



EVROPSKA KOMISIJA

Bruselj, 30.8.2011
COM(2011) 527 konč.

SPOROČILO KOMISIJE

Razvijanje skupnega zračnega prostora z Azerbajdžansko republiko

SPOROČILO KOMISIJE

Razvijanje skupnega zračnega prostora z Azerbajdžansko republiko

1. UVOD

V sporočilu iz leta 2005 „Razvijanje agende zunanje letalske politike Skupnosti“¹ je Komisija poudarila pomen oblikovanja skupnega zračnega prostora s svojimi vzhodnimi in južnimi sosedami. Končni cilj takšnega skupnega zračnega prostora je oblikovati velik in odprt letalski trg, ki temelji na skupnih pravilih. Svet Evropske unije je junija 2005 podprl ta cilj in pozdravil napredek, dosežen z vključitvijo sosednjih držav EU v takšen okvir².

Komisija je analizirala izvajanje tega procesa v sporočilu iz leta 2008 „Skupni zračni prostor s sosednjimi državami do leta 2010 – poročilo o napredku“³. Ugotovila je, da kaže pozitivne rezultate in bi ga bilo treba pospešiti. Poleg tega je Komisija julija 2011 objavila sporočilo „EU in sosednje regije: prenovljeni pristop k prometnemu sodelovanju“⁴. To sporočilo ponovno poudarja, da je bila politika skupnega evropskega zračnega prostora (*European Common Aviation Area – ECAA*) oblikovana tako, da omogoča postopno odpiranje trgov med EU in njenimi sosedami v povezavi s približevanjem ureditev prek postopnega izvajanja predpisov EU. Postopka odpiranja trgov in približevanja ureditev potekata vzporedno, da se spodbujajo poštena konkurenca ter standardi EU glede varnosti, varovanja, okolja in drugih zadev. Izvajanje ECAA poteka s celovitimi sporazumi o zračnem prevozu, ki podpirajo splošne odnose na področju gospodarstva, trgovine in turizma ter nudijo nove priložnosti izvajalcem in večjo izbiro potrošnikom. Tesnejše povezovanje med prometnimi trgi EU in držav evropske sosedске politike lahko pomeni hitrejše, cenejše ter učinkovitejše prometne povezave v korist državljanov in podjetij.

Širitev Evropske unije v letih 2004 in 2007 je nadalje okrepila medsebojno odvisnost med EU ter njenimi sosedami. EU in njene države članice so junija 2006 podpisale sporazum o skupnem evropskem zračnem prostoru z državami zahodnega Balkana. Temu je decembra 2006 sledil podpis prvega evropsko-sredozemskega letalskega sporazuma z Marokom. Decembra 2010 sta bila podpisana evropsko-sredozemski letalski sporazum z Jordanijo in sporazum o skupnem zračnem prostoru z Gruzijo. Pogajanja potekajo z Ukrajino, Libanom, Izraelom in Moldavijo, kmalu pa se pričakujejo tudi pogajanja s Tunizijo.

Oblikovanje širšega skupnega zračnega prostora prinaša različne koristi. Podpira:

¹ COM(2005) 79 konč., 11. marec 2005.

² Svet Evropske unije, 27. junij 2005: „Sklepi Sveta o razvijanju programa dela na področju zunanje letalske politike Skupnosti“.

³ COM(2008) 596 konč., 1. oktober 2008.

⁴ COM(2011) 415 konč., 7. julij 2011.

- izvajanje evropske sosedske politike s spodbujanjem oblikovanja povezanega letalskega trga in vzpostavitve boljših prometnih povezav med vsemi vpletenimi državami;
- gospodarski razvoj držav, ki imajo možnost, da postanejo države članice Evropske unije;
- spodbujanje evropskih letalskih standardov visoke ravni, s čimer pomaga zagotavljati visoke ravni varnosti in varovanja v letalstvu na širšem območju;
- institucionalno sodelovanje med pristojnimi organi, na primer na področju varnosti v letalstvu;
- prihodnji razvoj evropske letalske industrije na splošno z zagotavljanjem usklajenega regulativnega okvira za razširjen trg.

To sporočilo obravnava specifično vprašanje letalskih odnosov med EU in Azerbajdžansko republiko (v nadaljnjem besedilu: Azerbajdžan). Glede na geografski položaj Azerbajdžana so dobre povezave v zračnem prometu med njim in EU bistvene za gospodarski razvoj te države. Strateška lega Azerbajdžana med Evropo in Azijo pomeni, da je očitni kandidat za sporazum o skupnem zračnem prostoru z EU.

Azerbajdžanski organi so januarja 2011 izrazili interes za pogajanja glede sporazuma o skupnem zračnem prostoru z EU. Temu je sledila priprava ekonomske analize možnega učinka sklenitve takšnega sporazuma⁵.

Na podlagi navedenega dela, ki je povzeto v tem sporočilu, Komisija priporoča Svetu, naj jo pooblasti za pogajanja o celovitem sporazumu o skupnem zračnem prostoru z Azerbajdžanom. Glede na logiko sporazumov med EU in drugimi sosednjimi državami bi moral ta temeljiti na kombinaciji postopnega odpiranja trga ter vzporednega postopka regulativnega sodelovanja in postopnega usklajevanja. Prednostna področja morajo biti odprtje trga, svoboda ustanavljanja, enaki konkurenčni pogoji ter skupna pravila na področjih varnosti in varovanja v letalstvu, upravljanja letalskega prometa, socialnih pogojev ter varstva okolja. V kavkaški regiji je bil tak sporazum že podpisan z Gruzijo.

2. EU-AZERBAJDŽAN: POLITIČNI ODNOSI

V zadnjem desetletju sta EU in Azerbajdžan vzpostavila tesen odnos:

- Sporazum o partnerstvu in sodelovanju (*Partnership and Cooperation Agreement* – PCA) med EU in Azerbajdžanom je bil podpisan leta 1996, velja pa od leta 1999⁶. Obsega številna vprašanja, vključno s trgovino, gospodarskim sodelovanjem in približevanjem zakonodaje. V skladu z določbami o približevanju zakonov (člen 43 PCA) si Azerbajdžan prizadeva zagotoviti, da bo

⁵ Ekonomsko analizo je pripravil Steer Davies Gleave, „*Study on the economic benefit of a Common Aviation Area Agreement between the EU and the Republic of Azerbaijan*“, London, julij 2011.

⁶ UL L 246/1999, str. 3, 17. september 1999.

njegova zakonodaja (vključno s prometnim sektorjem) postopno postala združljiva z zakonodajo EU. Področje prometa in potreba, da Azerbajdžan za okrepitev svojega sodelovanja z EU prestrukturira ter posodobi svoje prometne sisteme in omrežja, sta zlasti poudarjena v členu 57 PCA. Še zlasti je poudarjena potreba po sodelovanju na področju posodobitve letališč in infrastrukture za zračno navigacijo ter po spodbujanju čezevropskih povezav. Trenutno se EU in Azerbajdžan pogajata o pridružitvenem sporazumu, ki bo nasledil PCA. Zadevni pridružitveni sporazum bo znatno poglobil politično povezanost in gospodarsko povezanost Azerbajdžana z EU, vključno s prometnim sektorjem.

- Vzporedno s tem postopkom se je oblikovala evropska sosedska politika (*European Neighbourhood Policy – ENP*), katere del je Azerbajdžan postal leta 2004. Cilj ENP je krepitev blagostanja, stabilnosti in varnosti sosednjih držav EU ter preprečevanje nastajanja novih ločnic z razširjeno EU. Ta politika se izvaja prek akcijskih načrtov evropske sosedske politike (*European Neighbourhood Policy Action Plans – ENPAPs*), ki so dogovorjeni med EU in vsako državo podpisnico posebej. Akcijski načrt evropske sosedske politike med EU in Azerbajdžanom je bil sprejet leta 2006. Njegove določbe na področju prometa vključujejo (za Azerbajdžan) oblikovanje in izvajanje nacionalne politike trajnostnega prometa, ki se po potrebi osredotoča na nadaljnje približevanje zakonodajnega ter regulativnega okvira evropskim in mednarodnim standardom, zlasti glede varnosti ter varovanja (vse vrste prometa), in v letalskem sektorju na uvajanje novih regulativnih mehanizmov, vključno v zvezi z vprašanji varnosti ter varovanja.
- Pobuda za vzhodno partnerstvo je bila sprožena leta 2009, da bi poglobili odnose EU z Armenijo, Azerbajdžanom, Belorusijo, Gruzijo, Moldavijo in Ukrajino. Zamisel o ambicioznejšem partnerstvu med Evropsko unijo in partnerskimi državami se odraža v skupni izjavi praškega srečanja na vrhu vzhodnega partnerstva, podpisani 7. maja 2009 v Pragi.
- Glavni cilji sodelovanja, politični odzivi in prednostna področja EU v zvezi z Azerbajdžanom so določeni v državnem strateškem dokumentu za Azerbajdžan za obdobje 2007–2013. Azerbajdžan je predstavil tudi nacionalno strategijo razvoja, ki vključuje načrt za sprejetje različne zakonodaje EU, vključno v zvezi s skupnimi pravili za opravljanje zračnih prevozov (Uredba (ES) št. 1008/2008 Evropskega parlamenta in Sveta o skupnih pravilih za opravljanje zračnih prevozov v Skupnosti), pravili za omejevanje hrupa civilnih podzvočnih reaktivnih letal ter pravili za vodenje preiskav nesreč in incidentov v civilnem letalstvu.
- Posebej na področju letalstva Azerbajdžan dejavno sodeluje v različnih vseevropskih letalskih strukturah. Azerbajdžan je od leta 2002 član Evropske konference civilnega letalstva (*European Civil Aviation Conference – ECAC*). Zaprošil je za članstvo v Eurocontrolu. Na področju varnosti v letalstvu sta bila z Evropsko agencijo za varnost v letalstvu (*European Aviation Safety Agency – EASA*)⁷ leta 2006 in leta 2009 podpisana delovna dogovora. „Horizontalni

⁷ Delovni dogovor med EASA in državnim koncernom civilnega letalstva „Azerbaijan Hava Yollari“ o zbiranju ter izmenjavi informacij o varnosti letal, ki uporabljajo letališča Skupnosti in letališča

sporazum“ med EU in Azerbajdžanom, ki dvostranske sporazume med Azerbajdžanom in državami članicami EU usklajuje s pravom EU, je bil podpisan julija 2009 (ob njegovem podpisu je obstajalo 19 parafiranih dvostranskih sporazumov)⁸.

3. LETALSKI TRG IN GOSPODARSKI ODNOSI MED EU IN AZERBAJDŽANOM

Glede na razdaljo med EU in Azerbajdžanom ter razmeroma slabo infrastrukturno za kopenski promet je letalstvo najpomembnejša vrsta prometa, ki Azerbajdžan povezuje z večino držav članic EU.

Azerbajdžan ima 8,4 milijona prebivalcev, kar je več, kot jih imata sosednji Gruzija in Armenija skupaj. V preteklih letih je BDP na prebivalca v Azerbajdžanu zrasel ter je zaradi tamkajšnje industrije nafte in zemeljskega plina danes razmeroma visok, njegova raven pa je podobna ravni BDP na prebivalca v Turčiji⁹.

Dvostranska trgovina med EU in Azerbajdžanom se je naglo povečevala od začetka desetletja do začetka leta 2009, ko je nanjo negativno vplivala svetovna gospodarska kriza, povezana tudi s padcem mednarodnih cen nafte. Leta 2009 je skupna obojestranska trgovinska menjava znašala 8,9 milijarde EUR (leta 2008 je znašala 12,7 milijarde EUR), izvozi EU v Azerbajdžan so znašali 1,6 milijarde EUR (leta 2008 2,1 milijarde EUR), izvozi iz Azerbajdžana v EU pa 7,3 milijarde EUR (leta 2008 10,6 milijarde EUR). Navkljub gospodarski krizi je EU ostala Azerbajdžanov glavni trgovinski partner z 42,8-odstotnim deležem v skupni zunanji trgovini Azerbajdžana (pred Turčijo in Indijo, ki imata vsaka 8,1-odstotni delež, ZDA s 7,5-odstotnim deležem in Rusijo s 5,9-odstotnim deležem). Azerbajdžan je izmed treh držav Južnega Kavkaza daleč največji trgovinski partner EU. V Azerbajdžan izvažajo EU predvsem stroje in transportno opremo (45,1 % vseh izvozov EU v Azerbajdžan v letu 2009) ter tudi kemikalije (9,8 %), drage in poldrage kamne (9,0 %), živila (8,0 %) in navadne kovine ter iz njih narejene proizvode (6,0 %). Strukturo azerbajdžanskega izvoza skoraj izključno sestavljajo fosilna goriva.

Mednarodni zračni promet v Azerbajdžan in iz njega je osredotočen na mednarodno letališče Heydar Aliyev v Bakuju¹⁰. V zadnjem desetletju je obseg prometa letališča naglo naraščal. V letu 2002 je imel okoli milijon potnikov, v letu 2010 pa približno 1 900 000¹¹ potnikov. Potniški terminali so bili posodobljeni proti koncu devetdesetih let prejšnjega stoletja, trenutno pa poteka gradnja novega mednarodnega

Azerbajdžanske republike, delovni dogovor med EASA in državno upravo Azerbajdžanske republike za civilno letalstvo.

⁸ UL L 265/2009, str. 25, 9. oktober 2009.

⁹ Po podatkih *World Economic Outlook Database* iz aprila 2011 je bil leta 2010 BDP na prebivalca v Azerbajdžanu 6 008 USD (približno 4 230 EUR). V Azerbajdžanu je BDP na prebivalca po pariteti kupne moči leta 2010 znašal 10 033 sedanjih mednarodnih dolarjev.

¹⁰ Zbornik letalskih informacij navaja še štiri druga mednarodna letališča v Azerbajdžanu, vendar z njih ni rednih prevozov v države članice EU. Mednarodni namembni kraji, s katerimi so povezana ta letališča, so samo Moskva, Kijev, Sankt Peterburg in Istanbul.

¹¹ Številke se nanašajo na potnike na mednarodno letališče Heydar Aliyev in z njega. Steer Davies Gleave: *Study on the economic benefit of a Common Aviation Area Agreement between the EU and the Republic of Azerbaijan*.

terminala. Po načrtih naj bi bil ta končan leta 2012, njegova zmogljivost bo 3 milijone potnikov na leto.

Potniški promet med EU in Azerbajdžanom je še vedno na razmeroma nizki ravni: promet v države članice EU in iz njih predstavlja približno 10 % skupnega potniškega prometa v Azerbajdžan in iz njega. V letu 2009 je bilo število potnikov na letih med letališči v EU27 in Azerbajdžanom okoli 194 200¹². Leta 2009 je pet najpomembnejših trgov (Združeno kraljestvo – 35 %, Nemčija – 23 %, Avstrija – 17 %, Francija – 8 %, Švedska – 6 % in Latvija – 6 %) predstavljalo več kot 95 % vsega potniškega prometa med EU in Azerbajdžanom. Leta 2009 je bil največji obseg potnikov na povezavi med mestoma London in Baku, ki ji sledita povezavi Frankfurt–Baku in Dunaj–Baku. Azerbajdžanski trg je lahko za letalske prevoznike EU privlačen z vidika donosov ter prihodkov zaradi velikega deleža poslovnih potovanj, povezanih z industrijo nafte in zemeljskega plina.

Azerbajdžan ima sporazum o zračnih prevozih z 21 državami članicami EU (Avstrijo, Belgijo, Bolgarijo, Češko republiko, Dansko, Estonijo, Finsko, Francijo, Grčijo, Italijo, Latvijo, Litvo, Luksemburgom, Nemčijo, Nizozemsko, Poljsko, Romunijo, Slovaško, Španijo, Švedsko in Združenim kraljestvom). Čeprav postajajo nekateri sporazumi bolj odprti, so sporazumi o zračnih prevozih z državami članicami EU precej omejujoči, še zlasti glede dogovorov o zmogljivosti (npr. pogostost letov) in v nekaterih primerih v zvezi z možnimi zračnimi potmi. Sedanji sistem dvostranskih sporazumov o zračnih prevozih med državami članicami in Azerbajdžanom lahko zato škoduje več prevoznikom v EU ter potrošnikom v nekaterih državah članicah. Ekonomska analiza, ki jo je naročila Komisija, je ugotovila, da povpraševanje po letalskem potovanju med EU in Azerbajdžanom presega oskrbo.

Julija 2010 so azerbajdžanski trg oskrbovali štirje prevozniki iz EU: airBaltic iz Rige, Austrian Airlines iz Dunaja, British Midland Airways iz Londona in Lufthansa iz Frankfurta. Tržni delež navedenih prevoznikov EU na trgu EU-Azerbajdžan je 72 % vseh prepeljanih potnikov. Tudi za letalski potniški promet med Azerbajdžanom in Severno Ameriko imajo prevozniki EU in glavna letališča v EU velik tržni delež¹³. Na drugi strani je v obdobju med letoma 2008 in 2010 prevoznik Turkish Airlines znatno povečal svoje storitve do Bakuja, Istanbul pa je postal rastoč tekmelec za promet med Azerbajdžanom in EU ter med Azerbajdžanom in Severno Ameriko¹⁴. V obdobju 2008–2010 je rast prometa med EU27 in Azerbajdžanom znašala +10,9 %.

Azerbaijan Airlines je edini azerbajdžanski letalski prevoznik, ki opravlja redne prevoze med Azerbajdžanom in EU. Njegova najpomembnejša mednarodna zračna

¹² Vse številke o prometu so iz analize, ki jo je naročila Komisija (Steer Davies Gleave: *Study on the economic benefit of a Common Aviation Area Agreement between the EU and the Republic of Azerbaijan*). Številke o prometu temeljijo na informacijah Eurostata in vključujejo vse potnike, ki potujejo na delu leta, vključno s tranzitnimi potniki in potniki, ki prestopajo v državi članici EU/Azerbajdžanu.

¹³ Leta 2010 je več kot 7 000 tako imenovanih potnikov med letališčem odhoda in namembnim letališčem (*origin-destination passengers* ali *OD-passengers*) potovalo iz Azerbajdžana v Severno Ameriko. Skoraj dve tretjini teh potnikov je za prestop uporabilo letališče v Frankfurtu oziroma letališče London-Heathrow.

¹⁴ Leta 2003 je preko Istanbula v Severno Ameriko potovalo več kot 2 300 potnikov. Raven prestopov potnikov je podobna tisti na letališču London-Heathrow.

pot je v Moskvo, ki ji po številu prevozov sledi Istanbul. Leta 2010 je prepeljal 800 000 potnikov (leta 2007 je število potnikov doseglo približno 1 450 000). Od vseh letov v juliju 2010 jih je bilo 8 % v države članice EU oziroma iz njih. Leta 2010 je prevoznik Azerbaijan Airlines oskrboval Pariz, London, Milano, Prago in Rigo, pri čemer je bil edini prevoznik, ki je oskrboval Prago, Pariz in Milano (na teh zračnih poteh ni deloval noben prevoznik EU). Junija 2011 je prevoznik Azerbaijan Airlines pričel z leti v Aberdeen. Prevoznik Azerbaijan Airlines opravlja lete z razmeroma sodobno floto in za lete v EU uporablja letala A319, ki jih dopolnjujejo letala Boeing 757.

Cene letalskih prevozov od Bakuja do namembnih letališč v EU (in obratno) so razmeroma visoke. Na trgu med EU in Azerbajdžanom so zaradi kombinacije omejenega omrežja konkurence in segmenta premožnega poslovnega povpraševanja (industrija nafte/zemeljskega plina) cene prevozov ostale razmeroma visoke. Analiza cen prevozov in primerljivih trgov kaže, da povpraševanje po potovanjih med EU in Azerbajdžanom presega oskrbo. Posledica je trg, na katerem so cene umetno visoke in počitniška potovanja zatrta. Rast konkurence po liberalizaciji (zlasti omejitev dogovorov o zmogljivosti) lahko pripelje do padca cen v korist potnikov.

4. PREDNOSTI SPORAZUMA O SKUPNEM ZRAČNEM PROSTORU MED EU IN AZERBAJDŽANOM

Oblikovanje enotnega letalskega trga EU od začetka devetdesetih let prejšnjega stoletja je pomembno prispevalo k večji dinamičnosti in učinkovitosti sektorja ter je prineslo znatne gospodarske in socialne prednosti.

Sklepanje sporazumov o skupnem zračnem prostoru z vzhodnimi in južnimi sosednjimi državami Unije je pokazalo, da se lahko podobni pozitivni učinki glede obsega in učinkovitosti prometa dosežejo tudi za te trge. V tem pogledu so bile dosežene ravni letne rasti v višini približno 12 % razpoložljivih sedežev med EU in zahodnim Balkanom po liberalizaciji tega trga leta 2006 in leta 2010.

Zgoraj navedena ekonomska analiza je preučila možne učinke sporazuma o skupnem zračnem prostoru med EU in Azerbajdžanom. Analiza predvideva, da je z liberalizacijo mogoče med letoma 2010 in 2020 doseči večje stopnje rasti. Po scenariju „brez sprememb“ bi se število potnikov glede na ravni iz leta 2010 povečalo za 77 %, kar je enako letnemu povprečju 5,9 %. Vendar bi se po scenariju „popolna liberalizacija“ (takojšnja ali postopna) število potnikov med letoma 2010 in 2020 povečalo za skupno 98 % oziroma v povprečju 7 % letno¹⁵.

Gospodarska korist tovrstnega sporazuma o skupnem zračnem prostoru je ocenjena na okoli 44,2 milijona EUR v prvih petih letih po liberalizaciji (predvsem zaradi boljše povezljivosti, nižjih cen letalskih prevozov, več letalskih potovanj in povezane gospodarske dejavnosti). Analiza kaže tudi, da se bodo cene letalskih prevozov na zračnih poteh, kjer je/bo konkurenca, verjetno znižale. Sporazum med EU in Azerbajdžanom bi ustvaril nove tržne priložnosti za letalske prevoznike EU, od katerih so nekateri izrazili interes za opravljanje dodatnih ali vzpostavitev novih

¹⁵ Scenarij „popolna liberalizacija“ vključuje predpostavko, da bi bile odobrene pravice iz 3., 4. in 5. prometne svoboščine (takoj ali postopoma).

storitev do Bakuja, če bi bile sedanje omejitve glede zmogljivosti odpravljene. Sporazum o skupnem zračnem prostoru bi lahko tudi omogočil vključevanje azerbajdžanskih prevoznikov v obstoječe povezave letalskih prevoznikov EU, kar bi omogočilo razvoj povezanih proizvodov in boljše storitve za potnike ter večjo učinkovitost na podlagi ekonomije obsega. Poleg tega izkušnje kažejo, da izvajanje mehanizma sporazumov o skupnem zračnem prostoru pomaga reševati morebitne poslovne težave (predvsem prek skupnega odbora).

Vendar so vsaj enako pomembni kot navedene gospodarske koristi splošni politični premisleki, saj bi tak dogovor znatno podprl cilje evropske sosedske politike, vzhodnega partnerstva, sporazuma o partnerstvu in sodelovanju ter bodočega pridružitvenega sporazuma z Azerbajdžanom in spodbujal visoko raven varnosti in varovanja v letalstvu ter drugih standardov EU.

Pričakovati je treba, da bi imel Azerbajdžan nekaj stroškov zaradi zahteve, da sprejme in izvaja sporazum o skupnem zračnem prostoru. Vendar bi bili ti stroški mnogo manjši od pričakovanih prednosti takega sporazuma. V zgoraj citirani ekonomski analizi je ocenjeno, da bodo skupni diskontirani stroški zaposlenih v petletnem obdobju znašali med 1,8 milijona EUR in 2,2 milijona EUR. Vendar je treba poudariti, da bi zahteva za zvišanje standardov lahko izvirala tudi iz Azerbajdžanovih drugih mednarodnih zavez (Mednarodne organizacije civilnega letalstva, sporazumov s tretjimi državami, na primer ZDA).

Sporazum o skupnem zračnem prostoru med EU in Azerbajdžanom bi vzpostavil enake konkurenčne pogoje za vse letalske prevoznike EU ter omogočil potnikom v vseh državah članicah, da uživajo prednosti podobnih pogojev in povečanega prometa med EU in Azerbajdžanom ter obratno. Poleg tega bi sporazum o skupnem zračnem prostoru med EU in Azerbajdžanom zagotovil pravno podlago za vzpostavitev letalskih storitev iz tistih držav članic, ki trenutno z Azerbajdžanom nimajo dvostranskega sporazuma o letalskih prevozih.

5. SKLEPNE UGOTOVITVE

Zaradi odprtja trga bi se izboljšale možnosti potovanja za potnike iz EU in Azerbajdžana, letalski prevozniki ter letališča v EU in Azerbajdžanu pa bi imeli gospodarske koristi. Izboljšana povezljivost in dostop do več namembnih letališč bo verjetno spodbudila razvoj poslovanja v Azerbajdžanu ter priliv tujih naložb.

Pomembno bo zagotoviti, da se odprtje in povezovanje trgov izvede na usklajen način ob upoštevanju drugih pomembnih ciljev politike ter blaženje morebitnih negativnih učinkov. V tem okviru bo bistveno zagotoviti, da postopek odpiranja trga poteka vzporedno s postopkom regulativnega sodelovanja in postopnega zblíževanja. To je zlasti pomembno na ključnih področjih, kot so varnost, varovanje, varstvo okolja in uporaba zakonodaje o konkurenci.

Odprti trgi potrebujejo okvir, ki zagotavlja pošteno konkurenco ter visoka merila glede varnosti in varovanja. V zvezi z okoljskimi vprašanji mora biti sporazum skladen z zavezo EU trajnostnemu razvoju. Zlasti je pomembno, da sporazum ne omejuje možnosti EU za uporabo regulativnih ali gospodarskih instrumentov za ublažitev nezaželenih stranskih učinkov rasti zračnega prometa, še zlasti glede

kakovosti zraka in ravni hrupa v bližini letališč ter prek prispevanja k svetovnim podnebnim spremembam. Na področju upravljanja zračnega prometa bi možnost razširitve enotnega evropskega neba na Azerbajdžan prispevala k izboljšanju trenutnih standardov varnosti, povečala učinkovitost in zmogljivost, zmanjšala emisije na let ter zamude omejila na minimum.

Splošen mandat za pogajanja z Azerbajdžanom bi moral temeljiti na dveh enako pomembnih sklopih: na eni strani na odpiranju in liberalizaciji trga, na drugi pa na regulativnem usklajevanju varnosti in varovanja v letalstvu ter drugih standardov zunaj meja EU. V tem pogledu bi sklenitev sporazuma o skupnem zračnem prostoru med EU in Azerbajdžanom pomembno prispevala k doseganju ciljev evropske sosedске politike, vzhodnega partnerstva, sporazuma o partnerstvu in sodelovanju med EU in Azerbajdžanom ter bodočega pridružitvenega sporazuma.

Glede na navedeno Komisija predlaga pogajanja in sklenitev celovitega sporazuma o skupnem zračnem prostoru z Azerbajdžanom ter Svet poziva, da jo pooblasti za začetek pogajanj o takem sporazumu. Pogajanja bodo izvedle službe Komisije, pri čemer bodo v celoti sodelovale z Evropsko službo za zunanje delovanje (*European External Action Service – EEAS*) ob ustreznem upoštevanju Sklepa Sveta 2010/427/EU.

Komisija bo tesno sodelovala z državami članicami in vsemi zadevnimi zainteresiranimi stranmi pri nadaljnjem oblikovanju in doseganju ciljev, navedenih v predlaganem sklepu Sveta.