



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 05.09.2005
COM(2005) 408 final

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN

Desarrollo de una política comunitaria de aviación civil respecto a Australia

1. INTRODUCCIÓN

- 1.1 Tradicionalmente, la regulación del transporte aéreo internacional ha sido objeto de acuerdos bilaterales entre Estados. Sin embargo, las sentencias de «cielos abiertos» dictadas por el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas el 5 de noviembre de 2002 marcaron el inicio de una política exterior de aviación a nivel comunitario.

Como se indica en la Comunicación de la Comisión Europea «Desarrollo de la política exterior comunitaria en el sector de la aviación»¹, los acuerdos entre la Comunidad Europea y determinados terceros países poseerán el considerable valor añadido de generar nuevas perspectivas económicas abriendo al máximo los mercados y las posibilidades de inversión. Además, tales acuerdos constituirán la herramienta más adecuada para garantizar unas condiciones de competencia equitativas, promoviendo la convergencia reglamentaria.

Por lo tanto, la Comisión Europea ha propuesto que se entablen negociaciones orientadas a la conclusión de acuerdos globales de aviación en las principales regiones del mundo, para así aumentar las perspectivas de fomento de la industria europea y garantizar unas condiciones de competencia equitativas, contribuyendo con ello a la reforma de la aviación civil internacional.

- 1.2 En octubre de 2003 Australia solicitó el inicio de negociaciones para celebrar un acuerdo de liberalización del transporte aéreo con la Comunidad Europea. Este país, que se caracteriza por su política económica y de transporte de libre empresa y su estricta normativa reglamentaria, constituye un candidato obvio y prometedor para la celebración de un acuerdo de transporte aéreo de nueva generación con la Comunidad Europea.

Por ello, en su Comunicación «Desarrollo de la política exterior comunitaria en el sector de la aviación» la Comisión señalaba a Australia como posible país prioritario para un acuerdo de ámbito comunitario. En sus Conclusiones sobre la política exterior comunitaria en el sector de la aviación, el Consejo tomó nota explícitamente de Australia como posible candidato para futuras solicitudes de mandatos de negociación global².

- 1.3 Por lo demás, Australia ha dado muestra de su compromiso para reformar el marco por el que se rige el transporte aéreo, conjuntamente con la Comunidad Europea, al rubricar el 7 de abril de 2005 un acuerdo con esta sobre determinados aspectos de los servicios aéreos.

Un acuerdo de liberalización del transporte aéreo con Australia consolidará aún más las buenas relaciones con dicho país, que comparte los objetivos de la Comunidad en cuanto a la reforma del marco por el que se rige el transporte aéreo internacional. El acuerdo reportará beneficios económicos a las compañías aéreas, los aeropuertos, los pasajeros, los transportistas, la industria del turismo y a la economía en su conjunto,

¹ COM(2005) 79 final de 11.3.2005

² Conclusiones del Consejo, de 27 de junio de 2005, sobre el desarrollo de la política exterior comunitaria en el sector de la aviación.

tanto en la Unión Europea como en Australia. Además, lo que es igualmente importante, representará un nuevo paso en el camino que conduce a la reforma a escala internacional del marco regulador por el que se rige el sector del transporte aéreo.

- 1.4 Por consiguiente, con la presente Comunicación la Comisión recomienda que el Consejo la autorice para negociar un acuerdo global de espacio aéreo abierto con Australia, 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 del medio ambiente, la protección de pasajeros y la aplicación de normas de competencia que garanticen unas condiciones equitativas, justas e iguales.

En el curso de los últimos años, los servicios de la Comisión Europea han venido manteniendo unos positivos contactos preliminares con las autoridades australianas (Department of Transport and Regional Services of Australia) que servirán de base sólida para entablar negociaciones oficiales con dicho país.

2. MARCO REGULADOR DE LOS SERVICIOS AEREOS ENTRE LA COMUNIDAD EUROPEA Y AUSTRALIA VIGENTE EN LA ACTUALIDAD

Acuerdos bilaterales de servicios aéreos entre Estados miembros de la UE y Australia

- 2.1 En la actualidad, el transporte aéreo entre Australia y la UE se rige por 15 acuerdos bilaterales de servicios aéreos³, sin que exista ningún fundamento jurídico para los servicios aéreos entre Australia y los otros 10 Estados miembros de la UE.

El marco que regula en la actualidad los servicios aéreos entre la Comunidad y Australia no permite a las líneas aéreas, los pasajeros y los transportistas el pleno disfrute de los beneficios del mercado libre. Los acuerdos bilaterales de servicios aéreos en vigor establecen un marco desequilibrado entre la UE y Australia, pues no todos son igualmente generosos en materia de libertades y capacidades. Estas diferencias entre los acuerdos bilaterales de servicios aéreos celebrados por los Estados miembros con Australia provocan desigualdades en cuanto a las oportunidades que se abren para las compañías aéreas comunitarias.

- 2.2 Como la mayor parte de los acuerdos bilaterales de servicios aéreos, los acuerdos vigentes entre Estados miembros de la UE y Australia imponen restricciones de nacionalidad que el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas considera contrarias al Derecho comunitario. En abril de 2005, la Comisión Europea obtuvo un acuerdo sobre determinados aspectos de los servicios aéreos con las autoridades australianas de aviación («Acuerdo horizontal»)⁴, en el que se sustituyen estas

³ Alemania, Austria, Dinamarca, Finlandia, Francia, Grecia, Irlanda, Italia, Luxemburgo, Malta, los Países Bajos, Polonia, el Reino Unido, la República Checa y Suecia han celebrado acuerdos bilaterales de servicios aéreos con Australia.

⁴ Propuesta de Decisión del Consejo relativa a la firma y aplicación provisional del Acuerdo entre la Comunidad Europea y el Gobierno de Australia sobre determinados aspectos de los servicios aéreos, COM(2005) 264 final.

cláusulas de nacionalidad por una cláusula comunitaria. Dicho acuerdo permite, en principio, a todas las compañías aéreas comunitarias la realización de vuelos a Australia desde cualquier Estado miembro de la UE en el que estén establecidas, en función de la disponibilidad de derechos de tráfico. Debido a los desequilibrios previamente mencionados, hubo que incluir una cláusula específica en el reciente «Acuerdo horizontal» con Australia para evitar la posible elusión de las diversas restricciones bilaterales vigentes en materia de derechos de tráfico.

Marco regulador del transporte aéreo en Australia

- 2.3 En los últimos años, Australia ha introducido importantes cambios en su política de aviación, con el fin de fomentar los desplazamientos, los intercambios comerciales y el turismo. La política de aviación que mantiene Australia contempla la liberalización, con carácter multilateral, tanto de los acuerdos internacionales de servicios aéreos, como de la propiedad de las compañías aéreas y de la aviación internacional.
- 2.4 La asignación de derechos de tráfico a las compañías aéreas australianas en virtud de los acuerdos bilaterales de servicios aéreos compete a un organismo independiente (International Air Services Commission). El objetivo de la asignación de derechos de tráfico es promover la mejora de los resultados económicos mediante la competencia en la prestación de servicios aéreos internacionales⁵.
- 2.5 Australia ha celebrado con 22 países acuerdos de «cielos abiertos» por los que se conceden derechos ilimitados de tráfico para vuelos reservados al transporte de mercancías.

En 1996 Australia y Nueva Zelanda establecieron un mercado único de la aviación (SAM), plenamente realizado en 2002. Tras la creación de dicho mercado único, el número de compañías aéreas con vuelos regulares de pasajeros entre Australia y Nueva Zelanda ha aumentado hasta 12, con el consiguiente incremento significativo en el tráfico de pasajeros. El mercado único de la aviación permite el acceso de las compañías aéreas australianas a los vuelos nacionales en Nueva Zelanda y viceversa.

Dentro del mercado único de la aviación, las compañías de ambos países pueden explotar la capacidad que deseen sin restricciones (incluso en servicios de cabotaje), siempre y cuando cooperen para operar en el mercado interno de Australia o Nueva Zelanda, sean propiedad en un 50% como mínimo de ciudadanos australianos y/o neozelandeses y estén controladas por estos. Las autoridades responsables de la seguridad de la aviación en ambos países también se han avenido al reconocimiento mutuo de toda la certificación relativa a la aviación.

- 2.6 A raíz de la desregulación del mercado australiano en 1990, no hay límites en cuanto a la participación extranjera en la propiedad de las compañías aéreas nacionales, salvo en el caso de *Qantas*. Por consiguiente, se permite que hasta el 100% de las acciones de una compañía aérea nacional australiana esté en manos de personas extranjeras (lo cual incluye a las compañías aéreas extranjeras). Por el contrario, la presencia extranjera en la propiedad de las compañías aéreas internacionales queda

⁵ Sección 3ª de la Ley por la que se crea el organismo independiente (International Air Services Commission Act 1992).

limitada al 49%, para así garantizar que otros países acepten la designación de dichas compañías, habida cuenta de que la mayoría de los acuerdos bilaterales de servicios aéreos siguen aplicando los requisitos tradicionales de propiedad nacional⁶. La legislación australiana establece normas específicas de propiedad y control para la principal compañía aérea internacional del país (Qantas Sale Act 1992), en virtud de las cuales la participación de un único inversor extranjero en la propiedad de la misma queda limitada al 25%. No obstante, el Gobierno australiano estudia en la actualidad la eliminación de las restricciones impuestas a la participación extranjera en la propiedad de Qantas.

- 2.7 La Ley de prácticas comerciales (Trade Practices Act), cuya aplicación está en manos de la Australian Competition and Consumer Commission, prohíbe todo comportamiento anticompetitivo en el sector del transporte aéreo.

La autoridad competente en materia de seguridad de la aviación civil (Civil Aviation Safety Authority) realiza tareas de certificación de aeronaves, concesión de licencias y control de la seguridad, lo cual incluye la inspección de aeronaves extranjeras. Las compañías aéreas registradas en Australia poseen un excelente historial de seguridad.

3. CONSOLIDACION DE LAS RELACIONES ENTRE LA UNION EUROPEA Y AUSTRALIA

- 3.1 Australia y la Unión Europea son socios políticos cercanos, cuya relación se caracteriza por la defensa de valores comunes y la convergencia de los objetivos que persiguen a escala mundial.

La Unión Europea y Australia sellaron el futuro de la cooperación bilateral entre ambas partes mediante su declaración conjunta de 1997, basada en el deseo compartido de promover el sólido desarrollo de una economía mundial basada en los principios de mercado libre y abierto.

- 3.2 En su relación económica, la Unión Europea es el mayor socio comercial de Australia. Las exportaciones de la Unión Europea a Australia, que han registrado un aumento constante, alcanzaron en 2003 un valor de 18.000 millones de euros. En el mismo año, las importaciones procedentes de Australia con destino a la Unión Europea sumaron 9.000 millones de euros. Además, la Unión Europea es el mayor socio comercial de Australia en el sector de los servicios. Los intercambios comerciales entre Australia y la Unión Europea en el sector de los servicios siguen creciendo (en 2003 representaron casi el 40% de los intercambios globales, imputables en buena medida a los servicios de transporte). La Unión Europea es asimismo la principal fuente de inversión extranjera en Australia y el segundo destino principal de las inversiones australianas en el extranjero.
- 3.3 El programa de cooperación entre la Unión Europea y Australia, que fue objeto de revisión en 2004, contempla una estrecha colaboración entre ambos socios para promover la liberalización del transporte aéreo en los foros internacionales pertinentes. Asimismo, y de conformidad con el compromiso mutuamente

⁶ Sección 11A de la Ley sobre navegación aérea (Air Navigation Act 1920).

compartido de liberalización de la aviación, los socios acogen con satisfacción las conversaciones bilaterales en el ámbito del transporte aéreo.

En el encuentro ministerial entre la troika de la UE y Australia celebrado en febrero de 2005, el Gobierno australiano confirmó su interés en celebrar un acuerdo de aviación con la Comunidad, ya que ello contribuiría notablemente a la consolidación de la relaciones bilaterales entre la Unión Europea y Australia.

4. BENEFICIOS ECONOMICOS DE UN ACUERDO GLOBAL DE TRANSPORTE AEREO ENTRE LA COMUNIDAD EUROPEA Y AUSTRALIA

- 4.1 Cada año, los vuelos directos entre la Unión Europea y Australia permiten el transporte de cerca de un millón de pasajeros. En la actualidad, efectúan servicios directos de pasajeros entre la Unión Europea y Australia las siguientes compañías: *Qantas* y *British Airways* (en el marco de un acuerdo de prestación de servicios conjuntos), *Austrian Airlines* y *Virgin Atlantic*. Sin embargo, debido a la distancia, los vuelos entre Europa y Australia requieren una parada intermedia. Por consiguiente, las rutas indirectas con vuelos de conexión desde el Sudeste asiático o la región del Golfo representan una alternativa bastante próxima a los vuelos directos con una escala entre la Unión Europea y Australia.

El transporte de cerca del 50% de los pasajeros que vuelan entre la UE y Australia lo realizan compañías aéreas asiáticas o de Oriente Medio en rutas indirectas⁷. Así pues, cabe cifrar en cerca de 2 millones de pasajeros el mercado anual global de servicios aéreos entre la Unión Europea y Australia. Por ello, Australia constituye uno de los principales mercados de transporte aéreo de larga distancia con que cuenta la Unión Europea.

- 4.2 La mayor parte de los vuelos entre Europa y Australia se realizan efectuando una escala intermedia en Asia. Habida cuenta de que la viabilidad económica de estas operaciones depende de la posibilidad de transportar pasajeros entre la escala intermedia y Australia, los derechos de tráfico de quinta libertad⁸ entre Australia y los puntos intermedios son de especial importancia económica para las compañías aéreas de la UE. Las compañías aéreas de la UE que efectúan vuelos con destino y origen en Australia transportan un importante porcentaje de pasajeros y carga entre Australia, por una parte, y Singapur, Tailandia, Malasia y Hong Kong, por otra.

Beneficios y valor añadido del enfoque comunitario

- 4.3 Aunque es posible que, a corto plazo, la liberalización del transporte aéreo entre la Comunidad Europea y Australia tenga un impacto económico inmediato moderado para la economía de la UE, debido a la escasa proporción que representan los vuelos directos en el mercado UE-Australia, la supresión de restricciones podría aumentar las oportunidades comerciales para las compañías aéreas comunitarias e incrementar

⁷

Fuente: Australian Competition and Consumer Commission (2004).

⁸

Los derechos de quinta libertad son los que permiten a una compañía aérea transportar pasajeros y carga desde otro país a un tercer país en los servicios que inicien en su propio país de origen (por ejemplo, el derecho de una compañía aérea británica a transportar pasajeros entre Singapur y Australia en los vuelos con origen en el Reino Unido).

la importancia de los vuelos directos en dicho mercado. La supresión de todas las restricciones entre la UE y Australia aumentaría la capacidad de las compañías aéreas comunitarias para competir con las compañías aéreas de Extremo Oriente y Oriente Medio, que se han hecho con un porcentaje sustancial del mercado UE-Australia. Con ello, se ofrecería a los pasajeros de la UE un abanico aún más amplio de vuelos a Australia y se abriría la posibilidad de que las compañías aéreas comunitarias aumentaran su presencia en un importante mercado de servicios de larga distancia.

El aumento de los servicios aéreos directos incrementaría los flujos turísticos y comerciales entre la UE y Australia, con las consiguientes repercusiones positivas para la economía de la UE. Este desarrollo de los servicios aéreos entre la UE y Australia también resultaría beneficioso para los aeropuertos, las industrias relacionadas con la aviación y la industria aeronáutica.

4.4 El moderno marco regulador y la política económica y de transporte de libre empresa que aplica Australia hacen de este país un candidato obvio para la consolidación de las relaciones con la Comunidad en el sector de la aviación, en el marco de un espacio aéreo abierto que combine las posibilidades de acceso al mercado con la cooperación y la convergencia en el ámbito reglamentario. El refuerzo de la cooperación UE-Australia en materia de regulación facilitaría los servicios aéreos entre ambas partes.

4.5 Sin embargo, el impacto económico a medio plazo en otros mercados del transporte aéreo es aún más importante que el impacto económico a corto plazo. En un estudio realizado para la Comisión Europea acerca del impacto económico del espacio aéreo abierto UE-EE.UU. se señalaban claramente los beneficios económicos que se derivarían de la apertura de los mercados internacionales de aviación⁹. Cabe esperar que, al verse liberado de las restricciones actuales en cuanto al número de rutas y vuelos semanales, el tráfico aéreo registre un aumento. Con la apertura del acceso a los mercados, las compañías aéreas podrán aprovechar nuevas oportunidades comerciales y ofrecer servicios aéreos en función de la demanda de su clientela. Los flujos de inversión transfronterizos permitirán nuevas mejoras de la eficiencia.

La plena liberalización del transporte aéreo con Australia sólo puede lograrse a nivel comunitario. Habida cuenta de que el Derecho comunitario impone requisitos de propiedad sobre las compañías aéreas de la UE, la Comunidad deberá proceder a la liberalización recíproca de los requisitos de propiedad y control.

Las repercusiones a una escala más amplia sobre las relaciones con otros terceros países en el ámbito del transporte aéreo generarían unos beneficios económicos significativos para la economía europea. Debido a la existencia de un mercado único de la aviación entre Australia y Nueva Zelanda y al elevado nivel de integración ya alcanzado entre ambos países, los beneficios que reportaría el espacio aéreo abierto con Australia se verían incrementados por un mercado combinado más amplio.

Gracias a la creación de mercados abiertos de la aviación:

⁹ The Brattle Group, *The Economic Impact of an EU-US Open Aviation Area*, estudio elaborado para la Comisión Europea, diciembre de 2002.

- las compañías aéreas podrían seguir incrementando su eficiencia y mejorar su competitividad a escala internacional;
- los pasajeros y los transportistas disfrutarían de un abanico de opciones más amplio;
- los aeropuertos, los servicios relacionados con la aviación y la industria aeronáutica se beneficiarían del aumento del transporte aéreo;
- el aumento del tráfico facilitaría un nuevo desarrollo de los flujos comerciales y turísticos.

4.6 Los evidentes beneficios que se podrían derivar de un acuerdo de espacio aéreo abierto con Australia se han visto confirmados en un estudio de evaluación de impacto llevado a cabo por consultores independientes. Si bien es posible que los beneficios económicos inmediatos sean relativamente escasos, debido a la falta de vuelos directos entre la Comunidad y Australia y al grado de acceso al mercado ya existente, las repercusiones económicas de un acuerdo con Australia serían considerables incluso a corto plazo. En este estudio reciente se confirma que el marco regulador y político del transporte aéreo en Australia permitiría a la Comunidad obtener con dicho país un acuerdo tipo del que se derivaría un nivel más elevado de convergencia reglamentaria y que abriría nuevas oportunidades para la industria y los usuarios de la UE. Un espacio aéreo abierto con Australia podría aumentar la competitividad de las compañías aéreas comunitarias frente a los competidores de Extremo Oriente y Oriente Medio en el mercado UE-Australia. También haría posible el incremento de los vuelos directos entre la UE y Australia, permitiendo así una mejor distribución del tráfico aéreo, altamente concentrado hoy día en Londres. Además, podría dar paso a un mayor número de servicios con una escala entre las ciudades de la UE y los destinos australianos, facilitando así los desplazamientos de los pasajeros comunitarios. Por otra parte, el estudio hace hincapié en los considerables beneficios económicos a más largo plazo para la industria europea del transporte aéreo, los usuarios y otros agentes económicos, teniendo en cuenta las repercusiones sobre las relaciones con otros países.

5. CONCLUSIONES: CONSIDERABLE VALOR AÑADIDO DE UN FUTURO ACUERDO UE-AUSTRALIA EN EL AMBITO DEL TRANSPORTE AEREO

5.1 La modernización del marco en el que se inscribe el transporte aéreo entre la UE y Australia ofrece importantes posibilidades para la consolidación de dicha actividad en condiciones de competencia equitativas. Además, permitirá reforzar las ya excelentes relaciones comerciales y políticas que mantienen la UE y Australia.

El modelo para la asociación entre la Unión Europea y Australia en el ámbito del transporte aéreo responde a la ambición de hacer avanzar un programa de reformas a escala internacional. El acuerdo de liberalización del transporte aéreo entre la Comunidad Europea y Australia sustituiría a los acuerdos bilaterales de servicios aéreos actualmente en vigor entre Australia y varios Estados miembros y establecería un marco moderno para la prestación de tales servicios entre ambas partes, caracterizado por la máxima apertura posible del acceso al mercado y la aplicación de una estricta normativa reglamentaria. De este modo, podría servir de paradigma

para establecer una asociación ampliada en materia de transporte aéreo con otros terceros países.

- 5.2 Las negociaciones de un acuerdo de espacio aéreo abierto con Australia tendrían como meta la apertura del acceso al mercado y la creación de oportunidades de inversión. La apertura del acceso al mercado no puede circunscribirse a los derechos de tercera y cuarta libertad, sino que también ha de abarcar los derechos de quinta libertad¹⁰. Los destinos australianos no pueden servirse desde Europa con vuelos directos. Por esa razón, los servicios aéreos entre la UE y Australia se realizan efectuando una escala intermedia en lugares que ya constituyen de por sí mercados importantes (por ejemplo, Singapur, Tailandia o Hong Kong). La prestación de servicios aéreos entre los puntos intermedios y Australia sin los respectivos derechos de tráfico no sería económicamente viable. Por lo tanto, los derechos de quinta libertad en dichos puntos son esenciales para garantizar los beneficios que se podrían derivar del acuerdo.

Varios Estados miembros ya han procedido a una apertura recíproca del acceso al mercado con Australia. Sin embargo, determinados Estados miembros todavía no han logrado un grado elevado de acceso a dicho mercado. Este desequilibrio ha provocado desigualdades entre las compañías aéreas comunitarias que no son coherentes con la igualdad de oportunidades de que gozan en el mercado único. La existencia de un acuerdo global de transporte aéreo de ámbito comunitario dotaría de mayor coherencia a las relaciones que la Comunidad mantiene con Australia y garantizaría a todas las compañías aéreas comunitarias los mismos derechos y oportunidades para la prestación de servicios aéreos con destino a dicho país. Las negociaciones a nivel comunitario podrían abrir las puertas a una liberalización completa. En sus recientes negociaciones bilaterales con Estados miembros, Australia hizo saber que la plena liberalización del acceso al mercado (incluyendo los derechos de séptima y octava libertad) sólo podría llevarse a cabo con la Comunidad en su conjunto y no con Estados miembros aislados¹¹.

Con dicho acuerdo se abrirían, además, nuevas oportunidades comerciales para las compañías aéreas de los Estados miembros que no gozan en la actualidad de ningún derecho de transporte aéreo hacia Australia o desde ese país. El acuerdo de transporte aéreo a nivel comunitario también ofrecería a las compañías aéreas de menor tamaño la posibilidad de ampliar su red a Australia. Aunque la demanda de tráfico entre diversos Estados miembros y Australia podría no bastar necesariamente para hacer que los vuelos directos fueran viables desde el punto de vista comercial, las compañías aéreas podrían obtener beneficios mediante la realización de vuelos en código compartido con destino y origen en aquel país.

¹⁰ La tercera libertad es el derecho a transportar pasajeros y carga desde la UE a Australia. La cuarta libertad es el derecho a transportar pasajeros y carga desde Australia a la UE. La quinta libertad es el derecho a transportar pasajeros y carga a Australia, desde un punto intermedio, en servicios que se inicien en la UE.

¹¹ La séptima libertad es el derecho a transportar pasajeros y carga entre dos países distintos del país de origen de la compañía aérea (lo que permitiría, por ejemplo, que una compañía comunitaria efectuara vuelos entre Australia y Nueva Zelanda). La octava libertad es el derecho a transportar pasajeros y carga en las rutas nacionales de un tercer país.

El acuerdo UE-Australia permitiría a la industria europea del transporte aéreo sacar provecho de la mayor apertura del acceso al mercado de vuelos hacia Australia y desde dicho país. La supresión de las restricciones existentes ayudaría a esta industria a competir con las compañías aéreas de Extremo Oriente y Oriente Medio, que se han hecho con un porcentaje sustancial del mercado UE-Australia. La sustitución de los vuelos indirectos a través de la región del Golfo o del Sudeste asiático por nuevos vuelos comunitarios directos beneficiaría a los aeropuertos de la UE. El acuerdo de espacio aéreo abierto haría posible que la industria europea del transporte aéreo invirtiera en Australia y se beneficiara de los capitales procedentes de dicho país. Gracias al mismo, las compañías europeas de transporte de mercancías estarían en condiciones de establecer rutas internacionales en Asia y el Pacífico, incrementando con ello la eficiencia de sus operaciones, y podrían ofrecer servicios para satisfacer las necesidades de sus clientes de todo el mundo, sin verse limitadas por la necesidad de combinar los derechos otorgados en virtud de acuerdos bilaterales. La apertura de los mercados y el aumento consiguiente de la competencia en las rutas entre Europa y Australia reportarían beneficios adicionales para los pasajeros y los transportistas europeos.

- 5.3 Los mercados abiertos han de contar con un marco que garantice la competencia leal y la aplicación de normas estrictas de seguridad y protección de la aviación y el medio ambiente. Por lo tanto, el acuerdo tendría que mantener y reforzar, de igual modo, una normativa muy rigurosa de seguridad y de protección de la aviación y el medio ambiente en los servicios aéreos entre la Unión Europea y Australia, además de establecer unas condiciones equitativas de competencia para evitar el falseamiento de esta.

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 en la proximidad 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.

La salvaguardia de la libre competencia es otro elemento clave para los mercados abiertos de la aviación. Al permitir alcanzar unos niveles de convergencia reglamentaria más elevados, el acuerdo global de transporte aéreo entre la Comunidad y Australia garantiza unas condiciones equitativas de competencia que eviten el falseamiento de esta.

Australia está bien preparada para alcanzar un elevado nivel de convergencia reglamentaria con la Comunidad, por lo que las perspectivas en este campo son excelentes.

Esta convergencia reglamentaria sólo podrá lograrse a nivel comunitario, ya que los acuerdos bilaterales no garantizan la necesaria cooperación en la materia. El acuerdo UE-Australia debería establecer mecanismos de cooperación que garanticen el respeto de las normas en él contenidas y su desarrollo subsiguiente.

Esta asociación puede desarrollarse progresivamente con vistas al establecimiento de un espacio aéreo abierto entre la Comunidad Europea y Australia. Los contactos preliminares han puesto de manifiesto que Australia comparte las aspiraciones de la Comunidad, por lo que respecta al establecimiento de un marco modernizado para la prestación de servicios aéreos internacionales, libre de las restricciones actuales y que permita proporcionar servicios a escala mundial. Los resultados de la nueva asociación aquí propuesta constituirían un llamamiento claro para que otros terceros países se sumen a la dinámica de creación de un marco internacional más flexible para el transporte aéreo.

5.4 Las repercusiones económicas positivas de un acuerdo de transporte aéreo con Australia se verían incrementadas por la celebración de otros acuerdos similares con los países de Asia que actúan como principales puntos de escala. Por consiguiente, esta nueva asociación entre la Unión Europea y Australia debería estar abierta a otros países que pudieran desear sumarse a ella.

5.5 El sector de la aviación civil abre considerables oportunidades para consolidar la cooperación de sector del transporte, con los consiguientes beneficios mutuos para Australia y la UE.

En consideración de lo anteriormente expuesto, la Comisión Europea recomienda que el Consejo la autorice para iniciar negociaciones con Australia, al objeto de celebrar un acuerdo global de transporte aéreo.

5.6 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.