



KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI

Bruselj, 11.03.2005
KOM(2005) 79 končno

SPOROČILO KOMISIJE

Razvijanje agende zunanje letalske politike Skupnosti

{SEC(2005) 336}

SPOROČILO KOMISIJE

Razvijanje agende zunanje letalske politike Skupnosti

I. NOVI OKVIR

1. Sodbe Sodišča Evropskih skupnosti z dne 5. novembra 2002, imenovane „Odprto nebo“¹, so bile izhodišče za zunanjo letalsko politiko Skupnosti (ES), ki naj bi jo to sporočilo preučilo z vidika gospodarskih posledic za evropsko industrijo.

Ta sodna praksa potrjuje pristojnosti Skupnosti na področju mednarodnih letalskih prevozov. Medtem ko so bile te storitve tradicionalno urejene z dvostranskimi sporazumi med državami, se sedaj ES pojavlja kot nov pomemben akter v zunanjih odnosih na področju letalskega prometa.

2. Da bi dosegli to spremembo, je bila sprejeta odločitev o progresivnem pristopu. Evropska komisija je v dveh sporočilih², ki sta sledili sodbam, določila smernice in mehanizme, da bi na pravni in politični ravni odgovorila na novo stanje. Od tedaj so institucije in države članice razvile načine delovanja in sodelovanja v mednarodnem zračnem prevozu.

Sodbe „Odprto nebo“ s pravnega vidika pomenijo, da se države članice ne morejo same pogajati o sporazumih o mednarodnih letalskih prevozi; te storitve je treba odslej obravnavati kot vprašanje skupnega interesa z ES. To najprej pomeni, da je treba 2000 obstoječih dvostranskih sporazumov prilagoditi in jih uskladiti s pravom Skupnosti. Zato je treba razviti novo dopolnjevanje med državami članicami in Skupnostjo, da ne bi ohromili nikogar, zlasti ne letalskih prevoznikov.

Gospodarski in politični razlog za vzpostavitev zunanje letalske politike je želja ES, da z dvo- in večstranskim delovanjem podpre reformo mednarodnega civilnega letalskega prometa, da bi ta postal bolj prilagodljiv in odprt. To konkretno pomeni, da se sporazumi ne sklepajo več med državami članicami in tretjimi državami, temveč med ES in slednjimi, in to v skladu z dvema neločljivo povezanima ciljema:

- ustvariti nove gospodarske možnosti, da se tako čim bolj odprejo trgi in povečajo možnosti naložb. Ta pristop bi moral imeti po zgledu notranjega trga pozitivne učinke tako za uporabnike, ki bi bili deležni boljših, bolj raznolikih in cenejših storitev, kot za letalske prevoznike, ki bi s tem pridobili nove priložnosti in postali bolj konkurenčni. Odpiranje gospodarstva bi moralo spodbuditi inovativnost v korist celotnega sektorja;
- zagotoviti pravične konkurenčne pogoje, namreč spodbujati zблиževanje zakonodaj, pa naj gre za ekonomske pogoje poslovanja na trgih (izvajanje konkurenčnega prava, državne pomoči ali standardov, značilno povezanih z letalstvom, kot so sistemi rezervacij, zemeljska oskrba itd.) ali socialne, okoljske ali varnostne predpise.

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

² COM (2002) 649 konč. (19.11.2002) in COM (2003) 94 konč. (26.2.2003).

Ta dva vidika se medsebojno krepiata ter tako tvorita ambiciozen in uravnotežen model, na katerega se ES opira v svojem pristopu do odnosov v mednarodnem zračnem prometu. Vendar to ni nedotakljiv model: vsak morda predlagani sporazum bi morali oblikovati za vsak primer posebej, da bi zadovoljili skupne interese strani ter se jim prilagodili in razkrili resnično dodano vrednost, zlasti glede na:

- pomen gospodarsko in politično načrtovanega partnerstva,
- stopnjo odprtosti trgov,
- že razvit zakonodajni okvir, predvsem politiko za zagotavljanje pravične konkurence.

Poleg tega je treba to agendo razviti v popolni sinergiji s pospeševanjem trajnostnega razvoja letalskega sektorja. Skupnost, ki bo delovala soglasno, bo bolj pripravljena za reševanje negativnih vplivov povečanja letalskega prometa na okolje, zlasti kar zadeva podnebne spremembe³.

3. Takšno politiko navdihujeta uspeh ES v notranjem letalskem prometu in njena neprimerljiva zmožnost sprejemanja zunanjih izzivov, ki so ključnega pomena za razvoj njenega letalskega sektorja.

Za to se poteguje gospodarstvo s stalno rastjo mednarodnega prometa v prihodnosti, medtem ko ima ES že sedaj pomembno vlogo na svetovnem letalskem prizorišču [glej SEC(2005) 336]. Tudi letalska industrija kljub lastnim pritiskom in značilnostim ne more več dolgo ostati ločena od drugih nosilcev dejavnosti, ki v celoti delujejo v svetovnem gospodarstvu. Za večjo korist uporabnikov mora biti mogoče internacionalizirati kapital letalske industrije, povečati njeno konkurenčnost s konkurenco svetovnega pomena ter povečati število in izboljšati kakovost njenih storitev zunaj ES.

Na notranji ravni je sedaj vzpostavljena politika, ki obsega vse gospodarske, socialne in okoljske dejavnike zračnega prevoza. S prizadevanjem za trajnostni razvoj zračnega prevoza neposredno sledi lizbonskemu procesu. ES je hkrati z odprtjem trga uvedla danes skoraj popoln ureditveni okvir za učinkovito in varno delovanje civilnega letalskega prometa. Zlasti lahko navedemo prvi dokument o varnosti v zračnem prometu iz leta 2002⁴, ustanovitev Evropske agencije za varnost v letalstvu⁵ in tudi ambiciozno pobudo zračne plovbe za oblikovanje enotnega evropskega neba iz leta 2004⁶.

Kljub temu ostaja velik problem: medtem ko je skupna trgovinska politika omogočila, da ES sedaj prevladuje v mednarodni trgovini, letalski trg, ki ga je skupna prometna politika združila, nima zadostne zunanje razsežnosti. Uspeh

³ Predvidenih je bilo več gospodarskih instrumentov, da bi preprečili vpliv povečanega zračnega prometa na okolje. Komisija namerava kasneje v letu 2005 objaviti sporočilo, v katerem bo posebej preučila glavne možnosti in kaj storiti.

⁴ Uredba (ES) št. 2320/2002 z dne 16. 12. 2002 (UL L 355, 30.12.2002).

⁵ Uredba (ES) št. 1592/2002 z dne 15. 7. 2002 (UL L 243, 27.9.2002).

⁶ Uredbe (ES) št. 549/2004 z dne 10. 3. 2004 (okvirna uredba); 550/2004 z dne 10. 3. 2004 (opravljanje storitev); 551/2004 z dne 10. 3. 2004 (zračni prostor); 552/2004 z dne 10. 3. 2004 (interoperabilnost) (UL L 96, 31.3.2004).

notranjega trga in zlasti letalskega prometa pa je odvisen od uresničevanja na notranji in tudi zunanji ravni⁷. Brez te zunanje razsežnosti se lahko zgodi, da bomo ne samo ovirali razvoj notranje politike, ampak tudi škodili konkurenčnosti evropske industrije.

Medtem ko ostaja zračni prevoz eno od področij, kjer ES do zdaj še ni v celoti uporabila svojih zmožnosti zastopanja in pogajanja⁸, ne moremo spregledati njenih prednosti, da:

- doseže priznanje ureditvenega okvira, ki ga je razvijala petnajst let in s katerim je pridobila neprimerljivo izkušnjo iz civilnega letalskega prometa. Kot nov model regionalnega povezovanja odpira edinstvene možnosti sodelovanja z drugimi svetovnimi regijami;
- enotna in soglasna pomembno vpliva na zunanje odnose v trgovinski politiki in na drugih področjih, kjer se število njenih dvostranskih odnosov s celotnim svetom v obliki tesnih in uravnoteženih partnerstev stalno povečuje;
- partnerjem zagotavlja raznolike spremljevalne politike na področju razvojnega sodelovanja, tehnološko-razvojnega partnerstva ali tehnične pomoči.

II. PRISTOP SKUPNOSTI, KI GA JE TREBA IZVESTI

Sodbe „Odprto nebo“ opredeljujejo tri področja v izključni pristojnosti Skupnosti: računalniške sisteme rezervacij, prevoznine in tarife znotraj Skupnosti ter letališke sloti, ki jih v celoti ureja zakonodaja Skupnosti. Sedaj je namreč vzpostavljen veliko širši pravni red. To ima konkreten učinek na zunanjo letalsko politiko. Pri pogajanjih je na primer pomembna ustreznost med prometno pravico in slotom, ki je področje v pristojnosti Skupnosti. Pogajati se je treba tudi o uvedbi klavzul o varnosti v zračnem prometu v sporazum in to v skladu s pravnim redom ES za to področje.

Priznanje vseh teh pristojnosti Skupnosti na zunanji ravni je seveda povzročilo nerazumevanje in težave v nekaterih državah članicah in tretjih državah, ki so že pol stoletja navajene, da ta vprašanja urejajo na nacionalni in dvostranski ravni. Vsekakor drži, da so postopno razumele neizbežen prehod od odnosov, temelječih na dvostranskih sporazumih, do politike, organizirane na ravni Skupnosti, čeprav je morala Komisija zaradi vztrajnih primerov nezakonitosti ohraniti ali začeti postopke za ugotavljanje kršitev.

Cilj politike Skupnosti ostaja, da iz sodne prakse „Odprto nebo“ pridobi sklepe in na splošno zagotovi skladnost vseh sporazumov o mednarodnih letalskih prevozih med državami članicami in tretjimi državami s pravom Skupnosti. Drži, da mora biti resnično sredstvo te dolgoročne politike sklenitev ambicioznih sporazumov med ES in njenimi partnerji v svetu. Če je pogajanje za sklenitev sporazuma z Združenimi

⁷ Bela knjiga o evropski prometni politiki (COM(2001) 370 konč.) poudarja, da mora Unija nujno „razviti zunanjo razsežnost zračnega prevoza v sorazmerju s pomenom notranjega pravnega reda“.

⁸ Komisija je opozorila, da je nujno to odpraviti na večstranski ravni, in leta 2002 predlagala vključitev ES v Mednarodno organizacijo za civilni letalski promet (SEC (2002) 381 konč.).

državami prva bistvena faza, mu morajo slediti drugi sporazumi glede na interese evropske letalske industrije.

1. **Nadaljevanje usklajevanja obstoječih dvostranskih sporazumov s pravom Skupnosti**

Ta cilj, ki ga je postavila sodna praksa „Odprto nebo“, je nujen za ES in države članice ter tudi za zadevne tretje države, evropski letalski sektor in uporabnike. Bistven je zaradi dveh razlogov:

- da vsem nosilcem dejavnosti v Skupnosti zagotovi iste pravice zunaj Skupnosti v skladu z načelom nediskriminacije, določenim v Pogodbi ES, in okrepi evropsko industrijo, tako da olajša zблиževanje družb;
- da prepreči, da bi pravne nejasnosti zamajale trgovinske odnose, ki temeljijo na teh sporazumih, in jih nazadnje celo razdrle, če bi se sedanje stanje ohranilo.

Treba ga je torej v razumnem roku učinkovito doseči. Zato je treba izrabiti dopolnjevanje med razpoložljivimi sredstvi, ki prinaša več prilagodljivosti in učinkovitosti.

1.1. **Prvo sredstvo je dvostransko pogajanje s strani države članice**, kot je določeno v Uredbi (ES) št. 847/2004⁹, ki predvideva uvedbo standardnih klavzul, ki izražajo pristojnost Skupnosti, v obravnavani sporazum.

To omogoča uskladitev sporazumov, ki obstajajo v okviru rednih stikov držav članic z njihovimi partnerji. To pomeni, da se kontinuiteto in razvoj mednarodnih letalskih prevozov poveže z izpolnjevanjem nove ureditve Skupnosti na tem področju.

Standardne klavzule, predvidene v uredbi, so skupaj izdelale in uvedle Komisija in države članice. Zaradi prilagodljivosti je predviden tudi komitološki pregled primerov, kjer teh klavzul ni bilo mogoče uvesti v sporazum. V teh primerih se lahko odobri sklenitev sporazumov, ki ne škodijo ciljem skupne prometne politike ES in tudi sicer ne bi prekršili prava Skupnosti. Vsekakor zlasti drži, da bi sporazum, ki ne bi vključeval klavzule o oznaki Skupnosti (ki vsem evropskim letalskim prevoznikom s sedežem v zadevni državi članici omogoča, da so imenovani za izvajanje dejavnosti v skladu s tem sporazumom), prizadel cilje te skupne politike. Takšen sporazum, ki je v nasprotju z načelom svobodnega ustanavljanja iz člena 43 Pogodbe ES, namreč med družbami Skupnosti ohranja diskriminacijo na podlagi državljanstva, in s tem tudi nenavadne razlike pri dostopanju na zunanje trge.

Spremenjenih je bilo okrog petdeset dvostranskih sporazumov med državami članicami in tretjimi državami. Kljub temu ostaja veliko sporazumov, ki jih je tudi treba prilagoditi, da bi bili v skladu s pravom Skupnosti.

1.2. **Drugo sredstvo je dvostransko pogajanje na ravni Skupnosti v okviru pooblastila, imenovanega „horizontalno pooblastilo“**, ki omogoča, da se s

⁹ Uredba (ES) št. 847/2004 z dne 29. 4. 2004 o pogajanjih in izvajanju sporazumov o letalskih prevozih med državami članicami in tretjimi državami (UL L 157, 30.4.2004).

sporazumom, o katerem se pogaja Komisija, v vse sporazume, sklenjene med državami članicami in dano tretjo državo, uvedejo potrebne standardne klavzule.

Prednost takšnega sporazuma je, da tretji državi zaradi enih in enotnih pogajanj prihrani vrsto posameznih pogajanj z državami članicami, s katerimi je povezana. Ker se tako hitro vzpostavi pravno varnost, se lahko trgovinski odnosi neovirano razvijajo. Horizontalni sporazum ne spreminja prometnih pravic in ravnotežja sporazumov, sklenjenih z državami članicami.

Po šestih do zdaj uspešno končanih pogajanjih (s Čilom, Gruzijo, Libanom, Azerbajdžanom, Hrvaško in Bolgarijo) in ob vrsti načrtovanih se razmere zdijo ugodne za nadaljevanje v bolj umirjenem ritmu.

- 1.3. Ne da bi to vplivalo na zgoraj zapisano, bo Komisija kot varuhinja pogodb skrbela za polno spoštovanje prava Skupnosti, zlasti pri pravnem popravku skladnosti obstoječih sporazumov.

Obseg naloge zahteva, da se pragmatično in prostovoljno zares začne delati skupaj in da se uporabijo vsa razpoložljiva sredstva. Vsako sredstvo je treba uporabiti na usklajen način, da ne bi bilo treba prezgodaj priznati neuspeha, ki bi imel pravne in gospodarske posledice za odnose med državami članicami in tretjimi državami. Države članice bodo morale, zlasti ko bodo pri pogajanjih naletele na težave, podpreti Komisijo, da bi sklenile horizontalne sporazume za legalizacijo svojih odnosov s tretjimi državami.

Tako bosta ne samo napredek, ki ga bodo države članice z vztrajnostjo dosegle pri naraščajočem številu tretjih držav, ampak tudi napredek, ki ga bo s horizontalnimi ali skupnimi sporazumi dosegla Komisija, pomembno olajšala uporabo Uredbe št. 847/2004.

2. **Postopna izdelava ambicioznih sporazumov med Skupnostjo in tretjimi državami.**

Junija 2003 je Komisija dobila prvo pooblastilo za pogajanje o splošnem sporazumu z Združenimi državami. Sklenitev tega sporazuma ostaja prednostna naloga. To bi potrdilo povezovanje dveh največjih letalskih trgov na svetu in bilo pomembno znamenje na poti k novemu okviru, ki bi urejal mednarodni letalski promet.

Razprave so do sedaj omogočile pomemben napredek, zlasti sprejetje klavzule o oznaki Skupnosti (oziroma možnosti, da vse evropske družbe letijo v Združene države s katerega koli evropskega letališča) in določitev okvira za zблиževanje zakonodaj, zlasti na področju varnosti in večjega sodelovanja pri izvajanju prava o konkurenci.

Kljub temu je bilo, medtem ko je začetno neravnotežje posledica obstoječih dvostranskih sporazumov med nekaterimi državami članicami in Združenimi državami, nemogoče vzpostaviti položaj, ki bi bil bolj naklonjen interesom Skupnosti. Medtem ko imajo ameriški letalski prevozniki dostop do notranjega letalskega trga ES, letalski prevozniki Skupnosti v Združenih državah še vedno nimajo enakih pravic.

Komisija namerava po tehničnih posvetovanjih v obdobju, ki so ga zaznamovale ameriške volitve, nadaljevati vsebinske razprave na podlagi sklepov Sveta za promet iz junija 2004, da bi dosegla bolj uravnotežen sporazum.

Komisija je dobila še druga pooblastila za pogajanje, da bi sklenila sporazume z Romunijo, Bolgarijo, zahodnobalkanskimi državami in Marokom ter katerih ambiciozna vsebina bi morala preseči trgovinske vidike, da bi dosegli obsežno sodelovanje med stranmi.

Ta prva pooblastila predvidevajo:

- skupni zračni prostor s sosednjimi državami in
- sklenitev splošnih sporazumov z drugimi svetovnimi regijami, pomembnimi za evropsko industrijo.

2.1. Oblikovanje skupnega zračnega prostora s sosednjimi državami

Komisija¹⁰, s tem ko je v svoje prve predloge po Združenih državah vključila države sosede razširjene Unije, jasno kaže, kolikšno prednost namenja tem državam: zaradi gospodarskih razlogov (trgi, ki so večinoma usmerjeni k ES), vendar pa tudi zaradi letalske politike (učinkovitejše in varnejše opravljanje dejavnosti) in kot prispevek sektorja k sosedski politiki Unije.

Zaradi raznolikosti zadevnih držav je treba ločevati med različnimi skupinami. Sicer pa mora biti cilj do leta 2010 oblikovati skupni zračni prostor, ki bo združeval ES in vse njene partnerje na južni in vzhodni meji. Te strani bi imele iste predpise za delovanje na trgih, ne samo z gospodarskega vidika, ampak tudi na področju zračnega prometa in varnosti v zračnem prometu.

- 2.1.1. V prvi skupini so države, vključene v vseevropsko sodelovanje na področju letalskega prometa in ki so v predpristopni fazi. Prizadevati si je treba, da se na podlagi notranjega letalskega trga z njimi sklene popoln sporazum o letalskem prometu. To prizadevanje za predhodno zblizanje bi po zgledu prejšnjih širitev partnerjem omogočilo, da s spodbujanjem potrebnih gospodarskih in upravnih reform učinkovito pospešijo pridružitve. S tem bi posnemali formulo, ki temelji na skupnem evropskem zračnem prostoru (ECAA). Pogajanja z Romunijo, Bolgarijo in zahodnobalkanskimi državami so se že začela, vključiti pa bi bilo treba tudi Turčijo.
- 2.1.2. Drugo skupino sestavljajo države na južnih mejah, s katerimi je EU že v okviru barcelonskega procesa navezala zelo tesne odnose. Komisija zanje priporoča evromediterranske sporazume o letalskem prometu, katerih ključni cilji so odprtje trgov, pravični pogoji poslovanja, večja varnost in varstvo okolja ter podpora tem državam pri razvoju njihovega letalskega sektorja. Ker so pogajanja o takšnem sporazumu z Marokom na poti uspeha, si bo treba nemudoma prizadevati za podobno partnerstvo z drugimi sredozemskimi sosedami ES in jih obravnavati kot celoto, čeprav je treba eventualno upoštevati posebnosti nekaterih držav.

¹⁰ COM(2004) 74 konč. (9.2.2004).

2.1.3. **Rusija** ima kot soseda in tudi zaradi svojih gospodarskih in političnih vzrokov prednostni pomen. Državi, ki ima 75 % svojega zunanjega potniškega prometa z ES, bi morali predlagati obsežen sporazum, ki bi vseboval več posebnih delov ter zadeval hkrati odprtost gospodarstva in sodelovanje za zблиžanje trgov in razvoj industrijskega potenciala. Takšen sporazum bi sledil Sporazumu o partnerstvu in sodelovanju iz leta 1994 in ambiciji, oblikovani leta 2003, da se s to državo oblikujejo štirje skupni prostori, med katerimi bo tudi skupni gospodarski prostor. Omogočil bi tudi zaključek spora, škodljivega za evropsko industrijo, tako da bi določil pravila odprave plačil za pravice do preleta Sibirije, katere načelo je bilo sprejeto na pogajanjih za ruski vstop v Svetovno trgovinsko organizacijo.

Če ima Komisija že sedaj priporočilo, ki ji dovoljuje pogajanja z Rusijo, bodo v primernem trenutku na podlagi posebne analize sledili predlogi za druge države:

2.1.4. Stalen razvoj letalskega sektorja v drugih sosednjih državah (Ukrajini, Moldaviji, Belorusiji, Gruziji, Azerbajdžanu in Armeniji) odpira tudi možnosti za njihovo postopno vključevanje v skupni zračni prostor ob reformi njihovega civilnega letalskega prometa. Sporazumi bi se lahko nazadnje razvili v model, podoben skupnemu evropskemu zračnemu prostoru. Možnosti tehničnega in industrijskega sodelovanja bi skupaj s koristmi, ki bi jih v teh državah prineslo sprejetje višjih standardov na podlagi predpisov Skupnosti, okrepile takšne možnosti.

2.1.5. Hkrati je treba okrepiti odnose z Osrednjo Azijo (Uzbekistanom, Kazahstanom, Kirgizistanom, Tadžikistanom in Turkmenistanom) na področju letalskega prometa, pri čemer bi kot izhodišče vzeli horizontalne sporazume. Komisija bi lahko zaradi njihovega pomena za evropski model na tem področju ocenila možnost, da predlaga ambicioznejši načrt pogajanj. S tem bi lahko tudi skupaj reševali morebitne posebne težave, s katerimi bi se države članice srečevale pri opravljanju letalskih prevozov v te države.

2.2. Ciljno naravnana sklenitev splošnih sporazumov o letalskem prometu

2.2.1. Potreba po spodbujanju sodelovanja s tretjimi državami na področju letalskega prometa se ne omejuje na čezatlantske odnose. Preveč usmerjen in razdrobljen pristop v zunanjih odnosih na tem področju ovira razcvet evropske industrije in notranjega trga.

ES mora pozornost nameniti tudi drugim svetovnim območjem v polnem razcvetu, saj bi kratkoročno splošno partnerstvo z njimi pospešilo okrepitev gospodarskih dejavnosti v prihodnjih dvajsetih letih. Letalska industrija podpira pomen takšnih sporazumov zaradi možnosti, da bi v pravičnih pogojih mednarodni trgi postali bolj odprti. Nekatere omenjene tretje države že z zanimanjem preučujejo možne nove odnose z ES na področju letalskega prometa.

Vsi prihodnji predlogi bi temeljili na analizi posameznih primerov, da bi tako za vsako stran ugotovili pričakovane koristi in pogoje koristnega in uravnoveženega partnerstva. Pri sprejemanju odločitev in določanju vsebine pogajanj bi morali upoštevati tri tesno povezane vidike:

– gospodarski pomen ter možnosti za rast in izboljšanje dostopa ES do danega trga;

- potrebo po dogovoru o pravičnem konkurenčnem sistemu;
- korist zблиževanja zakonodaj na podlagi izkušnje regionalnega gospodarskega povezovanja ES s tehničnim, tehnološkim in celo industrijskim sodelovanjem, ki bi koristilo celotnemu sistemu zračnega prevoza.

2.2.2. **Azijska regija** bo v prihodnjih letih zahtevala poseben trud.

Zlasti gre tu za Kitajsko in Indijo. Glavne evropske družbe so ti dve partnerici določile kot ciljni državi politike Skupnosti¹¹. Osrednja akterja v azijski regiji z najštevilčnejšim prebivalstvom na svetu in gospodarstvom v močnem razcvetu čaka v prihodnosti stalna rast zračnega prometa (potniški promet se bo do leta 2007 na Kitajskem povečal za 9 in v Indiji za 6 %¹²). Državi z velikima, a precej zaščitenima trgoma sedaj nadaljujeta izvajanje reforme letalskega sektorja, ki združuje odprtost in modernizacijo ter ki bi jo lahko podprlo sodelovanje z ES.

Poleg gospodarskih vidikov, ki bi jih lahko pokrivali sporazumi o letalskem prometu, bi bilo treba s tema dvema državama, ki želita imeti sodobno, učinkovito in varno civilno letalstvo, poglobiti razne oblike tehničnega in tehnološkega sodelovanja, zlasti na področju varnosti v letalskem prometu in zračne plovbe.

Kot zaželena partnerja je treba upoštevati uspešni japonski in južnokorejski trg.

Na azijsko-pacifiškem območju bi bilo treba prošnje tretjih držav (Avstralije, Nove Zelandije in Singapurja) za bolj odprte trge z ES skrbno obravnavati na podlagi njihovih posledic za gospodarstvo, konkurenčnih pogojev in dolgoročnega cilja reforme okvira, ki ureja mednarodni zračni prevoz.

2.2.3. Obstajajo še **druge tretje države**, za katere bi lahko pogajanja o letalskem prometu z ES imela gospodarske in/ali politične koristi.

V Severni Ameriki bi lahko kratkoročno vzpostavili nove čezatlantske povezave z Mehiko, katere letalski trg obeta velik napredek, ter Kanado, ki ima zrel in nezanemarljiv trg. Zdi se, da si želi v Južni Ameriki Čile hitro poglobiti odnos z ES, da bi omilil mednarodne predpise o letalskih prevozih.

Regionalno sodelovanje, zlasti z Afriko, bi omogočilo delitev izkušenj z notranjega trga ter okrepilo izmenjave znanja in izkušenj na področju zakonodaje in delovanja, prenosa tehnologije in tehnične pomoči z zadevnimi regionalnimi skupnostmi na vseh področjih civilnega letalskega prometa.

2.2.4. Za uspeh pogajanj o zračnem prometu, ki jih vodi Skupnost, je bistveno kakovostno sodelovanje med državami članicami in Komisijo ter združevanje njihovega strokovnega znanja in izkušenj. Enako pomemben je odnos z evropsko letalsko industrijo, ki ga Komisija želi utrditi z nepretrganim in preglednim izmenjavanjem informacij z zainteresiranimi stranmi v vsaki fazi.

¹¹ AEA, „Future developments in international air transport to and from the EU – An AEA perspective“, okt. 2004.

¹² IATA Passenger Forecast 2003–2007.

III. ZAKLJUČEK

Časovni načrt pogajanj za izvedbo zunanje letalske politike ES temelji na usklajevanju obstoječih dvostranskih sporazumov z boljše izkoriščenim dopolnjevanjem med razpoložljivimi sredstvi in dejavno koordinacijo med državami članicami in Komisijo ter dveh dopolnilnih ciljih:

- **Do leta 2010 oblikovati skupni zračni prostor**, ki bo vključeval ES in vse partnerje na južni in vzhodni meji ter skušal doseči temeljito gospodarsko in zakonodajno povezovanje letalskih trgov na tem območju.
- **V kratkem začeti pogajanja za sklenitev splošnih sporazumov v velikih svetovnih regijah**, da bi okrepili možnosti spodbujanja evropske industrije v pravičnih konkurenčnih pogojih na najživahnejših svetovnih trgih in prispevali k reformi mednarodnega civilnega letalskega prometa.

Ta načrt vsebuje več kratkoročnih faz:

- enakomerno pogajanje o horizontalnih sporazumih, da bi tako dopolnili in pospešili uskladitev obstoječih sporazumov s pravom Skupnosti, ki so jo države članice dosegle v dvostranskih odnosih;
- začetek novih pogajanj za sklenitev splošnih sporazumov, najprej s Kitajsko in Rusijo;
- uspešna sklenitev sporazumov, o katerih še potekajo pogajanja, zlasti z Združenimi državami.