



EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON

Brüssel 11.03.2005
KOM(2005) 79 lõplik

KOMISJONI TEATIS

Ühenduse lennundusalase välispoliitika programmi arendamine

{SEK(2005) 336}

KOMISJONI TEATIS

Ühenduse lennundusalase välispoliitika programmi arendamine

I. UUS KONTEKST

1. Euroopa Ühenduste Kohtu 5. novembri 2002. aasta otsused, nn „avatud taevas“¹, märkisid Euroopa Ühenduse (EÜ) lennundusalase välispoliitika alguspunkti, mida käesolev teatis soovib edasi arendada, arvestades Euroopa tööstuse majanduslike huvidega.

See kohtupraktika kinnitab ühenduse pädevust rahvusvaheliste lennuteenuste valdkonnas. Kui traditsiooniliselt olid need teenused reguleeritud riikidevaheliste kahepoolsete lepingutega, siis EÜ näol ilmub lennundusalastesse välissuhetesse uus ja oluline osapool.

2. Selle muudatuse õnnestumise tagamiseks valiti järkjärguline lähenemisviis. Kahes otsustele järgnevas teatises² määratles Euroopa komisjon suunised ja mehhanismid, et vastata uuele olukorrale nii õiguslikult kui ka poliitiliselt. Hiljem on EL institutsioonid ja liikmesriigid edasi arendanud tegutsemis- ja koostööviise rahvusvahelise lennutranspordi valdkonnas.

Õiguslikust vaatepunktist tähendavad otsused „avatud taevas“, et liikmesriigid ei või rahvusvaheliste lennundusteenuste lepingute sõlmimisel tegutseda üksi; neid teenuseid tuleb edaspidi käsitleda EÜle ühist huvi pakkuvate teenustena. Esmajoones tähendab see, et 2000 olemasolevat kahepoolset lepingut tuleb kohandada ühenduse õigusele vastavateks. Selleks tuleb liikmesriikide ja ühenduse vahel arendada uut täiendavuse põhimõtet, vastasel korral raskendaks see kõigi, eriti ettevõtjate tegevust.

Majanduslikust ja poliitilisest vaatepunktist on lennundusalase välispoliitika loomise kontekstiks EÜ soov toetada rahvusvahelise tsiviillennunduse reformi suurema paindlikkuse ja avatuse suunas, seda nii kahepoolse kui mitmepoolse tegevuse kaudu. Konkreetsemalt eeldab see lepingute sõlmimist mitte enam liikmesriikide ja kolmandate riikide vahel, vaid EÜ ja nende riikide vahel, vastavalt kahele omavahel lahutamatu seotud eesmärgile:

- luua uusi majanduslikke perspektiive läbi turgude ja investeerimisvõimaluste võimalikult suure avatuse. Siseturu näitel peaks sellel lähenemisel olema positiivne mõju nii kasutajatele, kes saaksid kasutada paremaid, mitmekesisemaid ja odavamaid teenuseid, kui ka ettevõtjatele, kes saaksid juurde uusi võimalusi ja suurendaksid oma konkurentsivõimet. Ning lõpuks, majanduslik avatus peaks edendama innovaatsilisust, tuues kasu kogu sektorile;
- tagada võrdse konkurentsi tingimused, nimelt edendada õigusaktide lähendamist, nii turukasutuse majanduslike tingimuste (konkurentsiõiguse elluviimine, riiklikud toetused või täpsemalt lennundusega seotud normid, nagu ettetellimissüsteemid,

¹ Kohtuasjad 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 KOM(2002) 649 lõplik (19.11.2002) ja KOM (2003) 94 lõplik (26.02.2003).

maapealne käitlus jne) kui ka sotsiaalsete, keskkonnalalaste, julgeoleku või ohutusreeglite osas.

Need kaks külge tugevdavad teineteist vastastikku ning moodustavad ambitsioonika ja tasakaalustatud mudeli, mida EÜ kasutab viitesüsteemina oma lähenemises rahvusvahelistele lennundusalastele suhetele. Siiski ei ole see mudel kaljukindel: iga võimalikku lepingut tuleb ükshaaval kohandada nii, et see vastaks osapoolte vastastikustele huvidele ja pakuks tõelist lisaväärtust, eelkõige sõltuvalt:

- kavandatava partnerluse majanduslikust ja poliitilisest tähtsusest,
- turgude avatuse tasemest,
- juba välja arendatud õigusaktidest, eelkõige rakendatavast strateegiast võrdse konkurentsi tagamiseks.

Lisaks peab see programm kujunema täielikus koostöös lennundussektori jätkusuutliku arengu propageerimisega. Tegutsedes ainult ühel viisil, on ühendusel parem positsioon, et tulla toime lennunduse kasvu negatiivse mõjuga keskkonnale, eelkõige kliimamuutuste osas³.

3. Selline poliitika on ajendatud ühtaegu EÜ edusammudest lennunduse sisemises plaanis kui ka tema ainukordsest võimest vastata välistele väljakutsetele, mis on lennundussektori edu võtmeteguriks.

Majanduslik kontekst toetab selles osas selgelt rahvusvahelise transpordi pidevat kasvu tulevikus, samas kui EÜle kuulub juba praegu oluline koht maailma lennundusmaastikul [vt SEK(2005) 336]. Samuti ei saa lennundustööstus oma piirangute ja omadustega enam kaua eralduda ülejäänud ettevõtetest, mis on täielikult maailmamajandusse kaasatud. Tema kapital peab muutuma rahvusvaheliseks ja konkurentsivõime kasvama tänu ülemaailmsele konkurentsile, EÜ-välised teenused peavad muutuma rohkearvulisemateks ja kvaliteetsemateks, pakkudes kasutajate suuremaid võimalusi.

Sisemises plaanis on nüüdseks loodud poliitika, mis hõlmab kõiki lennutranspordi sotsiaalseid, majanduslikke ja keskkonnavalaste tingimusi. Seades eesmärgiks lennutranspordi jätkusuutliku konkurentsivõime, asetab see kõnealuse sektori Lissaboni protsessi otsesse kiiluvette. Paralleelselt turu avamisega seadis EÜ sisse reguleeriva raamistiku, mis on praeguseks hetkeks tsiviillennunduse tõhusaks ja turvaliseks toimimiseks peaaegu täiuslik. Eelkõige võib välja tuua esimese lennundusjulgestusseaduse aastast 2002⁴, Euroopa Lennundusohutusameti loomise⁵, või 2004. aasta lennuliikluse alase ambitsioonika algatuse ühtse Euroopa taeva loomiseks⁶.

³ Tuleb märkida, et kavandatud on mitmeid majanduslikke vahendeid vähendamaks mõju, mida lennuliikluse suurenemine võib tekitada keskkonnale. Komisjon kavatseb hiljemalt 2005. aastal avaldada teatise, uurimaks konkreetsemalt peamisi valikuid ja võimalusi.

⁴ Määrus (EÜ) 2320/2002, 16.12.2002 (ELT L 355, 30.12.2002).

⁵ Määrus (EÜ) 1592/2002, 15.7.2002 (ELT L 243, 27.9.2002).

⁶ Määrused (EÜ): 549/2004, 10.3.2004 (raammäärus); 550/2004, 10.3.2004 (teenuste osutamine); 551/2004, 10.3.2004 (õhuruum); 552/2004, 10.3.2004 (koostalitlusvõime) (ELT L96, 31.3.2003).

Siiski jääb püsima märkimisväärne puudujääk: samal ajal kui ühine kaubanduspoliitika on võimaldanud EÜl siiani rahvusvahelises kaubanduses domineerida, ei hõlma ühise transpordipoliitika poolt ühtlustatud lennundusturg piisavalt välist mõõdet. Seega sõltub siseturu ja kogu lennundussektori õnnestumine nii sisesest korraldusest kui selle välisest peegeldusest⁷. Viimatinimetatu puudumisel on oht mitte ainult takistada sisese poliitika arengut, vaid ka kahjustada Euroopa tööstuse konkurentsivõimet.

Lennutransport on jäänud valdkonnaks, kus EÜ ei ole siiani rakendanud täielikult oma esindatuse ja läbirääkimiste täit jõudu⁸, kuid siiski ei saa eitada EÜ eeliseid järgmistes valdkondades:

- tutvustada ühenduses viieteistkümne aasta jooksul välja töötatud reguleerivat raamistikku, mis annab EÜle ainukordse kogemuse tsiviillennunduse alal. Regionaalse lõimumise uudse mudelina avab see ainulaadseid koostöövõimalusi maailma teiste piirkondadega;
- avaldada ühendatult ja ühehäälselt tugevat mõju välissuhetele nagu kaubanduspoliitika, kuid ka teistes valdkondades, kus tema kahepoolsed suhted kogu maailmaga on pidevas arengus, koos tihedate ja tasakaalustatud partnerlussuhetega;
- pakkuda oma partneritele mitmekesiseid toetuspoliitikaid nii arengukoostöö, tehnoloogilise arengupartnerluse kui tehnilise abi valdkonnas.

II. ELLUVIIDAV ÜHENDUSE LÄHENEMISVIIS

„Avatud taeva” otsused tuvastavad kolm ühenduse ainupädevusse kuuluvat valdkonda – elektroonilised ettetellimissüsteemid, ühendusesisesed tariifid ja lennuplaanid –, mis kõik on täielikult reguleeritud ühenduse õigusaktidega. Tegelikult on nüüdseks loodud palju laiem õigustik. Sellel on konkreetne mõju lennundusalase välispoliitika valdkonnale. Näiteks liiklusõiguse ja lennuplaani vastavus (ühenduse pädevusse kuuluv valdkond) on läbirääkimiste puhul olulise kaaluga teema. Samuti tuleb lepingus olevate lennutranspordi ohutuse ja turvalisuse klauslite üle läbi rääkida kooskõlas EÜ sellealase õigustikuga.

Kindlasti on ühenduse asjaomaste pädevuste kogumi tunnustamine välises plaanis tekitanud arusaamatusi ja probleeme nii liikmesriikides kui kolmandates riikides, kes on juba poolsada aastat harjunud neid küsimusi reguleerima siseriiklikul ja kahepoolsetel tasandil. Vältimatut üleminekut kahepoolsetel lepingutel põhinevatelt suhetelt ühenduse tasemel juhitud poliitikale on üldiselt mõistetud, kuigi komisjon on pidanud jätkama või alustama rikkumismenetlusi jätkuvate õigusrikkumiste suhtes.

Ühenduse poliitika eesmärgiks on kõigepealt teha järeldusi „avatud taeva” kohtupraktikast ja tagada üldiselt kõigi liikmesriikide ja kolmandate riikide vahel

⁷ Euroopa transpordipoliitika valge raamat (KOM (2001) 370 lõplik) rõhutab, kui tähtis on liidu jaoks „arendada lennutranspordi välismõõdet võrdselt sisemises plaanis kavandatuga“.

⁸ Komisjon meenutas olukorra parandamise tähtsust mitmepoolses plaanis, pakkudes aastal 2002 välja EÜ ühinemise Rahvusvahelise Tsiviillennundusorganisatsiooniga (EÜ (2002) 381 lõplik).

sõlmitud rahvusvaheliste lennuteenuste lepingute vastavus ühenduse õigusele. Siiski peab selle pikaajalise poliitika tõeline töövahend olema ambitsioonikate lepingute sõlmimine EÜ ja tema partnerite vahel kõikjal maailmas. Läbirääkimised lepingu sõlmimiseks Ameerika Ühendriikidega on esimene oluline etapp, kuid sellele peavad järgnema teised lepingud sõltuvalt Euroopa lennundustööstuse huvidest.

1. **Jätkata olemasolevate kahepoolsete lepingute vastavusse viimist ühenduse õigusega**

See „avatud taeva“ kohtupraktikas esitatud eesmärk on hädatarvilik nii EÜle ja liikmesriikidele kui ka kolmandatele riikidele, Euroopa lennundussektorile ja kasutajatele. See on kahekordselt vajalik:

- tagamaks samad õigused kõigile ühenduse ettevõtjatele väljaspool, vastavalt EÜ asutamislepingus sisalduvale mittediskrimineerimise põhimõttele, kuid samuti tugevdamaks Euroopa tööstust, lihtsustades ettevõtete omavahelist lähenemist;
- vältimaks neil lepingutel põhinevate kaubandussuhete nõrgestamist õiguslike probleemide poolt, või isegi nende katkemist püsiva status quo puhul.

Seega tuleb nimetatud eesmärk ellu viia mõistliku aja jooksul. Selleks tuleb kasutada olemasolevate vahendite vastastikust täiendavust, mis pakub kõige rohkem paindlikkust ja efektiivsust.

1.1. **Esimene vahend on ühe liikmesriigi peetavad kahepoolsed läbirääkimised**, nagu on sätestatud määrusega (EÜ) 847/2004⁹, mis näeb ette kõnealusesse lepingusse ühenduse pädevust peegeldavate tüüpklause lisamise.

See võimaldab olemasolevad lepingud vastavusse viia liikmesriikide regulaarsete kontaktide raames oma partneritega. Niimoodi ühendatakse rahvusvaheliste lennuteenuste järjepidevus ja areng, arvestades samal ajal ühenduse uue olukorraga asjaomases valdkonnas.

Määruses sätestatud tüüpklauseid töötati välja ja kehtestati komisjoni ja liikmesriikide koostöös. Paindlikkuse tagamiseks on ette nähtud ka selliste olukordade analüüs, kus klausleid lepingusse lisada ei saa. Sellistel juhtudel võib kõne alla tulla lepingute sõlmimise lubamine, kui need ei kahjusta EÜ ühise transpordipoliitika eesmärke ega lähe muul moel vastuollu ühenduse õigusega. Leping, mis ei sisalda ühenduse poolse määramise klauslit (mis võimaldab igal ühenduse transpordiettevõtjal, kes on vastava liikmesriigi territooriumil õigusjärgselt asutatud, olla määratud ettevõtjaks vastavalt sellele lepingule), mõjutaks ühise transpordipoliitika eesmärke. Rikkudes EÜ asutamislepingu artiklis 43 sätestatud asutamisevabaduse põhimõtet, säilitab selline leping rahvusl põhineva diskrimineerimise, põlistades niimoodi ebanormaalsed erinevused juurdepääsus välisurgudele.

⁹ Määrus (EÜ) 847/2004, 29.04.2004, lennuliikluse lepingute läbirääkimise ja rakendamise kohta liikmesriikide ja kolmandate riikide vahel (ELT L 157, 30.4.2004).

Muudetud on umbes viiskümmend kahepoolset lepingut liikmesriikide ja kolmandate riikide vahel. Siiski jääb suur hulk lepinguid, mis tuleb veel ühenduse õigusega vastavusse viia.

- 1.2. **Teine vahend on kahepoolsed läbirääkimised ühenduse tasandil nn „horisontaalse” mandaadi raames,** mis võimaldavad lisada komisjoniga läbiräägitud lepingu alusel vajalikud tüüpklauseid kõigisse liikmesriikide ja teatava kolmanda riigi vahel sõlmitud lepingutesse.

Sellise lepingute eeliseks on säästa kolmandaid riike, tänu ühele ja ühtsele läbirääkimisele, reast üksikutest läbirääkimistest kõigi liikmesriikidega, kellega ta seotud on. Kui õiguskindlus on niimoodi kiiresti taastatud, võivad kaubandussidemed takistusest areneda. Horisontaalne leping ei puuduta liiklusõigust ja liikmesriikidega sõlmitud lepingute tasakaalu.

Kuue praeguseks edukalt lõpetatud läbirääkimise (Tšiili, Gruusia, Liibanon, Aserbaidžaan, Bulgaaria) ja rea kavandatud läbirääkimiste põhjal tunduvad tingimused olevat soodsad, et seeläbi saavutada parem rütm.

- 1.3. Ilma et see piiraks eespool nimetatud rakendamist jälgib komisjon lepingute hoidjana ühenduse õiguse täielikku austamist ja eelkõige olemasolevate lepingute õigusliku vastavuse korrigeerimist.

See tähendab, et ülesande ulatuslikkus nõuab suure kahepoolse töö alustamist ja kõigi võimalike vahendite kasutamist ühtaegu pragmaatilisel ja volutaristlikul moel. Kõiki vahendeid tuleb kasutada koordineeritult, et mitte tekitada ennatlikult läbikukkumise tunnet, millel oleks rasked õiguslikud ja majanduslikud tagajärjed liikmesriikide ja kolmandate riikide vahelistele suhetele. Läbirääkimistes ette tulevate raskuste korral peavad liikmesriigid eriti toetama Euroopa Komisjoni, kelle poolsete horisontaalsete lepingute sõlmimise eesmärk on legaliseerida nende suhted kolmanda riigiga.

Seega on määruse 847/2004 kohaldamist kergendavad olulised üksikasjad mitte ainult liikmesriikide poolt saavutatud edu suhete sõlmimisel üha suurema arvu kolmandate riikidega, vaid ka komisjoni edusammud horisontaalsete või globaalsete lepingute sõlmimisel.

2. **Kehtestada järkjärguliselt ambitsioonikad lepinguid ühenduse ja kolmandate riikide vahel**

2003. aasta juunis anti komisjonile esimene mandaat läbirääkimiste pidamiseks globaalse lepingu saavutamiseks Ameerika Ühendriikidega. Selle lepingu sõlmimine jääb esmatahtsaks. See kinnitaks kahe maailma suurima lennundusturu lõimumist ja oleks tugev signaal rahvusvahelise tsiviillennunduse uue reguleeriva raamistiku suunas.

Arutlused on tänaseks võimaldanud saavutada vaieldamatuid edusamme, eelkõige ühenduse määramise klausli tunnistamist (ehk iga Euroopa lennukompanii võimalust lennata Ühendriikidesse igast Euroopa lennujaamast) ning määrusandliku konvergentsi raamistiku määratlemist eelkõige turvalisuse ja suurendatud koostöö saavutamiseks konkurentsioiguse elluviimises.

Kuna algne ebavõrdsus tulenes olemaasolevatest kahepoolsetest lepingutest mõnede liikmesriikide ja Ühendriikide vahel, oli võimatu taastada ühenduse huvidele soodsamat olukorda. Kui Ameerika ettevõtjatel on ligipääs EÜ lennunduse siseturule, siis ühenduse ettevõtjatele ei ole veel avatud samaväärseid õiguseid Ameerika Ühendriikide suunas.

Pärast tehnilist laadi konsultatsioone Ameerika presidendivalimiste perioodil kavatseb Euroopa komisjon jätkata arutelusid transpordinõukogu 2004. aasta juunikuu järelduste põhjal, et saavutada tasakaalustatum leping.

Komisjonile on antud ka läbirääkimiste mandaadid, et sõlmida lepingud Rumeenia, Bulgaaria, Lääne-Balkani riikide ja Marokoga, mille ambitsioonikas sisu peaks ületama pelgalt kaubanduslikud aspektid ja saavutama laiaulatusliku koostöö osapoolte vahel.

Need esimesed mandaadid ennustavad:

- ühist õhuruumi naaberriikidega, ja
- globaalsete lepingute sõlmimist maailma teiste Euroopa tööstusele ilmset huvi pakkuvate piirkondadega.

2.1. Naaberriikidega ühise õhuruumi loomine

Tehes kohe pärast Ameerika Ühendriike ettepanekud laienenud Euroopa Liidu naaberriikidele, väljendab komisjon¹⁰ selgelt nende riikide eelistamist: majanduslikel põhjustel (peamiselt EÜ poole suunatud turgudega), kuid ka lennunduspoliitika eesmärgil (tehingute suurem tõhusus, turvalisus ja ohutus) ning sektoripoolse panusena liidu naabruspoliitikasse.

Asjaomaste riikide suured omavahelised erinevused põhjustavad nende jagamise mitmeks eri rühmaks. Lõppeesmärk peaks olema saavutada aastaks 2010 ühine õhuruum, mis ühendab EÜ ja kõiki selle piiridest lõunas ja idas asuvaid partnerriike. Selle osapooled jagaksid samu turukasutusreegleid mitte ainult majanduslikust vaatepunktist, vaid ka lennuliikluse, turvalisuse ja lennuohutuse osas.

2.1.1. **Esimene rühm hõlmab EÜga ühinemiseks valmistuvaid riike, kes on alustanud üleeuroopalist koostööd lennunduse valdkonnas.** Nendega tuleks saavutada täielik lennundusleping, mis juhinduks lennunduse siseturu reeglitest. Eelnevate laienemiste eeskujul võimaldaks see lähendamise püüe neil partneritel ühinemist tõhusalt kiirendada, ergutades vajalikke majanduslikke ja haldusreforme. Euroopa ühisel õhuruumil põhinev lahendus leiab vastukaja. Selles suunas on juba alustatud läbirääkimisi Rumeenia, Bulgaaria ja Lääne-Balkani riikidega, kuid neis peaks osalema ka Türgi.

2.1.2. **Teine rühm hõlmab Vahemereäärseid riike, kellega EL on Barcelona protsessi raames juba sõlminud väga tihedaid sidemeid.** Nendega soovib komisjon Euroopa-Vahemerepiirkonna lennunduslepinguid, mille võtmeesmärkideks oleks turgude avatus, võrdsed tingimused tegevuseks, kuid ka suurem turvalisus, ohutus ja

¹⁰ KOM (2004) 74 (lõplik) (09.2.2004).

keskkonnahoid, ning toetada neid riike lennundussektori arendamises. Kui läbirääkimised sellise lepingu üle Marokoga on edukad, tuleb viivitamatult taotleda samasugust partnerlust teiste EÜ Vahemereäärsete naabritega, pidades läbirääkimised piirkonnaga tervikuna, kuigi vajadusel tuleb arvestada mõne riigi eripäraga.

- 2.1.3. **Venemaa** on üks prioriteete nii tema positsiooni tõttu naaberriigina kui ka ainult talle omaste motiivide tõttu majanduslikus ja poliitilises plaanis. Sellele 75% ulatuses EÜ poole suunatud reisijateveoga riigile peaks pakkuma laiaulatusliku lepingu, mis sisaldaks mitmeid eritahkusi, taotledes ühtaegu majanduslikku avatust ning koostööd turgude lähendamiseks ja tööstuspotentsiaali arendamiseks. Selline leping jätkaks 1994. aasta partnerlus- ja koostöölepingu liini ning vastaks 2003. aastal esitatud kavale luua selle riigiga neli ühisruumi, nende hulgas ka ühine majandusruum. See võimaldaks ka lõpetada üks Euroopa tööstusele kahjulik vaidlusküsimus, määrates kindlaks tingimused maksete kaotamiseks Siberist ülelendamise õiguse eest – põhimõte, mis sätestati Venemaa liitumisläbirääkimiste raames Maailma Kaubandusorganisatsiooniga.

Kui komisjon esitab soovitus Venemaaga läbirääkimiste lubamiseks, võivad sobival hetkel järgneda konkreetsetele analüüsidele tuginevad ettepanekud teiste riikide koht.

- 2.1.4. Tsiiviillennunduse reformiga kaasnev lennundussektori pidev areng teistes naaberriikides (Ukraina, Moldova, Valgevene, Gruusia, Aserbaidžaan, Armeenia) avab samuti perspektiive nende järkjärguliseks lõimimiseks ühise õhuruumiga. Need lepingud võivad edaspidi areneda Euroopa ühisel õhuruumil põhineva mudeli suunas. Tehnilise ja tööstuslase koostöö võimalused, koos eelistega, mida tooks kaasa ühenduse eeskirjadel põhinevate kõrgemate normide omaksvõtmine nende riikide poolt, tugevdaks sellist perspektiivi.
- 2.1.5. Samas peavad tugevnema lennundussuhted Kesk-Aasiaga (Usbekistan, Kasahstan, Kõrgõzstan, Tadžikistan, Türkmenistan), selle alguspunktiks oleks horisontaallepingute sõlmimine. Nende huvi Euroopa mudeli vastu selles valdkonnas võiks viia komisjoni mõttele kaaluda võimalust pakkuda välja suurejoonelisem läbirääkimiste programm. See oleks ka võimalus tegeleda üheskoos võimalike eriprobleemidega, mis võivad kerkida liikmesriikide ette lennundusteenuste puhul nendes riikides.

2.2. Globaalsete lennunduslepingute sihipärane sõlmimine

- 2.2.1. Vajadus ergutada lennundusalast koostööd kolmandate riikidega ei ole piiratud transatlantiliste suhetega. Lennunduse valdkonnas takistab liiga polariseeritud ja katkendlik lähenemine välissuhetele Euroopa tööstuse ja siseturu elavnemist.

Teised maailma kiirelt arenevad piirkonnad, mille puhul võimaldaks lühiajaline globaalne partnerlus olla valmis järgmise kahekümne aasta jooksul oodatavaks majandustegevuse intensiivistumiseks, vääriks viivitamata EÜ tähelepanu. Avatumate ja võrdsemate tingimustega rahvusvaheliste turgude perspektiivist lähtuvalt toetab lennundustööstus selliste lepingute tähtsust. Mõned kõnealustest kolmandatest riikidest uurivad juba huviga võimalikke uusi lennunduslaseid suhteid EÜga.

Kõik tulevased ettepanekud põhinevad üksikasjalikul analüüsil, et tuua välja kõigi osapoolte jaoks kasuliku ja tasakaalustatud partnerluse oodatavad eelised ja tingimused. Valikute tegemisel ja läbirääkimiste pidamisel tuleks juhinduda kolmest omavahel tihedalt seotud asjaolust:

- kõnealuse turu majanduslik tähtsus ja kasvu ning juurdepääsu parandamise perspektiivid EÜ jaoks;
- vajadus kooskõlastamiseks võrdse konkurentsiraamistiku järgi;
- EÜ regionaalsel majanduslikul lõimumisel põhineva õigusnormide lähendamise eelised, mida ilmestab kogu lennutranspordi süsteemile kasulik tehniline, tehnoloogiline ja tööstuslik koostöö.

2.2.2. **Aasia piirkond** nõuab järgmistel aastatel eriliste pingutuste tegemist.

Eelkõige puudutab see Hiinat ja Indiat. Euroopa peamised lennukompaniid on tuvastanud need kaks partnerit ühenduse poliitika sihtmaadena¹¹. Need Aasia piirkonna maailma suurimast rahvaarvu ja kiirelt areneva majandusega kesksed jõud, töötavad lennuliikluse olulist kasvu (aastani 2007 reisijateveo osas ligikaudu +9% aastas Hiinas ja +6% aastas Indias¹²). Need oluliste, kuid suures osas kaitstud turgudega riigid on praeguseks alustanud lennundussektori reformi, mis ühendab avatuse ja uuendused, ning mida võiks toetada koostöö EÜga.

Lisaks majanduslikele aspektidele, mida need lennunduslepingud katta võiks, tuleks nende kahe riigiga, mille eesmärgiks on moodne, tõhus ja turvaline tsiviillennundus, süvendada erinevaid tehnilise ja tehnoloogilise koostöö vorme eelkõige turvalisuse ja aeronavigatsiooni osas.

Õitsvad turud Jaapan ja Lõuna-Korea on samuti soovitatavad partnerid.

Aasia-Vaikse ookeani piirkonnas tuleb kolmandate riikide sooviavaldusi EÜga avatumate turgude saavutamiseks (Austraalia, Uus-Meremaa, Singapur) hinnata hoolikalt, tuginedes ühtaegu nende majanduslikele näitajatele, konkurentsitingimustele ja pikaajalisele eesmärgile reformida rahvusvahelise lennutranspordi reguleerivat raamistikku.

2.2.3. On ka **teisi kolmandaid riike**, kellega EÜ peetavad lennundusalased läbirääkimised võiks tuua majanduslikku ja/või poliitilist kasu.

Põhja-Ameerikas on kiiresti võimalik luua uusi ühendusteid üle Atlandi ookeani Mehhikoga, kelle lennundusturg lubab tugevat arengut, ja Kanadaga, kus on väljakujunenud ja arvestatav lennundusturg. Lõuna-Ameerikas tundub Tšiili soovivat kiiresti tugevdada oma sidemeid EÜga ning muuta lennundusteenuste rahvusvahelist regulatsiooni paindlikumaks.

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

¹² Rahvusvahelise Lennutranspordi Assotsiatsiooni reisijateveo prognoos 2003-2007 (*Passenger Forecast 2003-2007*).

Regionaalne koostöö, eelkõige Aafrikaga, võimaldaks jagada siseturu kogemust ja kindlustada igat laadi oskusteabe vahetamist, tehnoloogiasirdeid ja tehnilist abi kõigi tsiviillennunduse alal tegutsevate asjaomaste piirkondlike üksustega.

- 2.2.4. Ühenduse lennunduslâbirââkimiste õnnestumiseks on vajalik kvaliteetne koostöö liikmesriikide ja Euroopa Komisjoni vahel ning oskuste ja kogemuste vahetamine kõigi osapoolte vahel. Sama tähtsad on ka suhted Euroopa lennundustööstusega, mida komisjon soovib tugevdada pideva ja lâbipaistva teabevahetuse lâbi kõigi huvitatud pooltega igas etapis.

III. KOKKUVÕTE

Lisaks olemasolevate kahepoolsete lepingute vastavusse viimisele, mis toimub tõhustades olemasolevate vahendite ning liikmesriikide ja komisjoni vahelise aktiivse kooskõlastamise vastastikust täiendavust, tugineb EÜ lennundusalase välispoliitika teostamise kava kahel teineteist täiendaval eesmärgil:

- **Luua aastaks 2010 ühine õhuruum**, mis hõlmaks EÜ ja kõiki selle piiridest lõunas ja idas asuvaid partnerriike ning mille eesmärgiks on selle piirkonna lennundusturgude majanduslik ja õiguslik lõimumine.
- **Algatada kiiremas korras lâbirââkimised, mis on suunatud globaalsete lepingute sõlmimiseks kogu maailma suurte piirkondadega**, et tugevdada Euroopa tööstuse edendamise perspektiivi võrdse konkurentsi tingimustes maailma kõige dânaamilisematel turgudel ja aidata kaasa rahvusvahelise tsiviillennunduse reformile.

See programm hõlmab mitmeid lühiajalisi etappe:

- horisontaalsete kiirendatud sõlmimine, täiendades ja kiirendades liikmesriikide poolt kahepoolsete suhete raames sõlmitud olemasolevate lepingute vastavusse viimist ühenduse õigusega;
- uute lâbirââkimiste avamine globaalsete lepingute sõlmimiseks, alustades lâbirââkimistest Hiina ja Venemaaga;
- käimasolevate lâbirââkimiste edukas lõpetamine, eelkõige Ameerika Ühendriikidega.