

CS

CS

CS



KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 1.10.2008
KOM(2008) 596 v konečném znění

SDĚLENÍ KOMISE

Společný letecký prostor se sousedními zeměmi do roku 2010 – zpráva o pokroku

SDĚLENÍ KOMISE

Společný letecký prostor se sousedními zeměmi do roku 2010 – zpráva o pokroku

1. PROČ SPOLEČNÝ LETECKÝ PROSTOR SE SOUSEDNÍMI ZEMĚMI DO ROKU 2010?

1. Rada v „Závěrech o rozvoji programu vnější politiky Společenství v oblasti letectví“ ze dne 27. června 2005 uvítala pokrok dosažený při vytváření širšího společného evropského leteckého prostoru (CAA) do roku 2010 s účastí zemí sousedících s EU.
2. Společný evropský letecký prostor je součástí širších cílů politiky Společenství v oblasti letecké dopravy a společně se souhrnnými dohodami o letecké dopravě s klíčovými globálními partnery z EU a takzvanými „horizontálními dohodami“ představuje základní pilíř této politiky. CAA také doplňuje širší cíle Evropské politiky sousedství, jejímž prostřednictvím Společenství podporuje stabilitu a udržitelný rozvoj na svých východních a jižních hranicích.
3. Efektivní doprava obecně a efektivní letecká doprava konkrétně mohou významným způsobem přispět k hospodářskému rozvoji, technické spolupráci a mezilidským kontaktům mezi EU a sousedními zeměmi. Kromě toho dohody o CAA tím, že umožňují plnou účast v jedné z hlavních oblastí jednotného trhu, poskytují příklad a podnět k další hospodářské integraci partnerských zemí do EU.
4. V souvislosti s rozšířenou Unií pro Středomoří¹ a stále užšími vazbami mezi EU a jejími východními sousedy se CAA stává stále důležitější. Jeho konečným cílem by mělo být vytvoření jednotného celoevropského trhu letecké dopravy založeného na společném souboru pravidel, který by zahrnoval až 60 zemí s přibližně jednou miliardou obyvatel. Jen v roce 2007 bylo mezi EU a jejími sousedními zeměmi v Evropě, východní Evropě, střední Asii, Středomoří a na Středním východě² přepraveno 120 milionů cestujících, což ve srovnání s rokem 2004 představuje nárůst o 20 %. Tento objem dopravy představuje více než 45 % letecké dopravy mezi EU a třetími zeměmi³.
5. Evropská letecká doprava se rychle mění, EU se stává její hlavní institucionální a regulační hybnou silou. To klade na Společenství další zodpovědnosti, kterými by se měla zajistit řádná účast sousedících států. Navíc, hlavní problémy, jako je udržení vysoké úrovně bezpečnosti a ochrany letectví, optimalizace řízení letového provozu

¹ Iniciativa Barcelonský proces: Unie pro Středomoří byla zahájena v Paříži dne 13. července 2008. Jejím cílem je dodat partnerství nový impuls, nabídnout vyváženější správu a lepší zviditelnění (Sdělení Komise – Barcelonský proces: Unie pro Středomoří, KOM (2008) 319 v konečném znění.

² Albánie, Alžírsko, Arménie, Ázerbájdžán, Bělorusko, Bosna a Hercegovina, Chorvatsko, Egypt, Gruzie, Island, Izrael, Jordánsko, Kazachstán, Kyrgyzstán, Libanon, Libye, Moldavská republika, Černá hora, Maroko, Norsko, Palestina, Rusko, Švýcarsko, Sýrie, Tádžikistán, Tunisko, Turecko, Turkmenistán, Ukrajina, Uzbekistán, Bývalá jugoslávská republika Makedonie a Srbsko a Kosovo podle rezoluce RB OSN 1244/99.

³ Celkový počet cestujících přepravených letecky mezi letišti uvnitř EU a letišti vně EU již v roce 2006 dosáhl 250 milionů (Eurostat, Statistics in Focus – Transport, 52/2008).

(ATM) nebo boj proti změně klimatu, nejsou vymezeny hranicemi Společenství a sousední země by se měly vyzvat k účasti na projektech připravovaných EU za účelem řešení těchto problémů.

6. Společenství si stanovilo na rozvoj CAA cílový termín rok 2010 a prostřednictvím tohoto sdělení hodnotí pokrok, jehož bylo v této oblasti dosud dosaženo. Od vzniku CAA bylo získáno mnoho zkušeností. Tyto zkušenosti by měly být využity na zvýšení účinnosti projektu a dodání dalších impulsů.

2. DOSAVADNÍ VÝSLEDKY

2.1. Flexibilní projekt založený na individuálním přístupu k jednotlivým zemím

7. CAA zahrnuje různé země. Ačkoli EU nabízí všem partnerům navázání hlubších vztahů ve stejné míře, individuální přístup k jednotlivým zemím – stejně jako Evropská politika sousedství – umožňuje flexibilitu a rozlišení. Existuje takové množství možných reakcí, kolik je jednotlivých partnerských zemí, a to v závislosti na dané politické situaci každého partnera, na jeho ambicích s ohledem na vztahy k EU, jeho reformní agendě a dosaženém pokroku.
8. Začátky CAA sahají do roku 1993, kdy bylo v rámci Dohody o Evropském hospodářském prostoru⁴ dosaženo nejrozsáhlejší integrace třetích zemí s politikou EU v oblasti letectví. V důsledku toho se Norsko, Island a Lichtenštejnsko účastní jednotného leteckého trhu za stejných podmínek jako členské státy EU. Podobně se prostřednictvím zvláštní dohody o letecké dopravě, která vstoupila v platnost v roce 2002, dosáhlo vysokého stupně integrace se Švýcarskem⁵. Od té doby byla k účasti na projektu vyzvána řada ostatních zemí. V současné době existují dva hlavní koncepty, na jejichž základě EU uskutečňuje rozvoj CAA – koncept jednotného leteckého trhu a koncept evropsko-středomořské dohody o letectví.
9. Koncepte jednotného leteckého trhu se užívá v případě zemí, které se už podílejí na celoevropském institucionálním rámci letecké dopravy, jako je např. Západní Balkán, a které zahájily přibližování právních předpisů s EU prostřednictvím své účasti v organizacích, jako je Eurocontrol nebo Sdružené letecké úřady. Dohody vycházející z tohoto konceptu umožňují úplnou integraci partnerské země do jednotného leteckého trhu, často ještě před jejich přistoupením k EU. Komise na základě konceptu jednotného leteckého trhu zahájila intenzivní vyjednávání o letecké dopravě s Ukrajinou.
10. Evropsko-středomořská dohoda o letecké dopravě, která umožňuje vysoký stupeň harmonizace právních předpisů, postupné otevírání trhu a větší investiční možnosti, byla uzavřena s Marokem a představuje východisko pro budoucí dohody o letecké dopravě s partnery EU ve středomořském regionu. Na základě tohoto modelu začne Komise s pověřením Rady intenzivně vyjednávat o letecké dopravě s Izraelem a Jordánskem. Komise podporuje rozvoj CAA ve středomořském regionu prostřednictvím ambiciózního „evropsko-středomořského leteckého programu“

⁴ Dohoda o Evropském hospodářském prostoru, Úř. věst. L 1/1994, 3.1.1994, s. 3.

⁵ Dohoda o letecké dopravě mezi Evropským společenstvím a Švýcarskou konfederací, Úř. věst. L 114/2002, 30.4.2002, s. 73.

vytvořeného v rámci Evropsko-středomořského dopravního fóra⁶, jež je zaměřený na sblížení právních předpisů států MEDA s právními předpisy EU v oblasti letecké dopravy, na zvýšení bezpečnosti a ochrany letectví v regionu a na posilování spolupráce v záležitostech ATM.

11. Spolupráce s černomořskou oblastí a střední Asií je zaměřena na technickou pomoc a výměnu odborníků, přičemž se partnerské země seznamují s právními předpisy EU v oblasti letecké dopravy, čímž se zvyšuje úroveň bezpečnosti v regionu. V roce 2009 Komise začne zemím v tomto regionu poskytovat další cílenou pomoc prostřednictvím projektu bezpečnosti a ochrany civilního letectví s rozpočtem 5 milionů EUR.
12. Komise v současné době pečlivě sleduje vývoj v sousedních oblastech, kde je možné řadu zemí považovat za potenciální kandidáty účasti v CAA. Ve středomořském regionu jsou dalšími přirozenými kandidáty Tunisko a Alžírsko, a to z důvodu značného potenciálu jejich trhů a silných hospodářských, kulturních a historických vazeb na Společenství. Pokud jde o východní sousedy EU, Komise vidí jako budoucí možné kandidáty Gruzii a Moldavskou republiku – obě země se již účastní celoevropských leteckých organizací a mají silné vazby na EU prostřednictvím akčních plánů Evropské politiky sousedství a ostatních specializovaných iniciativ.

2.2. Zvláštní případ Ruska a Turecka

13. Turecko s 23 miliony a Rusko s 10 miliony cestujících přepravených v roce 2007 letecky patří pro EU k nejdůležitějším leteckým trhům, které zažívají dynamický růst. Dosud však neexistuje žádný souhrnný a právně vyhovující rámec pro vztahy v letecké dopravě s těmito klíčovými partnery.
14. S ohledem na postavení Turecka jako přístupující země a jeho význam jako partnera v letecké dopravě by se tato země měla plně zapojit do CAA. Dosud se však pokrok zpomalil z důvodů neuznání integrovaného charakteru jednotného leteckého trhu ze strany Turecka a v důsledku přetrvávajících bezpečnostních otázek v oblasti ATM. Komise očekává, že by se situace měla ubírat pozitivním směrem, a bude pokračovat v rozvíjení konstruktivního dialogu s Tureckem. Takový pokrok by byl potřebný i ve vyjednávání o kapitole dopravy v rámci přístupových jednání s Tureckem. Prvním krokem by mělo být sladění bilaterálních dohod o letecké dopravě mezi členskými státy a Tureckem s právem Společenství.
15. Rusko je klíčovým sousedem rozšířené EU a důležitým leteckým trhem s dlouhou leteckou tradicí. Tento blízký vztah si vyžaduje zavedení řádného rámce pro spolupráci v otázkách letecké dopravy. Předpokladem však je, aby Ruská federace provedla dohodu o poplatcích za přelety nad Sibiří, které Rusko účtuje v rozporu s běžnou mezinárodní praxí. Této dohody bylo dosaženo na summitu EU-Rusko v listopadu 2006 a byla schválena ruskou vládou v listopadu 2006, avšak nebyla dosud podepsána. Podobně je třeba uvést v soulad s právem Společenství bilaterální dohody o letecké dopravě mezi Ruskem a členskými státy.

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

2.3. Značný pokrok v zabezpečení právní jistoty pro komerční provozovatele

16. Při uvádění bilaterálních dohod o letecké dopravě mezi členskými státy a sousedními zeměmi v soulad s právem Společenství bylo dosaženo značného pokroku. To zvyšuje právní jistotu provozovatelů leteckých společností na obou stranách, aniž by to ovlivňovalo rovnováhu přepravních práv mezi členskými státy a partnerskými zeměmi.
17. Horizontální dohody byly uzavřeny s Albánií, Arménií, Ázerbájdžánem, Bosnou a Hercegovinou, Chorvatskem, Bývalou jugoslávskou republikou Makedonie, Gruzií, Izraelem, Jordánskem, Kazachstánem, Kyrgyzstánem, Libanem, Moldavskou republikou, Černou Horou, Marokem, Ukrajinou a Srbskem. Kromě toho je možné, že by Společenství uznalo bilaterální dohody mezi Alžírskem, Běloruskem, Egyptem, Sýrií, Tádžikistánem, Turkmenistánem a Uzbekistánem a alespoň jedním členským státem.

3. PROVÁDĚNÍ DOHOD CAA – ZÍSKANÉ ZKUŠENOSTI

3.1. Osvědčený vzorec úspěšnosti

18. Více než dva roky po podpisu dohody o společném leteckém prostoru se západním Balkánem (ECAA)⁷ a první evropsko-středomořské dohody o letecké dopravě s Marokem⁸ jsou zjištění Komise, pokud jde o provádění CAA, vesměs pozitivní. Dohody přispěly k rychlým změnám v odvětví letecké dopravy partnerských zemí a ke zvýšenému počtu cestujících a leteckých společností létajících na nových trasách.
19. Obzvláště výrazný nárůst dopravy je možné pozorovat mezi EU a Marokem. V roce 2007 cestovalo na základě první evropsko-středomořské dohody o letecké dopravě více než 7,8 milionů cestujících; to představuje oproti roku 2006 nárůst o 18 %. Růst v rámci dohody ECAA byl mírnější, přičemž v roce 2007 bylo mezi EU a západním Balkánem přepraveno více než 6,6 milionů cestujících (nárůst 5 % oproti roku 2006).
20. Pokrok v provádění je pravidelně monitorován příslušnými smíšenými výbory, které se ukázaly být velmi užitečnými pro pravidelný přezkum dohod a při ulehčování provozu tím, že řeší praktické problémy, kterým občas čelí komerční provozovatelé. Někteří partneři ze západního Balkánu a z Maroka by měli být schopni dokončit první přechodnou fázi v rámci svých příslušných dohod do roku 2009.

3.2. Dvoupilířová agenda: otevření trhu a harmonizace právních předpisů

21. Politika Společenství v oblasti letecké dopravy ve vztahu k partnerským zemím je založena na dvoupilířové agendě zaměřené na tvorbu nových příležitostí na trhu a zabezpečení harmonizovaného právního prostředí. Jak již Komise zdůraznila⁹, tato dvoupilířová agenda není jen teoretickým modelem, ale i praktickou konstrukcí umožňující přizpůsobovat dohody o letecké dopravě specifickým požadavkům konkrétního případu. Při jednání s partnery s rozvinutými trhy a silným právním

⁷ Úř. věst. L 285/2006, 16.10.2006, s. 3.

⁸ Úř. věst. L 386/2006, 29.12.2006, s. 57.

⁹ „Rozvoj vnější politiky Společenství v oblasti letectví“, KOM(2005) 79 v konečném znění.

prostředím musí být přístup Společenství jiný než postup v případě zemí s velkým potenciálem, jež se však stále nacházejí v procesu přechodu, a s nerozvinutým právním a podnikatelským prostředím.

22. Partneri CAA mají silný potenciál rozvoje, přičemž letecká doprava může představovat důležitý katalyzátor pro uvolnění tohoto potenciálu. Je však potřebný individuální přístup s důkladným posouzením řady faktorů, jako je vyspělost trhu, ambice dané země, úroveň harmonizace s předpisy a normami EU a konkrétní zájmy Společenství a jeho členských států. V této souvislosti je v mnohých případech nejlogičtější použít vícefázový přístup s jasně navrženými přechodnými opatřeními.
23. Účinné a rychlé provádění *acquis* v oblasti letecké dopravy a jeho harmonické prosazování v rámci CAA zůstává stále pro většinu partnerských zemí a Společenství hlavním problémem. Vyplývá to zejména ze skutečnosti, že právní předpisy EU v oblasti letectví je nutné provádět do interních právních systémů partnerských zemí, zatímco pro členské státy EU je tento soubor právních předpisů přímo uplatnitelný a vykonatelný. To si žádá nejen technickou pomoc na podporu partnerských zemí při provádění právních předpisů, ale i účinné a inovační mechanismy v dohodách o CAA, které by podpořily prováděcí proces, umožnily sledování dosaženého pokroku a je-li to nutné, přijetí opatření na jejich prosazování v případě nedodržení dohod.

3.3. Dosažení subregionální integrace v dlouhodobějším horizontu

24. Pokud jde o ambice Společenství, nebylo by žádoucí, kdyby se omezovaly jen na rozvíjení sítě různých vztahů se sousedními zeměmi, protože spojení takových mnohostranných a dvoustranných dohod by mohlo případně vést k rozdílným právům a povinnostem v rámci CAA a zejména i mezi partnerskými zeměmi, což by omezovalo jejich šance na užší subregionální integraci.
25. Proto je vhodné, aby jednání se sousedními zeměmi a současně uznání specifických vlastností a citlivých míst každého konkrétního případu vedlo k určité soudržnosti. Z dlouhodobějšího hlediska a zejména po úplném ukončení procesu harmonizace právních předpisů v rozhodujícím počtu zemí jednoho regionu by mohlo dojít ke spojení jednotlivých dohod mezi těmito zeměmi a Společenstvím. Pomohlo by to zmenšit míru roztržičnosti CAA a rozdílnosti práv, povinností a příležitostí na trhu mezi zúčastněnými stranami. Za tímto účelem by Společenství mělo partnerským zemím soustavně navrhopvat zvláštní doložky, které by umožňovaly takové rozšíření, jako tomu bylo v případě dohod se západním Balkánem a Marokem.

3.4. Užší zapojení sousedních zemí do institucionálního a operačního rámce EU

26. Panevropská letecká doprava a role leteckých organizací v Evropě se mění. Skupina na vysoké úrovni pro budoucí rámec letecké dopravy požaduje, aby se EU stala hlavním motorem při stanovení právních předpisů pro evropské letectví a posilování vztahů se státy, jež nejsou členy EU¹⁰.
27. CAA a smíšené výbory, které spravují dohody, se ukázaly být při zintenzivňování proaktivní komunikace mezi EU a partnerskými zeměmi velmi důležitými. Avšak za

¹⁰ Skupina na vysoké úrovni pro budoucí evropský rámec letecké dopravy, 2007: „Rámec pro podporu zlepšení výkonnosti“.

účelem zajištění skutečné celoevropské „odpovědnosti“ CAA v tomto rychle se měnícím prostředí by Společenství mělo zajistit větší zapojení partnerských zemí do jeho institucionálního a / nebo operačního rámce.

28. Komise, která si je plně vědoma existence právních a institucionálních překážek vyplývajících ze Smlouvy o ES a příslušných právních předpisů Společenství, věří, že EU by měla vytvořit konzistentní přístup k otázce účasti partnerských zemí jako pozorovatelů v institucionálním rámci EU pro letectví nebo k jejich užšímu zapojení do programů Společenství v oblasti letectví a / nebo operačních iniciativ, když budou splněny nezbytné předpoklady. Dvě oblasti, které si v této souvislosti zaslouží zvláštní pozornost, jsou bezpečnost letectví a ATM.

3.4.1. *Zajištění panevropského rozměru letecké bezpečnosti*

29. Letecká bezpečnost zůstává hlavní prioritou ve vztahu k řadě sousedících zemí, přičemž je nutné, aby dostatečnou prioritou bylo i posilování vnitrostátních kontrolních funkcí. Je zřejmé, že všichni partneři, jež mají s EU vztahy v rámci CAA, musí prokázat svoji schopnost plnit alespoň normy ICAO a na tomto základě postupně provádět přísnější požadavky, jak předpokládají příslušné dohody CAA.

30. V důsledku rozšíření kompetencí EASA a rozhodnutí Evropské konference pro civilní letectví zrušit v polovině roku 2009 JAA je nutné nalézt vhodné řešení za účelem zachování panevropského rozměru letecké bezpečnosti. CAA nabízí nejkompaktnější odpověď na tuto otázku tím, že umožňuje, aby evropské země, které nejsou členy EU mohly spolupracovat s EASA a být úzce zapojeni do bezpečnostního systému EU. Povaha této spolupráce je však jiná než v rámci JAA, protože EASA není sdružením regulátorů, ale specializovaná agentura EU, která podporuje regulátora Společenství a vykonává množství úloh v oblasti kontroly bezpečnosti.

31. Evropské země, jež nejsou členy EU a podepsaly Chicagskou úmluvu a uzavřely se Společenstvím dohody, kterými přijaly a uplatňují základní nařízení EASA a jeho prováděcí pravidla, se mohou účastnit práce EASA, což zahrnuje i členství v jeho správní radě bez hlasovacích práv. Partnerské země mohou také spolupracovat se Společenstvím prostřednictvím pracovních dohod podepsaných s EASA, nebo mohou se Společenstvím uzavřít dohody o vzájemném uznávání.

3.4.2. *Budování jednotného evropského nebe za hranicemi EU*

32. Vytvoření jednotného trhu letecké dopravy v devadesátých letech 20. století a následný prudký nárůst objemu dopravy v Evropě nebyl doprovázen modernizací zařízení ATM. Pro ATM je v Evropě kromě toho stále charakteristická vysoká míra roztržitosti, což přispívá ke zbytečnému prodlužování letů s následnými dodatečnými náklady pro uživatele leteckého prostoru a k negativním vlivům na životní prostředí. S cílem řešit tuto neefektivnost Komise nyní představuje druhý balíček legislativních opatření na rychlejší dokončení SES a vytvoření nové generace systému ATM v rámci SESAR¹¹.

¹¹ Sdělení Komise: Jednotné evropské nebe II: k udržitelnějšímu a výkonnějšímu letectví v Evropě KOM(2008) 389 v konečném znění.

33. Hranice Společenství by neměly představovat překážku pro hladce fungující systém ATM. Aby se předešlo překážkám, zlepšila se interoperabilita a zvýšila bezpečnost a účinnost z hlediska životního prostředí, je nutné, aby se odpovídajícím způsobem zapojily i sousedící země. V současné době se prostřednictvím CAA již 38 zemí podílí na budování SES a účastní se operačních iniciativ ATM EU, včetně vytváření funkčních bloků vzdušného prostoru. Všichni partneři ECAA, i Švýcarsko, se jako pozorovatelé též účastní práce ve Výboru pro jednotné nebe. V dubnu 2008 byl zahájen program ISIS na podporu provádění právních předpisů SES v jihovýchodní Evropě, jak předpokládá dohoda ECAA¹². V zájmu Společenství je další rozšiřování SES na sousední země, přičemž se pro tyto účely jako logický prostředek jeví CAA. Aby se zajistila přiměřená účast partnerských zemí na tomto projektu, měly by se řádně zapojit i do institucionálního a / nebo operačního rámce.
34. Podobně, aby se zabezpečilo, že výhody modernizace ATM budou moci využívat i sousední země, měly by mít možnost účastnit se projektu SESAR. Z dlouhodobého hlediska by to znamenalo, že by se v partnerských zemích mohly zavést nejmodernější technologie a operační koncepty ATM, čímž by se zabezpečil nepřerušovaný systém ATM i za hranicemi EU. Podniky z třetích zemí, které podepsaly alespoň jednu dohodu o letecké dopravě s EU, jsou již nyní oprávněné žádat o členství ve společném podniku SESAR.

3.5. Udržitelný rozvoj společného evropského leteckého prostoru

35. Letecká doprava má dopad na životní prostředí jak na globální, tak místní úrovni, včetně přeshraničního dopadu. Na místní úrovni letečtí provozovatelé přispívají k hluku a znečištění vzduchu a na globální úrovni přispívají emise z letecké dopravy ke změně klimatu. Ačkoli letecká doprava v současnosti tvoří jen několik procent emisí skleníkových plynů, objem těchto emisí v mnohých zemích rychle roste a podle prognóz poroste i v budoucnosti. Pokud nebudou přijata opatření, znehodnotí tento nárůst úsilí ostatních odvětví o snížení emisí.
36. EU navrhuje komplexní přístup k řešení vlivu letecké dopravy na klima, což zahrnuje neustálé zlepšování ATM a větší investice do výzkumu technologií šetrnějších k životnímu prostředí. Samotná opatření však nebudou stačit na vyrovnání nárůstu emisí z letecké dopravy. Proto bude letecká doprava zahrnuta do systému EU pro obchodování s emisemi (ETS). Nedávno bylo dosaženo politické dohody o legislativě mezi Radou a Evropským parlamentem.
37. Za účelem usnadnění udržitelného rozvoje v oblasti letecké dopravy a zajištění přijetí účinných opatření na řešení vlivu letecké dopravy na životní prostředí je důležité spolupracovat se třetími zeměmi. Dohody o CAA by měly obsahovat příslušná ustanovení na dosažení tohoto cíle a měly by partnerské země podporovat v přijetí účinných opatření na řešení vlivů letecké dopravy na životní prostředí, jako je zavedení ETS nebo srovnatelných opatření.

¹² Provádění Jednotného evropského nebe v jihovýchodní Evropě vychází z předchozí iniciativy SEE FABA, která byla následně ukončena.

3.6. Potřeba podpory a jasné stanovení priorit technické pomoci

38. Harmonizace s normami EU nemusí být lehkým úkolem. Může s sebou nést komplexní přezkum primárních právních předpisů a zvláštních provozních řádů, rozvoj nových nástrojů kontroly bezpečnosti, vzdělávání personálu nebo dokonce organizační změny, jako je oddělení poskytování služeb od kontroly bezpečnosti anebo zřízení nezávislého orgánu pro vyšetřování nehod.
39. Reformy vyžadují od partnerských zemí přiměřenou úroveň praxe a kapacity. Jednou z běžných překážek v této souvislosti může být chybějící odpovídající organizace kontroly bezpečnosti nebo nedostatek zkušeného odborného personálu. Tyto nedostatky jsou ve většině případů výsledkem nedostatečného rozdělení zdrojů pro vnitrostátní orgány civilního letectví.
40. Problém nedostatečných správních kapacit a zdrojů se může kromě zabezpečení kvalifikované a odborné pomoci řešit také prostřednictvím spolupráce a slučování zdrojů. To však nezbytně neznamená, že bude potřebné zřídit zvláštní organizaci nebo se vzdát národní suverenity. Sdružování odborníků nebo společné kontrolní činnosti by mohly významně přispět k odstranění duplicitního úsilí a dosažení úspor z rozsahu. Například v oblasti ATM by se tato spolupráce nejúčinněji uskutečňovala prostřednictvím koncepce funkčních bloků vzdušného prostoru. Další oblastí, ve které by spolupráce mezi orgány mohla přinést značné výhody, je vyšetřování leteckých nehod.
41. Komise poskytuje technickou podporu všem zemím účastnícím se CAA. Zvláštní twinningový projekt letecké bezpečnosti v hodnotě 1 milionů EUR je určen Ukrajině. Již uvedený „Euromed Aviation Project“ s rozpočtem 5 milionů EUR byl zahájen s cílem poskytnout partnerům ve Středomoří cílenou technickou pomoc do roku 2011. V rámci programu ISIS se poskytuje podpora zemím západního Balkánu při provádění legislativy SES v rámci dohody ECAA. V projektu EASA – CARDS s rozpočtem 0,5 milionů EUR, který byl prováděn v roce 2008, byly zavedeny konvergenční plány pro provádění právních předpisů EU v oblasti letecké bezpečnosti na západním Balkáně a předpokládá se další pomoc pro tento region. Komise také pomáhá sousedním zemím při navrhování právních předpisů v oblasti letecké dopravy a organizuje setkání odborníků a studijní pobyty.
42. Komise bude pokračovat v poskytování technické pomoci partnerským zemím a podporovat slučování zdrojů za účelem zajištění jejich optimálního využití. V rámci dohod CAA je možné připravit zvláštní ustanovení, která budou zaměřena na priority technické pomoci a budou odkazovat na dostupné fondy nebo nástroje. Twinningové projekty jako vysoce účinný nástroj budování kapacit za účasti odborníků v oblasti letecké dopravy z členských států by se měly považovat za klíčový nástroj při poskytování pomoci ve prospěch správy letecké dopravy v sousedních zemích, které mají zavést právní předpisy EU.
43. Za účelem zajištění lepší koordinace technické pomoci pro sousední státy na podporu CAA je nezbytná užší výměna informací mezi Komisí, členskými státy a dárcovskými institucemi.

3.7. Rychlé provádění dohod CAA

44. Dohoda o ECAA se západním Balkánem byla podepsána v červnu 2006. Ačkoli všichni balkánští partneři s výjimkou jednoho ukončili své ratifikační postupy, více než dva roky po podpisu dohody ECAA byla tato ratifikována pouze 14 členskými státy. Podobně i evropsko-středomořskou dohodu s Marokem, která byla podepsána v prosinci 2006 a od té doby se předběžně provádí, ratifikovalo dosud jen 13 členských států.
45. Nyní je důležité zintenzívnit proces ratifikace dohod v členských státech, aby Společenství prokázalo svůj politický závazek k projektu CAA. V budoucnosti by se otázka rychlého provádění dohod CAA mohla řešit jejich uzavíráním spíše ve formě dohod se Společenstvím na základě článku 80 Smlouvy o ES než ve formě „smíšených“ dohody. Alternativně by se partnerským zemím mělo navrhnout předběžné uplatňování dohod k pevnému termínu s cílem zabezpečit rychlé provádění dohod.

4. ZÁVĚRY

46. Při uskutečňování cílů širšího CAA se dosáhlo značného pokroku. Ačkoli jsou tyto cíle ambiciózní a pravděpodobně nebude možné dokončit úkoly do roku 2010, jak Rada předpokládá, jednání s většinou východních a středomořských partnerů mají být zahájena nebo ukončena do roku 2010. Za účelem zajištění účinného provádění *acquis* EU v oblasti letectví partnerskými zeměmi a harmonického prosazování těchto ustanovení v rámci CAA je nutné vyvinout větší úsilí.
47. Komise bude pokračovat v rozvíjení CAA prostřednictvím důsledného monitorování provádění stávajících dohod, jak je uvedeno v tomto sdělení, a určením dalších potenciálních partnerů pro účast v projektu. V této souvislosti Komise členským státům v příloženém sdělení navrhuje zahájit komplexní jednání o letecké dopravě s Tuniskem a bude hodnotit přínosy zahájení jednání s Alžírskem, Gruzii a Moldavskou republikou s cílem předložit Radě v nadcházejících měsících příslušné návrhy.

Doprava mezi EU a sousedními regiony CAA (v milionech cestujících přepravených letecky)¹³

	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000
Západní Balkán	6,6	6,3	5,5	4,6	3,8	3,2	3,1	2,4
Severní Afrika	30	28	26	24	19	18	21	19
Blízký a Střední východ	7,3	7	7,2	6,9	5,8	5,2	6,6	6,9
Evropské republiky CIS	3,9	3,5	3,3	2,7	1,9	1,5	1,4	1,1
Středoasijské republiky CIS	0,7	0,7	0,7	0,7	0,6	0,5	0,5	0,5
EHP/ESVO	39	38	34	31	27	25	28	26
Turecko	23	21	24	21	17	18	17	14
Rusko	9,8	9,1	8,2	7,5	6,4	5,2	5,4	4
EU – CAA celkem	120,3	113,6	108,9	98,4	81,5	76,6	83	73,9

¹³ Geonomenklatura používaná jen pro účely této statistické analýzy.