



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 12.9.2005
COM(2005) 407 final

COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO

**Desenvolvimento de uma política comunitária de aviação civil em relação
à Nova Zelândia**

COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO

Desenvolvimento de uma política comunitária de aviação civil em relação à Nova Zelândia

1. INTRODUÇÃO

- 1.1 O transporte aéreo internacional tem-se regido, tradicionalmente, por acordos bilaterais entre Estados. No entanto, os acórdãos designados “de céu aberto” do Tribunal de Justiça Europeu, de 5 de Novembro de 2002, marcaram o início de uma política externa para o sector da aviação a nível comunitário.

Como sublinhado na Comunicação da Comissão Europeia intitulada “*Desenvolver a agenda da política externa comunitária no sector da aviação*”¹, os acordos entre a Comunidade Europeia e determinados países terceiros criarão, com a abertura dos mercados e a promoção de oportunidades de investimento, novas oportunidades económicas, representando um valor acrescentado substancial. Além disso, esses acordos, ao promoverem a convergência regulamentar, serão o melhor modo de garantir condições de concorrência equitativas.

Assim, a Comissão Europeia propôs que se iniciassem negociações com vista à conclusão de acordos de aviação de âmbito geral nas grandes regiões do mundo, a fim de reforçar as perspectivas de promoção do sector europeu da aviação e garantir condições de concorrência equitativas, procurando ao mesmo tempo reformar a aviação civil internacional.

- 1.2 Em Outubro de 2003, a Nova Zelândia pediu a abertura de negociações com vista à conclusão de um acordo sobre a liberalização do transporte aéreo com a Comunidade Europeia. Com a sua política económica e de transportes orientada para o mercado e uma regulamentação rigorosa, a Nova Zelândia é um candidato óbvio e promissor a uma nova geração de acordos de transporte aéreo com a Comunidade Europeia.

Por esse motivo, a Comunicação da Comissão “*Desenvolver a agenda da política externa comunitária no sector da aviação*” considerou a Nova Zelândia um dos principais países passíveis de um acordo com a Comunidade. Nas suas Conclusões sobre relações externas no sector da aviação, o Conselho registou expressamente a Nova Zelândia como potencial candidato para um futuro pedido de mandatos globais de negociação².

- 1.3 Além disso, a Nova Zelândia demonstrou o seu empenho em reformar o quadro regulamentar do transporte aéreo conjuntamente com a Comunidade Europeia ao rubricar com esta um acordo sobre certos aspectos dos serviços aéreos em 14 de Março de 2005.

¹ COM (2005) 79 final, de 11.3.2005.

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

Um acordo com a Nova Zelândia sobre a liberalização do transporte aéreo reforçará as boas relações com este país, o qual partilha os objectivos da Comunidade de reforma do enquadramento do transporte aéreo internacional. O acordo trará vantagens económicas para as transportadoras aéreas, aeroportos, passageiros, carregadores, o sector do turismo e a economia em geral, tanto na União Europeia como na Nova Zelândia. Além disso e igualmente importante, será um marco no caminho para uma reforma internacional do quadro regulamentar que rege o sector do transporte aéreo.

- 1.4 Com a presente Comunicação, a Comissão recomenda, por conseguinte, ao Conselho que a autorize a negociar um acordo geral sobre um Espaço Aberto da Aviação com a Nova Zelândia, que conjugue a abertura do mercado com um processo paralelo de cooperação e/ou convergência regulamentar, nomeadamente em domínios prioritários como a segurança intrínseca e extrínseca da aviação, a protecção do ambiente e a aplicação de regras da concorrência que garantam condições de concorrência equitativas e justas.

As relações positivas estabelecidas entre o Ministério dos Transportes da Nova Zelândia e os serviços da Comissão Europeia durante as negociações horizontais e os contactos preliminares podem constituir uma boa base para a abertura de negociações mais ambiciosas em matéria de transporte aéreo com a Nova Zelândia.

2. O ACTUAL QUADRO REGULAMENTAR DOS SERVIÇOS AÉREOS ENTRE A COMUNIDADE EUROPEIA E A NOVA ZELÂNDIA

Acordos bilaterais de serviços aéreos entre os Estados-Membros da UE e a Nova Zelândia

- 2.1 Actualmente, o transporte aéreo entre a União Europeia e a Nova Zelândia rege-se pelos acordos bilaterais de serviços aéreos entre a Nova Zelândia e 12 Estados-Membros da UE³. Não existe base jurídica para os serviços aéreos entre a Nova Zelândia e os outros 13 Estados-Membros da UE.

O actual quadro regulamentar dos serviços aéreos entre a Comunidade e a Nova Zelândia não permite que as companhias aéreas, os passageiros e os carregadores tirem pleno partido dos mercados livres. Os acordos bilaterais de serviços aéreos vigentes estabelecem um quadro desequilibrado para os serviços aéreos entre a UE e a Nova Zelândia, dado que nem todos os acordos são igualmente liberais no que respeita às liberdades, capacidades e ligações disponíveis. Estas diferenças nos acordos bilaterais de serviços aéreos dos Estados-Membros com a Nova Zelândia originam desigualdades nas oportunidades oferecidas às transportadoras aéreas da Comunidade.

- 2.2 Como acontece com a maioria dos acordos bilaterais de serviços aéreos, os que se encontram em vigor entre os Estados-Membros da UE e a Nova Zelândia previam restrições que foram consideradas ilegais pelo Tribunal de Justiça Europeu. Em Março de 2005, a Comissão Europeia chegou a acordo com as autoridades

³ Alemanha, Áustria, Bélgica, Dinamarca, Espanha, França, Irlanda, Itália, Luxemburgo, Países Baixos, Reino Unido e Suécia.

aeronáuticas neozelandesas sobre certos aspectos dos serviços aéreos (“Acordo Horizontal”)⁴, tendo as disposições relativas à nacionalidade sido substituídas por uma disposição comunitária. Este acordo permite que, em princípio e sob reserva dos direitos de tráfego disponíveis, todas as companhias aéreas da UE operem voos com destino à Nova Zelândia a partir de qualquer Estado-Membro em que estejam estabelecidas. Devido aos diferentes graus de abertura do mercado já mencionados, foi necessário incluir uma disposição específica no recente “Acordo Horizontal” com a Nova Zelândia para impedir que sejam eventualmente contornadas as diferentes restrições bilaterais existentes aos direitos de tráfego.

O quadro regulamentar do transporte aéreo na Nova Zelândia

- 2.3 A Nova Zelândia é pioneira na liberalização do transporte aéreo. Já desde 1985 que a Nova Zelândia enveredou por uma nova política em matéria de aviação internacional que privilegia os previsíveis benefícios para a economia, incluindo o comércio e o turismo, sobre os eventuais benefícios para a companhia aérea nacional.

A política da Nova Zelândia em matéria de aviação baseia-se no pressuposto de que a melhor via para obter os máximos benefícios económicos consiste em encorajar a liberalização dos serviços aéreos, cabendo ao governo encontrar soluções para reduzir os obstáculos à concorrência e a um acesso mais livre aos mercados.

Em 1985, a Nova Zelândia era parte em apenas 12 acordos bilaterais de serviços aéreos. A partir de 1985, o número de companhias aéreas que servem a Nova Zelândia e o número de turistas aumentou consideravelmente. Desde o início da década de 90 que a Nova Zelândia procura activamente oportunidades de negociar acordos de céu aberto, nomeadamente com os Estados Unidos e alguns Estados-Membros.

A Nova Zelândia e a União Europeia partilham posições comuns sobre diversos aspectos comerciais ligados à actividade de transporte aéreo no seio da OMC. A Nova Zelândia apoiou a posição da UE sobre questões ambientais na ICAO (Organização da Aviação Civil Internacional).

- 2.4 A política de aviação da Nova Zelândia caracteriza-se hoje por um quadro regulamentar extremamente moderno e aberto.
- Desde 1986 que a Nova Zelândia autoriza que as companhias aéreas nacionais sejam propriedade a 100% de estrangeiros.
 - A certificação de segurança é a única exigência para o acesso ao mercado dos voos internos.
 - A Nova Zelândia concluiu acordos “de céu aberto” com vários países de todas as regiões geográficas.

⁴

Proposta de Decisão do Conselho relativa à assinatura e aplicação provisória do Acordo entre a Comunidade Europeia e a Nova Zelândia sobre certos aspectos dos serviços aéreos, COM (2005) 267.

- Nas negociações bilaterais, a Nova Zelândia normalmente procura a liberalização das disposições sobre designação de maneira a que a tradicional exigência de “propriedade nacional” dê lugar à do “principal local de actividade”.

2.5 Em 27 de Maio de 2005, a Nova Zelândia e o Reino Unido assinaram um Memorando de Entendimento e um Acordo de Serviços Aéreos.

O novo acordo entre o Reino Unido e a Nova Zelândia incorpora as disposições-tipo pertinentes da Comunidade estabelecidas através do acordo horizontal CE/Nova Zelândia e prevê o seguinte:

- direitos de quinta, sexta, sétima, oitava e nona liberdades sem restrições para as companhias aéreas designadas pelo Reino Unido; o mesmo para as companhias aéreas designadas pela Nova Zelândia, embora com restrições no que respeita às quinta e sétima liberdades para os voos de passageiros de Londres para os Estados Unidos;
- uma política liberal em matéria de partilha de códigos e de direitos de locação financeira;
- disposições liberais em matéria de voos charter;
- disposições liberais em matéria de tarifas;
- disposições em matéria de lealdade da concorrência, auxílios estatais e assistência em escala.

2.6 O Ministério dos Transportes é a autoridade que confere as licenças às companhias aéreas na Nova Zelândia. As companhias aéreas internacionais que servem a Nova Zelândia através de voos regulares devem ser titulares de uma licença de serviços aéreos internacionais. O licenciamento é o mecanismo através do qual se autoriza e monitoriza o exercício dos direitos de tráfego aéreo trocados nas negociações bilaterais. Para as companhias aéreas neozelandesas, o licenciamento é também o método através do qual se atribuem os direitos de tráfego aéreo da Nova Zelândia que, ao abrigo de muitos acordos de serviços aéreos, ainda são objecto de restrições.

2.7 A Autoridade da Aviação Civil da Nova Zelândia foi criada em 1992 pelo *Civil Aviation Act*. A sua principal função é tomar medidas para promover a segurança intrínseca e extrínseca da aviação civil a um custo razoável. Entre as suas responsabilidades incluem-se o estabelecimento de normas de segurança para a aviação, a monitorização dessas normas e a investigação de acidentes e incidentes. O Director da Aviação Civil é responsável pela concessão de certificados e outros documentos relacionados com a aviação.

2.8 Em 2001, a Nova Zelândia assinou um acordo multilateral “de céu aberto”, conhecido por Acordo Multilateral para a Liberalização do Transporte Aéreo (MALIAT), com o Brunei, o Chile, Singapura e os Estados Unidos, entre outros. A Nova Zelândia é o Estado depositário do acordo MALIAT⁵. A principal

⁵ Outros signatários do acordo MALIAT são o Peru, Samoa e Tonga.

característica deste acordo é a abertura em termos de programação de rotas, direitos de tráfego e capacidade. Os signatários do MALIAT atribuíram-se mutuamente direitos de tráfego ilimitados a título das terceira, quarta, quinta e sexta liberdades, bem como direitos de tráfego ilimitados para os voos exclusivamente de carga a título da sétima liberdade. A propriedade nacional maioritária não é condição necessária para uma companhia aérea ser designada entre os países signatários do MALIAT. A Nova Zelândia foi ainda mais longe e assinou – juntamente com o Chile, Singapura e o Brunei – o chamado Protocolo MALIAT⁶. Para além das liberdades previstas no acordo MALIAT, o Protocolo MALIAT concede direitos de sétima liberdade para os voos de passageiros e direitos de cabotagem na continuação de um voo internacional.

- 2.9 A Austrália e a Nova Zelândia acordaram, em 1996, na criação de um mercado único da aviação (SAM - Single Aviation Market), concretizado em 2002. Na sequência da criação do mercado único da aviação, o número de companhias aéreas que asseguram voos regulares de transporte de passageiros entre a Austrália e a Nova Zelândia aumentou para 12, o que acarretou um aumento significativo do tráfego de passageiros. O mercado único da aviação abre o mercado dos voos domésticos da Nova Zelândia às transportadoras aéreas australianas e vice-versa.

No âmbito desse mercado único, as transportadoras de ambos os países podem, desde que satisfaçam os requisitos necessários para operarem no mercado doméstico quer da Austrália quer da Nova Zelândia e sejam, pelo menos em 50%, propriedade de nacionais da Austrália e/ou da Nova Zelândia e/ou controladas por estes, explorar voos, incluindo de cabotagem, sem quaisquer restrições de capacidade. As autoridades dos dois países responsáveis pela segurança da aviação também acordaram no reconhecimento mútuo de todos os certificados ligados à actividade aeronáutica.

3. REFORÇO DAS RELAÇÕES ENTRE A UNIÃO EUROPEIA E A NOVA ZELÂNDIA

- 3.1 As relações entre a União Europeia e a Nova Zelândia passaram a dispor de um quadro formal em Maio de 1999, quando foi assinada uma declaração conjunta sobre as relações entre a União Europeia e a Nova Zelândia. O objectivo comum em matéria económica é promover o desenvolvimento de mercados livres e abertos. A Nova Zelândia e a UE partilham pontos de vista semelhantes sobre muitas questões de política internacional e económica.

Em termos comerciais, a União Europeia é o terceiro maior destino das exportações da Nova Zelândia, imediatamente a seguir à Austrália e ao Japão (2 700 milhões de euros) e o segundo maior mercado de origem das suas importações (2 400 milhões de euros)⁷. Em termos gerais, a União Europeia é o segundo maior parceiro comercial da Nova Zelândia no que respeita a mercadorias. O comércio de serviços entre a União Europeia e a Nova Zelândia está a aumentar. A União Europeia é também um importante destino para os investimentos da Nova Zelândia e uma grande fonte de investimento estrangeiro na Nova Zelândia.

⁶ O Protocolo MALIAT entrou em vigor em Singapura, na Nova Zelândia e no Brunei em Dezembro de 2001 e no Chile em Dezembro de 2003.

⁷ Eurostat, *Statistical Yearbook External and intra-EU Trade*, edição de 2003.

- 3.2 Devido à distância geográfica, o transporte aéreo é essencial para as relações comerciais e sociais entre a Nova Zelândia e a União Europeia. O transporte aéreo tem sido regularmente incluído na agenda das reuniões de alto nível e nos planos de acção entre a Nova Zelândia e a UE, mais recentemente na tróica ministerial UE-Nova Zelândia de Fevereiro de 2005.
- 3.3 A Nova Zelândia pediu formalmente a abertura de negociações com vista à conclusão de um acordo sobre a liberalização do transporte aéreo com a Comunidade Europeia. A abertura de negociações no domínio do transporte aéreo reforçará os laços económicos e políticos entre a UE e a Nova Zelândia.

4. BENEFÍCIOS ECONÓMICOS DE UM ACORDO GERAL DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE A COMUNIDADE EUROPEIA E A NOVA ZELÂNDIA

- 4.1 Actualmente, apenas a Air New Zealand opera voos directos de passageiros entre a Nova Zelândia e a Comunidade (para Londres via Los Angeles). Algumas transportadoras comunitárias oferecem voos não-directos para a Nova Zelândia em regime de partilha de códigos e algumas oferecem também serviços de longo curso de transporte de carga para a Nova Zelândia. O número de pessoas que chegam à Nova Zelândia provenientes da UE é cada vez maior, sendo particularmente acentuado o aumento do número de turistas. O número de pessoas que viajam entre a Nova Zelândia e a UE passou de 540 000 em 2002 para 640 000 em 2004. Dada a distância, há uma grande possibilidade de escolha de voos não-directos com escala na região da Ásia/Pacífico e nos Estados Unidos.

Benefícios e valor acrescentado de uma abordagem comunitária

- 4.2 Ainda que o impacto económico imediato da liberalização do transporte aéreo entre a Comunidade Europeia e a Nova Zelândia seja moderado para a economia comunitária a curto prazo, dada a quota limitada dos voos directos no mercado UE-Nova Zelândia, a eliminação das restrições poderá aumentar as oportunidades de mercado para as transportadoras aéreas comunitárias e a importância dos voos directos em todo o mercado UE-Nova Zelândia.

Um aumento dos serviços aéreos (directos) intensificará os fluxos comerciais e turísticos entre a UE e a Nova Zelândia e, consequentemente, trará benefícios económicos mais vastos para a economia da UE.

- 4.3 Com a sua regulamentação rigorosa e uma política económica e de transportes orientada para o mercado, a Nova Zelândia é um candidato óbvio a um acordo a nível comunitário sobre um espaço aberto da aviação. Um acordo de transporte aéreo entre a UE e a Nova Zelândia poderá estabelecer um modelo para a liberalização dos mercados do transporte aéreo com outros países terceiros. A Nova Zelândia é um motor importante da liberalização do sector da aviação e da integração dos mercados na região Ásia/Pacífico. O impacto mais vasto nas relações em matéria de transporte aéreo com outros países terceiros trará benefícios económicos significativos para a economia europeia.
- 4.4 Todavia, mais importante ainda do que o impacto económico a curto prazo é o impacto económico a médio prazo sobre outros mercados do transporte aéreo. Os

benefícios económicos da abertura dos mercados da aviação internacional foram claramente identificados num estudo encomendado pela Comissão Europeia sobre o impacto económico de um espaço aberto da aviação entre a UE e os EUA⁸. Liberto das actuais restrições ao número de voos semanais e rotas aéreas, é provável que o tráfego aéreo aumente. Com a abertura do acesso ao mercado, as companhias aéreas poderão aproveitar as novas oportunidades de mercado e oferecer serviços aéreos nos trajectos procurados pelos seus clientes. Os fluxos de investimento transfronteiras trarão maiores ganhos de eficiência.

A liberalização total do transporte aéreo com a Nova Zelândia apenas pode ser conseguida através de uma acção a nível comunitário. Atendendo a que as regras relativas à propriedade das transportadoras comunitárias são impostas pelo direito comunitário, tem de ser a Comunidade a proceder à liberalização recíproca das exigências em matéria de propriedade e controlo.

O impacto mais vasto nas relações em matéria de transporte aéreo com outros países terceiros trará benefícios económicos significativos para a economia europeia. Dada a existência do mercado único da aviação entre a Nova Zelândia e a Austrália e o elevado nível de integração já conseguido entre estes dois mercados, os benefícios de um espaço aberto da aviação com a Nova Zelândia serão acrescidos pelo facto de o mercado combinado ter maior dimensão.

Em consequência da abertura dos mercados da aviação:

- as companhias aéreas aumentarão a sua eficiência e melhorarão a sua competitividade internacional;
- os passageiros e carregadores beneficiarão de maiores possibilidades de escolha;
- os aeroportos, os serviços ligados à aviação e a indústria de construção de aeronaves beneficiarão do aumento do transporte aéreo;
- o aumento do tráfego favorecerá o crescimento dos fluxos comerciais e turísticos.

4.6 Os benefícios potenciais evidentes de um acordo com a Nova Zelândia sobre um espaço aberto da aviação foram confirmados num estudo de impacto efectuado por consultores independentes. Embora os benefícios económicos a curto prazo possam ser relativamente limitados devido ao reduzido número de voos sem escala entre a Comunidade e a Nova Zelândia e ao grau já existente de acesso ao mercado, as implicações a médio e longo prazos para outros países da orla do Pacífico serão consideráveis. O estudo recente confirmou que o quadro regulamentar e político para o transporte aéreo na Nova Zelândia permitirá à Comunidade estabelecer um modelo de acordo com esse país que resultará numa maior convergência regulamentar e em novas oportunidades para as empresas e os utilizadores da UE. A Nova Zelândia partilha muitas das posições da UE em matéria de aviação e está empenhada em

⁸ Brattle Group, “*The Economic Impact of an EU-US Open Aviation Area*”, estudo realizado para a Comissão Europeia, Dezembro de 2002.

desenvolver mercados regionais mais amplos, o que, a longo prazo, criará novas e consideráveis oportunidades de mercado.

5. CONCLUSÕES: VALOR ACRESCENTADO SUBSTANCIAL DAS NEGOCIAÇÕES PROPOSTAS COM A NOVA ZELÂNDIA SOBRE TRANSPORTE AÉREO

- 5.1 A modernização do quadro do transporte aéreo entre a UE e a Nova Zelândia oferece novas e significativas oportunidades para desenvolver o transporte aéreo em condições de concorrência equitativas. Além disso, um quadro modernizado reforçará as já excelentes relações comerciais e políticas entre a UE e a Nova Zelândia.

O modelo de parceria entre a União Europeia e a Nova Zelândia no domínio do transporte aéreo é fruto da vontade de avançar com uma agenda de reformas a nível internacional. O acordo sobre a liberalização do transporte aéreo entre a Comunidade Europeia e a Nova Zelândia daí resultante substituirá os acordos bilaterais de serviços aéreos existentes entre a Nova Zelândia e os Estados-Membros e estabelecerá um enquadramento moderno para os serviços aéreos entre a UE e a Nova Zelândia que prevê a máxima abertura possível do acesso ao mercado e normas regulamentares o mais rigorosas possível. Poderá, assim, servir de modelo para uma parceria alargada no domínio do transporte aéreo com outros países terceiros.

- 5.2 As negociações de um acordo com a Nova Zelândia sobre um espaço aberto da aviação terão em vista abrir o acesso ao mercado e criar oportunidades de investimento. A abertura do acesso ao mercado não pode limitar-se aos direitos de terceira e quarta liberdades, devendo incluir os de quinta liberdade⁹. A Nova Zelândia não pode ser servida por voos sem escala provenientes da Europa. Por conseguinte, os serviços aéreos entre a UE e a Nova Zelândia são operados fazendo escala em pontos intermédios, na região Ásia/Pacífico ou na América do Norte, que, em si mesmos, são mercados significativos. A exploração das ligações aéreas entre os pontos intermédios e a Nova Zelândia sem os respectivos direitos de tráfego não seria economicamente viável. Por conseguinte, os direitos de quinta liberdade em relação a esses pontos intermédios são essenciais para maximizar os potenciais benefícios do acordo.

A abertura recíproca do acesso ao mercado com a Nova Zelândia já foi implementada por alguns Estados-Membros. Muito recentemente, o Reino Unido concluiu um acordo com a Nova Zelândia que liberaliza consideravelmente o mercado. Outros Estados-Membros, porém, ainda não atingiram um grau de acesso ao mercado suficientemente avançado nas suas relações com aquele país. Neste momento, há doze Estados-Membros que não têm qualquer tipo de acesso ao mercado da Nova Zelândia. Este quadro desequilibrado tem originado desigualdades de oportunidades para as transportadoras aéreas comunitárias, o que está em contradição com o princípio da igualdade de oportunidades para todas as transportadoras aéreas comunitárias que caracteriza o mercado único.

⁹ A terceira liberdade é o direito de transportar passageiros e carga da UE para a Nova Zelândia. A quarta liberdade é o direito de transportar passageiros e carga da Nova Zelândia para a UE. A quinta liberdade é o direito de transportar passageiros e carga de um ponto intermédio para a Nova Zelândia num serviço com partida da UE.

Um acordo geral de transporte aéreo a nível comunitário tornará coerentes as relações da Comunidade com a Nova Zelândia em matéria de aviação e concederá oportunidades iguais a todas as transportadoras aéreas comunitárias no que respeita aos serviços aéreos para a Nova Zelândia. Além disso, o referido acordo criará novas e importantes oportunidades de mercado para as transportadoras aéreas dos 12 Estados-Membros que neste momento não têm quaisquer direitos em matéria de transporte aéreo da e para a Nova Zelândia. Um acordo de transporte aéreo a nível comunitário oferecerá também às transportadoras mais pequenas a possibilidade de alargarem a sua rede à Nova Zelândia. Embora a procura de tráfego entre vários Estados-Membros e a Nova Zelândia não torne necessariamente os voos directos comercialmente viáveis, as transportadoras aéreas poderão procurar obter benefícios comerciais através de acordos de partilha de códigos nos voos para e da Nova Zelândia.

Um acordo UE-Nova Zelândia permitirá que o sector aeronáutico europeu invista na Nova Zelândia e beneficie do capital proveniente desse país. Por outro lado, o acordo permitirá que as transportadoras de carga europeias estabeleçam ligações internacionais para o transporte de carga na região Ásia-Pacífico, aumentando assim a eficiência das suas operações, e ofereçam serviços de acordo com as necessidades da sua clientela mundial, deixando de estar constrangidas pela necessidade de combinar os direitos previstos em vários acordos bilaterais.

- 5.3 O funcionamento dos mercados da aviação abertos precisa de um quadro que garanta condições de concorrência leal e normas rigorosas de segurança (intrínseca e extrínseca) e de protecção ambiental. A abertura do mercado deve ser acompanhada de uma cooperação em matéria regulamentar que tenha por finalidade a convergência. Os acordos bilaterais de serviços aéreos entre alguns Estados-Membros e a Nova Zelândia abriram totalmente o mercado às transportadoras aéreas neozelandesas sem garantirem devidamente a convergência regulamentar. Um acordo geral de transporte aéreo com a Nova Zelândia a nível comunitário reforçará as normas rigorosas de segurança intrínseca e extrínseca e de protecção do ambiente e dos passageiros e outros aspectos regulamentares.

No que respeita às questões ambientais, o acordo tem de ser coerente com o compromisso assumido pela UE em prol do desenvolvimento sustentável. A par dos benefícios económicos acima salientados, o crescimento previsto do tráfego aéreo também produzirá efeitos colaterais indesejados, nomeadamente sobre a qualidade do ar e os níveis de ruído nas imediações dos aeroportos e através da sua contribuição para as alterações climáticas globais. É importante que o acordo não restrinja a possibilidade de aplicação de instrumentos regulamentares e económicos pela UE para atenuar esses efeitos adversos. Outra questão essencial nos mercados abertos da aviação é a preservação de condições de concorrência leais. Ao estabelecer um maior nível de convergência regulamentar, um acordo geral de transporte aéreo entre a Comunidade e a Nova Zelândia garantirá condições de concorrência equitativas, evitando distorções. As autoridades da concorrência neozelandesas têm força suficiente para aplicar as regras nesta matéria. O sector da aviação na Nova Zelândia não beneficia de qualquer auxílio estatal. As normas de segurança intrínseca e extrínseca são rigorosas. A Nova Zelândia partilha os objectivos da política ambiental da Comunidade. Consequentemente, tendo em conta o nível actual de aplicação na Nova Zelândia das normas de segurança, de concorrência e de protecção do ambiente, as perspectivas de cooperação e/ou de

convergência regulamentar entre a Comunidade e este país do Pacífico são excelentes.

Em conversações informais de carácter exploratório, a Nova Zelândia confirmou o seu desejo de aumentar o grau de convergência regulamentar com a Comunidade e estabelecer condições de concorrência equitativas para as transportadoras aéreas da União Europeia e da Nova Zelândia. Essa convergência regulamentar apenas pode ser conseguida a nível comunitário. Os acordos bilaterais não garantem uma cooperação adequada em matéria regulamentar. Um acordo UE-Nova Zelândia deverá estabelecer mecanismos de cooperação que garantam o respeito e o posterior desenvolvimento das regras do acordo.

Os benefícios económicos de um acordo de transporte aéreo com a Nova Zelândia aumentarão com a conclusão de acordos semelhantes com países da região Ásia/Pacífico, em particular a Austrália. Assim, a nova parceria entre a União Europeia e a Nova Zelândia deverá estar aberta a outros países que queiram aderir.

Essa parceria pode evoluir progressivamente para um espaço aberto da aviação entre a Comunidade Europeia e a Nova Zelândia. As conversações exploratórias mostraram que a Nova Zelândia partilha a ambição da Comunidade de estabelecer um enquadramento modernizado para os serviços aéreos internacionais, livre das actuais restrições e com a possibilidade de oferta de serviços a nível global. O resultado da nova parceria proposta enviará um sinal claro a outros países terceiros para que também eles adiram à tendência para uma maior flexibilidade do enquadramento internacional do transporte aéreo.

- 5.4 À luz do que precede, a Comissão Europeia recomenda, pois, ao Conselho que a autorize a iniciar negociações com a Nova Zelândia com vista à conclusão de um acordo geral de transporte aéreo.
- 5.5 A Comissão trabalhará em estreita cooperação com os Estados-Membros e todas as partes interessadas para o desenvolvimento e a consecução dos objectivos definidos nas directrizes de negociação.