



KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 11.03.2005
KOM(2005) 79 v konečném znění

SDĚLENÍ KOMISE

Rozvoj vnější politiky Společenství v oblasti letectví

{SEC(2005) 336}

SDĚLENÍ KOMISE

Rozvoj vnější politiky Společenství v oblasti letectví

1. NOVÉ SOUVISLOSTI

1. Rozsudky Soudního dvora Evropských společenství ze dne 5. listopadu 2002 nazvané „Otevřené nebe“¹ se staly východiskem pro vnější politiku Společenství v oblasti letectví (ES), kterou toto sdělení hodlá rozvinout vzhledem k hospodářskému významu pro evropský průmysl.

Tato judikatura potvrzuje pravomoci Společenství v oblasti mezinárodních leteckých služeb. Zatímco byly tyto služby tradičně upraveny dvoustrannými smlouvami mezi státy, s Evropskými společenstvími vchází do vnějších vztahů v oblasti letectví nový významný aktér.

2. Aby byla tato změna úspěšně uskutečněna, byl přijat progresivní přístup. Ve dvou sděleních² která následovala po těchto rozsudcích, Evropská komise stanovila obecné zásady a mechanismy jako právní a zároveň politickou odpověď na tuto novou situaci. Orgány a členské státy začaly od té doby rozvíjet formy činnosti a spolupráce v oblasti mezinárodní letecké dopravy.

Z právního hlediska znamenají rozsudky „Otevřené nebe“, že členské státy nemohou při jednání o dohodách o mezinárodních leteckých službách postupovat jednotlivě ; s těmito službami se od nynějška musí zacházet jako s předmětem společného zájmu ES. To především znamená, že 2000 současných dvoustranných dohod musí být upraveno tak, aby byly v souladu s právem Společenství. Za tímto účelem je třeba rozvinout mezi členskými státy a Společenstvím novou komplementaritu, jinak se navzájem ochromí, zvláště pokud jde o hospodářské subjekty.

Z hospodářského a politického hlediska je provádění vnější politiky v oblasti letectví provázeno snahou ES posunout reformu mezinárodního civilního letectví směrem k větší pružnosti a otevřenosti prostřednictvím jak dvoustranných tak mnohostranných opatření. Konkrétně to například znamená rozvíjet dohody už ne mezi členskými státy a třetími zeměmi, ale mezi ES a těmito zeměmi podle dvou neoddělitelných součástí agendy:

- *prostřednictvím co největší otevřenosti trhu a investičních možností vytvářet nové hospodářské možnosti.* Tento přístup by měl mít podobně jako u vnitřního trhu pozitivní účinky jak na uživatele, kteří budou moci využívat lepší, rozmanitější a levnější služby, tak na hospodářské subjekty, které tak získají nové příležitosti a konkurenceschopnost. Hospodářská otevřenost by tedy měla sloužit jako katalyzátor inovace ve prospěch celého odvětví;

¹ Věci 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 v konečném znění (19. listopadu 2002) a KOM (2003) 94 v konečném znění (26. února 2003)

- *Zajistit rovné podmínky hospodářské soutěže*, tedy podporovat sjednocení právních předpisů, ať už jde o hospodářské podmínky týkající se uplatnění na trzích (provádění práva hospodářské soutěže, politické dotace nebo normy úžeji spojené s letectvím jako jsou rezervační systémy a služby během mezipřistání...) nebo normy z oblasti sociální, životního prostředí a letové bezpečnosti.

Uvedené dvě stránky se navzájem podporují, aby spolu vytvořily ambiciózní a vyrovnaný model, který slouží ES jako referenční bod v přístupu k mezinárodním vztahům v letecké dopravě. To neznamená, že se jedná o nedotknutelný model: každá případně navržená dohoda by měla odpovídat danému případu, aby reagovala přijatelným způsobem na vzájemné zájmy stran a odkryla skutečnou přidanou hodnotu, zejména podle:

- hospodářské a politické důležitosti plánovaného partnerství,
- stupně otevřenosti trhů,
- již rozvinutého právního prostředí, zejména v oblasti politiky zabezpečení rovnosti podmínek hospodářské soutěže.

Navíc se musí tato agenda rozvíjet v úplné součinnosti s podporou trvalého rozvoje v odvětví letecké dopravy. Pokud bude Společenství jednat jednotně, dokáže lépe čelit negativním dopadům nárůstu letecké dopravy na životní prostředí, zejména pokud jde o klimatické změny³.

3. Tato politika je inspirována jednak úspěchem ES v oblasti letecké dopravy na vnitřní úrovni, jednak její schopností reagovat na vnější výzvy, které jsou klíčem k prosperitě odvětví letecké dopravy.

Hospodářský kontext mluví jednoznačně ve prospěch tohoto směru spolu s pokračujícím nárůstem mezinárodní dopravy v budoucnu, přičemž ES má už nyní výrazné postavení v rámci světové letecké dopravy (viz SEC(2005) 336). Navíc letecký průmysl podléhající vlastním tlakům a zákonitostem se již nemůže izolovat od zbytku hospodářských subjektů, kteří jsou naplno zapojeni do globální ekonomie. Jeho kapitál se musí internacionalizovat, jeho konkurenceschopnost zvýšit díky hospodářské soutěži mezinárodního významu a objem jeho služeb mimo ES musí vzrůst co do počtu i kvality, aby z nich měli cestující co největší prospěch.

Na vnitřní úrovni existuje v současnosti politika zahrnující soubor hospodářských, sociálních a environmentálních podmínek letecké dopravy. Jelikož má za cíl trvalost konkurenceschopnosti letecké dopravy, propojuje tato politika přímo toto odvětví s lisabonským procesem. Zároveň s otevřením trhu zavedla ES právní rámec, který je dnes téměř celistvý, týkající se funkčnosti a bezpečnosti civilního letectví. Zvláště je možno zmínit první text o bezpečnosti letecké dopravy v roce 2002⁴, vytvoření

³ Pozn. více hospodářských nástrojů bylo plánováno jako potenciální nástroj pro vyvážení vlivu, které má nárůst letecké dopravy na životní prostředí. Komise plánuje zveřejnit později v roce 2005 sdělení, které by se podrobněji zabývalo přezkumem základních možností a doporučeného směřování.

⁴ Nařízení (ES) 2320/2002 ze dne 16. prosince 2002 (Úř. věst. L 355, 30.12.2002)

Evropské agentury pro bezpečnost letectví⁵ nebo v roce 2004 ambiciózní iniciativu v oblasti letecké navigace s cílem vytvořit jednotné evropské nebe⁶.

Nicméně přetrvává jeden závažný handicap: zatímco společná obchodní politika umožnila ES ovládnout mezinárodní obchod, letecký trh sjednocený společnou dopravní politikou nemá dostatečně rozvinutý vnější rozměr. Úspěch vnitřního trhu, a zejména v oblasti letectví, závisí stejně tak na vnitřní realizaci jako na vnějším projevu⁷. Bez tohoto projevu je riziko, že bude ohrožený nejen rozvoj vnitřní politiky, ale také poškozená konkurenceschopnost evropského průmyslu.

Zatímco letecká doprava zůstává jednou z oblastí, ve které ES až do dnešní doby nerozvinula naplno svoji reprezentační a vyjednávací sílu⁸, není možné opominout, že ES má v k dispozici výhody, pokud jde o:

- zabezpečení uznání právního rámce, rozvinutého v jejím středu během patnácti let, které jí poskytlo nesrovnatelnou zkušenost v oblasti civilního letectví. Jakožto dosud neznámý model regionální integrace poskytuje jedinečné možnosti spolupráce s jinými regiony světa.
- možnost společně a jednotně vyvíjet silný tlak ve vnějších vztazích, ať už jde o obchodní politiku, ale i jiné oblasti, ve kterých se neustále vyvíjejí dvoustranné vztahy se státy celého světa a ve kterých dochází k vytváření úzkých a vyvážených partnerství.
- nabídku různých doprovodných politik svým partnerům, ať už jde o rozvojovou spolupráci, o partnerství při technickém rozvoji nebo technickou pomoc.

II. PŘÍSTUP SPOLEČENSTVÍ, KTERÝ JE TŘEBA PROVÉST

Rozsudky „Otevřené nebe“ rozeznávají tři oblasti, které patří do výlučné pravomoci Společenství: informatizované rezervační systémy, cenové tarify platné uvnitř Společenství a časové rozpisy letů, přičemž na všechny se plně vztahují právní předpisy Společenství. Ve skutečnosti dnes existuje daleko širší *acquis*. Toto je přímý vliv na vnější politiku v oblasti letectví. Například vztah mezi dopravním právem a časovým rozpisem, který spadá do oblasti Společenství, je důležitým faktorem při vyjednávání. Těž doložky o ochraně a bezpečnosti letecké dopravy v dohodě musí být vyjednané v souladu s *acquis* ES v těchto oblastech.

Samozřejmě, uznání všech těchto pravomocí Společenství ve vnější oblasti způsobilo přirozeně nedorozumění a potíže členským státům a třetím zemím, zvyklým již polovinu století na to, že se tyto otázky řeší na národní a dvoustranné bázi. Zůstává

⁵ Nařízení (ES) 1592/2002 ze dne 15. července 2002 (Úř. věst. L 243, 27.9.2002)

⁶ Nařízení (ES): 549/2004 ze dne 10. března 2004 (rámcové nařízení); 550/2004 ze dne 10. března 2004 (poskytování služeb); 551/2004 ze dne 10. března 2004 (vzdušný prostor); 552/2004 ze dne 10. března 2004 (interoperabilita) (Úř. věst. L96, 31.3.2003)

⁷ Bílá kniha Evropské dopravní politiky (KOM (2001) 370 v konečném znění) zdůrazňuje naléhavou potřebu Unie „rozvíjet vnější rozměr letecké dopravy, která bude odpovídat důležitosti toho, co bylo dosaženo v oblasti vnitřní dopravy“.

⁸ Komise připomenula nutnou potřebu napravit tuto situaci na vícestranné úrovni, když navrhla v roce 2002 vstup ES do Mezinárodní organizace pro civilní letectví (SEK (2002) 381 v konečném znění).

již jen, aby nevyhnutelný přechod vztahů, založených na dvoustranných dohodách, k politice na úrovni Společenství byl postupně pochopen, i když Komise musela, vzhledem k přetrvávajícím protiprávním stavům, zahájit nebo pokračovat v řízení o porušení právních povinností.

Cílem politiky Společenství zůstává především uplatňování závěrů z judikatury „Otevřeného nebe“ a obecně zajistit soulad všech dohod mezi členskými státy a třetími zeměmi o mezinárodních službách v oblasti letecké dopravy s právem Společenství. Skutečným dlouhodobým nástrojem této politiky musí však být uzavírání ambiciózních dohod mezi ES a jejich partnery po celém světě. Prvním zásadním krokem je vyjednání dohody se Spojenými státy, potom musí následovat další dohody podle zájmu evropského leteckého průmyslu.

1. **Další kroky k uvedení dvoustranných dohod do souladu s právem Společenství**

Tento cíl, stanovený v rozsudcích „Otevřené nebe“, je nezbytný pro ES a jeho členské státy, ale také pro dotčené třetí země, evropské letecké odvětví a jeho uživatele. Je zásadní z dvojího hlediska:

- jako záruka stejných práv pro všechny subjekty Společenství mimo Společenství, na základě zásady zákazu diskriminace, zakotvené ve Smlouvě o ES, ale také jako posílení evropského průmyslu, tím že se usnadní sblížení mezi společnostmi;
- jako záruka toho, že se obchodní vztahy, založené na těchto dohodách, nezpochybní právní nejistotou anebo úplně nezruší kvůli přetrvání *statu quo*.

Je tedy třeba provést tento cíl účinně v co nejkratší době. Proto je nutné využít komplementárnosti dostupných nástrojů, jelikož ta povede k větší flexibilitě i účinnosti.

1.1. **První nástroj je dvoustranné jednání členského státu**, jak uvádí nařízení (ES) 847/2004⁹, které stanoví začlenění vzorových doložek týkajících se pravomoci Společenství do předmětné dohody.

To umožňuje uvést do souladu existující dohody v rámci pravidelných kontaktů členských států s jejich partnery. Kontinuita a rozvoj mezinárodních leteckých služeb tak bude spojená s respektováním nové situace v tomto odvětví.

Vzorové doložky stanovené uvedeným nařízením byly vypracovány a zavedeny společně mezi Komisí a členskými státy. Kvůli flexibilitě se též počítá s přezkumem situací, kdy tyto doložky nebylo možné začlenit do dohody, prostřednictvím postupu ve výboru komitologie. V takových případech může být povolené uzavřít dohody, které nepoškozují cíle společné dopravní politiky ES ani právo Společenství jako takové. Nicméně faktem zůstává, že dohoda, která nezahrnuje pověřovací doložku Společenství (která umožňuje každému přepravci Společenství, který je řádně usazen na území dotčeného členského státu, aby podnikal podle této dohody), by poškodila cíle této společné politiky. Taková dohoda porušuje zásadu svobody usazování stanovenou v článku 43 Smlouvy ES a udržuje

⁹ Nařízení (ES) 847/2004 ze dne 29. dubna 2004 o jednání a provádění dohod týkajících se služeb letecké dopravy mezi členskými státy a třetími zeměmi (Úř. věst. L 157, 30.4.2004)

mezi obchodními společnostmi Společenství diskriminaci založenou na státní příslušnosti a tím i neadekvátní rozdíly v přístupu na vnější trhy.

Bylo pozměněno přibližně padesát dvoustranných dohod mezi členskými státy a třetími zeměmi. Nicméně zůstává vysoký počet dohod, které budou muset být přizpůsobeny, aby byly v souladu s právem Společenství.

- 1.2. **Druhý nástroj je dvoustranné jednání na úrovni Společenství v rámci tzv. „horizontálního“ mandátu,** který na základě dohody vyjednané Komisí umožňuje včlenit do všech dohod uzavřených mezi členskými státy a danou třetí zemí potřebné vzorové doložky.

Taková dohoda ušetří třetí zemi sérii individuálních jednání s členskými státy, se kterými je smluvně vázaná, díky jednomu a jedinému jednání. Jakmile je takto obnovena právní jistota, obchodní vztahy se mohou nerušeně rozvíjet. Horizontální dohoda se nedotkne dopravních práv a rovnováhy dohod uzavřených se členskými státy.

Šest úspěšných jednání (Chili, Gruzie, Libanon, Ázerbajdžán, Chorvatsko, Bulharsko), a řada plánovaných jednání dokazují, že podmínky pro pokrok v tomto směru a rychlejším tempem se zdají být příhodné.

- 1.3. Bez ohledu na předchozí bude Komise jakožto strážkyně smluv bdít na úplné dodržování práva Společenství, zejména pokud jde o uvedení existujících dohod do souladu s právem Společenství.

Rozsah dané úlohy si žádá pustit se pragmaticky a dobrovolně do skutečné práce v tandemu a používat všechny nástroje, které jsou k dispozici. Každý prostředek je třeba využít koordinovaně, aby nebylo nutné předčasně zkonstatovat neúspěch, který by měl vážné právní a hospodářské důsledky na vztahy mezi členskými státy a třetími zeměmi. Členské státy budou muset, zejména v případě obtíží při jednání, podpořit Komisi ve snaze o uzavírání horizontálních dohod, aby se tak legalizovaly jejich vztahy se třetí zemí.

Důležitými prvky, které mohou napomoci provádění nařízení 847/2004, tedy nebude pouze pokrok členských států, dosažený díky pevnému postoji vůči vzrůstajícímu počtu třetích zemí, ale též pokroky Komise, pokud jde o horizontální nebo globální dohody.

2. **Postupné uzavírání ambiciózních dohod mezi Společenstvím a třetími zeměmi**

Od června 2003 byl Komisi schválen první mandát k jednání o globální dohodě se Spojenými státy. Uzavření této dohody zůstává prioritou. To by zpečetilo integraci dvou největších leteckých trhů na světě a stalo by se výrazným signálem na cestě k novému právnímu rámci mezinárodního civilního letectví.

Diskuze umožnily do dnešní doby nezanedbatelný pokrok, zejména přijetí pověřovací doložky Společenství (neboli možnost každé evropské letecké společnosti létat do Spojených států z jakéhokoli evropského letiště), jakož i definování rámce pro sjednocení právních předpisů, zejména pokud jde o bezpečnost a zesílenou spolupráci při provádění práva hospodářské soutěže.

Vzhledem k tomu, že z existujících dvoustranných dohod mezi některými členskými státy a Spojenými státy vyplývá určitá počáteční nerovnováha, nebylo možné dospět k situaci, která by byla pro zájmy Společenství příznivější. Zatímco americké subjekty využívají přístupu na vnitřní letecký trh ES, naopak to zatím neplatí a přepravci ze Společenství nemají rovnocenná práva ve Spojených státech.

Po technických konzultacích v průběhu období, které bylo poznamenáno americkými volbami, má Komise v úmyslu pokračovat v debatě o podstatných otázkách, vycházejíc přitom ze závěrů Rady ve složení pro dopravu z června 2004, aby tak byla dosažena vyrovnanější dohoda.

Komise byla též pověřena jednáním s cílem uzavřít dohody s Rumunskem, Bulharskem, zeměmi západního Balkánu a Marokem, přičemž jejich ambiciózní obsah by měl překročit obchodní aspekty, aby došlo k širší spolupráci mezi stranami.

Tato počáteční pověření se týkají:

- společného vzdušného prostoru se sousedními zeměmi a
- uzavření globálních dohod s jinými regiony světa, které mají význam pro evropský průmysl.

2.1. Vytvoření společného vzdušného prostoru se sousedními zeměmi

Komise tím, že se se svými návrhy obrací hned po Spojených státech na sousední země rozšířené Unie¹⁰ vyjadřuje prioritu, kterou těmto zemím přiznává: z hospodářských důvodů (s trhy, které jsou v podstatné míře směřované na ES), ale také z důvodů letecké politiky (účinnější, bezpečnější a zajištěnější operace) a jako odvětvový příspěvek politice dobrých sousedských vztahů v Unii.

Díky své rozmanitosti jsou dotčené země rozděleny do různých skupin. V každém případě zůstává dlouhodobý cíl vytvoření společného vzdušného prostoru do roku 2010, který by spojil ES a všechny partnery umístěné na jižní a východní hranici. Pro strany budou platit stejná pravidla využívání trhů, nejen z hospodářského hlediska, ale také pokud jde o letecký provoz, bezpečnost a ochranu letectví.

2.1.1. V první skupině jsou země účastníci se panevropské spolupráce v oblasti letectví, které jsou ve fázi před vstupem do ES. Pokud jde o tyto země, mělo by se usilovat o úplnou leteckou dohodu založenou na vnitřním leteckém trhu. Podobně jako tomu bylo u předchozích rozšíření, toto úsilí o sblížení umožnilo těmto partnerům účinně se připravit na jejich přistoupení při podporování nutných hospodářských a správních reforem. Koncept založený na společném evropském vzdušném prostoru (EAEC) by se měl znovu použít. Jednání s Rumunskem, Bulharskem a zeměmi západního Balkánu se už v tomto směru začala, Turecko by se na nich mělo též podílet.

2.1.2. Druhou skupinu tvoří země hraničící se Středozemním mořem, se kterými EU v rámci barcelonského procesu už navázala velmi úzké styky. Komise doporučuje, aby s těmito zeměmi byly uzavřeny evropsko-středomořské dohody, jejichž hlavním cílem jsou otevřenost trhů, rovnost podmínek uplatnění, ale také vyšší bezpečnost, zajištění a ochrana životního prostředí a podpora těchto zemí při rozvoji jejich

¹⁰ KOM(2004) 74 v konečném znění (09/02/04)

leteckého odvětví. Jakmile budou jednání s Marokem o takové dohodě postupně směřovat k jejich úspěšnému završení, bude třeba bez meškání vyvíjet úsilí o podobné partnerství ES i s dalšími středomořskými sousedy, přičemž by měl existovat celkový rámec, i když v případě potřeby je třeba vzít v úvahu i specifika některých zemí.

- 2.1.3. **Rusko** je prioritou, jednak jako sousední země ES, ale také kvůli svým vlastním hospodářským a politickým důvodům. Jestliže zahraniční osobní doprava je ze 75 % nasměrována vůči ES, Rusku by měla být nabídnuta rozsáhlá dohoda s více specifickými částmi, jejímž cílem by měla být hospodářská otevřenost a spolupráce pro sblížení trhů a rozvoj průmyslového potenciálu. Taková dohoda by byla v souladu s dohodou o partnerství a spolupráci z roku 1994 a s cíli formulovanými v roce 2003, pokud jde o vytvoření čtyřech společných prostorů s touto zemí, z nichž jeden je společný hospodářský prostor. Dohoda by se též mohla stát tečkou za sporem, který škodí evropskému průmyslu, tím, že určí podmínky pro zrušení poplatků za přelety nad Sibiří, jejichž základ byl přijatý v rámci jednání o přijetí Ruska do Světové obchodní organizace.

Jestliže Komise již teď doporučuje, aby dostala pověření vést jednání s Ruskem, nabídky pro další země by mohly brzy následovat, a to na základě zvláštních analýz:

- 2.1.4. Souvislý vývoj leteckého odvětví v dalších sousedních zemích (Ukrajina, Moldávie, Bělorusko, Gruzie, Ázerbajdžán, Arménie) otevírá také možnosti pro jejich postupné zapojení do společného vzdušného prostoru společně s reformou jejich civilního letectví. Dohody by mohly dospět do podoby inspirované EAEC. Možnosti technické a průmyslové spolupráce spolu s výhodami, které by vyvolalo přijetí vyšších norem vycházejících z právních předpisů Společenství těmito zeměmi, by posílily tuto perspektivu.
- 2.1.5. Zároveň se vztahy v oblasti letectví musí posílit se střední Asií (Uzbekistán, Kazachstán, Kirgizstán, Tádžikistán, Turkmenistán), přičemž východiskem by měly být horizontální dohody. Vzhledem k jejich zájmu o evropský model v této oblasti by Komise mohla uvážit, zda jim nenabídne ambicióznější plán jednání. Byl by to zároveň prostředek společného postupu při případných zvláštních problémech, které by mohly mít členské státy s těmito zeměmi při poskytování leteckých služeb.

2.2. Cílené uzavírání globálních dohod

- 2.2.1. Potřeba stimulovat leteckou spolupráci se třetími zeměmi se neomezuje na transatlantické vztahy. Pokud jde o letectví, příliš polarizovaný a roztříštěný přístup k vnějším vztahům brání rozvoji evropského průmyslu a vnitřního trhu.

Pozornost ES by si zasloužily i jiné naplno se rozvíjející oblasti světa, se kterými by mohlo být uzavřené krátkodobé globální partnerství, které by umožnilo se připravit na očekávané zintenzívnění hospodářských činností v průběhu následujících dvaceti let. Letecký průmysl, motivovaný perspektivou otevřenějších mezinárodních trhů v prostředí rovných podmínek, podtrhuje důležitost takových dohod. Některé z daných třetích zemí už teď se zájmem zkoumají možné nové letecké vztahy s ES.

Každý budoucí návrh by měl být založen na analýze daného případu, aby se dostavily očekávané výhody a podmínky partnerství byly jak výhodné, tak vyvážené

pro každou stranu. Tři úzce spjaté aspekty by měly být určující pro výběr a inspirovat obsah jednání:

- hospodářská důležitost, perspektivy růstu a zlepšení přístupu ES na daný trh;
- potřeba dohodnout se na rámci rovné hospodářské soutěže;
- výhoda sjednocení právních předpisů, vycházející ze zkušenosti regionální hospodářské integrace ES, která má význam pro technickou, technologickou a průmyslovou spolupráci prospěšnou pro systém letecké dopravy jako celek.

2.2.2. **Asijský region** bude vyžadovat v následujících letech zvláštní úsilí.

Týká se to zejména případu Číny a Indie. Nejdůležitější evropské společnosti určily právě tyto dva partnery za hlavní cíle politiky Společenství¹¹.

Jsou to nejdůležitější aktéři asijského regionu, díky své populaci a silně se rozvíjejícímu hospodářství je čeká výrazný růst objemu letecké dopravy (do roku 2007 je to přibližně +9 % pro Čínu a +6 % pro Indii 2007 pro osobní dopravu¹²). Jejich trhy jsou veliké, ale velmi chráněné, a tak tyto země v současnosti reformují své letecké odvětví k otevřenosti a modernizaci, které by mohla podpořit spolupráce s ES.

Kromě hospodářských aspektů, které by dohody v oblasti letectví mohly zahrnout, by se měly s těmito dvěma zeměmi, které usilují o moderní, účinné a bezpečné civilní letectví, prohloubit různé formy technické a technologické spolupráce v oblasti bezpečnosti a zejména letecké navigace.

Vhodnými partnery jsou také Japonsko a Jižní Korea, které jsou zeměmi s prosperujícími trhy.

Pokud jde o oblast tichomořské Asie, žádosti třetích zemí (Austrálie, Nový Zéland, Singapur) o větší propojení s trhem ES je třeba pečlivě přezkoumat jednak na základě jejich hospodářského dopadu, jednak na základě podmínek pro hospodářskou soutěž a dlouhodobého cíle, kterým je reforma celkového rámce mezinárodní letecké dopravy.

2.2.3. Existují i jiné třetí země, se kterými by jednání ES v oblasti letectví mohla přinést hospodářské a/nebo politické výhody.

Na severoamerickém kontinentě by mohly být v krátké době vytvořené nové vzdušné koridory nad Atlantickým oceánem s Mexikem, jehož letecký trh se slibně rozvíjí, a s Kanadou, jejíž trh je nezanedbatelný a vyzrálý. Pokud jde o jižní Ameriku zdá se, že Chile by v co nejkratší době chtělo prohloubit svoje vztahy s ES, přičemž je také motivované snahou o větší pružnost mezinárodních právních předpisů leteckých služeb.

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

¹² IATA Passenger Forecast 2003-2007

Regionální spolupráce, zejména s Afrikou, by umožnila podílet se o zkušenost z vnitřního trhu, dále by posílila výměnu know-how v operační oblasti a v oblasti právních předpisů, přenos technologií a technickou pomoc ve spolupráci s dotčenými regionálními společnostmi ve všech oblastech civilního letectví.

- 2.2.4. Aby byla jednání v oblasti letectví Společenství úspěšně završená, je důležitá kvalitní spolupráce mezi členskými státy a Komisí při vzájemné výměně odborných zkušeností všech zúčastněných stran. Také je velmi důležitý vztah s evropským leteckým průmyslem, který by Komise chtěla upevnit souvislou a transparentní výměnou informací se zúčastněnými stranami v každé fázi.

III. ZÁVĚR

Kromě sladění existujících dvoustranných dohod cestou podporování účinnější komplementarity mezi dostupnými nástroji a aktivní koordinací mezi členskými státy a Komisí, spočívá provádění vnější politiky ES v oblasti letectví na dvou vzájemně se doplňujících cílech:

- **Vytvořit do roku 2010 společný vzdušný prostor**, zahrnující ES a všechny partnery na jižní a východní hranici, a jehož cílem je dosáhnout vysoký stupeň hospodářské a právní integrace leteckého trhu v této oblasti.
- **V krátké době začít s jednáními směřujícími k uzavírání globálních dohod s významnými regiony světa**, aby se tak posílily perspektivy evropského leteckého průmyslu v podmínkách rovné hospodářské soutěže na těch nejdynamičtějších světových trzích a napomohlo se reformě mezinárodního civilního letectví.

Tato agenda předpokládá více krátkodobých fází:

- co nejrychleji jednat o horizontálních dohodách, které v rámci dvoustranných vztahů členských států doplní a urychlí sladění existujících dohod s právem Společenství;
- zahájit nová jednání směřující k uzavření globálních dohod, přičemž jednání by měla být začata nejdříve s Čínou a Ruskem;
- úspěšně uzavřít dohody, o kterých se právě jedná, zejména se Spojenými státy.