



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 11.03.2005
COM(2005) 79 final

COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO

Desenvolver a agenda da política externa comunitária no sector da aviação

{SEC(2005) 336}

COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO

Desenvolver a agenda da política externa comunitária no sector da aviação

I. O NOVO CONTEXTO

1. Os chamados acórdãos «de céu aberto»¹ do Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias, de 5 de Novembro de 2002, assinalaram o ponto de partida de uma política externa da Comunidade (CE) no sector da aviação que a presente comunicação pretende desenvolver, tendo em conta os desafios económicos que se colocam para a indústria europeia.

Esta jurisprudência afirma a existência de competências comunitárias em matéria de serviços aéreos internacionais. Tradicionalmente, estes serviços eram regulados por acordos bilaterais entre Estados, surgindo assim a CE como um novo e importante protagonista nas relações externas do sector da aviação.

2. Para conseguir esta alteração, foi adoptada uma abordagem progressiva. Em duas comunicações² subsequentes aos acórdãos, a Comissão Europeia definiu orientações e mecanismos destinados a dar resposta a esta nova situação quer a nível jurídico quer político. Desde então, as instituições e os Estados-Membros desenvolveram modos de acção e cooperação em matéria de transporte aéreo internacional.

Na perspectiva jurídica, os acórdãos «de céu aberto» implicam que os Estados-Membros não podem agir de forma isolada na negociação de acordos de serviços aéreos internacionais; estes serviços devem doravante considerar-se como objecto de interesse comum da CE, o que significa, em primeiro lugar, que os 2000 acordos bilaterais em vigor devem ser adaptados para darem cumprimento ao direito comunitário. Para esse efeito, deve ser criada uma nova complementaridade entre os Estados-membros e a Comunidade, sob pena de paralisar cada um deles, e sobretudo os operadores.

Na perspectiva económica e política, a criação de uma política externa da aviação deve-se à vontade da CE de apoiar a reforma da aviação civil internacional, concedendo-lhe mais flexibilidade e abertura, através de uma acção bilateral e multilateral. Concretamente, isto implica a conclusão de acordos, já não entre Estados-Membros e países terceiros, mas entre a CE e esses países, com base numa dupla agenda indissociável:

- *criar novas perspectivas económicas através da mais ampla abertura possível dos mercados e das possibilidades de investimento.* À semelhança do mercado interno, esta abordagem deverá ter efeitos positivos quer para os utilizadores, que poderão beneficiar de serviços melhores, mais variados e menos onerosos, quer para os operadores, que ganharão novas oportunidades e uma competitividade reforçada. Por último, a abertura económica deverá servir de catalisador para a inovação, beneficiando todo o sector;

¹ Processos C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98, C-476/98

² COM (2002) 649 final (19/11/02) e COM (2003) 94 final (26/02/03)

- *garantir condições de concorrência equitativas*, ou seja, promover a convergência da regulamentação, quer se trate das condições económicas de exploração dos mercados (aplicação do direito da concorrência, subvenções públicas ou normas mais especificamente ligadas à aviação, como os sistemas de reserva, a assistência em escala,...) quer das regras sociais, ambientais, de protecção e de segurança.

Estes dois aspectos reforçam-se mutuamente para formarem um modelo ambicioso e equilibrado que serve de referência à CE na sua abordagem das relações internacionais da aviação. Não quer isto dizer que se trata de um modelo intocável: cada acordo que possa ser proposto deverá ser adaptado caso a caso para satisfazer, de forma apropriada, os interesses mútuos das partes e revelar um verdadeiro valor acrescentado, nomeadamente em função dos seguintes aspectos:

- importância da parceria prevista a nível económico e político,
- grau de abertura dos mercados,
- contexto regulamentar já existente, nomeadamente política aplicada para garantir uma concorrência equitativa.

Esta agenda deve, além disso, desenvolver-se em sinergia total com a promoção de um desenvolvimento sustentável do sector da aviação. Ao falar de uma só voz, a Comunidade estará em melhor posição para contrariar os efeitos negativos do crescimento da aviação no ambiente, nomeadamente em termos de alteração climática³.

3. Uma política deste tipo inspira-se simultaneamente no êxito alcançado pela aviação da CE a nível interno e na sua capacidade única de enfrentar os desafios externos, elementos essenciais da prosperidade do seu sector da aviação.

O contexto económico constitui claramente um argumento favorável neste sentido com um crescimento contínuo do tráfego internacional no futuro e o papel importante que a CE já ocupa no panorama da aviação mundial [ver SEC(2005) 336]. Por outro lado, o sector da aviação, não obstante os condicionalismos e as características que lhe são próprios, não pode continuar a isolar-se do resto dos operadores plenamente envolvidos na economia global. O seu capital deve poder internacionalizar-se, a sua competitividade deve poder aumentar graças a uma concorrência à escala mundial e os seus serviços fora da CE devem crescer quantitativa e qualitativamente em benefício máximo dos utilizadores.

A nível interno, a CE dispõe actualmente de uma política que abrange o conjunto das condições económicas, sociais e ambientais do transporte aéreo. Ao pôr em evidência a competitividade sustentável do transporte aéreo, essa política coloca este sector directamente na esteira do processo de Lisboa. Paralelamente à abertura do mercado, a CE criou um quadro regulamentar destinado a garantir a eficácia e segurança de funcionamento da aviação civil, que actualmente se encontra quase completo. Cite-

³ Note-se que foram preconizados diversos instrumentos económicos como potenciais ferramentas destinadas a contrariar o efeito que o crescimento do tráfego aéreo exercerá no ambiente. A Comissão tenciona publicar, até ao final de 2005, uma comunicação destinada a analisar mais pormenorizadamente as principais opções e as pistas a seguir.

se, nomeadamente, o primeiro texto sobre a segurança da aviação em 2002⁴, a criação da Agência Europeia para a Segurança da Aviação⁵, ou ainda, em 2004, a ambiciosa iniciativa de navegação aérea tendente à criação do céu único europeu⁶.

Subsiste porém uma lacuna importante: se a política comercial comum permitiu à CE dominar até agora o comércio internacional, o mercado da aviação unificado pela política comum dos transportes não envolve uma dimensão externa adequada. Ora, o êxito do mercado interno, e nomeadamente o da aviação, prende-se tanto com a sua realização interna como com a sua projecção externa⁷. Sem esta, corre-se o risco não só de comprometer o desenvolvimento da política interna como de afectar a competitividade da indústria europeia.

Se o transporte aéreo continua a ser um dos domínios em que a CE não exerceu plenamente, até à data, o seu poder de representação e negociação⁸, não se pode ignorar o facto de que a CE dispõe de trunfos próprios para:

- permitir reconhecer o quadro regulamentar por si criado ao longo de quinze anos, o qual lhe confere uma experiência única em matéria de aviação civil. Enquanto modelo inédito de integração regional, a CE abre perspectivas únicas de cooperação com outras regiões do mundo;
- exercer, unida e a uma só voz, uma influência considerável nas relações externas e na política comercial, bem como noutros domínios em que as suas relações bilaterais mundiais revelam um progresso constante, com base em parcerias estreitas e equilibradas;
- oferecer políticas de acompanhamento variadas aos seus parceiros, quer em termos de cooperação para o desenvolvimento ou de parcerias de desenvolvimento tecnológico quer de assistência técnica.

II. ABORDAGEM COMUNITÁRIA A APLICAR

Os acórdãos «de céu aberto» consideram três domínios da competência comunitária exclusiva: sistemas informatizados de reserva, tarifas intracomunitárias e faixas horárias; cada um deles é inteiramente regulado por legislação comunitária. De facto, a CE dispõe actualmente de um acervo muito mais vasto, o que tem um impacto concreto no âmbito da política externa da aviação. A relação entre direito de tráfego e faixa horária, por exemplo, que é um domínio da competência comunitária, é importante numa negociação. De igual modo, devem ser negociadas nos acordos, de forma coerente com o acervo comunitário nestes domínios, cláusulas relativas à segurança intrínseca e extrínseca do transporte aéreo.

⁴ Regulamento (CE) n.º 2320/2002 de 16/12/02 (JO L 355 de 30/12/02)

⁵ Regulamento (CE) n.º 1592/2002 de 15/07/02 (JO L 243 de 27/09/02)

⁶ Regulamentos (CE) n.º 549/2004 de 10/03/04 (regulamento-quadro); 550/2004 de 10/03/04 (prestação de serviços); 551/2004 de 10/03/04 (espaço aéreo); 552/2004 de 10/03/04 (interoperabilidade) (JO L96 de 31/03/2003)

⁷ O Livro Branco sobre a política europeia de transportes (COM (2001) 370 final) salienta a urgência de a União «desenvolver uma dimensão externa do transporte aéreo, à medida da importância do acervo no plano interno».

⁸ A Comissão salientou a urgência de corrigir esta situação ao nível multilateral, propondo, em 2002, a adesão da CE à Organização da Aviação Civil Internacional (SEC (2002) 381 final).

É claro que o reconhecimento deste conjunto de competências comunitárias ao nível externo suscitou, naturalmente, incompreensões e dificuldades nos Estados-Membros bem como nos países terceiros, habituados há cinquenta anos a gerir estas questões à escala nacional e bilateral. A verdade é que, progressivamente, se vai compreendendo o carácter inevitável da passagem de relações baseadas em acordos bilaterais para uma política orquestrada ao nível comunitário, ainda que a Comissão tenha sido obrigada a manter ou iniciar processos de infracção face a situações persistentes de ilegalidade.

O objectivo da política comunitária é, acima de tudo, retirar consequências da jurisprudência «de céu aberto» e garantir, de modo geral, a conformidade com o direito comunitário de todos os acordos de serviços aéreos internacionais entre os Estados-Membros e os países terceiros. O facto é que o verdadeiro instrumento desta política a longo prazo deve ser a conclusão de acordos ambiciosos entre a CE e os seus parceiros mundiais. Se a negociação de um acordo com os Estados Unidos constitui uma primeira etapa essencial, outros acordos deverão seguir-se-lhe em função dos interesses da indústria da aviação europeia.

1. **Continuar a adaptar os acordos bilaterais em vigor ao direito comunitário**

Este objectivo, ditado pela jurisprudência «de céu aberto», é imperativo para a CE e os seus Estados-Membros, bem como para os países terceiros envolvidos, o sector da aviação europeu e os utilizadores, sendo duplamente essencial:

- para garantir os mesmos direitos a todos os operadores comunitários fora do território da CE, por força do princípio de não-discriminação consagrado no Tratado CE, bem como reforçar a indústria europeia facilitando a aproximação das empresas;
- para evitar que as relações comerciais baseadas nestes acordos sejam abaladas por incertezas jurídicas, ou em última análise rompidas, em caso de *statu quo* inalterado.

É por conseguinte necessário realizar este objectivo de forma eficaz e em prazos razoáveis. Para tal, é necessário promover uma complementaridade entre os instrumentos disponíveis, portadora de maior flexibilidade e eficácia.

1.1. **O primeiro instrumento é a negociação bilateral por um Estado-Membro, no âmbito do Regulamento (CE) n.º 847/2004⁹, que prevê a inclusão no acordo em causa de cláusulas-tipo que reflectam a competência comunitária.**

A inclusão dessas cláusulas permite tornar conformes os acordos em vigor no âmbito dos contactos regulares dos Estados-Membros com os seus parceiros, conjugando assim continuidade e desenvolvimento dos serviços aéreos internacionais com respeito pela nova ordem comunitária nesta matéria.

As cláusulas-tipo previstas pelo regulamento foram elaboradas e estabelecidas conjuntamente pela Comissão e os Estados-Membros. Por razões de flexibilidade,

⁹ Regulamento (CE) n.º 847/2004 de 29/04/04 relativo à negociação e aplicação de acordos de serviços aéreos entre Estados-Membros e países terceiros (JO L 157 de 30/04/04)

prevê-se igualmente uma análise, através de procedimentos de comitologia, das situações em que as referidas cláusulas não puderam ser introduzidas nos acordos. Nesses casos, pode ser autorizada a conclusão dos acordos que não prejudicam os objectivos da política comum de transportes da CE e que, além disso, não violam o direito comunitário. É um facto, em particular, que um acordo que não inclua a cláusula de designação comunitária (que permite a qualquer transportadora comunitária devidamente estabelecida no território do Estado-Membro em causa ser designada para operar por força desse acordo) comprometeria os objectivos dessa política comum. Na realidade, em violação do princípio da liberdade de estabelecimento previsto no artigo 43.º do Tratado CE, um acordo desse tipo estabelece entre companhias comunitárias uma discriminação baseada na nacionalidade, perpetuando assim diferenças anormais de acesso aos mercados externos.

Foram alterados cerca de cinquenta acordos bilaterais entre Estados-Membros e países terceiros. Subsiste todavia um número significativo de acordos que deverão, por sua vez, ser objecto de uma adaptação para ficarem conformes com o direito comunitário.

- 1.2. **O segundo instrumento é a negociação bilateral a nível comunitário no âmbito do chamado mandato «horizontal»**, que permite inserir, com base num acordo negociado pela Comissão, as cláusulas-tipo necessárias no conjunto dos acordos concluídos entre os Estados-Membros e um determinado país terceiro.

Um acordo deste tipo tem a vantagem de poupar o país terceiro, graças a uma única negociação, a uma série de negociações individuais com os Estados-Membros com os quais celebrou o referido acordo. A segurança jurídica assim restabelecida rapidamente permite que as relações comerciais se desenvolvam sem obstáculos. Os acordos horizontais não afectam os direitos de tráfego e o equilíbrio dos acordos concluídos com os Estados-Membros.

Agora que foram concluídas com êxito seis negociações (Chile, Geórgia, Líbano, Azerbaijão, Croácia, Bulgária) e que se encontra prevista uma série de negociações, as condições parecem propícias a uma evolução, por esta via, a um ritmo mais rápido.

- 1.3. Sem prejuízo do que precede, a Comissão zelarà, na sua qualidade de guardiã dos Tratados, pelo pleno respeito do direito comunitário, nomeadamente pela conformidade dos acordos em vigor.

Neste contexto, a dimensão da tarefa exige que seja iniciado um verdadeiro trabalho conjunto e que sejam utilizados todos os instrumentos disponíveis, de forma simultaneamente pragmática e voluntarista. Todos os meios devem ser esgotados de forma coordenada, de modo a permitir evitar um reconhecimento prematuro de fracasso, com as suas graves consequências jurídicas e económicas para as relações entre Estados-Membros e países terceiros. Em caso de dificuldades nas suas negociações, os Estados-Membros deverão nomeadamente apoiar a Comissão com vista à conclusão de acordos horizontais destinados a legalizar as suas relações com um país terceiro.

Assim, os progressos realizados pelos Estados-Membros graças à sua tenacidade junto de um número crescente de países terceiros, associados aos progressos registados pela Comissão sob a forma de acordos horizontais ou globais, serão elementos importantes capazes de facilitar a aplicação do Regulamento n.º 847/2004.

2. Concluir progressivamente acordos ambiciosos entre a Comunidade e os países terceiros

Desde Junho de 2003 que foi conferido um primeiro mandato à Comissão para negociar um acordo global com os Estados Unidos. A conclusão de tal acordo continua a revelar-se prioritária, consolidando a integração dos dois maiores mercados mundiais da aviação e constituindo um sinal claro da via para um novo quadro de regulamentação da aviação civil internacional.

Os debates permitiram realizar, até à data, progressos significativos, nomeadamente a aceitação da cláusula de designação comunitária (ou seja, a possibilidade de todas as companhias aéreas voarem para os Estados Unidos com partida de qualquer aeroporto europeu), bem como a definição de um quadro de convergência regulamentar, designadamente com vista à segurança e ao reforço da cooperação na aplicação do direito da concorrência.

Neste contexto, e atendendo a que os acordos bilaterais em vigor entre certos Estados-Membros e os Estados Unidos envolvem um desequilíbrio, à partida, foi impossível restabelecer uma situação que seja mais favorável aos interesses comunitários. Se os operadores americanos beneficiam de acesso ao mercado interno da aviação da CE, não é ainda líquido que as transportadoras comunitárias beneficiem de direitos equivalentes nos Estados Unidos.

Após consultas técnicas durante um período assinalado pelas eleições americanas, a Comissão tenciona prosseguir o debate de fundo com base nas conclusões do Conselho «Transportes» de Junho de 2004, tendo em vista a celebração de um acordo mais equilibrado.

Foram conferidos outros mandatos de negociação à Comissão com vista à celebração de acordos com a Roménia, Bulgária, países dos Balcãs Ocidentais e Marrocos, cujo conteúdo ambicioso deverá exceder os aspectos comerciais, tendendo para uma vasta cooperação entre as partes.

Estes primeiros mandatos prefiguram:

- um espaço de aviação comum com os países vizinhos e
- a conclusão de acordos globais com outras regiões do mundo com interesse evidente na indústria europeia.

2.1. Criar um espaço de aviação comum com os países vizinhos

Ao consagrar as suas primeiras propostas, após os Estados Unidos, aos países vizinhos da União alargada, a Comissão¹⁰ traduz a prioridade evidente que atribui a

¹⁰ COM (2004) 74 final (09/02/04)

estes países: por razões económicas (mercados essencialmente voltados para a CE), bem como de política da aviação (reforço da eficácia e da segurança intrínseca e extrínseca das operações), e como contribuição sectorial para a política de vizinhança da União.

A diversidade dos países em causa obriga a efectuar uma distinção entre diversos grupos. O objectivo a prazo, no final, deve ser a criação, até 2010, de um espaço de aviação comum que reúna a CE e o conjunto dos parceiros situados nas suas fronteiras meridional e oriental. As partes partilharão as mesmas regras de exploração dos mercados, quer numa perspectiva económica quer em matéria de tráfego aéreo ou de segurança intrínseca e extrínseca da aviação.

- 2.1.1. Um primeiro grupo corresponde aos países envolvidos numa cooperação pan-europeia no domínio da aviação e que obedecem a uma lógica de pré-adesão à CE. O objectivo a alcançar com estes países deverá ser a conclusão de um acordo de serviços aéreos completo que se inspire no mercado interno da aviação. A exemplo dos anteriores alargamentos, este esforço de aproximação a montante permitirá a estes parceiros preparar eficazmente a sua adesão, promovendo as reformas económicas e administrativas necessárias. Será reproduzido o modelo que se baseia no Espaço de Aviação Comum Europeu (EACE). Foram já reatadas negociações nesse sentido com a Roménia, Bulgária e os países dos Balcãs Ocidentais, devendo a Turquia participar igualmente.
- 2.1.2. Um segundo grupo é constituído pelos países cuja fronteira confina com o Mediterrâneo e com os quais a UE já estabeleceu, no âmbito do processo de Barcelona, relações muito estreitas. A Comissão recomenda a conclusão de acordos de aviação euromediterrânicos com estes países, cujos objectivos fundamentais são a abertura dos mercados, condições equitativas de exploração e reforço da protecção, da segurança e do respeito pelo ambiente, bem como o apoio a estes países no desenvolvimento do seu sector da aviação. Uma vez que as negociações de um acordo deste tipo com Marrocos estão bem encaminhadas, é conveniente procurar estabelecer, o mais rapidamente possível, uma parceria semelhante com os restantes vizinhos mediterrânicos da CE, a negociar num contexto idêntico, ainda que, se necessário, devam ser tidos em conta aspectos específicos no que respeita a certos países.
- 2.1.3. A **Rússia** é uma prioridade, não só pelo facto de ser um país vizinho da CE como por razões que lhe são próprias, quer a nível económico quer político. Com um tráfego externo de passageiros para a CE da ordem dos 75%, este país deverá ser objecto de uma proposta de amplo acordo, que inclua diversas vertentes específicas, tendo simultaneamente por objectivo uma abertura económica e uma cooperação tendente a aproximar os mercados e a desenvolver o potencial industrial. Um acordo deste tipo inserir-se-ia na linha do Acordo de Parceria e Cooperação de 1994 e da ambição expressa em 2003 de criar com este país quatro espaços comuns, um dos quais económico. Por outro lado, permitiria pôr termo a um contencioso prejudicial à indústria europeia, fixando as modalidades de supressão dos pagamentos dos direitos de sobrevoos da Sibéria, cujo princípio foi aprovado no âmbito das negociações de adesão da Rússia à Organização Mundial do Comércio.

Se a Comissão apresentasse desde já uma recomendação destinada a autorizar o estabelecimento de negociações com a Rússia, poderiam seguir-se-lhe, no momento oportuno, propostas relativas a outros países, com base numa análise específica.

- 2.1.4. A evolução constante do sector da aviação noutros países vizinhos (Ucrânia, Moldávia, Bielorrússia, Geórgia, Azerbaijão, Arménia) abre também perspectivas de integração progressiva destes países no espaço de aviação comum, acompanhando simultaneamente a reforma da sua aviação civil. Os acordos poderão, a termo, evoluir para um modelo baseado no EACE. As possibilidades de cooperação técnica e industrial, associadas às vantagens decorrentes da adopção por estes países de normas mais rigorosas baseadas na regulamentação comunitária, reforçariam essas perspectivas.
- 2.1.5. Paralelamente, as relações do sector da aviação com a Ásia Central (Usbequistão, Cazaquistão, Quirguistão, Tajiquistão, Turquemenistão) devem ser reforçadas, tomando como ponto de partida os acordos horizontais. O interesse destes países pelo modelo europeu neste domínio poderá levar a Comissão a avaliar a oportunidade de propor uma agenda de negociações mais ambiciosa. Por outro lado, constituirá um modo de acção concertada perante eventuais problemas específicos que se coloquem aos Estados-Membros no contexto dos seus serviços aéreos com estes países.

2.2. Concluir acordos de aviação globais de forma orientada

- 2.2.1. A necessidade de promover a cooperação com os países terceiros no sector da aviação não se limita às relações transatlânticas. Em matéria de aviação, uma abordagem demasiado polarizada e fragmentada das relações externas impede o desenvolvimento pleno da indústria europeia e do mercado interno.

Outras zonas do mundo em plena expansão e com as quais uma parceria global a curto prazo permitiria preparar a intensificação das actividades económicas prevista nos próximos vinte anos merecem, sem demora, a atenção da CE. O sector da aviação reconhece a importância de tais acordos, que advém da perspectiva de mercados internacionais mais abertos e caracterizados por condições equitativas de funcionamento. Alguns dos países terceiros em causa já estão a analisar, com interesse, as suas eventuais novas relações com a CE no domínio da aviação.

Qualquer proposta futura deverá basear-se numa análise caso a caso, destinada a identificar as vantagens previstas e as condições de uma parceria que seja simultaneamente vantajosa e equilibrada para cada uma das partes. Três considerações estreitamente ligadas deverão orientar as escolhas e inspirar o conteúdo das negociações:

- Importância económica e perspectivas de crescimento e de melhoria do acesso da CE a mercados específicos;
- Necessidade de aprovar um quadro concorrencial equitativo;
- Vantagens de uma convergência regulamentar, inspirada na experiência de integração económica regional da CE, baseada em cooperações técnicas, tecnológicas ou mesmo industriais, benéficas para todo o sistema de transporte aéreo.

2.2.2. **A região asiática** exigirá especiais esforços nos próximos anos.

É particularmente esse o caso da China e da Índia. Estes dois países foram considerados pelas principais companhias aéreas como alvos da política comunitária¹¹. Prevê-se que estes protagonistas centrais da região asiática, apoiando-se nas maiores populações do mundo e em economias em forte expansão, registem um crescimento sustentável do tráfego aéreo (aproximadamente +9%, no caso da China, e +6% no da Índia, por ano, até 2007, no que respeita ao tráfego de passageiros¹²). Dotados de mercados consideráveis mas relativamente bem protegidos, estes países promovem actualmente uma reforma do seu sector da aviação que alia abertura e modernização e poderia ser apoiada por uma cooperação com a CE.

Excluindo os aspectos económicos que poderão ser contemplados no âmbito de acordos de aviação, diversas formas de cooperação técnica e tecnológica, designadamente em matéria de segurança ou de navegação aérea, deverão ser aprofundadas com dois países empenhados em dispor de uma aviação civil moderna, eficaz e segura.

O Japão e a Coreia do Sul, dois mercados prósperos, devem igualmente considerar-se parceiros desejáveis.

Na zona Ásia-Pacífico, os pedidos de uma maior abertura dos mercados com a CE por parte dos países terceiros (Austrália, Nova Zelândia, Singapura) deverão ser cuidadosamente apreciados com base nas suas repercussões económicas, nas condições de concorrência e no objectivo a longo prazo de reforma do quadro de regulamentação do transporte aéreo internacional.

2.2.3. As negociações da CE com **outros países terceiros** em matéria de aviação poderão gerar benefícios económicos e/ou políticos.

No continente norte-americano - com o México, cujo mercado da aviação promete uma forte expansão, e o Canadá, que dispõe de um mercado maduro e significativo – poderão ser lançadas, a curto prazo, novas pontes sobre o Atlântico. Na América do Sul, o Chile parece desejoso de aprofundar rapidamente as suas relações com a CE, numa mesma vontade de simplificar a regulamentação internacional dos serviços aéreos.

O estabelecimento de cooperações regionais, nomeadamente com a África, permitiria partilhar a experiência do mercado interno e consolidar o intercâmbio de saber-fazer regulamentar e operacional, a transferência tecnológica e a assistência técnica com as entidades regionais competentes em todos os domínios da aviação civil.

2.2.4. Para concluir com êxito as negociações comunitárias no domínio da aviação, é essencial uma cooperação de qualidade entre os Estados-Membros e a Comissão, que coloque em comum as competências e a experiência de cada um. As relações com o sector da aviação europeu, que a Comissão pretende consolidar mediante um

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

¹² IATA Passenger Forecast 2003-2007

intercâmbio contínuo e transparente de informação com as partes interessadas em cada etapa, revestem-se de igual importância.

III. CONCLUSÃO

Para além da adaptação dos acordos bilaterais em vigor, mediante uma complementaridade reforçada entre os instrumentos disponíveis e uma coordenação activa entre os Estados-Membros e a Comissão, o roteiro de aplicação da política externa de aviação da CE assenta em dois objectivos complementares:

- **Criação, até 2010, de um espaço de aviação comum**, que abranja a CE e o conjunto dos parceiros que se situam nas suas fronteiras meridional e oriental, tendo por objectivo uma integração económica e regulamentar elevada dos mercados da aviação desta zona.
- **Lançamento a curto prazo de negociações tendentes à conclusão de acordos globais nas grandes regiões do mundo**, a fim de reforçar as perspectivas de promoção da indústria europeia, em condições de concorrência equitativas, nos mercados mais dinâmicos do mundo e contribuir para reformar a aviação civil internacional.

Esta agenda envolve várias etapas a curto prazo:

- Negociação, a um ritmo sustentável, dos acordos horizontais, completando e acelerando a adaptação dos acordos em vigor ao direito comunitário, conseguida pelos Estados-Membros nas suas relações bilaterais;
- Abertura de novas negociações tendentes à conclusão de acordos globais, começando pela China e Rússia;
- Conclusão com êxito dos acordos em vias de negociação, nomeadamente com os Estados Unidos.