



ASAMBLEA — 36º PERÍODO DE SESIONES

PLENARIA

Cuestión 2: Declaraciones de las delegaciones de los Estados contratantes y de los observadores

EL COMPROMISO DE COOPERACIÓN DE LA UNIÓN EUROPEA CON LA COMUNIDAD MUNDIAL DE LA AVIACIÓN

(Presentado por Portugal, en nombre de la Comunidad Europea y sus Estados miembros)²

RESUMEN

En el presente documento se describe cómo la Unión Europea y sus Estados miembros han logrado crear un mercado de la aviación regional en Europa, abierto a la competencia pero sustentado por un marco regulador moderno sobre ámbitos tales como la seguridad operacional, la seguridad de la aviación, la gestión del tránsito aéreo y el medio ambiente. La Unión Europea y sus Estados miembros quieren cooperar con la OACI y sus Estados Contratantes a fin de generar beneficios similares para la industria de la aviación y los consumidores en todo el mundo.

La cooperación tecnológica, la asistencia técnica y la convergencia de la reglamentación desempeñan un papel importante para facilitar este proceso.

Por consiguiente, la UE y sus Estados miembros quieren seguir incrementando su cooperación con la comunidad mundial de la aviación, a través de la OACI y también bilateralmente, con países socios y con grupos de países de grandes regiones, para seguir avanzando hacia un transporte aéreo internacional seguro y sostenible para el siglo XXI.

Objetivos estratégicos:

El presente documento de trabajo se refiere a los Objetivos estratégicos A (*Seguridad operacional - Mejorar la seguridad operacional de la aviación civil mundial*) B (*Seguridad de la aviación - Mejorar la protección de la aviación civil mundial*) C (*Protección del medio ambiente - Minimizar los efectos perjudiciales de la aviación civil mundial en el medio ambiente*) D (*Eficiencia - Mejorar la eficiencia de las operaciones de la aviación*) F (*Imperio de la ley - reforzar la legislación que rige la aviación civil internacional*)

¹ Las versiones en español, francés e inglés proporcionadas por la Comunidad Europea.

² Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, Estonia, España, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, República Checa, Rumania y Suecia.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Hoy en día, la Unión Europea cuenta con una población total de casi 500 millones repartida en veintisiete Estados miembros. Sin embargo, en lo que se refiere a la aviación, la UE es un mercado único sin fronteras interiores, basado en un amplio acervo de legislación común aplicado en toda la UE, e incluso más allá de sus veintisiete Estados miembros. El desarrollo del mercado único comunitario de la aviación ha reportado beneficios importantes a los ciudadanos comunitarios, el sector comunitario de la aviación y la economía de la Unión Europea en su conjunto.

1.2 Aprovechando las experiencias y los éxitos del mercado único comunitario de la aviación en cuanto a integración regional y liberalización de los mercados, la Unión Europea y sus Estados miembros desearían trabajar con la OACI y sus Estados Contratantes para compartir las lecciones aprendidas, y aprender, a su vez, de la OACI y sus Estados Contratantes para cooperar, a fin de seguir avanzando hacia un transporte aéreo internacional para el siglo XXI seguro, sostenible en el plano económico y medioambiental, y asentado sobre una base jurídica sólida.

2. EL DESARROLLO DEL MERCADO ÚNICO COMUNITARIO DE LA AVIACIÓN Y SUS BENEFICIOS

2.1 Hasta 1987, el panorama europeo de la aviación se caracterizaba por mercados nacionales protegidos y fragmentados, dominados por compañías de bandera nacionales de tipo monopolista que daban a los consumidores poca opción para volar dentro y fuera de Europa.

2.2 Tras la aprobación sucesiva de una serie de instrumentos legislativos, se creó un mercado único de la aviación en menos de diez años, dando así libertad a las compañías comunitarias para prestar servicios dentro de la Unión Europea, fijar precios y, desde 1997, incluso prestar servicios de “cabotaje”.

2.3 Mediante este proceso, la política comunitaria ha conseguido transformar el mercado europeo de la aviación y el sector del transporte aéreo creando las condiciones para una competitividad efectiva al tiempo que se aseguran tanto la calidad del servicio como un elevado nivel de seguridad operacional.

2.4 En comparación con 1990, existe actualmente un 20% más de compañías aéreas que operan en la Unión Europea, lo cual es una señal clara del carácter dinámico del sector. Se están explotando más rutas intracomunitarias (+170% desde 1992) y, especialmente, más rutas intracomunitarias con más de dos competidores (+300% desde 1992).

2.5 Para mostrar otro ejemplo, mientras que antes de mediados de la década de los noventa apenas existían en Europa compañías de bajo coste, éstas han surgido a consecuencia de la liberalización del mercado comunitario y en 2006 habían conseguido una cuota de mercado del 28% de la capacidad programada intracomunitaria. En respuesta, las compañías tradicionales que explotaban redes han desarrollado tarifas y servicios más favorables para el consumidor.

2.6 La ampliación de la Unión Europea, con la adhesión de diez nuevos Estados miembros en 2004, mostró patentemente los beneficios del mercado único del transporte aéreo. Liberado de las antiguas restricciones, el tránsito aéreo en los países de reciente adhesión se ha más que duplicado en los dos años posteriores a la entrada en la UE.

2.7 El enfoque adoptado para la aviación ha sido típico de la forma en que se ha liberalizado la Unión Europea: abriendo mercados, liberando el potencial de la industria y desarrollando un modelo de competencia regulado. Para mantener y reforzar la validez de este planteamiento, es necesario modificar regularmente la política de aviación, así como simplificar y modernizar el marco regulador. Actualmente se está discutiendo con todas las partes interesadas una revisión del marco regulador, a fin de consolidar las bases de un mercado europeo de la aviación abierto, competitivo, innovador, seguro y sostenible, del que se espera que pueda servir como referencia útil para otras zonas y países socios.

3. **LEGISLACIÓN COMUNITARIA DE TIPO COMPLEMENTARIO EN LA QUE SE BASA EL MERCADO ÚNICO DE LA AVIACIÓN**

3.1 Paralelamente a la apertura y expansión del mercado, la UE y sus Estados miembros han elaborado un marco regulador común más amplio para un funcionamiento armonizado y eficaz del mercado único de la aviación. A lo largo de la pasada década, se ha adoptado en el nivel comunitario una gran cantidad de normas económicas, técnicas, sociales y ambientales de tal manera que existen normas comunes en casi todos los campos de la aviación. Esta legislación continúa desarrollándose.

3.2 La UE está armonizando las normas de **seguridad operacional** en un alto nivel. En 2002 se creó una Agencia Europea de Seguridad de la Aviación (AESA). La AESA, cuya sede está en Colonia, asiste a los responsables comunitarios en la elaboración de normas de seguridad operacional comunes. Hoy en día, las autoridades nacionales de los Estados miembros comunitarios continúan ejecutando la mayor parte de las tareas operacionales. Sin embargo, la Agencia está ampliando gradualmente sus competencias normativas, desde la certificación de la aeronavegabilidad a las operaciones aéreas y las licencias de las tripulaciones de vuelo. Se está estudiando, además, la ampliación de dichas competencias a la seguridad de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea.

Hay que garantizar a los pasajeros europeos que todos los aviones que aborden, de líneas aéreas comunitarias o no, ofrezcan altos niveles de seguridad. Si se comprueba que una línea aérea no es capaz de operar con unos niveles de seguridad mínimos, la Comisión Europea, con la ayuda de un Comité de seguridad integrado por expertos de todos los Estados miembros de la UE, puede imponer prohibiciones y restricciones operativas.

3.3 Junto con la creación de un mercado único, la UE ha elaborado una amplia gama de medidas para **proteger a los pasajeros aéreos**. La Unión se ha convertido en parte del Convenio de Montreal y ha puesto en práctica este tratado internacional mediante un reglamento sobre la responsabilidad de las compañías aéreas por muerte y lesiones en caso de accidente y por retrasos con el equipaje. Además, ha aprobado reglamentos sobre la indemnización y la asistencia a los pasajeros en caso de denegación de embarque, anulaciones de vuelos o largas esperas. Recientemente, se ha impuesto la obligación de prestar asistencia adecuada a las personas con movilidad reducida. Por último, todos los pasajeros tienen derecho a estar correctamente informados sobre la identidad exacta de la compañía que opera su vuelo.

3.4 Tras los atentados terroristas del 11 de septiembre de 2001, la UE está armonizando las normas de **seguridad de la aviación** en todos los aeropuertos comunitarios. Para asegurar que los aeropuertos cumplan estas estrictas normas de seguridad, la Comisión Europea, con ayuda de los Estados miembros comunitarios, lleva a cabo inspecciones rigurosas.

3.5 El **control del tránsito aéreo** crea la infraestructura para un flujo seguro y eficiente de tránsito aéreo. La gestión del tránsito aéreo (*Air Traffic Management*, ATM) se ha efectuado tradicionalmente en el plano nacional. Esta fragmentación según las fronteras nacionales provoca problemas de eficiencia. Para afrontar tales problemas, la UE y sus Estados miembros pusieron en marcha en 2004 el proyecto del Cielo Único Europeo³.

Este proyecto es una ambiciosa iniciativa que aspira a reformar la estructura del espacio aéreo europeo para hacer frente a las necesidades futuras de seguridad operacional y capacidad. Su objetivo es reorganizar el espacio aéreo europeo según las pautas que sigue el tránsito aéreo, establecer normas comunes técnicas y procedimentales, y fomentar la creación de un sistema armonizado europeo de gestión del tránsito aéreo. El espacio aéreo europeo debería organizarse en «bloques de espacio aéreo funcionales», independientemente de las fronteras nacionales. La nueva organización del espacio aéreo pretende disminuir los retrasos, triplicar la capacidad, mejorar la seguridad multiplicándola potencialmente por 10, y reducir los costes de la gestión del tránsito aéreo hasta en un 50%, disminuyendo al mismo tiempo el impacto ambiental en un 10% por vuelo.

A fin de asegurar los niveles necesarios de capacidad, seguridad y eficiencia del tránsito aéreo en los próximos treinta años, la UE ha puesto en marcha la fase de definición del **Programa SESAR (*Single European Sky ATM Research*)** para el desarrollo de una nueva generación de sistemas de gestión del tránsito aéreo. Se impone un salto tecnológico para garantizar la seguridad y la eficiencia de los viajes aéreos en unos cielos cada vez más congestionados. El Programa SESAR, que es el complemento tecnológico e industrial del Cielo Único Europeo, es un programa compartido para toda Europa y en el que todos los interesados de la aviación participan en el diseño de un sistema de gestión del tránsito aéreo. Este programa constituye una ambiciosa visión de lo que la UE espera poder compartir con toda la comunidad mundial de la aviación.

3.6 En unos mercados abiertos, es importante asegurar la **competencia** leal y la igualdad de condiciones. Por eso, la Comisión Europea aplica unas normas de competencia estrictas a las fusiones y alianzas, la tarificación y otros aspectos del transporte aéreo. Además, una rigurosa aplicación de las normas sobre ayudas estatales debe asegurar que las compañías aéreas trabajen en igualdad de condiciones sin falsear la competencia.

3.7 En cuanto al **medio ambiente**, la UE siempre ha apoyado políticas acordadas en la OACI, y la legislación comunitaria en este campo ha tenido como objetivo esencial la puesta en práctica de estas políticas. No obstante, está aumentando la presión pública a favor de medidas más rigurosas, por ejemplo, sobre el ruido de los aviones y sobre la necesidad de actuar para hacer frente al problema de la contribución de la aviación al cambio climático. El impacto de la aviación en el cambio climático todavía es modesto pero está aumentando rápidamente. Por ello, la Comisión Europea ha propuesto al Parlamento Europeo y al Consejo de Ministros de la UE incluir las emisiones de CO₂ de la aviación en el régimen comunitario de comercio de derechos de emisión (EU ETS). La propuesta se hace después del apoyo manifestado por la OACI en 2001 al comercio abierto de derechos de emisión y, en particular, tras la decisión de 2004 de la Asamblea según la cual la concreción de este principio debía basarse, entre otras cosas, en la incorporación de la aviación a los regímenes de comercio de los Estados. Estos planes harán que las compañías aéreas tengan constantemente un mayor incentivo para reducir su impacto climático, evitando, a la vez, las restricciones al crecimiento del tráfico. Además, puede evitarse así la necesidad de medidas menos efectivas como las fiscales.

³ El conjunto de medidas del "Cielo Único Europeo" consta del Reglamento (CE) n.º 549/2004, el Reglamento (CE) n.º 550/2004, el Reglamento (CE) n.º 551/2004 y el Reglamento (CE) n.º 552/2004.

Aunque la UE y sus Estados miembros están resueltos a tomar medidas sobre las emisiones de la aviación, también creen firmemente en la cooperación internacional (especialmente en el marco de la OACI) y seguirán participando plenamente en el diálogo mundial y bilateral sobre esta cuestión en los años venideros. Precisamente, uno de los objetivos de la propuesta es aportar un modelo para el comercio de derechos de emisión en la aviación que pueda extenderse y reproducirse en todo el mundo. La UE y sus Estados miembros continuarán trabajando con sus socios internacionales para conseguir la cobertura mundial de las emisiones mediante el comercio de los derechos de emisión.

Esta política forma parte de un planteamiento global para lograr un crecimiento más sostenible de la aviación. La inversión en «tecnología limpia» y la mejora de los flujos del tránsito aéreo son otros importantes aspectos de este compromiso.

4. EXTENSIÓN GEOGRÁFICA DEL MERCADO ÚNICO DE LA AVIACIÓN

4.1 El resultado del proceso expuesto es que se ha creado un mercado del transporte aéreo en toda la Unión Europea. Debido a su importancia económica y a su atractivo para los países vecinos, este mercado se ha ampliado a Noruega e Islandia mediante el Acuerdo del Espacio Económico Europeo, y a Suiza en virtud del Acuerdo de Transporte Aéreo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza.

4.2 Sin embargo, la extensión geográfica del mercado único ha ido todavía más allá. En junio de 2006, la UE y sus Estados miembros firmaron el acuerdo por el que se creaba la Zona Europea Común de Aviación (ZECA), que integra a los países socios del Sudeste de Europa (Albania, Bosnia-Herzegovina, Croacia, la ex-República Yugoslava de Macedonia, Montenegro, Serbia y la misión de las Naciones Unidas en Kosovo) en el mercado único.

Los países socios de la ZECA adoptarán las disposiciones comunitarias sobre transporte aéreo. Al mismo tiempo, estos mercados del transporte aéreo se liberalizarán paulatinamente y se integrarán en el mercado único comunitario.

Una vez los socios de la ZECA hayan incorporado totalmente la legislación comunitaria sobre aviación, las compañías aéreas de esta zona tendrán un acceso totalmente abierto al mercado único europeo de la aviación ampliado. Ello creará nuevas oportunidades comerciales en un mercado integrado de 36 países y de más de 500 millones de personas. Al mismo tiempo, el acuerdo dará lugar a unos niveles igualmente elevados de seguridad operacional y seguridad de la aviación en toda Europa.

4.3 Por otra parte, en diciembre de 2006 la UE y sus Estados miembros firmaron un acuerdo de transporte aéreo con Marruecos. Ha sido ésta la primera vez en que la UE como grupo regional ha firmado, junto con sus Estados miembros, un acuerdo de aviación completo con país no europeo. El acuerdo con Marruecos sigue los mismos principios de apertura paralela del mercado combinada con convergencia de la legislación hacia las normas comunitarias.

4.4 En el futuro, la Zona Común de Aviación podría seguir ampliándose para incluir a Ucrania y otros países vecinos, en especial en el área mediterránea.

5. SURGIMIENTO DE UNA POLÍTICA EXTERIOR COMUNITARIA DE AVIACIÓN

5.1 Como consecuencia natural del abandono de los conceptos de mercados nacionales y compañías nacionales dentro de la Unión Europea, la creación del mercado único está empezando a tener efectos externos y está surgiendo una política exterior de aviación comunitaria.

5.2 En 2005, los Ministros de Transporte comunitarios se pusieron de acuerdo en los siguientes tres pilares para avanzar hacia una política exterior de aviación:

- En primer lugar, la adecuación al Derecho comunitario de los acuerdos bilaterales vigentes. En efecto, tras las sentencias del 2002 sobre los «cielos abiertos» dictadas por el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, los acuerdos bilaterales de aviación de los Estados miembros comunitarios tienen que adecuarse a la legislación comunitaria, especialmente en lo que se refiere a sustituir la designación nacional por una designación comunitaria.
- En segundo lugar, la creación y extensión de la Zona Común de Aviación, que podría llegar a abarcar a todos los países vecinos de la UE indicados en el apartado 4. 2.
- En tercer lugar, la celebración de acuerdos de transporte aéreo más ambiciosos y amplios con socios clave. Para la negociación de estos acuerdos amplios, la Comisión Europea necesita unos mandatos de negociación específicos de los Estados miembros comunitarios.

5.3 En dos años, desde 2005, la Unión Europea y sus Estados miembros han hecho progresos significativos en la construcción de estos tres pilares fundamentales.

5.3.1 En primer lugar, se ha avanzado en la adecuación de los acuerdos bilaterales de servicios aéreos dándoles una base jurídica más sólida. En este sentido, cabe señalar que más de setenta países socios han aceptado el principio de la designación comunitaria. De esta manera se ha restablecido la seguridad jurídica de más de quinientos acuerdos bilaterales de servicios aéreos.

5.3.2 Como se señalaba en la sección 4, ya existe una zona común de aviación europea que va más allá de los veintisiete Estados miembros comunitarios y este mercado sigue extendiéndose e integrándose mediante normas comunes.

5.3.3 Al mismo tiempo, la Unión Europea y sus Estados miembros están procurando llegar a acuerdos de aviación ambiciosos con países socios fundamentales. Estos acuerdos han de perseguir el doble objetivo de la apertura del mercado y la cooperación en la reglamentación de cuestiones como la seguridad operacional y la seguridad de la aviación. Se trata de un nuevo modelo de acuerdos de transporte aéreo que va más allá de la simple liberalización del acceso al mercado y de los «cielos abiertos», estableciendo un marco más amplio que mejora la competitividad de las compañías aéreas y consigue el mayor grado posible de seguridad operacional, seguridad de la aviación y sostenibilidad para los viajeros.

5.3.3.1 En 2007, la UE y sus Estados miembros firmaron un amplio acuerdo de transporte aéreo de primera fase con los Estados Unidos, mediante el cual se liberalizará el acceso al mercado y se iniciará un proceso de «normalización» del sector de la aviación, suprimiendo barreras artificiales a las actividades comerciales mediante procesos paralelos de apertura del mercado, facilitación de la inversión extranjera y convergencia en materia de legislación.

Se calcula que este acuerdo, que se aplicará a partir de marzo de 2008, supondrá unos beneficios para los consumidores de hasta 12 000 millones de euros. Las negociaciones continuarán en una segunda fase a partir del 2008 a fin de conseguir una mayor liberalización del acceso al mercado y de las oportunidades de inversión.

5.3.3.2 Cuando consideran que existe interés y valor añadido mutuos, la UE y sus Estados miembros estudian, caso por caso, la celebración de acuerdos amplios similares con otros países socios.

6. TRABAJO CONJUNTO DE LA UE CON LA OACI Y SUS ESTADOS CONTRATANTES

6.1 La comunidad de la aviación se enfrenta hoy en la mayor parte del mundo a los mismos retos: cómo mantener los altos niveles de seguridad operacional y seguridad de la aviación con el rápido crecimiento del tránsito aéreo, cómo hacer el crecimiento de la aviación sostenible para el medio ambiente, cómo conseguir una infraestructura y una tecnología adecuadas para satisfacer la demanda futura, y cómo cooperar en el plano internacional de la manera más eficaz en un mercado cada vez más mundializado.

6.2 Basándose en las experiencias y actuaciones descritas en este trabajo, la UE y sus Estados miembros están dispuestos a seguir incrementando su cooperación con la comunidad mundial de la aviación a fin de afrontar estos retos conjuntamente.

La Unión Europea espera que su planteamiento y sus políticas, así como el planteamiento y las políticas de la OACI, sus Estados Contratantes u otras regiones, puedan ofrecer enseñanzas recíprocamente útiles. Por este motivo, la UE está dispuesta a compartir sus experiencias con otros y desea aprender de sus éxitos. Con tal finalidad, desearía cooperar con la OACI y sus Estados Contratantes en cuestiones tales como la convergencia de la legislación hacia las normas más rigurosas que sea posible y hacia las mejores prácticas en todos los aspectos de la aviación civil.

6.3 El sector de la aviación es, por su propia naturaleza, planetario y la necesidad de cooperación internacional es cada vez mayor ya que muchos problemas mundiales compartidos requieren una solución también mundial. Si bien los planteamientos son, y seguirán siendo, diferentes, se requiere, como mínimo, un cierto grado de interoperabilidad y de interfaz. De ahí que la cooperación tecnológica internacional, por ejemplo, sea importante para lograr la interoperabilidad y encontrar soluciones a un coste económico, por ejemplo en relación con la gestión internacional del tránsito aéreo.

6.4 Por otra parte, la UE desearía trabajar conjuntamente con los socios de la OACI para “normalizar” el sector de la aviación en el plano económico a fin de conseguir una industria de la aviación internacional viable y competitiva que opere en condiciones de igualdad.

7. LA UE COMO SOCIO QUE RESPALDA SU COMPROMISO INTERNACIONAL CON COOPERACIÓN Y ASISTENCIA TÉCNICAS

7.1 Aunque la mayoría de los Estados dentro de la comunidad de la aviación mundial comparten las mismas aspiraciones y una misma visión respecto a lo que deben ser las operaciones de la aviación, no todos tienen iguales oportunidades de salvaguardar la aplicación de estos principios y algunos carecen de los recursos que les permitan garantizar estos niveles operacionales y, en algunos casos, incluso cumplir con sus obligaciones internacionales.

7.2 En este sentido, la comunidad de la aviación internacional es responsable conjuntamente de asistir a aquellos Estados que carecen de recursos y en los cuales las operaciones de la aviación no se ajustan a niveles deseables o aceptables.

7.3 La Unión Europea y sus Estados miembros son conscientes de su responsabilidad al respecto y trabajarán en estrecha colaboración con la OACI para asegurar que se preste la asistencia adecuada a los países socios que necesiten ayuda para implantar las normas de aviación internacionales.

7.4 Uno de los objetivos fundamentales de la cooperación y la asistencia técnicas internacionales en la aviación debe ser apoyar la creación de organismos reguladores y el fomento de una base de conocimientos que permitan la existencia de autoridades de aviación civil autónomas con las competencias, el personal y los fondos adecuados para desempeñar su trabajo. Sin embargo, en este sentido la cooperación regional y las instituciones regionales -en vez de necesariamente nacionales- ofrecerán a menudo sinergias y soluciones más económicas, garantizando, al mismo tiempo, un cierto grado de cooperación y convergencia legislativas, basado en normas comunes, en el reconocimiento mutuo y en instituciones compartidas. Ésta es una de las lecciones más importantes que hemos aprendido en Europa.

7.5 La Comisión Europea ha facilitado constantemente asistencia técnica en el campo del transporte aéreo en muchas partes del mundo en los últimos años. El principal componente de la mayoría de estos proyectos es la asistencia a la seguridad operacional, teniendo como objetivo clave ayudar a los países no comunitarios en sus esfuerzos para adaptar sus reglamentos y prácticas, especialmente en materia de seguridad, a las mejores prácticas internacionales y, cuando sea posible, buscar la convergencia con las normas y requisitos europeos. La Comisión Europea es, y quiere seguir siendo, un importante contribuyente a los programas de asistencia COSCAP sobre seguridad operacional y navegabilidad, dirigidos por la OACI.

7.6 Durante los últimos cinco años, la Comisión Europea ha facilitado más de 80 millones de euros a proyectos y programas de asistencia técnica en África, Asia, América Latina y las regiones vecinas de Europa, incluida la región mediterránea.

7.7 Por otra parte, los Estados miembros comunitarios, cada uno por su cuenta, y la industria europea están financiando una amplia gama de proyectos de asistencia técnica en muchos países y regiones de todo el mundo, en un grado tal que es imposible enumerarlos aquí.

7.8 La UE y sus Estados miembros continuarán siendo un socio importante en la prestación de asistencia técnica y la transferencia de conocimientos, cooperando en proyectos y programas tecnológicos comunes, y reforzando la convergencia de la reglamentación, así como el cumplimiento de las normas. La Unión Europea quiere trabajar activamente en este sentido con la OACI y con las regiones y países socios de todo el mundo, trabajo que contribuye al fortalecimiento de las relaciones exteriores comunitarias en el campo de la aviación y a la creación de asociaciones.

8. CONCLUSIÓN

8.1 La UE y sus Estados miembros han conseguido construir un mercado regional de la aviación abierto a la competencia pero sustentado por un marco regulador moderno y propicio.

Además, tienen una visión ambiciosa respecto a cómo desarrollar su mercado interior y desearían compartir sus beneficios con otros mediante la ampliación del mercado único de la aviación.

8.2 La Unión Europea y sus Estados miembros quieren cooperar con la OACI y sus Estados Contratantes, a fin de generar beneficios similares para los consumidores y la industria de la aviación en todo el mundo.

8.3 Una cooperación internacional más estrecha ofrecerá nuevas oportunidades económicas mediante la apertura de los mercados y el fomento de la inversión. La cooperación tecnológica, la asistencia técnica y la convergencia de la reglamentación desempeñan un papel importante para facilitar este proceso.

8.4 Por consiguiente, la UE y sus Estados miembros quieren seguir incrementando su cooperación con la comunidad mundial de la aviación, a través de la OACI y también de forma bilateral, con países socios y con grupos de países de grandes regiones, a fin de seguir avanzando hacia un transporte aéreo internacional seguro y sostenible para el siglo XXI. Al hacerlo, quieren destacar la importancia de la cooperación regional y, cuando es posible, de la organización regional como forma efectiva de convertir esta ambición en realidad.

— FIN —