COMISIA EUROPEANĂ

Bruxelles, 30.8.2011
COM(2011) 527 final

COMUNICARE A COMISIEI

Crearea unui spațiu aerian comun cu Republica Azerbaidjan

COMUNICARE A COMISIEI

Crearea unui spațiu aerian comun cu Republica Azerbaidjan

1. INTRODUCERE

În comunicarea sa intitulată „Dezvoltarea agendei politicii externe comunitare în domeniul aviației”[1], Comisia a subliniat importanța creării unui spațiu aerian comun cu vecinii săi de la est și sud. Obiectivul principal al acestui spațiu aerian comun este de a crea o piață a transporturilor aeriene vastă și deschisă, bazată pe norme comune. În iunie 2005, Consiliul Uniunii Europene și-a arătat sprijinul pentru acest obiectiv și a salutat progresele realizate prin includerea țărilor vecine ale UE într-un astfel de cadru[2].

Comisia a făcut o analiză a derulării acestui proces în comunicarea sa din 2008 cu titlul „Un spațiu aerian comun cu țările vecine până în 2010 - Raport privind progresele înregistrate”[3]. Concluzia Comisiei a fost că s-au înregistrat rezultate pozitive în acest proces și că el trebuie accelerat. Mai mult, în iulie 2011, Comisia a publicat comunicarea „UE și regiunile sale învecinate: o abordare reînnoită în privința cooperării în domeniul transporturilor”[4]. În această comunicare se reafirmă faptul că politica spațiului aerian comun european (*European Common Aviation Area* – ECAA) a fost elaborată pentru a permite o deschidere progresivă a pieței între UE și vecinii săi și realizarea convergenței reglementărilor în domeniu prin implementarea treptată a normelor UE. Procesele de deschidere a pieței și de convergență la nivel de reglementare se desfășoară în paralel, pentru a favoriza o concurență loială și pentru a promova standardele UE privind siguranța, securitatea, protecția mediului și alte domenii. Spațiul aerian comun european se realizează prin acorduri globale de servicii aeriene care promovează relațiile economice, comerciale și turistice în general, oferind totodată oportunități noi pentru operatori și oferte mai variate pentru consumatori. O integrare mai strânsă între piețele de transport ale UE și cele ale țărilor vizate de politica de vecinătate a UE poate genera conexiuni de transport mai rapide, mai ieftine și mai eficiente, în avantajul cetățenilor și al societăților comerciale.

Valurile de extindere a Uniunii Europene din 2004 și 2007 au sporit și mai mult interdependența dintre UE și vecinii săi. În iunie 2006, UE și statele sale membre au semnat Acordul privind spațiul aerian comun european cu țările din Balcanii de Vest. În decembrie 2006, a urmat semnarea primului acord euromediteraneean de transport aerian, cu Maroc. În decembrie 2010, s-a semnat un acord euromediteraneean de transport aerian cu Iordania și un acord privind un spațiu aerian comun cu Georgia.

---

1 COM(2005) 79 final, 11 martie 2005.

2 Consiliul Uniunii Europene, 27 iunie 2005: „Concluzii privind dezvoltarea agendei politicii externe comunitare în materie de aviație”.

3 COM(2008) 596 final, 1 octombrie 2008.

4 COM(2011) 415 final, 7 iulie 2011.

În prezent, se desfășoară negocieri cu Ucraina, Liban, Israel și Moldova, iar în viitorul apropiat se vor deschide negocieri cu Tunisia.

Extinderea spațiului aerian comun aduce beneficii în mai multe privințe. Astfel, se promovează:

– implementarea politicii europene de vecinătate, prin facilitarea dezvoltării unei piețe integrate în domeniul aviației și crearea unor legături îmbunătățite de transport între toate țările implicate;

– dezvoltarea economică a țărilor cu perspective de a deveni state membre ale Uniunii Europene;

– promovarea standardelor europene ridicate în materie de aviație, contribuind astfel la garantarea unor niveluri ridicate de siguranță și securitate aeriană în întreaga regiune;

– cooperarea instituțională dintre autoritățile responsabile, de exemplu în ceea ce privește siguranța aeriană;

– dezvoltarea în viitor a întregii industrii aviatice europene, prin furnizarea unui cadru de reglementare coerent pentru o piață extinsă.

Prezenta comunicare abordează chestiunea specifică a relațiilor aviatice dintre UE și Republica Azerbaidjan (denumită în continuare „Azerbaidjan"). Dată fiind poziția sa geografică, existența unor legături bune de transport aerian între Azerbaidjan și UE reprezintă un aspect crucial pentru dezvoltarea economică a țării. Poziționat strategic la limita dintre Europa și Asia, Azerbaidjanul este un candidat potrivit pentru încheierea unui acord privind un spațiu aerian comun cu UE.

În ianuarie 2011, autoritățile azere și-au exprimat interesul de a negocia un acord privind un spațiu aerian comun cu UE. Ulterior, a fost întreprinsă o analiză economică a posibilului impact al încheierii unui astfel de acord[5].

Pe baza acestui studiu, sintetizat în prezenta comunicare, Comisia recomandă Consiliului să o autorizeze să negocieze un acord global privind un spațiu aerian comun cu Azerbaidjan. Conform logicii acordurilor dintre UE și alte țări învecinate, acest acord ar trebui să combine o deschidere progresivă a piețelor cu un proces paralel de cooperare în materie de reglementare și de armonizare treptată. Printre domeniile prioritare ar trebui să se numere deschiderea piețelor, libertatea de stabilire, condițiile echitabile de concurență și instituirea de norme comune în domenii precum siguranța și securitatea aeriană, managementul traficului aerian, condițiile sociale și protecția mediului. Dintre țările din regiunea Caucaz, UE a mai semnat un astfel de acord cu Georgia.

[5] Studiul economic a fost realizat de Steer Davies Gleave și este intitulat *„Study on the economic benefit of a Common Aviation Area Agreement between the EU and the Republic of Azerbaijan"* (Studiu asupra beneficiilor economice ale unui acord privind un spațiu aerian comun între UE și Republica Azerbaidjan), Londra, iulie 2011.

2. UE-AZERBAIDJAN: RELAȚII POLITICE

UE și Azerbaidjan au stabilit relații strânse în decursul ultimului deceniu:

– Acordul de parteneriat și cooperare dintre UE și Azerbaidjan (APC) a fost semnat în 1996 și a intrat în vigoare în 1999[6]. Acesta vizează o gamă largă de aspecte, printre care se numără schimburile comerciale, cooperarea economică și apropierea legislativă. Conform dispozițiilor în materie de apropiere legislativă (articolul 43 din APC), Azerbaidjanul trebuie să ia măsurile necesare pentru a asigura creșterea treptată a gradului de compatibilitate a legislației sale (inclusiv a legislației din sectorul transporturilor) cu legislația UE. Articolul 57 din APC pune accentul în special pe sectorul transporturilor și pe necesitatea ca Azerbaidjanul să treacă la restructurarea și modernizarea sistemelor sale de transport în vederea intensificării cooperării UE-Azerbaidjan. Un accent deosebit este pus pe necesitatea de a coopera în vederea modernizării aeroporturilor și a infrastructurii de navigație aeriană, precum și în vederea promovării de legături de transport transeuropene. UE și Azerbaidjan negociază în prezent un acord de asociere care să-i urmeze acordului de parteneriat și cooperare. Acest acord de asociere va facilita aprofundarea considerabilă a asocierii politice și a integrării economice dintre Republica Azerbaidjan și UE, inclusiv în domeniul transporturilor.

– În paralel cu acest proces, s-a elaborat politica europeană de vecinătate (PEV), iar Azerbaidjanul a devenit parte a acestei politici în 2004. PEV vizează consolidarea prosperității, stabilității și securității țărilor vecine ale UE, precum și evitarea apariției unor noi linii de separare față de UE extinsă. Această politică este implementată cu ajutorul planurilor de acțiune din cadrul politicii europene de vecinătate, care au fost convenite între UE și fiecare țară parteneră. Planul de acțiune UE-Azerbaidjan din cadrul politicii europene de vecinătate a fost adoptat în anul 2006. Dispozițiile planului de acțiune în cazul Azerbaidjanului includ dezvoltarea și implementarea unei politici naționale sustenabile în domeniul transporturilor, punând accentul, după caz, pe apropierea într-o mai mare măsură a cadrelor legislative și de reglementare de standardele europene și internaționale, în special în domeniile siguranței și securității pentru toate modurile de transport, precum și pe introducerea unor noi mecanisme de reglementare, inclusiv în materie de siguranță și securitate, pentru sectorul aviației.

– Inițiativa Parteneriatul estic a fost lansată în 2009 pentru a aprofunda relațiile UE cu Armenia, Azerbaidjan, Belarus, Georgia, Moldova și Ucraina. Conceptul unui parteneriat mai ambițios dintre Uniunea Europeană și țările partenere este exprimat în declarația comună adoptată cu ocazia summit-ului Parteneriatului estic de la Praga, semnată la 7 mai 2009.

– Principalele obiective de cooperare ale UE, abordările politice și domeniile prioritare în ceea ce privește relația cu Azerbaidjan sunt prezentate în documentul de strategie de țară pentru Azerbaidjan 2007-2013. Azerbaidjanul a prezentat, de asemenea, o strategie națională de dezvoltare, care cuprinde un plan de adoptare a unor elemente ale legislației UE, inclusiv cele referitoare la normele comune

[6] JO L 246/1999, 17.9.1999, p. 3.

pentru operarea serviciilor aeriene [Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate], normele privind limitarea emisiilor de zgomot provenite de la aeronavele civile subsonice cu reacție și normele privind investigarea accidentelor și incidentelor din aviația civilă.

– În special în ceea ce privește aviația, Azerbaidjanul este un participant activ în diverse structuri paneuropene din acest sector. Azerbaidjanul este membru al Conferinței Europene a Aviației Civile din 2002 și a depus, de asemenea, cererea de a deveni membru al Eurocontrol. În domeniul siguranței aeriene, s-au semnat două acorduri de lucru cu Agenția Europeană de Siguranță a Aviației (AESA), în 2006 și în 2009[7]. În iulie 2009, s-a semnat un acord orizontal între UE și Republica Azerbaidjan prin care acordurile bilaterale încheiate între statele membre ale UE și Azerbaidjan sunt aliniate la legislația UE (la momentul semnării acordului orizontal, erau parafate 19 astfel de acorduri bilaterale)[8].

3. PIAȚA TRANSPORTURILOR AERIENE ȘI RELAȚILE ECONOMICE DINTRE UE ȘI AZERBAIDJAN

Având în vedere distanța dintre UE și Azerbaidjan și infrastructura de transport terestru relativ modestă a acestei țări, transportul aerian reprezintă singurul și cel mai important mod de transport capabil să asigure legătura Azerbaidjanului cu majoritatea statelor membre ale UE.

Azerbaidjanul are o populație de 8,4 milioane de locuitori, ceea ce reprezintă mai mult decât populațiile țărilor vecine Georgia și Armenia luate împreună. PIB-ul pe cap de locuitor al Azerbaidjanului a crescut în ultimii ani, ajungând să fie relativ ridicat și comparabil cu cel al Turciei[9], datorită industriei petrolului și a gazelor naturale din această țară.

Schimburile comerciale bilaterale dintre UE și Azerbaidjan au crescut în ritm rapid de la începutul deceniului până la începutul anului 2009, când au fost afectate de criza economică mondială, pe fondul scăderii prețului petrolului la nivel internațional. În 2009, cifra de afaceri totală din comerțul bilateral a fost de 8,9 miliarde EUR (față de 12,7 miliarde EUR în 2008), valoarea exporturilor UE către Azerbaidjan a fost de 1,6 miliarde EUR (față de 2,1 miliarde EUR în 2008), iar valoarea exporturilor din Azerbaidjan către UE a fost de 7,3 miliarde EUR (față de 10,6 miliarde EUR în 2008). În pofida crizei economice, UE a rămas principalul partener de schimburi comerciale al Azerbaidjanului, cu o pondere de 42,8 % din schimburile comerciale externe totale ale acestei țări (urmată în acest clasament de

---

7 Acordul de lucru dintre Agenția Europeană de Siguranță a Aviației (AESA) și Concernul de stat pentru aviație civilă „Azerbaijan Hava Yollari” privind colectarea și schimbul de informații referitoare la siguranța aeronavelor care folosesc aeroporturile comunitare și aeroporturile din Republica Azerbaidjan și Acordul de lucru dintre Agenția Europeană de Siguranță a Aviației (AESA) și Administrația de stat pentru aviație civilă a Republicii Azerbaidjan.

8 JO L 265/2009, 9.10.2009, p. 25.

9 Conform *World Economic Outlook Database*, Aprilie 2011, PIB-ul pe cap de locuitor al Azerbaidjanului era, în 2010, de 6 008 USD (aproximativ 4 230 EURO). PIB-ul pe cap de locuitor al Azerbaidjanului calculat pe baza parității puterii de cumpărare era, în 2010, de 10 033 de dolari internaționali actuali.

Turcia și India, cu 8,1 % fiecare, de SUA, cu 7,5 % și de Rusia, cu 5,9 %). Azerbaidjanul este, de departe, cel mai mare partener de schimburi comerciale al UE dintre cele trei țări ale Caucazului de Sud. Exporturile UE către Azerbaidjan constau în principal în mașini industriale și echipamente de transport (45,1 % din exporturile totale ale UE către Azerbaidjan în 2009) și, de asemenea, produse chimice (9,8 %), pietre prețioase și semiprețioase (9,0 %), produse alimentare (8,0 %) și metale de bază și produse confecționate din acestea (6,0 %). Structura exporturilor Azerbaidjanului este dominată de combustibilii minerali.

Transportul aerian internațional către și dinspre Azerbaidjan este concentrat pe Aeroportul Internațional Heydar Aliyev din Baku[10]. Cifrele care indică traficul pe acest aeroport au crescut rapid în ultimul deceniu. În jur de un milion de pasageri treceau prin acest aeroport în 2002 și aproximativ 1 900 000 în 2010[11]. Terminalele pentru pasageri au fost modernizate la sfârșitul anilor '90, iar în prezent se află în construcție un nou terminal internațional. Acesta va avea o capacitate de trafic de 3 milioane de pasageri pe an, iar finalizarea sa este planificată pentru 2012.

Traficul de pasageri între UE și Azerbaidjan se află încă la un nivel relativ scăzut; traficul către/dinspre statele membre ale UE reprezintă aproximativ 10 % din traficul de pasageri total către/dinspre Azerbaidjan. În anul 2009, aproximativ 194 200 de pasageri au utilizat servicii aeriene între aeroporturi din UE27 și Azerbaidjan[12]. În 2009, principalele șase piețe (Regatul Unit – 35 %, Germania – 23 %, Austria – 17 %, Franța – 8 %, Suedia – 6 % și Letonia – 6 %) au reprezentat 95 % din totalul traficului de pasageri UE-Azerbaidjan. Traficul cel mai mare de pasageri în 2009 s-a înregistrat între Londra și Baku, Frankfurt și Baku, urmate de Viena și Baku. Piața din Azerbaidjan poate fi foarte atractivă pentru companiile aeriene din UE, din punct de vedere al randamentului și al veniturilor, datorită segmentului semnificativ al călătoriilor de afaceri legate de industria petrolului și a gazelor naturale.

Azerbaidjan a negociat acorduri de servicii aeriene (ASA) cu 21 de state membre ale UE (Austria, Belgia, Bulgaria, Republica Cehă, Danemarca, Estonia, Finlanda, Franța, Germania, Grecia, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburg, Țările de Jos, Polonia, România, Slovacia, Spania, Suedia și Regatul Unit). Deși unele dintre acorduri au început să devină mai deschise, ASA cu statele membre ale UE sunt destul de restrictive în special în ceea ce privește alocările de capacitate (de exemplu, frecvența zborurilor) și, în anumite cazuri, în ceea ce privește posibilitățile de stabilire a rutei. Prin urmare, actualul sistem de acorduri bilaterale de servicii aeriene încheiate între statele membre și Azerbaidjan poate fi în dezavantajul unor

---

10 Publicația de informare aeronautică menționează alte patru aeroporturi internaționale în Azerbaidjan, dar nu există servicii aeriene regulate către statele membre ale UE de pe aceste aeroporturi. Singurele destinații internaționale deservite de aceste aeroporturi sunt Moscova, Kiev, St. Petersburg și Istanbul.

11 Cifrele se referă la pasagerii care plecau de pe Aeroportul Internațional Heydar Aliyev plus cei care soseau pe acest aeroport. Steer Davies Gleave: *„Study on the economic benefit of a Common Aviation Area Agreement between the EU and the Republic of Azerbaijan”* (Studiu asupra beneficiilor economice ale unui acord privind un spațiu aerian comun între UE și Republica Azerbaidjan).

12 Toate cifrele privind transportul provin dintr-un studiu comandat de Comisie (Steer Davies Gleave: *„Study on the economic benefit of a Common Aviation Area Agreement between the EU and the Republic of Azerbaijan”* (Studiu asupra beneficiilor economice ale unui acord privind un spațiu aerian comun între UE și Republica Azerbaidjan). Cifrele privind traficul se bazează pe informații de la EUROSTAT și includ toți pasagerii care călătoresc pe un segment de zbor, inclusiv pasagerii aflați în tranzit sau transfer via un stat membru al UE/Azerbaidjan.

transportatori din UE și al unor consumatori din anumite state membre. Studiul economic comandat de Comisie concluzionează că cererea de servicii de transport aerian între UE și Azerbaidjan este mai mare decât oferta.

În iulie 2010, patru transportatori din UE își ofereau serviciile pe piața din Azerbaidjan: airBaltic din Riga, Austrian Airlines din Viena, British Midland Airways din Londra și Lufthansa din Frankfurt. Cota pe care acești transportatori din UE o dețin pe piața din Azerbaidjan este de 72 % din totalul pasagerilor. Transportatorii și nodurile de trafic aerian din UE dețin, de asemenea, o cotă importantă de piață în ceea ce privește traficul aerian de pasageri între Azerbaidjan și America de Nord[13]. Pe de altă parte, în perioada 2008 – 2010, compania Turkish Airlines și-a crescut semnificativ numărul de zboruri operate către Baku, Istanbulul devenind un competitor tot mai importat în ceea ce privește traficul între Azerbaidjan și UE și între Azerbaidjan și America de Nord[14]. În perioada 2008 – 2010, s-a înregistrat o creștere de +10,9 % a traficului între UE27 și Azerbaidjan.

Azerbaijan Airlines este singura companie aeriană azeră care operează zboruri regulate între Azerbaidjan și UE. Cea mai importantă rută deservită de Azerbaijan Airlines este Moscova, urmată de Istanbul. În anul 2010, 800 000 de pasageri au utilizat serviciile companiei Azerbaijan Airlines (în 2007, numărul acestora era de aproximativ 1 450 000). Din totalul zborurilor efectuate în iulie 2010, 8 % au fost către/dinspre state membre ale UE. În 2010, Azerbaijan Airlines a deservit destinațiile Paris, Londra, Milano, Praga și Riga; dintre acestea, Praga, Paris și Milano au fost deservite exclusiv de Azerbaijan Airlines (niciun transportator din UE nu opera pe aceste rute). În iunie 2011, compania azeră a început operarea unor zboruri către Aberdeen, Azerbaijan Airlines deține o flotă relativ modernă de aeronave, utilizând aeronave A319 pe rutele cu destinații în UE, precum și aeronave Boeing 757.

Prețurile biletelor de avion pentru zboruri de la Baku către destinații din UE (și viceversa) sunt relativ ridicate. Pe piața transportului aerian între UE și Azerbaidjan, combinația dintre o concurență limitată și o cerere semnificativă pe segmentul călătoriilor de afaceri (industria petrolului și a gazelor naturale) menține prețurile biletelor de avion la un nivel destul de ridicat. O analiză a prețurilor pe piețe comparabile sugerează că cererea pentru zboruri între UE și Azerbaidjan este mai mare decât oferta. Efectele acestei realități asupra pieței sunt menținerea prețurilor la un nivel ridicat în mod artificial și dispariția călătoriilor de agrement. O intensificare a concurenței după liberalizare (în special după eliminarea restricțiilor privind alocările de capacitate) poate aduce cu sine o scădere a prețurilor biletelor de avion în beneficiul pasagerilor.

---

13 În 2010, peste 7 000 de pasageri OD (origine/destinație) au călătorit din Azerbaidjan în America de Nord. Aproape două treimi dintre aceștia au utilizat aeroportul din Frankfurt sau aeroportul Heathrow din Londra ca punct de transfer.

14 În 2010, peste 2300 de pasageri au călătorit spre America de Nord, prin Istanbul. Numărul pasagerilor în transfer este astfel similar celui înregistrat pe aeroportul Heathrow din Londra.

4. AVANTAJELE UNUI ACORD PRIVIND UN SPAȚIU AERIAN COMUN ÎNTRE UE ȘI AZERBAIDJAN

Crearea unei piețe unice a transporturilor aeriene la nivelul UE începând cu anii '90 a contribuit în mod semnificativ la dinamizarea și eficientizarea sectorului și a adus avantaje economice și sociale importante.

Prin încheierea unor acorduri privind un spațiu aerian comun cu vecinii de la est și sud ai Uniunii s-a demonstrat că este posibilă obținerea unor efecte pozitive similare în ceea ce privește volumul și randamentul transporturilor și în cazul acestor piețe. În acest sens, între UE și Balcanii de Vest s-au atins rate anuale de creștere de aproximativ 12 % (în număr de locuri disponibile), odată cu liberalizarea acestei piețe în 2006 și 2010.

În studiul economic menționat anterior s-a făcut o analiză a posibilelor efecte ale unui acord privind un spațiu aerian comun între UE și Azerbaidjan. Studiul previzionează că în pentru perioada 2010 – 2020, odată cu liberalizarea, rata de creștere poate fi mai mare. Conform unui scenariu de statu-quo, numărul pasagerilor ar crește cu 77 % față de 2010, ceea ce reprezintă o medie anuală de creștere de 5,9 %. Cu toate acestea, conform scenariului de liberalizare totală (liberalizare imediată sau în etape), creșterea totală a numărului pasagerilor, în perioada 2010 – 2020, ar fi de 98 %, reprezentând o creștere anuală medie de 7 %[15].

Valoarea avantajelor economice ale unui astfel de acord privind un spațiu aerian comun este estimată la aproximativ 44,2 milioane EUR în decursul primilor cinci ani de liberalizare (în special datorită gradului ridicat de conectivitate, a prețurilor mai mici pentru biletele de avion, a intensificării activităților de transport aerian și a activităților economice conexe). Analiza mai arată că prețurile biletelor de avion pentru rutele pe care există/va exista concurență este posibil să scadă. Un acord între UE și Azerbaidjan ar crea noi oportunități de piață pentru transportatorii aerieni din UE, unii dintre aceștia exprimând-și interesul de a opera servicii aeriene suplimentare, sau de a lansa servicii noi către Baku dacă se elimină restricțiile actuale privind alocările de capacitate. Un acord pentru un spațiu aerian comun ar putea totodată să faciliteze integrarea transportatorilor azeri în cadrul asociațiilor existente de transportatori din UE, permițând astfel dezvoltarea de produse integrate și îmbunătățirea serviciilor pentru pasageri, precum și creșterea randamentului prin economii de scară. Mai mult, experiența arată că mecanismul de implementare a acordurilor privind un spațiu aerian comun contribuie la rezolvarea unor probleme legate de desfășurarea activităților economice (în special prin intermediul Comitetului mixt).

Cel puțin la fel de importante ca și aceste avantaje economice sunt și unele aspecte politice, precum faptul că un astfel de acord ar promova obiectivele politicii europene de vecinătate, ale Parteneriatului estic, precum și cele ale Acordului de parteneriat și cooperare și ale viitorului acord de asociere cu Azerbaidjan și ar promova nivelul ridicat de siguranță aeriană, securitate aeriană și alte standarde aplicate în UE.

---

[15] Scenariul liberalizării totale include prezumția că s-ar acorda drepturi de trafic de libertatea a treia, a patra sau a cincea (imediat sau într-o abordare în etape).

Vor exista probabil anumite costuri pe care Azerbaidjanul va trebui să le suporte ca urmare a adoptării și implementării unui acord privind un spațiu aerian comun. Aceste costuri vor fi însă mult mai scăzute comparativ cu avantajele scontate ale unui astfel de acord. Studiul economic menționat anterior estimează un cost actualizat cu personalul între 1,8 milioane EUR și 2,2 milioane EUR pe o perioadă de cinci ani. Trebuie totuși menționat că cerința de a îmbunătăți standardele poate fi impusă și de alte angajamente internaționale ale Azerbaidjanului (OACI, acorduri cu țări terțe precum SUA).

Un acord privind un spațiu aerian comun între UE și Azerbaidjan ar stabili condiții de concurență echitabile pentru toți transportatorii aerieni din UE și ar permite pasagerilor din toate statele membre să beneficieze de condiții similare și de intensificarea traficului dintre UE și Azerbaidjan și viceversa. În plus, un acord privind un spațiu aerian comun între UE și Azerbaidjan ar constitui baza juridică necesară pentru înființarea de servicii aeriene cu plecare din acele state membre care nu au încheiat ASA bilaterale cu Azerbaidjan.

5. CONCLUZII

Ca o consecință a deschiderii pieței, oportunitățile de călătorie pentru pasagerii europeni și azeri s-ar îmbunătăți, iar companiile aeriene și aeroporturile din UE și Azerbaidjan ar beneficia de avantaje economice. O mai bună conectivitate și accesul la un număr mai mare de destinații pot stimula dezvoltarea activităților economice și aportul de investiții străine în Azerbaidjan.

Va fi important să se asigure realizarea într-un mod echilibrat a deschiderii și integrării piețelor, luând în considerare alte obiective importante de politică și atenuând eventualele efecte negative. În acest context, va fi esențial să se garanteze că procesul de deschidere a pieței va fi însoțit de un proces paralel de cooperare în materie de reglementare și de realizare a convergenței. Acest lucru este deosebit de important în domenii esențiale, precum siguranța, securitatea, protecția mediului și aplicarea legislației în domeniul concurenței.

Piețele deschise necesită un cadru care să garanteze concurența loială și standarde ridicate de securitate și siguranță. Cu privire la problemele de mediu, acordul trebuie să se înscrie pe linia angajamentelor UE privind dezvoltarea durabilă. Este deosebit de important ca acordul să nu restricționeze capacitatea UE de a aplica instrumente normative sau economice pentru a atenua efectele secundare nedorite ale creșterii traficului aerian, în special în ceea ce privește calitatea aerului și nivelul de zgomot din preajma aeroporturilor și contribuția la schimbările climatice mondiale. În ceea ce privește managementul traficului aerian, posibilitatea de a extinde cerul unic european pentru a include Azerbaidjanul ar contribui la creșterea standardelor actuale privind siguranța, ar optimiza eficiența și capacitatea, ar reduce emisiile per zbor și ar reduce la maximum întârzierile.

Un mandat complet în vederea negocierilor cu Azerbaidjan s-ar baza pe două componente la fel de importante: pe de o parte, pe deschiderea și liberalizarea piețelor și, pe de altă parte, pe armonizarea normativă în ceea ce privește siguranța aeriană, securitatea aeriană și alte standarde dincolo de granițele UE. În acest sens, încheierea unui acord privind un spațiu aerian comun între UE și Azerbaidjan ar

aduce o contribuție majoră la atingerea obiectivelor politicii europene de vecinătate, ale Parteneriatului estic, ale Acordului de parteneriat și cooperare dintre UE și Azerbaidjan, precum și ale viitorului acord de asociere cu Azerbaidjan.

În lumina celor prezentate mai sus, Comisia propune negocierea și încheierea unui acord global privind un spațiu aerian comun cu Azerbaidjan și invită Consiliul să o autorizeze în vederea deschiderii negocierilor pentru respectivul acord. Negocierile vor fi purtate de serviciile Comisiei, cu participarea deplină a Serviciului European de Acțiune Externă (SEAE), ținând seama de Decizia nr. 2010/427/UE a Consiliului.

Comisia va coopera strâns cu statele membre și cu toate părțile interesate din domeniu, pentru a continua dezvoltarea și atingerea obiectivelor fixate în propunerea de decizie a Consiliului.