COMISIÓN EUROPEA

Bruselas, 30.8.2011
COM(2011) 527 final

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN

Desarrollo de una zona común de aviación con la República de Azerbaiyán

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN

Desarrollo de una zona común de aviación con la República de Azerbaiyán

1. INTRODUCCIÓN

En su Comunicación de 2005 «Desarrollo de la política exterior comunitaria en el sector de la aviación»[1], la Comisión subrayaba la importancia de crear una zona común de aviación con los países vecinos del este y del sur. El objetivo último es crear un mercado de transporte aéreo amplio y abierto basado en normas comunes. En junio de 2005, el Consejo de la Unión Europea refrendó ese objetivo y acogió favorablemente el avance logrado mediante la incorporación de los países vecinos de la UE a ese marco[2].

La Comisión analizó la aplicación de este proceso en su Comunicación de 2008 «Un Espacio Aéreo Común con los países vecinos para 2010: Informe de situación»[3]. Su conclusión fue que se habían obtenido resultados positivos y que había que acelerar el proceso. Por otra parte, en julio de 2011, la Comisión publicó la Comunicación «La UE y sus regiones vecinas: un planteamiento renovado de la cooperación en materia de transportes»[4]. En ella se reitera que la política relativa a la Zona Europea Común de Aviación (ZECA) está concebida para permitir una apertura gradual del mercado entre la UE y sus países vecinos vinculada a una convergencia de la reglamentación a través de la progresiva aplicación de la normativa de la Unión Europea. Los procesos de apertura de los mercados y convergencia normativa se producen de forma paralela para promover una competencia leal, así como la aplicación de las normas de la UE en ámbitos como la seguridad de la aviación y la protección del medio ambiente. La ZECA se aplica mediante **acuerdos globales de servicios aéreos** que favorecen las relaciones económicas, comerciales y turísticas y brindan nuevas oportunidades a los operadores y mayores posibilidades de elección a los consumidores. Una mayor integración entre los mercados de transporte de la UE y los países de la Política Europea de Vecindad puede generar unas **conexiones de transporte más rápidas, baratas y eficientes**, en beneficio de los ciudadanos y las empresas.

Las sucesivas ampliaciones de la Unión Europea en 2004 y 2007 han acentuado más aún la interdependencia de la UE y sus vecinos. En junio de 2006, la UE y sus Estados miembros firmaron el Acuerdo de la Zona Europea Común de Aviación con los Países de los Balcanes Occidentales. Siguió la firma del primer Acuerdo Euromediterráneo de Aviación con Marruecos, en diciembre de 2006. En diciembre de 2010 se firmó un Acuerdo Euromediterráneo de Aviación con Jordania, y un Acuerdo de Zona Común de Aviación con Georgia. Se están celebrando

---

1 COM(2005) 79 final de 11 de marzo de 2005.

2 Consejo de la Unión Europea, 27 de junio de 2005: «Conclusiones sobre el desarrollo de la política exterior comunitaria en el sector de la aviación».

3 COM(2008) 596 final de 1 octubre 2008.

4 COM(2011) 415 final de 7 de julio de 2011.

negociaciones con Ucrania, Líbano, Israel y Moldova, y se espera entablarlas con Túnez en un futuro próximo.

La creación de una zona común de aviación más amplia aporta beneficios en varios aspectos:

– Contribuye a la aplicación de la Política Europea de Vecindad facilitando el desarrollo de un mercado del transporte aéreo integrado y la mejora de las conexiones de transporte entre todos los países implicados.

– Promueve el desarrollo económico de países que tienen perspectivas de integración en la Unión Europea.

– Fomenta la adopción de normas de aviación europeas de calidad, contribuyendo así a garantizar un elevado nivel de seguridad aérea en toda la región.

– Potencia la cooperación institucional entre las autoridades responsables en ámbitos como la seguridad operacional.

– Garantiza el futuro desarrollo de todo el sector europeo de la aviación mediante el establecimiento de un marco reglamentario coherente para un mercado ampliado.

La presente Comunicación aborda el tema específico de las relaciones en materia de transporte aéreo entre la UE y la República de Azerbaiyán (en lo sucesivo, Azerbaiyán). Habida cuenta de su localización geográfica, unas buenas conexiones aéreas entre Azerbaiyán y la UE son cruciales para el desarrollo económico de ese país. La situación estratégica de Azerbaiyán, en la encrucijada entre Europa y Asia, lo convierte en candidato obvio para un acuerdo de zona común de aviación con la UE.

En enero de 2011, las autoridades azerbaiyanas expresaron su interés en negociar un acuerdo de zona común de aviación con la UE. A raíz de la propuesta, se emprendió un análisis sobre las posibles repercusiones de un acuerdo de esas características[5].

Sobre la base de este trabajo, que se resume en la presente Comunicación, la Comisión recomienda al Consejo que la autorice a negociar un acuerdo global sobre una zona común de aviación con Azerbaiyán. Siguiendo la lógica de los acuerdos entre la UE y otros países vecinos, el texto debería basarse en una combinación de una apertura gradual del mercado y un proceso paralelo de cooperación reglamentaria y armonización progresiva. Los ámbitos prioritarios deben ser la apertura del mercado, la libertad de establecimiento, condiciones equitativas de competencia y normas comunes en los ámbitos de la seguridad de la aviación, la gestión del tránsito aéreo, las condiciones sociales y la protección del medio ambiente. En la región del Cáucaso se ha firmado ya un acuerdo similar con Georgia.

[5] El estudio económico fue realizado por Steer Davies Gleave, y sus resultados se recogen en el trabajo «Study on the economic benefit of a Common Aviation Area Agreement between the EU and the Republic of Azerbaijan», Londres, julio de 2011.

2. EU AZERBAIYÁN: RELACIONES POLÍTICAS

La UE y Azerbaiyán han establecido una estrecha relación en la última década:

– El Acuerdo de Colaboración y Cooperación entre la UE y Azerbaiyán (ACC) se firmó en 1996 y entró en vigor en 1999[6]. El acuerdo abarca una amplia gama de materias, incluidos el comercio, la cooperación económica y la aproximación de las legislaciones. En virtud de sus disposiciones sobre aproximación legislativa (artículo 43), Azerbaiyán procurará que su legislación (incluida la relativa al sector del transporte) se haga progresivamente compatible con la de la UE. El artículo 57 hace especial hincapié en el ámbito del transporte y subraya la necesidad de que Azerbaiyán reestructure y modernice sus sistemas y redes para robustecer la cooperación mutua. Se pone también el acento en la necesidad de cooperar en la modernización de los aeropuertos y la gestión del tránsito aéreo, y de fomentar las conexiones transeuropeas. La UE y Azerbaiyán están negociando actualmente un acuerdo de asociación que sustituirá al ACC. El futuro acuerdo profundizará significativamente la asociación política y la integración económica de Azerbaiyán en la UE, lo que incluye el sector del transporte.

– Paralelamente, se ha desarrollado la Política Europea de Vecindad, de la cual Azerbaiyán forma parte desde 2004. El objetivo de la PEV es fomentar la prosperidad, estabilidad y seguridad de los países vecinos de la UE y evitar que surjan nuevas líneas de fractura entre la UE ampliada y sus vecinos. Esta política se lleva a cabo mediante planes de acción de la Política Europea de Vecindad convenidos entre la UE y cada uno de los países asociados. El plan correspondiente a Azerbaiyán se aprobó en 2006. Las disposiciones del Plan de Acción de la Política Europea de Vecindad para Azerbaiyán comprenden el desarrollo y ejecución de una política de transporte nacional sostenible que ha de enfocarse, según proceda, hacia una mayor aproximación de los marcos legislativos y reglamentarios a las normas europeas e internacionales, en particular, en el ámbito de la seguridad (en todos los modos de transporte) y, en el sector de la aviación, hacia la introducción de nuevos mecanismos reguladores, particularmente en los aspectos relacionados con la seguridad.

– La iniciativa de la Asociación Oriental se puso en marcha en 2009 para profundizar las relaciones de la UE con Armenia, Azerbaiyán, Belarús, Georgia, Moldova y Ucrania. El concepto de una colaboración más ambiciosa entre la Unión Europea y los países asociados se refleja en la Declaración Conjunta de la Cumbre de Praga de la Asociación Oriental, suscrita el 7 de mayo de 2009.

– Los principales objetivos de la cooperación, las respuestas políticas y los ámbitos prioritarios de la UE en relación con Azerbaiyán se recogen en el Documento de Estrategia Nacional sobre Azerbaiyán, 2007-2013. Azerbaiyán ha presentado también una estrategia nacional de desarrollo, que incluye un plan para adoptar diversas normas legislativas de la Unión Europea, entre las que figuran las normas comunes de explotación de servicios aéreos (Reglamento (CE) nº 1008/2008 sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad), las normas limitadoras de emisiones acústicas procedentes de aviones a reacción

[6] DO L 246 de 17.9.1999, p. 3.

civiles subsónicos, y las normas sobre investigación de accidentes e incidentes de la aviación civil.

– Más concretamente en lo que se refiere a la aviación, Azerbaiyán participa de forma activa en varias estructuras paneuropeas. Azerbaiyán es miembro de la CEAC (Conferencia Europea de Aviación Civil) desde 2002. Asimismo, ha solicitado su adhesión a Eurocontrol. En relación con la seguridad operacional, se han suscrito sendos acuerdos de trabajo en 2006 y 2009 con la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA)[7]. En julio de 2009 se firmo un «acuerdo horizontal» entre la UE y Azerbaiyán, que adapta los acuerdos bilaterales entre ese país y los Estados miembros de la UE a la legislación comunitaria (existían 19 acuerdos bilaterales rubricados cuando se firmó el acuerdo horizontal)[8].

3. EL MERCADO DE LA AVIACIÓN Y LAS RELACIONES ECONÓMICAS UE-AZERBAIYÁN

Habida cuenta de la distancia entre la UE y Azerbaiyán y la relativamente deficiente infraestructura de transporte terrestre de aquel país, la aviación es el modo de transporte más importante para comunicar Azerbaiyán con la mayoría de los Estados miembros de la UE.

Azerbaiyán posee una población de 8,4 millones de habitantes, más del doble de la suma de las poblaciones de las vecinas Georgia y Armenia. Su PIB per cápita se ha elevado en los últimos años, alcanzando un índice relativamente alto, comparable al de Turquía, como consecuencia de la actividad de los sectores del gas y el petróleo[9].

El comercio bilateral entre la UE y Azerbaiyán creció rápidamente desde principios de la década hasta comienzos de 2009, cuando se vio afectado negativamente por la crisis económica mundial, vinculada también a una caída de los precios internacionales del petróleo. En 2009, la cifra total del comercio bilateral ascendió a 8 900 millones de euros (12 700 millones en 2008), situándose las exportaciones de la UE a Azerbaiyán en 1 600 millones (2 100 en 2008) y las exportaciones de Azerbaiyán a la UE en 7 300 millones (10 600 en 2008). A pesar de la crisis económica, la UE se mantuvo como el primer socio comercial de Azerbaiyán, con un 42,8% del comercio exterior total de ese país (seguida de Turquía y la India, con porcentajes del 8,1%). De los tres países del Cáucaso meridional, Azerbaiyán es el socio comercial más importante de la UE. La UE exporta a Azerbaiyán principalmente maquinaria y equipos de transporte (45,1% del total de las exportaciones en 2009), así como productos químicos (9,8%) piedras preciosas y semipreciosas (9%) productos alimenticios (8%) metales básicos y productos fabricados a partir de estos (6%). La estructura de las exportaciones de Azerbaiyán consiste casi exclusivamente en combustible mineral.

---

7 Acuerdo de colaboración entre la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA) y el Ente Estatal de Aviación Civil «Azerbaijan Hava Yollari» sobre recogida e intercambio de información sobre la seguridad de las aeronaves que utilicen los aeropuertos comunitarios y de la República de Azerbaiyán». Acuerdo de colaboración entre la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA y la Administración Estatal de Aviación Civil de la República de Azerbaiyán.

8 DO L 265 de 9.10.2009, p. 25.

9 Según la Base de datos de Perspectivas de la economía mundial, abril 2011, el PIB per cápita de Azerbaiyán se situó en 6 008 dólares (aproximadamente 4 230 euros) en 2010. El PIB de Azerbaiyán basado en la paridad de poder adquisitivo se situó en 10 033 dólares internacionales corrientes en 2010.

El transporte aéreo internacional con origen o destino en Azerbaiyán se concentra en el Aeropuerto Internacional de Heydar Aliyev, situado en Bakú[10]. El tráfico del aeropuerto ha crecido rápidamente en el último decenio. De aproximadamente un millón de pasajeros en 2002 se ha pasado a 1 900 000 en 2010[11]. Las terminales de pasajeros se modernizaron a finales de los años 90, y actualmente se está construyendo una nueva terminal internacional. Se prevé que las obras finalicen en 2012, con una capacidad de 3 millones de pasajeros al año en la nueva terminal.

El tráfico de pasajeros entre la UE y Azerbaiyán registra niveles que todavía son relativamente bajos, al representar aproximadamente un 10% del tráfico total de pasajeros que salen de Azerbaiyán o entran en el país. En 2009 se transportaron 194 200 pasajeros entre los aeropuertos de EU 27 y Azerbaiyán[12]. En 2009, los seis mercados más importantes (Reino Unido – 35%, Alemania – 23%, Austria – 17%, Francia – 8%, Suecia – 6% y Letonia – 6 %) representaron el 95% del total de pasajeros transportados entre la UE y Azerbaiyán. El par de ciudades con mayor volumen de transporte de pasajeros en 2009 fue Londres-Bakú, seguido por Francfort-Bakú y Viena-Bakú. El mercado de Azerbaiyán puede ser interesante para las compañías aéreas de la UE desde el punto de vista de la rentabilidad y los ingresos, debido a la alta proporción de viajes de negocios relacionados con el sector del gas y el petróleo.

Azerbaiyán ha negociado acuerdos de servicios aéreos con 21 Estados miembros de la UE (Austria, Bélgica, Bulgaria, República Checa, Dinamarca, Estonia, Finlandia, Francia, Alemania, Grecia, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Países Bajos, Polonia, Rumania, Eslovaquia, España, Suecia y el Reino Unido). Aunque algunos de esos acuerdos han empezado a abrirse en cierta medida, resultan bastante restrictivos, en particular con respecto a la capacidad (por ejemplo, número de frecuencias) y en algunos casos a las posibilidades de ruta. Así pues, el actual sistema puede resultar desventajoso para algunas compañías aéreas de la UE y los consumidores de ciertos Estados miembros. El estudio económico encargado por la Comisión concluye que la demanda de transporte aéreo entre la UE y Azerbaiyán supera a la oferta.

En julio de 2010, cuatro compañías aéreas de la UE prestaban servicios en el mercado azerbaiyano: airBaltic desde Riga, Austrian Airlines desde Viena, British Midland Airways desde Londres y Lufthansa desde Francfort. La cuota de estas compañías en el mercado UE-Azerbaiyán asciende al 72% del total del transporte de pasajeros. También en el transporte aéreo de pasajeros entre Azerbaiyán y América del Norte, los transportistas y plataformas de la UE gozan de una alta cuota de

---

10 La Aeronautical Information Publication menciona otros cuatro aeropuertos internacionales en Azerbaiyán, aunque no operan servicios regulares a los Estados miembros de la UE. Los únicos destinos internacionales atendidos desde dichos aeropuertos son Moscú, Kiev, San Petersburgo y Estambul.

11 Las cifras hacen referencia a los pasajeros con origen o destino en el aeropuerto internacional Heydar Aliyev. Steer Davies Gleave: Study on the economic benefit of a Common Aviation Area Agreement between the EU and the Republic of Azerbaijan.

12 Todas las cifras sobre transporte proceden del estudio encargado por la Comisión (Steer Davies Gleave: Study on the economic benefit of a Common Aviation Area Agreement between the EU and the Republic of Azerbaijan). Las cifras de tráfico se basan en datos de EUROSTAT e incluyen a todos los pasajeros que viajan en un segmento de vuelo, incluidos pasajeros en tránsito, así como los que realizan transferencias a través de un Estado miembro de la UE/Azerbaiyán.

mercado[13]. Por otra parte en el período 2008-2010, Turkish Airlines incrementó significativamente sus operaciones hacia Bakú y Estambul, convirtiéndose en una competidora cada vez más importante en el tráfico entre Azerbaiyán y la UE y Azerbaiyán y América del Norte[14]. En ese mismo período, el crecimiento del tráfico entre EU27 y Azerbaiyán se cifró en el 10,9%.

Azerbaijan Airlines es la única compañía aérea azerbaiyana que explota servicios regulares entre Azerbaiyán y la UE. Su ruta internacional más importante es Moscú, seguida de Estambul. En 2010, Azerbaijan Airlines transportó a 800 000 pasajeros (la cifra alcanzó aproximadamente 1 450 000 en 2007). Del total de vuelos realizados en julio de 2010, un 8% tuvieron su origen o destino en Estados miembros de la UE. En 2010, Azerbaijan Airlines voló a Paris, Londres, Milán, Praga y Riga, siendo Praga, París y Milán atendidos exclusivamente por esa compañía (ninguna compañía de la UE opera esas rutas). Azerbaijan Airlines inició sus operaciones en Aberdeen en junio de 2011. La compañía utiliza para sus vuelos a la UE una flota relativamente moderna de A319, complementados con Boeing 757.

Las tarifas aéreas entre Bakú y las ciudades de la UE son relativamente elevadas. En el mercado entre la UE y Azerbaiyán, el efecto combinado de una competencia limitada y un segmento de demanda de alto poder adquisitivo (sector del petróleo/gas) ha generado un nivel de precios relativamente alto. El análisis de las tarifas en mercados semejantes indica que la demanda de viaje entre la UE y Azerbaiyán supera a la oferta. El resultado es un mercado en el que las tarifas se mantienen artificialmente altas y desaparecen los viajes de ocio. Un incremento de la competencia gracias a la liberalización (especialmente por lo que respecta a las restricciones de capacidad) puede conducir a una reducción de tarifas en beneficio de los pasajeros.

4. BENEFICIOS DE UN ACUERDO DE ZONA COMÚN DE AVIACIÓN ENTRE LA UE Y AZERBAIYÁN

La creación del mercado único de la aviación iniciada por la UE a principios de los años 90 ha contribuido significativamente a imprimir dinamismo y eficacia al sector y generado importantes beneficios económicos y sociales.

La celebración de acuerdos de zona común de aviación con los países de la Vecindad Oriental y Meridional de la Unión ha demostrado que pueden lograrse efectos positivos similares desde el punto de vista de los volúmenes y la eficiencia del transporte también en esos mercados. Al respecto, desde la liberalización del mercado del transporte aéreo entre la UE y los Balcanes Occidentales en 2006 y 2010, se han registrado tasas de crecimiento de alrededor del 12% de las plazas disponibles.

El estudio económico arriba mencionado examinó los posibles efectos de un acuerdo de creación de una zona común de aviación entre Azerbaiyán y la UE. El estudio

[13] En 2010, más de 7 000 pasajeros OD (pasajeros origen-destino) viajaron de Azerbaiyán a América del Norte. Cerca de dos tercios utilizaron Francfort o Londres-Heathrow como punto de transferencia.

[14] Más de 2 300 pasajeros viajaron a Norteamérica a través de Estambul en 2010. Este nivel de pasajeros de transferencia es similar al de Londres-Heathrow.

prevé mayores tasas de crecimiento entre 2010 y 2020 gracias a la liberalización. En una hipótesis de statu quo, el número de pasajeros se incrementaría en un 77% con respecto al nivel de 2010, lo que equivale a un aumento medio anual del 5,9%. En la hipótesis de «liberalización plena» (inmediata o gradual), sin embargo, la cifra de pasajeros crecería en un 98% entre 2010 y 2020, lo que representa una media anual del 7%[15].

El beneficio económico de un acuerdo de zona común de aviación se calcula en 44,2 millones de euros en los cinco primeros años tras la liberalización (principalmente como consecuencia del aumento de la conectividad, la disminución de las tarifas y el incremento del tráfico y la actividad económica conexa). El análisis muestra también que es probable un descenso de las tarifas aéreas en las rutas en las en las que hay o habrá competencia. Un acuerdo entre la UE y Azerbaiyán crearía nuevas oportunidades comerciales para las compañías aéreas europeas, algunas de las cuales han mostrado interés en operar servicios adicionales a Bakú o iniciar servicios nuevos, en caso de que se levanten las actuales restricciones de capacidad. Un acuerdo de zona común de aviación podría facilitar también la integración de las compañías aéreas azerbaiyanas en las alianzas existentes en la UE, lo que permitiría elaborar productos integrados, ofrecer mejores servicios a los pasajeros e incrementar la eficiencia gracias a las economías de escala. Además, la experiencia demuestra que el mecanismo de aplicación de los acuerdos de zona común de aviación ayuda a resolver determinados problemas empresariales (principalmente a través del comité mixto).

Tan importantes como los beneficios económicos son las consideraciones políticas generales, ya que un acuerdo de este tipo contribuiría sustancialmente a los objetivos de la Política Europea de Vecindad, la Asociación Oriental y el Acuerdo de Colaboración y Cooperación, así como del futuro acuerdo de asociación con Azerbaiyán, y fomentaría las estrictas normas de la UE, por ejemplo, en materia de seguridad.

Cabe prever que Azerbaiyán deberá soportar algunos costes derivados de la obligación de adoptar y aplicar un acuerdo de zona común de aviación. Sin embargo, tales costes serían muy inferiores a los beneficios previstos. El estudio económico anteriormente mencionado calcula un coste de personal total descontado de entre 1,8 y 2,2 millones de euros durante un período de cinco años. Sin embargo, conviene señalar que la obligación de aplicar normas de mayor calidad podría derivarse también de otros compromisos internacionales contraídos por Azerbaiyán (OACI, acuerdos con terceros países, por ejemplo, Estados Unidos).

Un acuerdo para la creación de una zona común de aviación UE-Azerbaiyán crearía condiciones de competencia equitativas para todas las compañías aéreas de la UE y permitiría a los pasajeros de todos los Estados miembros beneficiarse de condiciones similares y de las ventajas del aumento del tráfico entre la UE y Azerbaiyán. Además, proporcionaría la base jurídica para el establecimiento de servicios aéreos a partir de aquellos Estados miembros que todavía no tienen acuerdos bilaterales de servicios aéreos con Azerbaiyán.

---

[15] La hipótesis de «liberalización plena» supone que se concederían los derechos de tráfico de la tercera, cuarta y quinta libertad (inmediatamente o de forma progresiva).

5. CONCLUSIONES

Como consecuencia de la apertura del mercado, mejorarían las oportunidades de viaje para los pasajeros azerbaiyanos y de la UE y se beneficiarían económicamente las compañías aéreas y aeropuertos de las dos partes. Una mejor conectividad y el acceso a un mayor número de destinos actuarán probablemente como catalizador para el desarrollo de los negocios y la inversión extranjera en Azerbaiyán.

Será importante velar por que la apertura e integración de los mercados se lleven a cabo de forma equilibrada, teniendo en cuenta otros objetivos políticos importantes y mitigando sus posibles efectos adversos. En tal contexto, será esencial garantizar que la apertura del mercado vaya acompañada de un proceso paralelo de cooperación reglamentaria y convergencia gradual. Esto reviste especial importancia en áreas cruciales como la seguridad, la protección del medio ambiente y la legislación sobre competencia.

Los mercados abiertos requieren un marco que garantice, además de una competencia leal, un elevado nivel de seguridad. Por lo que respecta a los aspectos medioambientales, el acuerdo debe ser coherente con el compromiso de la UE respecto del desarrollo sostenible. Es especialmente importante que el acuerdo no restrinja la capacidad de la UE de aplicar los instrumentos reguladores o económicos necesarios para mitigar los efectos secundarios no deseados del aumento del tráfico aéreo, especialmente en lo que se refiere a la calidad del aire, los niveles de ruido en torno a los aeropuertos y la contribución al cambio climático. En el ámbito de la gestión del tránsito aéreo, la posibilidad de ampliar el Cielo Único Europeo a Azerbaiyán ayudaría a aumentar los niveles actuales de seguridad, optimizar la eficiencia y la capacidad y reducir los retrasos.

Un mandato global para abrir negociaciones con Azerbaiyán se basaría en dos capítulos de igual importancia: por una parte, la apertura y liberalización del mercado y, por otra, la armonización reglamentaria de las normas que regulan la seguridad de la aviación, entre otros aspectos, más allá de las fronteras de la UE. A este respecto, la celebración de un acuerdo sobre una zona común de aviación entre la UE y Azerbaiyán supondría una contribución importante a los objetivos de la Política Europea de Vecindad, la Asociación Oriental, el Acuerdo de Colaboración y Cooperación entre la UE y Azerbaiyán, así como el futuro acuerdo de asociación.

Visto cuanto antecede, la Comisión propone la negociación y celebración de un acuerdo global de zona común de aviación con Azerbaiyán, y solicita al Consejo que la autorice a entablar las negociaciones oportunas a tal fin. Las negociaciones serán llevadas a cabo por los servicios de la Comisión, con la plena participación del Servicio Europeo de Acción Exterior (SEAE) y teniendo debidamente en cuenta la Decisión 2010/427/UE del Consejo.

La Comisión colaborará estrechamente con los Estados miembros y todos los interesados para definir y alcanzar los objetivos fijados en la Decisión del Consejo propuesta.