



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 12.9.2005
COM(2005) 407 final

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN

Desarrollo de una política comunitaria de aviación civil respecto a Nueva Zelanda

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN

Desarrollo de una política comunitaria de aviación civil respecto a Nueva Zelanda

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 Nueva Zelanda 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 el establecimiento 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 apuntó a Nueva Zelanda 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 Nueva Zelanda como posible candidato para futuras solicitudes de mandatos de negociación global².

- 1.3 Por lo demás, Nueva Zelanda 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 14 de marzo de 2005 un acuerdo con esta sobre determinados aspectos de los servicios aéreos.

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.

Un acuerdo de liberalización del transporte aéreo con Nueva Zelanda 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, tanto en la Unión Europea como en Nueva Zelanda. 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 le autorice para negociar un acuerdo completo de espacio aéreo abierto con Nueva Zelanda, 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 y la aplicación de normas de competencia que garanticen unas condiciones equitativas, justas e iguales.

Las negociaciones horizontales y los contactos preliminares han permitido a los servicios de la Comisión Europea establecer unas relaciones positivas con el Ministerio de Transporte de Nueva Zelanda, que servirán de base sólida para entablar negociaciones más ambiciosas con dicho país en el ámbito del transporte aéreo.

2. MARCO REGULADOR DE LOS SERVICIOS AÉREOS ENTRE LA COMUNIDAD EUROPEA Y NUEVA ZELANDA VIGENTE EN LA ACTUALIDAD

Acuerdos bilaterales de servicios aéreos entre Estados miembros de la UE y Nueva Zelanda

- 2.1 En la actualidad, el transporte aéreo entre Nueva Zelanda y la UE se rige por los acuerdos bilaterales de servicios aéreos entre dicho país y 12 Estados miembros de la UE³, sin que exista ningún fundamento jurídico para los servicios aéreos entre Nueva Zelanda y los otros 13 Estados miembros.

El marco que regula en la actualidad los servicios aéreos entre la Comunidad y Nueva Zelanda 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 Nueva Zelanda, pues no todos son igualmente generosos en materia de libertades, capacidades y rutas. Estas diferencias entre los acuerdos bilaterales de servicios aéreos celebrados por los Estados miembros con Nueva Zelanda 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 Nueva Zelanda imponen restricciones de nacionalidad que el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas considera

³ Alemania, Austria, Bélgica, Dinamarca, España, Francia, Irlanda, Italia, Luxemburgo, los Países Bajos, el Reino Unido y Suecia.

contrarias al Derecho comunitario. En marzo de 2005, la Comisión Europea obtuvo un acuerdo sobre determinados aspectos de los servicios aéreos con las autoridades neozelandesas de aviación («Acuerdo horizontal»)⁴, en el que se sustituyen estas cláusulas de nacionalidad por una cláusula comunitaria. Dicho acuerdo permite, en principio, a todas las compañías aéreas comunitarias la realización de vuelos a Nueva Zelanda desde cualquier Estado miembro de la UE en el que estén establecidas, en función de la disponibilidad de derechos de tráfico. Debido a los diversos grados de apertura del mercado a los que ya se ha hecho referencia, hubo que incluir una cláusula específica en el reciente «Acuerdo horizontal» con Nueva Zelanda para evitar la posible elusión de las diversas restricciones bilaterales vigentes en materia de derechos de tráfico.

Marco regulador del transporte aéreo en Nueva Zelanda

- 2.3 Nueva Zelanda es un país pionero en la liberalización del transporte aéreo que, ya desde 1985, empezó a desarrollar una nueva política de aviación internacional en la que se daba prioridad a las repercusiones positivas para la economía (comercio, turismo, etc.) sobre los intereses de la compañía de bandera.

La política de aviación de Nueva Zelanda se basa en el principio de que el procedimiento más adecuado para maximizar los beneficios económicos es el fomento de la liberalización de los servicios aéreos. A ese fin, el Gobierno estudia modalidades de reducción de las barreras que impiden la competencia y el libre acceso a los mercados.

En 1985 Nueva Zelanda sólo era parte en 12 acuerdos bilaterales de servicios aéreos. A partir de ese año, aumentaron considerablemente el número de compañías aéreas con vuelos a Nueva Zelanda y la cantidad de turistas extranjeros. Desde el inicio de la década de los 90, Nueva Zelanda adoptó una actitud activa en la negociación de acuerdos de cielos abiertos con otros países, como los Estados Unidos y diversos Estados miembros.

Nueva Zelanda y la UE comparten la misma postura sobre cómo «hacer negocios» en el ámbito del transporte aéreo dentro de la OMC. Nueva Zelanda dio su apoyo a la postura adoptada por la UE acerca del medio ambiente en el marco de la Organización de la Aviación Civil Internacional.

- 2.4 La política de aviación actual de Nueva Zelanda se caracteriza por su marco regulador extremadamente moderno y abierto:
- Desde 1986, Nueva Zelanda permite que el 100% de la propiedad de las compañías aéreas nacionales esté en manos de extranjeros.
 - En los vuelos nacionales, el único requisito que se exige para acceder al mercado es la certificación de seguridad.

⁴ Propuesta de Decisión del Consejo relativa a la firma y aplicación provisional del Acuerdo entre la Comunidad Europea y Nueva Zelanda sobre determinados aspectos de los servicios aéreos, COM (2005) 267 final.

- Nueva Zelanda ha celebrado acuerdos de «cielos abiertos» con diversos países ubicados en todas las regiones geográficas.
- En las negociaciones bilaterales, Nueva Zelanda persigue por lo general una liberalización de las disposiciones en materia de designación, mediante la sustitución del criterio tradicional de «propiedad nacional» por el de «centro de actividad principal».

2.5 El 27 de mayo de 2005, Nueva Zelanda y el Reino Unido firmaron un Memorándum de acuerdo y un Acuerdo de servicios aéreos.

El nuevo Acuerdo Reino Unido-Nueva Zelanda incorpora las cláusulas estándar comunitarias pertinentes acordadas en el marco del Acuerdo horizontal CE-Nueva Zelanda y contempla los siguientes aspectos clave:

- derechos ilimitados de quinta, sexta, séptima, octava y novena libertad para las compañías aéreas designadas por el Reino Unido; disposiciones similares para las compañías aéreas designadas por Nueva Zelanda, aunque con restricciones en los derechos de quinta y séptima libertad en relación con los pasajeros transportados en las rutas Londres-EE.UU.;
- régimen liberalizado en materia de vuelos en código compartido y de derechos de arrendamiento;
- régimen liberalizado de vuelos chárter;
- régimen tarifario liberalizado;
- disposiciones en materia de competencia leal, ayudas estatales y servicio en tierra.

2.6 En Nueva Zelanda la autoridad competente para la concesión de licencias a las compañías aéreas es el Ministerio de Transporte. A las compañías aéreas internacionales que realizan vuelos regulares a Nueva Zelanda se les exige que sean titulares de una licencia de servicios aéreos internacionales. El régimen de licencias establece el mecanismo que permite la autorización y control del ejercicio de los derechos de tráfico aéreo intercambiados en las negociaciones bilaterales. En el caso de las compañías aéreas neozelandesas, dicho régimen también constituye el método de asignación de los derechos de tráfico aéreo limitados de los que todavía es titular Nueva Zelanda con arreglo a numerosos acuerdos de servicios aéreos.

2.7 En virtud de la Ley de Aviación Civil, en 1992 fue creada la Dirección de Aviación Civil (Civil Aviation Authority) de Nueva Zelanda, cuya función principal es llevar a cabo actividades de fomento de la seguridad y la protección a un coste razonable. Entre las competencias de dicho organismo figuran el establecimiento de normas de seguridad y protección de la aviación, el control de tales normas y la investigación de accidentes e incidentes. Incumbe al Director de Aviación Civil la concesión de certificados y demás documentos de aviación.

- 2.8 En 2001 Nueva Zelanda firmó, junto con Brunei, Chile, Singapur, Estados Unidos y otros países, un acuerdo multilateral de «cielos abiertos», denominado Acuerdo Multilateral sobre la Liberalización del Transporte Aéreo Internacional (MALIAT). Nueva Zelanda es el Estado depositario de este Acuerdo⁵, caracterizado por la ausencia de restricciones en cuanto a rutas, derechos de tráfico y capacidad. Los signatarios del Acuerdo MALIAT se han otorgado recíprocamente derechos ilimitados de tráfico de tercera, cuarta, quinta y sexta libertad, así como derechos ilimitados de tráfico de séptima libertad para los vuelos reservados al transporte de mercancías. Entre los países signatarios, la propiedad nacional mayoritaria no constituye un requisito para la designación. Nueva Zelanda dio un paso más allá y firmó –junto con Chile, Singapur y Brunei– el denominado Protocolo MALIAT⁶, en virtud del cual a las libertades otorgadas en el Acuerdo se añaden los derechos de séptima libertad para los vuelos de pasajeros y los derechos de cabotaje en la continuación de vuelos internacionales.
- 2.9 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.

3. CONSOLIDACIÓN DE LAS RELACIONES ENTRE LA UNIÓN EUROPEA Y NUEVA ZELANDA

- 3.1 En mayo de 1999 se dio un marco oficial a los vínculos entre la Unión Europea y Nueva Zelanda con la firma de la declaración conjunta sobre las relaciones entre ambas partes. El objetivo común que se persigue en el ámbito económico es fomentar el desarrollo de la economía abierta de mercado. Nueva Zelanda y la UE comparten puntos de vista similares en relación con numerosas cuestiones internacionales y de política económica.

⁵ También son signatarios del Acuerdo MALIAT los Estados Unidos, Brunei, Perú, Samoa y Tonga.

⁶ El Protocolo MALIAT entró en vigor en Singapur, Nueva Zelanda y Brunei en diciembre de 2001 (en Chile lo hizo en diciembre de 2003).

En el ámbito comercial, la Unión Europea constituye, después de Australia y Japón, el tercer mercado más importante para las exportaciones de Nueva Zelanda (2.700 millones de euros); asimismo, es su segundo proveedor principal de importaciones (2.400 millones de euros)⁷. En conjunto, la Unión Europea es el segundo socio comercial de Nueva Zelanda en el intercambio de bienes. Por su parte, el comercio de servicios entre la Unión Europea y Nueva Zelanda está registrando un incremento cada vez mayor. La Unión Europea también representa un importante destino para las inversiones neozelandesas y una fuente considerable de inversión extranjera.

- 3.2 Debido a la distancia geográfica, el transporte aéreo es esencial para las relaciones comerciales y humanas entre Nueva Zelanda y la UE. Este tema ha figurado reiteradamente en el orden del día de las reuniones y los planes de acción de alto nivel entre Nueva Zelanda y la UE (tal fue el caso en el encuentro ministerial de la troika de la UE y Nueva Zelanda, recientemente celebrado en febrero de 2005).
- 3.3 Nueva Zelanda ha solicitado oficialmente el inicio de negociaciones para celebrar un acuerdo de liberalización del transporte aéreo con la Comunidad Europea. El inicio de negociaciones en este ámbito permitirá consolidar los vínculos económicos y políticos que unen a ambas partes.

4. BENEFICIOS ECONÓMICOS DE UN ACUERDO GLOBAL DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE LA COMUNIDAD EUROPEA Y NUEVA ZELANDA

- 4.1 En la actualidad, Air New Zealand es la única compañía que efectúa vuelos directos para el transporte de pasajeros entre la Comunidad y Nueva Zelanda (los vuelos son a Londres, vía Los Ángeles). Son varias las compañías aéreas comunitarias que ofrecen vuelos indirectos a Nueva Zelanda en código compartido y servicios de larga distancia para el transporte de mercancías con destino a dicho país. Nueva Zelanda experimenta un importante aumento del número de visitantes procedentes de la UE, principalmente por motivos turísticos. El número de personas que se desplazan entre Nueva Zelanda y la UE se ha incrementado, pasando de las 540.000 registradas en 2002 a las 640.000 de 2004. Lo considerable de la distancia permite que exista una amplia variedad de vuelos indirectos con escalas en Asia y el Pacífico, así como a través de los Estados Unidos.

Beneficios y valor añadido del enfoque comunitario

- 4.2 Aunque es posible que, a corto plazo, la liberalización del transporte aéreo entre la Comunidad Europea y Nueva Zelanda 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-Nueva Zelanda, la supresión de restricciones podría aumentar las oportunidades comerciales para las compañías aéreas comunitarias e incrementar la importancia de los vuelos directos en dicho mercado.

⁷

Eurostat, Statistical Yearbook External and intra-EU Trade (2003).

El aumento de los servicios aéreos directos incrementaría los flujos turísticos y comerciales entre la UE y Nueva Zelanda, con las consiguientes repercusiones positivas para la economía de la UE.

4.3 Este país, que se caracteriza por su estricta normativa reglamentaria y su política económica y de transporte de libre empresa, constituye un candidato obvio para la celebración de un acuerdo de transporte aéreo de nueva generación con la Comunidad Europea. Dicho acuerdo podría servir de paradigma para liberalizar los mercados de transporte aéreo con otros terceros países. Nueva Zelanda es uno de los principales impulsores de la liberalización de la aviación y de la integración de los mercados de Asia y el Pacífico. 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.

4.4 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 aviación⁸. 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 Nueva Zelanda 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 Nueva Zelanda y Australia y al elevado nivel de integración ya alcanzado entre ambos países, los beneficios que reportaría el espacio aéreo abierto con Nueva Zelanda se verían incrementados por un mercado combinado más amplio.

Gracias a la creación de mercados abiertos de la aviación:

- 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;

⁸

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

- 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 Nueva Zelanda 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 al pequeño número de vuelos directos entre la Comunidad y Nueva Zelanda y al grado de acceso al mercado ya existente, las repercusiones a medio y largo plazo para otros países de la Cuenca del Pacífico serían considerables. En este estudio reciente se confirma que el marco regulador y político del transporte aéreo en Nueva Zelanda 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. Nueva Zelanda comparte los puntos de vista de la UE en relación con numerosas cuestiones que afectan a la aviación y se declara comprometida en el desarrollo de mercados regionales más amplios, capaces de generar considerables oportunidades comerciales a largo plazo.

5. CONCLUSIONES: CONSIDERABLE VALOR AÑADIDO DE LAS FUTURAS NEGOCIACIONES CON NUEVA ZELANDA EN EL ÁMBITO DEL TRANSPORTE AÉREO

5.1 La modernización del marco en el que se inscribe el transporte aéreo entre la UE y Nueva Zelanda ofrece importantes posibilidades para la consolidación de dicha actividad en condiciones de competencia equitativas. Además, intensificará aún más las excelentes relaciones comerciales y políticas que mantienen ambas partes.

El modelo para la asociación entre la Unión Europea y Nueva Zelanda 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 Nueva Zelanda sustituiría a los acuerdos bilaterales de servicios aéreos actualmente en vigor entre Nueva Zelanda 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 Nueva Zelanda 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 libertad⁹. Los destinos neozelandeses no pueden servirse desde Europa con vuelos directos. Por esa razón, los servicios aéreos entre la UE y Nueva Zelanda se realizan efectuando una escala intermedia en lugares que ya constituyen de por sí mercados importantes, tanto en Asia y el Pacífico como en América del Norte. La

⁹ La tercera libertad es el derecho a transportar pasajeros y carga desde la UE a Nueva Zelanda. La cuarta libertad es el derecho a transportar pasajeros y carga desde la UE a Nueva Zelanda. La quinta libertad es el derecho a transportar pasajeros y carga a Nueva Zelanda, desde un punto intermedio, en servicios que se inicien en la UE.

prestación de servicios aéreos entre los puntos intermedios y Nueva Zelanda sin los respectivos derechos de tráfico no sería económicamente viable. Por lo tanto, los derechos de quinta libertad en dichos puntos son esenciales para maximizar los beneficios que se podrían derivar del acuerdo.

Varios Estados miembros ya han procedido a una apertura recíproca del acceso al mercado con Nueva Zelanda. En fechas muy recientes, el Reino Unido obtuvo un acuerdo con Nueva Zelanda en el que se contemplaba un alto grado de liberalización del mercado. Sin embargo, otros Estados miembros todavía no han logrado un grado elevado de acceso a dicho mercado. En la actualidad, doce Estados miembros carecen por completo de acceso al mercado neozelandés. 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 Nueva Zelanda y garantizaría a todas las compañías aéreas comunitarias los mismos derechos y oportunidades para la prestación de servicios aéreos con destino a dicho país. Con dicho acuerdo se abrirían, además, nuevas oportunidades comerciales para las compañías aéreas de los doce Estados miembros que no gozan en la actualidad de ningún derecho de transporte aéreo hacia Nueva Zelanda 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 Nueva Zelanda. Aunque la demanda de tráfico entre diversos Estados miembros y Nueva Zelanda 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.

El acuerdo UE-Nueva Zelanda haría posible que la industria europea del transporte aéreo invirtiera en ese país y se beneficiara de los capitales procedentes del mismo. Gracias al acuerdo, 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.

- 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. La apertura de los mercados y la cooperación reglamentaria con fines de convergencia deben avanzar paralelamente. Los acuerdos bilaterales de servicios aéreos entre determinados Estados miembros y Nueva Zelanda han abierto por completo el acceso al mercado para las compañías de dicho país, sin garantizar de manera adecuada la convergencia reglamentaria. Un acuerdo global de transporte aéreo con Nueva Zelanda a nivel comunitario consolidaría una normativa muy rigurosa en lo relativo a la seguridad, a la protección de la aviación, el medio ambiente y los pasajeros y a otros aspectos reglamentarios.

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 Nueva Zelanda garantizará unas condiciones equitativas de competencia que eviten el falseamiento de esta. En el ámbito de la competencia, Nueva Zelanda cuenta con autoridades plenamente capacitadas para hacer cumplir la normativa en la materia. El Estado no presta ayuda alguna a la industria del transporte aéreo. Nueva Zelanda también mantiene una normativa muy estricta de seguridad y protección de la aviación y comparte los objetivos de la Comunidad en política de medio ambiente. Por consiguiente, habida cuenta del grado actual de cumplimiento de la normativa en materia de seguridad y protección de la aviación, competencia y respeto del medio ambiente que se registra en Nueva Zelanda, las perspectivas para alcanzar un elevado nivel de cooperación y/o convergencia reglamentaria entre la Comunidad y dicho país son excelentes.

En los contactos preliminares mantenidos a título oficioso, Nueva Zelanda ha confirmado su voluntad de alcanzar un elevado nivel de convergencia reglamentaria con la Comunidad y establecer condiciones de competencia equitativas para las compañías aéreas de ambas partes. 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-Nueva Zelanda debería establecer mecanismos de cooperación que garanticen el respeto de las normas en él contenidas y su desarrollo subsiguiente.

Las repercusiones económicas positivas de un acuerdo de transporte aéreo con Nueva Zelanda se verían incrementadas por la celebración de otros acuerdos similares con países de Asia y el Pacífico y, en particular, con Australia. Por consiguiente, esta nueva asociación entre la Unión Europea y Nueva Zelanda debería estar abierta a otros países que pudieran desear sumarse a ella.

Esta asociación puede desarrollarse progresivamente con vistas al establecimiento de un espacio aéreo abierto entre la Comunidad Europea y Nueva Zelanda. Los contactos preliminares han puesto de manifiesto que Nueva Zelanda 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 En consideración de lo anteriormente expuesto, la Comisión Europea recomienda que el Consejo la autorice para iniciar negociaciones con Nueva Zelanda, al objeto de celebrar un acuerdo global de transporte aéreo.
- 5.5 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.