

**PT**

**PT**

**PT**



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 1.10.2008  
COM(2008) 596 final

## **COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO**

**Espaço de Aviação Comum com os países vizinhos até 2010 - Relatório intercalar**

## COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO

### Espaço de Aviação Comum com os países vizinhos até 2010 - Relatório intercalar

#### 1. PORQUÊ UM ESPAÇO DE AVIAÇÃO COMUM COM OS PAÍSES VIZINHOS ATÉ 2010?

1. Nas suas "Conclusões sobre o desenvolvimento da agenda da política externa comunitária no sector da aviação", de 27 de Junho de 2005, o Conselho congratulava-se com os progressos registados a nível da criação de um Espaço de Aviação Comum (CAA) alargado aos países vizinhos da União Europeia até 2010.
2. O Espaço de Aviação Comum inscreve-se nos grandes objectivos da política da Comunidade em matéria de transportes aéreos e constitui, juntamente com os acordos gerais de transporte aéreo celebrados com os principais parceiros da União Europeia à escala mundial e com os denominados "acordos horizontais", um pilar essencial desta política. O Espaço de Aviação Comum também complementa os objectivos mais gerais da Política Europeia de Vizinhança (PEV), através da qual a Comunidade promove a estabilidade e o desenvolvimento sustentável ao longo das suas fronteiras oriental e meridional.
3. A eficiência dos transportes em geral e dos transportes aéreos em particular pode contribuir significativamente para o desenvolvimento económico, a cooperação técnica e os contactos interpessoais entre a UE e os países vizinhos. Além disso, ao permitirem a participação plena numa das áreas-chave do mercado único, os acordos relativos ao Espaço de Aviação Comum constituem um exemplo e um incentivo para uma maior integração económica dos países parceiros na UE.
4. O Espaço de Aviação Comum ganha ainda mais importância no contexto da União para o Mediterrâneo<sup>1</sup> reforçada e das relações cada vez mais estreitas entre a UE e os seus vizinhos da Europa Oriental. O objectivo final é a criação de um mercado único pan-europeu de transportes aéreos, assente num conjunto de regras comuns e na inclusão de cerca de 60 países, num total de cerca de mil milhões de habitantes. Só em 2007, mais de 120 milhões de passageiros viajaram entre a UE e os países vizinhos da Europa, Europa de Leste, Ásia Central, Mediterrâneo e Médio Oriente<sup>2</sup>, o que representa um aumento de mais de 20% comparativamente a 2004. Este

---

<sup>1</sup> Processo de Barcelona: a União para o Mediterrâneo foi lançada em Paris, em 13 de Julho de 2008. O objectivo é revitalizar a parceria, de modo a permitir uma governação mais equilibrada e uma maior visibilidade [Comunicação da Comissão - Processo de Barcelona: União para o Mediterrâneo, COM(2008) 319 (final)].

<sup>2</sup> Albânia, Antiga República Jugoslava da Macedónia, Argélia, Arménia, Azerbaijão, Bielorrússia, Bósnia e Herzegovina, Cazaquistão, Croácia, Egipto, Geórgia, Islândia, Israel, Jordânia, Líbano, Líbia, Marrocos, Montenegro, Noruega, Palestina, Quirguizistão, República da Moldávia, Rússia, Sérvia, Síria, Suíça, Tajiquistão, Tunísia, Turquemenistão, Turquia, Ucrânia e Usbequistão, bem como Kosovo ao abrigo da Resolução n.º 1244/99 do Conselho de Segurança das Nações Unidas.

volume de tráfego representa mais de 45% do tráfego aéreo entre a UE e os países terceiros<sup>3</sup>.

5. O sector da aviação europeia regista uma evolução rápida, tendo a UE vindo a assumir o papel de seu principal motor institucional e regulamentar. Esta situação aumenta a responsabilidade da Comunidade, que deve garantir a participação adequada dos países vizinhos. Além disso, atendendo a que os principais desafios que se colocam, designadamente a manutenção de um nível elevado de segurança intrínseca e extrínseca da aviação, a optimização da gestão do tráfego aéreo ou a luta contra as alterações climáticas, não estão circunscritos às fronteiras da Comunidade, os países vizinhos devem ser convidados a participar nos projectos desenvolvidos pela UE para afrontar esses desafios.
6. A Comunidade definiu o ano de 2010 como data-limite para a criação do Espaço de Aviação Comum. Com a presente comunicação, a Comissão informa sobre os progressos registados até à data. Foi adquirida alguma experiência desde a criação do Espaço de Aviação Comum. Essa experiência deve ser utilizada para reforçar a eficácia do projecto e dar-lhe um novo impulso.

## **2. OBJECTIVOS JÁ ALCANÇADOS**

### **2.1. Projecto flexível assente numa abordagem específica por país**

7. O Espaço de Aviação Comum inclui vários tipos de países. Embora a proposta da UE no sentido do aprofundamento das relações seja a mesma para todos os parceiros, a abordagem específica por país – nomeadamente a forma que assume na Política Europeia de Vizinhança – permite maior flexibilidade e diferenciação. As respostas possíveis são tantas quantos os países parceiros, dependendo da situação política específica, das suas aspirações no plano das relações com a UE, do programa de reformas e das realizações.
8. Os primeiros passos na criação do Espaço de Aviação Comum remontam a 1993, com uma maior integração de países terceiros na política de transportes aéreos da UE no âmbito do Acordo sobre o Espaço Económico Europeu<sup>4</sup>. Consequentemente, a Noruega, a Islândia e o Liechtenstein participam no mercado único da aviação em pé de igualdade com os Estados-Membros da UE. Também foi alcançado um nível de integração muito elevado através de um acordo específico de transporte aéreo com a Suíça, em vigor desde 2002<sup>5</sup>. Desde então, muitos outros países foram convidados a participar no projecto. Actualmente, a União Europeia procura desenvolver o Espaço de Aviação Comum de acordo com dois conceitos principais: o conceito de mercado único da aviação e o conceito de acordo euromediterrânico no domínio da aviação.
9. O conceito de mercado único da aviação foi usado com os países já envolvidos no quadro institucional pan-europeu da aviação, nomeadamente os países dos Balcãs

---

<sup>3</sup> Em 2006, o total de passageiros aéreos transportados entre aeroportos comunitários e aeroportos não comunitários ascendia já a 250 milhões (Eurostat, *Statistics in Focus* - Transporte, 52/2008).

<sup>4</sup> Acordo sobre o Espaço Económico Europeu (JO L 1 de 3.1.1994, p. 3).

<sup>5</sup> Acordo entre a Comunidade Europeia e a Confederação Suíça relativo aos transportes aéreos, JO L 114 de 30.4.2002 p. 73.

Ocidentais, os quais iniciaram a sua aproximação regulamentar à UE por via da participação em organizações como o Eurocontrol e as Autoridades Comuns da Aviação (JAA). Os acordos assentes neste conceito prevêem a integração completa dos países parceiros no mercado único da aviação e antecipam com frequência a sua futura adesão à UE. A Comissão também deu início, com base no conceito de mercado único da aviação, a negociações globais no domínio do transporte aéreo com a Ucrânia.

10. Foi celebrado um Acordo Euromediterrânico de Transporte Aéreo com Marrocos, que prevê um nível elevado de harmonização regulamentar, a abertura gradual do mercado e possibilidades acrescidas de investimento e define um parâmetro de referência para os futuros acordos de aviação com os parceiros da UE na região do Mediterrâneo. A Comissão, que já obteve o mandato do Conselho, vai encetar negociações globais com Israel e com a Jordânia no domínio do transporte aéreo com base neste modelo. A Comissão apoia o desenvolvimento do Espaço de Aviação Comum na região do Mediterrâneo através de um ambicioso Projecto "Euromed Aviation" – desenvolvido no quadro do fórum euromediterrânico dos transportes<sup>6</sup> – tendo em vista aproximar a legislação dos países MEDA da legislação comunitária aplicável à aviação, aumentar a segurança intrínseca e extrínseca da aviação na região e promover a cooperação no capítulo da gestão do tráfego aéreo.
11. A cooperação com os países do mar Negro e da Ásia Central centrou-se na assistência técnica e no intercâmbio de peritos, de modo a familiarizar os países parceiros com a legislação comunitária em matéria de aviação e aumentar os níveis de segurança actualmente registados na região. Em 2009, a Comissão passará a prestar uma assistência específica suplementar aos países desta região no âmbito do projecto sobre segurança intrínseca e extrínseca da aviação civil, cujo orçamento ascende a 5 milhões de euros.
12. A Comissão acompanha atentamente os progressos registados na região vizinha, onde alguns países podem ser considerados potenciais candidatos à participação no Espaço de Aviação Comum. Na região do Mediterrâneo, os próximos candidatos naturais são a Tunísia e a Argélia, dado o considerável potencial dos seus mercados e as fortes ligações económicas, culturais e históricas à Comunidade. No caso da Europa Oriental, a Comissão considera a Geórgia e a República da Moldávia como próximos candidatos possíveis - ambos os países participam já nas organizações pan-europeias no domínio da aviação e colaboram estreitamente com a UE no quadro dos planos de acção da PEV e de outras iniciativas específicas.

## **2.2. Os casos específicos da Rússia e da Turquia**

13. Com 23 e 10 milhões de passageiros aéreos, respectivamente, em 2007, a Turquia e a Rússia estão entre os mercados da aviação mais importantes para a União Europeia, registando um crescimento dinâmico. Contudo, até à data, continua a não existir um quadro geral, juridicamente sólido, para as relações com estes parceiros-chave no domínio da aviação.

---

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

14. Atendendo ao seu estatuto de país candidato à adesão e à sua importância enquanto parceiro no domínio da aviação, a Turquia deve participar activamente no Espaço de Aviação Comum. Contudo, até ao momento, os progressos abrandaram devido ao facto de a Turquia não reconhecer o carácter integrado do mercado único da aviação, bem como às questões relacionadas com a segurança no plano da gestão do tráfego aéreo. A Comissão espera que a situação evolua no bom sentido, continuando a manter um diálogo construtivo com a Turquia. Tal evolução seria igualmente essencial para as negociações no capítulo dos transportes, enquanto elemento das negociações com a Turquia relativas à adesão. Numa primeira fase, será necessário alinhar pelo direito comunitário os acordos bilaterais de transportes aéreos celebrados entre os Estados-Membros e a Turquia.
15. A Rússia é um vizinho-chave da UE alargada e um importante mercado da aviação, com uma grande tradição no domínio da aeronáutica. Esta relação de proximidade convida ao estabelecimento de um quadro de cooperação adequado em matéria de aviação. Contudo, a aplicação, pela Federação da Rússia, do acordo sobre os pagamentos pelo sobrevoo da Sibéria, que a Rússia continua a exigir em violação das práticas internacionais normais, deve constituir um pré-requisito para o efeito. Este acordo foi alcançado durante a Cimeira UE-Rússia, em Novembro de 2006, e aprovado pelo Governo russo em Novembro de 2007, mas ainda não foi assinado. Os acordos bilaterais de transportes aéreos entre a Rússia e os Estados-Membros devem também ser alinhados pelo direito comunitário.

### **2.3. Progressos significativos no plano da garantia da segurança jurídica para os operadores comerciais**

16. Registaram-se grandes progressos ao nível do alinhamento, pelo direito comunitário, dos acordos bilaterais de transportes aéreos celebrados entre os Estados-Membros e os países vizinhos. Estes avanços reforçam a segurança jurídica das operações das transportadoras de ambas as partes, sem afectar o equilíbrio dos direitos de tráfego entre os Estados-Membros e os países parceiros.
17. Foram celebrados acordos horizontais com a Albânia, Antiga República Jugoslava da Macedónia, Arménia, Azerbaijão, Bósnia e Herzegovina, Cazaquistão, Croácia, Geórgia, Israel, Jordânia, Líbano, Marrocos, Montenegro, Quirguizistão, República da Moldávia, Sérvia e Ucrânia. Além disso, os acordos bilaterais celebrados entre a Argélia, a Bielorrússia, o Egipto, a Síria, o Tajiquistão, o Turquemenistão e o Usbequistão e, pelo menos, um Estado-Membro, permitem a designação comunitária.

## **3. APLICAÇÃO DOS ACORDOS RELATIVOS AO ESPAÇO DE AVIAÇÃO COMUM - ENSINAMENTOS RETIRADOS**

### **3.1. Uma fórmula com êxito confirmado**

18. Mais de dois anos após a assinatura do acordo sobre o estabelecimento de um Espaço de Aviação Comum Europeu (EACE)<sup>7</sup> com os Balcãs Ocidentais e do primeiro Acordo Euromediterrânico de Transportes Aéreos com Marrocos<sup>8</sup>, as conclusões da

---

<sup>7</sup> JO L 285 de 16.10.2006, p. 3.

<sup>8</sup> JO L 386 de 29.12.2006, p. 57.

Comissão sobre a aplicação do Espaço de Aviação Comum são, de um modo geral, positivas. Os acordos contribuíram para mudanças rápidas no sector do transporte aéreo dos países parceiros, além de terem aumentado o número de passageiros e de transportadoras aéreas que voam para novos destinos.

19. O tráfego entre a UE e Marrocos registou um crescimento particularmente importante. Em 2007, mais de 7,8 milhões de passageiros viajaram ao abrigo do primeiro acordo euromediterrânico de transporte aéreo, o que representa um aumento de 18% comparativamente a 2006. O crescimento verificado no quadro do acordo EACE foi mais modesto, com mais de 6,6 milhões de passageiros transportados entre a UE e os Balcãs Ocidentais em 2007 (aumento de 5% em relação aos dados de 2006).
20. Os progressos registados ao nível da aplicação são objecto de um acompanhamento regular pelos respectivos comités mistos, que se revelaram particularmente úteis no capítulo das revisões periódicas dos acordos e na facilitação das operações, ao resolverem problemas práticos com que os operadores comerciais se debatem ocasionalmente. Alguns parceiros dos Balcãs Ocidentais e Marrocos devem poder completar a primeira fase de transição, nos termos dos respectivos acordos, em 2009.

### **3.2. Uma agenda assente em dois pilares: abertura do mercado e harmonização regulamentar**

21. A política comunitária de aviação com os países parceiros baseia-se numa agenda assente em dois pilares: a criação de novas oportunidades de mercado e a garantia de um quadro regulamentar harmonizado. Conforme já destacado pela Comissão<sup>9</sup>, esta agenda, assente em dois pilares, não consiste apenas num modelo teórico, mas também numa construção prática, permitindo adaptar os acordos de transporte aéreo às especificidades de cada caso concreto. Claramente, a abordagem adoptada pela Comunidade em relação aos parceiros com mercados maduros e quadros regulamentares sólidos deve ser diferente da adoptada nos contactos com os países de elevado potencial, mas que se encontrem ainda numa fase de transição e apresentem ambientes regulamentares e empresariais imaturos.
22. Os parceiros no Espaço de Aviação Comum dispõem de um grande potencial de desenvolvimento e o transporte aéreo poderá servir de catalisador importante para desenvolver esse potencial. Contudo, estas questões devem ser tratadas caso a caso, após uma avaliação cuidada de um conjunto de factores como a maturidade do mercado, o tipo de aspirações do país em causa, o nível de harmonização com a regulamentação e as normas da União Europeia e os interesses específicos da Comunidade e dos seus Estados-Membros. Neste particular, a adopção de uma abordagem faseada, partindo de acordos transitórios claramente concebidos para o efeito, será, em muitos casos, a solução mais lógica.
23. A aplicação eficiente e rápida do acervo em matéria de aviação e o seu cumprimento harmonioso em todo o Espaço de Aviação Comum continua a constituir o principal desafio para a maioria dos países parceiros e para a Comunidade, que se deve, nomeadamente, ao facto de a legislação comunitária em matéria de aviação ter de ser

---

<sup>9</sup> Desenvolver a agenda da política externa comunitária no sector da aviação, COM(2005) 79 final.

transposta para as ordens jurídicas internas dos países parceiros, enquanto que, no caso dos Estados-Membros da UE, grande parte deste *corpus* legislativo é directamente aplicável e executável. Esta situação exige, para além da assistência técnica, de modo a apoiar os países parceiros na aplicação da legislação, a inclusão, nos acordos relativos ao Espaço de Aviação Comum, de mecanismos eficientes e inovadores para apoiar o processo de aplicação, permitir monitorizar os progressos registados e, se necessário, tomar medidas de execução em caso de ausência de conformidade.

### **3.3. Para uma integração sub-regional a mais longo prazo**

24. Não é desejável que o objectivo da Comunidade se limite ao desenvolvimento de uma teia de diferentes relações com os países vizinhos, uma vez que essa amálgama de acordos multilaterais e bilaterais poderá, afinal, resultar em direitos e obrigações diferentes no Espaço de Aviação Comum e, mais importante ainda, entre os próprios países parceiros, restringindo assim a possibilidade de uma maior integração sub-regional.
25. Logo, é aconselhável que, embora reconhecendo as especificidades e sensibilidades de cada caso concreto, as negociações com os países vizinhos conduzam a um certo grau de coerência. A longo prazo e, nomeadamente, quando a massa crítica dos países da mesma região tiver integralmente completado o processo de harmonização regulamentar, os acordos particulares entre esses países e a Comunidade poderão ser fundidos, o que contribuirá para reduzir o grau de fragmentação do Espaço de Aviação Comum e os diferentes níveis de direitos, obrigações e oportunidades de mercado entre as partes envolvidas. Para o efeito, a Comunidade deve propor aos países parceiros, de forma consistente, cláusulas específicas que prevejam a possibilidade de realizar esse alargamento, como aconteceu relativamente aos acordos com os Balcãs Ocidentais e com Marrocos.

### **3.4. Participação mais activa dos países vizinhos no quadro institucional e operacional da UE**

26. A paisagem pan-europeia no sector da aviação e o papel das organizações ligadas à aviação europeia encontram-se em mutação. O grupo de alto nível para o futuro quadro regulamentar aplicável à aviação convida a União Europeia a assumir o papel de principal impulsionador da definição da agenda regulamentar da aviação europeia e a reforçar a relação com os países europeus não membros da União Europeia<sup>10</sup>.
27. O Espaço de Aviação Comum e os comités mistos que administram os acordos revelaram-se instrumentos particularmente úteis ao reforçar a comunicação pro-activa entre a UE e os países parceiros. Contudo, para assegurar uma verdadeira "propriedade" pan-europeia do Espaço de Aviação Comum num ambiente em rápida mutação, a Comunidade deve envidar esforços no sentido de uma maior participação dos países parceiros no seu quadro institucional e/ou operacional.
28. Consciente dos condicionalismos legais e institucionais que derivam do Tratado CE e da legislação comunitária pertinente, a Comissão considera que a UE deve

---

<sup>10</sup> Grupo de Alto Nível para o futuro quadro regulamentar aplicável à aviação, 2007: "*A framework for driving performance improvement*".



desenvolver uma abordagem coerente da questão da participação dos países parceiros no quadro institucional da UE em matéria de aviação, na qualidade de observadores ou através da sua participação mais activa nos programas e/ou iniciativas operacionais da Comunidade em matéria de aviação, desde que sejam preenchidos os pré-requisitos necessários. Neste contexto, a segurança da aviação e a gestão do tráfego aéreo são as duas áreas que merecem uma atenção especial.

#### *3.4.1. Garantir a dimensão pan-europeia da segurança da aviação*

29. A segurança da aviação continua a ser uma das prioridades principais nas relações com alguns dos países vizinhos e o reforço das funções nacionais de supervisão deve continuar a merecer a prioridade adequada. É evidente que todos os parceiros da UE que participam no Espaço de Aviação Comum devem demonstrar a sua capacidade para cumprir, pelo menos, as normas da ICAO e, a partir daí, gradualmente aplicar requisitos mais rigorosos, conforme previsto nos acordos relativos ao Espaço de Aviação Comum.
30. O alargamento das competências da AESA e a decisão da Conferência Europeia da Aviação Civil de suprimir as Autoridades Comuns da Aviação em meados de 2009 obriga a encontrar soluções adequadas, de modo a manter a dimensão pan-europeia da segurança da aviação. O Espaço de Aviação Comum oferece a solução mais global para o problema ao permitir que países europeus não membros da UE cooperem com a AESA e sejam associados de uma forma mais estreita ao sistema de segurança da UE. Contudo, trata-se de uma cooperação diferente da mantida com as Autoridades Comuns da Aviação, uma vez que a AESA não é uma associação de entidades reguladoras, mas uma agência especializada da UE, que presta apoio à entidade reguladora comunitária e executa um conjunto de tarefas de supervisão da segurança.
31. Os países europeus não membros da UE que assinaram a Convenção de Chicago e celebraram acordos com a Comunidade em que adoptam e aplicam os regulamentos de base da AESA e as suas regras de execução podem participar nos trabalhos da AESA, incluindo no seu Conselho de Administração, sem direito a voto. Os países parceiros podem também cooperar com a Comunidade através da assinatura de protocolos de colaboração com a AESA ou da celebração de acordos de reconhecimento mútuo com a Comunidade.

#### *3.4.2. Construir o Céu Único Europeu para além das fronteiras da UE*

32. A criação do mercado único da aviação, nos anos 90, e o conseqüente aumento acentuado do volume de tráfego na Europa não se fizeram acompanhar da modernização das instalações de gestão do tráfego aéreo. Além disso, a gestão do tráfego aéreo na Europa ainda se caracteriza por um elevado grau de fragmentação, o que aumenta o tempo de voo de uma forma desnecessária, além de se traduzir num custo adicional para os utilizadores do espaço aéreo e em impactos negativos no ambiente. Para resolver estes problemas, a Comissão apresentou já um segundo pacote de medidas legislativas destinadas a acelerar a conclusão do Céu Único

Europeu e o desenvolvimento da nova geração de sistemas de gestão do tráfego aéreo no âmbito do Programa SESAR<sup>11</sup>.

33. O bom funcionamento do sistema de gestão do tráfego aéreo não deve cingir-se às fronteiras da Comunidade. Para evitar os estrangulamentos, promover a interoperabilidade e reforçar a segurança e a eficiência ambiental, os países vizinhos devem também ser associados de forma adequada. Actualmente, 38 países participam já na construção do Céu Único Europeu, através do Espaço de Aviação Comum, e nas iniciativas operacionais comunitárias no domínio da gestão do tráfego aéreo, incluindo a criação de blocos funcionais de espaço aéreo. Os parceiros na EACE e a Suíça também participam nos trabalhos do Comité do Céu Único, na qualidade de observadores. Em Abril de 2008, foi lançado o Programa ISIS de apoio à aplicação da legislação relativa ao Céu Único Europeu na Europa do Sudeste, conforme previsto no Acordo EACE<sup>12</sup>. A Comunidade está interessada em alargar o Céu Único Europeu aos países vizinhos e o Espaço de Aviação Comum parece ser a solução lógica para o efeito. Para assegurar a participação adequada dos países parceiros neste projecto, estes devem também ser devidamente associados ao seu quadro institucional e/ou operacional.
34. De igual modo, para garantir que tiram proveito da modernização do sector da gestão do tráfego aéreo, os países vizinhos devem poder participar no SESAR. Significa isto que, a longo prazo, as tecnologias e conceitos operacionais mais avançados no capítulo da gestão do tráfego aéreo podem ser aplicados nos países parceiros, garantindo assim um sistema de gestão do tráfego aéreo sem descontinuidades, para lá das fronteiras da UE. As empresas de países terceiros que tenham assinado, pelo menos, um acordo de serviços aéreos com a UE podem já manifestar o seu interesse em ser membros da empresa comum SESAR.

### **3.5. Desenvolvimento sustentável do Espaço de Aviação Comum**

35. O sector da aviação tem impactos ambientais, tanto a nível do planeta como local, incluindo impactos transfronteiras. A nível local, as operações de aeronaves contribuem para aumentar a poluição sonora e atmosférica e, a nível planetário, as emissões do sector da aviação contribuem para as alterações climáticas. Embora, actualmente, o sector da aviação apenas seja responsável por uma percentagem reduzida de emissões de gases com efeito de estufa, estas emissões estão a aumentar rapidamente em muitos países, prevendo-se que continuem a crescer no futuro. Se não forem tomadas medidas, este aumento comprometerá os esforços envidados por outros sectores no sentido da redução das emissões.
36. A UE propôs a adopção de uma abordagem global para tratar da questão do impacto da aviação no clima, o que implica continuar a melhorar a gestão do tráfego aéreo e a investir mais na investigação em tecnologias mais ecológicas. Contudo, estas medidas, por si só, não serão suficientes para compensar o aumento das emissões do tráfego aéreo. Por conseguinte, o sector da aviação será incluído no regime

---

<sup>11</sup> Comunicação da Comissão: Céu Único Europeu II: para uma aviação mais sustentável e mais eficiente, COM(2008) 389 final

<sup>12</sup> A aplicação do Céu Único Europeu na Europa do Sudeste decorre da anterior iniciativa SEE FABA que foi, consequentemente, suspensa.

comunitário de comércio de licenças de emissão. O Conselho e o Parlamento Europeu alcançaram recentemente um acordo político no plano regulamentar.

37. É importante trabalhar com os países terceiros, de modo a facilitar o desenvolvimento sustentável do sector da aviação e garantir que sejam adoptadas medidas eficazes para resolver o problema do impacto ambiental do sector da aviação. Os acordos relativos ao Espaço de Aviação Comum devem incluir disposições adequadas para alcançar este objectivo e incentivar os países parceiros a adoptar medidas eficazes para tratar os impactos ambientais da aviação, nomeadamente a introdução de um regime de comércio de licenças de emissão ou de medidas equivalentes.

### **3.6. Necessidade de apoio e definição de prioridades claras em matéria de assistência técnica**

38. A harmonização com as normas da UE pode não ser tarefa fácil. Pode implicar uma análise global da legislação primária e das regras de funcionamento específicas, o desenvolvimento de novas ferramentas de supervisão da segurança, a formação do pessoal e mesmo mudanças organizacionais, como a separação entre a prestação do serviço e a supervisão da segurança ou a criação de um órgão independente de investigação de acidentes.

39. Estas reformas exigem níveis de competência e capacidades adequadas por parte dos países parceiros. Um dos obstáculos mais frequentes nesta área talvez seja a ausência de uma organização adequada de supervisão da segurança ou a falta de pessoal técnico especializado. Na maioria dos casos, estas deficiências resultam da insuficiente afectação de recursos aos organismos nacionais de aviação civil.

40. Para além da disponibilização de peritos e da assistência técnica, a questão da insuficiente capacidade administrativa e da falta de recursos pode ser resolvida através de uma cooperação mais estreita e da utilização em comum dos recursos. Não significa isto que seja obrigatoriamente necessário criar uma organização separada ou renunciar à soberania nacional. O trabalho de equipa dos peritos e as actividades de supervisão conjuntas podem contribuir significativamente para eliminar a duplicação de esforços e gerar economias de escala. No domínio da gestão do tráfego aéreo, por exemplo, esta cooperação seria mantida de forma mais eficiente através do conceito de blocos funcionais de espaço aéreo. Outra área em que a cooperação entre autoridades pode trazer grandes benefícios é a da investigação dos acidentes de aviação.

41. A Comissão presta assistência técnica a todos os países que participam no Espaço de Aviação Comum. A Ucrânia vai beneficiar de um projecto de geminação específico no domínio da segurança da aviação, num montante de 1 milhão de euros. O Projecto "Euromed Aviation", com um orçamento de 5 milhões de euros, foi lançado para prestar assistência técnica específica aos parceiros do Mediterrâneo até 2011. O Programa ISIS presta assistência aos países dos Balcãs Ocidentais na aplicação da legislação relativa ao Céu Único Europeu nos termos do Acordo EACE. O Projecto AESA – CARDS, com um orçamento de 0,5 milhões de euros, foi executado em 2008 e estabeleceu planos de convergência para a aplicação, nos Balcãs Ocidentais, da legislação comunitária no domínio da segurança, estando prevista ulterior assistência à região. A Comissão está também a ajudar os países vizinhos a elaborar

legislação no domínio da aviação e a organizar reuniões de peritos e visitas de estudo.

42. A Comissão continuará a prestar assistência técnica aos países parceiros e a incentivar a utilização em comum de recursos, de modo a garantir a sua utilização otimizada. Os Acordos relativos ao Espaço de Aviação Comum podem conter disposições específicas no que respeita às prioridades em matéria de assistência técnica e fazer referência a fundos ou instrumentos disponíveis. A geminação, enquanto ferramenta altamente eficaz de desenvolvimento de capacidades que envolvem especialistas dos Estados-Membros no domínio da aviação, deve ser considerada um instrumento-chave para prestar assistência às administrações do sector da aviação dos países vizinhos que têm de aplicar a legislação comunitária.
43. É igualmente necessário reforçar o intercâmbio de informações entre a Comissão, os Estados-Membros e as instituições de dadores, de modo a assegurar uma melhor coordenação da assistência técnica oferecida aos países vizinhos em apoio do Espaço de Aviação Comum.

### **3.7. Aplicação rápida dos Acordos relativos ao Espaço de Aviação Comum**

44. O Acordo EACE com os Balcãs Ocidentais foi assinado em Junho de 2006. Não obstante todos os parceiros dos Balcãs, com uma única excepção, terem completado os seus procedimentos de ratificação, passados mais de dois anos sobre a sua assinatura o acordo EACE apenas foi ratificado por 14 Estados-Membros. De igual modo, embora tenha sido assinado em Dezembro de 2006 e esteja a ser aplicado a título provisório desde essa data, até ao momento o Acordo Euromediterrânico com Marrocos apenas foi ratificado por 13 Estados-Membros.
45. Nesta fase, é importante acelerar o processo de ratificação dos acordos pelos Estados-Membros a fim de demonstrar o compromisso político da Comunidade relativamente ao projecto de Espaço de Aviação Comum. De futuro, o problema da aplicação rápida dos acordos relativos ao Espaço de Aviação Comum poderá ser resolvido mediante a celebração de acordos comunitários nos termos do artigo 80.º do Tratado CE, em vez de acordos "mistos". Em alternativa, dever-se-á propor aos países parceiros uma aplicação provisória a partir de uma determinada data, de modo a garantir a aplicação rápida desses acordos.

## **4. CONCLUSÕES**

46. Registaram-se progressos significativos na prossecução do objectivo do Espaço de Aviação Comum mais alargado. Embora tal objectivo constitua um desafio e não seja provavelmente possível completar a tarefa até 2010, conforme previsto pelo Conselho, as negociações com a maioria dos parceiros da Europa Oriental e do Mediterrâneo devem ou ser encetadas ou concluídas até finais da década. Contudo, será necessário envidar mais esforços para assegurar a aplicação efectiva do acervo comunitário no domínio da aviação pelos países parceiros e o cumprimento harmonioso dessas disposições através do Espaço de Aviação Comum.
47. A Comissão continuará a desenvolver o Espaço de Aviação Comum, acompanhando de perto a aplicação dos acordos vigentes, conforme indicado na presente

comunicação, e identificando os próximos parceiros potenciais para participação no projecto. Neste contexto, a Comissão propõe aos Estados-Membros, na comunicação que acompanha o presente documento, que sejam encetadas negociações globais com a Tunísia no domínio dos transportes aéreos e avaliará atentamente o valor acrescentado do lançamento de negociações com a Argélia, a Geórgia e a República da Moldávia, de modo a apresentar propostas ao Conselho nos próximos meses.

**Tráfego entre a UE e as regiões vizinhas do Espaço de Aviação Comum (milhões de passageiros transportados por via aérea)<sup>13</sup>**

	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000
Balcãs Ocidentais	6,6	6,3	5,5	4,6	3,8	3,2	3,1	2,4
África Setentrional	30	28	26	24	19	18	21	19
Próximo e Médio Oriente	7,3	7	7,2	6,9	5,8	5,2	6,6	6,9
Repúblicas europeias da CEI	3,9	3,5	3,3	2,7	1,9	1,5	1,4	1,1
Repúblicas Centro-asiáticas da CEI	0,7	0,7	0,7	0,7	0,6	0,5	0,5	0,5
EEE/EFTA	39	38	34	31	27	25	28	26
Turquia	23	21	24	21	17	18	17	14
Rússia	9,8	9,1	8,2	7,5	6,4	5,2	5,4	4
<b>TOTAL UE - CAA</b>	<b>120,3</b>	<b>113,6</b>	<b>108,9</b>	<b>98,4</b>	<b>81,5</b>	<b>76,6</b>	<b>83</b>	<b>73,9</b>

<sup>13</sup> Geo-nomenclatura utilizada apenas para efeitos da análise estatística.