



ЕВРОПЕЙСКА КОМИСИЯ

Брюксел, 30.8.2011  
COM(2011) 527 окончателен

## **СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА**

**Създаване на общо авиационно пространство с Република Азербайджан**

## СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА

### Създаване на общо авиационно пространство с Република Азербайджан

#### 1. ВЪВЕДЕНИЕ

В своето съобщение от 2005 г. „Разработване на програма за външната политика на Общността в областта на въздухоплаването“<sup>1</sup> Комисията изтъкна значимостта на създаването на общо авиационно пространство с източните и южни съседи на ЕС. Създаването на широк и отворен авиационен пазар, основан на общи правила, е крайната цел на общото авиационно пространство. През юни 2005 г. Съветът на Европейския съюз подкрепи тази цел и приветства постигнатия напредък чрез включване на съседните на ЕС държави в подобна рамка.<sup>2</sup>

Комисията анализира изпълнението на този процес в своето съобщение от 2008 г. „Обща авиационна зона със съседните страни до 2010 г.: доклад за напредъка“.<sup>3</sup> Тя стигна до заключението, че процесът е довел до положителни резултати и би следвало той да бъде ускорен. Освен това през юли 2011 г. Комисията публикува Съобщението „Европейският съюз и неговите съседни региони — подновен подход към сътрудничеството в сектора на транспорта“.<sup>4</sup> В него се потвърждава, че политиката за общоевропейско авиационно пространство (ЕСАА) е разработена с цел да позволи постепенното отваряне на пазара между ЕС и съседите му, което е свързано със сближаване на правните уредби чрез поэтапното прилагане на правилата на ЕС. Процесът на отваряне на пазара и сближаването на правните уредби протичат едновременно, за да може да се стимулира лоялната конкуренция и да се насърчат стандартите на ЕС в сферата на безопасността, сигурността, околната среда и други. ЕСАА се създава посредством всеобхватни споразумения за въздухоплавателни услуги, които насърчават икономическите, търговските и туристическите взаимоотношения като цяло и предлагат нови възможности за операторите, и по-голям избор за потребителите. По-тясното интегриране на транспортните пазари на ЕС с тези на държавите, участващи в Европейската политика на съседство, могат да доведат до установяване на по-бързи, по-евтини и по-ефикасни транспортни връзки, което ще облагодетелства гражданите и предприятията.

Разширяването на Европейския съюз през 2004 г. и 2007 г. допълнително засили взаимозависимостта между ЕС и неговите съседи. През юни 2006 г. ЕС и неговите държави-членки подписаха Споразумение за общоевропейско авиационно пространство (ЕСАА) с държавите от Западните Балкани. То бе

---

<sup>1</sup> COM(2005) 79 окончателен, 11 март 2005 г.

<sup>2</sup> Съвет на Европейския съюз, 27 юни 2005 г.: „Заключения относно разработването на програма за външната политика на Общността в областта на авиацията“.

<sup>3</sup> COM(2008) 596 окончателен, 1 октомври 2008 г.

<sup>4</sup> COM(2011) 415 окончателен, 7 юли 2011 г.

последвано от подписването на първото евро-средиземноморско авиационно споразумение с Мароко през декември 2006 г. През декември 2010 г. бяха подписани евро-средиземноморско авиационно споразумение с Йордания и споразумение за общо авиационно пространство с Грузия. Понастоящем се водят преговори с Украйна, Ливан, Израел и Молдова, а в близко бъдеще се очакват такива с Тунис.

Създаването на по-широко общо авиационно пространство носи много и разнообразни ползи. То подкрепя:

- прилагането на Европейската политика на съседство, като улеснява развитието на интегриран авиационен пазар и създаването на по-добри транспортни връзки между всички участващи държави,
- икономическото развитие на държавите, които имат потенциал да се присъединят към Европейския съюз,
- насърчаването на високи европейски стандарти по отношение на въздухоплаването, като по този начин се осигурява високо ниво на безопасност и сигурност на въздухоплаването в целия регион,
- институционалното сътрудничество между съответните органи, например тези, които са отговорни за безопасността на въздухоплаването,
- бъдещото развитие на целия европейски сектор на въздухоплаването, като се осигурява съгласувана регулаторна рамка за по-широк пазар.

Настоящото съобщение разглежда конкретно въпроса за отношенията между ЕС и Република Азербайджан (наричана по-долу „Азербайджан“) в областта на въздухоплаването. Имайки предвид географското разположение на Азербайджан, удобните въздушни връзки между Азербайджан и ЕС са от съществено значение за икономическото развитие на страната. Поради стратегическото разположение на Азербайджан на кръстопътя между Европа и Азия се препоръчва сключването на споразумение за общо авиационно пространство между него и ЕС.

През януари 2011 г. азербайджанските власти изразиха интереса си да преговарят с ЕС за споразумение за общо авиационно пространство. След това бе направен икономически анализ на възможното въздействие, което би оказало сключването на подобно споразумение.<sup>5</sup>

Въз основа на предприетите стъпки, обобщени в настоящото съобщение, Комисията отправя препоръка към Съвета да я упълномощи да преговаря за всеобхватно споразумение за общо авиационно пространство с Азербайджан. Следвайки логиката на споразуменията между ЕС и други съседни държави, това споразумение следва да се основава на комбинация от поэтапно отваряне

<sup>5</sup>

Икономическото проучване бе извършено от консултантската фирма „Steer Davies Gleave“: „Study on the economic benefit of a common aviation area agreement between the EU and the Republic of Azerbaijan“ (Проучване на икономическите ползи от споразумение за общо авиационно пространство между ЕС и Република Азербайджан), Лондон, юли 2011 г.

на пазара и паралелен процес на регулаторно сътрудничество и постепенна хармонизация. Приоритетни области следва да бъдат отварянето на пазара, свободата на установяване, еднаквите условия за конкуренция и общите правила в областта на безопасността и сигурността на въздухоплаването, управлението на въздушното движение, социалните условия и опазването на околната среда. В Кавказкия регион такова споразумение вече е подписано с Грузия.

## 2. ЕС — АЗЕРБАЙДЖАН: ПОЛИТИЧЕСКИ ВЗАИМООТНОШЕНИЯ

ЕС и Азербайджан изградиха тясно сътрудничество помежду си през последното десетилетие:

- Споразумението за партньорство и сътрудничество между ЕС и Азербайджан („РСА“) бе подписано през 1996 г. и влезе в сила през 1999 г.<sup>6</sup> То обхваща широк кръг от въпроси, в т.ч. свързани с търговията, икономическото сътрудничество и сближаването на законодателството. Съгласно разпоредбите относно сближаването на законодателството (член 43 от Споразумението за партньорство и сътрудничество) Азербайджан следва да се стреми да гарантира, че неговото законодателство (включително в областта на транспорта) постепенно ще бъде синхронизирано с това на ЕС. Член 57 от Споразумението за партньорство и сътрудничество придава особено значение на областта на транспорта и необходимостта от реструктуриране и модернизиране на транспортните системи и мрежите в Азербайджан с оглед засилване на сътрудничеството с ЕС. Специално внимание се обръща на необходимостта от сътрудничество в областта на модернизирането на летищата и аеронавигационната инфраструктура, както и от насърчаването на трансевропейските връзки. Понастоящем ЕС и Азербайджан водят преговори за споразумение за асоцииране, което да замени Споразумението за партньорство и сътрудничество. Това споразумение за асоцииране ще задълбочи съществено политическото асоцииране и икономическото интегриране с ЕС, включително в областта на транспорта.
- Паралелно с този процес се развива и Европейската политика на съседство (ЕПС), в която Азербайджан участва от 2004 г. насам. Тази политика цели повишаване на благосъстоянието, стабилността и сигурността на съседните на ЕС държави и избягване появата на нови разделения в рамките на разширения ЕС. Тази политика се осъществява чрез планове за действие в рамките на Европейската политика за съседство (ПДЕПС), договорени индивидуално между ЕС и всяка страна партньор. Планът за действие ЕС—Азербайджан в рамките на Европейската политика за съседство бе приет през 2006 г. Разпоредбите на ПДЕПС относно транспорта включват (за Азербайджан) разработване и прилагане на национална устойчива транспортна политика, която там, където е необходимо, се съсредоточава върху по-нататъшното сближаване на законодателните и регулаторните рамки с европейските и международните стандарти, по-специално за

---

<sup>6</sup> ОВ L 246/1999, 17 септември 1999 г., стр. 3.

безопасност и сигурност (за всички видове транспорт), и във въздухоплаването — въвеждане на нови регулаторни механизми, включително по въпроси на безопасността и сигурността.

- Инициативата за партньорството с източните държави започна през 2009 г. с цел да се задълбочат отношенията на ЕС с Армения, Азербайджан, Беларус, Грузия, Молдова и Украйна. Идеята за по-амбициозно партньорство между Европейския съюз и страните партньори е отразена в съвместната декларация от срещата на върха на Източното партньорство в Прага, подписана на 7 май 2009 г. в Прага.
- Главните цели, политически мерки и приоритетни области на сътрудничеството на ЕС по отношение на Азербайджан са залегнали в стратегическия документ за Азербайджан за 2007—2013 г. Освен това Азербайджан представи национална стратегия за развитие, която включва план за приемане на някои законодателни актове на ЕС, например по отношение на общите правила за извършване на въздухоплавателни услуги (Регламент (ЕО) № 1008/2008 на Европейския парламент и на Съвета относно общите правила за извършване на въздухоплавателни услуги в Общността), правилата относно ограничаването на емисиите от шум от граждански дозвукови реактивни самолети и правилата относно разследването на произшествия и инциденти в гражданското въздухоплаване.
- Конкретно по отношение на въздухоплаването Азербайджан участва активно в различни общоевропейски структури, свързани с този сектор. От 2002 г. Азербайджан е член на ЕКГА (Европейска конференция за гражданска авиация). Подал е заявление за членство в Евроконтрол. В областта на безопасността на въздухоплаването през 2006 и 2009 г. са подписани две работни договорености с Европейската агенция за авиационна безопасност (ЕААБ).<sup>7</sup> През юли 2009 г. бе подписано „хоризонтално споразумение“ между ЕС и Азербайджан, което привежда двустранните споразумения между държавите-членки и Азербайджан в съответствие със законодателството на ЕС (към момента на подписването съществуваша 19 парафирани двустранни споразумения).<sup>8</sup>

### **3. ПАЗАРЪТ ЗА ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНИ УСЛУГИ И ИКОНОМИЧЕСКИТЕ ВЗАИМООТНОШЕНИЯ МЕЖДУ ЕС И АЗЕРБАЙДЖАН**

Като се има предвид разстоянието между ЕС и Азербайджан и сравнително слабо развитата инфраструктура за наземен транспорт в Азербайджан,

---

<sup>7</sup> Работна договореност между Европейската агенция за авиационна безопасност (ЕААБ) и Държавното предприятие за гражданско въздухоплаване „Azerbaijan Nava Yolları“ за събиране и обмен на информация за безопасността на въздухоплавателните средства, които използват летища на Общността и летища на Република Азербайджан и Работна договореност между Европейската агенция за авиационна безопасност (ЕААБ) и Държавната гражданска въздухоплавателна администрация на Република Азербайджан.

<sup>8</sup> ОВ L 265/2009, 9 октомври 2009 г., стр. 25.

въздухоплаването е най-важният вид транспорт, свързващ страната с повечето държави-членки на ЕС.

Населението на Азербайджан наброява 8,4 милиона жители, което е повече от съседните Грузия и Армения, взети заедно. БВП на глава от населението в Азербайджан се е увеличил за последните години и благодарение на петролната и газовата промишленост равнището му е сравнително високо и подобно на това в Турция.<sup>9</sup>

Двустранната търговия между ЕС и Азербайджан нарасна бързо от началото на десетилетието до началото на 2009 г., когато се прояви отрицателното въздействие на глобалната икономическа криза, свързана и със спад на международните цени на петрола. През 2009 г. общият оборот от двустранната търговия бе 8,9 милиарда EUR (през 2008 г. — 12,7 млрд. EUR), като вносът на ЕС към Азербайджан възлезе на 1,6 млрд. EUR (през 2008 г. — 2,1 млрд. EUR), а вносът от Азербайджан към ЕС — на 7,3 млрд. EUR (през 2008 г. — 10,6 млрд. EUR). Въпреки икономическата криза ЕС остана най-големият търговски партньор на Азербайджан; делът му в общата външна търговия на Азербайджан възлиза на 42,8 % (следват Турция и Индия с по 8,1 %, САЩ с 7,5 % и Русия с 5,9 %). Сред трите южнокавказки държави Азербайджан е определено най-големият търговски партньор на ЕС. ЕС изнася за Азербайджан предимно машини и транспортни съоръжения (45,1 % от общия износ на ЕС за Азербайджан през 2009 г.), но и химически изделия (9,8 %), скъпоценни и полускъпоценни камъни (9,0 %), хранителни стоки (8,0 %) и неблагородни метали и изделия от тях (6,0 %). Износът на Азербайджан се състои почти само от минерални горива.

Международният въздушен транспорт до и от Азербайджан е съсредоточен на международното летище Heydar Aliyev International Airport в Баку.<sup>10</sup> Броят на превозените пътници от летището е нараснал много за изминалото десетилетие. Докато през 2002 г. имаше около един милион пътници, през 2010 г. техният брой нарасна на около 1 900 000.<sup>11</sup> Към края на 1990 г. пътническите терминали бяха модернизирани и понастоящем се строи нов международен терминал. Планирано е той да бъде завършен през 2012 г. и да има капацитет от 3 милиона пътници годишно.

Пътническият трафик между ЕС и Азербайджан е все още на сравнително ниско равнище; Трафикът до и от държавите-членки на ЕС представлява приблизително 10 % от общия пътнически трафик до и от Азербайджан. През

---

<sup>9</sup> Съгласно World Economic Outlook Database от април 2011 г. БВП на глава от населението на Азербайджан възлезе на 6 008 щатски долара (приблизително 4 230 евро) през 2010 г. БВП на Азербайджан на базата на еквивалентност на покупателната способност през 2010 г. беше 10 033 международни долара.

<sup>10</sup> В сборника за аеронавигационна информация са изброени още четири международни летища в Азербайджан, но от тях не се извършват редовни полети в държави-членки на ЕС. Обслужваните от тези летища международни дестинации се ограничават до Москва, Киев, Санкт Петербург и Истанбул.

<sup>11</sup> Цифрите се отнасят за пътници до и от международното летище Heydar Aliyev. Консултантска фирма „Steer Davies Gleave“: Study on the economic benefit of a common aviation area agreement between the EU and the Republic of Azerbaijan (Проучване на икономическите ползи от споразумение за общо авиационно пространство между ЕС и Република Азербайджан).

2009 г. бяха превозени около 194 200 пътници между летища в ЕС-27 и Азербайджан.<sup>12</sup> През 2009 г. шестте водещи пазара (Обединено кралство — 35 %, Германия — 23 %, Австрия — 17%, Франция — 8 %, Швеция —6 % и Латвия — 6 %) покриваха 95 % от общия пътничкопоток между ЕС и Азербайджан. Най-голям пътничкопоток през 2009 г. имаше между градовете Лондон и Баку, следвано от Франкфурт — Баку и Виена — Баку. Азербайджанският пазар може да е от интерес за авиокомпаниите от ЕС от гледна точка на приходите, тъй като има голям дял от служебни пътувания във връзка с петролната и газовата промишленост.

Азербайджан е договорил споразумения за въздухоплавателни услуги (СВУ) с 21 държави-членки на ЕС (Австрия, Белгия, България, Германия, Гърция, Дания, Естония, Испания, Италия, Латвия, Литва, Люксембург, Нидерландия, Обединеното кралство, Полша, Румъния, Словакия, Финландия, Франция, Чешката република и Швеция). Въпреки че в някои споразумения се забелязва по-голямо отваряне, СВУ с държавите-членки на ЕС са доста рестриктивни, най-вече по отношение на разпоредбите относно капацитета (например честотата на полетите) и в някои случаи по отношение на възможните маршрути. Поради това настоящата система на двустранни споразумения за въздухоплавателни услуги между държавите-членки и Азербайджан би могла да накърни интересите на множество въздушни превозвачи на ЕС, както и на потребителите в някои държави-членки. Поръчаното от Комисията икономическото проучване стигна до заключението, че търсенето на въздушен транспорт между ЕС и Азербайджан превишава предлагането.

През юли 2010 г. четири превозвача от ЕС предлагаха услуги на пазара в Азербайджан: airBaltic от Рига, Austrian Airlines от Виена, British Midland Airways от Лондон и Lufthansa от Франкфурт. Делът на тези превозвачи от ЕС на пазара на въздушния транспорт между ЕС и Азербайджан възлиза на 72 % от всички превозени пътници. Също и в пътническия трафик между Азербайджан и Северна Америка превозвачи от ЕС и бази в ЕС имат висок пазарен дял.<sup>13</sup> От друга страна през периода от 2008 до 2010 г. Turkish Airlines значително увеличи броя на полетите си до Баку и Истанбул и се превърна във все по-важен конкурент в трафика между Азербайджан и ЕС, както и между Азербайджан и Северна Америка.<sup>14</sup> Между 2008 и 2010 г. въздушният транспорт между ЕС-27 и Азербайджан нарасна с 10,9 %.

Azerbaijan Airlines е единствената азербайджанска авиолиния, която предлага редовни полети между Азербайджан и ЕС. Най-важната дестинация на

---

<sup>12</sup> Всички данни за транспорта са заимствани от проучването, поръчано от Комисията: Steer Davies Gleave: Study on the economic benefit of a common aviation area agreement between the EU and the Republic of Azerbaijan (Проучване на икономическите ползи от споразумение за общо авиационно пространство между ЕС и Република Азербайджан). Данните за превозените пътници се базират на информацията от ЕВРОСТАТ и включват всички пътници, пътуващи на сегмент на полет, включително транзитните пътници и трансферните пътници, които се прекачват в държава-членка на ЕС или в Азербайджан.

<sup>13</sup> През 2010 г. от Азербайджан до Северна Америка пътуваха 7000 пътници (при броенето се имат предвид отправната и крайната точка). Почти две трети от тях използваха за прекачване летищата във Франкфурт или Лондон-Хийтроу.

<sup>14</sup> През 2010 г. над 2300 пътници пътуваха за Северна Америка през Истанбул. Този брой трансферни пътници е подобен на този в Лондон-Хийтроу.

Azerbaijan Airlines е Москва, следвана от Истанбул. През 2010 г. Azerbaijan Airlines превози 800 000 пътници (през 2007 г. броят на пътниците беше стигнал до около 1 450 000). От всички полети, извършени през юли 2010 г., 8 % бяха до или от държави-членки на ЕС. През 2010 г. Azerbaijan Airlines извърши полети до Париж, Лондон, Милан, Прага и Рига, като Прага, Париж и Милан се обслужваха изключително от Azerbaijan Airlines (т.е. нито един превозвач от ЕС не оперираше по тези маршрути). През юни 2011 г. Azerbaijan Airlines започна полети до Абърдийн. Azerbaijan Airlines експлоатира сравнително модерен флот към ЕС (въздухоплавателни средства от тип А319, допълнени с Boeing 757).

Цените на самолетните билети от Баку до дестинации в ЕС (и обратно) са относително високи. На пазара между ЕС и Азербайджан съчетание от ограничена конкуренция между мрежите и значително търсене от страна на служебно пътуващи (петролна и газова промишленост) доведе до това, че самолетните билети останаха сравнително скъпи. Според анализ на билетните цени на сравними пазари търсенето на полети между ЕС и Азербайджан превишава предлагането. Това води до пазар, на който цените са изкуствено завишени и не се вземат предвид туристическите пътувания. Увеличаването на конкуренцията вследствие либерализация (преди всичко на ограниченията в капацитета) може да доведе до намаляване на цените в полза на пътниците.

#### **4. ПОЛЗИ ОТ СПОРАЗУМЕНИЕТО ЗА ОБЩО АВИАЦИОННО ПРОСТРАНСТВО МЕЖДУ ЕС И АЗЕРБАЙДЖАН**

Изграждането на единния пазар на ЕС на въздухоплавателни услуги от началото на 90-те години значително допринесе за повишаването на динамичността и ефективността на сектора и създаде съществени икономически и социални ползи.

Сключването на споразуменията за общо авиационно пространство с източните и южните съседи на ЕС показва, че за тези пазари също може да се постигнат подобни положителни въздействия по отношение на обема и ефективността на транспорта. В тази връзка след либерализацията на този пазар през 2006 г. и 2010 г. за трафика между ЕС и Западните Балкани беше постигнат годишен растеж от около 12 % (брой на предлаганите места).

В посоченото по-горе икономическо проучване се разглеждат възможните последици от споразумение за общо авиационно пространство между ЕС и Азербайджан. Според прогнозите на проучването през периода от 2010 до 2020 г. чрез либерализация може да се постигне по-висок растеж. При сценарий „запазване на статуквото“ броят на пътниците би се увеличил с 77 % в сравнение с 2010 г., което съответства на средногодишен растеж от 5,9 %. В случай на „пълна либерализация“ (незабавен или поетапен подход) броят на пътниците обаче би нараснал с общо 98 % през периода от 2010 до 2020 г., или средногодишно с 7 %.<sup>15</sup>

---

<sup>15</sup> „Пълната либерализация“ включва предположението, че се предоставят права на трафик по трета, четвърта и пета свобода (незабавно или поетапно).



Икономическите ползи от такова споразумение за общо авиационно пространство за първите пет години след либерализацията се оценяват на около 44,2 млн. EUR (главно въз основа на подобрени връзки, по-ниски цени на самолетните билети, по-висока интензивност на въздушния транспорт и свързаната с него икономическа дейност). Анализът също така показва, че по маршрутите, на които има или ще има конкуренция, цените на самолетните билети вероятно ще се понижат. Споразумение между ЕС и Азербайджан би създавало нови пазарни възможности за въздушните превозвачи от ЕС, които са изразили интереса си да предложат допълнителни услуги или да започнат да изпълняват нови полети до Баку, ако настоящите ограничения в капацитета отпадат. Споразумение за общо авиационно пространство би способствало и за интегрирането на азербайджанските превозвачи в съществуващите обединения на превозвачи от ЕС, с което да се позволи разработването на съвместни продукти и по-добри услуги за пътниците и по-висока ефективност чрез икономии от мащаба. Освен това опитът показва, че механизмът за прилагане на споразумения за общо авиационно пространство помага за разрешаване на възможни практически делови въпроси (главно чрез съвместния комитет).

Поне толкова значителни колкото тези икономически ползи са обаче общите политически съображения, тъй като такова споразумение би оказало значителна подкрепа за целите на Европейската политика за съседство, Източното партньорство, както и на Споразумението за партньорство и сътрудничество и бъдещото Споразумение за асоцииране с Молдова, и би насърчавало високото ниво на безопасност и сигурност на въздухоплаването, както и на други стандарти на ЕС.

Следва да се очаква, че Азербайджан ще трябва да поеме известни разходи поради необходимостта да приеме и прилага споразумение за общо авиационно пространство. Но тези разходи ще бъдат много по-ниски от очакваните ползи от такова споразумение. В посоченото по-горе икономическо проучване общите сконтирани разходи за персонал за петгодишен период се оценяват на между 1,8 и 2,2 млн. EUR. Следва обаче да се отбележи, че необходимостта от повишаване на стандартите може да е резултат и от други международни задължения на Азербайджан (ИКАО, споразумения с трети държави като например САЩ).

Споразумението за общо авиационно пространство между ЕС и Азербайджан би осигурило равнопоставеност за всички въздушни превозвачи от ЕС и би позволило на пътниците във всички държави-членки да се ползват от сходни условия и засилен трафик между ЕС и Азербайджан. Освен това Споразумението за общо авиационно пространство между ЕС и Азербайджан би осигурило правно основание за предлагане на въздухоплавателни услуги от държавите-членки, които понастоящем нямат двустранни споразумения с Азербайджан.

## 5. ЗАКЛЮЧЕНИЯ

Благодарение на отварянето на пазара възможностите за пътуване за пътниците от ЕС и Азербайджан биха се подобрили и би имало икономически ползи за

авиокомпани и летища на ЕС и на Азербайджан. По-добрите връзки и достъпът към по-широк диапазон от дестинации вероятно ще действат като катализатор за развитието на бизнеса в Азербайджан и за чуждестранни инвестиции в страната.

Важно ще бъде да се гарантира, че отварянето и интегрирането на пазарите ще се осъществи хармонично, в съответствие с други значими цели на политиките и като се ограничат възможните отрицателни въздействия. В този контекст от съществено значение ще бъде да се гарантира, че процесът на отваряне на пазара е съпроводен от процес на регулаторно сътрудничество и постепенно сближаване. Това е особено важно в ключови области като безопасността и сигурността на въздухоплаването, опазването на околната среда и прилагането на законодателството за защита на конкуренцията.

За съществуването на отворени пазари е необходима рамка, която да гарантира лоялна конкуренция и високи стандарти на безопасност и сигурност. По отношение на въпросите, свързани с околната среда, споразумението трябва да е в съответствие с ангажимента на ЕС за устойчиво развитие. Много важно е споразумението да не ограничава възможностите на ЕС да използва регулаторни или икономически инструменти за ограничаване на нежеланите странични въздействия от нарасналия въздушен трафик, а именно качеството на въздуха и равнището на шума около летищата и приноса за глобалното изменение на климата. В областта на управление на въздушното движение възможността за разширяване на Единното европейско небе към Азербайджан би допринесла за повишаване на действащите стандарти за безопасност, за оптимизиране на ефективността и капацитета, за намаляване на емисиите на всеки полет и свеждане на закъсненията до минимум.

Всеобхватният мандат за преговорите с Азербайджан следва да се основава на два еднакво важни елемента: от една страна — отваряне и либерализация на пазара, а от друга — регулаторна хармонизация на стандартите за безопасност и сигурност и други стандарти отвъд границите на ЕС. В тази връзка сключването на споразумение за общо авиационно пространство между ЕС и Азербайджан би оказало важен принос за постигане на целите на Европейската политика за съседство, Източното партньорство, Споразумението за партньорство и сътрудничество между ЕС и Азербайджан, както и на бъдещото споразумение за асоцииране.

Предвид гореизложеното Комисията предлага преговори и сключване на всеобхватно споразумение за общо авиационно пространство с Азербайджан и приканва Съвета да я оправомощи да започне преговори по подобно споразумение. Преговорите ще се водят от службите на Комисията с активното участие на Европейската служба за външна дейност (ЕСВД), като надлежно се вземе предвид Решение 2010/427/ЕС на Съвета.

Комисията ще работи в тясно сътрудничество с държавите-членки и всички засегнати страни за по-нататъшното разработване и постигане на целите, изложени в предложеното решение на Съвета.