



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 30.8.2011
COM(2011) 527 final

COMMUNICATION DE LA COMMISSION

Création d'un espace aérien commun avec la République d'Azerbaïdjan

COMMUNICATION DE LA COMMISSION

Création d'un espace aérien commun avec la République d'Azerbaïdjan

1. INTRODUCTION

Dans sa communication de 2005 intitulée «Développer l'agenda de la politique extérieure de l'aviation de la Communauté»¹, la Commission a souligné l'importance de la création d'un espace aérien commun avec les pays voisins de l'est et du sud de l'Union européenne. L'objectif ultime d'un tel espace aérien commun est de créer un vaste marché de l'aviation ouvert, fondé sur des règles communes. En juin 2005, le Conseil de l'Union européenne a soutenu cet objectif et s'est félicité des progrès réalisés en intégrant les pays voisins de l'UE dans un tel cadre².

La Commission a analysé la mise en œuvre de ce processus dans sa communication de 2008 intitulée «Un espace aérien commun avec les pays voisins à l'horizon 2010: rapport d'avancement»³. Elle a conclu que ce processus présentait des résultats positifs et qu'il conviendrait de l'accélérer. En juillet 2011, la Commission a, par ailleurs, publié une communication intitulée «L'UE et ses régions voisines: une approche renouvelée en matière de coopération dans le domaine des transports»⁴. Cette communication rappelle que la politique relative à l'espace aérien commun européen (EACE) a été conçue pour permettre une ouverture progressive des marchés entre l'UE et ses voisins, liée à une convergence au niveau réglementaire grâce à l'application progressive des réglementations de l'UE. Les processus d'ouverture des marchés et de convergence réglementaire ont lieu en parallèle de façon à favoriser une concurrence loyale et à promouvoir les normes de l'UE en matière de sécurité, de sûreté, d'environnement et autres. L'EACE est mis en œuvre grâce à des accords globaux relatifs aux services aériens qui encouragent les relations économiques, commerciales et touristiques et offre de nouvelles perspectives aux opérateurs et un choix plus vaste aux consommateurs. Une intégration accrue entre les marchés des transports de l'UE et ceux des pays de la politique européenne de voisinage peut rendre les liaisons de transport plus rapides, plus efficaces et meilleur marché, au bénéfice des particuliers et des entreprises.

L'élargissement de l'Union européenne en 2004 et 2007 a encore renforcé l'interdépendance entre l'UE et ses voisins. En juin 2006, l'UE et ses États membres ont signé l'accord sur la création d'un espace aérien commun européen (EACE) avec les pays des Balkans occidentaux. Celui-ci a été suivi par la signature, en décembre 2006, du premier accord aérien euroméditerranéen avec le Maroc. En décembre 2010, un accord aérien euroméditerranéen a été signé avec la Jordanie et un accord relatif à un espace aérien commun a été signé avec la Géorgie. Des

¹ COM(2005) 79 final du 11 mars 2005.

² Conseil de l'Union européenne du 27 juin 2005: «conclusions sur le processus d'amorce d'une politique communautaire des relations extérieures dans le domaine de l'aviation».

³ COM(2008) 596 final du 1^{er} octobre 2008.

⁴ COM(2011) 415 final du 7 juillet 2011.

négociations sont en cours avec l'Ukraine, le Liban, Israël et la Moldavie, et d'autres devraient être entamées prochainement avec la Tunisie.

La création d'un espace aérien commun élargi offre des avantages à différents égards. Elle soutient:

- la mise en œuvre de la politique européenne de voisinage en facilitant le développement d'un marché intégré de l'aviation et la création de meilleures liaisons de transport entre tous les pays concernés;
- le développement économique de pays qui ont la perspective d'adhérer à l'Union européenne;
- la promotion de normes européennes de haut niveau en matière d'aviation, contribuant ainsi à assurer des niveaux élevés de sécurité et de sûreté aériennes dans cette vaste région;
- la coopération institutionnelle entre les autorités responsables, notamment en matière de sécurité aérienne;
- le développement futur de l'ensemble du secteur de l'aviation en Europe, en fixant un cadre réglementaire cohérent pour le marché élargi.

La présente communication traite la question spécifique des relations dans le domaine de l'aviation entre l'UE et la République d'Azerbaïdjan (ci-après «Azerbaïdjan»). Compte tenu de la situation géographique de l'Azerbaïdjan, il est crucial pour le développement économique de ce pays d'établir de bonnes liaisons aériennes avec l'UE. Sa situation stratégique à la croisée de l'Europe et de l'Asie fait de l'Azerbaïdjan un candidat tout indiqué pour un accord relatif à un espace aérien commun avec l'UE.

En janvier 2011, les autorités azerbaïdjanaises ont manifesté leur intérêt pour la négociation d'un accord relatif à un espace aérien commun avec l'UE, à la suite de quoi, une analyse économique des conséquences possibles de la conclusion d'un tel accord⁵ a été réalisée.

S'appuyant sur ce travail, résumé dans la présente communication, la Commission recommande que le Conseil l'autorise à négocier un accord global relatif à un espace aérien commun avec l'Azerbaïdjan. Dans la logique des accords passés entre l'UE et d'autres pays voisins, celui-ci devrait combiner l'ouverture progressive des marchés et un processus parallèle de coopération en matière de réglementation et d'harmonisation graduelle. Les domaines prioritaires devraient être l'ouverture des marchés, la liberté d'établissement, l'instauration de conditions de concurrence égales et de règles communes dans les domaines de la sécurité et de la sûreté aériennes, de la gestion du trafic aérien, des conditions sociales et de la protection de

⁵ L'étude économique intitulée «Study on the economic benefit of a Common Aviation Area Agreement between the EU and the Republic of Azerbaijan» (Étude sur les avantages économiques d'un accord relatif à un espace aérien commun entre l'UE et la République d'Azerbaïdjan) a été réalisée par Steer Davies Gleave, Londres, juillet 2011.

l'environnement. Dans la région du Caucase, un tel accord a déjà été signé avec la Géorgie.

2. UE-AZERBAÏDJAN: RELATIONS POLITIQUES

L'Union européenne et l'Azerbaïdjan ont noué des relations étroites au cours de la dernière décennie:

- L'accord de partenariat et de coopération (APC) UE-Azerbaïdjan a été signé en 1996 et est entré en vigueur en 1999⁶. Il couvre un large éventail de thèmes dont le commerce, la coopération économique et le rapprochement des législations. En vertu des dispositions sur le rapprochement des législations (article 43 de l'APC), l'Azerbaïdjan s'engage à faire en sorte que sa législation (y compris dans le domaine des transports) soit progressivement rendue compatible avec celle de l'UE. L'article 57 de l'APC traite du domaine des transports et insiste sur la nécessité, pour l'Azerbaïdjan, de restructurer et de moderniser ses systèmes et ses réseaux de transports afin d'accentuer la coopération UE-Azerbaïdjan. L'accent est mis en particulier sur la nécessité de coopérer pour moderniser les aéroports et les infrastructures de navigation aérienne, et de promouvoir les liaisons transeuropéennes. L'UE et l'Azerbaïdjan négocient actuellement un accord d'association qui succédera à l'APC et renforcera considérablement l'association politique et l'intégration économique de l'Azerbaïdjan avec l'UE, notamment dans le secteur des transports.
- Parallèlement à ce processus, on assiste au développement de la politique européenne de voisinage (PEV), à laquelle l'Azerbaïdjan a adhéré en 2004. La PEV vise à renforcer la prospérité, la stabilité et la sécurité des pays voisins de l'UE et à éviter l'apparition de nouvelles lignes de fracture avec l'UE élargie. Cette politique est mise en œuvre au moyen de plans d'action PEV convenus individuellement entre l'UE et chaque pays partenaire. Le plan d'action PEV UE-Azerbaïdjan a été adopté en 2006. Les dispositions du plan d'action prévoient notamment (pour l'Azerbaïdjan) l'élaboration et la mise en œuvre d'une politique des transports durable au niveau national qui met l'accent, le cas échéant, sur un rapprochement plus poussé des cadres législatif et réglementaire avec les normes européennes et internationales, en particulier dans le domaine de la sécurité et de la sûreté (de tous les modes de transport) et, dans le secteur de l'aviation, sur l'introduction de nouveaux mécanismes réglementaires, notamment en matière de sécurité et de sûreté.
- L'initiative du Partenariat oriental a été lancée en 2009 pour renforcer les relations de l'UE avec l'Arménie, l'Azerbaïdjan, la Biélorussie, la Géorgie, la Moldavie et l'Ukraine. L'idée d'un partenariat plus ambitieux entre l'Union européenne et les pays partenaires apparaît dans la déclaration commune adoptée lors du sommet du Partenariat oriental, signée à Prague le 7 mai 2009.
- Les objectifs de coopération, les actions stratégiques et les domaines prioritaires de l'UE les plus importants en ce qui concerne l'Azerbaïdjan figurent dans le

⁶ JO L 246 du 17 septembre 1999, p. 3.

document de stratégie par pays 2007-2013 pour l'Azerbaïdjan. Ce pays a également présenté une stratégie de développement national, qui comprend un plan prévoyant l'adoption de diverses dispositions législatives de l'UE, notamment en liaison avec les règles communes pour l'exploitation de services aériens [règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté], les règles relatives à la limitation des émissions sonores des avions à réaction subsoniques civils ainsi que les règles régissant les enquêtes sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile.

- Dans le domaine spécifique de l'aviation, l'Azerbaïdjan participe activement à diverses structures paneuropéennes du secteur. Il est membre de la CEAC (Conférence européenne de l'aviation civile) depuis 2002 et a demandé son adhésion à Eurocontrol. Dans le domaine de la sécurité aérienne, deux arrangements opérationnels avec l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) ont été signés en 2006 et 2009⁷. Un «accord horizontal» entre l'UE et l'Azerbaïdjan, qui met les accords bilatéraux entre l'Azerbaïdjan et les États membres de l'UE en conformité avec la législation de l'UE, a été signé en juillet 2009 (il existait 19 accords bilatéraux paraphés au moment de la signature de l'accord horizontal)⁸.

3. LE MARCHÉ DE L'AVIATION ET LES RELATIONS ECONOMIQUES UE-AZERBAÏDJAN

Compte tenu de la distance qui sépare l'UE et l'Azerbaïdjan et de son infrastructure de transport terrestre relativement médiocre, l'aviation constitue le principal mode de transport pour relier l'Azerbaïdjan à la plupart des États membres de l'UE.

L'Azerbaïdjan compte 8,4 millions d'habitants, soit plus que la population de la Géorgie et de l'Arménie voisines réunies. Ces dernières années, le PIB par habitant de l'Azerbaïdjan a augmenté. Il est comparablement élevé en raison de l'industrie du pétrole et du gaz et d'un niveau similaire à celui de la Turquie⁹.

Le commerce bilatéral entre l'UE et l'Azerbaïdjan a connu une croissance rapide entre le début de la décennie et les premiers mois de 2009, lorsque les effets négatifs de la crise économique mondiale se sont fait ressentir et que les cours mondiaux du pétrole ont chuté. En 2009, le commerce bilatéral représentait un chiffre d'affaires total de 8,9 milliards d'EUR (12,7 milliards d'EUR en 2008), les exportations de l'UE vers l'Azerbaïdjan 1,6 milliard d'EUR (2,1 milliards d'EUR en 2008) et les exportations de l'Azerbaïdjan vers l'UE 7,3 milliards d'EUR (10,6 milliards d'EUR en 2008). Malgré la crise économique, l'UE est demeurée le principal partenaire commercial de l'Azerbaïdjan, avec une part dans le commerce extérieur global de ce

⁷ Arrangement opérationnel entre l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) et l'entreprise publique de l'aviation civile «Azerbaïdjan Hava Yollari» concernant la collecte et l'échange d'informations relatives à la sécurité des aéronefs utilisant les aéroports de l'UE et de la République d'Azerbaïdjan; arrangement opérationnel entre l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) et l'administration de l'aviation civile de la République d'Azerbaïdjan.

⁸ JO L 265 du 9 octobre 2009, p. 25.

⁹ Selon la base de données des perspectives de l'économie mondiale d'avril 2011, le PIB par habitant de l'Azerbaïdjan s'élevait à 6 008 USD (environ 4 230 EUR) en 2010. Le PIB par habitant en parité de pouvoir d'achat s'élevait, en 2010, à 10 033 dollars courants internationaux.

pays de 42,8 % [devançant la Turquie et l'Inde qui détiennent chacune une part de 8,1 %, les États-Unis (7,5 %) et la Russie (5,9 %)]. L'Azerbaïdjan est de loin le plus important partenaire commercial de l'UE parmi les pays du Caucase du Sud. L'UE exporte vers l'Azerbaïdjan principalement des machines et du matériel de transport (45,1 % du total des exportations de l'UE vers l'Azerbaïdjan en 2009), mais aussi des produits chimiques (9,8 %), des pierres gemmes (9,0 %), des denrées alimentaires (8,0 %) ainsi que des métaux communs et des ouvrages en ces métaux (6,0 %). Les exportations de l'Azerbaïdjan se composent presque exclusivement de combustibles minéraux.

Les activités de transport aérien international en provenance et à destination de l'Azerbaïdjan se concentrent sur l'aéroport international «Heydar Aliyev» de Bakou¹⁰. Les chiffres relatifs au trafic aéroportuaire ont augmenté rapidement au cours de ces dix dernières années. En 2002, on enregistrait approximativement un million de passagers et, en 2010, environ 1 900 000 passagers¹¹. Les terminaux de passagers ont été modernisés à la fin des années 1990 et la construction d'un nouveau terminal international est en cours. Il devrait être achevé en 2012 et pourra accueillir trois millions de passagers par an.

Le trafic de passagers entre l'UE et l'Azerbaïdjan se situe toujours à un niveau relativement bas; le trafic en provenance/à destination des États membres représente environ 10 % du trafic total de passagers en provenance/à destination de l'Azerbaïdjan. En ce qui concerne l'année 2009, environ 194 200 passagers ont voyagé sur des vols entre des aéroports des 27 États membres de l'UE et de l'Azerbaïdjan¹². Cette même année, les six marchés principaux (Royaume-Uni – 35%, Allemagne – 23%, Autriche – 17%, France – 8%, Suède – 6 % et Lettonie – 6%) totalisaient 95 % du trafic de passagers entre l'UE et l'Azerbaïdjan. La liaison entre deux villes ayant le volume de passagers le plus important en 2009 était Londres-Bakou, suivie de Francfort-Bakou et de Vienne-Bakou. Le marché azerbaïdjanais présente un certain attrait pour les compagnies aériennes de l'UE en termes de rendements et de recettes, en raison de la part importante des voyages d'affaires liés à l'industrie du pétrole et du gaz.

L'Azerbaïdjan a négocié un accord relatif aux services aériens avec 21 États membres de l'UE (l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, la Bulgarie, le Danemark, l'Espagne, l'Estonie, la Finlande, la France, la Grèce, l'Italie, la Lettonie, la Lituanie, le Luxembourg, les Pays-Bas, la Pologne, la République tchèque, la Roumanie, le Royaume-Uni, la Slovaquie et la Suède). Bien que certains accords aient commencé à s'ouvrir davantage, les accords relatifs aux services aériens conclus avec les États

¹⁰ La publication d'information aéronautique énumère quatre autres aéroports internationaux de l'Azerbaïdjan, mais aucun service régulier vers les États membres de l'UE n'est assuré au départ de ces aéroports. Les destinations internationales desservies au départ de ces aéroports sont limitées à Moscou, Kiev, Saint-Petersbourg et Istanbul.

¹¹ Les chiffres se rapportent aux passagers en provenance et à destination de l'aéroport international 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 Tous les chiffres en matière de transport proviennent de l'étude commandée par la Commission (Steer Davies Gleave: Study on the economic benefit of a Common Aviation Area Agreement between the EU and the Republic of Azerbaijan). Les chiffres relatifs au trafic sont fondés sur des données d'Eurostat et incluent tous les passagers qui voyagent sur un segment de vol, y compris les passagers en transit ainsi qu'en correspondance, via un État membre de l'UE ou l'Azerbaïdjan.

membres de l'UE sont assez restrictifs, notamment en ce qui concerne les dispositions en matière de capacité (par exemple, le nombre de fréquences) et, dans certains cas, en ce qui concerne les possibilités de liaisons. Le système actuel d'accords bilatéraux en matière de services aériens entre les États membres de l'UE et l'Azerbaïdjan peut donc désavantager de nombreux transporteurs de l'UE, ainsi que les consommateurs de certains États membres. Il ressort de l'étude économique commandée par la Commission que la demande de transport aérien entre l'UE et l'Azerbaïdjan est supérieure à l'offre.

En juillet 2010, quatre transporteurs de l'UE desservaient le marché azerbaïdjanais: airBaltic au départ de Riga, Austrian Airlines au départ de Vienne, British Midland Airways au départ de Londres et Lufthansa au départ de Francfort. La part de marché de ces transporteurs de l'UE sur le marché UE-Azerbaïdjan équivaut à 72 % de l'ensemble des passagers transportés. De même, en ce qui concerne le trafic aérien de passagers entre l'Azerbaïdjan et l'Amérique du Nord, les transporteurs et les plateformes de l'UE détiennent une part importante du marché¹³. Par ailleurs, au cours de la période 2008-2010, Turkish Airlines a considérablement augmenté ses liaisons à destination de Bakou et l'aéroport d'Istanbul est devenu un concurrent de plus en plus important pour le trafic entre l'Azerbaïdjan et l'UE ainsi qu'entre l'Azerbaïdjan et l'Amérique du Nord¹⁴. Au cours de la période 2008-2010, la croissance du trafic entre les 27 États membres de l'UE et l'Azerbaïdjan était de +10,9 %.

Azerbaijan Airlines est la seule compagnie aérienne azerbaïdjanaise qui assure des services réguliers entre l'Azerbaïdjan et l'UE. La liaison internationale la plus importante d'Azerbaijan Airlines est celle à destination de Moscou, Istanbul étant la deuxième liaison la plus exploitée. En 2010, Azerbaijan Airlines a transporté 800 000 passagers (en 2007, le nombre de passagers atteignait environ 1 450 000). Sur l'ensemble des vols effectués en juillet 2010, 8 % étaient en provenance/à destination des États membres de l'UE. En 2010, Azerbaijan Airlines desservait Paris, Londres, Milan, Prague et Riga – Prague, Paris et Milan étant desservies exclusivement par cette compagnie (aucun transporteur de l'UE n'exploitait ces liaisons). Azerbaijan Airlines a commencé à exploiter une liaison à destination d'Aberdeen en juin 2011. La compagnie dispose pour ses liaisons à destination de l'UE d'une flotte relativement moderne composée d'avions Airbus A319 et complétée par des Boeing 757.

Les billets d'avion de Bakou pour des destinations dans l'UE (et vice-versa) sont relativement chers. Sur le marché entre l'UE et l'Azerbaïdjan, la conjonction d'une concurrence limitée entre les réseaux et d'une demande importante de secteurs tels que le pétrole et le gaz explique que les billets d'avion demeurent relativement chers. L'analyse des tarifs sur des marchés comparables indique que la demande de transport entre l'UE et l'Azerbaïdjan est supérieure à l'offre. Il en résulte un marché sur lequel les tarifs sont maintenus artificiellement à un niveau élevé, ce qui entrave les voyages d'agrément. Une augmentation de la concurrence à la suite de la

¹³ En 2010, plus de 7 000 passagers OD (passagers «origine/destination») se sont rendus en Amérique du Nord au départ de l'Azerbaïdjan. Environ deux tiers de ces passagers ont utilisé Francfort ou Londres-Heathrow comme point de correspondance.

¹⁴ En 2010, plus de 2 300 passagers sont passés par Istanbul pour se rendre en Amérique du Nord. Ce niveau de passagers en correspondance est semblable à celui enregistré à Londres-Heathrow.

libéralisation (en particulier la levée des restrictions prévues dans les dispositions en matière de capacité) pourrait faire diminuer les tarifs, au bénéfice des passagers.

4. AVANTAGES D'UN ACCORD RELATIF A UN ESPACE AERIEN COMMUN ENTRE L'UE ET L'AZERBAÏDJAN

La mise en place d'un marché unique de l'aviation dans l'UE depuis le début des années 1990 a grandement contribué à dynamiser le secteur et à accroître ses performances, et a engendré des avantages économiques et sociaux considérables.

La conclusion d'accords relatifs à un espace aérien commun avec les pays voisins de l'Union à l'est et au sud a démontré qu'il est également possible de dégager des effets positifs similaires en termes de volumes et de performances des transports pour ces marchés. À cet égard, des taux de croissance annuelle d'environ 12% en nombre de sièges disponibles ont été enregistrés entre l'UE et les Balkans occidentaux depuis la libéralisation de ce marché en 2006 et 2010.

L'étude économique précitée a examiné les effets possibles d'un accord relatif à un espace aérien commun entre l'UE et l'Azerbaïdjan. Elle prévoit qu'entre 2010 et 2020, la libéralisation permettra d'atteindre des taux de croissance plus élevés. En cas de statu quo, le nombre de passagers augmenterait de 77 % par rapport aux niveaux de 2010, ce qui équivaudrait à une moyenne annuelle de 5,9 %. En cas de libéralisation totale (immédiate ou progressive), le nombre de passagers progresserait en revanche de 98 % au total entre 2010 et 2020, soit une moyenne annuelle de 7 %¹⁵.

Les gains économiques d'un tel accord relatif à un espace aérien commun sont estimés à environ 44,2 millions d'EUR au cours des cinq premières années suivant la libéralisation (principalement grâce à une amélioration des correspondances, à une baisse des tarifs aériens, à un accroissement du trafic aérien et à l'activité économique associée). Il ressort également de l'analyse que les tarifs aériens des liaisons soumises actuellement ou à l'avenir à la concurrence devraient diminuer. Un accord UE-Azerbaïdjan ouvrirait de nouveaux débouchés commerciaux aux transporteurs aériens de l'UE, certains d'entre eux ayant manifesté un intérêt pour l'exploitation de services additionnels et le lancement de nouveaux services à destination de Bakou, à condition que les restrictions actuelles en matière de capacité soient levées. Un accord relatif à un espace aérien commun pourrait également faciliter l'intégration des transporteurs azerbaïdjanais dans les alliances dont font partie les transporteurs de l'UE, et permettre ainsi le développement de produits intégrés et de meilleurs services pour les passagers, ainsi qu'une plus grande efficacité grâce aux économies d'échelle. En outre, l'expérience montre que le mécanisme de mise en œuvre des accords relatifs à un espace aérien commun contribue à résoudre les problèmes rencontrés dans la conduite des affaires (principalement par l'intermédiaire du comité mixte).

À côté de ces gains économiques, les considérations politiques globales sont au moins aussi importantes étant donné qu'un tel accord apporterait un soutien notable

¹⁵ La libéralisation totale suppose que les droits de trafic de 3^e, 4^e et 5^e libertés seraient accordés (immédiatement ou progressivement).

aux objectifs de la politique européenne de voisinage, au Partenariat oriental ainsi qu'à l'accord de partenariat et de coopération et au futur accord d'association avec l'Azerbaïdjan. Il assurerait aussi la promotion des normes de haut niveau de l'UE notamment dans le domaine de la sécurité et de la sûreté aériennes.

L'Azerbaïdjan devrait avoir à supporter certains coûts résultant de l'obligation d'adopter et de mettre en œuvre un accord relatif à un espace aérien commun. Ces coûts seraient toutefois largement inférieurs aux gains escomptés d'un tel accord. Selon les estimations de l'étude économique précitée, le coût total actualisé de la main-d'œuvre serait de l'ordre de 1,8 million à 2,2 millions d'EUR pendant une période de cinq ans. Il convient toutefois de noter que l'obligation d'améliorer les normes peut également résulter d'autres engagements internationaux de l'Azerbaïdjan (OACI, accords avec des pays tiers tels que les États-Unis d'Amérique).

Un accord relatif à un espace aérien commun entre l'UE et l'Azerbaïdjan établirait des conditions de concurrence homogènes entre tous les transporteurs aériens de l'UE et permettrait aux passagers de tous les États membres de bénéficier de conditions comparables et d'une augmentation du trafic entre l'UE et l'Azerbaïdjan et vice-versa. De plus, un tel accord offrirait la base juridique nécessaire à l'établissement de services aériens au départ des États membres qui n'ont pas conclu d'accord bilatéral en matière de services aériens avec l'Azerbaïdjan.

5. CONCLUSIONS

L'ouverture des marchés accroîtra les possibilités de déplacements pour les passagers de l'UE et de l'Azerbaïdjan et entraînera des gains économiques pour les compagnies aériennes ainsi que pour les aéroports de l'UE et de l'Azerbaïdjan. L'amélioration des correspondances et l'accès à un éventail plus large de destinations devraient servir de catalyseur pour le développement de l'activité économique et des investissements étrangers en Azerbaïdjan.

Il sera important de s'assurer que l'ouverture et l'intégration des marchés sont réalisées d'une manière équilibrée, qui tienne compte des autres objectifs importants et atténue les éventuelles incidences négatives. Il sera essentiel, dans ce contexte, de s'assurer que le processus d'ouverture des marchés s'accompagne d'un processus parallèle de coopération et de convergence progressive en matière réglementaire. Cela est particulièrement important dans des domaines cruciaux comme la sécurité, la sûreté, la protection de l'environnement et l'application du droit de la concurrence.

Le fonctionnement de marchés ouverts doit être encadré pour garantir des conditions de concurrence loyale et des normes élevées de sécurité et de sûreté. En ce qui concerne les questions relatives à l'environnement, l'accord doit être conforme à l'engagement pris par l'Union de poursuivre un développement durable. Il importe donc particulièrement que l'accord ne limite pas la capacité de l'UE d'utiliser des instruments réglementaires ou économiques visant à atténuer les effets secondaires indésirables d'une croissance du trafic aérien, notamment du point de vue de la qualité de l'air, des nuisances sonores aux abords des aéroports et d'une contribution au changement climatique planétaire. Dans le domaine de la gestion du trafic aérien, la possibilité d'étendre le ciel unique européen à l'Azerbaïdjan contribuerait à

renforcer les normes de sécurité actuelles, à optimiser les performances et la capacité, à diminuer les émissions par vol et à réduire au maximum les retards.

Un mandat complet en vue des négociations avec l'Azerbaïdjan comporterait deux volets de même importance: d'une part l'ouverture des marchés et la libéralisation et d'autre part l'harmonisation réglementaire de la sécurité et de la sûreté aériennes ainsi que d'autres normes au-delà des frontières de l'UE. À cet égard, la conclusion d'un accord relatif à un espace aérien commun entre l'UE et l'Azerbaïdjan apporterait une contribution majeure à la réalisation des objectifs de la politique européenne de voisinage, du Partenariat oriental, de l'accord de partenariat et de coopération UE-Azerbaïdjan ainsi que du futur accord d'association.

À la lumière de ce qui précède, la Commission propose de négocier et de conclure un accord global relatif à un espace aérien commun avec l'Azerbaïdjan, et invite le Conseil à l'autoriser à conduire les négociations y afférentes. Les négociations seront menées par les services de la Commission, avec la participation pleine et entière du Service européen pour l'action extérieure (SEAE), en tenant dûment compte de la décision 2010/427/UE du Conseil.

La Commission travaillera en étroite collaboration avec les États membres et toutes les parties intéressées en vue de préciser et d'atteindre les objectifs énoncés dans la proposition de décision du Conseil.