

LV

LV

LV



EIROPAS KOPIENU KOMISIJA

Briselē, 1.10.2008
COM(2008) 596 galīgā redakcija

KOMISIJAS PAZIŅOJUMS

Ar kaimiņvalstīm kopīga aviācijas telpa 2010. gada perspektīvā — Progresā ziņojums

KOMISIJAS PAZIŅOJUMS

Ar kaimiņvalstīm kopīga aviācijas telpa 2010. gada perspektīvā — Progresā ziņojums

1. AR KAIMIŅVALSTĪM KOPIĢA AVIĀCIJAS TELPA 2010. GADA PERSPEKTĪVĀ — KĀPĒC?

1. Savos 2005. gada 27. jūnija secinājumos „Par programmas izstrādi Kopienas ārējai politikai aviācijas jomā” Padome atzinīgi novērtēja to, kas sasniegts, lai līdz 2010. gadam paplašinātu kopējo aviācijas telpu (KAT), ietverot tajā ES kaimiņvalstis.
2. KAT iekļaujas vispārīgākos Kopienas mērķos gaisa transporta politikas jomā un līdztekus visaptverošiem gaisa transporta nolīgumiem, kas noslēgti ar svarīgākajiem ES partneriem vispasaules plānā (tā sauktajiem „horizontālajiem nolīgumiem”), ir galvenais šīs politikas pīlārs. KAT arī papildina plašākos Eiropas kaimiņattiecību politikas (*ENP*) mērķus, ar kuriem Kopiena sekmē stabilitāti un ilgtspējīgu attīstību tās austrumu un dienvidu pierobežā.
3. Efektīvs transports kā tāds un jo īpaši efektīvs gaisa transports var būtiski sekmēt ekonomisko attīstību, tehnisko sadarbību un cilvēku savstarpējos sakarus ES un tās kaimiņvalstīs. Turklāt, tā kā KAT nolīgumi atļauj pilntiesīgu līdzdalību vienā no visnozīmīgākajām vienotā tirgus jomām, tie ir piemērs un stimul turpmākai attiecīgās partnervalsts ekonomiskai integrācijai ES.
4. Runājot par Vidusjūras reģiona valstu savienības¹ nostiprināšanu un arvien ciešākām saitēm starp ES un tās austrumu kaimiņvalstīm, KAT kļūst pat vēl aktuālāks temats. Tā galīgajam mērķim būtu jābūt Viseiropas vienota gaisa transporta tirgus izveidei, kura pamatā būtu vienots noteikumu kopums un kurā piedalītos līdz pat 60 valstīm, kurās kopā ir aptuveni viens miljards iedzīvotāju. 2007. gadā vien maršrutos starp ES un tās Eiropas, Austrumeiropas, Vidusāzijas, Vidusjūras reģiona un Tuvo Austrumu kaimiņvalstīm² ceļoja vairāk nekā 120 miljoni pasažieru, kas atbilst 20 % pieaugumam salīdzinājumā ar 2004. gadu. Šāds satiksmes apjoms atbilst vairāk nekā 45 % no gaisa satiksmes starp ES un trešām valstīm³.

¹ Barcelonas process: Vidusjūras reģiona valstu savienība tika izveidota Parīzē, 2008. gada 13. jūlijā. Tās nolūks ir piešķirt vairāk vitalitātes partnerattiecībām, piešķirot līdzsvarotāku pārvaldību un uzlabojot pārskatāmību (Komisijas paziņojums „Barcelonas process — Vidusjūras reģiona valstu partnerība”, COM(2008) 319 galīgā redakcija).

² Albānija, Alžīrija, Armēnija, Azerbaidžāna, Baltkrievija, Bosnija un Hercegovina, Ēģipte, Gruzija, Horvātija, Islande, Izraēla, Jordānija, Kazahstāna, Kirgizstāna, Krievija, Libāna, Lībija, Maroka, Melnkalne, Moldovas Republika, Norvēģija, Palestīna, Sīrija, Šveice, Tadžikistāna, Tunisija, Turcija, Turkmenistāna, Ukraina, Uzbekistāna, Bijušās Dienvidslāvijas Republika Maķedonija un Serbija, kā arī Kosova atbilstīgi ANO Drošības padomes Rezolūcijai Nr. 1244/99.

³ Kopējais skaits pasažieru, kas pārvadāti gaisa pārvadājumos maršrutos starp lidostām ES iekšienē un lidostām ārpus ES, sasniedza 250 miljonus jau 2006. gadā (*Eurostat*, „Statistics in Focus” — Transports, 52/2008).

5. Aviācija Eiropā strauji mainās, un gan institucionālā, gan normatīvā ziņā ES kļūst par tās galveno virzītājspēku. Tas, savukārt, uzliek Kopienai papildu pienākumus; cita starpā tai jāuzrauga, vai kaimiņvalstu līdzdalība tajā noris atbilstīgi noteikumiem. Turklāt būtiskākās problēmas (tādas kā augsta aviācijas drošības un lidojumdrošuma līmeņa uzturēšana, gaisa satiksmes pārvaldības (*ATM*) darba optimizēšana vai klimata pārmaiņu apturēšana) pie Kopienas robežām vien nebeidzas. Tāpēc, lai tās risinātu, ES uzsāktajos projektos būtu jāaicina piedalīties arī kaimiņvalstis.
6. KAT izveidei Komisija ir izvirzījusi konkrētu termiņu — 2010. gadu —, un ar šo paziņojumu Komisija izvērtē līdz šim paveikto. Kopš KAT aizsākumiem ir gūta zināma mācība. Šī uzkrātā pieredze jāizmanto, lai sekmētu projekta efektivitāti un lai tam piešķirtu papildu stimulu.

2. LĪDZ ŠIM SASNIEGTAIS

2.1. Elastīgs projekts, kura pamatā ir katrai valstij piemērota pieeja

7. KAT attiecas uz dažāda veida valstīm. Lai gan ES visiem sadarbības partneriem piedāvā vienādu padziļinātu sadarbības attiecību modeli, tāda katrai atsevišķai valstij piemērota pieeja kā, piemēram, Eiropas kaimiņattiecību politika (*ENP*) nodrošina elastību un diferenciāciju. Cik daudz partnervalstu, tik daudz iespējamu veidu, kā rīkoties — atkarā no katras partnerattiecību valsts politiskās situācijas, ambīciju līmeņa attiecībās ar ES, no šo valstu reformu programmas un panāktā progressa.
8. KAT prakse aizsākās 1993. gadā, kad Eiropas Ekonomikas zonas satvarā⁴ ES gaisa transporta politikā vispilnīgākā mērā tika integrētas trešās valstis. Tā rezultātā Norvēģijai, Islandei un Lihtenšteinai ir tikpat pilntiesīgs stāvoklis vienotajā aviācijas tirgū kā ES dalībvalstīm. Līdzīgā veidā ar īpašu gaisa transporta nolīgumu ir panākta ļoti augsta līmeņa integrācija attiecībās ar Šveici, kuras darbojas kopš 2002. gada⁵. Kopš tā laikā piedalīties šajā projektā ir aicinātas daudzas citas valstis. Pašlaik ES turpina KAT izveidi, pamatojoties uz divām šādām galvenajām pamatidejām: vienoto aviācijas tirgu un Eiropas un Vidusjūras reģiona valstu aviācijas nolīgumu.
9. Vienotā aviācijas tirgus koncepcija ir izmantota attiecībās ar valstīm, kuras jau piedalās Viseiropas aviācijas institucionālajā veidojumā (piemēram, Rietumbalkānu valstis) un kuras ir sākušas normatīvu tuvināšanos ES, piedaloties tādās organizācijās kā *Eurocontrol* vai Apvienotās aviācijas institūcijas (*JAA*). Uz šādu pamatideju balstītie nolīgumi paredz pilnīgu partnervalsts integrāciju vienotajā aviācijas tirgū, kas nereti notiek vēl pirms potenciālas attiecīgās valsts pievienošanās ES. Izejot no šīs pamatidejas par vienoto aviācijas tirgu, visaptverošas sarunas par gaisa transportu Komisija ir sākusi arī ar Ukrainu.
10. Eiropas un Vidusjūras reģiona valstu nolīgums, kas paredz augsta līmeņa normatīvo saskaņošanu, pakāpenisku tirgus atvēršanu un lielākas ieguldījumu iespējas, tika noslēgts ar Maroku un tādējādi kļuva par orientieri turpmākiem aviācijas nolīgumiem

⁴ Līgums par Eiropas Ekonomikas zonu, OV L 1, 3.1.1994., 3. lpp.

⁵ Nolīgumu starp Eiropas Kopieni un Šveices Konfederāciju par gaisa transportu, OV L 114, 30.4.2002., 73. lpp.

ar ES partnervalstīm Vidusjūras reģionā. Pamatojoties uz šo modeli, Komisija ar pilnvarām, kuras tā jau saņēmusi no Padomes, turpinās visaptverošas sarunas par gaisa transportu ar Izraēlu un Jordāniju. Komisija atbalsta KAT izveidi Vidusjūras reģionā, īstenojot vērienīgu „Euromed aviācijas projektu”, kurš izstrādāts Eiropas un Vidusjūras reģiona transporta foruma⁶ satvarā un kura nolūks ir pietuvināt ES un Vidusjūras reģiona partnerības valstu (tā saukto *MEDA* valstu) normatīvos aktus ES normatīvajiem aktiem aviācijas jomā, uzlabot aviācijas un lidojumu drošību šajā reģionā, kā arī sekmēt sadarbību gaisa satiksmes pārvaldības (*ATM*) jautājumos.

11. Sadarbība Melnās jūras un Vidusāzijas reģionā ir galvenokārt bijusi orientēta uz tehniskās palīdzības sniegšanu un apmaiņām ekspertu līmenī, iepazīstinot partnervalstis ar ES tiesību aktiem aviācijas jomā un uzlabojot pašreizējo drošības līmeni reģionā. 2009. gadā civilās aviācijas drošības un lidojumdrošuma projekta ietvaros Komisija šā reģiona valstīm sāks sniegt īpaši orientētu papildu palīdzību, kurai paredzētā budžeta apjoms ir 5 miljoni euro.
12. Komisija rūpīgi pārrauga norises kaimiņu reģionos, kur virkni valstu varētu uzskatīt par turpmākajām potenciālajām kandidātēm līdzdalībai KAT. Loģiski, ka Vidusjūras reģionā nākamās kandidātvalstis dalībai KAT ir Tunisija un Alžīrija, jo īpaši ņemot vērā to tirgus potenciālu, kā arī stiprās ekonomiskās, kultūras un vēsturiskās saites ar Kopienu. Kas attiecas uz ES austrumu kaimiņiem, Komisija uzskata, ka nākamās iespējamās kandidātvalstis varētu būt Gruzija un Moldovas Republika: abas šīs valstis jau piedalās Viseiropas aviācijas organizācijās un ir aktīvi iesaistījušās ES, piedaloties *ENP* rīcības plānos un citās speciālās iniciatīvās.

2.2. Krievija un Turcija — īpašs gadījums

13. Maršrutos uz Turciju un Krieviju 2007. gadā ar gaisa transportu tika pārvadāti 23 un attiecīgi 10 miljoni pasažieru, tādējādi ierindojoties starp vērienīgākajiem aviācijas tirgiem ES, un turklāt ir paredzams, ka šie maršruti vēl dinamiski attīstīsies. Tomēr attiecībās ar šiem svarīgajiem partneriem aviācijas jomā visaptverošs un juridiski stabils satvars joprojām nav izveidots.
14. Ņemot vērā, ka Turcija ir pievienošanās sarunu valsts un turklāt svarīga partnervalsts aviācijas pārvaldījumos, tai vajadzētu pilnībā piedalīties KAT. Diemžēl līdz šim šie procesi ir palēninājušies gan tādēļ, ka Turcija nav atzinusi vienotā aviācijas tirgus viengabalainību, gan arī gaisa satiksmes pārvaldības (*ATM*) jomā notiekošo drošuma problēmu dēļ. Komisija cer, ka situācijai būtu jāattīstās pozitīvi, un tā turpinās risināt ar Turciju konstruktīvu dialogu. Šāda notikumu gaita būs vienlīdz būtiska arī saistībā ar sarunām par transporta politikas sadaļu, kura ietilpst Turcijas pievienošanās sarunās. Pirmais solis būtu panāk Turcijas un ES dalībvalstu divpusējo gaisa transporta nolīgumu atbilstību Kopienas tiesībām.
15. Krievija ir nozīmīga paplašinātās ES kaimiņvalsts un svarīgs aviācijas tirgus ar ilgām tradīcijām aeronavigācijas jomā. Šīs ciešās sadarbības dēļ ir jāizveido pienācīgs satvars sadarbībai aviācijas jautājumos. Tomēr pastāv viens priekšnoteikums: Krievijas Federācijai ir jāizpilda nolīgums par maksājumiem lidojumos pār Sibīriju, par kuriem Krievija — pretēji normālai starptautiskai praksei — pieprasa maksu. Par

⁶ <http://www.euromedtransport.org/355.0.html>

šo nolīgumu vienošanās tika panākta ES un Krievijas sammita laikā 2006. gada novembrī, un Krievijas valdības to apstiprināja 2007. gada novembrī, bet tas vēl nav parakstīts. Līdzīgi iepriekš teiktajam par Turciju ir jāpanāk arī Krievijas un dalībvalstu divpusējo transporta nolīgumu atbilstība Kopienas tiesībām.

2.3. Būtiski rezultāti, nodrošinot gaisa komercpārvadātāju tiesisko noteiktību

16. Būtiski rezultāti sasniegti, cenšoties panākt starp dalībvalstīm un kaimiņvalstīm noslēgto divpusējo gaisa transporta nolīgumu atbilstību Kopienas tiesībām. Tādējādi palielinās abu nolīguma pušu lidsabiedrību tiesiskā noteiktība, bet netiek ietekmēts satiksmes tiesību līdzsvars starp dalībvalstīm un partnervalstīm.
17. Horizontālie nolīgumi ir noslēgti ar Albāniju, Armēniju, Azerbaidžānu, Bijušās Dienvidslāvijas Republiku Maķedoniju, Bosniju un Hercegovinu, Gruziju, Horvātiju, Izraēlu, Jordāniju, Kazahstānu, Kirgizstānu, Libānu, Maroku, Melnkalni, Moldovas Republiku, Ukrainu un Serbiju. Pie tam Alžīrijas, Baltkrievijas, Ēģiptes, Sīrijas, Tadžikistānas, Turkmēnistānas un Uzbekistānas divpusējos nolīgumos, kas noslēgti ar vismaz vienu dalībvalsti, ir paredzēta pārvadātāja izraudzīšanās Kopienas klauzulu.

3. KAT NOLĪGUMU IZPILDE — GŪTĀ PIEREDZE

3.1. Pārbaudīts līdzeklis, kas darbojas

18. Vairāk nekā divus gadus pēc Eiropas Kopējās aviācijas telpas (*ECAA*)⁷ nolīguma parakstīšanas ar Rietumbalkānu valstīm un pēc pirmā Eiropas un Vidusjūras reģiona valstu gaisa transporta nolīguma ar Maroku⁸ Komisija KAT īstenošanu kopumā vērtē pozitīvi. Šo noslēgto nolīgumu rezultātā ir panāktas krasas pārmaiņas partnervalstu gaisa transporta nozarē un ir pieaudzis jaunajos maršrutos ceļojošo pasažieru skaits, kā arī šos maršrutos apkalpojošo lidsabiedrību skaits.
19. Jo īpaši ievērojams satiksmes pieaugums ir bijis vērojams maršrutos starp ES un Maroku. 2007. gadā vairāk nekā 7,8 miljoni pasažieru devās ceļojumā saskaņā ar Eiropas un Vidusjūras reģiona valstu gaisa transporta nolīguma noteikumiem; tas atbilst 18 % pieaugumam salīdzinājumā ar 2006. gadu. Pieaugums *ECAA* nolīguma rezultātā ir bijis mērenāks — 2007. gadā maršrutos starp ES un Rietumbalkānu valstīm ceļoja 6,6 miljoni pasažieru (kas atbilda 5 % pieaugumam salīdzinājumā ar 2006. gada rādītājiem).
20. Nolīgumu izpildes gaitu regulāri pārrauga attiecīgās apvienotās komitejas, kuras ir pierādījušas, ka ir lietderīgas, lai veiktu periodisku nolīgumu pārskatīšanu, kā arī lai vienkāršotu pārvadājumu norisi, risinot praktiskās problēmas, kas varētu dažkārt rasties gaisa pārvadātājiem, kuri nodrošina komerciālo gaisa satiksmi. Virkne Rietumbalkānu partnervalstu, kā arī Maroka 2009. gadā varēs noslēgt attiecīgajos nolīgumos paredzēto pārejas posmu.

⁷ OV L 285, 16.10.2006., 3. lpp.

⁸ OV L 386, 29.12.2006., 57. lpp.

3.2. „Divu pīlāru” plāns: tirgus atvēršana un normatīvā saskaņošana

21. Tās politikas pamatā, kuru Kopiena īsteno attiecībā uz savām partnervalstīm, ir divi pīlāri: jaunu tirgus iespēju izveide un saskaņotas normatīvās vides nodrošināšana. Kā jau Komisija to akcentēja⁹, šis „divu pīlāru” plāns nav tikai teorētisks modelis, bet gan praktisks līdzeklis, ar ko iespējams gaisa transporta nolīgumus modelēt atbilstīgi konkrētā gadījuma specifikai. Ir skaidrs, ka tad, kad runa ir par partnervalstīm, kurās ir stabils tirgus un stingra normatīvā vide, Kopienai jāizvēlas pieeja, kas atšķiras no tās, kuru tā izmanto, kad runa ir par attiecībām ar valsti, kurai gan ir liels potenciāls, bet kas joprojām atrodas pārejas posmā un kurā normatīvā un darījumu vide ir nestabila.
22. KAT partneriem ir liels izaugsmes potenciāls, un gaisa transports var būt nozīmīgs katalizators šā potenciāla īstenošanā. Tomēr tam ir jānotiek, ņemot vērā katra konkrētā gadījuma specifiku un tikai pēc tam, kad ir rūpīgi izvērtēti tādi faktori kā tirgus gatavība, attiecīgās valsts ieceru vērienīgums, tas, cik lielā mērā ir panākta atbilstība ES tiesību aktiem un normām, kā arī specifiskas Kopienas un tās dalībvalstu intereses. Šajā sakarā pakāpeniskā pieeja, izmantojot skaidri definētus pārejas posma pasākumus, būs visloģiskākā stratēģija.
23. Raita un efektīva aviācijas jomas tiesību aktu piemērošana un to saskaņota izpilde visā KAT joprojām ir galvenā problēma lielākajai daļai partnervalstu un Kopienai. Tas it sevišķi ir saistīts ar to, ka ES aviācijas tiesību akti ir jātransponē partnervalstu iekšējā tiesiskajā sistēmā, kamēr ES dalībvalstīm lielākā daļā šo tiesību aktu tekstu ir tieši piemērojama un izpildāma. Lai šo jautājumu risinātu, ir vajadzīga ne tikai tehniska palīdzība partnervalstu atbalstam šīs likumdošanas izpildē, bet arī efektīvi un inovatīvi mehānismi KAT nolīgumos, kas atbalstītu tiesību aktu izpildes procesu, vienlaikus ļaujot pārraudzīt paveikto un vajadzības gadījumā pieņemot izpildes pasākumus, ja tiek konstatētas neatbilstības.

3.3. Ceļā uz ilgtermiņa integrāciju apakšreģionu līmenī

24. Nebūtu vēlams, ka Kopienas ieceres aprobežotos vienīgi ar dažādu, ar kaimiņvalstīm izveidotu attiecību tīkla izveidi, jo no šādas daudzpusēju un divpusēju vienošanos pārklāšanās varētu izrietēt tiesību un pienākumu sadrumstalotība KAT un jo īpaši starp pašām partnervalstīm, tādējādi ierobežojot to iespējas panākt ciešāku integrāciju apakšreģionu līmenī.
25. Tādēļ — vienlaikus atzīstot katra atsevišķa gadījuma specifiku un individuālo problemātiku — ir ieteicams, lai ar kaimiņvalstīm risināto sarunu rezultātā tiktu pieņemti konsekventi pasākumi. Ilgtermiņā un jo īpaši tad, kad lielākā daļā viena reģiona valstu ir pilnībā pabeigušas normatīvās saskaņošanas procesu, atsevišķos starp šīm valstīm un Kopienas noslēgtos nolīgumus var apvienot. Šādā veidā būtu iespējams ierobežot KAT fragmentāciju, kā arī tiesību, pienākumu un tirgus iespēju diferencēšanos starp iesaistītajām pusēm. Šajā nolūkā Komisijai partnervalstīm būtu sistemātiski jāpiedāvā īpašas klauzulas, kas paredz šādas paplašināšanas iespēju, kā tas bija ar Rietumbalkānu valstīm un Maroku noslēgto nolīgumu gadījumā.

⁹ „Attīstīt Kopienas aviācijas ārējās politikas programmu”, COM(2005) 79 galīgā redakcija.

3.4. Ciešāka kaimiņvalstu iekļaušanās ES institucionālajā un funkcionālajā satvarā

26. Stāvoklis Viseiropas aviācijā un aviācijas organizāciju nozīme Eiropā mainās. Augsta līmeņa grupa, kas atbild par turpmāko aviācijas jomas regulatīvo satvaru, aicina ES kļūt par galveno dzinējspēku, kam jānosaka, pēc kāda plāna jārikojas, lai definētu Eiropas aviācijas normatīvos aspektus, un jānostiprina attiecības ar Eiropas valstīm, kas nav ES dalībvalstis¹⁰.
27. KAT un apvienotās komitejas, kas pārvalda nolīgumus, ir pierādījušas savu funkcionalitāti un uzlabojušas aktīvo komunikāciju starp ES un partnervalstīm. Tomēr, lai KAT patiešām „piederētu” visai Eiropai šajos apstākļos, kas nemitīgi mainās, Kopienai jāpanāk, lai partnervalstu dalība šajā institucionālajā un/vai funkcionālajā satvarā būtu sekmīgāka.
28. Pilnībā apzinoties no EK līguma un saistītiem Kopienas tiesību aktiem izrietošos tiesiska un institucionāla rakstura šķēršļus, Komisija uzskata, ka ES ir jāizstrādā konsekventa pieeja jautājumam par partnervalstu piedalīšanos ES aviācijas institucionālajā struktūrā kā novērotājam vai par to ciešāku iesaistīšanos Kopienas aviācijas programmās un/vai rīcības iniciatīvās gadījumos, kad ir izpildīti attiecīgie priekšnosacījumi. Ir divas jomas, kurām šajā sakarā būtu jāvelta īpaša uzmanība. Tās ir aviācijas drošība un gaisa satiksmes pārvaldība (*ATM*).

3.4.1. Nodrošinot aviācijas drošību Viseiropas dimensijā

29. Aviācijas drošība joprojām paliek absolūtā prioritāte attiecībās ar virkni kaimiņvalstu, tāpēc ir jāturpina pienācīga uzmanība veltīt tam, lai nostiprinātu valstu pārraudzības funkcijas. Protams, visām partnervalstīm, kas asociētas ar ES kopējā aviācijas telpā, jāpierāda sava spēja nodrošināt atbilstību vismaz *ICAO* standartiem un, savukārt, uz to pamata pakāpeniski īstenot daudz stingrākas prasības, kā to paredz attiecīgie KAT nolīgumi.
30. *EASA* kompetences jomas paplašināšanas dēļ, kā arī saistībā ar Eiropas Civilās aviācijas konferences lēmumu 2009. gada vidū slēgt Apvienotās aviācijas institūcijas (*JAA*) ir jārod adekvāti risinājumi, lai saglabātu aviācijas drošības Viseiropas dimensiju. KAT ir visizsmeļošākā atbilde šajā jautājumā, jo tā sniedz iespēju Eiropas valstīm, kas nav ES dalībvalstis, sadarboties ar *EASA* un būt ciešāk iesaistītām ES drošības sistēmā. Tomēr šī sadarbības forma atšķiras no *JAA*, jo *EASA* nav regulatoru asociācija, bet gan specializēta ES aģentūra, kas palīdz Kopienas regulatoram un izpilda virkni ar drošības pārraudzību saistītu uzdevumu.
31. Tās Eiropas valstis, kas nav ES dalībvalstis, bet kas parakstījušas Čikāgas konvenciju un kuras piedalās nolīgumos ar Kopienu, ar kuriem saskaņā tās pieņem un piemēro *EASA* pamatregulu un tās piemērošanas noteikumus, var piedalīties *EASA* darbā un jo īpaši tās administratīvajā pārvaldē, lai gan bez balsošanas tiesībām. Partnervalstis var arī sadarboties ar Kopienu caur sadarbības nolīgumiem, kas parakstīti ar *EASA*, vai arī noslēgt savstarpējās atzīšanas nolīgumus ar Kopienu.

¹⁰ Augsta līmeņa grupa turpmākā Eiropas aviācijas tiesiskā regulējuma jautājumos, 2007. gads: „Izpildes rādītāju uzlabošanas sistēma”.

3.4.2. Eiropas Vienotās gaisa telpas (VGT) izveide ārpus ES robežām

32. Lai gan 1990. gados tika izveidots vienotais aviācijas tirgus un tam, savukārt, Eiropā sekoja straujš satiksmes apjoma pieaugums, gaisa satiksmes pārvaldības (*ATM*) iekārtas līdztekus šīm norisēm nav tikušas modernizētas. Turklāt *ATM* Eiropā joprojām raksturo ļoti liela fragmentācija, kas nelietderīgi pagarina maršrutu garumu, kas, savukārt, gaisa telpas izmantotājiem rada papildu izmaksas un negatīvi ietekmē vidi. Lai risinātu šīs nepilnības, Komisija ir nesen iesniegusi otro tiesību aktu kopumu, lai paātrinātu Eiropas vienotās gaisa telpas izveidi jaunas paaudzes *ATM* sistēmu izstrādi *SESAR* ietvaros¹¹.
33. Lai nodrošinātu sekmīgu un raitu *ATM* sistēmas darbību, tā nedrīkstētu aprobežoties ar Kopienas teritorijas robežām vien. Lai izvairītos no sastrēguma punktiem, sekmētu savstarpējo izmantojamību, uzlabotu drošību un efektivitāti vides aizsardzības prasību ievērošanas ziņā, arī kaimiņvalstīm ir jābūt pienācīgi asociētām. Pašlaik KAT ietvaros 38 valstis jau ir iesaistītas Vienotās gaisa telpas veidošanā un ES gaisa satiksmes pārvaldības (*ATM*) rīcības iniciatīvās, tostarp funkcionālo gaisa telpas bloku izveidē. Arī visas Eiropas kopējās gaisa telpas (*ECAA*) partnervalstis, kā arī Šveice novērotāja statusā piedalās Vienotās gaisa telpas komitejas darbā. 2008. gada aprīlī tika aizsākta *ISIS* programma, lai atbalstītu vienotās gaisa telpas tiesību aktu ieviešanu Eiropas dienvidaustrumos, kā to paredzēja *ECAA* nolīgums¹². Kopienas interesēs ir paplašināt vienoto gaisa telpu, ietverot tajā kaimiņvalstis, un šķiet, ka KAT ir loģisks līdzeklis, kuru izmantot, lai to izdarītu. Lai nodrošinātu adekvātu partnervalstu iesaistīšanos šajā projektā, tām jābūt pienācīgi asociētām ar tā institucionālo un/vai funkcionālo satvaru.
34. Līdzīgā veidā, lai nodrošinātu, ka no *ATM* modernizācijas labumu gūst kaimiņvalstis, tām ir jāļauj piedalīties *SESAR* projektā. Ilgākā perspektīvā tas nozīmētu, ka vismūsdienīgākās *ATM* tehnoloģijas un funkcionālās koncepcijas varētu piemērot partnervalstīs, tādējādi garantējot *ATM* sistēmas nepārtrauktību abpus ES robežām. Tie trešo valstu uzņēmumi, kas ir parakstījuši vismaz vienu aviācijas nolīgumu ar ES, jau tagad ir tiesīgi pieteikties dalībai *SESAR* kopuzņēmumā.

3.5. Kopējās aviācijas telpas ilgtspējīga attīstība

35. Aviācija ietekmē vidi gan vispasaules, gan vietējā mērogā, tostarp ietekme izpaužas arī pārrobežu plānā. Kas attiecas uz vietējo mērogu, jāmin, ka gaisa kuģu darbības ir trokšņa avots un gaisa piesārņotājs, savukārt vispasaules mērogā — aviācijas nozares radītās emisijas ir viens no klimata pārmaiņas izraisošajiem faktoriem. Lai gan pašlaik aviācija ir atbildīga tikai par dažiem procentiem siltumnīcefekta gāzu emisiju, šo emisiju apjoms daudzās valstīs strauji pieaug, un ir paredzams, ka nākotnē tas turpinās pieaugt. Ja nekas šajā nolūkā netiks darīts, šis satiksmes pieaugums kaitēs visu pārējo nozaru centieniem samazināt emisijas.
36. Lai risinātu problēmas saistībā ar aviācijas nozares ietekmi uz klimatu, ES ir ierosinājusi visaptverošu pieeju, kurā ietilpst turpmāki *ATM* sistēmas uzlabojumi un

¹¹ Eiropas Komisijas paziņojums: Eiropas vienotā gaisa telpa II: ceļā uz ilgtspējīgāku un funkcionālāku aviāciju, COM(2008) 389 galīgā redakcija.

¹² Eiropas Vienotās gaisa telpas īstenošana Eiropas dienvidaustrumos izriet no iepriekšējās *SEE FABA* iniciatīvas, kas attiecīgi tika izbeigta.

lielāks ieguldījumu apjoms videi draudzīgāku tehnoloģiju izpētē. Tomēr ar šiem pasākumiem vien nepietiks, lai kompensētu gaisa satiksmes emisiju apjoma pieaugumu. Tāpēc aviācijas nozare tiks ietverta ES emisiju tirdzniecības shēmā (ETS). Padome un Eiropas Parlaments nesēn panāca politisku vienošanos par attiecīgajiem tiesību aktiem.

37. Sadarbība ar trešām valstīm ir ļoti svarīga, lai atvieglinātu aviācijas nozares ilgtspējīgo attīstību un lai nodrošinātu, ka tiek pieņemti efektīvi pasākumi, lai mazinātu aviācijas nozares ietekmi uz vidi. Lai to sasniegtu, KAT nolīgumos ir jābūt attiecīgiem noteikumiem un tiem būtu jānodrošina partnervalstis pieņemt efektīvus pasākumus aviācijas ietekmes uz vidi mazināšanai, tādus kā *ETS* ieviešana vai citi līdzvērtīgi pasākumi.

3.6. Vajadzīgs atbalsts un skaidri definētas prioritātes tehniskās palīdzības jautājumos

38. Pielāgošanās ES normām var izrādīties ļoti grūts uzdevums. Var gadīties, ka šajā nolūkā ir pilnībā jāpārskata primārie tiesību akti un specifiski funkcionālie noteikumi, jāizstrādā jauni drošības pārraudzības instrumenti, jāapmāca personāls vai pat jāizvērs tādas strukturāla rakstura pārmaiņas kā pakalpojumu sniegšanas nodalīšana no drošības pārraudzības vai, piemēram, jāizveido neatkarīga negadījumu izmeklēšanas struktūra.
39. Reformu īstenošanai ir vajadzīgs pienācīgs partnervalstu uzkrāto tehnisko zināšanu līmenis un pienācīga kapacitāte. Šajā gadījumā viens no visizplatītākajiem šķēršļiem var būt tas, ka nepastāv piemērota drošības pārraudzības organizācija, vai arī nepietiekams skaits tehnisko darbinieku ar atbilstošām iemaņām. Lielākajā daļā gadījumu šīs nepilnības ir saistītas ar to, ka valstu civilās aviācijas organizācijām piešķirto līdzekļu apjoms nav pietiekams.
40. Līdztekus speciālām zināšanām vai tehniskajai palīdzībai nepietiekamās administratīvās kapacitātes un līdzekļu trūkuma problēmu var risināt, īstenojot ciešāku sadarbību un apkopojot resursus. Tas nebūt nenozīmē, ka obligāti būtu jāizveido atsevišķa organizācija vai ka tiktu apdraudēta nacionālā suverenitāte. Ekspertu apkopošana vai vienotas uzraudzības iniciatīvas varētu palīdzēt būtiskā mērā izvairīties no dubulta darba veikšanas un sasniegt apjomradītus ietaupījumus. Piemēram, *ATM* jomā šādu sadarbību visefektīvāk varētu īstenot, izmantojot funkcionālos gaisa telpas blokus. Aviācijas negadījumu izmeklēšana ir vēl viena joma, kurā starpiestāžu sadarbība varētu sniegt būtisku ieguldījumu.
41. Komisija nodrošina tehnisko palīdzību visām valstīm, kas piedalās KAT. Pašlaik ar Ukrainu aviācijas drošības jomā ir uzsākts speciāls mērķsadarbības projekts, kuram atvēlētā budžeta apjoms ir 1 miljons euro. Iepriekšminēto „*Euromed* aviācijas projektu” ar 5 miljonu budžetu uzsāka, lai līdz 2011. gadam sniegtu specializētu tehnisko palīdzību Vidusjūras reģiona partneriem. *ISIS* programma nodrošina atbalstu Rietumbalkānu valstīm Eiropas Vienotās gaisa telpas tiesību aktu īstenošanā atbilstīgi *ECAA* nolīgumam. Pateicoties *EASA – CARDS* projektam, kuram bija atvēlēts budžets 0,5 miljonu euro apmērā un kuru pabeidza 2008. gadā, tika izveidoti konverģences plāni ES aviācijas drošības jomas tiesību aktu īstenošanai Rietumbalkānu valstīs; minētajam reģionam ir paredzēta arī turpmāka palīdzība.

Komisija kaimiņvalstīm palīdz arī sagatavot aviācijas jomas tiesību aktu projektus, kā arī organizē ekspertu tikšanās un mācību apmeklējumus.

42. Komisija turpinās nodrošināt tehnisko palīdzību partnervalstīm un sekmēt resursu apkopošanu, lai garantētu to optimālu izmantojumu. KAT nolīgumos var iestrādāt speciālus noteikumus, ar ko paredz tehniskās palīdzības prioritātes un skaidri norāda pieejamos līdzekļus vai instrumentus. Tā kā mērķsadarbība ir ārkārtīgi efektīvs līdzeklis kapacitātes uzlabošanai, kas iesaista dalībvalstu gaisa transporta ekspertus, tas būtu jāapsver kā galvenais instruments atbalsta nodrošināšanai to kaimiņvalstu aviācijas administrācijām, kurās jāīsteno ES tiesību akti.
43. Vajadzīga ir arī ciešāka informācijas apmaiņa starp Komisiju, dalībvalstīm un līdzekļu devējām iestādēm, lai sekmīgāk koordinētu tehnisko palīdzību, kura kaimiņvalstīm sniegta KAT atbalstam.

3.7. Raita KAT nolīgumu īstenošana

44. *ECAA* nolīgumu ar Rietumbalkānu reģiona valstīm parakstīja 2006. gada jūnijā. Kamēr gandrīz visas no Balkānu reģiona partnervalstīm (izņemot vienu) ir pabeigušas savas attiecīgās ratifikācijas procedūras, vairāk nekā divus gadus pēc *ECAA* nolīguma parakstīšanas to ir ratificējušas tikai 14 dalībvalstis. Līdzīgi arī Eiropas un Vidusjūras reģiona valstu nolīgumu ar Maroku — kuru parakstīja jau 2006. gada decembrī un kopš tā laika piemēroja pagaidu kārtā — līdz šim ir ratificējušas tikai 13 dalībvalstis.
45. Tagad ir svarīgi no dalībvalstu puses paātrināt nolīgumu ratifikāciju, lai tādā veidā apliecinātu Kopienas politiskās saistības attiecībā uz KAT projektu. Nākotnē grūtības saistībā ar KAT nolīgumu raitu piemērošanu varētu atrisināt, tos slēdzot nevis kā „jauktus” nolīgumus, bet gan kā Kopienas nolīgumus, pamatojoties uz EK līguma 80. pantu. Cits risinājums būtu piedāvāt partnervalstīm tos piemērot pagaidu kārtā, sākot no konkrēta datuma, lai tādējādi garantētu šo nolīgumu raitu īstenošanu.

4. SECINĀJUMI

46. Lai sasniegtu izvirzīto mērķi — plašāku kopējo aviācijas telpu — ir sasniegts nozīmīgs progress. Lai gan ar šā mērķa sasniegšanu saistās daudz grūtību un lai gan, visticamāk, līdz 2010. gadam — pretēji Padomes prognozēm — šo uzdevumu pabeigt nebūs iespējams, sarunas ar lielāko daļu Austrumeiropas vai Vidusjūras reģiona partnervalstu no pašreizējā brīža līdz šīs desmitgades beigām vai nu tiks atvērtas, vai tiks noslēgtas atkarā no konkrētā gadījuma. Tomēr ir jāpastiprina centieni, lai nodrošinātu ES aviācijas jomas tiesību aktu faktisku īstenošanu partnervalstīs, kā arī saskaņotu šo noteikumu piemērošanu kopējā aviācijas telpā.
47. Komisija turpinās KAT izveidi, gan cieši uzraugos noslēgto nolīgumu izpildi (kā tas paredzēts šajā paziņojumā), gan precizējot, kas varētu būt nākamās potenciālās partnervalstis, kas varētu piedalīties šajā projektā. Šajā sakarā Komisija šim dokumentam pievienotajā ziņojumā ierosina dalībvalstīm uzsākt visaptverošas sarunas gaisa transporta jautājumos ar Tunisiju. Komisija arī sīki izvērtēs, kāda būtu pievienotā vērtība, ja uzsāktu sarunas ar Alžīriju, Gruziju un Moldovas Republiku, lai turpmākajos mēnešos varētu iesniegt Padomei attiecīgus priekšlikumus.

Satiksme starp ES un KAT kaimiņvalstu reģioniem (miljonos gaisa pārvadājumu pasažieru)¹³

| | 2007 | 2006 | 2005 | 2004 | 2003 | 2002 | 2001 | 2000 |
|-----------------------------------|--------------|--------------|--------------|-------------|-------------|-------------|-----------|-------------|
| Rietumbalkānu valstis | 6,6 | 6,3 | 5,5 | 4,6 | 3,8 | 3,2 | 3,1 | 2,4 |
| Ziemeļāfrika | 30 | 28 | 26 | 24 | 19 | 18 | 21 | 19 |
| Tuvie un Vidējie Austrumi | 7,3 | 7 | 7,2 | 6,9 | 5,8 | 5,2 | 6,6 | 6,9 |
| NVS Eiropas republikas | 3,9 | 3,5 | 3,3 | 2,7 | 1,9 | 1,5 | 1,4 | 1,1 |
| NVS Vidusāzijas republikas | 0,7 | 0,7 | 0,7 | 0,7 | 0,6 | 0,5 | 0,5 | 0,5 |
| EEZ/EFTA | 39 | 38 | 34 | 31 | 27 | 25 | 28 | 26 |
| Turcija | 23 | 21 | 24 | 21 | 17 | 18 | 17 | 14 |
| Krievija | 9,8 | 9,1 | 8,2 | 7,5 | 6,4 | 5,2 | 5,4 | 4 |
| KOPĀ ES – KAT | 120,3 | 113,6 | 108,9 | 98,4 | 81,5 | 76,6 | 83 | 73,9 |

¹³ Šāda ģeogrāfisko nosaukumu nomenklatūra izmantota vienīgi šīs statistiskās analīzes nolūkā.