



## PRÍNOS NOVÝCH MEDZINÁRODNÝCH DOHÔD O LETECKEJ DOPRAVE

**Natália Fábryová**  
Air Transport Department  
University of Žilina  
Univerzitná 8215/1  
010 26 Žilina

**Alena Novák Sedláčková**  
Air Transport Department  
University of Žilina  
Univerzitná 8215/1  
010 26 Žilina

### Abstract

*This paper focuses on the analysis of the current state of international air transport agreements between the European Union and third countries, specifically Ukraine, Armenia, Tunisia, and Qatar. The primary objective was to assess clauses related to environmental, social aspects and fair competition in the context of current legislation and applied rules. The methods of document analysis, comparison and synthesis were used, evaluating specific provisions of these agreements and their impact on the air transport market. Based on the conducted analysis, it was concluded that the new agreements significantly contribute to the sustainable development of air transport within the EU, support the protection of employee rights, and create conditions for fair competition. The thesis also presents proposals for potential expansion of contractual cooperation between the EU and other third countries, assessing the potential benefits of these steps for the Slovak air transport sector. The aim of the thesis was fulfilled, and the results highlight the growing importance of a comprehensive approach to negotiating international air transport agreements.*

### Keywords

*International agreements, Air transport, European Union, sustainability, fair competition.*

### 1. Úvod

Cieľom článku je na základe analýzy súčasného stavu medzinárodných dohôd EÚ o leteckej doprave s tretími krajinami ako je Ukrajina, Arménsko, Tunis či Katar sa zamerať na doložky o environmentálnej, sociálnej a spravodlivej hospodárskej súťaže a následne vyhodnotiť, aký je prínos týchto dohôd pre EÚ a navrhnúť možné rozšírenie zmluvnej spolupráce medzi EÚ a ďalšími tretími krajinami v kontexte vyhodnotenia prínosu aj pre SR.

Teoretická časť článku sa venuje historickému vývoju medzinárodnej leteckej dopravy a vzniku regulačného rámca na základe Chicagského dohovoru z roku 1944. Analyzuje bilaterálne a multilaterálne dohody o leteckej doprave.

Analytická časť článku sa zameriava na proces uzatvárania dohôd o leteckej doprave medzi Európskou úniou a vybranými tretími krajinami, konkrétne Ukrajinou, Arménskom, Tuniskom a Katarom. Analyzovaná je aj problematika prístupu na trh, vlastníctva a kontroly leteckých spoločností, ako aj mechanizmy riešenia sporov medzi zmluvnými stranami. Záver analytickej časti obsahuje návrhy a odporúčania na efektívnejšiu tvorbu budúcich dohôd, so zameraním na rozšírenie zmluvnej spolupráce a podporu udržateľného rozvoja v letectve.

### 2. Medzinárodné dohody o leteckej doprave a ich význam pre trh leteckej dopravy

Základným dokumentom pre reguláciu letectva je Dohovor o medzinárodnom civilnom letectve, ktorý bol prijatý 7. decembra 1944. Ide o ustanovujúci legislatívny text procesu medzinárodnej leteckej dopravy a umožnil vytvorenie medzinárodného riadiaceho orgánu, ktorý dohliada na leteckú dopravu. Na základe tohto dohovoru bola zriadená Medzinárodná organizácia pre civilné letectvo (ICAO), ktorej hlavnou úlohou je zabezpečovať rozvoj medzinárodnej leteckej

dopravy, a to s ohľadom na jej bezpečnosť, pravidelnosť, účinnosť a hospodárnosť [1] [2].

Pred Chicagským dohovorom bola medzinárodná letecká doprava riadená bilaterálnymi rokovaniami medzi krajinami, ktoré si želali nezávisle kontrolovať svoj vlastný vzdušný priestor. To znamenalo, že územia mali jedinečné podmienky a požiadavky založené na vzájomnej dohode prepojených štátov, ekonomických alebo geopolitických záujmoch a ďalších. Tento nejednotný systém regulácie medzinárodnej leteckej dopravy neposkytoval dostatočnú ochranu suverenity štátov nad ich vzdušným priestorom a umožňoval neautorizované vstupy zahraničných lietadiel [3].

Chicagský dohovor je základným dokumentom, z ktorého vychádzajú všetky medzinárodné predpisy a normy v oblasti bezpečnosti civilného letectva. Dohovor zaviedol medzinárodné štandardy a odporúčané postupy (SARPs), ktoré regulujú navigáciu lietadiel, údržbu leteckej techniky, riadenie letovej prevádzky a bezpečnostné opatrenia. Takéto úspechy povolené dohovorom exponenciálne zvýšili bezpečnosť vďaka jednotnej spokojnosti naprieč hranicami a zároveň umožnili prudký rozmach rozvoja letectva po druhej svetovej vojne [4].

Chicagsky dohovor bol teda základom pre súčasné bilaterálne dohody o leteckej doprave; ICAO tvrdí, že každá medzinárodná dohoda o leteckej doprave po roku 1945 odráža aspekty Chicagského dohovoru. Každá dohoda však obsahuje aspekty Chicagského dohovoru, čím sa stáva konzistentnou dohodou o kontinuite medzinárodnej leteckej dopravy. Dohovor uľahčil rastový potenciál leteckej dopravy tým, že usmernil takúto dohodu a zároveň vytvoril nové trhy. Stanovil regulačný rámec, ktorý umožnil efektívnosť a bezpečnosť v rámci medzinárodného leteckého trhu [5].

V 90. rokoch sa v Európe začal vyvíjať tlak na privatizáciu leteckej dopravy na zvýšenie konkurencie, čo viedlo k postupnej integrácii EÚ. Postupná liberalizácia sa následne prejavila aj do

liberalizácie medzinárodných zmluvných vzťahov s cieľom vytvoriť priestor pre voľnú konkurenciu. V roku 1992 bola uzatvorená prvá medzinárodná liberálna letecká dohoda o otvorenom nebi (Open Skies Agreement) medzi USA a Holandskom. K aprílu 2015 bolo podpísaných viac ako 3 500 liberálnych dohôd [6].

Európska únia ešte v roku 2015 prijala novú leteckú stratégiu pre Európu, ktorá kladie veľký dôraz na medzinárodné letecké dohody. Táto stratégia zdôrazňuje, že Európa musí byť vedúcim aktérom v medzinárodnej leteckej doprave a jednou z jej kľúčových priorít je vstup na rastúce trhy prostredníctvom zlepšovania služieb, prístupu na trh a investičných príležitostí s tretími krajinami, pričom zároveň zabezpečuje rovnaké podmienky. Taktiež uvádza, že EÚ by mala rozšíriť bilaterálne dohody o bezpečnosti a podporovať svetový obchod s lietadlami a súvisiacimi produktmi [6].

### **2.1. Bilaterálne dohody**

Bilaterálne dohody o leteckej doprave sú medzinárodné dohody medzi dvoma zmluvnými stranami, ktoré regulujú leteckú dopravu medzi nimi. Tieto dohody môžu zahŕňať rôzne aspekty, ako sú frekvencie letov, typy lietadiel, ktoré môžu byť použité, a dokonca aj ceny leteniek. Tieto dohody umožňujú leteckým spoločnostiam vykonávať pravidelnú obchodnú leteckú dopravu medzi signatárskymi krajinami. Je dôležité poznamenať, že tieto dohody musia byť v súlade s právom Európskeho spoločenstva, aby sa vytvoril pevný právny základ pre letecké dopravné služby medzi Európskym spoločenstvom a tretími krajinami [7] [8].

Prvé bilaterálne dohody z roku 1945 položili základ pre budúce dohody o medzinárodnom riadení vzdušného priestoru a odštartovali technologické inovácie a vylepšenia, ktoré významne ovplyvnili rozvoj medzinárodnej leteckej dopravy v nasledujúcich desaťročiach. Išlo o významný vývoj v environmentálnych aj sociálnych programoch, pretože sa tým stanovilo nielen to, ako sa má uskutočniť medzinárodné cestovanie, ale aj to, ako sa v rámci medzinárodnej cestovateľskej arény zohľadňujú snahy, pracovné predpisy a podmienky šetrné k životnému prostrediu. Napríklad bilaterálne dohody medzi národmi umožňovali maximalizáciu letov, neskoršie dohody umožňovali prelet a zabezpečovali vzlety/odlety na medzinárodných letiskách [2].

Z environmentálneho hľadiska prvé bilaterálne dohody ešte neobsahovali žiadne ustanovenia týkajúce sa ochrany životného prostredia, avšak neskorší vývoj viedol k postupnému prijímaniu opatrení na zníženie hluku a emisií z leteckej dopravy. Napríklad už v roku 1970 sa začali vo zvýšenej miere prijímať nové nariadenia týkajúce sa znižovania hluku a kvality ovzdušia, ktoré presadzovali organizácie ICAO s cieľom znížiť škodlivé vplyvy na životné prostredie. V súčasnosti ICAO podporuje štúdie na zníženie emisií skleníkových plynov spolu so svojím lobistickým úsilím za environmentálne vhodné technológie v letectve [9].

Zo sociálneho hľadiska prvky bilaterálnych dohôd uznávali zaobchádzanie s pracovnou silou v letectve, keďže sa uznávali odpracované hodiny, normy a bezpečnosť. Medzinárodná spolupráca v letectve podporila minimálne pracovné požiadavky a bezpečnostné hľadiská pre pilotov, letecké posádky a iné letecké pracovné sily. V priebehu rokov sa to len zvýšilo

v porovnaní so zdravotnými a bezpečnostnými predpismi pre pracovníkov leteckých spoločností [3].

Okrem toho najdôležitejším záverom z bilaterálnych dohôd súvisiacich s trhom leteckého obchodu bolo otvorenie mikroekonomického trhu leteckého obchodu. Ak trh leteckej dopravy funguje na princípoch konkurencie, môže to viesť k širšej dostupnosti leteckej prepravy a nižším cenám pre cestujúcich. To však na spoločnosti vyvíja tlak na konkurenčné zisky a nižšie ceny, či ešte viac sťažuje udržanie a dodržiavanie práv zamestnancov. Došlo teda k vytvoreniu odborových zväzov na podporu práv zamestnancov špecifických pre zamestnávanie v leteckej doprave a vyjednanie výhodných miezd a podmienok. Napriek tomu na makroekonomickej úrovni – rovnosť a medzinárodná politika – boli potrebné bilaterálne dohody na podporu spravodlivého prístupu k medzinárodnej ekonomike [4].

#### **2.1.1. Príklady najvýznamnejších bilaterálnych dohôd**

Dvojstranné dohody o leteckej doprave priamo ovplyvňujú politiku a reguláciu/regionálnu liberalizáciu trhov leteckej dopravy. Najdôležitejšie z bilaterálnych zmlúv sú dohody Spojených štátov a Kanady, Spojených štátov a Európskej únie, a teda aj Európskej únie s následnými dohodami s tretími stranami, ktoré sa prelínajú na medzinárodnej úrovni. Každý z nich ovplyvňuje ekonomiku, konkurenciu a atmosféru na trhu inak. Dohoda medzi Spojenými štátmi a Kanadou z roku 1995 predstavovala jeden z prvých krokov k liberalizácii leteckej dopravy medzi dvoma historicky silnými obchodnými partnermi. Táto bilaterálna dohoda umožnila obom krajinám širší prístup na letecký trh, zvýšený počet letov a rozšírenie dostupných destinácií. Táto dohoda mala ekonomické dôsledky konkurencieschopných cien v dôsledku zvýšenej konkurencie, keďže viac obyvateľov USA a Kanady prekračuje hranice za obchodnými alebo súkromnými účelmi [10].

Táto dohoda bola v roku 2007 posilnená prijatím Dohody o otvorenom nebi, ktorá umožnila voľný prístup medzi akýmkoľvek mestom alebo destináciou v oboch krajinách. Okrem toho dohoda medzi Spojenými štátmi a Európskou úniou z roku 2007 stanovila rovnaký jasný zámer pre dohodu o otvorenom nebi. Išlo o historický medzník v úsilí o liberalizáciu, keďže týmto aktom získali letecké spoločnosti z USA a EÚ možnosť prevádzkovať trasy služieb bez recipročných obmedzení na obidvoch trhoch [11].

Napokon je dôležité poznamenať aj ďalšie medzinárodné bilaterálne dohody s Európskou úniou a tretími krajinami vrátane Japonska, Spojených arabských emirátov alebo Kataru. Je dôležité poznamenať, že dohoda medzi EÚ a Japonskom vznikla v roku 2021 a zabezpečuje dodržiavanie noriem pre podobnú činnosť leteckých spoločností medzi týmito dvoma regiónmi a zároveň vylučuje zbytočný regulačný zásah [12].

Ďalším významným bilaterálnym príkladom je dohoda medzi EÚ a Katarom z roku 2019. Išlo o prvú komplexnú dohodu medzi EÚ a štátom Perzského zálivu. Zahŕňa ustanovenia o hospodárskej súťaži, bezpečnosti a ochrane životného prostredia. Táto dohoda v podstate umožňuje lepší prístup k leteckým službám medzi Európou a Katarom, čo umožňuje väčší potenciál pre obchod a investície pre obe skupiny dopravcov [10].

Výhody dohôd o otvorenom nebi zahŕňajú rozšírenie leteckých trás, nižšie ceny leteniek, zlepšenie bezpečnostných a environmentálnych predpisov, efektívnejšiu hospodársku spoluprácu a stabilizáciu cien v rámci liberalizovaného trhu. Napriek tomu sú v rozpore aj s takýmito náladami – konkurencia v expanzii poškodzuje menšie národné územia a spôsobuje ďalšie znárodňovanie [11].

## **2.2. Bilaterálna dohoda vs. dohoda o otvorenom nebi**

Dvojstranné dohody o leteckej doprave sú štandardnou formou medzinárodnej regulácie, ktorá vzniká na základe rokovania medzi vládami dvoch krajín. Tieto dohody načrtávajú veci, ako je označenie služieb, frekvencia poskytovaných služieb, kapacita na dopravcu, typy leteckých dopravcov zapojených do poskytovania služieb a procesy tvorby cestovného. Bilaterálne dohody majú zabezpečiť rovnováhu medzi vyjednávajúcimi krajinami a ich leteckými spoločnosťami, pričom často obsahujú ustanovenia na ochranu domácich dopravcov pred zahraničnou konkurenciou [11].

V dôsledku svojej ochrannárskej povahy tieto dohody stanovujú obmedzenia pre zahraničných leteckých dopravcov, ktorí chcú vstúpiť na domáce trhy danej krajiny. Dohoda o otvorenom nebi funguje v priamom protiklade k takýmto ochranným opatreniam a predstavuje odlišný štandard regulácie medzinárodnej leteckej dopravy. Napríklad tam, kde medzinárodné bilaterálne dohody stanovujú kapacity, určité frekvencie a prevádzkové príležitosti v určitých časoch a dňoch, dohoda o otvorenom nebi sa pokúša pri každej možnej príležitosti oslobodiť prístup k takýmto trhom a príležitostiam [10].

Vládnym zámerom takýchto dohôd je vyhnúť sa medzinárodnému vládnemu zasahovaniu do prevádzkových procesov leteckých spoločností týkajúcich sa cien, kapacitných úvah, určovania trás a frekvencie prevádzky. Preto sa snažia poskytnúť leteckým spoločnostiam čo najväčší rozsah integračnej flexibility až po integráciu trás a destinácií vrátane. Kde sa tieto dve dohody líšia, je úroveň regulačného obmedzenia [10].

Kľúčovým rozdielom medzi týmito dvoma modelmi je ich vplyv na medzinárodnú konkurenciu a možnosti vytvárania strategických aliancií. Zatiaľ čo bilaterálne dohody chránia domácich dopravcov pred zahraničnou konkurenciou, dohody o otvorenom nebi umožňujú medzinárodným leteckým spoločnostiam vstupovať do aliancií a vytvárať spoločné podniky. Tieto spoločné podniky zvyšujú efektívnosť využívania kapacít letísk a zároveň pomáhajú znižovať prevádzkové náklady. Z ekonomického hľadiska majú dohody o otvorenom nebi výraznejší prínos, pretože zlepšujú trh s leteckou dopravou, podporujú medzinárodný obchod a rozširujú príležitosti pre podniky, ktoré chcú vstúpiť na globálne trhy [10].

Cieľom dohody o otvorenom nebi je zrušiť vládne zásahy do leteckých práv a cieľ leteckých spoločností. Leteckým spoločnostiam je v rámci tejto dohody udelená sloboda nadviazať nové lety medzi dvoma krajinami bez potreby súhlasu ktorejkoľvek z vlád. Dohody sú navrhnuté tak, aby zlepšili cestovanie a obchodné aktivity odstránením regulačných prekážok, čím sa podporuje konkurencieschopnejší trh, ktorý slúži záujmom spotrebiteľov a podporuje rýchly rast [13] [14].

Rozdiel medzi bilaterálnou dohodou a dohodou o otvorenom nebi je regulovaná dohoda. Čím viac si štát môže udržať kontrolu nad prevádzkou leteckej spoločnosti, tým je pravdepodobnejšie, že ide o bilaterálnu dohodu. Otvorené alebo liberalizuje prístup na trh a podporuje hospodársku súťaž. Dohoda o otvorenom nebi vytvára dynamickejší a konkurencieschopnejší trh, no zároveň môže ohroziť dlhodobu chránené výhody domácich leteckých spoločností. Nie všetky krajiny sú ochotné podpísať dohodu o otvorenom nebi, pretože si chcú zachovať kontrolu nad svojim leteckým priemyslom a regulovať prístup zahraničných dopravcov na svoj trh. Preto sa niektoré krajiny obmedzujú na bilaterálne dohody, ktoré umožňujú väčšiu kontrolu nad tým, kto má prístup k ich vzdušnému priestoru a prevádzke. Hoci je liberalizácia medzinárodných leteckých trhov atraktívna a poskytuje rovnosť pre cenotvorbu cestujúcich a rozmanitosť medzinárodných leteckých spoločností, niektoré krajiny by radšej mali obmedzenú prevádzku, ktorú umožňujú bilaterálne dohody, a zároveň poskytujú väčšiu suverenitu nad ich leteckou/medzinárodnou prevádzkou.

## **2.3. Dohody s Ukrajinou, Arménskom, Tuniskom a Katarom**

Rada Európskej únie schválila 28. júna podpísanie troch leteckých dohôd s krajinami – Ukrajinou, Arménskom a Tuniskom a dohodu o leteckej doprave s Katarom. Tieto dohody otvárajú cestu leteckému trhu a poskytujú nové možnosti ako pre spotrebiteľov tak aj pre dopravcov [15].

Dohody so susednými krajinami EÚ – Ukrajinou, Arménskom a Tuniskom odstraňujú obmedzenia trhu s týmito krajinami a privádzajú ich do vnútorného trhu leteckej dopravy EÚ. Tieto obmedzenia sa odstraňujú na základe toho, že tieto susedné krajiny prijali normy EÚ v oblasti letectva a implementujú pravidlá EÚ v oblasti leteckej dopravy. Dohody so susednými krajinami – Ukrajinou a Arménskom sú podpísané v rámci Spoločného leteckého priestoru, ktorý zahŕňa aj Moldavsko a Gruzínsko, zatiaľ čo dohoda s Tuniskom sa riadi rámcom dohody o leteckej doprave Euro-stredozemského charakteru, podobné dohodám s Marokom, Jordánskom a Izraelom [23].

Všetky štyri dohody obsahujú dôležité ustanovenia týkajúce sa environmentálnej, sociálnej a spravodlivej hospodárskej súťaže, s pevnými mechanizmami presadzovania, aby sa predišlo akémukoľvek narušeniu hospodárskej súťaže alebo inému zneužívaniu [23].

## **3. Analýza medzinárodných dohôd o leteckej doprave s Ukrajinou, Arménskom, Tuniskom a Katarom.**

### **3.1. Dohoda o leteckej doprave medzi EÚ a jej členskými štátmi na jednej strane a Katarským štátom na strane druhej**

Komplexná dohoda o leteckej doprave bola podpísaná 18. októbra 2021 a od tohto dátumu sa provizórne uplatňuje. Aby dohoda nadobudla platnosť, musí byť ratifikovaná všetkými štátmi, ako Katarom, tak aj členskými štátmi EÚ [16].

Dohoda o leteckej doprave medzi EÚ a Katarom z roku 2021 predstavuje jednu z najvýznamnejších medzinárodných zmlúv v súvislosti s leteckou dopravou medzi Európou a Blízkym

východom. Katar je dlhodobou ústrednou postavou globálnej civilnej leteckej dopravy a jednou z popredných medzinárodných leteckých spoločností (Qatar Airways) so sídlom v Dauhe. Katar mal preto vždy silné vzťahy s EÚ, pokiaľ ide o možnosti leteckej dopravy. Dohoda o leteckej doprave medzi EÚ a Katarom z roku 2021 predstavuje významný krok smerom k harmonizácii regulačných noriem, liberalizácii trhu a posilneniu bezpečnostných a environmentálnych štandardov v medzinárodnej leteckej doprave [16].

Najkritickým prvkom spojeným s dohodou je liberalizácia trhu. Po uzavretí dohody majú dopravcovia z EÚ liberálny prístup na katarský trh a naopak. V predchádzajúcich dohodách sa posudzovalo, koľko letov bolo možné uskutočniť, koľko konkrétnych trás bolo vyčlenených na dohodu a koľko cestujúcich na každom lete. Letecké spoločnosti z EÚ a Kataru získali vďaka tejto dohode neobmedzený prístup na vzájomné trhy bez administratívnych obmedzení, ktoré existovali v minulosti [27].

Jedným z najvýznamnejších prvkov dohody je spojenie so životným prostredím a očakávaniami znižovania emisií. Z tejto dohody vyplývajú výkonnostné kritériá, podľa ktorých sú obe strany zodpovedné za prísne environmentálne záujmy a perspektívny technologický pokrok v oblasti trvalo udržateľných možností cestovania. To sa vzťahuje okrem iného na alternatívne palivá, efektívnejšie letové trasy a znižovanie hluku pre komunity v okolí letísk. EÚ sa už dlho snaží minimalizovať emisie z leteckej dopravy a táto dohoda je v súlade s jej environmentálne vhodným prístupom ku globálnemu úsiliu o udržateľné letectvo [27].

Dohoda bola finalizovaná až po ukončení embarga Kataru v roku 2021, keď sa stabilizovali geopolitické vzťahy v regióne. V rokoch 2017 až 2021 bolo uvalené na Katar embargo na leteckú dopravu so susednými štátmi Saudskej Arábie, Spojených arabských emirátov, Bahrajnu a Egypta; to znamená, že letecká doprava sa zmenila na to, že letecké spoločnosti v Katari sa museli vyhnúť všetkým vzdušným priestorom spojeným s týmito krajinami, čím sa vytvorili dlhšie modely letov a vyššie prevádzkové náklady [27].

Okrem toho je táto dohoda pre obidve strany aj finančným stimulom. Katar je druhým najväčším obchodným partnerom EÚ v oblasti energetiky, financií a stavebníctva; zvýšený prístup k leteckej doprave medzi oboma národmi môže viac podporiť len vďaka interakcii leteckej dopravy. Dohoda posilňuje pozíciu Kataru ako dôležitého leteckého uzla v globálnej leteckej doprave. Okrem toho je to v súlade s budúcim cieľom EÚ vytvoriť spoločný vzdušný priestor s ostatnými tretími krajinami [27].

### **3.2. Dohoda o spoločnom leteckom priestore medzi EÚ a jej členskými štátmi na jednej strane a Arménskou republikou na strane druhej**

Táto dohoda o spoločnom leteckom priestore je založená na spoločných prísnych normách v oblasti bezpečnosti letectva, bezpečnostných opatrení a riadenia letovej prevádzky. Vytvára tiež nové príležitosti pre spotrebiteľov, letecké spoločnosti a letiská v Arménsku a EÚ [18].

Dohoda o spoločnom vzdušnom priestore z roku 2021 medzi Európskou úniou a Arménskou republikou je nevyhnutným

krokom v raste partnerstva EÚ s jej partnerom na východnej hranici. Cieľom dohody je nielen vytvoriť spravodlivé a nediskriminačné príležitosti prístupu na trh a prevádzka pre leteckých dopravcov, ale aj väčšiu hospodársku integráciu, zlepšenie bezpečnosti noriem a harmonizáciu právnych predpisov v oblasti letectva. V rámci Východného partnerstva EÚ je Arménsko považované za strategického partnera s potenciálom v oblasti letectva. Cieľom dohody je umožniť jeho integráciu do európskeho trhu [19].

Proces integrácie Arménska do spoločného európskeho leteckého priestoru zahŕňa postupnú implementáciu nariadení a noriem EÚ v rôznych aspektoch leteckej dopravy. To zahŕňa bezpečnostné opatrenia, bezpečnostné protokoly, riadenie letovej prevádzky, environmentálne politiky, ekonomické predpisy a ochranu spotrebiteľa. Integrácia sa uskutočňuje v dvoch prechodných fázach, ktoré umožňujú hladkú a účinnú asimiláciu Arménska do európskeho rámca letectva [18].

Veľmi dôležitý aspekt tejto dohody sa týka práv cestujúcich. Dohoda odkazuje na platné smernice EÚ v oblasti práv cestujúcich a nariadenie (ES) č. 261/2004, ktoré sa týka kompenzácie a pomoci cestujúcim v prípade odmietnutia nástupu do lietadla a zrušenia alebo veľkého meškania letov. Arménsko sa zaväzuje k tejto dohode, ktorá poskytuje vysokú úroveň ochrany cestujúcich všetkým letom medzi EÚ a Arménskom. V súlade s dohodou sú aj otázky životného prostredia. Zmluvné strany súhlasia s tým, že budú dodržiavať medzinárodné požiadavky ICAO týkajúce sa životného prostredia. [19].

Táto dohoda stanovuje, že Arménsko sa zaväzuje, zosúladiť svoje vnútroštátne predpisy s *acquis communautaire* v oblasti civilného letectva, čo zahŕňa bezpečnostné požiadavky podľa nariadenia (ES) č. 216/2008 a ďalších súvisiacich právnych aktov EÚ. Vytvorenie spoločného leteckého priestoru je zároveň podmienené začlenením EÚ noriem v oblasti certifikácie lietadiel, leteckej prevádzky a školenia posádok. Tým sa zabezpečuje, že všetci leteckí dopravcovia, či už z EÚ alebo Arménska, budú spĺňať rovnaké požiadavky, čím sa predchádza akémukoľvek zníženiu bezpečnostných štandardov [19].

Neoddeliteľnou súčasťou zvýšenia bezpečnosti je aj súlad s ekologickými normami a vplyvmi na životné prostredie. Článok 17 dohody kladie dôraz na environmentálnu reguláciu v súlade s ICAO, vrátane systému CORSIA zameraného na kompenzáciu a znižovanie emisií uhlíka v medzinárodnom letectve. Tento aspekt je priamo previazaný s bezpečnostnými otázkami, pretože moderné regulačné rámce čoraz viac vnímajú klimatické hrozby ako súčasť širšieho bezpečnostného diskurzu. Zmluvné strany sa taktiež zaväzujú dodržiavať vysoké štandardy ochrany práv cestujúcich, ktoré majú priamy dopad na ich pocit bezpečia. Súčasťou dohody je uplatňovanie nariadenia (ES) č. 261/2004, ktoré upravuje kompenzácie a pomoc cestujúcim v prípade meškaní, zrušených letov alebo odmietnutia nástupu na palubu. Z pohľadu EÚ je takáto legislatíva nielen prejavom sociálnej regulácie, ale aj nástrojom na posilnenie dôvery v bezpečnosť leteckého systému ako celku [19].

### **3.3. Euro-stredomorská dohoda o leteckej doprave medzi EÚ a jej členskými štátmi na jednej strane a Tuniskou republikou na strane druhej**

Dohoda o spoločnom leteckom priestore medzi EÚ a Tuniskom, podpísaná v roku 2021, je súčasťou snahy EÚ o prehĺbenie vzťahov s krajinami južného Stredomoria, najmä v oblasti dopravného prepojenia a hospodárskej integrácie [20].

Jedným z kľúčových základných cieľov tejto dohody je uľahčiť leteckú dopravu medzi EÚ a severnou Afrikou, čo znamená, že sa vytvára jednotný letecký priestor, ktorý sa riadi rovnakými pravidlami a inštitucionálnym rámcom pre všetky zmluvné strany. Takáto konektivita nie je len otázkou dopravy – je to otázka zvýšenej regionálnej stability a ekonomickej stimulácie a podpory cestovného ruchu, ktorý je sektorom hospodárskeho rozvoja so strategickými zámermi pre Tunisko [20].

Dohoda podporuje dlhodobú multikultúrnu a hospodársku integráciu EÚ s krajinami Maghrebu. Sieť leteckej dopravy robí regióny stabilnejšími, keďže sa spájajú s inými oblasťami a to ľudí, tovaru, investícií a informácií. Vzhľadom na to, že migrácia zo severnej Afriky do Európy a z Európy do severnej Afriky je aktuálna téma, bezpečná legálna a efektívna sieť leteckej dopravy vytvára príležitosti na legálny prístup, čím sa znižuje napätie okolo nelegálneho vstupu a emigrácie. Dohoda okrem toho upevňuje postavenie EÚ ako dopravného partnera pre Tunisko, keďže EÚ sa profiluje ako hlavný partner Tuniska v oblasti rozvoja dopravnej infraštruktúry vrátane letectva [20].

Tuniská dopravná sieť je dobre prepojená prostredníctvom bilaterálnych dohôd s európskymi, africkými a arabskými krajinami, pričom sa zameriava najmä na strednú a západnú Európu a nie na východnú a severnú Európu [21].

Dohoda medzi EÚ a Tuniskom má veľký hospodársky význam pre oboch partnerov. Čím viac letov s väčším prístupom ponúka, tým príležitosti na obchodovanie a investovanie, ako aj na posilnenie hospodárskych väzieb spôsobených leteckou dopravou. Tunisko je zároveň žiadanou turistickou lokalitou pre tých, ktorí chcú cestovať do a z Európy. Podobné dohody uzavrela EÚ aj s Ukrajinou, Arménskom a Katarom, pričom všetky sledujú rovnaké ciele a majú podobné implementačné mechanizmy [20].

### **3.4. Dohoda o spoločnom leteckom priestore medzi EÚ a jej členskými štátmi na jednej strane a Ukrajinou na strane druhej**

Práca na dohode sa začala ešte v roku 2006. Rokovania ohľadne dohody boli ukončené v roku 2013, ale podpis dohody bol odložený pre nehody medzi Španielskom a Spojeným kráľovstvom týkajúce sa letiska v Gibraltári. Novo podpísaná dohoda stanovuje jednotné pravidlá pre služby leteckej dopravy medzi EÚ a Ukrajinou. Cieľom dohody bolo riešiť rastúci dopyt po cenovo dostupnej a kvalitnej leteckej doprave medzi Ukrajinou a EÚ, ktorá je poháňaná ekonomickými, obchodnými a kultúrnymi väzbami, ako aj bezvízovým režimom [22].

Dohoda o spoločnom leteckom priestore medzi EÚ a Ukrajinou, podpísaná v októbri 2021, predstavuje významný regulačný aj geopolitický dokument, ktorého strategická hodnota sa naplno prejavila počas vojenskej agresie zo strany Ruska. V predvojnovom období predstavovala dohoda najmä technický

krok smerujúci k ďalšej integrácii Ukrajiny do európskeho leteckého priestoru. Po skončení konfliktu bude dohoda slúžiť ako základ pre prehĺbenie partnerstva s EÚ a pre povojnovú obnovu krajiny [24].

Jednou z výrazných črt dohody je jej rešpektovanie právnych predpisov Európskej únie v oblasti civilného letectva. Uplatňovanie pravidiel v oblasti leteckej bezpečnosti, certifikácie lietadiel a licencií posádok je úzko späté so zachovaním funkčnej infraštruktúry a spolupracou s medzinárodnými partnermi. Súlad s **Agentúrou Európskej únie pre bezpečnosť civilného letectva** (EASA) preto znamená, že v prípade, že Ukrajina buď pozastaví akékoľvek civilné využitie letectva alebo ak by došlo k prerušeniu civilnej leteckej prevádzky z bezpečnostných dôvodov, jej zariadenia si stále zachovávajú technickú spôsobilosť [24].

Význam dohody je v tom, že počas vojny nebola pozastavená. Ide teda o stály symbol platnosti medzi Ukrajinou a EÚ. Ak má zostať platný a účinný na oboch stranách, je to prejav záväzku – Ukrajina stále potvrdzuje svoju cestu reforiem a EÚ stále vyjadruje dôveru v obnovu Ukrajiny a jej budúcu integráciu [24].

## **4. Doložky o environmentálnej, sociálnej a spravodlivej hospodárskej súťaži v kontexte súčasnej legislatívy a pravidiel**

### **4.1. Environmentálne aspekty leteckej dopravy v súčasných dohodách**

Životné prostredie je často zahrnuté v týchto dohodách s cieľom zmierniť negatívne environmentálne dopady leteckej dopravy. Je nevyhnutné začleniť opatrenia na ochranu životného prostredia do dohôd o letectve vzhľadom na podstatný vplyv leteckého priemyslu na emisie skleníkových plynov a iné environmentálne faktory.

Vo všetkých štyroch analyzovaných dohodách sa environmentálne opatrenia viažu na záväzok rešpektovať a implementovať normy Medzinárodnej organizácie civilného letectva, najmä v súvislosti s kontrolou emisií skleníkových plynov, hlukovej záťaže a energetickej efektívnosti. Ukrajina, Arménsko aj Tunisko sa podľa príslušných článkov svojich dohôd zaviazali dodržiavať požiadavky ICAO a aktívne prispievať k systému CORSIA, ktorého cieľom je dosiahnuť klimatickú neutralitu rastu emisií v medzinárodnom letectve [24].

V rámci znižovania ekologickej stopy sú v dohodách aj v strategických dokumentoch štátov definované viaceré možné opatrenia. Prvým je modernizácia flotíl dopravcov, najmä zavádzaním lietadiel novej generácie, ktoré sú schopné zabezpečiť vyššiu palivovú efektívnosť a nižšie emisie CO<sub>2</sub> [25].

Ďalším riešením je prechod na alternatívne a obnoviteľné palivá. Významnú úlohu zohráva používanie tzv. SAF – sustainable aviation fuels, ktoré môžu znížiť uhlíkové emisie až o 80 % v porovnaní s tradičným kerozínom [25].

Treba zároveň poznamenať, že environmentálne doložky sa líšia v rozsahu záväznosti. Kým dohoda s Ukrajinou zavádza priamy záväzok postupne prijímať právne predpisy EÚ vrátane tých environmentálnych, dohoda s Katarom ponecháva väčšiu flexibilitu pri ich interpretácii a aplikácii. To odráža rozdiely

v úrovni pripravenosti a ekonomického vývoja partnerských krajín, no zároveň podčiarkuje dôležitosť jednotného rámca pre zabezpečenie rovnocenných environmentálnych štandardov [25].

Environmentálne doložky sa stali integrálnou súčasťou novodobých leteckých dohôd a ich význam v nadchádzajúcich rokoch ešte porastie. Nielen ako reakcia na klimatické výzvy, ale aj ako faktor určujúci konkurencieschopnosť, dôveryhodnosť a kvalitný rast celého sektora medzinárodnej dopravy.

#### **4.2. Sociálne aspekty v letectve a ochrana práv zamestnancov**

Doložky o sociálnych hľadiskách sa zvyčajne zameriavajú na ochranu práv pracovníkov, zlepšenie pracovných podmienok a podporu sociálnej spravodlivosti. Medzi sociálne hľadiská môžeme zaradiť práva pracovníkov, odbornú prípravu, nediskrimináciu, sociálne výhody a migráciu pracovníkov. Špecifiká týchto sociálnych ustanovení sa môžu líšiť v závislosti od priorít a politik každej krajiny. Celkovo sa snažia tieto sociálne aspekty o dodržiavanie spravodlivých a bezpečných pracovných podmienok, ochranu práv zamestnancov a presadzovanie rovnosti a sociálnej zodpovednosti v medzinárodnej leteckej doprave [25].

Dohody obsahujú monitorovacie a konzultačné prvky – spoločné výbory, prostredníctvom ktorých možno upozorniť na oznámené porušenia pracovných práv a viaceré strany môžu diskutovať o úsilí o riešenie [25].

Poskytovanie technickej pomoci a odborného *know-how* zo strany EÚ je často podmienené dodržiavaním sociálnych štandardov. Zhrnutie sociálnych aspektov do leteckých dohôd nie je formálnym gestom, ale súčasťou širšieho úsilia o vytvorenie transparentného a spravodlivého trhu, ktorý rešpektuje základné ľudské práva. Keďže svet rýchlo napreduje smerom ku globalizácii, konkurenčné tlaky podporujú flexibilitu a šetrnosť pred úspechom. Zabezpečenie dôslednej ochrany sociálnych práv by malo byť základným predpokladom každého medzinárodného dohovoru v oblasti letectva [25].

#### **4.3. Spravodlivá hospodárska súťaž**

Konkurenčný trh je miesto, kde nezávislé podniky súťažia o prilákanie spotrebiteľov tým, že ponúkajú nižšie ceny, lepšiu kvalitu a širší výber, čím sa zabezpečuje spravodlivá hospodárska súťaž. Účinná hospodárska súťaž pre podniky zabezpečuje rovnaké podmienky a pre spotrebiteľov prináša niekoľko výhod ako sú napr. nižšie ceny, lepšia kvalita či širší výber [26].

Všetky analyzované dohody – vrátane tých s Ukrajinou, Arménskom, Tuniskom a Katarom – obsahujú doložky zamerané na ochranu hospodárskej súťaže a zabránenie narušenia trhového prostredia. V praxi sa tieto ustanovenia premietajú do záväzku strán rešpektovať pravidlá, ktoré zamedzujú poskytovaniu neprimeranej štátnej pomoci subjektom pôsobiacim na trhu leteckej dopravy [26].

Dôležitou súčasťou spravodlivej hospodárskej súťaže je aj prevencia monopolizácie trhu. Dohody obsahujú doložky, ktoré sa zameriavajú na podporu plurality dopravcov, zabraňovanie

zneužívania dominantného postavenia a boj proti nekalým obchodným praktikám [27].

#### **5. Vyhodnotenie prínosu analyzovaných medzinárodných dohôd pre trh leteckej dopravy**

Medzinárodné dohody EÚ o leteckej doprave, najmä dohody o spoločnom leteckom priestore, sú kľúčové pre udržanie jednotného a otvoreného európskeho leteckého trhu. Na základe dohodnutých pravidiel liberalizácie poskytujú CAA prístup na trh bez kapacitných a tarifných obmedzení a rovnaké podmienky medzi dopravcami, ktoré majú priamy vplyv na dostupnosť dopravy, kvalitu služieb a geopolitický vývoj regiónov. Dohody s Ukrajinou, Arménskom, Tuniskom a Katarom viedli k postupnému odstraňovaniu tradičných obmedzení v leteckej doprave, ako sú limity na počet dopravcov, frekvenciu letov alebo dostupnosť konkrétnych destinácií. Umožnením neobmedzeného počtu letov medzi zmluvnými stranami sa zvyšuje flexibilita plánovania trás, zlepšuje spojenia do menších miest, ktoré sa inak nenachádzajú v hlavných dopravných uzloch [28].

Dôležitým prínosom týchto dohôd je rozvoj regiónov s periférnymi letiskami, ktoré boli doteraz využívané len obmedzene. Prístup na trh zahraničných dopravcov poskytuje na týchto regionálnych letiskách nové príležitosti na využitie kapacity.

#### **6. Návrh možného rozšírenia zmluvnej spolupráce medzi EÚ a ďalšími tretími krajinami v kontexte vyhodnotenia prínosu pre SR**

Rozširovanie vonkajšej leteckej politiky EÚ prostredníctvom dohôd s tretími krajinami je dlhodobý overený nástroj podpory medzinárodného obchodu, diplomatických vzťahov a dostupnosti leteckej dopravy pre občanov na oboch stranách.

Potenciálni partneri by však mali zahŕňať tieto kritériá: veľkosť trhu, veľkosť ekonomiky, stupeň hospodárskeho rozvoja, veľkosť potrebnej infraštruktúry, blízkosť k Únii, stabilita riadenia a rozsah zámerov riadenia krajiny a jej snaha viac sa angažovať v Európe.

Jednou z oblastí, ktorá slúži ako priesečník v mnohých oblastiach, je Blízky a Stredný východ. Blízky a Stredný východ pôsobí ako významná križovatka medzi Európou a Áziou. Pokiaľ ide o samotnú krajinu, Saudská Arábia zohráva veľkú úlohu. Je to tiež najväčšia krajina v tejto oblasti. Saudská Arábia má významný potenciál v oblasti medzinárodného obchodu, ktorý posilňuje ambiciózný reformný program Vision 2030 [29].

Ďalším sľubným potenciálnym trhom je Oceánia, najmä Austrália a Nový Zéland. Tieto krajiny zdieľajú históriu partnerstiev s EÚ v oblasti vzdelávania, cestovného ruchu a obchodu. Geografická vzdialenosť má za následok relatívne málo priamych spojení s EÚ – väčšina ciest si vyžaduje medzipristátie v Ázii – napriek tomu by spoločná dohoda o leteckej doprave zvýšila počet priamych spojení a podporila spoluprácu medzi dopravcami pôsobiacimi na oboch trhoch [30].

Celkovo existuje značný potenciál pre budúce dohody s tretími krajinami, ktoré by mohli rozšíriť sieť leteckých spojení medzi EÚ

a svetom. Partnerstvo má zmysel pre udržateľný rast, pretože takíto spoľahliví partneri majú potenciál pre internacionalizovaný rast a zároveň sa podľa potreby prispôbujú medzinárodným cieľom a štandardom. Zároveň prispieva k posilňovaniu strategickú autonómie EÚ prostredníctvom diverzifikácie dopravných možností a udržateľnejšej mobility, čím podporuje ciele v oblasti zmeny klímy.

### 6.1. Prínos pre slovenský letecký sektor

Rozšírenie spolupráce EÚ s tretími krajinami v oblasti civilného letectva prináša výhody pre celú Úniu vrátane Slovenskej republiky. Vzhľadom na to, že Slovensko nemá vlastného národného dopravcu a že jeho trh civilného letectva je ešte menší ako priemer EÚ, je akákoľvek účasť na multilaterálnych dohodách EÚ s inými krajinami mimo Európy nevyhnutná. Takéto dohody ovplyvňujú kvalitu dopravných trás, zvyšujú regionálnu dostupnosť a obchodné aktivity a uľahčujú priame zahraničné investície na Slovensku [31].

Letecké spojenie je jedným z hlavných predpokladov rozvoja medzinárodného cestovného ruchu. Pre Slovensko je cestovný ruch významným odvetvím hospodárstva: podľa Štatistického úradu Slovenskej republiky predstavuje cestovný ruch viac ako 6 % HDP, zatiaľ čo v konkrétnych regiónoch – Vysoké Tatry, Liptov, Orava alebo Bratislava – má cestovný ruch ešte väčší ekonomický vplyv. Na prilákanie turistov z mimoeurópskych krajín je preto potrebná kvalitná letecká infraštruktúra a priame letecké spojenie s krajinami pôvodu.

Napríklad priama letecká nákladná doprava do Latinskej Ameriky alebo Ázie by poskytla lepšie exportné príležitosti pre slovenské spoločnosti v oblastiach high-tech, spoločnosti vo farmaceutickom priemysle a tradičnejšie priemyselné prostredie. V leteckej doprave zohráva čas doručenia zásadnú úlohu, najmä pri tovare vysokej hodnoty alebo krátkej životnosti [29].

Geografická poloha Slovenska v srdci Európy je výhodná, nachádza sa na križovatke dopravných koridorov. Ak sa historicky využívala železničná a cestná doprava, s rozvojom leteckých spojení by sa mohol využiť aj letecký a logistický potenciál. Pre zahraničných investorov hľadajúcich nové lokality pre logistické parky, nákladné terminály, opravovne lietadiel alebo centrá výskumu a vývoja by členstvo v Spoločnom leteckom priestore mohlo ponúknuť potenciálne atraktívne podmienky [31].

Zahranční investori navyše často hľadajú stabilitu, predvídateľnosť právnych predpisov a kvalitu infraštruktúry. Slovensko sa môže hodiť do všetkých troch kritérií vďaka členstvu v EÚ a spoločnému zázemiu v oblasti leteckej politiky, ktoré ponúka stabilné obchodné vyhliadky a prístup na širšie trhy. Toto je obzvlášť žiadané v súčasnosti, keď stále viac spoločností hľadá alternatívy k Ázii a chce umiestniť logistické operácie bližšie k európskemu trhu [31].

### Záver

Problematika medzinárodných dohôd o leteckej doprave medzi Európskou úniou a tretími krajinami predstavuje významný nástroj pre rozvoj globálnej leteckej siete, liberalizáciu trhu a

podporu konkurencieschopnosti dopravcov. Súčasne sa tieto dohody stávajú platformou pre presadzovanie kľúčových hodnôt EÚ v oblasti ochrany životného prostredia, sociálnych práv a spravodlivej hospodárskej súťaže.

Analýza ukázala, že medzinárodné dohody EÚ s Ukrajinou, Arménskom, Tuniskom a Katarom zohrávajú kľúčovú úlohu pri otvorení trhu leteckej dopravy a súčasne chránia environmentálne a sociálne štandardy. Dohoda s Ukrajinou výrazne podporuje harmonizáciu pravidiel s legislatívou EÚ, Arménsko sa zaviazalo dodržiavať predpisy v oblasti bezpečnosti a životného prostredia, Tunis priniesol pozitívne zmeny v prístupe k spravodlivej súťaži a Katar prijal záväzky v oblasti pracovného práva a environmentálnej ochrany.

Na základe vykonanej analýzy a posúdenia možností sme navrhli rozšírenie zmluvnej spolupráce EÚ v oblasti letectva s krajinami, ktoré spĺňajú strategické, ekonomické, technologické a bezpečnostné kritériá. Vybrali sme regióny a štáty ako Saudská Arábia, Austrália, Nový Zéland a Brazília, ktoré predstavujú významný potenciál pre rast obchodných vzťahov, zlepšenie mobility obyvateľstva a podporu udržateľného rozvoja. Naš návrh vychádza z aktuálnych globálnych trendov diverzifikácie trhov, posilňovania strategickú autonómie a budovania silnejšej globálnej pozície EÚ.

### Referencie

- [1] PRUŠA, J. a kol. 2015. Svět letecké dopravy. II. rozšírené vydání. Praha : Galileo Training s. r. o., 2015. ISBN 978-80-260-8309-2
- [2] THE INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION. 1944. Convention on International Civil Aviation. Dostupné na internete: <[https://www.icao.int/publications/Documents/7300\\_1ed.pdf](https://www.icao.int/publications/Documents/7300_1ed.pdf)>
- [3] INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION. 2021. Air Transport Economic Report. Dostupné na internete.
- [4] INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION. 2017. Aviation Environmental Protection Report. Dostupné na internete
- [5] INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION. 2010. Regulatory Framework for Air Transport Services. Dostupné online
- [6] EUROPEAN PARLIAMENT. 2016. International aviation agreements. Dostupné na internete: <[https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2016/593524/EPRS\\_ATA\(2016\)593524\\_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2016/593524/EPRS_ATA(2016)593524_EN.pdf)>
- [7] U.S. DEPARTMENT OF STATE. 2009. Open Skies agreements. Dostupné na internete: <<https://2009-2017.state.gov/e/eb/tra/ata/index.htm>>
- [8] EUROPEAN UNION AVIATION SAFETY AGENCY. 2025. International cooperation explained. Dostupné na internete: <<https://www.easa.europa.eu/en/domains/international-cooperation/international-cooperation-explained>>

- [9] INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION. 2006. *International Standards and Recommended Practices (SARPs)*. Dostupné na internete
- [10] U.S. DEPARTMENT OF STATE. 2025. *Open Skies Partnerships: Expanding the Benefits of Freer Commercial Aviation*. Dostupné na internete: <<https://2009-2017.state.gov/e/eb/tra/ata/index.htm>>
- [11] EUR-LEX. ACCESS TO EUROPEAN UNION LAW. 2025. *Prehľad obchodných dohôd medzi EÚ a ďalšími krajinami*. Dostupné na internete: <<https://eur-lex.europa.eu/summary/chapter/32.html>>
- [12] AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA AND THE GOVERNMENT OF [COUNTRY]. 2012. Dostupné na internete
- [13] SIMPLE FLYING. 2023. *How do Open Skies Agreements Work?*. Dostupné na internete: <<https://simpleflying.com/how-do-open-skies-agreements-work/>>
- [14] FCM TRAVEL. 2025. *Explained: Open Skies and Business Travel*. Dostupné na internete: <<https://www.fcctravel.com/en-us/resources/insights/explained-open-skies-and-business-travel>>
- [15] RADA EURÓPSKEJ ÚNIE. 2021. *Medzinárodná letecká doprava: Rada schválila podpísanie významných dohôd so štyrmi krajinami*. Dostupné na internete: <<https://www.consilium.europa.eu/sk/press/press-releases/2021/06/28/international-aviation-council-greenlights-signing-of-major-agreements-with-four-countries/>>
- [16] EUROPEAN COMMISSION. 2021. *Questions and Answers: EU and Qatar sign a Comprehensive Air Transport Agreement*. Dostupné na internete: <[https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda\\_21\\_5345](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_21_5345)>
- [17] Dohoda o leteckej doprave medzi Európskou úniou a jej členskými štátmi a Katarom. 2021.
- [18] EU MONITOR. 2021. *Questions and answers: EU and Armenia sign a Common Aviation Area Agreement*. Dostupné na internete: <[https://www.eumonitor.nl/9353000/1/j9vvik7m1c3gyxp/vlnxkgepmto?ctx=vgaxlcr0dzzv&start\\_008\\_0b4=5](https://www.eumonitor.nl/9353000/1/j9vvik7m1c3gyxp/vlnxkgepmto?ctx=vgaxlcr0dzzv&start_008_0b4=5)>
- [19] Dohoda o spoločnom vzdušnom priestore medzi Európskou úniou a jej členskými štátmi a Arménskou republikou. 2021.
- [20] Euro-stredomorská dohoda o letectve medzi Európskou úniou a jej členskými štátmi a Tuniskou republikou. 2021.
- [21] SCHLUMBERGER, CH. E. – WEISSKOPF, N. 2012. *Open Skies in North Africa: Is Tunisia the Next Morocco?*. Dostupné na internete: <<https://www.iemed.org/wp-content/uploads/2021/02/Open-Skies-in-North-Africa-Is-Tunisia-the-Next-Morocco.pdf>>
- [22] MISSION OF UKRAINE TO THE EUROPEAN UNION. 2021. *EU and Ukraine sign milestone aviation agreement*. Dostupné na internete: <<https://ukraine-eu.mfa.gov.ua/en/news/ukrayina-ta-yes-pidpisali-ugodu-pro-spilnij-aviacijnij-prostir>>
- [23] Dohoda o spoločnom leteckom priestore medzi Európskou úniou a jej členskými štátmi a Ukrajinou. 2021. Brusel: Európska únia.
- [24] KNOW HOW. 2023. *What is Green Aviation and Is It Possible?*. Dostupné na internete: <<https://knowhow.distrelec.com/defence-aerospace-and-marine/what-is-green-aviation-and-is-it-possible/>>
- [25] EUROPEAN COMMISSION. 2025. *Mobility and Transport. Air*. Dostupné na internete: <[https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air\\_en?prefLang=sk](https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air_en?prefLang=sk)>
- [26] EUR-LEX. ACCESS TO EUROPEAN UNION LAW. 2025. *Hospodárska súťaž*. Dostupné na internete: <[eurl-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?uri=LEGISSUM:competition](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?uri=LEGISSUM:competition)>
- [27] Abate, M. & Christidis, P. 2020. *Deregulation of international air transport: Stakeholders, institutions and markets in a European common aviation area*. Transportation Research Part A: Policy and Practice, Vol. 136, pp. 1–14. ISSN 0965-8564. Dostupné online: <<https://doi.org/10.1016/j.tra.2020.03.017>>
- [28] DELOITTE. 2022. *Green Aviation – Reducing Emissions Along the aircraft value chain*. Dostupné na internete: <<https://www2.deloitte.com/fr/fr/pages/energie-et-ressources/articles/green-aviation.html>>
- [29] XU, J. 2022. *EU's External Open Skies Policy: EU–China and EU–Japan Relations*. University of East Anglia. Dostupné na internete: <<https://www.uvic.ca/humanities/intd/europe/assets/docs/2015%20state%20of%20the%20eu/Xu.pdf>>
- [30] EUROPEAN COMMISSION. 2010. The EU's external aviation policy – Addressing future challenges. COM(2010) 210 final.
- [31] EUROPEAN COMMISSION. 2011. Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system. COM(2011) 415 final.