



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 11.03.2005
COM(2005) 79 final

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN

Desarrollo de la política exterior comunitaria en el sector de la aviación

{SEC(2005) 336}

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN

Desarrollo de la política exterior comunitaria en el sector de la aviación

I. EL NUEVO CONTEXTO

1. Las sentencias dictadas por el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas el 5 de noviembre de 2002 en los asuntos denominados «de cielo abierto»¹, supusieron el punto de partida de una política exterior de la Comunidad (CE) en el sector de la aviación que la presente Comunicación se propone desarrollar, teniendo muy presentes los intereses económicos en juego para la industria europea.

Esta jurisprudencia consolida las competencias comunitarias en materia de servicios aéreos internacionales. Tradicionalmente, estos servicios estaban regulados por acuerdos bilaterales entre Estados, pero ahora, con la CE, entra en escena un nuevo protagonista esencial en las relaciones exteriores del sector.

2. Se ha optado por una fórmula progresiva para garantizar el éxito de este cambio. En dos Comunicaciones² publicadas tras las sentencias, la Comisión Europea presentaba orientaciones y mecanismos para responder a esta nueva situación desde los puntos de vista jurídico y político. Desde entonces, las Instituciones y los Estados miembros han ido desarrollando métodos de actuación y cooperación en el sector del transporte aéreo internacional.

En el plano jurídico, las sentencias «de cielo abierto» significan que los Estados miembros no pueden actuar solos en la negociación de acuerdos de servicios aéreos internacionales; de ahora en adelante, dichos servicios deben ser considerados materia de interés común de la CE. Así, en primer lugar, los 2000 acuerdos bilaterales actualmente en vigor habrán de adaptarse al Derecho comunitario, para lo cual será necesaria una nueva complementariedad entre Estados miembros y Comunidad so pena de paralizar a todo el sector y, sobre todo, a los operadores.

Desde el punto de vista económico y político, el establecimiento de una política exterior en el sector de la aviación tiene como telón de fondo la voluntad de la CE de apoyar la reforma de la aviación civil internacional mediante una intervención bilateral y multilateral que garantice mayor flexibilidad y apertura. Ello supone, concretamente, desarrollar acuerdos no ya entre Estados miembros y terceros países, sino entre la CE y esos países, de acuerdo con dos objetivos indisociables:

- *Generar nuevas perspectivas económicas abriendo al máximo los mercados y las posibilidades de inversión.* Como ocurrió en el caso del mercado interior, es de esperar que este planteamiento tenga efectos positivos tanto para los usuarios, que disfrutarán de servicios mejores, más variados y menos caros, como para los operadores, a los que se ofrecerán nuevas oportunidades y mayor competitividad. Por último, la apertura económica catalizará sin lugar a dudas la innovación en beneficio de todo el sector.

¹ Asuntos C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 y C-476/98.

² COM (2002) 649 final de 19.11.2002 y COM (2003) 94 final de 26.2.2003.

- *Garantizar condiciones de competencia equitativas*, promoviendo la convergencia reglamentaria de las condiciones económicas de explotación de los mercados (aplicación del Derecho de competencia, subvenciones públicas o normas más específicamente vinculadas a la aviación como los sistemas de reserva, la asistencia en tierra, etc.) o de la normativa social, ambiental, de seguridad o de protección.

Estas dos facetas se refuerzan mutuamente para formar un modelo ambicioso y equilibrado, que se convierte en un referente para la CE a la hora de abordar las relaciones aéreas internacionales. No es, empero, un modelo intangible: cada acuerdo que se proponga deberá elaborarse en función de cada caso concreto para adecuarse a los intereses mutuos de las partes y entrañar un auténtico valor añadido, especialmente en función de:

- la importancia de la asociación prevista desde los puntos de vista económico y político,
- el grado de apertura de los mercados,
- el entorno reglamentario ya desarrollado, en particular la política aplicada para garantizar una competencia equitativa.

Este programa debe desarrollarse, además, garantizando una sinergia total con la promoción del desarrollo sostenible del sector aéreo. Si actúa con una sola voz, la Comunidad se encontrará en inmejorables condiciones para luchar contra los efectos negativos del crecimiento del transporte aéreo en el medio ambiente, especialmente en lo que respecta al cambio climático³.

3. Esta política se basa tanto en el éxito cosechado por la CE en el sector del transporte aéreo interno como en su capacidad sin par de aceptar los desafíos externos, que son un componente esencial de la prosperidad de su sector aéreo.

El contexto económico habla claramente a favor de este enfoque con un crecimiento continuo del tráfico internacional en el futuro, tanto más cuanto que la CE ya ocupa un lugar importante en el paisaje aéreo mundial [véase SEC(2005) 336]. Además, la industria aeronáutica, aun teniendo sus propios imperativos y características, no puede mantenerse más tiempo aislada del resto de los operadores, que participan plenamente en la economía global. Su capital ha de internacionalizarse, su competitividad debe crecer gracias a una competencia de alcance mundial y sus servicios fuera de la CE deben crecer en número y calidad, lo cual redundará en beneficio de los usuarios.

En el plano interno, se aplica en estos momentos una política que abarca el conjunto de las condiciones económicas, sociales y ambientales del transporte aéreo. Su objetivo es la competitividad sostenible del transporte aéreo propugnada en el proceso de Lisboa. Al mismo tiempo que liberalizaba el mercado, la CE estableció

³ Se han previsto varios instrumentos económicos potenciales para contrarrestar los efectos que tendrá el crecimiento del transporte aéreo en el medio ambiente. La Comisión publicará en los próximos meses una comunicación en la que examinará más detalladamente las principales opciones y posibles soluciones.

un marco reglamentario, en la actualidad prácticamente completo, con miras a un funcionamiento eficaz y seguro de la aviación civil. Cabe citar el primer texto sobre protección en el sector aéreo de 2002⁴, la creación de la Agencia Europea de Seguridad Aérea⁵ o la ambiciosa iniciativa de navegación aérea tomada en 2004 para crear el cielo único europeo⁶.

Con todo, queda por colmar una laguna importante: a pesar de que la CE domine actualmente el comercio internacional gracias a la política comercial común, el mercado aéreo unificado por la política común de transportes no cuenta con una dimensión exterior suficiente. Huelga decir que el éxito del mercado interior, y el de la aviación en particular, depende tanto de su realización interna como de su proyección externa⁷. Sin ésta última, se corre el riesgo no sólo de comprometer el desarrollo de la política interna, sino también de menoscabar la competitividad de la industria europea.

El transporte aéreo es uno de los sectores en los que, hasta ahora, la CE no ha ejercido plenamente su capacidad de representación y de negociación⁸. Y, sin embargo, no hemos de olvidar la posición privilegiada que ocupa para:

- Lograr el reconocimiento del marco reglamentario por ella desarrollado a lo largo de quince años, gracias al cual ha adquirido una experiencia sin equivalentes en el campo de la aviación civil. Este nuevo modelo de integración regional abre perspectivas únicas de cooperación con otras regiones del mundo.
- Ejercer, unida y con una sola voz, una considerable influencia en las relaciones exteriores, en la política comercial y en otros ámbitos en que sus relaciones bilaterales registran una continua progresión en todo el mundo, con asociaciones estrechas y equilibradas.
- Ofrecer políticas complementarias variadas a sus socios en los campos de la cooperación en el desarrollo, las asociaciones de desarrollo tecnológico o la asistencia técnica.

II. PLANTEAMIENTO COMUNITARIO

Según las sentencias «de cielo abierto», hay tres ámbitos de competencia comunitaria exclusiva: los sistemas informatizados de reserva, las tarifas intracomunitarias y las franjas horarias, cada uno de los cuales está íntegramente regulado por la normativa comunitaria. De hecho, actualmente se dispone de un acervo mucho más amplio, lo cual tiene un impacto concreto en el campo de la política exterior de aviación. Por

⁴ Reglamento (CE) n° 2320/2002 de 16.12.2002 (DO L 355 de 30.12.2002).

⁵ Reglamento (CE) n° 1592/2002 de 15.7.2002 (DO L 243 de 27.9.2002).

⁶ Reglamentos (CE) n° 549/2004 de 10.3.2004 (Reglamento marco), n° 550/2004 de 10.3.2004 (suministro de servicios), n° 551/2004 de 10.3.2004 (espacio aéreo), n° 552/2004 de 10.3.2004 (interoperabilidad) (DO L 96 de 31.3.2003).

⁷ El Libro Blanco sobre la política europea de transportes (COM (2001) 370 final) subraya la imperativa necesidad de que la Unión desarrolle «una dimensión exterior del transporte aéreo que tenga en cuenta la importancia del acervo en el ámbito interior».

⁸ La Comisión insistió en la urgencia de poner remedio a esta insuficiencia en el plano multilateral proponiendo en 2002 la adhesión de la CE a la Organización de Aviación Civil Internacional (SEC (2002) 381 final).

ejemplo, la correspondencia entre derecho de tráfico y franja horaria, que es de competencia comunitaria, es un aspecto importante en una negociación. Asimismo, las cláusulas sobre protección y seguridad del transporte aéreo de un acuerdo han de negociarse de forma coherente con el acervo comunitario en estos sectores.

Como es natural, el reconocimiento de este conjunto de competencias comunitarias en el plano exterior ha suscitado incomprensión y dificultades tanto entre los Estados miembros como entre los terceros países, acostumbrados desde hace medio siglo a tratar estas cuestiones a escala nacional y bilateral. Con todo, la ineluctable transición de las relaciones basadas en acuerdos bilaterales a una política organizada a escala comunitaria se va aceptando paulatinamente, aun cuando la Comisión se haya visto obligada a mantener o incoar procedimientos de infracción ante situaciones persistentes de ilegalidad.

La finalidad de la política comunitaria sigue siendo, ante todo, extraer las debidas consecuencias de la jurisprudencia «de cielo abierto» y velar en general por la conformidad con el Derecho comunitario de todos los acuerdos de servicios aéreos internacionales entre Estados miembros y terceros países. Pero el verdadero instrumento a largo plazo de esta política debe ser la conclusión de ambiciosos acuerdos entre la CE y sus socios en la escena internacional. La negociación de un acuerdo con los Estados Unidos es una primera etapa esencial, a la que habrán de seguir otros acuerdos en función de los intereses de la industria aérea europea.

1. **Adecuación al Derecho comunitario de los acuerdos bilaterales vigentes**

Este objetivo, planteado por la jurisprudencia de «cielo abierto», es imperativo para la CE y sus Estados miembros, aunque también para los terceros países interesados, el sector aéreo europeo y los usuarios. Y lo es por dos motivos:

- Para garantizar los mismos derechos a todos los operadores comunitarios fuera de la Unión en virtud del principio de no discriminación consolidado por el Tratado CE, aunque también para fortalecer la industria europea facilitando la aproximación entre las compañías.
- Para evitar que, debido a la inseguridad jurídica, las relaciones comerciales basadas en estos acuerdos se tambaleen e incluso se rompan en caso de mantenerse el *statu quo*.

Por tanto, se ha de alcanzar debidamente dicho objetivo en plazos razonables. A tal fin, se debe fomentar una complementariedad entre los instrumentos disponibles que garantice mayor flexibilidad y eficacia.

1.1. **El primer instrumento es la negociación bilateral por parte de un Estado miembro** en el marco del Reglamento (CE) n° 847/2004⁹, que prevé la inserción en el acuerdo de que se trate de cláusulas estándar que reflejen la competencia comunitaria.

⁹ Reglamento (CE) n° 847/2004, de 29 de abril de 2004, sobre la negociación y aplicación de acuerdos de servicios de transporte aéreo entre Estados miembros y terceros países (DO L 157 de 30.4.2004).

Esta fórmula permite adecuar los acuerdos existentes durante los contactos regulares que mantienen los Estados miembros con sus socios. De este modo es posible aunar continuidad y desarrollo de los servicios aéreos internacionales sin menoscabo del nuevo marco comunitario en este ámbito.

Las cláusulas estándar establecidas por el Reglamento fueron elaboradas conjuntamente por la Comisión y los Estados miembros. En aras de la flexibilidad, también está previsto un examen mediante el procedimiento de comitología de las situaciones en que no se hayan podido incluir dichas cláusulas en un acuerdo. En tales casos, puede autorizarse la conclusión de los acuerdos que no perjudiquen a los objetivos de la política común de transportes de la CE ni vulneren el Derecho comunitario. Con todo, un acuerdo que no incluya la cláusula de designación comunitaria (merced a la cual todo transportista comunitario con residencia legal en el territorio del Estado miembro en cuestión puede ser designado para operar en virtud de dicho acuerdo) puede comprometer los objetivos de esta política común, ya que, al vulnerar el principio de libre establecimiento previsto en el artículo 43 del Tratado CE, ese acuerdo mantiene entre compañías comunitarias una discriminación basada en la nacionalidad que perpetúa diferencias anormales de acceso a los mercados exteriores.

Se han introducido enmiendas en unos cincuenta acuerdos bilaterales entre los Estados miembros y terceros países. Quedan, sin embargo, numerosos acuerdos que han de ser adaptados para que sean conformes al Derecho comunitario.

- 1.2. **El segundo instrumento es la negociación bilateral a escala comunitaria en el marco del mandato denominado «horizontal»**, que permite integrar mediante un acuerdo negociado por la Comisión las cláusulas estándar necesarias en el conjunto de los acuerdos celebrados entre los Estados miembros y un tercer país determinado.

Este tipo de acuerdo presenta la ventaja de ahorrar al tercer país, gracias a una sola y única negociación, una serie de negociaciones individuales con los Estados miembros a los que está vinculado. De este modo se restablece rápidamente la seguridad jurídica y las relaciones comerciales pueden desarrollarse sin obstáculos. Un acuerdo horizontal no afecta a los derechos de tráfico ni al equilibrio de los acuerdos celebrados con los Estados miembros.

Con seis negociaciones satisfactoriamente concluidas (con Chile, Georgia, Líbano, Azerbaiyán, Croacia y Bulgaria) y una serie de negociaciones planificadas, las condiciones parecen propicias para seguir progresando a un ritmo más sostenido.

- 1.3. Sin perjuicio de las anteriores consideraciones, la Comisión, como garante de los Tratados, velará por el pleno respeto del Derecho comunitario y, en especial, por la conformidad de los acuerdos existentes.

Con todo, la envergadura de esta labor requiere un auténtico tándem que utilice todos los instrumentos disponibles de forma pragmática y a la vez voluntarista. Es preciso agotar todos los medios de manera coordinada para no tener que reconocer prematuramente un fracaso que tendría graves consecuencias jurídicas y económicas en las relaciones entre Estados miembros y terceros países. En particular, si surgen dificultades en sus negociaciones, los Estados miembros deberán apoyar a la

Comisión con miras a celebrar acuerdos horizontales que legalicen sus relaciones con un tercer país.

Así, no sólo los progresos alcanzados por los Estados miembros a fuerza de tenacidad con un creciente número de terceros países, sino también los avances logrados por la Comisión mediante acuerdos horizontales o globales serán elementos importantes que facilitarán la aplicación del Reglamento (CE) nº 847/2004.

2. Progresiva conclusión de acuerdos ambiciosos entre la Comunidad y terceros países

En junio de 2003 se otorgó un primer mandato a la Comisión para que negociara un acuerdo global con los Estados Unidos. La conclusión de este acuerdo sigue siendo prioritaria, pues consolidaría la integración de los dos principales mercados aéreos del mundo y constituiría un hito en el camino hacia un nuevo marco regulador de la aviación civil internacional.

Las conversaciones mantenidas hasta el momento han hecho posibles algunos avances, especialmente la aceptación de la cláusula de designación comunitaria (es decir, la posibilidad de que todas las compañías europeas vuelen hacia los Estados Unidos desde cualquier aeropuerto europeo), así como la creación de un marco que permita la convergencia reglamentaria, sobre todo en materia de seguridad, y una mayor cooperación en la aplicación del Derecho de competencia.

Ahora bien, de los acuerdos bilaterales existentes entre algunos Estados miembros y los Estados Unidos se deriva un desequilibrio de partida y ha resultado imposible restablecer una situación más favorable a los intereses comunitarios. Los operadores estadounidenses disfrutan de acceso al mercado interior de la aviación de la CE, pero todavía no está claro que las compañías comunitarias gocen de derechos equivalentes en los Estados Unidos.

Tras una serie de consultas técnicas llevadas a cabo durante un período marcado por las elecciones estadounidenses, la Comisión tiene previsto proseguir los debates de fondo basándose en las conclusiones del Consejo de Transportes de junio de 2004, con el fin de lograr un acuerdo más equilibrado.

Se han confiado otros mandatos de negociación a la Comisión con miras a la celebración de acuerdos con Rumanía, Bulgaria, los países de los Balcanes occidentales y Marruecos, cuyo ambicioso contenido pretende superar los aspectos comerciales para aspirar a una mayor cooperación entre las partes.

Estos primeros mandatos prefiguran:

- Un espacio aéreo común con los países vecinos
- La conclusión de acuerdos globales con otras regiones del mundo que presentan un claro interés para la industria europea.

2.1. Creación de un espacio aéreo común con los países vecinos

Al dedicar sus primeras propuestas, después de a los Estados Unidos, a los países vecinos de la Unión ampliada, la Comisión¹⁰ reflejaba la prioridad evidente que concede a estos países por motivos económicos (sus mercados están dirigidos principalmente a la CE), aunque también de política aérea (mayor eficacia, seguridad y protección de las operaciones) y como contribución sectorial a la política de vecindad de la Unión.

La gran variedad de países interesados aconseja distinguir entre diferentes grupos. A fin de cuentas, el objetivo es lograr en 2010 un espacio aéreo común que reúna a la CE y al conjunto de socios situados en sus fronteras meridional y oriental. Sus partes compartirán las mismas normas de explotación de mercados no sólo desde el punto de vista económico, sino también en materia de tráfico aéreo, seguridad o protección aérea.

- 2.1.1. El primer grupo corresponde a los países que participan en actividades de cooperación paneuropea en el campo de la aviación y se encuentran en una situación de preadhesión a la CE. Con ellos se debería firmar un acuerdo aéreo completo basado en el mercado interior de la aviación. Al igual que en las anteriores ampliaciones, este esfuerzo previo de aproximación ayudaría a estos socios a preparar su adhesión impulsando las reformas económicas y administrativas necesarias. Se adoptaría la fórmula basada en el Espacio Europeo Aéreo Común (EEAC). Ya se han reanudado las negociaciones con Rumanía, Bulgaria y los Balcanes occidentales, y se espera que Turquía también participe en ellas.
- 2.1.2. El segundo grupo está integrado por los países que bordean la frontera mediterránea, con los que, en el marco del proceso de Barcelona, la UE ya mantiene relaciones muy estrechas. La Comisión recomienda firmar con ellos acuerdos aéreos euromediterráneos cuyos principales objetivos sean la apertura de los mercados y condiciones equitativas de explotación, aunque también más seguridad, protección y respeto del medio ambiente, así como el apoyo a estos países en el desarrollo de su sector aéreo. En cuanto las negociaciones de un acuerdo de este tipo con Marruecos se encuentren bien encaminadas, se procurará establecer sin demora una asociación similar con los demás vecinos mediterráneos de la CE, que se habrá de negociar en un marco global, aun cuando tal vez deban tenerse en cuenta las características específicas de determinados países.
- 2.1.3. **Rusia** constituye una prioridad no sólo como país vecino, sino también por una serie de motivos que le son propios tanto en el plano económico como político. Con el 75 % del tráfico exterior de pasajeros dirigido hacia la CE, dicho país ha de recibir como propuesta un acuerdo amplio con varios capítulos específicos que tengan por objeto la apertura económica y la cooperación para así acercar los mercados y desarrollar el potencial industrial. Tal acuerdo puede seguir la senda del Acuerdo de Asociación y Cooperación de 1994 y del objetivo fijado en 2003 de crear con este país cuatro espacios comunes, entre ellos un espacio económico común. Asimismo, gracias a él se podría poner punto final a un contencioso perjudicial para la industria europea, estableciendo de qué modo se han de suprimir los pagos por los derechos de sobrevuelo de Siberia, tal y como quedó establecido en el marco de las negociaciones para la adhesión de Rusia a la Organización Mundial del Comercio.

¹⁰ COM (2004) 74 final de 9.2.2004.

Si la Comisión presenta ahora una recomendación para que se la autorice a mantener negociaciones con Rusia, en el momento oportuno se podrían proponer negociaciones con otros países, basadas en un análisis específico:

- 2.1.4. La continua evolución del sector aéreo de otros países vecinos (Ucrania, Moldavia, Belarús, Georgia, Azerbaiyán y Armenia) abre igualmente horizontes para su progresiva integración en el espacio aéreo común, coincidiendo con la reforma de su aviación civil. Con el tiempo, los acuerdos pueden evolucionar hacia un modelo basado en el EEAC. Apoyarían esta perspectiva las posibilidades de cooperación técnica e industrial, unidas a los beneficios que reportaría a esos países la adopción de normas más rigurosas inspiradas en la normativa comunitaria.
- 2.1.5. Al mismo tiempo, hay que consolidar las relaciones aéreas con Asia central (Uzbekistán, Kazajistán, Kirguistán, Tayikistán y Turkmenistán), tomando como punto de partida acuerdos horizontales. Dado el interés que revisten para el modelo europeo en este campo, es probable que la Comisión se plantee proponer un programa de negociación más ambicioso. Éste sería también un medio de actuar de común acuerdo frente a los problemas concretos que puedan plantear a los Estados miembros sus servicios aéreos con esos países.

2.2. Conclusión de acuerdos aéreos globales con determinadas regiones

- 2.2.1. La necesidad de fomentar la cooperación aérea con terceros países no se limita a las relaciones trasatlánticas. En el sector de la aviación, un planteamiento demasiado polarizado y fragmentado de las relaciones exteriores entorpece el desarrollo de la industria europea y del mercado interior.

Merecen la atención inmediata de la CE otras zonas del mundo en plena expansión, con las que una asociación global a corto plazo impulsaría anticipadamente la intensificación de las actividades económicas prevista para los próximos veinte años. La industria aérea considera muy importantes estos acuerdos, ya que les ofrecen la perspectiva de unos mercados internacionales más abiertos en condiciones equitativas. Algunos de los terceros países en cuestión examinan ya con interés la posibilidad de establecer nuevas relaciones aéreas con la CE.

Cualquier futura propuesta se deberá basar en un análisis de los distintos casos que permita establecer los beneficios previstos y las condiciones de una asociación ventajosa y equilibrada para ambas partes. Son tres las consideraciones, estrechamente vinculadas, que habrán de tenerse muy presentes a la hora de tomar decisiones y determinar el contenido de las negociaciones:

- La importancia económica y las perspectivas de crecimiento y de mayor acceso para la CE en un mercado dado
- La necesidad de establecer conjuntamente un marco competitivo equitativo
- La ventaja que supone una convergencia reglamentaria inspirada en la experiencia de integración económica regional de la CE, impulsada por actividades de cooperación técnica, tecnológica e incluso industrial beneficiosas para todo el sistema de transporte aéreo.

- 2.2.2. **La región asiática** requerirá un esfuerzo especial en los próximos años.

Esta afirmación es especialmente aplicable a China e India. Según las principales compañías europeas, la política comunitaria ha de centrarse en estos dos socios¹¹. Se prevé que estos dos gigantes de la región asiática, impulsados por las mayores poblaciones del mundo y por economías en fuerte expansión, registren un crecimiento sostenido del transporte aéreo de pasajeros (aproximadamente un +9 % anual en el caso de China y un +6 % anual en el de India de aquí a 2007)¹². Estos países, que cuentan con mercados grandes aunque ampliamente protegidos, están llevando a cabo una reforma de sus sectores aéreos que aúna apertura y modernización, objetivos que pueden verse respaldados por la cooperación con la CE.

Además de los aspectos económicos que pueden abarcar los acuerdos aéreos, convendrá examinar atentamente diversos tipos de cooperación técnica y tecnológica, sobre todo en materia de seguridad o de navegación aérea, con dos países que se afanan por disponer de una aviación civil moderna, eficaz y segura.

También conviene establecer relaciones de asociación con dos prósperos mercados como son Japón y Corea del Sur.

En la zona Asia-Pacífico, las peticiones de algunos terceros países a favor de mercados más abiertos con la CE (Australia, Nueva Zelanda y Singapur) se deberán estudiar cuidadosamente en función de sus consecuencias económicas, de las condiciones de competencia y del objetivo a largo plazo de reforma del marco regulador del transporte aéreo internacional.

- 2.2.3. Hay otros **terceros países** con los que mantener negociaciones sobre el sector aéreo podría reportar a la CE ventajas económicas o políticas.

En el continente norteamericano cabe citar a México, con un mercado aéreo para el que se augura una gran progresión, y a Canadá, con un mercado desarrollado y no poco importante, países con los que a corto plazo se podrían estrechar lazos sobre el Atlántico. En Sudamérica, Chile da muestras de querer intensificar rápidamente su relación con la CE y de su voluntad de flexibilizar la regulación internacional de los servicios aéreos.

Por otra parte, merced a la cooperación regional, especialmente con África, se podría compartir la experiencia del mercado interior y consolidar los intercambios de conocimientos reglamentarios y operativos, la transferencia tecnológica y la asistencia técnica en todos los ámbitos de la aviación civil con los organismos regionales interesados.

- 2.2.4. Para llevar a buen término las negociaciones aéreas comunitarias es esencial una cooperación de calidad entre Estados miembros y Comisión que ponga en común los conocimientos y la experiencia de todos. Igual importancia reviste la relación con la industria aérea europea, que la Comisión quiere consolidar mediante el intercambio continuo y transparente de información con las partes interesadas en cada etapa.

¹¹ AEA, «*Future developments in international air transport to and from the EU – An AEA perspective*», octubre de 2004.

¹² IATA Passenger Forecast 2003-2007.

III. CONCLUSIÓN

Además de la adecuación de los acuerdos bilaterales existentes, a través de una mayor complementariedad entre los instrumentos disponibles y una coordinación activa entre Estados miembros y Comisión, el plan de trabajo para llevar a la práctica la política exterior comunitaria en el sector de la aviación se basa en dos objetivos complementarios:

- **Creación en 2010 de un espacio aéreo común** del que formen parte la CE y el conjunto de los socios situados en sus fronteras meridional y oriental, y que tenga como objetivo una mayor integración económica y normativa de los mercados aéreos de esta zona.
- **Entablar a corto plazo negociaciones orientadas a la conclusión de acuerdos globales en las principales regiones del mundo** para así aumentar las perspectivas de fomento de la industria europea en condiciones de competencia equitativas en los mercados mundiales más dinámicos y contribuir a la reforma de la aviación civil internacional.

Este programa consta de varias etapas a corto plazo:

- Negociar a un ritmo sostenido acuerdos horizontales que completen y agilicen la adecuación de los acuerdos existentes al Derecho comunitario lograda por los Estados miembros en sus relaciones bilaterales.
- Iniciar nuevas negociaciones con miras a firmar acuerdos globales, empezando por China y Rusia.
- Concluir los acuerdos en vías de negociación, especialmente con los Estados Unidos.