgumiem; turpmāk šie pakalpojumi ir jāapskata kā vispārējas intereses objekts ar EK. Pirmkārt, tas nozīmē, ka eksistējošie 2000 divpusējie līgumi ir jāpiemēro tā, lai tie atbilstu Kopienas tiesību aktiem. Lai realizētu šo mērķi, ir jārada jaunas attiecības starp dalībvalstīm un Kopienas, pretējā gadījumā var tikt paralizēta katra dalībnieka darbība un jo īpaši uzņēmēju darbība.

Ekonomiskajā un politiskajā kontekstā aviācijas ārējās politikas ieviešanā izpaužas EK vēlme atbalstīt starptautiskās civilās aviācijas reformu uz lielāku elastību un atvērtību savā divpusējā un daudzpusējā darbībā. Konkrēti tas paredz attīstīt līgumus nevis starp dalībvalstīm un trešajām valstīm, bet starp EK un šīm valstīm atbilstīgi neatdalāmai dubultai programmai:

- *Radīt jaunas ekonomiskās perspektīvas, lai izveidotu pēc iespējas lielākas tirgu un investīciju iespējas.* No iekšējā tirgus pozīcijām šāda pieeja dos pozitīvus rezultātus gan lietotājiem, kas varēs saņemt labākus, lētākus un dažādākus pakalpojumus, gan uzņēmējiem, kas iegūs jaunas izdevības un konkurētspēju. Ekonomiskā atvērtība beidzot sekmēs jaunievedumus, kas darbosies visā nozarē.
- *Nodrošināt taisnīgas konkurences apstākļus,* proti sekmēt likumdošanas konverģenci neatkarīgi no tirgus izmantošanas ekonomiskajiem nosacījumiem

---

<sup>1</sup> Lietas C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98, C-476/98

<sup>2</sup> KOM (2002) 649 galīgais (19.11.02) un KOM (2003)94 galīgais (26.2.03)

(konkurences likuma ieviešana, valsts subsīdijas vai specifiskākas normas, kas būtu saistītas ar aviāciju, piemēram tādas kā rezervācijas sistēmas, lidlauka pakalpojumi, ...) vai sociālie, vides, drošības noteikumi.

Šie divi aspekti viens otru papildina, lai veidotu progresīvu un līdzsvarotu modeli, kas kalpo par piemēru EK tās pieejā starptautiskajos aviācijas sakaros. Tomēr tas nav nepārkāpjams modelis: katru līgumu, kas varētu tikt piedāvāts, vajadzētu modelēt atbilstoši katram konkrētajam gadījumam, lai tas būtu piemērots un atbilstošs abu pušu interesēm un lai varētu parādīt reālu pievienoto vērtību atkarībā no:

- iespējamās ekonomiskās un politiskās partnerības svarīguma,
- tirgus atvērtības līmeņa,
- jau esošā likumdošanas līmeņa, īpaši no ieviestās politikas, kas garantētu taisnīgu konkurenci.

Turklāt šai programmai jāattīstās sinerģijā, veicinot aviācijas nozares ilgtspējīgu attīstību. Vienoti darbojoties, Kopienai būs lielākas iespējas cīnīties ar aviācijas radīto negatīvo ietekmi uz vidi, kas nemitīgi pieaug, īpaši klimata izmaiņu kontekstā<sup>3</sup>.

3. Šāda politika ir izveidojusies gan pateicoties EK panākumiem aviācijas iekšējā līmenī, gan pateicoties tās spējam ieraudzīt ārējos izaicinājumus, kas ir ES aviācijas sektora uzplaukuma pamatā.

Ekonomika attīstās šajā virzienā ar nepārtrauktu starptautisko pārvadājumu pieaugumu nākotnē, tajā pašā laikā EK jau ieņem svarīgu lomu pasaules aviācijas attīstībā [skat. SEC(2005) 336]. Turklāt aviācijas nozare, ja tai ir savi ierobežojumi un raksturīgās iezīmes, nevar ilgi izolēties no citiem uzņēmējiem, kas ir pilnībā iesaistījušies pasaules ekonomikā. Tās kapitālam ir jābūt spējīgam darboties starptautiskajā tirgū, tās konkurētspējai ir jāpieaug, pateicoties pasaules līmeņa konkurencei un tās pakalpojumiem, ārpus EK jāpieaug gan skaits, gan kvalitātes ziņā, lai tādā veidā vislabāk kalpotu lietotājiem.

Iekšējā līmenī politika aptver gaisa transporta ekonomisko, sociālo un vides nosacījumu kopumu. Apskatot gaisa transporta ilgtspējīgu konkurētspēju, tā novieto šo sektoru Lisabonas procesa tiešajā ietekmē. Paralēli tirgus atvēršanai EK ievieša reglamentējošos noteikumus, kas šobrīd ir gandrīz pabeigti, lai civilā aviācija darbotos efektīvi un droši. Var citēt, piemēram, pirmo dokumentu par aviācijas drošību, kas tika pieņemts 2002. gadā<sup>4</sup>, Eiropas Aviācijas Eiropas Aģentūru<sup>5</sup>, vai

---

<sup>3</sup> Jāatzīmē, ka vairāki ekonomiskie instrumenti tika izskatīti kā potenciālie instrumenti, lai apturētu gaisa satiksmes pieauguma ietekmi uz vidi. Komisija cer, ka 2005. gadā tiks publicēts ziņojums par iespējamā izpētīt galvenās opcijas un rīcību.

<sup>4</sup> 2002. gada 16. decembra Regula (EK) Nr. 2320/2002 (OV L 355, 30.12.02)

<sup>5</sup> 2002. gada 15. jūlija Regula (EK) Nr. 1592/2002 (OV L 243, 27.09.02)

2004. gada gaisa navigācijas ambiciozo iniciatīvu par vienoto Eiropas gaisa telpas radīšanu<sup>6</sup>.

Tomēr nav atrisināta problēma saistībā ar mērogu: tā kā kopējā tirdzniecības politika pašreiz ļauj dominēt EK pār starptautisko tirdzniecību, gaisa satiksmes tirgus, kuru apvienoja kopējā transporta politika, nesasniedz pietiekami lielu ārējo sakaru apjomu. Tomēr iekšējā tirgus panākumi, konkrēti aviācijā, saistīti gan ar tās darbību iekšējā tirgū, gan ar tās izešanu ārējā tirgū<sup>7</sup>. Bez darbības ārējā tirgū var rasties situācija, ka tiek traucēta iekšējās politikas attīstība un tiek nodarīts kaitējums Eiropas rūpniecības konkurētspējai.

Gaisa transports joprojām ir viena no tām nozarēm, kur EK līdz šim nav pilnā mērā īstenojusi savas spējas pārstāvēt un vest sarunas<sup>8</sup>, šīs EK priekšrocības ir jāizmanto, lai :

- nodrošinātu to reglamentējošo noteikumu atzīšanu, kas tika radīti piecpadsmit gadu laikā tās iekšienē un kas tai dod nesalīdzināmu pieredzi civilās aviācijas jomā. Kā pavisam jauns reģionālās integrācijas modelis, tā paver unikālas sadarbības perspektīvas ar citiem pasaules reģioniem.
- vienoti un solidāri sniegtu savu ieguldījumu ārējos sakaros, tāpat arī tirdzniecības politikā, kā arī citās jomās, kurās sakari ar visu pasauli, ar tuviem un līdzsvarotiem partneriem pastāvīgi attīstās.
- sniegtu dažādu veidu atbalstu saviem partneriem gan sadarbības veicināšanas, gan tehnoloģiskās attīstības partnerības un tehniskās palīdzības ziņā.

## II. KOPIENAS PIEEJAS IEVIEŠANA

Spriedumi „Atvērtās debesis” identificē trīs jomas, kurās Kopienai ir ekskluzīvas kompetences tiesības : datorizētās rezervācijas sistēmas, iekšējie Kopienas tarifi un lidojumu laika nišas. Katru no šīm jomām ir pilnībā reglamentā Kopienas tiesību akti. Faktiski tagad darbojas plaša spektra tiesību kopums. Tam ir konkrēta iedarbība uz aviācijas ārējo politiku. Piemēram, atbilstība starp tiesībām veikt satiksmi un laika nišām ir Kopienas kompetences jautājums, kas ir būtisks sarunu kontekstā. Tāpat par gaisa transporta drošuma un drošības klauzulām līgumā ir jārunā saskaņā ar EK tiesību aktiem šajās jomās.

Protams, šo Kopienas jomu atzīšana starptautiskā līmenī ir radījusi nesaprašanos un grūtības kā dalībvalstīs, tā arī trešās pasaules valstīs, kuras bija pieradušas pusgadsimta laikā vadīt šīs lietas nacionālā un divpusējā veidā. Nenovēršamā pāreja no sakariem, kas dibināti uz divpusējiem līgumiem, uz politiku, kura tiek vadīta

---

<sup>6</sup> Regulas (EK): 2004. gada 10. marta Regula Nr. 549/2004 (pamatregula); 2004. gada 10. marta Regula Nr. 550/2004 (pakalpojumu sniegšana); 2004. gada 10. marta Regula Nr. 551/2004 (gaisa telpa); 2004. gada 10. marta Regula Nr. 552/2004 (savietojamība) (OV L 96, 31.3.2003)

<sup>7</sup> Baltā grāmata par Eiropas transporta politiku (KOM (2001) 370 galīgais) uzsver, ka Eiropas Savienībai steidzami „jāattīsta gaisa transporta ārējā dimensija, ņemot vērā *acquis* nozīmi iekšzemē”.

<sup>8</sup> Komisija atgādināja nepieciešamību to novērst attiecībā uz daudzpusējiem līgumiem, piedāvājot 2002. gadā EK iestāšanos Starptautiskajā Civilās Aviācijas Organizācijā (*SEC (2002) 381 galīgais*).

Kopienas līmenī, ir izprasta, pat ja Komisijai ir vajadzējis uzsākt vai uzturēt pārkāpumu procedūras attiecībā uz situācijām, kad redzama izteikta nevienlīdzība.

Kopienas politikas mērķis ir izdarīt secinājumus no „Atvērto debesu” Tiesas prakses un vispārējā veidā nodrošināt, lai visi līgumi par starptautiskajiem gaisa satiksmes pakalpojumiem starp dalībvalstīm un trešajām valstīm atbilstu Kopienas tiesību aktiem. Šajā ilgtermiņa politikā vispareizākais instruments ir līgumu slēgšana starp EK un tās partneriem visā pasaulē. Ja sarunas par līgumu ar ASV ir pirmais svarīgais etaps, citiem līgumiem ir jāseko atbilstoši Eiropas aviācijas nozares interesēm.

## 1. Turpināt pielīdzināt esošos divpusējos līgumus Eiropas tiesību aktiem

Šis mērķis, kas ir izvirzīts „Atvērto debesu” Tiesas praksē, ir īpaši svarīgs Eiropas Kopienai un tās dalībvalstīm, kā arī attiecīgajām trešajām valstīm, aviācijas sektoram un lietotājiem. Tas ir sevišķi svarīgs:

- lai garantētu tās pašas tiesības visiem Kopienas uzņēmējiem ārpus EK, pieturoties pie principa par nediskrimināciju, kas ir ierakstīts EK līgumā, kā arī lai nostiprinātu Eiropas rūpniecību, veicinot kompāniju tuvināšanos ;
- lai novērstu situāciju, ka tirdzniecības sakari, kas ir balstīti uz līgumiem, tiek pavājināti ar juridiskām neskaidrībām, un rezultātā tiek pārtraukti sakari ilgstoša *status quo* gadījumā.

Tas ir jāpaveic efektīvi saprātīgos termiņos. Šim mērķim eksistē papildinoša īpašība, ko atrod starp esošajiem instrumentiem un kas ietver sevī vairāk elastības un efektivitātes.

### 1.1. Pirmais instruments ir Kopienas dalībvalsts divpusējās sarunas, kā tas ir ierakstīts Regulā (EK) 847/2004<sup>9</sup>, kas paredz diskutējamā līgumā iekļaut tipveida klauzulas, kas atspoguļotu Kopienas kompetenci.

Tas atļauj pielīdzināt esošos līgumus dalībvalstu regulāro kontaktu ietvaros ar saviem partneriem. Tieši tādā veidā ir jāsavieno starptautisko gaisa satiksmes pakalpojumu nepārtrauktība un attīstība, ievērojot jauno Kopienas situāciju šajā jomā.

Tipveida klauzulas, kas ir paredzētas regulā, tika izstrādātas un sastādītas, kopīgi sadarbojoties Komisijai ar dalībvalstīm. Baidoties par elastību, ir arī paredzēta pārbaude par situāciju komitoloģiju, kur šīs klauzulas vēl nebija ieliktas līgumā. Šādos gadījumos var ļaut slēgt līgumus, kuros nav runas par EK transporta kopējās politikas mērķiem un kuri nekur ārpusē nepārkāps Kopienas tiesību aktus. Tomēr paliek kāds līgums, kurā nav iekļauta klauzula par Kopienas uzdevumu, kas ļautu katrai transporta kompānijai, kas stabili darbojas, noteiktas dalībvalsts teritorijā darboties atbilstoši šim līgumam un realizēt šīs kopējās politikas mērķus. Tiešām, pārkāpjot brīva uzņēmuma principu, kas ir ierakstīts EK līguma 43. pantā, šāds līgums starp Kopienas kompānijām uztur diskrimināciju, kas ir balstīta uz pilsonību, ieviešot tādā veidā milzīgas atšķirības pieejā ārējiem tirgiem.

---

<sup>9</sup> 2004. gada 29. aprīļa Regula (EK) 847/2004 par sarunām un līgumu ieviešanu par gaisa pakalpojumiem starp dalībvalstīm un trešajām valstīm (OV L 157, 30.4.04)

Kādos piecdesmit divpusējos līgumos starp dalībvalstīm un trešajām valstīm tika izdarīti grozījumi. Tajā pašā laikā paliek liels skaits līgumu, kurus vajadzētu pielāgot, lai tie būtu atbilstīgi Kopienas tiesību aktiem.

- 1.2. **Otrais instruments ir divpusējās sarunas Kopienas līmenī „horizontāla” mandāta ietvaros**, kas ļauj iekļaut caur Komisijas pārrunāto nolīgumu tipveida klauzulas, kas ir nepieciešamas visu līgumu kopumam, kas ir noslēgti starp dalībvalstīm un konkrēto trešo valsti.

Pateicoties vienam un vienotam sarunu raundam, šis nolīgums ļaus trešajām valstīm izvairīties no vairākiem sarunu raundiem ar dalībvalstīm, uz kurām nolīgums attiecas. Tādā veidā ātri atjaunojot juridisko drošību, tirdzniecības sakari var attīstīties bez šķēršļiem. Horizontālais līgums neskar satiksmes tiesības un ir līdzsvarā ar līgumiem, kas noslēgti ar dalībvalsti.

Ar sešām veiksmīgām sarunām (Čīle, Gruzija, Libāna, Azerbaidžāna, Horvātija, Bulgārija) un sēriju plānotu sarunu apstākļi liekas labvēlīgi, lai tādējādi panāktu progresu.

- 1.3. Neietekmējot to, kas ir pieņemts iepriekš, Komisija, pildot Līgumu uzrauga lomu, pārraudzīs eksistējošo līgumu atbilstību saskaņā ar Kopienas tiesību aktiem.

Darba apjoms paredz ieguldīt milzīgu darbu tandēmā un izmantot reizē pragmatiskā un brīvprātīgā veidā visus rīcībā esošos instrumentus. Katrs paņēmiens ir jāizmēģina, pilnībā koordinējot savu rīcību, lai nebūtu pāragri jākonstatē smaga izgāšanās ar juridiskām un ekonomiskām sekām attiecībās starp dalībvalstīm un trešajām valstīm. Īpaši grūtību gadījumā sarunu laikā, dalībvalstīm būs jāizstāv Komisija, paredzot horizontālo līgumu slēgšanu, lai legalizētu to sakarus ar trešo valsti.

Tādā veidā ne tikai progress, ko veikušas dalībvalstis, pateicoties savai neatlaidībai darbā ar trešajām valstīm, kuru skaits pieaug, bet arī Komisijas progress ar horizontālajiem vai globālajiem līgumiem būs svarīgi elementi, kas atvieglos Regulas 847/2004 piemērošanu.

2. Pakāpeniski ieviest visaptverošus līgumus starp Kopeņu un trešajām valstīm.

Kopš 2003.gada jūnija pirmais mandāts Komisijai tika piešķirts, lai uzsāktu sarunas par globālo līgumu ar Amerikas Savienotajām Valstīm. Šī līguma noslēgšana paliek kā prioritāte. Tas nostiprinās divus vislielākos pasaules gaisa satiksmes tirgus un būs kā spēcīgs signāls uz starptautiskās civilās aviācijas regulēšanas ceļa.

Līdz šim diskusijas vērā ņemami progresējušas, Kopienas nozīmētās klauzulas pieņemšana (vai iespēja katrai no Eiropas kompānijām lidot uz ASV, izlidojot no jebkuras Eiropas lidostas), kā arī likumdošanas konverģences struktūras noteikšana attiecībā uz drošību un sadarbību, kas ir paredzēta, ieviešot likumu par konkurenci.

No tā izriet, ka jau sākumā nebija līdzsvara, kas izrietēja no divpusējiem līgumiem starp dažām dalībvalstīm un ASV, nebija iespējams atjaunot labvēlīgāku situāciju Kopienas interesēm. Tai pat laikā ASV uzņēmēji priecājas par pieejamību EK aviācijas iekšējam tirgum, tomēr vēl nav panākta tādas pašas tiesības Kopienas pārvadātājiem ASV.

Pēc tehniskajām konsultācijām ASV vēlēšanu gaisotnes periodā, Komisija vēlas turpināt diskusijas par būtisko 2004. gada jūnijā Transporta Padomes pieņemtajos secinājumos, paredzot vēl līdzsvarotāku līgumu.

Citi sarunu mandāti tika iedoti Komisijai, paredzot līgumus ar Rumāniju, Bulgāriju, Rietumbalkānu valstīm un Maroku, līgumu saturam vajadzētu pacelties pāri komerciālajiem aspektiem, lai virzītos uz plašu pušu sadarbību.

Šie pirmie mandāti paredz :

- kopēju gaisa telpu ar kaimiņvalstīm,
- globālu līgumu noslēgšanu ar citiem pasaules reģioniem, kuri acīmredzami interesē Eiropas rūpniecību.

## 2.1. Radīt kopēju gaisa telpu ar kaimiņvalstīm

Veltot savus pirmos priekšlikumus, pēc Amerikas Savienotajām Valstīm, paplašinātās Eiropas Savienības kaimiņvalstīm, Komisija<sup>10</sup> parāda savu acīmredzamo prioritāti, ko tā velta šīm valstīm: gan ekonomisku apsvērumu dēļ (ar tirgiem, kas visvairāk ir orientēti uz EK), gan ar savu politiku aviācijā (vairāk efektivitātes, drošības un operāciju drošības), gan kā ieguldījumu Eiropas Savienības kaimiņattiecību politikā.

Attiecīgo valstu dažādība noved pie tā, ka ir jāatšķir dažādās grupas. Ilgtermiņa mērķim ir jābūt līdz 2010. gadam : gaisa telpa, kas apvieno EK un partneru kopumu, kas atrodas pie tās dienvidu un austrumu robežām. Šīs grupas darbosies pēc tiešiem likumiem attiecībā uz tirgus ekspluatāciju, taču ne tikai ekonomiskajā kontekstā, bet arī gaisa satiksmes, drošības vai aviācijas drošības jomās.

2.1.1. Pirmā grupa atbilst valstīm, kas ir iesaistītas Eiropas sadarbībā aviācijas nozarē un pirmsiestāšanās pozīcijā ar EK. Ir jācenšas atrast pilnīgs gaisa satiksmes līgums šīm valstīm, tam jābalstās uz aviācijas iekšējo tirgu. Sekojot iepriekšējam paplašināšanās procesam, šis satuvināšanās darbs, kas tika veikts iepriekš, varētu kalpot par piemēru, lai paātrinātu šo valstu iestāšanos, stimulējot nepieciešamās ekonomiskās un administratīvās reformas. Formula, kas balstās uz kopējo Eiropas gaisa telpu (EAEC) varētu saņemt iebildumus. Tomēr sarunas šajā virzienā ir atsāktas ar Rumāniju, Bulgāriju, Rietumbalkānu valstīm, Turcijai arī vajadzētu piedalīties.

2.1.2. Otrā valstu grupa ir izveidota no valstīm, kas robežojas ar Vidusjūru un ar kurām Barselonas procesa ietvaros Eiropas Savienība ir izveidojusi ļoti ciešus sakarus. Ar tām Komisija iesaka slēgt Eiropas un Vidusjūras reģiona valstu nolīgumus gaisa satiksmes jomā, un šo nolīgumu galvenie mērķi būtu tirgus atvēršana, ekspluatācijas līdzsvarotie nosacījumi, kā arī vairāk drošības un vides respekta, tāpat šo valstu atbalsts, attīstot to aviācijas sektoru. Vispirms būtu jāsāk sarunas par šāda līguma noslēgšanu ar Maroku, un tam būtu veiksmīgs rezultāts, līdz ar to veiksmīgas partnerattiecības bez kavēšanās veidotos ar citām EK Vidusjūras kaimiņvalstīm, un sarunas varētu vest ar visām šīm valstīm kopumā, pat ja izņēmuma kārtā ir jāizskata specifiskie gadījumi ar dažām valstīm.

---

<sup>10</sup> KOM (2004) 74 galīgais (9.2.04)

2.1.3. **Krievija** ir prioritāte gan kā kaimiņvalsts, gan arī to iezīmju dēļ, kas tai ir raksturīgas ekonomikā un politikā. 75% no visiem gaisa satiksmes pasažieriem Krievijā ir lidojuši uz EK valstīm, tādēļ ar šo valsti vajadzētu izskatīt piedāvājumu par plaša spektra līgumu, kas sevī ietvertu vairākas specifiskas sadaļas, kas reizē izskatītu lielāku ekonomisko pavērsienu un sadarbību, lai satuvinātu tirgus un attīstītu rūpniecības potenciālu. Tāds līgums iekļautos 1994. g. Partnerības un Sadarbības Līguma spektrā, kā arī uzdevumos, kas tika izvirzīti 2003. gadā – izveidot ar šo valsti četras kopējas gaisa telpas, no kurām viena būtu kopēja ekonomiskā telpa. Šis līgums tāpat ļautu pielikt punktu strīdam, kas Eiropas industrijai rada zaudējumus, nosakot atcelšanas noteikumus attiecībā uz pārlidošanas noteikumiem pār Sibīriju, kuru princips tika apturēts sarunu laikā par Krievijas iestāšanos Pasaules Tirdzniecības Organizācijā.

Ja Komisija jau tagad un turpmāk iesniedz rekomendāciju, lai tai ļautu veikt sarunas ar Krieviju, priekšlikumi attiecībā uz citām valstīm varētu sekot noteiktā brīdī, balstoties uz specifisku analīzi.

2.1.4. Attīstība aviācijas sektorā turpinās arī citās kaimiņvalstīs (Ukrainā, Moldāvijā, Baltkrievijā, Gruzijā, Azerbaidžānā, Armēnijā) un paver apvēršņus to pakāpeniskai integrācijai kopējā gaisa telpā, tajā pašā laikā veicot reformas šo valstu civilajā aviācijā. Līgumus varētu veidot pēc EAEC modeļa. Tehniskās un rūpniecības sadarbības iespējas pareizinot ar ieguvumiem, kas būs, ja šajās valstīs tiks pieņemtas normas, kurām par paraugu kalpos Kopienas likumdošanu, varētu pastiprināt šādu perspektīvu.

2.1.5. Paralēli ir jānostiprina gaisa satiksmes sakari ar Vidusāziju (Uzbekistānu, Kazahstānu, Kirgizstānu, Tadžikistānu, Turkmenistānu), sākot darbību ar horizontālajiem līgumiem. Viņu interese par Eiropas modeli šajā jomā varētu iedvesmot Komisiju izskatīt iespēju par vēl ambiciozāku sarunu stratēģijas radīšanu. Reizē tas būs arī rīcības līdzeklis attiecībā uz iespējamām specifiskajām problēmām, kas radīsies dalībvalstīm viņu aviācijas pakalpojumos ar šīm valstīm.

2.2. Mērķtiecīgi noslēgt globālos gaisa satiksmes nolīgumus

2.2.1. Nepieciešamība stimulēt gaisa satiksmes sadarbību ar trešajām valstīm neaprobežojas tikai ar transatlantiskiem sakariem. Aviācijas jomā ļoti polarizēta un fragmentāra pieeja ārējiem sakariem kavē Eiropas rūpniecības un iekšējā tirgus attīstību.

Citas augsta uzplaukuma pasaules zonas, ar kurām īstermiņa partnerattiecības varētu paātrināt ekonomisko aktivitāšu intensifikāciju, kas sagaidāma nākamajos divdesmit gados, ir pelnījušas tūlītēju EK uzmanību. Aviācijas rūpniecība atbalsta šādu līgumu nozīmību, kas ir motivēti uz atvērtāku starptautiskā tirgus perspektīvu pie taisnīgiem noteikumiem. Dažas no apskatītajām trešajām valstīm jau ar interesi izskata iespējamās jaunās gaisa satiksmes sakarus ar EK.

Katrs nākošais priekšlikums būs balstīts uz katra konkrētā gadījuma analīzi, lai atklātu gaidītās priekšrocības un partnerattiecības, cik izdevīgas, tik līdzsvarotas katrai no pusēm. Lai izdarītu pareizo izvēli un sarunas ievirzītu pareizā gultnē, vajadzētu balstīties uz trīs savstarpēji cieši saistītiem nosacījumiem :



- ekonomiskā nozīme un augšanas perspektīvas un piekļūšanas uzlabošanās EK, runājot par konkrēto tirgu;
- saskaņošanas nepieciešamība taisnīgas konkurences apstākļos;
- ieguvums no likumdošanas konverģences, kas iedvesmojas no EK reģionālās ekonomikas integrācijas pieredzes, ko sniegusi tehniskā, tehnoloģiskā jeb industriālā sadarbība visā aviācijas transporta sistēmā.

### 2.2.2. Āzijas reģions prasīs īpašu ieguldījumu nākamajos gados.

Konkrēti tas ir Ķīnas un Indijas gadījums. Šos divus partnerus kā mērķa valstis Eiropas Kopienas politikai atrada lielākās Eiropas kompānijas<sup>11</sup>. Šīs valstis, kurās dzīvo vislielākais iedzīvotāju skaits pasaulē un ekonomika strauji attīstās, ir kā virzošais spēks Āzijas reģionā. Ir paredzams, ka tur pieaugs gaisa satiksme (līdz 2007. gadam pieaugs pasažieru plūsma gadā - aptuveni par 9% Ķīnā un par 6% Indijā<sup>12</sup>). Šīm valstīm ir liels, bet diezgan plaši aizsargāts tirgus. Pašreiz tās veic sava gaisa satiksmes sektora reformu, kas paredz atvērtību un modernizāciju, kas varētu atbalstīt sadarbību ar EK.

Ar šīm divām valstīm, kuru lielākā vēlme būtu moderna, efektīva un droša civilā aviācija, bez ekonomiskajiem aspektiem, par kuriem varētu būt runa gaisa satiksmes līgumos, būtu jāpaplašina arī dažādas tehniskās un tehnoloģiskās sadarbības formas drošības un aviācijas navigācijas jomā.

Japāna un Dienvidkoreja ar saviem veiksmīgajiem tirgiem arī ir jāizskata kā vēlamie partneri.

Āzijas Klusā okeāna zonā ir trešo valstu pieprasījums pēc atklātākiem tirgiem ar EK (Austrālijā, Jaunzēlandē, Singapūrā), tas ir jāizskata ļoti uzmanīgi, reizē balstoties uz viņu ekonomisko iespaidu, konkurences apstākļiem un ilgtermiņa mērķi: starptautiskā aviotransporta regulēšanas reformu.

### 2.2.3. Ir citas trešās valstis, ar kurām EK gaisa transporta darījumi varētu radīt ekonomiskos un/vai politiskos ieguvumus.

Ziemeļamerikas kontinentā - Meksika, kuras gaisa transporta tirgus sola lielu augšupeju, un Kanāda ar nobriedušu un vērā ņemamu tirgu, kas varētu īsā laikā „pārmest tiltus” pāri Atlantijas okeānam. Iespējams, Amerikas dienvidos Čīle vēlas iespējami ātri paplašināt sakarus ar EK ar tādu pašu mērķi: mīkstināt gaisa satiksmes pakalpojumu starptautisko regulēšanu.

Reģionālā sadarbība ar Āfriku ļautu apmainīties pieredzē par iekšējo tirgu un nostiprināt pieredzes apmaiņu par likumdošanu un operācijām, tāpat turpināt tehniskās un tehnoloģiskās palīdzības sniegšanu reģionālām vienībām, uz kurām attiecas civilās aviācijas visas nozares.

<sup>11</sup> AEA „Starptautiskā gaisa transporta attīstība nākotnē no un uz ES – AEA perspektīva”, 2004. gada oktobris.

<sup>12</sup> IATA Pasažieru prognozes 2003. – 2007. gadam.

- 2.2.4. Lai Eiropas Kopienas gaisa transporta darījumi gūtu panākumus, ir būtiska kvalitatīva sadarbība starp dalībvalstīm un Komisiju, apmainoties ar ekspertīzēm un darba pieredzi. Ļoti svarīgi ir arī sakari ar Eiropas aviācijas rūpniecību, kurus Komisija vēlas nostiprināt, katrā no etapiem veicot nepārtrauktu un caurspīdīgu informācijas apmaiņu ar ieinteresētajām pusēm.

### III. SLĒDZIENS

Ir jāpanāk pastāvošo divpusējo līgumu sakārtošana atbilstoši likumdošanai, pēc iespējas labāk izmantojot gan rīcībā esošos instrumentus, gan aktīvu koordināciju starp dalībvalstīm un Komisiju, tāpat nepieciešams darbības plāns, lai ieviestu EK aviācijas ārējo politiku, kas balstās uz diviem papildus mērķiem:

- **Līdz 2010. gadam izveidot kopēju gaisa telpu**, kas ietvertu sevī EK un partneru kopumu, kas atrodas pie tās dienvidu un austrumu robežām. Tiktu paredzēta ekonomiskā un likumdošanas integrācija, kas izriet no šīs zonas gaisa satiksmes tirgus.
- **Visīsākajā laikā uzsākt sarunas, kuru mērķis būtu globālie līgumi lielajos pasaules reģionos**, lai nostiprinātu Eiropas rūpniecības virzības perspektīvas vienlīdzīgos konkurences apstākļos visdinamiskākajos pasaules tirgos. Tāpat mērķis ir veicināt starptautiskās civilās aviācijas reformēšanu.

Šī stratēģija ietver sevī vairākus īstermiņa etapus:

- līdzsvarotā ritmā vest sarunas par horizontālajiem līgumiem, papildinot un paātrinot eksistējošo līgumu sakārtošanu atbilstoši Kopienas tiesību aktiem, kuru dalībvalstis ieguva savās divpusējās attiecībās;
- uzsākt jaunas sarunas, kas būtu virzītas uz globāliem līgumiem, sākot sarunas ar Ķīnu un Krieviju;
- noslēdzot līgumus, par kuriem notiek sarunas, īpaši ar Amerikas Savienotajām Valstīm