



COMISSÃO EUROPEIA

Bruxelas, 30.8.2011
COM(2011) 527 final

COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO

Desenvolver um espaço de aviação comum com a República do Azerbaijão

COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO

Desenvolver um espaço de aviação comum com a República do Azerbaijão

1. INTRODUÇÃO

Na sua Comunicação «Desenvolver a agenda da política externa comunitária no sector da aviação»¹, de 2005, a Comissão salientou a importância de criar um espaço de aviação comum com os países vizinhos orientais e meridionais. O objectivo final do espaço de aviação comum é criar um grande mercado aberto da aviação assente em regras comuns. Em Junho de 2005, o Conselho da União Europeia concedeu o seu apoio a este objectivo e congratulou-se com os progressos registados a nível da integração de países vizinhos da UE no mencionado quadro².

A Comissão analisou a execução deste processo na sua Comunicação «Espaço de Aviação Comum com os países vizinhos até 2010 – Relatório intercalar»³, de 2008. Concluiu que o processo revelou resultados positivos, devendo ser acelerado. Além disso, a Comissão publicou, em Julho de 2011, uma Comunicação intitulada «A UE e as regiões vizinhas: uma abordagem renovada em matéria de cooperação no sector dos transportes»⁴. Esta comunicação recorda que a política do Espaço de Aviação Comum Europeu (EACE) foi concebida de modo a permitir uma abertura gradual do mercado entre a UE e os seus vizinhos, associada a uma convergência regulamentar mediante a aplicação gradual das regras da UE. Os processos de abertura do mercado e de convergência regulamentar desenrolam-se de forma paralela, de modo a promover a concorrência leal e as normas da UE em matéria de segurança, ambiente e noutros domínios. O EACE é implementado através de acordos globais de serviços aéreos que promovem as relações económicas, comerciais e de turismo, em geral, e oferecem novas oportunidades aos operadores e uma escolha mais ampla aos consumidores. Uma integração mais estreita entre os mercados dos transportes da UE e os dos países da Política Europeia de Vizinhança pode tornar as ligações de transporte mais rápidas, mais baratas e mais eficientes, em benefício dos cidadãos e das empresas.

Os alargamentos da União Europeia em 2004 e 2007 reforçaram ainda mais a interdependência entre a UE e os seus vizinhos. Em Junho de 2006, a UE e os seus Estados-Membros assinaram o Acordo sobre um Espaço de Aviação Comum Europeu com os países dos Balcãs Ocidentais. Seguiu-se-lhe a assinatura do primeiro Acordo Euromediterrânico de Aviação com Marrocos, em Dezembro de 2006. Em Dezembro de 2010, foi assinado um Acordo Euromediterrânico de Aviação com a Jordânia e um Acordo sobre um Espaço de Aviação Comum com a Geórgia. As

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

² Conselho da União Europeia de 27 de Junho de 2005: «Conclusões do Conselho sobre o desenvolvimento da agenda da política externa comunitária no sector da aviação».

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

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

negociações com a Ucrânia, o Líbano, Israel e a Moldávia estão em curso e encontram-se previstas com a Tunísia no futuro próximo.

A criação de um espaço de aviação comum mais alargado gera vantagens a diversos níveis. O seu apoio contempla as seguintes áreas:

- Aplicação da Política Europeia de Vizinhança, facilitando o desenvolvimento de um mercado da aviação integrado e a criação de ligações de transporte melhoradas entre os países envolvidos;
- Desenvolvimento económico dos países que têm perspectivas de aderir à União Europeia;
- Promoção de normas de aviação europeias de alta qualidade, contribuindo assim para garantir níveis elevados de segurança em toda a região;
- Cooperação institucional entre as autoridades responsáveis, designadamente em matéria de segurança da aviação;
- Desenvolvimento futuro do sector europeu da aviação, na sua globalidade, oferecendo um quadro regulamentar coerente para um mercado alargado.

A presente comunicação trata da questão específica das relações entre a UE e a República do Azerbaijão (a seguir designada por Azerbaijão) no sector da aviação. Tendo em conta a situação geográfica do Azerbaijão, é crucial para o desenvolvimento económico do país estabelecer boas ligações de transporte aéreo com a UE. O seu posicionamento estratégico, na encruzilhada da Europa e da Ásia, torna o Azerbaijão um candidato óbvio a um Acordo sobre um Espaço de Aviação Comum com a UE.

Em Janeiro de 2011, as autoridades azeris manifestaram o seu interesse na negociação de um Acordo sobre um Espaço de Aviação Comum com a UE. Nessa sequência, foi efectuada uma análise económica do eventual impacto da conclusão de tal acordo⁵.

Tomando por base este trabalho, que é resumido na presente comunicação, a Comissão recomenda ao Conselho que a autorize a negociar um acordo global sobre um espaço de aviação comum com o Azerbaijão. Seguindo a lógica dos acordos concluídos entre a UE e outros países vizinhos, este acordo deve basear-se na combinação de uma abertura gradual do mercado com um processo paralelo de cooperação regulamentar e de harmonização gradual. Os domínios prioritários devem ser a abertura do mercado, a liberdade de estabelecimento, a criação de condições equitativas de concorrência e de regras comuns nas áreas da segurança da aviação, gestão do tráfego aéreo, condições sociais e protecção ambiental. Na região do Cáucaso, já foi assinado um acordo deste tipo com a Geórgia.

⁵ «Study on the economic benefit of a Common Aviation Area Agreement between the EU and the Republic of Azerbaijan» efectuado por Steer Davies Gleave, Londres, Julho de 2011.

2. UE-AZERBAIJÃO: RELAÇÕES POLÍTICAS

Na última década, a UE e o Azerbaijão estabeleceram uma relação estreita:

- O Acordo de Parceria e Cooperação entre a UE e o Azerbaijão (APC) foi assinado em 1996, tendo entrado em vigor em 1999⁶. Abrange uma vasta gama de questões, nomeadamente comércio, cooperação económica e cooperação legislativa. Em conformidade com as disposições relativas à cooperação legislativa (artigo 43.º do APC), o Azerbaijão envida esforços para garantir que a sua legislação (incluindo no sector dos transportes) se torne gradualmente compatível com a da UE. O artigo 57.º do APC concede especial destaque ao sector dos transportes e à necessidade de o Azerbaijão reestruturar e modernizar os seus sistemas e redes de transporte para reforçar a cooperação UE-Azerbaijão. A necessidade de cooperar na modernização dos aeroportos e da infra-estrutura de navegação aérea e de promover ligações transeuropeias é especialmente salientada. A UE e o Azerbaijão estão a negociar um Acordo de Associação que sucederá ao APC. O referido Acordo Associação aprofundará, de forma significativa, a associação política do Azerbaijão com a UE e a sua integração económica nesta, incluindo no sector dos transportes.
- Paralelamente a este processo, tem sido desenvolvida a Política Europeia de Vizinhança (PEV), a que o Azerbaijão aderiu em 2004. O objectivo da PEV é reforçar a prosperidade, a estabilidade e a segurança dos países vizinhos da UE e evitar a emergência de novas linhas divisórias com a UE alargada. Esta política é aplicada por intermédio dos planos de acção da Política Europeia de Vizinhança, que são aprovados entre a UE e cada país parceiro. O Plano de Acção da Política Europeia de Vizinhança UE-Azerbaijão foi adoptado em 2006. As disposições do referido plano em matéria de transporte incluem (para o Azerbaijão) o desenvolvimento e a execução de uma política nacional de transporte sustentável, com destaque, se for caso disso, para uma aproximação reforçada entre os quadros legislativo e regulamentar e as normas europeias e internacionais, em especial no domínio da segurança (todos os modos de transporte) e, no sector da aviação, a introdução de novos mecanismos de regulamentação, incluindo sobre questões de segurança.
- A Parceria Oriental foi uma iniciativa lançada em 2009 para aprofundar as relações da UE com a Arménia, o Azerbaijão, a Bielorrússia, a Geórgia, a Moldávia e a Ucrânia. O conceito de uma parceria mais ambiciosa entre a União Europeia e os países parceiros reflecte-se na Declaração Conjunta da Cimeira da Parceria Oriental, assinada em Praga a 7 de Maio de 2009.
- Os principais objectivos de cooperação com a UE, as respostas políticas e os domínios prioritários no que respeita a este país constam do Documento de Estratégia 2007-2013 para o Azerbaijão. O Azerbaijão apresentou igualmente uma estratégia de desenvolvimento nacional, que inclui um plano de adopção de diversos diplomas legislativos da UE, incluindo no que respeita às regras comuns de exploração de serviços aéreos (Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo a regras comuns de exploração dos

⁶ JO L 246 de 17.9.1999, p. 3.

serviços aéreos na Comunidade), às regras relativas à limitação das emissões sonoras dos aviões a jacto subsónicos civis e às regras relativas ao inquérito de acidentes e incidentes de aviação civil.

- No que se refere mais especificamente ao sector do transporte aéreo, o Azerbaijão participa activamente em diversas estruturas pan-europeias de aviação. O Azerbaijão é membro da CEAC (Conferência Europeia da Aviação Civil) desde 2002. Além disso, apresentou o seu pedido de adesão ao Eurocontrol. No domínio da segurança, assinou dois acordos de trabalho com a Agência Europeia para a Segurança da Aviação (EASA) em 2006 e em 2009⁷. Em Julho de 2009, foi assinado um «acordo horizontal» entre a UE e o Azerbaijão, que garante a conformidade com o direito da UE dos acordos bilaterais concluídos entre o Azerbaijão e os Estados-Membros da UE (quando o acordo horizontal foi assinado, tinham sido rubricados 19 acordos bilaterais)⁸.

3. MERCADO DA AVIAÇÃO UE-AZERBAIJÃO E RELAÇÕES ECONÓMICAS

Tendo em conta a distância que separa a UE do Azerbaijão e a sua infra-estrutura de transporte terrestre relativamente modesta, a aviação constitui o único e mais importante modo de transporte, permitindo ligar o Azerbaijão à maioria dos Estados-Membros da UE.

O Azerbaijão tem uma população de 8,4 milhões de habitantes, que é superior ao somatório das populações das vizinhas Geórgia e Arménia. O PIB *per capita* do Azerbaijão aumentou nos últimos anos, sendo comparativamente elevado devido ao sector do petróleo e do gás e semelhante ao da Turquia⁹.

O comércio bilateral UE-Azerbaijão registou um rápido crescimento desde o princípio da década até ao início de 2009, quando foi negativamente afectado pela crise económica mundial, também associada a uma queda dos preços internacionais do petróleo. Em 2009, o comércio bilateral representava um volume de negócios total de 8,9 mil milhões de EUR (12,7 mil milhões de EUR em 2008), as exportações da UE para o Azerbaijão 1,6 mil milhões de EUR (2,1 mil milhões de EUR em 2008) e as exportações do Azerbaijão para a UE 7,3 mil milhões de EUR (10,6 mil milhões de EUR em 2008). Não obstante a crise económica, a UE continuou a ser o principal parceiro comercial do Azerbaijão, com uma quota de mercado de 42,8% no comércio externo global do Azerbaijão (acima da Turquia e da Índia, com 8,1% cada uma, dos Estados Unidos, com 7,5%, e da Rússia, com 5,9%). O Azerbaijão é, de longe, o maior parceiro comercial da UE entre os três países do Sul do Cáucaso. A UE exporta para o Azerbaijão essencialmente máquinas e equipamento de transporte (45,1% das exportações totais da UE para o Azerbaijão em 2009), bem como

⁷ *Working Arrangement between the European Aviation Safety Agency (EASA) and the State Concern of Civil Aviation «Azerbaijan Hava Yollari» on collection and exchange of information on the safety of aircraft using Community airports and airports of the Republic of Azerbaijan e Working Arrangement between the European Aviation Safety Agency (EASA) and the State Civil Aviation Administration of the Republic of Azerbaijan.*

⁸ JO L 265 de 9.10.2009, p. 25.

⁹ De acordo com a World Economic Outlook Database, de Abril de 2011, o PIB *per capita* do Azerbaijão ascendeu a 6 008 USD (aproximadamente 4 239 EUR) em 2010. O PIB do Azerbaijão expresso em paridade do poder de compra *per capita* foi de 10 033 dólares à cotação de 2010.

produtos químicos (9,8%), pedras preciosas e semipreciosas (9,0%), produtos alimentares (8,0%) e metais comuns e produtos fabricados com estes (6,0%). A estrutura de exportação do Azerbaijão baseia-se, quase exclusivamente, nos combustíveis minerais.

O transporte aéreo internacional para e do Azerbaijão concentra-se no aeroporto internacional de Heydar Aliyev, em Baku¹⁰. Os valores relativos ao tráfego do aeroporto aumentaram rapidamente no decurso da última década. Em 2002, registou-se cerca de um milhão de passageiros e, em 2010, aproximadamente 1 900 000¹¹. Os terminais de passageiros foram modernizados no final da década de 90 e está actualmente em curso a construção de um novo terminal internacional. A conclusão deste está prevista para 2012 e a sua capacidade será de 3 milhões de passageiros por ano.

O tráfego de passageiros entre a UE e o Azerbaijão permanece ainda a um nível relativamente baixo; o tráfego para/dos Estados-Membros da UE representa cerca de 10% do total do tráfego de passageiros para/do Azerbaijão. Em 2009, foram transportados cerca de 194 200 passageiros em voos entre aeroportos da UE-27 e o Azerbaijão¹². Em 2009, os seis principais mercados (Reino Unido – 35%, Alemanha – 23%, Áustria – 17%, França – 8%, Suécia – 6% e Letónia – 6%) representaram 95% do total do tráfego de passageiros UE-Azerbaijão. O par de cidades com o volume mais elevado de passageiros em 2009 foi Londres-Baku, seguido de Frankfurt-Baku e Viena-Baku. O mercado do Azerbaijão pode ser atraente para as companhias aéreas da UE em termos de rendimentos e receitas, devido a uma elevada percentagem de viagens de negócios relacionadas com os sectores do petróleo e do gás.

O Azerbaijão negociou um acordo de serviços aéreos (ASA) com 21 Estados-Membros da UE (Alemanha, Áustria, Bélgica, Bulgária, República Checa, Dinamarca, Eslováquia, Espanha, Estónia, Finlândia, França, Grécia, Itália, Letónia, Lituânia, Luxemburgo, Países Baixos, Polónia, Reino Unido, Roménia e Suécia). Embora alguns acordos comecem a ser mais abertos, os ASA com os Estados-Membros da UE são bastante restritivos, nomeadamente no que respeita às disposições relativas à capacidade (por exemplo, número de frequências) e, em certos casos, às possibilidades de encaminhamento. O actual sistema de acordos bilaterais de serviços aéreos entre os Estados-Membros e o Azerbaijão pode, por conseguinte, prejudicar algumas das transportadoras da UE e os consumidores de certos Estados-Membros. O estudo económico encomendado pela Comissão conclui que a procura de transporte aéreo entre a UE e o Azerbaijão excede a oferta.

¹⁰ A *Aeronautical Information Publication* enumera quatro outros aeroportos internacionais no Azerbaijão, embora não se efectuem serviços regulares destes aeroportos para os Estados-Membros da UE. Os destinos internacionais servidos por estes aeroportos estão limitados a Moscovo, Kiev, São Petersburgo e Istambul.

¹¹ Os valores referem-se a passageiros para/do aeroporto internacional de 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 Todos os valores relativos ao transporte provêm do estudo encomendado pela Comissão (Steer Davies Gleave: *Study on the economic benefit of a Common Aviation Area Agreement between the EU and the Republic of Azerbaijan*). Os valores relativos ao tráfego baseiam-se em informações do EUROSTAT e incluem todos os passageiros em viagem num segmento de voo, incluindo os passageiros em trânsito e os passageiros em transferência num Estado-Membro da UE/Azerbaijão.

Em Julho de 2010, quatro transportadoras da UE prestaram serviços no mercado do Azerbaijão: Airbaltic a partir de Riga, Austrian Airlines de Viena, British Midland Airways de Londres e Lufthansa de Frankfurt. A quota destas transportadoras da UE no mercado UE-Azerbaijão é de 72% de todos os passageiros transportados. De igual modo, no que respeita ao tráfego aéreo de passageiros entre o Azerbaijão e a América do Norte, as transportadoras e as plataformas de correspondência da UE dispõem de uma quota de mercado elevada¹³. Por outro lado, durante o período compreendido entre 2008 e 2010, a Turkish Airlines aumentou significativamente as suas operações para Baku e Istambul tornou-se um concorrente cada vez mais importante em termos do tráfego entre o Azerbaijão e a UE e entre o Azerbaijão e a América do Norte¹⁴. Durante o período de 2008-2010, o crescimento do tráfego entre a UE27 e o Azerbaijão foi de +10,9%.

A Azerbaijan Airlines é a única companhia aérea azeri que explora serviços regulares entre o Azerbaijão e a UE. A ligação internacional mais importante da Azerbaijan Airlines é para Moscovo e Istambul ocupa o segundo lugar. Em 2010, a Azerbaijan Airlines transportou 800 000 passageiros (tinha registado cerca de 1 450 000 passageiros em 2007). Do total de voos realizados em Julho de 2010, 8% foram para/dos Estados-Membros da UE. Em 2010, a Azerbaijan Airlines prestou serviços para Paris, Londres, Milão, Praga e Riga, tendo Praga, Paris e Milão sido exclusivamente servidas por esta (nenhuma transportadora da UE explorava estas ligações). A Azerbaijan Airlines iniciou operações para Aberdeen em Junho de 2011. A companhia explora uma frota relativamente moderna, utilizando aeronaves A319 para a UE, bem como Boeing 757.

As tarifas aéreas de Baku para destinos na UE (e vice-versa) são relativamente elevadas. No mercado entre a UE e o Azerbaijão, a combinação de uma concorrência limitada a nível da rede com um segmento da procura constituído por empresas prósperas (sector do petróleo/gás) traduziu-se na manutenção de tarifas aéreas relativamente elevadas. A análise das tarifas em mercados comparáveis sugere que a procura de transporte entre a UE e o Azerbaijão excede a oferta. O resultado desta situação é um mercado em que as tarifas são artificialmente mantidas a um nível elevado e as viagens de lazer são suprimidas. O aumento da concorrência na sequência da liberalização (especialmente das restrições a nível das disposições relativas à capacidade) pode conduzir a uma redução das tarifas em benefício dos passageiros.

4. VANTAGENS DE UM ACORDO SOBRE UM ESPAÇO DE AVIAÇÃO COMUM ENTRE A UE E O AZERBAIJÃO

A criação do mercado único da aviação da UE, iniciada no princípio da década de 90, contribuiu de forma significativa para tornar o sector mais dinâmico e eficiente e gerou importantes benefícios económicos e sociais.

¹³ Em 2010, viajaram do Azerbaijão para a América do Norte mais de 7 000 passageiros (origem e destino). Quase dois terços destes passageiros serviram-se de Frankfurt ou de Londres-Heathrow como pontos de transferência.

¹⁴ Em 2010, mais de 2 300 passageiros passaram por Istambul com destino à América do Norte. Este número de passageiros em transferência é semelhante ao registado em Londres-Heathrow.

A conclusão de acordos sobre um espaço de aviação comum com os países orientais e meridionais vizinhos da União demonstrou que, também nestes mercados, é possível obter efeitos positivos semelhantes em termos de volumes e eficiência de transporte. Neste contexto, desde a liberalização do mercado entre a UE e os Balcãs Ocidentais, em 2006 e 2010, que se registaram taxas de crescimento anuais de cerca de 12% em termos de lugares disponíveis.

O estudo económico supracitado analisou os possíveis efeitos de um acordo sobre um espaço de aviação comum entre a UE e o Azerbaijão. O estudo prevê que, a partir de 2010 e até 2020, possam alcançar-se taxas de crescimento mais elevadas com a liberalização. Num cenário «sem alterações», o número de passageiros aumentaria 77% em relação aos níveis de 2010, o que equivale a uma média anual de 5,9%. No cenário de «liberalização total» (imediate ou segundo uma abordagem gradual), no entanto, o número de passageiros aumentaria 98% no total, de 2010 a 2020, ou seja, uma média anual de 7%¹⁵.

O benefício económico de um tal acordo sobre um espaço de aviação comum é estimado em cerca de 44,2 milhões de EUR durante os cinco primeiros anos após a liberalização (principalmente devido a uma conectividade acrescida, à redução das tarifas aéreas e ao aumento das viagens aéreas e da actividade económica associada). A análise mostra também que as tarifas aéreas nas ligações em que existe/existirá concorrência são susceptíveis de diminuir. Um acordo UE-Azerbaijão criaria novas oportunidades de mercado para as transportadoras aéreas da UE, algumas das quais manifestaram interesse em explorar serviços adicionais ou iniciar novos serviços para Baku, se as actuais restrições de capacidade forem levantadas. Um acordo sobre um espaço de aviação comum poderia igualmente facilitar a integração das transportadoras azeris nas alianças de transportadoras aéreas existentes na UE, permitindo o desenvolvimento de produtos integrados e de melhores serviços para os passageiros, bem como uma eficiência acrescida através de economias de escala. Além disso, a experiência demonstra que o mecanismo de execução dos acordos sobre um espaço de aviação comum contribui para resolver eventuais problemas relacionados com a actividade empresarial (principalmente através do Comité Misto).

As considerações políticas globais assumem, todavia, a mesma importância, pelo menos, que estes benefícios económicos, na medida em que um acordo deste tipo concederia um apoio significativo aos objectivos da Política Europeia de Vizinhança, à Parceria Oriental, bem como ao Acordo de Parceria e Cooperação e ao futuro Acordo de Associação com o Azerbaijão, além de promover as normas de elevado nível da UE em matéria de segurança da aviação e noutros domínios.

É de prever a existência de certos custos para o Azerbaijão decorrentes da exigência de adoptar e aplicar um acordo sobre um espaço de aviação comum. Estes custos seriam, no entanto, muito inferiores às vantagens esperadas de um acordo deste tipo. O estudo económico supramencionado previu um valor actualizado total dos custos de pessoal compreendido entre 1,8 milhões de EUR e 2,2 milhões de EUR durante um período de cinco anos. É de assinalar, no entanto, que a exigência de reforço das

¹⁵ O cenário de «liberalização total» pressupõe a concessão (imediate ou segundo uma abordagem gradual) de direitos de tráfego de terceira, quarta e quinta liberdades.

normas poderá decorrer igualmente de outros compromissos internacionais do Azerbaijão (ICAO, acordos com países terceiros, nomeadamente EUA).

Um acordo sobre um espaço de aviação comum entre a UE e o Azerbaijão estabeleceria condições equivalentes para todas as transportadoras aéreas da UE e permitiria aos passageiros de todos os Estados-Membros beneficiarem de condições semelhantes e de um aumento do tráfego entre a UE e o Azerbaijão e vice-versa. Além disso, um acordo sobre um espaço de aviação comum entre a UE e o Azerbaijão proporcionaria a base jurídica necessária para a criação de serviços aéreos a partir dos Estados-Membros que actualmente não dispõem de acordos bilaterais de serviços aéreos com este país.

5. CONCLUSÕES

Em consequência da abertura do mercado, aumentariam as oportunidades de viagem oferecidas aos passageiros da UE e do Azerbaijão e adviriam vantagens económicas para as companhias aéreas e os aeroportos da UE e do Azerbaijão. A melhoria da conectividade e do acesso a uma gama mais vasta de destinos poderia funcionar como catalisador para o desenvolvimento de empresas no Azerbaijão e para o investimento estrangeiro no país.

Será importante garantir que a abertura e a integração dos mercados se efectuem de forma equilibrada, tendo em conta outros objectivos políticos importantes e atenuando potenciais efeitos adversos. Neste contexto, será essencial assegurar que o processo de abertura de mercado seja acompanhado de um processo paralelo de cooperação regulamentar e de convergência gradual. Este aspecto reveste-se de especial importância em áreas cruciais como a segurança, a protecção do ambiente e a aplicação do direito da concorrência.

A abertura dos mercados requer um quadro que garanta condições de concorrência leal e normas de segurança rigorosas. No que respeita às questões ambientais, o acordo deve ser coerente com o compromisso de desenvolvimento sustentável assumido pela UE. É particularmente importante que o acordo não restrinja a capacidade da UE de aplicar instrumentos regulamentares ou económicos para atenuar os efeitos secundários indesejados do crescimento do tráfego aéreo, nomeadamente no que respeita à qualidade do ar e aos níveis de ruído nas imediações dos aeroportos e à sua contribuição para as alterações climáticas mundiais. No domínio da gestão do tráfego aéreo, a possibilidade de alargar o Céu Único Europeu ao Azerbaijão contribuiria para reforçar as normas de segurança actuais, otimizar a eficiência e a capacidade, reduzir as emissões por cada voo realizado e minimizar os atrasos.

Um mandato global para as negociações com o Azerbaijão deverá basear-se em dois elementos igualmente importantes: por um lado, a abertura e a liberalização do mercado e, por outro, a harmonização regulamentar das normas de segurança da aviação, e outras, fora das fronteiras da UE. Neste contexto, a conclusão de um Acordo sobre um Espaço de Aviação Comum entre a UE e o Azerbaijão contribuiria de forma significativa para alcançar os objectivos da Política Europeia de Vizinhança, da Parceria Oriental, do Acordo de Parceria e Cooperação entre a UE e o Azerbaijão e do futuro Acordo de Associação.

À luz do que precede, a Comissão propõe a negociação e conclusão de um Acordo Global sobre um Espaço de Aviação Comum com o Azerbaijão e convida o Conselho a autorizá-la a encetar as negociações relativas a tal acordo. Estas negociações serão conduzidas pelos serviços da Comissão, com a participação plena do Serviço Europeu para a Acção Externa (SEAE), tendo devidamente em conta a Decisão 2010/427/UE do Conselho.

A Comissão cooperará estreitamente com os Estados-Membros e todas as partes interessadas pertinentes para aprofundar e alcançar os objectivos estabelecidos na proposta de decisão do Conselho.