



Gemenskapens luftfartspolitik i förhållandena med sina grannländer

Näringsdepartementet

2004-03-15

Dokumentbeteckning

KOM(2004) 74

Meddelande från kommissionen om gemenskapens luftfartspolitik i
förhållandena med sina grannländer

Sammanfattning

Kommissionen avser ingå luftfartsavtal enligt ”inre-marknadsmodellen” med grannländer som deltar i Europaomfattande luftfartssamarbete. För detta ändamål rekommenderar kommissionen rådet att nuvarande förhandlingsmandat för ett gemensamt europeiskt luftrum (ECAA-avtalet) utvidgas till att omfatta länderna på västra Balkan och att kommissionen bemyndigas att inleda förhandlingar om upprättande av luftfartsavtal med dessa länder.

Kommissionen planerar också att på luftfartsområdet ingå Europa – Medelhavsavtal med sina partners i Medelhavsområdet. Kommissionen rekommenderar rådet att bemyndiga kommissionen att inleda luftfartsförhandlingar med Marocko, Libanon och Jordanien.

1 Förslaget

1.1 Innehåll

Bakgrund

Kommissionen har den 9 februari 2004 presenterat, dels fyra rekommendationer till rådet om att bemyndiga kommissionen att inleda luftfartsförhandlingar med ett antal grannländer till gemenskapen, dels ett meddelande i vilket kommissionen redovisar skälen för rekommendationerna. Syftet med luftfartsförhandlingarna är att förhandla

fram en serie så heltäckande luftfartsavtal som möjligt med de grannländer till gemenskapen som är redo för detta.

De länder med vilka kommissionen avser inleda förhandlingar är länderna på västra Balkan (Albanien, Bosnien – Hercegovina, Kroatien, f.d. jugoslaviska republiken Makedonien, Serbien – Montenegro samt Förenta nationernas administration i Kosovo), samt Marocko, Libanon och Jordanien. Med beaktande av ländernas olika förutsättningar avseende politisk stabilitet, ekonomisk utveckling men också i fråga om utvecklingsgrad av luftfarten, bör olika förhandlingsmodeller användas. I huvudsak två modeller förespråkas, den ena bygger på en inre luftfartsmarknad, den andra på separata Europa – Medelhavsavtal.

Utgångspunkten för kommissionens initiativ är EG-domstolens domar av den 5 november 2002 som fastslår att gemenskapen har exklusiv behörighet när det gäller viktiga aspekter av luftfart till och från tredje land. Kommissionen tillkännagav att den avsåg lägga fram förslag om ytterligare mandat som skulle ge den möjlighet att inleda förhandlingar om en mängd olika transportfrågor med särskilt utvalda länder utanför EU.

Kommissionen avser sålunda att med gemenskapens viktigare partners förhandla fram heltäckande gemenskapsavtal rörande luftfarten. Detta skall ske samtidigt med förhandlingarna med USA, liksom med förhandlingarna om att anpassa medlemsstaternas nuvarande bilaterala luftfartsavtal så att de överensstämmer med EG-fördraget, enligt det s.k. "horisontella mandatet".

Kommissionen menar att det finns både politiska och ekonomiska skäl till att gemenskapen först och främst bör utveckla sina luftfartsrelationer med den utvidgade gemenskapens grannländer. Politiskt omfattar nämligen detta område framtida medlemmar och deltagare i stabiliserings- och associeringsprocessen samt partners i det Europaomfattande samarbetet inom luftfarten. Ekonomiskt sett är de flesta grannländerna viktiga handelspartners för den utvidgade gemenskapen samtidigt som gemenskapen är den viktigaste handelspartnern för samtliga grannländer.

Kommissionen fastslår att en förutsättning för att ett luftfartsavtal skall kunna ingås med gemenskapen är att alla aktuella länder först och främst kan bevisa att de uppfyller gemenskapens krav vad gäller luftfartsskydd och flygsäkerhet.

Luftfartsavtal med länderna på västra Balkan

Den 3 oktober 1996 bemyndigade rådet kommissionen att inleda förhandlingar med de dåvarande kandidatländerna om upprättande av det som senare blev känt som det gemensamma europeiska luftrummet, ECAA. Kommissionen planerar att fortsätta dessa förhandlingar med Bulgarien och Rumänien.

Kommissionen föreslår i sitt meddelande att rådet anpassar mandatet från 1996 till att även omfatta länderna på västra Balkan och att rådet bemyndigar kommissionen att inleda luftfartsförhandlingar med dessa länder. Avtalskonstruktionen är i princip uppbyggd kring ett multilateralt avtal med anslutande bilaterala protokoll innehållande tidsbestämda övergångslösningar för respektive land. Ett ingående av avtalet innebär att gemenskapens samlade regelverk på luftfartsområdet utvidgas geografiskt till att omfatta även de avtalslutande parterna.

Luftfartsavtal med vissa Medelhavsländer

Grannländer som deltar i Barcelonaprocessen är en grupp som bör prioriteras i det förhandlingsprojekt som avser den utvidgade gemenskapens luftfartsrelationer med tredje länder. För dessa länder gäller att de rättsliga, administrativa och ekonomiska ramarna inom vilka luftfarten är organiserad skiljer sig betydligt mellan länderna. När det gäller viktiga områden som flygsäkerhet, luftfartsskydd och flygledningstjänst är det enbart ICAO:s bestämmelser som är tillämpliga i gemenskapens förhållande med sina Medelhavspartners.

Eftersom länderna i Medelhavsområdet befinner sig i olika stadier i fråga om reformer och ekonomisk utveckling kan de förväntas framskrida i olika takt under det kommande årtiondet. Med detta i åtanke anser kommissionen att gemenskapens luftfartspolitik i förhållande till sina Medelhavspartners bör kännetecknas av viss flexibilitet, särskilt när det gäller övergångsperioder. Kommissionen rekommenderar således en modell med mer traditionella luftfartsavtal som framförhandlas med respektive land, s.k. Europa – Medelhavsavtal inom luftfarten. Enligt denna modell är varje part i huvudsak ansvarigt för tillämpningen av avtalen inom sitt respektive territorium.

Stränga flygsäkerhetsbestämmelser som innehåller samtliga de rutiner och normer som är tillämpliga inom gemenskapens territorium måste ingå som en integrerad del av alla avtal. Samma sak gäller luftfartsskydd.

Kommissionen anser att de länder som för närvarande erbjuder de bästa utsikterna för framgångsrika förhandlingar är, i tur och ordning, Marocko, Libanon och Jordanien.

Turkiet

Kommissionen avser inleda preliminära diskussioner med Turkiet i syfte att få till stånd ett luftfartssamarbete som är så omfattande som möjligt via ett luftfartsavtal mellan gemenskapen och Turkiet. För att uppnå ett sådant luftfartsavtal kommer senare ett förhandlingsmandat att begäras på grundval från resultatet av de nämnda diskussionerna.

1.2 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

Gemenskapens lagstiftning på luftfartsområdet.

Det bör påpekas att ingående av luftfartsavtal i enlighet med kommissionens ambitioner kommer att påverka förekommande bilaterala luftfartsavtal mellan Sverige och respektive tredje land.

1.3 Budgetära konsekvenser

Inga.

2 Ståndpunkter

2.1 Svensk ståndpunkt

Sverige ser generellt positivt på en liberalisering av den internationella luftfartsmarknaden. Det är emellertid en grundförutsättning att de länder med vilka avtal sluts kan uppvisa att de motsvarar gemenskapens krav när det gäller bland annat flygsäkerhet, luftfartsskydd och miljö.

2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

Ej kända.

2.3 Institutionernas ståndpunkter

Ej kända.

2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

SAS ser positivt på att kommissionen ges mandat att genomföra diskussioner med de grannländer som avses i meddelandet. SAS har idag flygningar både till västra Balkan och till länder i Medelhavsområdet och menar att en framtida eventuell expansion skulle underlättas i och med kommissionens initiativ. Även Luftfartsverket ser positivt på kommissionens förslag men framhåller vikten av ländernas anpassning till gemenskapens krav på framför allt flygsäkerhetsområdet.

3 Övrigt

2003/04:FPM75

3.1 Fortsatt behandling av ärendet

Sannolikt kan frågan tas upp inom ramen för transportrådet tidigast under våren 2004.

3.2 Rättslig grund och beslutsförfarande

3.3 Fackuttryck/termer

ECAA= European Civil Aviation Area

ICAO = International Civil Aviation Organisation