



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 05.09.2005
COM(2005) 406 final

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN

Consolidación de las relaciones con Chile en el ámbito de la aviación

1. INTRODUCCIÓN

Tradicionalmente, la regulación del transporte aéreo internacional ha sido objeto de acuerdos bilaterales entre Estados. Sin embargo, las sentencias de «cielos abiertos» dictadas por el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas el 5 de noviembre de 2002 marcaron el inicio de una política exterior de aviación a nivel comunitario.

Como se indica en la Comunicación «Desarrollo de la política exterior comunitaria en el sector de la aviación»¹, los acuerdos entre la Comunidad Europea y determinados terceros países poseerán el considerable valor añadido de **generar nuevas perspectivas económicas abriendo al máximo los mercados y las posibilidades de inversión**. Además, tales acuerdos constituirán la herramienta más adecuada para garantizar unas condiciones de competencia equitativas, **promoviendo la convergencia reglamentaria**.

Por lo tanto, la Comisión Europea ha propuesto que se entablen negociaciones orientadas a la conclusión de acuerdos globales de aviación en las principales regiones del mundo, para así aumentar las perspectivas de fomento de la industria europea y garantizar unas condiciones de competencia equitativas, contribuyendo con ello a la reforma de la aviación civil internacional. En sus Conclusiones sobre la política exterior comunitaria en el sector de la aviación, el Consejo tomó nota explícitamente de Chile como posible candidato para futuras solicitudes de mandatos de negociación global².

Chile, que ya ha celebrado un Acuerdo de Asociación con la Comunidad Europea por el que se establecerá una zona de libre comercio hasta 2013, ha solicitado el inicio de negociaciones para alcanzar un acuerdo global de transporte aéreo con la Comunidad Europea. Este país, que se caracteriza por su **política económica y de transporte de libre empresa y su estricta normativa reglamentaria**, constituye un candidato obvio y prometedor para la celebración de un acuerdo de transporte aéreo de nueva generación con la Comunidad Europea.

Por lo demás, Chile ha dado muestra de su voluntad para reformar el marco por el que se rige el transporte aéreo internacional, conjuntamente con la Comunidad Europea, al ser el primer país del mundo en firmar con esta un «Acuerdo horizontal» en la materia³.

Un acuerdo más global de transporte aéreo entre la UE y Chile consolidaría los lazos comerciales y políticos que mantienen ambas partes. El acuerdo reportará beneficios económicos a las compañías aéreas, los aeropuertos, los pasajeros, los transportistas, la industria del turismo y a la economía en su conjunto, tanto en la Unión Europea como en Chile. Además, constituirá un excelente punto de partida para fortalecer en el futuro las relaciones con otros países latinoamericanos en el ámbito de la aviación.

¹ COM (2005) 79 final.

² Conclusiones del Consejo, de 27 de junio de 2005, sobre el desarrollo de la política exterior comunitaria en el sector de la aviación.

³ El «Acuerdo horizontal» sustituye por un acuerdo comunitario las disposiciones de los acuerdos bilaterales de servicios aéreos entre Estados miembros de la UE y Chile consideradas incompatibles con el Derecho de la CE.

Por consiguiente, con la presente Comunicación la Comisión recomienda que el Consejo la autorice para negociar, en nombre de la Comunidad Europea, **un acuerdo global de transporte aéreo con Chile que tenga como meta la apertura de los mercados y la cooperación y/o convergencia reglamentaria**, especialmente en ámbitos prioritarios como la seguridad y la protección de la aviación, la protección del medio ambiente y la aplicación de normas que garanticen unas condiciones equitativas de competencia.

Las negociaciones relativas al «Acuerdo horizontal» y los contactos preliminares han permitido a los servicios de la Comisión Europea establecer unas relaciones positivas con las autoridades chilenas de aviación civil, que sientan una **base excelente para entablar las negociaciones de un ambicioso acuerdo de transporte aéreo con dicho país**.

2. MARCO REGULADOR DE LOS SERVICIOS AÉREOS ENTRE LA COMUNIDAD EUROPEA Y CHILE VIGENTE EN LA ACTUALIDAD

2.1. Acuerdos bilaterales de servicios aéreos entre Estados miembros de la UE y Chile

En la actualidad, el transporte aéreo entre Chile y la UE se rige por los acuerdos bilaterales de servicios aéreos entre dicho país y 11 Estados miembros de la UE⁴, sin que exista ningún fundamento jurídico para los servicios aéreos entre Chile y los otros 14 Estados miembros.

Los acuerdos bilaterales de servicios aéreos actualmente en vigor establecen un marco para la prestación de servicios aéreos entre la UE y Chile que resulta contradictorio. Mientras que algunos acuerdos son extremadamente liberales y no imponen restricción alguna en cuanto a las frecuencias de los vuelos o la programación de las rutas, en otros se establece una regulación estricta de aspectos económicos fundamentales, como son las frecuencias semanales, la programación de las rutas y los precios. Estas diferencias en el grado de desarrollo de los acuerdos bilaterales de servicios aéreos celebrados por los Estados miembros con Chile provocan **desigualdades en cuanto a las oportunidades que se abren para las compañías aéreas comunitarias**.

En septiembre de 2004 se rubricó un Acuerdo entre la Comunidad Europea y la República de Chile sobre determinados aspectos de los servicios aéreos («Acuerdo horizontal»)⁵. El «Acuerdo horizontal» rectifica las disposiciones consideradas incompatibles con el Derecho de la CE, contenidas en los acuerdos bilaterales de servicios aéreos vigentes entre Chile y Estados miembros de la UE. En particular, sustituye las disposiciones que exigen que las compañías aéreas sean propiedad de nacionales de alguno de los Estados miembros de la UE y se hallen bajo el control de estos por una cláusula de «compañías aéreas de la Comunidad». Chile ha sido el

⁴ Alemania, Bélgica, Dinamarca, España, Finlandia, Francia, Italia, Luxemburgo, Países Bajos, Reino Unido y Suecia.

⁵ Propuesta de Decisión del Consejo relativa a la celebración del Acuerdo entre la Comunidad Europea y la República de Chile sobre determinados aspectos de los servicios aéreos, COM (2004) 829 final. El Consejo aprobó la propuesta el 27 de junio de 2005.

primer país del mundo en alcanzar un «Acuerdo horizontal» con la Comunidad Europea por el que se establece un fundamento jurídico no discriminatorio para la prestación de servicios aéreos. Una vez firmado el acuerdo, las compañías aéreas comunitarias podrán ejercer derechos de tráfico entre Chile y cualquier Estado miembro de la UE en el que estén establecidas. Las compañías aéreas chilenas estarán sujetas a una serie de disposiciones de Derecho comunitario al explotar rutas dentro de la Comunidad. Por otra parte, debido a las diferencias entre regímenes bilaterales, hubo que incluir una cláusula específica en el «Acuerdo horizontal» para evitar la posible elusión de las restricciones bilaterales vigentes en materia de derechos de tráfico.

2.2. Política de transporte aéreo en Chile, país pionero de la liberalización del sector

Chile es uno de los países más avanzados en lo que se refiere a la liberalización del transporte aéreo. La política chilena para el sector se basa en los principios de libre acceso al mercado, libre fijación de precios, cielos abiertos e intervención mínima por parte del Estado.

- Chile no aplica límites a la participación extranjera en la propiedad de las compañías aéreas. En noviembre de 2004, las autoridades chilenas otorgaron a una nueva compañía aérea que es, en último término, de capital español las autorizaciones y permisos necesarios para iniciar actividades nacionales e internacionales.
- No hay barreras que obstaculicen el acceso al mercado por parte de las compañías aéreas. La autorización a realizar operaciones está condicionada a la posesión de un certificado válido de operador aéreo que de fe de la capacidad de las compañías aéreas para llevar a cabo actividades de aviación en condiciones de seguridad y al cumplimiento de los requisitos aplicables en materia de seguros.
- Contrariamente a las prácticas más comunes a nivel internacional, Chile permite que las compañías aéreas extranjeras realicen vuelos nacionales, sobre una base de reciprocidad.
- En el marco de sus relaciones bilaterales, Chile ha otorgado a más de 30 países derechos ilimitados de tráfico de tercera y cuarta libertad⁶.
- Cuando hay más de un candidato, los derechos internacionales de tráfico se asignan mediante subasta pública. Los derechos de tráfico son libremente transferibles entre compañías aéreas.
- Chile es signatario del Acuerdo Multilateral sobre la Liberalización del Transporte Aéreo Internacional (MALIAT) y de un Protocolo adicional⁷. En virtud del Acuerdo MALIAT y de su Protocolo, Chile concede a los países con

⁶ La tercera libertad es el derecho a transportar pasajeros y/o carga desde el país de origen a otro país. La cuarta libertad es el derecho a transportar pasajeros y/o carga desde otro país al país de origen.

⁷ Nueva Zelanda, Singapur y Brunei son asimismo signatarios del Acuerdo MALIAT. Además, el Acuerdo también incluye a los EE. UU., Samoa y Tonga.

los que está asociado derechos ilimitados de tráfico no sólo de tercera y cuarta libertad, sino también de quinta y séptima libertad⁸.

- Chile es el principal impulsor del proceso de integración de los mercados latinoamericanos de la aviación actualmente en curso. El país es signatario del Acuerdo de Fortaleza por el que se abre el acceso al mercado de servicios aéreos subregionales de América del Sur⁹.
- Chile no interviene en la fijación de tarifas por parte de las compañías aéreas, salvo que así lo exija la aplicación de la normativa en materia de competencia. Las autoridades de aviación supervisan la determinación de los precios en las rutas no competitivas (esto es, las rutas en monopolio o cuasimonopolio).
- La liberalización económica del sector del transporte aéreo se ha visto acompañada de una aplicación rigurosa de las normas de seguridad y protección de la aviación, los derechos de los usuarios y la normativa en materia de competencia.
- El sector aeroportuario se encuentra abierto a la inversión privada. La gestión del aeropuerto internacional de Santiago está en manos de un consorcio participado en un 30% por inversores europeos.

3. CONSOLIDACIÓN DE LAS RELACIONES CON UN SOCIO SUDAMERICANO PRIVILEGIADO Y FIABLE

Chile es el socio más importante de la Unión Europea en América del Sur. En noviembre de 2002 ambos firmaron un Acuerdo¹⁰ por el que se establece una **asociación política y económica entre Chile y la UE**, basada en la reciprocidad, el interés común y la profundización de las relaciones en todos los ámbitos de su aplicación.

El Acuerdo de Asociación UE-Chile establecerá una **zona de libre comercio** de mercancías hasta 2013. Los derechos de aduana sobre los productos industriales se eliminarán por completo hasta 2010. El Acuerdo también establece una zona de libre comercio de servicios y contempla la liberalización de las inversiones¹¹. Sin embargo, los servicios de transporte aéreo no están incluidos en el ámbito de aplicación del Acuerdo¹².

⁸ La quinta libertad es el derecho a llevar pasajeros y/o carga desde un país a otro tercer país en los servicios que inicien en el propio país (por ejemplo, compañías chilenas que transporten pasajeros entre España y Alemania en un vuelo Santiago-Madrid-Frankfurt). La séptima libertad es el derecho a efectuar un transporte remunerado entre dos países ajenos al país de origen (por ejemplo, compañías chilenas que transporten pasajeros entre Nueva Zelanda y Brunei).

⁹ Otros signatarios del acuerdo son Argentina, Brasil, Paraguay, Uruguay, Bolivia y Perú.

¹⁰ Acuerdo por el que se establece una Asociación entre la Comunidad Europea y sus Estados miembros, por una parte, y la República de Chile, por otra - Acta final (DO L 352 de 30.12.2002, pp. 3-1450). El Acuerdo entró en vigor el 1 de marzo de 2005.

¹¹ Artículo 94 del Acuerdo de Asociación.

¹² Artículo 95.2.d) del Acuerdo de Asociación.

La UE es el principal socio comercial de Chile. En 2003, Chile realizó exportaciones a la UE por un total de 7 millardos de euros. A su vez, las exportaciones de la UE a Chile ascienden a 3 millardos de euros. **Sólo en el período 2001-2003, el comercio de mercancías entre la UE y Chile experimentó un crecimiento del 27%**. La UE es el principal inversor en Chile, con inversiones por 12,7 millardos de euros (lo que equivale al 36% de la inversión directa extranjera total¹³).

En marzo de 2004, Chile solicitó formalmente el inicio de negociaciones para celebrar en un acuerdo de liberalización de la aviación con la Unión Europea. Con motivo del segundo Consejo de Asociación reunido en mayo de 2005¹⁴, Chile ha reiterado su interés por lograr un acuerdo que contemple tanto la liberalización del acceso al mercado como la convergencia reglamentaria. El inicio de negociaciones en este ámbito permitirá **consolidar los vínculos económicos y políticos que unen a ambas partes**. Dado que Chile fue el primer país del hemisferio Sur en firmar un Acuerdo de Asociación y establecer una zona de libre comercio con la UE, parece lógico que también se encuentre entre los primeros países en firmar un acuerdo global de transporte aéreo con la Unión Europea.

4. **BENEFICIOS ECONÓMICOS DE UN ACUERDO DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE LA UNIÓN EUROPEA Y CHILE**

El volumen total de tráfico aéreo entre la Unión Europea y Chile es de alrededor de 600.000 pasajeros al año. Debido a la distancia geográfica, el transporte de una parte importante de los pasajeros se realiza en vuelos indirectos, con escala en otros países iberoamericanos.

Si bien es cierto que los acuerdos bilaterales de servicios aéreos entre varios Estados miembros de la UE y Chile no imponen restricciones en cuanto al número de vuelos, los mercados bilaterales más importantes desde el punto de vista económico¹⁵ se rigen por acuerdos que restringen la capacidad de las compañías aéreas para ofrecer servicios aéreos de pasajeros en función de la demanda. **Las restricciones existentes limitan el potencial de crecimiento de los servicios aéreos entre la UE y Chile**. Con arreglo a las previsiones, se espera que tales servicios registren en el período 2004-2008 una tasa de crecimiento anual media del 5,9%¹⁶.

En los últimos meses, diversas compañías aéreas tanto comunitarias como chilenas han manifestado su interés en incorporarse al mercado UE-Chile. Sin embargo, las restricciones vigentes en virtud de los acuerdos bilaterales no les permitirían efectuar vuelos regulares. Aunque los **flujos turísticos entre la UE y Chile aumentaron en un 50% entre 1998 y 2004**¹⁷, de no adoptarse ninguna medida el crecimiento adicional del mercado turístico podría verse obstaculizado por las restricciones contenidas en los acuerdos de servicios aéreos.

¹³ Fuente: Eurostat (2004).

¹⁴ Declaración común del II Consejo de Asociación UE-Chile, 26 de mayo de 2005.

¹⁵ España, Alemania y Francia representan más del 90% del tráfico de pasajeros entre la UE y Chile.

¹⁶ Fuente: IATA, Previsiones de pasajeros 2004-2008.

¹⁷ Fuente: Sernatur, Estadísticas de Turismo.

Sólo en el período 2001-2003, los flujos comerciales entre la UE y Chile registraron un incremento del 27%. La eliminación de las restricciones que se aplican en la actualidad sobre los servicios aéreos **facilitaría el crecimiento libre del comercio entre ambas partes**, en particular habida cuenta de la distancia que las separa y el importante porcentaje de mercancías perecederas en los intercambios comerciales con Chile.

La supresión de las restricciones podría **incrementar las oportunidades comerciales para las compañías aéreas comunitarias**. Cabe esperar que, al verse liberado de las restricciones actuales en cuanto al número de rutas y vuelos semanales, el tráfico aéreo entre la UE y Chile registre un aumento. Se espera un incremento en el número de vuelos directos entre la UE y Chile, lo que hará posible que las compañías aéreas comunitarias aumenten su cuota en el volumen total de este mercado. El avance en la liberalización y el aumento consiguiente de los vuelos directos **multiplicarán la capacidad de elección de los pasajeros y transportistas europeos a la hora de realizar vuelos a Chile**, importante socio comercial de la Unión Europea. El incremento de los servicios aéreos y, en particular, de los vuelos directos, **facilitará el desarrollo posterior de los flujos turísticos y comerciales entre ambas partes**.

Habida cuenta de que, en la actualidad, las compañías aéreas comunitarias representan casi dos terceras partes del mercado de pasajeros y el 70% del mercado de carga¹⁸ y que más del 65% de los pasajeros que se desplazan entre la UE y Chile son residentes europeos¹⁹, cabe esperar que **la mayor parte de estas repercusiones económicas positivas sean en beneficio de la industria comunitaria del transporte aéreo, los consumidores europeos y la economía europea en su conjunto**.

El moderno marco regulador que aplica Chile hace de este país un candidato excelente para la consolidación, dentro de un espacio aéreo abierto, de las relaciones que mantiene con la Comunidad en el sector de la aviación, por lo que respecta tanto al acceso al mercado como a la cooperación reglamentaria. El refuerzo de la **cooperación UE-Chile en materia de regulación facilitaría los servicios aéreos entre ambas partes**.

Es posible que el impacto a medio plazo en otros mercados de transporte aéreo se sitúe incluso por encima del impacto económico directo en el mercado UE-Chile. En un estudio realizado para la Comisión Europea acerca del impacto económico del espacio aéreo abierto UE-EE.UU. se señalaban claramente los **beneficios económicos que se derivarían de la apertura de los mercados internacionales de aviación**²⁰. Cabe esperar que, al verse liberado de las restricciones actuales en cuanto al número de rutas y vuelos semanales, el tráfico aéreo registre un aumento. Con la apertura del acceso a los mercados, las compañías aéreas podrán aprovechar nuevas oportunidades comerciales y ofrecer servicios aéreos en función de la demanda de su

¹⁸ Cuotas del mercado de pasajeros en 2004: Lan Chile 32%, Iberia 31%, Lufthansa 20%, Air France 12%. Cuotas del mercado de carga en 2004: Lan Chile 30%, Iberia 22%, Martinair 18%, Air France 13%, Cargolux 10%, Lufthansa 7%. Fuente: Junta de Aeronáutica Civil.

¹⁹ Fuente: Sernatur (2005).

²⁰ The Brattle Group, *The Economic Impact of an EU-US Open Aviation Area*, estudio elaborado para la Comisión Europea, diciembre de 2002.

clientela. Los flujos de inversión transfronterizos permitirán nuevas mejoras de la eficiencia.

A largo plazo, el acuerdo de transporte aéreo UE-Chile podría tener **repercusiones económicas más amplias sobre el transporte aéreo entre la UE y otros mercados iberoamericanos**. Chile es el principal impulsor de la liberalización del transporte aéreo en la región, tanto desde el punto de vista político como comercial. Este país ya ha celebrado con Uruguay el acuerdo bilateral de servicios aéreos más abierto del mundo, que contempla incluso el acceso a los vuelos nacionales. Además, ha consolidado recientemente su cooperación con Argentina y Brasil en el ámbito del transporte aéreo y ha firmado un nuevo acuerdo de cielos abiertos con Paraguay. Por lo tanto, Chile mantiene unos acuerdos relativamente modernos y abiertos con todos los países de MERCOSUR. Asimismo, es el protagonista del proceso de integración regional impulsado por la industria. LAN, principal compañía aérea chilena, ha establecido filiales en Perú, Ecuador y Argentina. A más largo plazo, el acuerdo de transporte aéreo con Chile podría ampliarse a los países vecinos de Iberoamérica, aumentándose con ello los beneficios económicos del mismo.

Los **evidentes beneficios que se podrían derivar de un acuerdo de espacio aéreo abierto con Chile se han visto confirmados** en un estudio de evaluación de impacto llevado a cabo por consultores independientes. Si bien es cierto que los beneficios económicos inmediatos pueden ser escasos, debido al escaso número de vuelos directos entre la Comunidad y Chile y al grado de acceso al mercado ya existente, no lo es menos que habrá repercusiones comerciales positivas para la industria europea del transporte aéreo incluso a corto plazo. El estudio confirma que el marco regulador y político que rige el transporte aéreo en Chile debería permitir a la Comunidad lograr sin mayores obstáculos con dicho país un acuerdo tipo que establezca niveles más elevados de convergencia reglamentaria y abra nuevas oportunidades para la industria y los usuarios de la UE. Por otra parte, el estudio hace hincapié en los considerables beneficios económicos a más largo plazo para la industria europea del transporte aéreo, los usuarios y otros agentes económicos, teniendo en cuenta las repercusiones sobre las relaciones con otros países de la región.

5. CONCLUSIONES: CONSIDERABLE VALOR AÑADIDO DE UN FUTURO ACUERDO UE-CHILE EN EL ÁMBITO DEL TRANSPORTE AÉREO

La modernización del marco en el que se inscribe el transporte aéreo entre la UE y Chile ofrece importantes posibilidades para la consolidación de dicha actividad en condiciones de competencia equitativas. Además, intensificará aún más las excelentes relaciones comerciales y políticas que mantienen ambas partes.

El modelo para la asociación entre la Unión Europea y Chile en el ámbito del transporte aéreo responde a la ambición de hacer avanzar un programa de reformas a escala internacional. El acuerdo de liberalización del transporte aéreo entre la Comunidad Europea y Chile establecería un marco moderno para la prestación de servicios aéreos entre ambas partes, caracterizado por la máxima apertura posible del acceso al mercado y la cooperación y la convergencia en el ámbito reglamentario. Si la iniciativa se viera coronada por el éxito, podría servir de **paradigma para establecer una asociación ampliada en materia de transporte aéreo con otros países de América del Sur**.

Uno de los objetivos de las negociaciones será la **apertura recíproca del acceso al mercado**. A menudo los servicios aéreos entre la UE y Chile se realizan efectuando una escala intermedia en lugares que ya constituyen de por sí mercados importantes (por ejemplo, Brasil o Argentina). Por lo tanto, los derechos de quinta libertad en dichos puntos intermedios son importantes para incrementar aún más las repercusiones positivas de un acuerdo con Chile. Chile comparte el objetivo de la liberalización del transporte aéreo y ha manifestado ya en contactos preliminares su voluntad de conceder derechos de cabotaje (esto es, el derecho a efectuar vuelos nacionales en su territorio). Estos derechos de cabotaje constituirían un precedente muy positivo para las negociaciones que mantiene la Comunidad con otros terceros países.

Varios Estados miembros ya han procedido a una apertura recíproca del acceso al mercado con Chile. En fechas muy recientes, Finlandia alcanzó un acuerdo con Chile en el que se contempla la plena liberalización del mercado. Sin embargo, determinados Estados miembros todavía no han logrado un grado elevado de acceso a dicho mercado. En la actualidad, catorce Estados miembros carecen por completo de acceso al mercado chileno. Esta situación contradictoria y desequilibrada ha provocado desigualdades entre las compañías aéreas comunitarias que no son coherentes con la igualdad de oportunidades de que gozan en el mercado único.

La existencia de un acuerdo global de transporte aéreo de ámbito comunitario dotaría de mayor coherencia a las relaciones que la Comunidad mantiene con Chile y **garantizaría a todas las compañías aéreas comunitarias la igualdad de oportunidades para la prestación de servicios aéreos con destino a dicho país**. Con dicho acuerdo se abrirían, además, **nuevas oportunidades comerciales para las compañías aéreas** de los catorce Estados miembros que no gozan en la actualidad de ningún derecho de transporte aéreo hacia Chile o desde ese país. El acuerdo de transporte aéreo a nivel comunitario ofrecería a las compañías aéreas de menor tamaño la posibilidad de ampliar su red a Chile. Aunque es posible que la demanda de tráfico entre diversos Estados miembros y Chile resulte excesivamente débil para mantener la viabilidad comercial de los vuelos directos, las compañías aéreas podrían obtener importantes beneficios si se les permitiera efectuar vuelos con destino y origen en aquel país en código compartido con otros miembros de sus respectivas alianzas.

Los mercados abiertos han de contar con un marco que garantice la competencia leal y la aplicación de normas estrictas de seguridad y protección de la aviación y el medio ambiente. La apertura de los mercados y la cooperación reglamentaria con fines de convergencia deben avanzar paralelamente. Los acuerdos bilaterales de servicios aéreos entre determinados Estados miembros y Chile han abierto por completo el acceso al mercado para las compañías de dicho país, sin garantizar de manera adecuada la convergencia reglamentaria. Un acuerdo global de transporte aéreo con Chile a nivel comunitario consolidaría una **normativa muy rigurosa en lo relativo a la seguridad, a la protección de la aviación, el medio ambiente y los pasajeros y a otros aspectos reglamentarios**.

En lo que se refiere a los aspectos medioambientales, el acuerdo debe ser coherente con el compromiso de desarrollo sostenible asumido por la Comunidad. Al margen de los beneficios económicos a los que ya se ha hecho referencia, el crecimiento previsto del tráfico aéreo también provocará efectos secundarios no deseados —

apreciables especialmente en la calidad del aire y los niveles de ruido en la proximidad de los aeropuertos— y contribuirá al cambio climático a escala planetaria. Es importante que el acuerdo no merme la capacidad de la UE para aplicar instrumentos reguladores o económicos destinados a atenuar dichos efectos nocivos.

La salvaguardia de la libre competencia es un elemento clave para los mercados abiertos de la aviación. Al permitir alcanzar unos niveles de convergencia reglamentaria más elevados, el acuerdo global de transporte aéreo entre la Comunidad y Chile garantizará unas **condiciones equitativas de competencia** que eviten el falseamiento de esta. En el ámbito de la competencia, Chile cuenta con autoridades plenamente capacitadas para hacer cumplir la normativa en la materia. El Estado no presta ayuda alguna a la industria del transporte aéreo, ni siquiera para paliar los efectos de la crisis abierta por los atentados del 11-S. Chile posee un historial de seguridad de la aviación excepcional en América del Sur que puede ser equiparado a los niveles europeos. Por consiguiente, habida cuenta del grado actual de cumplimiento de la normativa en materia de seguridad y protección de la aviación, competencia y derechos de los usuarios del transporte aéreo que se registra en Chile, **las perspectivas para alcanzar un elevado nivel de cooperación y/o convergencia reglamentaria entre la Comunidad y dicho país son excelentes.**

En los contactos preliminares mantenidos a título oficioso, Chile ha confirmado su **voluntad de alcanzar un elevado nivel de convergencia reglamentaria con la Comunidad**, con el fin de facilitar los servicios aéreos entre la UE y Chile. Esta convergencia reglamentaria sólo podrá lograrse a nivel comunitario, ya que los acuerdos bilaterales no garantizan la necesaria cooperación en la materia. El acuerdo establecerá mecanismos de cooperación que garanticen el respeto de las normas en él contenidas y su desarrollo subsiguiente.

El considerable valor añadido del acuerdo de transporte aéreo con Chile podría verse incrementado mediante la celebración de acuerdos similares con otros países de América del Sur. Por consiguiente, esta nueva asociación entre la Unión Europea y Chile debería constituir un **modelo para la región** y estar abierta a otros países que pudieran desear sumarse a ella.

En consideración de lo anteriormente expuesto, la Comisión Europea recomienda que el Consejo la autorice para iniciar negociaciones con Chile, al objeto de celebrar un acuerdo global de transporte aéreo.

La Comisión colaborará estrechamente con los Estados miembros y todas las partes interesadas para definir y alcanzar los objetivos establecidos en las directrices de negociación.