



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 5.9.2005
COM(2005) 409 final

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN

**Desarrollo de una política comunitaria de aviación civil respecto a
la República de la India**

1. INTRODUCCIÓN Y RESUMEN

- 1.1 La República de la India, que es la mayor democracia del mundo y su segunda nación más poblada, experimenta en la actualidad una serie de rápidos cambios que la hacen surgir como importante potencia económica de Asia. Tras varias décadas transcurridas por una senda económica y política propia, el país se está abriendo paulatinamente, adoptando una actitud activa en el ámbito internacional.

Hoy día la India es una de las seis economías que registra el crecimiento más rápido en todo el mundo. El país no sólo cuenta con un mercado de consumo extremadamente activo y en rápido crecimiento, sino que también posee una clase media en rápida expansión que supera ya los 250 millones de habitantes. Todas las previsiones económicas relativas a la India pronostican el mantenimiento de un elevado nivel de crecimiento del PIB. El país, que mantuvo en la década de los 90 un índice anual medio de crecimiento económico del 6%, se encuentra preparado en la actualidad para crecer a un ritmo incluso más rápido que, en los próximos años, podría situarse en niveles impresionantes (8% y hasta por encima de esa cifra).

- 1.2 La economía india se ha beneficiado sin lugar a dudas de las políticas orientadas al mercado que se vienen aplicando desde los años 90 y que ha intensificado el Gobierno actual. La India se está convirtiendo en un importantísimo centro mundial de externalización de numerosas industrias fabriles y empresas de servicios y las industrias del país resultan cada vez más competitivas a escala internacional.

La UE y la India gozan ya de una estrecha relación, basada en valores y objetivos compartidos. La Unión, que representa casi la cuarta parte del comercio total de la India, es el mayor socio comercial de este país y también su principal fuente de inversión directa extranjera.

- 1.3 La India está experimentando un rápido aumento de la demanda de transporte aéreo en tres ámbitos, a saber, los viajes de empresa, el turismo internacional (ya sea por parte de extranjeros o de miembros de distintas comunidades étnicas indias residentes en el extranjero) y los viajes nacionales.

El mercado indio de tráfico aéreo se sitúa en la actualidad entre los de más rápido crecimiento de todo el mundo. Las cifras publicadas en 2004 señalaban que el tráfico aéreo había registrado en la India un aumento de cerca del 25%. Este desarrollo tan rápido está provocando una importante congestión de la infraestructura de transporte aéreo, con repercusiones en la capacidad aeroportuaria y el número de aeronaves disponibles.

- 1.4 La apertura del mercado indio de la aviación y los intentos de atraer capitales privados e inversores extranjeros se consideran como parte de las medidas necesarias para desarrollar y modernizar este sector en la India, con el fin de satisfacer la demanda creciente y las expectativas de los consumidores. A pesar de que el sector indio de la aviación se ha caracterizado durante muchos años por su enfoque restrictivo basado en la limitación del acceso y el fuerte control del Estado, el país ha dado en los últimos años una serie de pasos decisivos para establecer un mercado más abierto y competitivo.

Gracias a sus extraordinarios índices de crecimiento y a la apertura gradual del mercado, la India ofrece nuevas oportunidades empresariales y un importante potencial de crecimiento del que también pueden beneficiarse las compañías aéreas, los fabricantes de aviones y los prestatarios de servicios europeos.

- 1.5 Como consecuencia de las sentencias de «cielos abiertos» dictadas por el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas el 5 de noviembre de 2002, ya no pueden mantenerse los 22 acuerdos bilaterales vigentes entre Estados miembros y la India, por lo que deben ser modificados. La Comisión recibió un mandato «horizontal» para negociar con terceros países las enmiendas que deban hacerse a los acuerdos bilaterales.

Sin embargo, la Comisión considera que en este momento conviene desarrollar una gama más amplia de posibilidades en materia transporte aéreo entre la India y la Comunidad, habida cuenta de los tres factores que se indican a continuación:

- i) la importancia creciente del mercado indio de la aviación;
- ii) las dificultades a las que se enfrentan los Estados miembros a la hora de tratar de adaptar los acuerdos bilaterales a las exigencias del Derecho comunitario, incluso en aquellas negociaciones en las que las autoridades indias han solicitado y obtenido importantes derechos de tráfico adicionales;
- iii) las ventajas jurídicas y económicas globales que se derivarían de la superación de la fragmentación actual del planteamiento europeo en las relaciones con la India mediante un enfoque global, coordinado y liberalizado.

Por ello, en su Comunicación «Desarrollo de la política exterior comunitaria en el sector de la aviación»¹ la Comisión apuntó a la India como país prioritario para un acuerdo de ámbito comunitario. Por su parte, la AEA (asociación de compañías aéreas europeas) ha señalado que la India constituye un mercado cuya especial importancia podría justificar la celebración de un acuerdo comunitario global².

En sus Conclusiones sobre la política exterior comunitaria en el sector de la aviación, el Consejo tomó nota explícitamente de la India como posible candidato para futuras solicitudes de mandatos de negociación global.³

- 1.6 En agosto de 2004 la India dio a conocer su respuesta a la Comunicación de la Comisión Europea «Cooperación estratégica entre la UE y la India»⁴, expresando su disposición favorable al estudio de un acuerdo global de transporte aéreo con la UE.

¹ COM (2005) 79 final de 11.3.2005

² «*Future developments in international air transport to and from the EU: An AEA perspective*», octubre de 2004

³ Conclusiones del Consejo, de 27 de junio de 2005, sobre el desarrollo de la política exterior comunitaria en el sector de la aviación.

⁴ COM (2004) 430 final de 16.6.2004

Por consiguiente, con la presente Comunicación la Comisión recomienda que el Consejo la autorice para negociar, en nombre de la Comunidad Europea, un acuerdo global de espacio aéreo abierto con la India, en el que se combine la apertura de los mercados con un proceso paralelo de cooperación y/o convergencia reglamentaria, especialmente en ámbitos prioritarios como la seguridad y la protección de la aviación, la protección de pasajeros, la investigación y el desarrollo tecnológico y la aplicación de normas de competencia que garanticen unas condiciones equitativas, justas e iguales.

Durante el primer semestre de 2005, los servicios de la Comisión Europea han mantenido contactos preliminares positivos con el Ministerio de Aviación Civil de la India que servirán de base sólida para entablar negociaciones oficiales con dicho país.

2. IMPORTANCIA CRECIENTE DE LAS RELACIONES POLÍTICAS Y ECONÓMICAS ENTRE LA UE Y LA INDIA

- 2.1 En los últimos tiempos la economía india ha mantenido un rendimiento impresionante, como ponen de manifiesto los índices de crecimiento económico medios del 6% registrados durante los años 90. En 2003, el PIB de la India experimentó un crecimiento del 8,6%.

La UE, que representa casi una cuarta parte del comercio total de la India, es el mayor socio comercial de dicho y también su principal fuente de inversión extranjera directa.

A pesar de que, sólo en el período 2003-2004, el comercio entre la UE y la India registró un crecimiento del 34%, dicho país es el duodécimo socio comercial de la UE, por detrás de países como Taiwán y Corea. Cabe señalar, a título de ejemplo, que en 2004 la UE tuvo con China un comercio más de cinco veces superior al mantenido con la India y que la inversión directa extranjera procedente de la UE que recibió este país se situó más de 10 veces por encima de la recibida por la India.

Estas cifras demuestran la envergadura del potencial que aún ofrecen el crecimiento económico, la actividad comercial y la inversión en la India.

- 2.2 Con su población de casi 1.100 millones de personas, sus índices impresionantes de crecimiento económico y su inmenso potencial de conjunto, la India está adquiriendo un peso político cada vez más significativo en la escena internacional. En los últimos tiempos ha crecido la intensidad de las relaciones entre la UE y la India, como pone de manifiesto el hecho de que se vengán celebrando cumbres anuales entre ambas partes desde el año 2000.

En su Comunicación «Cooperación estratégica entre la UE y la India» de junio de 2004, la Comisión propuso la consolidación de las dimensiones política y estratégica de las relaciones entre ambas partes. Asimismo, planteó una serie de diálogos sectoriales estratégicos para reforzar la asociación económica entre la UE y la India, entre los que figuraba una propuesta de fortalecimiento de la cooperación en transporte aéreo, mediante el inicio de un diálogo sobre aviación civil y la negociación de un acuerdo de transporte aéreo.

El 27 de agosto de 2004, la India cursó una respuesta positiva a la Comunicación de la Comisión, en la que resaltaba los esfuerzos que había llevado a cabo el país para atraer la inversión directa extranjera en su sector de la aviación y mejorar la eficiencia de las infraestructuras aeroportuarias. La India también manifestó su disponibilidad para considerar un acuerdo global de transporte aéreo con la UE que incluyera aspectos como el acceso al mercado, la reglamentación y la gestión del tráfico aéreo.

- 2.3 En la quinta cumbre India-UE celebrada en La Haya en noviembre de 2004, las dos partes acordaron elaborar conjuntamente un plan de acción global para llevar a cabo su asociación estratégica. Dicho plan de acción se encuentra actualmente en fase de preparación.

3. LA CRECIENTE IMPORTANCIA DE LA INDIA EN LA AVIACIÓN INTERNACIONAL – UNA PERSPECTIVA DE MERCADO

La India, un mercado de la aviación que experimenta un rápido crecimiento y transformación

- 3.1 Tras una década registrando índices de crecimiento más moderados del 5% de media anual, el mercado interno de la aviación en la India está viéndose impulsado por el fuerte crecimiento de su PIB, el aumento de la renta general, la emergencia de una clase media urbana que representa un importante potencial de viajeros, la aparición de nuevos participantes, entre los que se incluyen compañías aéreas de bajo coste, y la caída de las tarifas. Durante los últimos años, el mercado de tráfico aéreo de la India ha sido uno de los que más rápido ha crecido a escala mundial. En 2004, se informó de que el tráfico aéreo de la India había aumentado en un 25% aproximadamente.

Desde 1990, el número de plazas disponibles en vuelos directos regulares entre la UE y la India ha aumentado, pasando de 2,6 a 4,4 millones en 2004 (+70%)⁵. Como consecuencia de los recientes acuerdos para ampliar los derechos de tráfico, se espera que las frecuencias y las plazas disponibles aumenten aún más durante los próximos años, coincidiendo con la aplicación de nuevos derechos en el mercado.

- 3.2 Durante los últimos años se ha abierto un número significativo de rutas nuevas hacia destinos tales como Bangalore, Hyderabad, Amritsar, Chennai y Cochin.

En la actualidad, siete compañías aéreas de la UE transportan pasajeros a la India en rutas regulares, a la vez que dos compañías indias (Air India y, más recientemente, Jet Airways) viajan a Europa. Además, hay dos compañías aéreas estadounidenses que efectúan vuelos de ida y vuelta para el traslado de viajeros entre Europa y la India. En estos momentos, un total de 17 rutas ciudad a ciudad operan entre la India y la UE. El mayor porcentaje de tráfico aéreo regular directo entre la UE y la India lo registra Alemania, con un 32% del tráfico total, seguida por Gran Bretaña (31%), Francia (18%) y Holanda (9%).

⁵

Fuente: OAG

Del total de 130 frecuencias semanales entre la UE y la India correspondientes al invierno de 2004/2005, Lufthansa y Air India obtuvieron una participación del 22% respectivamente, mientras que British Airways obtuvo el 15%.

Perspectivas de futuro

- 3.3 Durante los próximos años, se espera un índice de crecimiento admirable del tráfico aéreo de pasajeros en la India. Para el periodo 2004-2008, la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) prevé un crecimiento medio anual del 7,8% en el tráfico internacional de viajeros a la India. Asimismo, IATA predice un incremento incluso más rápido del mercado indio de transporte de mercancías, con una tasa de crecimiento medio anual del 8,4% hasta 2008.

El Centro para la Aviación de Asia Pacífico (CAPA) prevé un crecimiento medio anual de cinco millones de pasajeros en el tráfico aéreo total de la India durante los próximos diez años, así como un aumento de hasta el 30% en sus mercados nacionales e internacionales durante el año 2004, llegando a alcanzar cerca de 20 millones de pasajeros cada uno.

Se espera que el tráfico de pasajeros total de la India ascienda, de tal manera que la cifra aproximada de 44 millones de pasajeros de 2004 se convierta en 58 millones en 2014⁶. Las previsiones de Airbus sobre el mercado mundial correspondientes al periodo 2004-2023 apuntan a un índice de crecimiento medio anual del 6,5% en el mercado entre Europa occidental y el subcontinente indio durante las próximas dos décadas.

Principales impulsores de mercado

- 3.4 A lo largo de la Historia, el Gobierno de la India ha mostrado poco interés por las políticas relacionadas con el turismo, otorgándoles poca prioridad.

Sin embargo, uno de los principales impulsores del tráfico aéreo internacional, con destino a la India y procedente de ésta, durante los últimos años ha sido el turismo. La campaña bajo el lema “Incredible India” (“Increíble India”) lanzada por el Ministro de Turismo en 2002 ha sido ampliamente considerada como un gran éxito. En 2004, la India recibió 3,4 millones de turistas, lo que supone un incremento del 23,5% respecto a 2003. Se espera que en 2005 la afluencia de turistas aumente hasta el 30% y el Ministro de Turismo ha fijado su objetivo para el año 2020 en 40 millones de visitantes extranjeros.

Asimismo, el turismo procedente de la India está aumentando rápidamente y, en 2003, experimentó una subida de alrededor del 30%, hasta alcanzar la cifra aproximada de 4,5 millones de viajeros.

- 3.5 También se prevé que las tarifas constituyan uno de los principales impulsores de la futura demanda de transporte aéreo en la India. En términos reales, las tarifas internacionales han disminuido progresivamente durante las dos últimas décadas. Sin embargo, estos descensos no parecen haberse materializado completamente en la India, ya que la limitación de plazas ha provocado un aumento de los precios de los

⁶ “Asia/Pacific Air Traffic – Growth and Constraints”, Air Transport Action Group (ATAG), 2001

trayectos de ida y vuelta a este país en comparación con otros destinos competidores en la región. Actualmente, se tiene constancia de que la diferencia de precios existente entre la India y los destinos que compiten con ella es significativa. Por ejemplo, se ha informado de que un vuelo desde Gran Bretaña o desde los Estados Unidos hasta la India suele ser un 40% más caro que un vuelo a destinos competidores, tales como Tailandia o Indonesia.

En este sentido, cabe señalar que, a raíz del acuerdo de «cielos abiertos» alcanzado entre Estados Unidos y la India a principios de 2005, los analistas del sector esperaban un descenso considerable de los precios. Una de las fuentes preveía una caída del 20 ó 30% en los precios de los vuelos, mientras que otra esperaba que los niveles de precios actuales, situados entre los 1.000 y 1.500 dólares estadounidenses, bajaran hasta los 700 dólares aproximadamente durante los próximos 12 a 18 meses, como resultado de la mayor demanda y competencia existente.

Permitir que compañías aéreas privadas indias efectúen rutas internacionales aumentará la competencia y la presión a la que tendrán que enfrentarse las compañías que operan actualmente. Se prevé que la aparición de nuevos participantes y de compañías áreas de bajo coste en el mercado interno de la India produzca los mismos efectos en el país.

4. PRINCIPALES TENDENCIAS EN LAS POLÍTICAS DE AVIACIÓN CIVIL DE LA INDIA

Política general

- 4.1 El sector de la aviación civil en la India está experimentando una rápida transformación durante los últimos años. En 1990, el Gobierno de la India introdujo un programa de liberalización económica de los servicios de transporte aéreo que derivó, entre otras cosas, en (i) el anuncio de una política de «cielos abiertos» para el transporte de mercancías en vuelos internacionales; (ii) la autorización a compañías aéreas privadas para entrar en el mercado indio; y (iii) la liberalización gradual de los acuerdos bilaterales de servicios aéreos con terceros países.
- 4.2 El Gobierno de la India reconoce cada vez más que el sector de la aviación puede ser un catalizador de cara a un desarrollo económico general. Por esta razón, en 2003 estableció un comité, liderado por el anterior Secretario de Estado Naresh Chandra, para diseñar una Hoja de Ruta que sentara las bases de una nueva política nacional de aviación civil. Según parece, el actual Gobierno de la India continúa teniendo en cuenta las recomendaciones principales del Comité acerca de desarrollar un mercado de la aviación más abierto y más competitivo.

El informe del Comité de Naresh Chandra ponía de manifiesto que es necesario un enfoque integral de la aviación civil, basado en los siguientes cuatro pilares fundamentales:

- la introducción de condiciones de competencia equitativas para todos los operadores;
- el aumento de la competitividad y la participación privada mediante la reducción de barreras de acceso al mercado;

- el cumplimiento de normas estrictas de seguridad así como de normas sólidas que regulen la supervisión del mercado de transporte aéreo;
- la aplicación de mecanismos de transparencia institucional que aseguren servicios convenientes para la sociedad, a pesar de su poca rentabilidad.

4.3 La investigación del Comité llevó a extraer varias conclusiones generales, entre las que figuran las siguientes:

- Como prioridad inmediata, apuntaba a la necesidad de poseer un régimen fiscal más liberal, lo que conllevaría una reducción de los impuestos relacionados con el combustible. El Gobierno aún no ha seguido sus recomendaciones a este respecto.
- El Comité consideraba que las tasas de los aeropuertos eran demasiado altas, por lo que debían reducirse, y que el suministro de combustible aéreo debía liberalizarse para permitir la introducción de nuevos proveedores en los aeropuertos.
- Asimismo, abogaba por eliminar las normas de reparto de rutas, recomendación que el Gobierno pareció seguir en junio de 2004, ya que sustituyó el antiguo sistema, que obligaba a los operadores a combinar rutas a ciudades importantes y rutas poco rentables, por un nuevo sistema que, en la actualidad, grava a los operadores privados y permite, de este modo, la financiación de rutas poco económicas (obligaciones de servicio público).
- El Comité sugería igualmente que la inversión extranjera (salvo la procedente de compañías extranjeras) en el capital social de las compañías aéreas debía poder llegar hasta el 49%. El Gobierno también ejecutó dicha sugerencia.

Apertura del mercado y nuevos participantes

4.4 A finales de 2004, el Gobierno de la India decidió permitir que las compañías aéreas privadas operasen en rutas internacionales, siempre y cuando cumpliesen ciertos criterios (posesión de una flota de al menos 20 aeronaves y más de cinco años de experiencia en la aviación). En estos momentos, dos compañías aéreas (Jet Airways y Air Sahara) cumplen los requisitos y el Gobierno de la India les ha otorgado recientemente el derecho a volar a destinos internacionales.

El número de compañías aéreas que proporcionan servicios en el mercado interno de la India está aumentando rápidamente. Actualmente, hay siete compañías registradas que efectúan vuelos regulares en el país: (1) la compañía estatal Air India; (2) Indian Airlines; (3) Alliance Air (filial de Indian Airlines); (4) Air Sahara; (5) Jet Airways (privada); (6) Air Deccan (privada y de bajo coste); y (7) Blue Dart Cargo (especializada en el transporte de mercancías).

Se prevé que, tan sólo en 2005, accedan al mercado interno de la India cinco compañías más (SpiceJet; Kingfisher Airlines; Air India Express; Indus Airways y Go Air).

4.5 Asimismo, el Gobierno de la India continúa con su política de liberalizar aún más los acuerdos bilaterales de servicios aéreos. En diciembre de 2004, el Gobierno decidió interrumpir la práctica de buscar compensación por los desequilibrios en el uso de los derechos de tráfico, al amparo de los acuerdos comerciales obligatorios entre las compañías designadas. Ningún acuerdo nuevo relativo a servicios aéreos incluirá los mencionados acuerdos comerciales obligatorios. Por su parte, los acuerdos

obligatorios de compensación existentes se retirarán pasado un plazo máximo de cinco años.

- 4.6 Como resultado visible de la política de aviación cada vez más liberal del Gobierno, la India y los EE.UU. firmaron un acuerdo bilateral de «cielos abiertos» en abril de 2005. El acuerdo elimina todas las limitaciones relativas a capacidad y todos los controles sobre la fijación de precios competitivos. Las disposiciones en materia de designación también ponen fin a todos los controles cuantitativos para acceder al mercado, manteniendo, no obstante, las disposiciones y restricciones clásicas relativas a la propiedad y el control. Además de desregular completamente la capacidad y el acceso a los mercados de tercera, cuarta y quinta libertad, el nuevo acuerdo garantiza igualmente derechos ilimitados de séptima libertad para los servicios reservados al transporte de mercancías. Asimismo, se prevé que el nuevo acuerdo facilite el desarrollo de nuevos parámetros en materia de servicios que permitan vuelos transpolares y directos no existentes hasta la fecha entre los EE.UU. y la India. Todo ello dependerá de la obtención de permiso para sobrevolar el espacio aéreo ruso en condiciones óptimas.

La India también ha pactado ampliaciones significativas de los derechos de tráfico en los recientes acuerdos bilaterales a los que ha llegado con un gran número de países, entre los que destacan Gran Bretaña y China.

Cuellos de botella en las infraestructuras

- 4.7 Los recientes índices de crecimiento de la demanda de transporte aéreo en la India son extremadamente altos y, por ello, se están formando graves cuellos de botella en la infraestructura aérea de este país, principalmente en relación con los aeropuertos y las aeronaves disponibles. Las infraestructuras y los servicios que ofrecen los aeropuertos actualmente son inadecuados y presentan limitaciones en cuanto a la capacidad de sus pistas, aparcamientos y terminales.

El Gobierno de la India está intentando atraer nuevos socios que aporten capital privado. Se están construyendo nuevos aeropuertos en zonas rurales de Bangalore y Hyderabad. El Ejecutivo está seleccionando socios estratégicos, de tal manera que se conviertan en accionistas de los aeropuertos de Bombai y Nueva Delhi. En marzo de 2005, el Gobierno de la India invitó a nueve candidatos previamente seleccionados a que realizaran sus ofertas. Varios operadores consolidados de aeropuertos europeos figuran entre los consorcios preseleccionados.

La prevista privatización parcial de Air India e Indian Airlines aún no se ha materializado con éxito, lo que ha obstaculizado la entrada del capital privado que permitiría la modernización y expansión de sus flotas en términos comerciales. En consecuencia, el Gobierno parece haber decidido reforzar estas compañías aéreas y avalar la compra de aeronaves.

Para hacer frente a la creciente demanda de servicios de transporte aéreo en la India, es necesario realizar grandes inversiones en infraestructuras, principalmente en aeropuertos, aeronaves, tecnología de gestión del tráfico aéreo e instalaciones auxiliares. El Ministro responsable de la aviación civil en la India prevé que en los próximos años se necesite invertir, por ejemplo, cerca de 8 millardos de euros en los aeropuertos nacionales.

En diciembre de 2004, se informó de los planes de construcción de 10 aeropuertos completamente nuevos y de la modernización de otros 15 (que se sumaban a la ya prevista para los cuatro aeropuertos principales de la India, el de Delhi, Bombai, Calcuta y Chennai).

Retos pendientes para la modernización del mercado de la aviación en la India

- 4.8 El Gobierno de la India parece dispuesto a aplicar una política de aviación coherente, impulsada por el mercado y basada en la igualdad y la competencia. Todo ello supone perspectivas alentadoras. No obstante, la política del Gobierno sigue siendo criticada en territorio nacional por (i) la falta de transparencia suficiente en cuestión de políticas; (ii) la lentitud en la toma de decisiones y en los procesos de aplicación; (iii) la ausencia de normativas eficaces en materia de competencia; (iv) la falta de un entorno propicio para las inversiones privadas; y (v) las restricciones sobre las inversiones directas extranjeras.

Puede que estas preocupaciones se reflejen en el anunciado Libro Blanco sobre política gubernamental, cuya publicación está prevista para dentro de poco tiempo.

Cooperación técnica

- 4.9 El rápido crecimiento de la demanda de transporte aéreo también plantea retos tecnológicos importantes en cuanto a seguridad y a aspectos relacionados con la gestión del tráfico aéreo. En este sentido, el Gobierno de la India otorga gran valor al proyecto de cooperación entre la UE y la India en materia de aviación civil, cofinanciado por la Unión. El proyecto comenzó en 2001 con vistas a que concluyese a finales de 2006, tras una inversión total por parte de la UE de 18 millones de euros. Tanto la industria y las autoridades indias como la industria europea han manifestado su enorme interés por la continuación de este proyecto o de estructuras de cooperación similares a más largo plazo.

5. CONCLUSIONES: CONSIDERABLE VALOR AÑADIDO DE UN FUTURO ACUERDO UE-INDIA EN EL ÁMBITO DEL TRANSPORTE AÉREO

- 5.1 Desde los años 40, las relaciones entre la UE y la India en el ámbito de la aviación civil han tenido como base los acuerdos bilaterales de servicios aéreos entre determinados Estados miembros y la India, con una coordinación escasa o nula a nivel comunitario. De los veinticinco Estados miembros de la UE, veintidós tienen acuerdos bilaterales de servicios aéreos con la India (esto es, todos salvo los tres países bálticos). En su mayor parte, dichos acuerdos bilaterales se articulan entorno a la designación única, doble o, en algunos casos, múltiple por parte del Estado miembro de compañías aéreas de bandera autorizadas a prestar servicios en las rutas con destino a la India. Por su parte, los derechos de tráfico concedidos en virtud de los acuerdos bilaterales están asimismo restringidos, en consecuencia de lo cual quedan limitadas las posibilidades de competencia.

Como consecuencia de las sentencias dictadas por el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas el 5 de noviembre de 2002, es preciso modificar urgentemente los actuales acuerdos bilaterales de servicios aéreos basados en la designación nacional, con el fin de restablecer la seguridad jurídica mediante la

inclusión de cláusulas comunitarias que permitan la designación de cualquier compañía aérea de la Comunidad establecida en un Estado miembro.

- 5.2 Las negociaciones bilaterales entre Estados miembros y la India durante los últimos meses todavía no han conducido a la necesaria adaptación al Derecho comunitario de los acuerdos vigentes. Por consiguiente, los acuerdos bilaterales con la India siguen siendo jurídicamente impugnables.
- 5.3 Sin embargo, en el curso de 2005 la Comisión ha hecho un uso del mandato horizontal que ha demostrado su eficacia tras permitir la adaptación de más de 250 acuerdos bilaterales al Derecho comunitario. Si bien es cierto que, en las recientes negociaciones bilaterales con Estados miembros, la India no ha sido capaz de aceptar inmediatamente la designación comunitaria, también lo es que el país se ha comprometido a tratar esta cuestión con la Comisión Europea en el contexto de un posible acuerdo futuro de carácter horizontal. En el curso de los últimos meses se han mantenido contactos preliminares a este respecto y se han efectuado algunos progresos.

Beneficios y valor añadido del enfoque comunitario

- 5.4 La UE ha dotado a su mercado interior de la aviación de una importante dimensión comunitaria, por lo que sería lógico y coherente que desarrollara esa misma dimensión en sus relaciones exteriores. Por otra parte, las experiencias adquiridas por la UE en este ámbito constituyen referencias útiles para muchos terceros países.
- 5.5 La creación de un espacio aéreo abierto entre la UE y la India generaría importantes beneficios económicos. Con arreglo al estudio recientemente efectuado por encargo de la Comisión Europea para obtener una evaluación orientativa de los posibles beneficios económicos a largo plazo que se derivarían para ambas partes de la plena liberalización del mercado de la aviación entre la UE y la India, estos podrían ser del orden de 200 millones de euros al año. Es importante que las negociaciones para un posible acuerdo global se lleven a cabo con un espíritu de búsqueda de resultados positivos para las dos partes.

Apertura gradual del mercado y convergencia reglamentaria

- 5.6 Lógicamente, será de vital importancia garantizar que la apertura y la integración de los mercados se lleve a cabo de manera equilibrada, teniendo en cuenta otros objetivos políticos importantes y atenuando las posibles repercusiones negativas.

Por consiguiente, es importante asegurar que la apertura de los mercados se vea acompañada de un proceso paralelo de cooperación y/o convergencia gradual en materia reglamentaria por lo que respecta a aspectos como la seguridad, la protección y la legislación medioambiental y de competencia, para así mantener unas condiciones equitativas de competencia leal, basadas en la igualdad de oportunidades.

El camino a seguir

- 5.7 Como se ha señalado en la presente Comunicación, la India ha emprendido una serie de cambios profundos en su sector de la aviación civil, basados en la reforma y la apertura graduales del mercado.

Todavía será necesarios importantes esfuerzos de desarrollo para que el sector del tráfico aéreo de la India esté a la altura de la demanda en rápido crecimiento y las expectativas cada vez mayores de los usuarios. El estrechamiento de la colaboración entre la UE y la India sería mutuamente beneficioso, pues abriría nuevas oportunidades para ambas partes y contribuiría a garantizar la eficacia y la seguridad del sector de la aviación.

Así pues, habrá que actuar con denuedo para que el transporte aéreo se convierta en un ámbito fundamental de estrecha colaboración entre la UE y la India, al objeto de contribuir a la asociación estratégica entre las dos partes. Por ello, la Comisión considera importante ofrecer a la India un ámbito global para el refuerzo de la cooperación en materia de aviación civil.

Dicha cooperación debe centrarse, como primer cometido, en el tratamiento y solución de los problemas legales que plantean los acuerdos bilaterales vigentes entre la India y diversos Estados miembros.

- 5.8 Sin embargo, un acuerdo con la India no debería limitarse a la aceptación de las cláusulas comunitarias de designación. Tendría que superar ese ámbito al objeto de establecer un marco ambicioso en el que queden integradas otras cuestiones relacionadas con la aviación, como son la cooperación reglamentaria en aspectos como la protección y la seguridad de la aviación, la gestión del tráfico aéreo, la tecnología y la investigación, así como las prácticas comerciales y la cooperación industrial. En lo que se refiere a los aspectos medioambientales, el acuerdo debe ser coherente con el compromiso de desarrollo sostenible asumido por la UE. Al margen de los beneficios económicos a los que ya se ha hecho referencia, el crecimiento previsto del tráfico aéreo también provocará efectos secundarios no deseados —apreciables especialmente en la calidad del aire y los niveles de ruido alrededor de los aeropuertos— y contribuirá al cambio climático a escala planetaria. Es importante que el acuerdo no merme la capacidad de la UE para aplicar instrumentos reguladores o económicos destinados a atenuar dichos efectos nocivos.

Aunque nuestras miras han de ser ambiciosas, es posible que el desarrollo de un espacio aéreo plenamente abierto con la India sea un proceso prolongado que tenga que avanzar de manera escalonada, a fin de permitir una transición paulatina y la integración de los mercados mediante la aplicación gradual de nuevas normas.

- 5.9 La Comisión determina el alcance del mandato que propone en una Recomendación por separado al Consejo, en la que también figura una propuesta de directrices de negociación.

A tenor de lo anterior, la Comisión propone que se negocie y celebre un acuerdo global de transporte aéreo abierto con la República de la India e invita al Consejo a que la autorice para entablar negociaciones a ese fin en nombre de la Comunidad Europea.

La Comisión colaborará estrechamente con los Estados miembros y todas las partes interesadas para definir y alcanzar los objetivos establecidos en las directrices de negociación.