

SK

SK

SK



KOMISIA EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV

Brusel, 1.10.2008
KOM(2008) 596 v konečnom znení

OZNÁMENIE KOMISIE

Spoločný letecký priestor so susednými krajinami do roku 2010 – Správa o pokroku

OZNÁMENIE KOMISIE

Spoločný letecký priestor so susednými krajinami do roku 2010 – Správa o pokroku

1. PREČO SPOLOČNÝ LETECKÝ PRIESTOR SO SUSEDNÝMI KRAJINAMI DO ROKU 2010?

1. Rada vo svojich „Záveroch o rozvoji programu vonkajšej politiky Spoločenstva v oblasti letectva“ z 27. júna 2005 uvítala pokrok v rozvoji rozšíreného Spoločného leteckého priestoru (CAA) so susednými krajinami EÚ do roku 2010.
2. Spoločný letecký priestor je súčasťou širších cieľov politiky Spoločenstva v oblasti letectva a spolu s komplexnými dohodami o leteckej doprave s kľúčovými globálnymi partnermi EÚ a s takzvanými „horizontálnymi dohodami“ predstavuje rozhodujúci pilier tejto politiky. Spoločným leteckým priestorom sa taktiež dopĺňajú širšie ciele európskej susedskej politiky (ESP), prostredníctvom ktorých Spoločenstvo presadzuje stabilitu a udržateľný rozvoj na svojich východných a južných hraniciach.
3. Efektívna doprava vo všeobecnosti a najmä efektívna letecká doprava môže významne prispievať k hospodárskemu rozvoju, odbornej spolupráci a medziľudským kontaktom medzi EÚ a susednými krajinami. Okrem toho dohody o CAA tým, že umožňujú úplnú účasť v jednej z kľúčových oblastí jednotného trhu, predstavujú príklad a stimul pre ďalšiu hospodársku integráciu partnerských krajín do EÚ..
4. V kontexte rozšírenej Únie pre Stredozemie¹ a stále užšieho prepojenia medzi EÚ a jej východnými susedmi sa CAA stáva ešte významnejším. Jeho konečným cieľom by malo byť vytvorenie jednotného celoeurópskeho trhu leteckej dopravy založeného na spoločnom súbore pravidiel, ktorého súčasťou by bolo asi 60 krajín s približne jednou miliardou obyvateľov. Len v roku 2007 sa medzi EÚ a jej susednými krajinami v Európe, východnej Európe, strednej Ázii, Stredozemí a na Strednom Východe² prepravilo viac ako 120 miliónov pasažierov, čo v porovnaní s rokom 2004 predstavuje nárast o viac ako 20 %. Tento objem dopravy predstavuje viac ako 45 % leteckej dopravy medzi EÚ a tretími krajinami³.

¹ Barcelonský proces: Únia pre Stredomorie sa začal v Paríži 13. júla 2008. Jeho cieľom je dodať partnerstvu nový impulz prostredníctvom vyrovnanejšieho riadenia a väčšieho zviditeľnenia (Oznámenie Komisie – Barcelonský proces: Únia pre Stredozemie, KOM(2008) 319 (v konečnom znení)).

² Albánsko, Alžírsko, Arménsko, Azerbajdžan, Bielorusko, Bosna a Hercegovina, Čierna Hora, Chorvátsko, Egypt, Gruzínsko, Island, Izrael, Jordánsko, Kazachstan, Kirgizsko, Libanon, Líbya, Maroko, Moldavsko, Nórsko, Palestína, Rusko, Sýria, Švajčiarsko, Tadžikistan, Tunisko, Turecko, Turkménsko, Ukrajina, Uzbekistan, Bývalá juhoslovanská republika Macedónsko, Srbsko, ako aj Kosovo podľa rezolúcie BR OSN 1244/99.

³ Počet všetkých pasažierov prepravených letecky medzi letiskami vnútri EÚ a letiskami mimo EÚ už v roku 2006 dosiahol 250 miliónov (Eurostat, Štatistika v kocke - Doprava, 52/2008).

5. Európska letecká doprava sa rýchlo mení, pričom EÚ sa stáva jej hlavnou inštitucionálnou a regulačnou hybnou silou. Pre Spoločenstvo sú s tým spojené ďalšie zodpovednosti, ktorými by sa mala zabezpečiť náležitá účasť susedných štátov. Okrem toho hlavné výzvy, ako je udržanie vysokej úrovne bezpečnosti a ochrany letectva, optimalizácia riadenia letovej prevádzky (ATM) alebo boj proti zmenám klímy, nie sú vymedzené len hranicami Spoločenstva a susedné krajiny by sa mali prizvať k účasti na projektoch realizovaných zo strany EÚ na riešenie týchto problémov.
6. Spoločenstvo si na vybudovanie CAA stanovilo cieľový termín rok 2010 a prostredníctvom tohto oznámenia sumarizuje pokrok, ktorý sa doteraz dosiahol. Od vzniku CAA sme sa mnohému priučili. Tieto skúsenosti by sa mali využiť na zvýšenie efektívnosti projektu a dodanie ďalších podnetov.

2. ČO SA DOTERAZ DOSIAHLO?

2.1. Flexibilný projekt založený na individuálnom prístupe k jednotlivým krajinám

7. Spoločný letecký priestor zahŕňa krajiny rozdielnej povahy. Hoci ponuka EÚ nadviazať hlbšie vzťahy platí rovnako pre všetkých partnerov, špecifický prístup ku každej krajine – ako pri ESP – umožňuje flexibilitu a diferenciaciu. Existuje toľko možných riešení, koľko je partnerských krajín, a to na základe politickej situácie každého partnera, jeho ambícií vo vzťahu k EÚ, jeho reformnej agendy a dosiahnutého pokroku.
8. Začiatky CAA siahajú do roku 1993, keď sa v rámci dohody o Európskom hospodárskom priestore⁴ dosiahla najrozsiahljšia integrácia tretích krajín s politikou EÚ v oblasti letectva. V dôsledku toho sa Nórsko, Island a Lichtenštajnsko zúčastňujú na jednotnom trhu leteckej dopravy za rovnakých podmienok ako členské štáty EÚ. Podobne sa prostredníctvom osobitnej dohody o leteckej doprave dosiahla veľmi vysoká miera integrácie aj so Švajčiarskom a funguje od roku 2002⁵. Odvtedy bolo na účasť v projekte vyzvaných veľa iných krajín. V súčasnosti existujú dve hlavné koncepcie, na základe ktorých EÚ uskutočňuje rozvoj CAA – koncepcia jednotného trhu leteckej dopravy a koncepcia euro-stredomorskej dohody o leteckej doprave.
9. Koncepcia jednotného trhu leteckej dopravy sa využíva v prípade krajín, ktoré sa už podieľajú na celoeurópskom inštitucionálnom rámci leteckej dopravy, ako sú krajiny západného Balkánu, a ktoré začali s aproximáciou právnych predpisov s EÚ prostredníctvom svojej účasti v organizáciách ako Eurocontrol alebo Spojené letecké úrady (JAA). Dohody vychádzajúce z tejto koncepcie umožňujú úplnú integráciu partnerskej krajiny v rámci jednotného trhu leteckej dopravy, pričom sa často predpokladá jej budúci vstup do EÚ. Komisia na základe koncepcie jednotného trhu leteckej dopravy začala taktiež komplexné rokovania o leteckej doprave s Ukrajinou.

⁴ Dohoda o Európskom hospodárskom priestore, Ú. v. ES L 1/1994, 3.1.1994, s. 3.

⁵ Dohoda medzi Európskym spoločenstvom a Švajčiarskou konfederáciou o leteckej doprave, Ú. v. ES L 114/2002, 30.4.2002, s. 73.

10. Euro-stredomorská letecká dohoda, ktorá umožňuje vysokú mieru harmonizácie právnych predpisov, postupné otváranie trhu a čoraz väčšie investičné príležitosti, sa uzavrela s Marokom a predstavuje východisko pre budúce dohody o leteckej doprave s partnermi EÚ v stredomorskom regióne. Na základe tohto modelu začne Komisia s poverením Rady intenzívne rokovať o leteckej doprave s Izraelom a Jordánskom. Komisia podporuje rozvoj CAA v stredomorskom regióne prostredníctvom ambiciózneho projektu euro-stredomorskej leteckej dopravy, ktorý bol pripravený v rámci Euro-stredomorského fóra o doprave⁶ a je zameraný na aproximáciu právnych predpisov krajín MEDA s právnymi predpismi EÚ v oblasti leteckej dopravy, na zvýšenie bezpečnosti a ochrany letectva v regióne a na posilnenie spolupráce v záležitostiach ATM.
11. Spolupráca s čiernomorskou oblasťou a so strednou Áziou sa sústreďuje na odbornú pomoc a výmenu expertov, pričom sa partnerské krajiny oboznamujú s právnymi predpismi EÚ v oblasti leteckej dopravy a zvyšuje sa súčasná úroveň bezpečnosti v regióne. V roku 2009 začne Komisia krajinám v tomto regióne poskytovať dodatočnú cieleňú pomoc prostredníctvom projektu bezpečnosti a ochrany civilného letectva s rozpočtom vo výške 5 miliónov EUR.
12. Komisia pozorne sleduje vývoj v susedných oblastiach, kde sa môže mnoho krajín považovať za ďalších potenciálnych kandidátov na účasť v CAA. V stredomorskom regióne sú ďalšími prirodzenými kandidátmi Tunisko a Alžírsko, a to z dôvodu značného potenciálu ich trhov a silných hospodárskych, kultúrnych a historických väzieb so Spoločenstvom. Pokiaľ ide o východných susedov EÚ, Komisia ako budúcich možných kandidátov vníma Gruzínsko a Moldavská republika – obe krajiny už pôsobia v celoeurópskych organizáciách pre leteckú dopravu a majú intenzívne spojenie s EÚ prostredníctvom akčných plánov ESP a iných špecializovaných iniciatív.

2.2. Osobitný prípad Ruska a Turecka

13. Turecko s 23 miliónmi a Rusko s 10 miliónmi pasažierov prepravených leteckou dopravou v roku 2007 predstavujú pre EÚ jeden z najdôležitejších trhov leteckej dopravy a zažívajú dynamický rast. Doteraz však stále neexistuje komplexný a právne vyhovujúci rámec vzťahov v oblasti leteckej dopravy s týmito kľúčovými partnermi.
14. Vzhľadom na postavenie Turecka ako prístupujúcej krajiny a jeho význam ako partnera v leteckej doprave by sa táto krajina mala plne zapojiť do CAA. Doposiaľ bol však pokrok spomalený pre neuznanie integrovaného charakteru jednotného trhu leteckej dopravy zo strany Turecka, ako aj v dôsledku pretrvávajúcich bezpečnostných problémov v oblasti ATM. Komisia očakáva, že by sa situácia mala uberať pozitívnym smerom, a bude pokračovať v rozvíjaní konštruktívneho dialógu s Tureckom. Takýto pokrok by bol taktiež potrebný v rokovaníach o kapitole dopravy v rámci prístupových rokovaní s Tureckom. Prvým krokom by malo byť zosúladenie bilaterálnych dohôd o leteckej doprave medzi členskými štátmi a Tureckom s právnymi predpismi Spoločenstva.

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

15. Rusko je kľúčovým susedom rozšírenej EÚ a dôležitým trhom leteckej dopravy s dlhou tradíciou v letectve. Tento blízky vzťah si vyžaduje zavedenie riadneho rámca spolupráce v otázkach leteckej dopravy. Predpokladom toho však je, aby Ruská federácia implementovala dohodu o platbách za prelety nad Sibírou, ktoré Rusko účtuje v rozpore s bežnou medzinárodnou praxou. Táto dohoda sa dosiahla na summite EÚ – Rusko v novembri 2006 a bola schválená ruskou vládou v novembri 2007, ešte však nebola podpísaná. Podobne treba s právnymi predpismi Spoločenstva uviesť do súladu aj bilaterálne dohody o leteckej doprave medzi Ruskom a členskými štátmi.

2.3. Značný pokrok v zabezpečení právnej istoty komerčných prevádzkovateľov

16. V zosúladovaní bilaterálnych dohôd o leteckej doprave medzi členskými štátmi a susednými krajinami s právnymi predpismi Spoločenstva sa dosiahol značný pokrok. To zvyšuje právnu istotu pri prevádzkovaní leteckých spoločností na oboch stranách bez dosahu na rovnováhu dopravných práv medzi členskými štátmi a partnerskými krajinami.
17. Horizontálne dohody sa uzavreli s Albánskom, Arménskom, Azerbajdžanom, Bosnou a Hercegovinou, Čiernou Horou, Chorvátskom, Bývalou juhoslovanskou republikou Macedónsko, Gruzínskom, Izraelom, Jordánskom, Kazachstanom, Kirgizskom, Libanom, Marokom, Moldavskou republikou, Ukrajinou a Srbskom. Okrem toho je možné, aby Spoločenstvo uznalo bilaterálne dohody medzi Alžírskom, Bieloruskom, Egyptom, Sýriou, Tadžikistanom, Turkménskom a Uzbekistanom a aspoň jedným členským štátom.

3. IMPLEMENTÁCIA DOHÔD O CAA – ZÍSKANÉ SKÚSENOSTI

3.1. Overený vzorec úspešnosti

18. Viac ako dva roky po podpísaní dohody o spoločnom európskom leteckom priestore s krajinami západného Balkánu (ECAA)⁷ a prvej euro-stredomorskej leteckej dohody s Marokom⁸ sú zistenia Komisie, pokiaľ ide o implementáciu CAA, vo všeobecnosti pozitívne. Týmito dohodami sa prispelo k rýchlym zmenám v sektore leteckej dopravy partnerských krajín a k zvýšeniu počtu pasažierov a leteckých spoločností lietajúcich na nových trasách.
19. Obzvlášť výrazný nárast dopravy je možné pozorovať medzi EÚ a Marokom. V roku 2007 cestovalo na základe prvej euro-stredomorskej leteckej dohody viac ako 7,8 milióna pasažierov, čo v porovnaní s rokom 2006 predstavuje nárast o 18 %. Rast v rámci dohody o ECAA bol miernejší, pričom v roku 2007 sa medzi EÚ a krajinami západného Balkánu prepravilo viac ako 6,6 milióna pasažierov (nárast o 5 % oproti roku 2006).
20. Pokrok v implementácii pravidelne monitorujú príslušné spoločné výbory, ktoré sa ukázali ako veľmi užitočné pri periodickom preskúmaní dohôd a pri uľahčovaní prevádzky tým, že riešia praktické problémy, ktorým príležitostne čelia komerční

⁷ Ú. v. EÚ L 285/2006 s. 3, 16.10.2006.

⁸ Ú. v. EÚ L 386/2006 s. 57, 29.12.2006.

prevádzkovatelia. Viaceré partnerské krajiny zo západného Balkánu a Maroko by mali byť schopné zavŕšiť prvú prechodnú etapu v rámci svojich príslušných dohôd do roku 2009.

3.2. Agenda s dvomi piliermi: otvorenie trhu a harmonizácia právnych predpisov

21. Politika Spoločenstva v oblasti letectva vo vzťahu k partnerským krajinám je vybudovaná na základe dvojpilierovej agendy zameranej na tvorbu nových príležitostí na trhu a zabezpečenie harmonizovaného regulačného prostredia. Ako už Komisia zdôraznila⁹, táto dvojpilierová agenda nie je len teoretickým modelom, ale aj praktickou konštrukciou, ktorá umožňuje prispôbovať dohody o leteckej doprave špecifickým požiadavkám každého prípadu. Teda, ak ide o partnerov s rozvinutým trhom a silným regulačným rámcom, prístup Spoločenstva musí byť iný ako prístup, ktorý sa uplatňuje v prípade krajiny s veľkým potenciálom, no stále v procese prechodu, a s nerozvinutým regulačným a podnikateľským prostredím.
22. Partneri CAA majú silný potenciál rozvoja, pričom letecká doprava môže predstavovať dôležitý katalyzátor pre uvoľnenie tohto potenciálu. Je však potrebný individuálny prístup s dôkladným zhodnotením mnohých faktorov, ako je vyspelosť trhu, ambície príslušnej krajiny, miera harmonizácie s právnymi predpismi a normami EÚ, ako aj konkrétne záujmy Spoločenstva a jeho členských štátov. V tejto súvislosti je v mnohých prípadoch najlogickejšie, ak sa použije postupný prístup s jasne navrhnutými prechodnými opatreniami.
23. Efektívna a rýchla implementácia *acquis* v oblasti letectva a jeho zladené presadzovanie v rámci CAA stále zostáva pre väčšinu partnerských krajín a Spoločenstvo hlavným problémom. Vyplýva to najmä zo skutočnosti, že právne predpisy EÚ v oblasti letectva je potrebné implementovať do interných právnych systémov partnerských krajín, zatiaľ čo pre členské štáty EÚ je tento súbor právnych predpisov priamo uplatniteľný a vykonateľný. To si vyžaduje nielen odbornú pomoc na podporu partnerských krajín pri implementovaní právnych predpisov, ale aj efektívne a inovačné mechanizmy v dohodách o CAA, ktorými by sa podporil implementačný proces, umožnilo monitorovanie dosiahnutého pokroku a prijatie opatrení na ich presadzovanie v prípade nedodržiavania dohôd, ak by to bolo potrebné.

3.3. Dosiahnutie subregionálnej integrácie v dlhodobejšom horizonte

24. Z hľadiska ambícií Spoločenstva by nebolo žiaduce, keby sa obmedzili len na rozvíjanie siete rozdielnych vzťahov so susednými krajinami, keďže spojenie takýchto mnohostranných a dvojstranných dohôd by mohlo prípadne viesť k rozdielnym právam a povinnostiam v rámci CAA a, čo je najdôležitejšie, aj medzi samotnými partnerskými krajinami, čo by obmedzovalo ich šance na užšiu subregionálnu integráciu.
25. Preto je vhodné, aby rokovania so susednými krajinami popri uznaní osobitných črt a citlivých miest každého konkrétneho prípadu viedli aj k určitej súdržnosti. V dlhodobejšom horizonte a najmä, keď sa proces harmonizácie právnych predpisov

⁹ Rozvoj vonkajšej politiky Spoločenstva v oblasti letectva, KOM(2005) 79 v konečnom znení.

v rozhodujúcom počte krajín jedného regiónu úplne ukončí, mohlo by dôjsť k spojeniu individuálnych dohôd medzi týmito krajinami a Spoločenstvom. Pomohlo by to zmenšiť mieru fragmentácie CAA a odlišnosti práv, povinností a príležitostí na trhu medzi zúčastnenými stranami. Preto by Spoločenstvo malo dôsledne navrhovať partnerským krajinám osobitné doložky, ktoré by umožňovali takéto rozšírenie, ako to bolo v prípade dohôd s krajinami západného Balkánu a Marokom.

3.4. Užšie zapojenie susedných krajín do inštitucionálneho a operačného rámca EÚ

26. Prostredie celoeurópskej leteckej dopravy a úloha leteckých organizácií v Európe sa mení. Skupina na vysokej úrovni pre budúci európsky regulačný rámec pre oblasť letectva žiada, aby EÚ zaujala pozíciu hlavného stanovovateľa programu regulácie európskeho letectva a posilňovania vzťahov s európskymi štátmi mimo EÚ¹⁰.
27. Spoločný letecký priestor a spoločné výbory, ktoré spravujú dohody, sa ukázali ako veľmi nápomocné pri zintenzívňovaní proaktívnej komunikácie medzi EÚ a partnerskými krajinami. Aby sa však zabezpečilo skutočné celoeurópske „vlastníctvo“ CAA v tomto rýchlo sa meniacom prostredí, Spoločenstvo by malo zaistiť väčšiu angažovanosť partnerských krajín v jeho inštitucionálnom a/alebo operačnom rámci.
28. Komisia, ktorá si plne uvedomuje prítomnosť právnych a inštitucionálnych prekážok vyplývajúcich zo Zmluvy o ES a príslušných právnych predpisov Spoločenstva, verí, že by EÚ mala vytvoriť konzistentný prístup k otázke účasti partnerských krajín ako pozorovateľov v inštitucionálnom rámci EÚ pre letectvo alebo k ich väčšej účasti v programoch a/alebo operačných iniciatívach Spoločenstva v oblasti letectva, keď sa splnia nevyhnutné predpoklady. Dve oblasti, ktoré si v tejto súvislosti zaslúžia osobitnú pozornosť, sú bezpečnosť letectva a ATM.

3.4.1. Zaistenie celoeurópskej dimenzie bezpečnosti letectva

29. Kľúčovou prioritou vo vzťahu k mnohým susedným krajinám ostáva bezpečnosť letectva, pričom posilňovanie vnútroštátnych kontrolných funkcií musí mať naďalej dostatočnú prioritu. Je zrejmé, že všetci partneri, ktorí majú s EÚ vzťahy v rámci CAA, musia preukázať svoju schopnosť plniť aspoň normy ICAO a na tomto základe postupne zavádzať prísnejšie požiadavky, ako sa to predpokladá v príslušných dohodách o CAA.
30. V dôsledku rozšírenia kompetencií EASA a rozhodnutia Európskej konferencie civilného letectva zrušiť v polovici roka 2009 JAA je potrebné nájsť vhodné riešenia, aby sa zachovala celoeurópska dimenzia bezpečnosti letectva. Spoločný letecký priestor ponúka najkomplexnejšiu odpoveď na túto otázku, keďže umožňuje, aby európske krajiny mimo EÚ spolupracovali s EASA a boli užšie prepojené s bezpečnostným systémom EÚ. Povaha tejto spolupráce je však iná ako v rámci JAA, pretože EASA nie je združenie regulátorov ale špecializovaná agentúra EÚ, ktorá podporuje regulátora Spoločenstva a vykonáva množstvo úloh v oblasti kontroly bezpečnosti.

¹⁰ Skupina na vysokej úrovni pre budúci európsky regulačný rámec pre oblasť letectva, 2007: „Rámec pre zlepšenie výkonnosti“.

31. Európske krajiny mimo EÚ, ktoré sú signatármi Chicagského dohovoru a uzavreli so Spoločenstvom dohody, ktorými prijali a uplatňujú východiskové nariadenie EASA a jeho vykonávacie predpisy, sa môžu zúčastniť na práci EASA, čo zahŕňa aj členstvo v jeho správnej rade bez hlasovacích práv. Partnerské krajiny môžu tiež spolupracovať so Spoločenstvom prostredníctvom pracovných dohôd podpísaných s EASA, alebo môžu so Spoločenstvom uzavrieť dohody o vzájomnom uznávaní.

3.4.2. *Budovanie jednotného európskeho vzdušného priestoru (SES) za hranicami EÚ*

32. Vytvorenie jednotného trhu leteckej dopravy v deväťdesiatych rokoch 20. storočia a následný prudký nárast objemu dopravy v Európe nesprievádzala modernizácia zariadení ATM. Pre ATM v Európe je okrem toho stále charakteristická vysoká miera fragmentácie, čo prispieva k zbytočnému predlžovaniu letov s následnými ďalšími nákladmi užívateľov leteckého priestoru a negatívnym vplyvom na životné prostredie. S cieľom riešiť tento nedostatok efektívnosti Komisia v súčasnosti predstavila druhý balík legislatívnych opatrení na rýchlejšie dovŕšenie SES a vytvorenie novej generácie systému ATM v rámci SESAR¹¹.

33. Hranice Spoločenstva by nemali predstavovať prekážku pre hladko fungujúci systém ATM. S cieľom vyhnúť sa problémovým miestam, zlepšiť interoperabilitu a zvýšiť bezpečnosť a efektívnosť z hľadiska životného prostredia je potrebné, aby sa primerane zapojili aj susedné štáty. V súčasnosti sa prostredníctvom CAA už 38 krajín podieľa na budovaní SES a zúčastňuje sa na operačných iniciatívach ATM EÚ vrátane vytvorenia funkčných blokov vzdušného priestoru. Všetci partneri ECAA, ako aj Švajčiarsko, sa ako pozorovatelia taktiež podieľajú na práci výboru pre jednotný vzdušný priestor. V apríli 2008 sa začal program ISIS na podporu implementácie právnych predpisov SES v juhovýchodnej Európe, ako sa to predpokladá v dohode o ECAA¹². V záujme Spoločenstva je ďalšie rozširovanie SES na susedné krajiny, pričom sa ako logický prostriedok na tieto účely javí CAA. Aby sa zaistila primeraná účasť partnerských krajín na tomto projekte, mali by byť taktiež riadne zapojené do jeho inštitucionálneho a/alebo operačného rámca.

34. Podobne, aby sa zabezpečili výhody z modernizácie ATM aj pre susedné krajiny, tieto krajiny by mali mať možnosť podieľať sa na SESAR. Z dlhodobého hľadiska by to znamenalo, že by sa v partnerských krajinách mohli zaviesť najmodernejšie technológie a operačné koncepcie ATM, čím by sa zabezpečil neprerušovaný systém ATM aj za hranicami EÚ. Podniky z tretích krajín, ktoré podpísali aspoň jednu dohodu o leteckej doprave s EÚ, sú už teraz oprávnené žiadať o členstvo v spoločnom podniku SESAR.

3.5. **Trvalý rozvoj Spoločného leteckého priestoru**

35. Letecká doprava má vplyv na životné prostredie tak na globálnej ako aj miestnej úrovni vrátane cezhraničného dosahu. Na miestnej úrovni prevádzkovanie leteckej dopravy prispieva k hlučnosti a znečisteniu ovzdušia a na globálnej úrovni emisie z leteckej dopravy prispievajú k zmenám klímy. Hoci letecká doprava v súčasnosti

¹¹ Oznámenie Komisie: Jednotný európsky vzdušný priestor II: smerom k udržateľnejšej a výkonnejšej leteckej doprave, KOM(2008) 389 v konečnom znení.

¹² Implementácia jednotného európskeho vzdušného priestoru v juhovýchodnej Európe vychádza z predchádzajúcej iniciatívy SEE FABA, ktorá sa následne ukončila.

tvorí len niekoľko percent emisií skleníkových plynov, objem týchto emisií v mnohých krajinách rýchlo narastá a podľa prognóz bude stúpať aj v budúcnosti. Ak sa nepodniknú žiadne kroky, tento nárast znehodnotí úsilie iných sektorov o zníženie emisií.

36. EÚ navrhuje komplexný prístup k riešeniu vplyvu leteckej dopravy na klímu, ktorý zahŕňa trvalé skvalitňovanie ATM a väčšie investície do výskumu technológií šetrnejších pre životné prostredie. Tieto opatrenia samotné však nebudú postačovať na vykompenzovanie nárastu emisií z leteckej dopravy. Preto bude letecká doprava zahrnutá do systému obchodovania s emisnými kvótami v EÚ (ETS). V súčasnosti sa dosiahla politická dohoda o legislatíve medzi Radou a Európskym parlamentom.
37. Aby sa napomohol udržateľný rozvoj v sektore leteckej dopravy a zaistilo sa prijatie účinných opatrení na riešenie vplyvu leteckej dopravy na životné prostredie, je dôležité pracovať aj s tretími krajinami. Dohody o CAA by mali obsahovať príslušné opatrenia na dosiahnutie tohto cieľa a mali by podnecovať partnerské krajiny, aby prijali účinné opatrenia na riešenie vplyvov leteckej dopravy na životné prostredie, ako je zavedenie ETS alebo porovnateľné opatrenia.

3.6. Nevyhnutná podpora a jasné stanovenie priorít odbornej pomoci

38. Harmonizácia s normami EÚ nemusí byť ľahká úloha. Môže so sebou niesť komplexnú revíziu primárnej legislatívy a osobitných prevádzkových predpisov, vytvorenie nových nástrojov kontroly bezpečnosti, vzdelávanie personálu alebo dokonca organizačné zmeny, ako je oddelenie poskytovania služieb od kontroly bezpečnosti alebo zriadenie nezávislého orgánu pre vyšetrowanie nehôd.
39. Reformy si od partnerských krajín vyžadujú primeranú úroveň odbornosti a schopností. Jednou z bežných prekážok v tejto súvislosti môže byť chýbajúca vhodná organizácia na kontrolu bezpečnosti alebo nedostatok skúseného odborného personálu. Tieto nedostatky sú vo väčšine prípadov výsledkom nedostatočného rozdelenia zdrojov pre vnútroštátne orgány civilného letectva.
40. Problém nedostatočných administratívnych kapacít a zdrojov je možné okrem zabezpečenia kvalifikovanej a odbornej pomoci riešiť aj prostredníctvom užšej spolupráce a združovania zdrojov. To nemusí nevyhnutne znamenať, že bude potrebné zriadiť osobitnú organizáciu alebo sa vzdať vnútroštátnej suverenity. Združovanie expertov alebo spoločné kontrolné činnosti by mohli významne prispieť k odstráneniu duplicitného úsilia a k dosiahnutiu úspor z rozsahu. Napríklad v oblasti ATM by sa takáto spolupráca najefektívnejšie uskutočňovala prostredníctvom koncepcie funkčných blokov vzdušného priestoru. Ďalšou oblasťou, v ktorej by spolupráca medzi orgánmi mohla priniesť značné výhody, je vyšetrowanie leteckých nehôd.
41. Komisia poskytuje odbornú pomoc všetkým krajinám, ktoré sa podieľajú na CAA. Špecializovaný twinningový projekt bezpečnosti letectva v hodnote 1 milión EUR sa zabezpečuje pre Ukrajinu. Už uvedený projekt euro-stredomorskej leteckej dopravy s rozpočtom 5 miliónov EUR sa spustil so zámerom poskytnúť partnerom v regióne Stredomoria cieleňú technickú pomoc do roku 2011. V rámci programu ISIS sa zabezpečuje podpora pre krajiny západného Balkánu pri implementácii legislatívy SES v rámci dohody o ECAA. V projekte EASA – CARDS s rozpočtom 0,5 milióna

EUR, ktorý sa realizoval v roku 2008, sa zaviedli konvergenčné plány na implementáciu právnych predpisov EÚ v oblasti bezpečnosti na západnom Balkáne a predpokladá sa ďalšia pomoc pre tento región. Komisia taktiež pomáha susedným krajinám pri navrhovaní právnych predpisov v oblasti leteckej dopravy a organizuje stretnutia expertov a študijné pobyty.

42. Komisia bude pokračovať v poskytovaní odbornej pomoci partnerským krajinám a podporovať združovanie zdrojov, aby sa zabezpečilo ich optimálne využitie. V rámci dohôd o CAA je možné vytvoriť špecializované ustanovenia, ktoré budú zamerané na priority odbornej pomoci a bude sa v nich poukazovať na dostupné finančné prostriedky alebo nástroje. Twinningové projekty ako vysokoúčinný nástroj budovania kapacít za účasti expertov v oblasti leteckej dopravy z členských štátov by sa mali považovať za kľúčový nástroj pri poskytovaní pomoci v prospech administratívy leteckej dopravy v susedných krajinách, ktoré majú zaviesť právne predpisy EÚ.
43. Na zaistenie lepšej koordinácie odbornej pomoci pre susedné krajiny na podporu CAA je taktiež nevyhnutná užšia výmena informácií medzi Komisiou, členskými štátmi a donorskými inštitúciami.

3.7. Rýchla implementácia dohôd o CAA

44. Dohoda o ECAA so Západným Balkánom bola podpísaná v júni 2006. Hoci všetci balkánski partneri okrem jedného ukončili svoje ratifikačné procesy, viac ako dva roky po jej podpísaní dohodu o ECAA ratifikovalo len 14 členských štátov. Podobne aj euro-stredomorskú leteckú dohodu s Marokom, ktorá bola podpísaná v decembri 2006 a odvtedy sa predbežne uplatňuje, doteraz ratifikovalo len 13 členských štátov.
45. Teraz je dôležité zintenzívniť proces ratifikácie dohôd v členských štátoch, aby sa demonštroval politický záväzok Spoločenstva vo vzťahu k projektu CAA. V budúcnosti by sa otázka rýchlej implementácie dohôd o CAA mohla riešiť ich uzatvorením skôr vo forme dohôd so Spoločenstvom na základe článku 80 Zmluvy o ES, než ako „zmiešaných“ dohôd. Ako alternatíva by sa partnerským krajinám malo ponúknuť predbežné uplatňovanie dohôd k pevnému termínu, s cieľom zabezpečiť rýchlu implementáciu týchto dohôd.

4. ZÁVERY

46. Pri uskutočňovaní cieľov širšieho CAA sa dosiahol značný pokrok. Hoci sú tieto ciele ambiciózne a pravdepodobne nebude možné ukončiť úlohy do roku 2010, ako to očakáva Rada, rokovania s väčšinou východných a stredomorských partnerov sa majú začať alebo ukončiť do konca desaťročia. Na zaistenie efektívnej implementácie acquis EÚ v oblasti letectva partnerskými krajinami a zladeného presadzovania týchto ustanovení v rámci CAA je však potrebné väčšie úsilie.
47. Komisia bude pokračovať v rozvíjaní CAA prostredníctvom obozretného monitorovania implementácie existujúcich dohôd, ako sa uvádza v tomto oznámení, ako aj identifikovaním ďalších potenciálnych partnerov pre účasť v tomto projekte. V tomto kontexte Komisia v sprievodnom oznámení navrhuje členským štátom začať komplexné rokovania o leteckej doprave s Tuniskom a bude pozorne hodnotiť prínos

otvorenia rokovaní s Alžírskom, Gruzínskom a Moldavskou republikou s cieľom v nadchádzajúcich mesiacoch predložiť Rade príslušné návrhy.

Doprava medzi EÚ a susednými regiónmi CAA (v miliónoch pasažierov prepravených letecky)¹³

	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000
Západný Balkán	6,6	6,3	5,5	4,6	3,8	3,2	3,1	2,4
Severná Afrika	30	28	26	24	19	18	21	19
Blízky a Ďaleký Východ	7,3	7	7,2	6,9	5,8	5,2	6,6	6,9
Republiky SNŠ v Európe	3,9	3,5	3,3	2,7	1,9	1,5	1,4	1,1
Republiky SNŠ v strednej Ázii	0,7	0,7	0,7	0,7	0,6	0,5	0,5	0,5
EHP/EZVO	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
EÚ – CAA spolu	120,3	113,6	108,9	98,4	81,5	76,6	83	73,9

¹³ Geo-nomenklatúra použitá len na účel tejto štatistickej analýzy.