



KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI

Bruselj, 14.3.2005
KOM(2005) 77 končno

SPOROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU

**Okvir za razvoj odnosov
z Rusko federacijo na področju zračnega prevoza**

1. UVOD IN POVZETEK

Splošna pomembnost odnosov med EU in Rusko federacijo kot ključnima strateškima partnerjema in sosedoma in pomembnost naših ustreznih letalskih in zrakoplovnih sektorjev jasno govorita v prid sporazumevanju o novem okviru za organiziranje naših odnosov na področju letalstva.

Zato Komisija vzporedno s tem sporočilom priporoča, da Svet pooblasti Komisijo, da se v imenu Evropske skupnosti pogaja z Rusko federacijo o celovitem sporazumu o zračnem prevozu. Ta pobuda gradi na razvoju vloge Skupnosti v mednarodnem letalstvu, upoštevajoč rzsodbo Sodišča Evropskih skupnosti z dne 5. novembra 2002 v zadevi o „odprtem nebu“, ki priznava izključno pristojnost Skupnosti glede na pomemben vidik mednarodnega letalstva, in beli knjigi Komisije: „*Evropska prometna politika za 2010: čas za odločitev*”¹, ki je poudarila potrebo, da na svetovnem prizorišču enoglasno spregovori v obrambo svojih industrijskih, socialnih in okoljskih interesov.

Ob upoštevanju teh sodb, je Komisija navedla, da je nameravala predložiti predloge za nadaljnja pooblastila, ki bi ji omogočala začeti pogajanja o širokem spektru zadev s področja zračnih prevozov z izbranimi tretjimi strateško pomembnimi državami.

Obstajajo pomembni gospodarski in politični razlogi, da Skupnost določi usklajeno letalsko politiko za svoje pomembne trgovske partnerje, predvsem Rusijo, s katero EU razvija tesno gospodarsko in politično partnerstvo v okviru Sporazumom o partnerstvu in sodelovanju (PCA)² in štirih “Skupnih prostorih” zahtevanih na srečanju na vrhu EU in Rusije v St. Petersburgu maja 2003 in zlasti Skupnega gospodarskega prostora (CES). Partnerstvo EU in Rusije se je okrepilo po sprejetju desetih novih držav članic v EU 1. maja 2004, od katerih jih je osem zgodovinsko izkusilo posebno tesne gospodarske in politične vezi z Rusijo. EU je glavni trgovinski partner Rusije in predstavlja več kot 50 % njene celotne trgovine, medtem ko je Rusija peti trgovinski partner EU (za ZDA, Švico, Kitajsko in Japonsko) in predstavlja okoli 5 % celotne trgovine EU. Rusija je drugi najpomembnejši trgovinski partner desetih novih držav članic EU. Združevanje prometnih sistemov je predpogoj za plodno sodelovanje. Letalstvo je zlasti dinamičen prometni sektor in je zato nujno povezati Evropsko unijo s sosedi, še posebej z Rusko federacijo. Opredelitev letalske politike do Rusije je torej pomemben politični cilj v celotnem okviru razvijajočega se partnerstva EU z njeno veliko vzhodno sosedo. Rusija nudi dobre možnosti za rast letalskih prevoznikov, proizvajalcev letal in ponudnikov storitev v Evropi. Ruski mednarodni potniški promet je v veliki meri osredotočen na evropske destinacije. Okoli 75 % celotnega Ruskega potniškega prometa je usmerjenega na evropske destinacije in to napoveduje, da bo letno narasel s hitrostjo 5,8 %³ v letih do 2007. Za EU je Ruska federacija trenutno četrti največji tuji letalski trg.⁴

¹ COM(2001) 370

² Člen 43 Sporazuma o partnerstvu in sodelovanju odpira možnost sklenitve posebnih sporazumov s ciljem izboljšanja pogojev vzajemnega dostopa in storitev na trgu.

³ Vir: Mednarodno združenje letalskih prevoznikov (IATA).

⁴ Vir: IATA

Za ruski letalski trg je že dolgo značilen restriktiven pristop. Dostop do trga je strogo omejen in država še naprej igra pomembno in vplivno vlogo v letalski industriji. Vendar je zaradi povečanega povpraševanja in tuje konkurence ruska vlada razglasila znatne reforme v sektorju, vključujoč postopno liberalizacijo domačega trga in letalsko privatizacijo s ciljem povečati konkurenc, pritegniti več investicij in prizadevati si za utrditev industrije.

Na odnose EU in Rusije na področju letalstva sta v preteklosti vplivali sporna zadeva okoli plačila preletov preko Sibirije in ruska zaskrbljenost zaradi standardov o omejitvah hrupa in varnostnih standardov v EU. Preleti preko Sibirije so zelo pomembni za evropske letalske prevoznike, ker vplivajo na storitve med Evropo in rastočimi in donosnimi trgi Daljnega vzhoda, zlasti Kitajske. Te težave so ogrozile priložnosti za konstruktivno sodelovanje in napredek na tako pomembnih področjih skupnega interesa kot sta letalska varnost in varovanje.

Danes so odnosi razdrobljeni, predvsem glede prometnih pravic in priložnosti na trgu, ki so na voljo prevoznikom Skupnosti. Države članice, ki delujejo posamezno, niso mogle uskladiti dvostranskih sporazumov z zakonodajo Skupnosti niti razrešiti ključnih vprašanj, kot so plačila preletov čez Sibirijo, niti doseči večjega napredka pri dostopu do trga. Različni pristopi do varnosti in hrupa so stalen vir za možne nesporazume v letalskih odnosih.

Cilj celovitega sporazuma o zračnem prevozu med ES in Rusijo bi bil, prizadevati si za širitev letalskih odnosov in vzpostavitev okvira, v katerem bi tako industrija kot uporabniki lahko imeli koristi od izboljšanih tržnih pogojev, stabilnega in doslednega pravnega okolja med dvema trgoma ter mehanizmi, preko katerih se je mogoče izogniti razlikam ali jih učinkovito rešiti.

2. GIBANJA RUSKE CIVILNE LETALSKE POLITIKE - POSODOBITEV, UTRDITEV IN LIBERALIZACIJA

2.1. Rastoč in nastajajoč trg

Zračni prevoz je eden izmed najbolj dinamičnih načinov prevoza v Rusiji. Civilno letalstvo je pomemben sektor v ruskem gospodarstvu kot celoti in zaposluje okoli 223 000 ljudi. Glede na rusko Ministrstvo za promet je potniški letalski prevoz narasel za 9,9 % v letu 2003, tovorni pa za 2,7 %.

Medtem ko se ruski trg letalskega prometa razvija hitro, ostaja v določenih pogledih relativno nezrel, z velikimi možnostmi za rast tako v potniškem kot tovornem sektorju. Napovedi Mednarodnega združenja letalskih prevoznikov IATA kažejo, da bo med leti 2003 in 2007 letna stopnja rasti ruskega civilnega letalskega trga 5,8 % - višja od bolj razvitih trgov Zahodne Evrope in ZDA.

Samo štirje komercialni letalski prevozniki – Aeroflot, Sibir, Pulkovo in UT Air – prepeljejo več kot milijon potnikov letno. Aeroflot dominira na mednarodnem trgu, medtem ko se na domačem trgu sooča s konkurenco drugih letalskih prevoznikov (Sibir je vodilni ruski domači prevoznik potnikov). Aeroflot zagotavlja 37,7 %

skupnega števila sedežev, ki jih nudi celoten trg Rusija-EU, Lufthansa, naslednji najbližji prevoznik, pa 12,6 % sedežev⁵.

2.2. Nova strategija za zračni prevoz – na poti k privatizaciji in liberalizaciji

Oktobra 2003 je ruska vlada razglasila svojo novo „Prevozno strategijo za Rusko federacijo“.

Kar zadeva zračni prevoz je glavni cilj ruske vlade razviti domači zračni prevoz s pomočjo večjega prestrukturiranja, da bi povečali učinkovitost in kakovost storitev. Rusija ima trenutno 215 registriranih letalskih prevoznikov (267 v letu 2000), vključno 55 prevoznikov v državni lasti, številka, za katero se pričakuje, da se bo v prihodnjih letih zmanjšala zaradi povečane konkurence, strožjih postopkov podeljevanja licenc vlade in izvrševanja strožjih varnostnih zahtev.

Ruska vlada je objavila načrte za znatno izboljšanje splošne konkurenčnosti ruskih prevoznikov s prilagoditvijo mednarodnim komercialnim in okoljskim standardom ter standardom v zvezi s storitvami ter postopno liberalizacijo trga.

Rast v potniškem prometu v zadnjih letih je glavni dejavnik za ukrep, da pospeši liberalizacijo domačega trga zračnih ov. Leta 2002 se je liberalizacija domačega trga začela z odpravo obstoječega sistema kvot. Ruska vlada namerava še nadalje odpravljati kvote in tako hitro izpeljati popolno liberalizacijo domačega zračnega prevoza.

Cilj vlade je vzpodbuditi strateško povezovanje tako na domači kot mednarodni ravni, da prispeva k pripravi ruskih prevoznikov na konkurenco. Torej bi lahko konkurenčni pritisk med ruskimi letalskimi prevozniki tako na domačih kot mednarodnih progah omogočil znatne spremembe v ruski letalski industriji v naslednjih letih. Zgodnji znak prihajajočega razvoja je bil, da je 24. maja 2004 Aeroflot podpisal memorandum o soglasju, ki pripravlja temelj za pridružitve ruskih letalskih prevoznikov k združenju *SkyTeam*. Prav tako je prišlo do najav v zvezi z možno privatizacijo Aeroflota.

2.3. Posodobitev infrastrukture

Večina ruskih letališč je potrebnih popravila in posodobitve. Prevozna strategija, ki jo je sprejela ruska vlada, predvideva nadaljnjo privatizacijo letališč, kot tudi „optimizacijo“ letalskega omrežja po vsej državi. Izboljšanje delovanja letališč bo odločilnega pomena za uspešen razvoj sektorja civilnega letalstva v Rusiji. Vprašanja varnosti in postopkov igrajo po dramatičnih terorističnih akcijah poleti 2004 čedalje pomembnejšo vlogo. Pripravljen je bil nov zakon o varnosti v prometu.

Istočasno ko je ruska vlada načrtovala temeljite reforme sektorja domačega letalstva, je tudi razglasila načrte za prestrukturiranje letalske industrije.

Danes je razpoložljivost učinkovitih in modernih letal edini najpomembnejši dejavnik ruskih letalskih prevoznikov, ki omejuje rast.ocene kažejo, da bodo morale letalske družbe v naslednjih petih letih nadomestiti tretjino svojih starajočih se flot

⁵ Vir: Official Airline Guide.

letal (okoli 95 % obstoječih letal je bilo zasnovanih med leti 1960 in 1980). Več kot 1 600 letal, ki še služijo svojemu namenu ni v skladu z obstoječimi standardi hrupa Mednarodne organizacije civilnega letalstva (ICAO).

Rusija je od nekdaj imela obsežno letalsko industrijo. Danes zaposluje okoli 500 000 ljudi in okoli 300 podjetij ter raziskovalnih in inženirskih inštitutov. Vendar pa industrija nujno potrebuje investicije, posodobitev in prestrukturiranje.

Zdi se, da ta postopek že poteka po predlogih, ki jih je predložila Ruska letalska in vesoljska agencija (Rosaviakosmos), v okviru ruske nove prevozne strategije. Predlaga temeljite ukrepe za ustanovitev enega vesoljskega konzorcija (OAK – Združena proizvodnja letal), ki očitno sledi primeru EADS. Konzorcij bi nadzoroval zasebni kapital (s sodelovanjem vlade v višini 25,5 %), njegov cilj pa bi bil doseči 10 % delež globalnega letalskega trga.

3. LETALSKI ODNOSI MED EU IN RUSIJO – POTREBA PO PRISTOPU NA RAVNI SKUPNOSTI

3.1. Rastoči trgi večjega skupnega komercialnega interesa

Dobro razvite letalske povezave z Evropsko unijo in glavnimi mednarodnimi destinacijami so bistvene za razvoj ruskega gospodarstva in trgovinske odnose Rusije z EU.

Ruski mednarodni potniški promet je v veliki meri osredotočen na evropske destinacije. Leta 2002 je 4,3 milijonov potnikov potovalo med Rusijo in Zahodno Evropo in 1 milijon potnikov med Rusijo in Srednjo ter Vzhodno Evropo. Okoli 75 % vsega ruskega potniškega prometa je usmerjenega proti evropskim destinacijam in ta napoveduje letno rast 5,8 % v letih do 2007⁶.

Letalski promet med EU in Rusijo je v zadnjih desetih letih znatno narasel. Tedenske frekvence med državami članicami EU in Rusijo so narasle od 279 leta 1992 do 465 leta 2003, istočasno je število razpoložljivih sedežev v letalskem prometu med EU in Rusijo naraslo od 44 880 sedežev leta 1992 do 65 663 sedežev leta 2003. Možnost rasti ruskega trga je splošno priznana.

Najvišji delež letalskega prometa med EU in Rusijo poteka med Rusijo in Nemčijo (39 % frekvenc EU z Rusijo)⁷, sledi ji promet s Španijo (12 %), Francijo (11 %), Združenim Kraljestvom (8.5 %) in Finsko (7 %). Med novimi državami članicami imata Poljska in Češka znaten promet z Rusko federacijo.

Skupaj s Kitajsko je Rusija eden največjih turističnih trgov z „visokim potencialom“ na svetu. Skupno število turistov, ki potujejo v Rusko federacijo, je leta 2002 naraslo za 7,3 % (evropsko povprečje 2,3 %). Evropske potovalne agencije so začele s sodelovanjem in skupnimi vlaganji s podjetji v Rusiji. Ruski turizem ima vedno večji

⁶ Vir: Mednarodno združenje letalskih prevoznikov (IATA).

⁷ Nemčija je največji mednarodni letalski trg Rusije. Letalske družbe Lufthansa, Aeroflot, Pulkovo in Air Sibir delujejo vsaka na več kot 100 tedenskih frekvencah med Rusko federacijo in Nemčijo.

pomen v turistični industriji EU. Ruski turisti so med desetimi največjimi potrošniki v mednarodnem turizmu (12 milijard ameriških dolarjev v letu 2002).⁸

3.2. Dvostranski letalski odnosi med državami članicami EU in Rusijo

3.2.1. Razdrobljeno in restriktivno tržno okolje

Ruska federacija ima dvostranske sporazume o zračnih storitvah s 23 od 25 držav članic, ki uravnavajo predvsem vprašanja prometnih pravic in podobnih zadev dvostranskega pomena (imenovanje letalskih prevoznikov, letalske varnosti, tarife, stranke, itd.). Rezultat te razdrobljenosti je večja zapletenost kot je potrebno za regulativni okvir letalskih storitev med EU in Rusijo.

Poleg tega dvostranski sporazumi letalskih storitev držav članic z Rusijo običajno strogo urejajo dostop do trga, ne samo glede omejenega števila prevoznikov ali destinacij, temveč tudi glede pogostosti ali zmogljivosti, s katero lahko obratujejo izbrani letalski prevozniki.

Nad nezakonitostmi, ki jih je opredelilo Evropsko sodišče v sodbah o „odprtem nebu“, obstajajo tudi pravna vprašanja na področju Evropskega konkurenčnega prava, ki jih bo treba nasloviti v okviru prihodnjega sporazuma o zračnem prevozu med EU in Rusijo.

3.2.2. Oblaki na nebu – glavna sporna vprašanja

3.2.2.1. Preleti čez Sibirijo

Letalski prevozniki EU, ki letijo preko ruskega ozemlja, morajo plačati posebna nadomestila ruskemu konkurentu Aeroflot, ki niso povezana z običajnimi plačili za storitve kontrole letenja. Ta plačila, ki jih je Rusija naložila v dvostranskih sporazumih z državami članicami na podlagi obveznih trgovinskih sporazumov med letalskimi družbami EU in Aeroflotom, predstavljajo nesprejemljiv strošek za tranzit, so v nasprotju s splošno prakso in se obravnavajo kot nezdružljive z mednarodnim pravom, vključno s členom 15 Čikaške konvencije iz leta 1944. Leta 2003 je bilo ocenjeno, da so ta plačila evropske letalske družbe stala skupno približno okoli 250 milijonov €. Rusija je edina država na svetu, kjer so takšna plačila obvezna. Poleg tega se ta plačila ne uporabljajo niti na transparenten način niti za vse trgovinske partnerje Rusije. Tranzit preko Sibirije je bistven za letalske družbe EU, da si pridobijo poslovno donosen dostop do rastočega letalskega trga na Daljnem vzhodu, vključno s Kitajsko. Projekti na Daljnem vzhodu so bistveni za gospodarsko donosnost letalskih družb EU.

Večina EU prevoznikov tovora, ki delujejo med Zahodno Evropo in Daljnim vzhodom, se izogne plačevanju preletov z leti okoli ruskega ozemlja. Ruski prevozniki tovora, zlasti Aeroflot, imajo torej znatno prednost s tem, da ponujajo prevoz tovora iz Zahodne Evrope na Daljni vzhod neposredno preko Rusije.

⁸ Vir: Svetovna turistična organizacija (WTO), Tourism highlights 2003.

3.2.2.2. Okoljski in varnostni standardi

Ruski letalski prevozniki še vedno uporabljajo znatno število starih letal, ki so neskladna z mednarodnimi in evropskimi okoljskimi (hrup letal) in varnostnimi standardi. To ostaja ovira za izboljšanje letalskih odnosov med EU in Rusijo, ki se jih je treba lotiti s celovitim pristopom na ravni EU.

4. KORISTI PRISTOPA SKUPNOSTI K LETALSKIM ODNOSOM MED EU IN RUSIJO

4.1. Skupne gospodarske koristi

Letalska prevozniška in letalska industrija EU in Ruske federacije sta temeljni sestavini sodelovanja, ki prispeva k mobilnosti naših državljanov in k industrijskemu razvoju. Pomembnost letalskih odnosov Ruske federacije in EU se je s širitvijo EU povečala in promet med trgoma EU-25 in Rusko federacijo je znatno narasel.

V zadnjem desetletju je EU razvila resničen skupni evropski trg za zračni prevoz. Potrošniki imajo koristi tudi zaradi večje izbire in nižjih letalskih prevoznin, zlasti s pojavom novih nizko cenovnih prevoznikov. EU razvija tudi običajne standarde za varnost in upravljanje zračnega prometa za enotno nebo.

Kljub temu ni verjetno, da bi bile dosežene celotne možnosti notranjega trga, dokler ne bo Skupnost delovala kot enotna usklajena enota v svojih letalskih odnosih s tretjimi državami, kjer takšna usklajena prizadevanja lahko ustvarijo dodano vrednost v interesu evropske letalske industrije in uporabnikov. Glede na rezultate pred kratkim opravljen študije, izvedene po naročilu Komisije, bi lahko v celoti odprt trg med EU in Rusijo ustvaril koristi do 680 milijonov EUR letno za obe strani, ki izhajajo iz odpiranja delovnih mest v letalski industriji, potrošnje turistov in potnikov ter pomožnih storitev za širšo letalsko industrijo.

Tesnejši letalski odnosi med EU in Rusijo, ki izhajajo iz sporazuma o letalskem prevozu, bi lahko spodbudili integracijo ruskega civilnega letalstva z obstoječo mrežo globalnega zavezništva.

Razvoj tesnejših vezi med evropsko in rusko vesoljsko industrijo in krepitev industrijskega sodelovanja sta opredeljeni kot prednostni dejavnosti na zemljevidu skupnega gospodarskega prostora EU in Rusije. Krepitev tega sodelovanja je možno predvideti v skupnem okviru pogajanj o sporazumu o letalskem prevozu med Skupnostjo in Rusijo, kar bi lahko ustvarilo nove priložnosti na trgu, katerih rezultat bi lahko bile velike gospodarske koristi.

Treba je upoštevati tudi znatne prihranke (približno 250 milijonov USD letno) za evropske letalske družbe po postopni ukinitvi plačil za prelete čez Sibirijo, kot tudi koristi bolj liberalnega okolja, v katerem se storitve razširijo preko Rusije na Daljni vzhod.

Odprtje in integracijo trgov je treba sprejeti na uravnotežen način, ki upošteva druge pomembne politične cilje in zmanjšuje morebitne škodljive vplive, bodisi na področju konkurence, varstva okolja in trajnostnega razvoja ali na drugih področjih.

4.2. Prometne pravice – ustvarjanje novih priložnosti, odpiranje neba

Glede na prometne pravice, kot so opisane zgoraj, je trenutno okolje zelo omejevalno kar zadeva dovoljenja, pogostost letov, zmogljivosti in proge. To ovira napredek letalskih storitev navkljub rastočim potrebam. Cilj sporazuma bi torej bil, omogočiti postopno odpiranje dostopa do dveh letalskih trgov s spodbujanjem investicij in konkurence ter izboljševanjem storitev za potnike in tovor.

Trenutni tržni in regulativni pogoji so takšni, da ni verjetno, da bi bilo ustvarjanje odprtega zračnega prostora takojšen stvarni cilj, ostaja pa dolgoročnejši cilj. Takšen cilj bi lahko najbolje dosegli postopno, da bi omogočili nemoten in uravnotežen prehod.

4.3. Zagotavljanje skladnosti z zakonodajo Skupnosti

V skladu s sodno prakso, ki jo uvaja Sodišče Evropskih skupnosti (SES) v sodbi z dne 5. novembra 2002, se morajo obstoječi dvostranski sporazumi o zračnih storitvah med državami članicami in Rusko federacijo šteti kot kršitev zakonodaje Skupnosti v obsegu, v katerem vsebujejo klavzule o določitvi zoper prevoznike drugih držav članic ali druge klavzule, ki so izključno v pristojnosti Skupnosti. Razen če ne bodo ti sporazumi takoj spremenjeni ali nadomeščeni s sporazumi, ki so skladni z zakonodajo Skupnosti, jih morajo zadevne države članice odpovedati. Takšen položaj prikrajša letalske družbe, ki obratujejo med EU in Rusko federacijo, za nepogrešljivo pravno varnost in tveganje, ki vključuje bodoči razvoj naših letalskih odnosov.

Dvostranska pogajanja med državami članicami in Rusko federacijo še niso dosegla potrebnega usklajevanja obstoječih sporazumov z zakonodajo Skupnosti.

Ključni cilj splošnega sporazuma o zračnem prevozu med Skupnostjo in Rusko federacijo bi torej bil razrešitev perečih pravnih vprašanj v zvezi z obstoječimi dvostranskimi sporazumi med Rusijo in državami članicami.

4.4. Preleti čez Sibirijo – uresničitev postopne odprave do leta 2013

Splošen sporazum o zračnem prevozu med ES in Rusijo bi zagotovil prehodno obdobje za posodobitev sedanjih mehanizmov plačil za prelete čez Sibirijo najkasneje do leta 2013 in da bodo dajatve, uvedene po koncu prehodnega obdobja, pregledne, bodo temeljile na stroških in ne bodo vodile k diskriminaciji med letalskimi družbami.

Leta 1997 je Svet pozdravil pobudo Komisije, da začne o tem vprašanju neposredna posvetovanja z Rusko federacijo.

Skupnost je lahko pokazala svojo moč v pogajanjih z Rusijo, katerih višek je bila zaveza, ki jo je sprejela ruska vlada dne 21. maja 2004 v okviru pogajanj o pristopu Rusije k STO, da se odpravijo nekomercialni elementi sedanjega ruskega sistema plačil za prelete preko Sibirije ter da se jih najkasneje do leta 2013 nadomesti s sistemom, ki bo temeljil na stroških, bo pregleden in nediskriminatoren. Sklenjeno je bilo tudi, da bi bil načini postopne ukinmitve plačevanja preletov v prehodnem obdobju do leta 2013 pa določeni v okviru pogajanj med Rusijo in ES o celovitem sporazumu o zračnem prevozu. To je najboljši okvir, znotraj katerega se lahko ES in

Rusija sporazumeta o prihodnosti. Gospodarske koristi odprave teh plačil za letalske družbe EU, zlasti za razvoj prometa na pridobitnih in hitro rastočih trgih na Daljnem vzhodu, bi bile znatne.

Če se nadaljnji napredek o tem vprašanju izkaže za težavnega, bodo lahko sledile vzporedne akcije, na primer v okviru Mednarodne organizacije za civilni letalski promet ter uporaba člena 15 Čikaške konvencije.

4.5. Omogočanje tesnejše integracije trga – varnostni in okoljski standardi

V ozadju liberalizacije ruskega domačega letalskega trga je ruska vlada pokazala interes za uveljavljanje dialoga z ES o regulativnih zadevah. To je možno izvesti v obliki tehnične pomoči na regulativnem področju, ki temelji na lastnih izkušnjah ES z liberaliziranim zakonskim okvirom, ali celo v obliki približevanja letalskih zakonodaj. Takšna usmeritev, ki vodi k povečani regulativni skladnosti in varnosti, bi bilo gotovo v interesu Skupnosti in tistih delov industrije, ki želijo razširiti svoje storitve v Rusijo ter razviti tesnejše trgovinske vezi z ruskimi družbami.

Zagotavljanje strožje letalske varnosti in predpisov o varovanju bi bilo velikega pomena in bi zagotovilo, da odpiranje trga spremljajo ustrezne ravni integracije in regulativno zbliževanje. Sporazum bi lahko vzpostavil tesno sodelovanje za zagotovitev izpolnjevanja najvišjih mednarodnih varnostnih standardov, popolno upoštevanje postopkov, standardov in razvoja, ki velja ali poteka na ozemlju Skupnosti. Skupni mehanizmi in postopki za sodelovanje na področju varnosti bi se lahko razvili na podlagi sporazuma.

V okviru novih letalskih odnosov med Rusko federacijo in ES, vzpostavljenih s sporazumom, bi bilo mogoče zagotoviti pomoč za uskladitev standardov za certifikacijo, kjer je to primerno, zaradi priprave podlag za tesnejše sodelovanje med Meddržavnim letalskim odborom (IAC) in Evropsko agencijo za varnost v letalstvu (EASA). Delovni dogovor med tema organoma je bil sklenjen julija 2004.

V zvezi z okoljskimi vprašanji bi sporazum lahko vzpostavil okvir za posvetovanja med ES in Rusko federacijo za, med drugim, olajšanje izvajanja izboljšanja okoljskih standardov v Rusiji, predvsem glede hrupa letal. Poleg tega mora sporazum zagotoviti prožnost EU glede ukrepov za ublažitve vpliva letalstva na spremembe podnebja in druga okoljska vprašanja.

4.6. Industrijsko sodelovanje – izkoriščanje medsebojnih prednosti in potreb v vesoljski industriji

Vesoljska industrija EU ima interes za razvoj sodelovanja s svojimi ruskimi kolegi v raziskovalnih centrih. Različni skupni projekti, vključno s projekti na področjih snovanja, proizvodnje, usposabljanja in varnostnih certifikatov, ki vključujejo glavne družbe EU in Rusije, že potekajo. Leta 2003 je družba Airbus v sodelovanju z rusko družbo Kaskol odprla inženirski center (ECAR – Inženirsko središče Airbusa v Rusiji). Industrija EU je vključena tudi v ruske razvojne projekte novega, okolju bolj prijaznega letalstva kot sta TU 204 in ruski regionalni reaktivec (RRJ). Sporazum bi lahko ustvaril nov okvir za letalske odnose med Rusko federacijo in EU, pod okriljem katere bi se lahko razvijalo industrijsko sodelovanje. Takšno sodelovanje bi podpiralo skupno opredeljene letalske in raziskovalne projekte, katerih cilj je

spremljanje stalnega prestrukturiranja in posodobitve ruske vesoljske industrije. To lahko vključuje raziskave in razvoj običajnih standardov (varnost, varovanje in okoljski standardi), programi usposabljanja, kot tudi podpora posodabljanju sistema upravljanja ruskega letalskega prometa in letališke infrastrukture.

5. ZAKLJUČKI

To sporočilo prikazuje ozadje in argumente, ki pojasnjujejo potrebo po celovitem sporazumu o zračnem prevozu med Skupnostjo in Rusko federacijo, ki bi tema dvema partnerjema omogočil vzpostavitev jasnega in skladnejga okvira, v katerem bi v naslednjih letih konstruktivno razvili svoje letalske odnose.

Cilj takšnega okvira bi med drugim bil izboljšanje priložnosti na trgu za obe strani, zagotovitev spoštovanja zakonodaje Skupnosti, izvajanje odprave plačil za prelete čez Sibirijo, spodbujanje približevanja letalskih zakonodaj, kjer je to primerno, vzpostavitev skupnih mehanizmov sodelovanja o okoljskih in varnostnih standardih ter pospeševanje sodelovanja na industrijskem področju. To bi lahko privedlo do pomembnih gospodarskih koristi.

Sedanje okoliščine, ko se s tretjimi državami o pravicah v zračnem prometu in o pogojih dostopa pogaja vsaka država članica posebej in ne Skupnost, predstavlja veliko oviro. Dokler se bodo države članice pogajale z Rusijo dvostransko, bo precej težje doseči znatne koristi glede dostopa do trga in integracije, kar bi Skupnost po pričakovanjih dosegla, skupaj s ponudbo velikih priložnosti za sodelovanje na regulativnem, tehničnem in industrijskem področju.