



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 14.3.2005  
COM(2005) 77 final

**COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO  
AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO**

**Quadro para o aprofundamento de relações  
com a Federação da Rússia no domínio dos transportes aéreos**

## 1. INTRODUÇÃO E SÍNTESE

A importância global do relacionamento entre a UE e a Federação da Rússia enquanto vizinhos e parceiros estratégicos e a dimensão dos nossos sectores de aviação e aeronáutica são argumentos fortes a favor de um consenso para um novo quadro relativo à organização das nossas relações no domínio da aviação.

Em paralelo com a presente comunicação, a Comissão recomenda, pois, que o Conselho a autorize a negociar, em nome da Comunidade Europeia, um acordo geral com a Federação da Rússia no domínio dos transportes aéreos. Esta iniciativa apoia-se na evolução do papel da Comunidade relativamente à aviação externa, após os acórdãos de 5 de Novembro de 2002 do Tribunal Europeu de Justiça nos processos “céu aberto”, que reconheceram competências exclusivas da Comunidade a respeito de importantes aspectos da aviação externa, e o livro branco da Comissão “*A política Europeia de transportes no horizonte 2010: a hora das opções*”<sup>1</sup>, que sublinhou a necessidade de a União falar a uma só voz na arena internacional em defesa dos seus interesses económicos, sociais e ambientais.

Na sequência daqueles acórdãos, a Comissão indicou tencionar apresentar propostas de autorização para encetar negociações com determinados países terceiros de importância estratégica, sobre uma ampla gama de questões relativas aos transportes aéreos.

Há razões económicas e políticas substanciais para que a Comunidade defina uma política de aviação coerente em relação aos seus principais parceiros comerciais, nomeadamente a Rússia, com a qual tem desenvolvido uma estreita parceria económica e política no âmbito do Acordo de Parceria e Cooperação (PCA)<sup>2</sup> e dos quatro “espaços comuns” a que apelou a Cimeira UE-Rússia realizada em Maio de 2003 em S. Petersburgo, com destaque para o Espaço Económico Comum (EEC).

A parceria UE-Rússia foi reforçada após a adesão à UE, em 1 de Maio de 2004, de dez novos Estados-Membros, oito dos quais têm um historial de laços económicos e políticos particularmente estreitos com a Rússia. A UE é o principal parceiro comercial da Rússia (contribui para mais de 50% do total de trocas deste país). Em contrapartida, a Rússia, quinto parceiro comercial da UE (atrás dos Estados Unidos, da Suíça, da China e do Japão), contribui para cerca de 5% do total de trocas da UE. A Rússia é o segundo mais importante parceiro comercial dos dez novos Estados-Membros da UE.

A integração dos sistemas de transportes é condição prévia para uma cooperação produtiva. A aviação é um sector especialmente dinâmico, indispensável para a ligação da União Europeia aos seus vizinhos e, em particular, à Federação da Rússia. O estabelecimento de uma política de aviação em relação à Rússia é, pois, um importante objectivo de política no âmbito global da parceria, em desenvolvimento, entre a UE e o seu grande vizinho de leste.

---

<sup>1</sup> COM(2001) 370

<sup>2</sup> O artigo 43º do PCA possibilita a celebração de acordos de transporte específicos, com o objectivo de melhorar as condições de acesso mútuo ao mercado e de serviços.

A Rússia oferece boas perspectivas de crescimento a companhias aéreas, fabricantes de aeronaves e prestadores de serviços na Europa. O seu tráfego internacional de passageiros concentra-se maioritariamente em destinos europeus, que correspondem a cerca de 75% do tráfego russo total de passageiros, com um crescimento anual de 5,8% previsto até 2007<sup>3</sup>. Para a UE, a Federação da Rússia é actualmente o quarto maior mercado estrangeiro de aviação<sup>4</sup>.

O mercado russo da aviação caracteriza-se há muito por uma filosofia de restrição. O seu acesso é estritamente limitado e o Estado continua a desempenhar um papel importante e influente na actividade da aviação. Todavia, confrontado com as crescentes procura e concorrência estrangeira, o Governo russo anunciou reformas substanciais no sector, incluindo uma liberalização gradual do mercado interno e a privatização de companhias aéreas, visando intensificar a concorrência, atrair mais investimento e obter a consolidação da actividade.

As relações UE-Rússia no domínio da aviação foram dominadas no passado pelos litígios relacionados com o pagamento do sobrevoo da Sibéria e pelas inquietações da Rússia a respeito das normas comunitárias em matéria de ruído e segurança. A questão do sobrevoo da Sibéria é da máxima importância para as transportadoras aéreas europeias, visto afectar os serviços entre a Europa e os mercados emergentes e lucrativos do Extremo Oriente, em especial a China. Estas dificuldades têm prejudicado oportunidades de cooperação construtiva e de progresso em áreas de interesse mútuo tão importantes como a segurança e a protecção na aviação.

Actualmente, as relações são fragmentadas, sobretudo no que respeita a direitos de tráfego e oportunidades de mercado para as transportadoras comunitárias. A título individual, os Estados-Membros não têm conseguido colocar os acordos bilaterais em conformidade com o direito comunitário, resolver questões cruciais como o pagamento do sobrevoo da Sibéria ou alcançar progressos significativos no acesso ao mercado. A diferença de atitudes em matéria de segurança e de ruído é uma fonte constante de potenciais mal-entendidos para as relações no domínio da aviação.

Um acordo geral UE-Rússia para os transportes aéreos visaria aprofundar as relações no domínio da aviação e estabelecer um quadro em que tanto os agentes económicos como os consumidores possam beneficiar da melhoria das condições de mercado, de um enquadramento jurídico estável e coerente entre os dois mercados e de mecanismos para evitar ou resolver eficazmente os diferendos.

## **2. TENDÊNCIAS DA POLÍTICA RUSSA DE AVIAÇÃO CIVIL – MODERNIZAÇÃO, CONSOLIDAÇÃO E LIBERALIZAÇÃO**

### **2.1. Um mercado em crescimento e evolução**

O transporte aéreo é um dos modos de transporte mais dinâmicos na Rússia. A aviação civil, sector significativo da economia russa no seu todo, emprega cerca de 223.000 pessoas. De acordo com o Ministério russo dos Transportes, o transporte aéreo de passageiros cresceu 9,9% em 2003 e o de mercadorias 2,7%.

---

<sup>3</sup> Fonte: IATA

<sup>4</sup> Fonte: Comissão Europeia: dados sobre lugares disponíveis, 2004

Embora em rápido desenvolvimento, o mercado russo do tráfego aéreo mantém-se em certos aspectos relativamente imaturo, com um forte potencial de crescimento quer no sector dos passageiros quer no da carga. As previsões da IATA indicam que, entre 2003 e 2007, o mercado russo da aviação civil ostentará taxas de crescimento anual de 5,8% – acima dos mercados, mais maduros, da Europa Ocidental e dos Estados Unidos.

Apenas quatro companhias aéreas comerciais – Aeroflot, Sibir, Pulkovo e UT Air – transportam mais de um milhão de passageiros por ano. A Aeroflot domina o mercado internacional, mas, no nacional, enfrenta a concorrência das restantes (a Sibir é a principal transportadora russa de passageiros a nível interno). A Aeroflot fornece 37,7% do total de lugares disponíveis no mercado geral Rússia-UE, em que a Lufthansa ocupa o segundo lugar, com 12,6%<sup>5</sup>.

## **2.2. Uma nova estratégia para os transportes aéreos – rumo à privatização e à liberalização**

Em Outubro de 2003, o Governo russo anunciou a sua nova “Estratégia de Transportes para a Federação da Rússia”.

No que respeita aos transportes aéreos, um dos objectivos principais do Governo russo consiste em desenvolver os transportes aéreos internos mediante uma grande reestruturação, visando aumentar a eficácia e a qualidade dos serviços. A Rússia tem actualmente 215 companhias aéreas registadas (267 em 2000), incluindo 55 transportadoras estatais, um número que se espera diminuir nos próximos anos com o aumento da concorrência, procedimentos governamentais de licenciamento mais rigorosos e aplicação de requisitos de segurança mais severos.

O Governo russo anunciou planos para melhorar significativamente a competitividade global das transportadoras russas mediante uma adaptação às normas internacionais em matéria comercial, ambiental e de serviços e uma liberalização progressiva do mercado.

O crescimento do tráfego de passageiros nos anos recentes é o principal factor por trás da tendência para acelerar a liberalização do mercado dos transportes aéreos internos. Em 2002, iniciou-se a liberalização deste mercado, com a abolição do sistema de quotas vigente. O Governo russo prevê continuar a suprimir quotas, desse modo concretizando rapidamente a liberalização total dos transportes aéreos internos.

O governo visa estimular, aos níveis interno e internacional, alianças estratégicas que contribuam para preparar as transportadoras russas para a concorrência. Na verdade, as pressões concorrenciais entre as companhias aéreas russas, tanto nas rotas internas como nas internacionais, são susceptíveis de operar mudanças significativas no sector ao longo dos próximos anos. Um dos primeiros sinais da evolução em perspectiva foi a assinatura pela Aeroflot, a 24 de Maio de 2004, de um memorando de acordo, preparando o terreno para a adesão desta companhia aérea à aliança *SkyTeam*. Houve igualmente anúncios sobre a possível privatização da Aeroflot.

---

<sup>5</sup> Fonte: OAG

### **2.3. Modernização da infra-estrutura**

Na sua maioria, os aeroportos russos carecem de renovação e modernização. A estratégia de transportes adoptada pelo Governo russo visa avançar com a privatização dos aeroportos, bem como com uma “optimização” da rede aeroportuária de todo o país. A melhoria do funcionamento dos aeroportos será decisiva para um desenvolvimento bem-sucedido do sector da aviação civil na Rússia. As questões e procedimentos de protecção têm importância crescente desde os actos terroristas do Verão de 2004. Foi preparada uma nova lei sobre protecção nos transportes.

Em paralelo com os planos de reforma profunda do sector da aviação interna, o Governo russo anunciou igualmente planos para reestruturar a indústria aeronáutica.

A disponibilidade de aeronaves eficazes e modernas é actualmente o mais importante factor individual de limitação do crescimento para as companhias aéreas russas. As estimativas indicam que estas, ao longo dos próximos cinco anos, terão de substituir um terço das suas frotas envelhecidas (cerca de 95% das aeronaves existentes foram projectadas entre 1960 e 1980). Mais de 1.600 aeronaves em serviço não cumprem as normas ICAO sobre ruído.

A Rússia possui tradicionalmente uma indústria de aviação considerável. Hoje, emprega cerca de 500.000 pessoas em cerca de 300 companhias e institutos de investigação e engenharia. Todavia, a indústria carece desesperadamente de investimento, modernização e reestruturação.

Este processo parece estar em curso na sequência de propostas apresentadas pela agência aeroespacial russa (Rosaviakosmos) no contexto da nova estratégia russa de transportes. Propõem-se medidas radicais para criar um consórcio aeroespacial único (OAK – Fabrico Unificado de Aeronaves), aparentemente segundo o modelo da EADS. O consórcio seria controlado por capital privado (com participação estatal de 25,5%) e teria por objectivo uma quota de 10% do mercado total da aviação.

## **3. RELAÇÕES UE-RÚSSIA NO DOMÍNIO DA AVIAÇÃO – NECESSIDADE DE UMA ABORDAGEM COMUNITÁRIA**

### **3.1. Mercados em crescimento de grande interesse comercial mútuo**

Para o desenvolvimento da economia russa e suas relações comerciais com a União Europeia, são essenciais ligações aéreas bem estruturadas com a UE e os principais destinos internacionais.

O tráfego internacional russo de passageiros concentra-se em grande medida nos destinos europeus. Em 2002, viajaram 4,3 milhões de passageiros entre a Rússia e a Europa Ocidental e 1 milhão entre a Rússia e a Europa Central e Oriental. Os destinos europeus justificam cerca de 75% de todo o tráfego russo de passageiros, prevendo-se um crescimento anual de 5,8% até 2007 <sup>6</sup>.

---

<sup>6</sup> Fonte: IATA

O tráfego aéreo entre a União Europeia e a Rússia aumentou significativamente nos últimos dez anos. De 1992 para 2003, as ligações semanais entre os Estados-Membros da UE e a Rússia subiram de 279 para 465 e o número de lugares disponíveis de 44.880 para 65.663. O potencial de crescimento do mercado russo é amplamente reconhecido.

A maior percentagem de tráfego aéreo UE-Rússia é entre a Rússia e a Alemanha (39% das ligações da UE com a Rússia)<sup>7</sup>, seguindo-se o tráfego com a Espanha (12%), a França (11%), o Reino Unido (8,5%) e a Finlândia (7%). Entre os novos Estados-Membros, a Polónia e a República Checa têm um tráfego significativo com a Federação da Rússia.

Juntamente com a China, a Rússia é um dos maiores mercados turísticos de “elevado potencial” do mundo. O número total de turistas em visita à Federação da Rússia cresceu 7,3% em 2002 (média europeia: 2,3%). Agências de viagens europeias iniciaram cooperação e *joint-ventures* (empresas comuns) com companhias da Rússia. O turismo russo tem importância crescente para a indústria turística da UE. Os turistas russos são dos que mais gastam a nível internacional (12 mil milhões de dólares em 2002<sup>8</sup>).

### **3.2. Relações bilaterais entre os Estados-Membros da UE e a Rússia no domínio da aviação**

#### *3.2.1. Um mercado fragmentado e restritivo*

A Federação da Rússia tem acordos bilaterais sobre serviços aéreos com 23 dos 25 Estados-Membros, regulamentando em particular direitos de tráfego e questões correlatas de importância bilateral (designação de companhias aéreas, segurança na aviação, tarifas, alfândegas, etc.). Esta fragmentação resulta numa maior complexidade do que a necessária para o quadro regulamentar aplicável aos serviços aéreos entre a UE e a Rússia.

Acresce que, em geral, os acordos bilaterais de serviços aéreos entre Estados-Membros da UE e a Rússia regulamentam excessivamente o acesso ao mercado, em termos não só de uma designação limitada das transportadoras ou dos pontos que podem ser servidos, mas também da frequência ou da capacidade com que as companhias aéreas designadas podem operar.

Para além das ilegalidades identificadas pelo Tribunal Europeu de Justiça nos acordos “céu aberto”, existem também questões jurídicas no domínio da legislação europeia relativa à concorrência, as quais terão de ser tratadas no contexto de um futuro acordo UE-Rússia para os transportes aéreos.

---

<sup>7</sup> A título individual, a Alemanha é para a Rússia o maior mercado internacional de aviação. As transportadoras Lufthansa, Aeroflot, Pulkovo e Air Sibir realizam, cada uma, mais de 100 ligações semanais entre a Federação da Rússia e a Alemanha.

<sup>8</sup> Fonte: Organização Mundial do Turismo (WTO), *Tourism highlights 2003*

### 3.2.2. *Nuvens no céu – ou as grandes questões pendentes*

#### 3.2.2.1. Sobrevoos da Sibéria

As companhias aéreas comunitárias que sobrevoam o território russo têm de pagar à sua concorrente russa, a Aeroflot, direitos especiais não relacionados com o pagamento normal pelos serviços de controlo do tráfego aéreo. Estes pagamentos, impostos pela Rússia nos acordos bilaterais com os Estados-Membros através de acordos comerciais obrigatórios entre as companhias aéreas comunitárias e a Aeroflot, constituem uma taxa de trânsito inaceitável, contradizem a prática universal e são considerados incompatíveis com o direito internacional, incluindo o artigo 15º da Convenção de Chicago de 1944. Em 2003, estima-se que custaram às companhias aéreas europeias um total de aproximadamente 250 milhões de euros. A Rússia é o único país do mundo que os impõe. Além disso, a sua aplicação não é nem transparente nem extensiva a todos os parceiros comerciais da Rússia. O trânsito sobre a Sibéria é essencial para o acesso comercialmente viável das companhias aéreas comunitárias ao mercado aéreo em crescimento no Extremo Oriente, incluindo a China. As operações no Extremo Oriente são essenciais para a rentabilidade económica das transportadoras aéreas da UE.

Na sua maioria, as transportadoras de carga comunitárias que operam entre a Europa Ocidental e o Extremo Oriente evitam os referidos pagamentos contornando o território russo. As russas, com destaque para a Aeroflot, têm, pois, uma vantagem significativa ao oferecerem serviços de transporte de mercadorias directamente da Europa Ocidental para o Extremo Oriente, via Rússia.

#### 3.2.2.2. Normas ambientais e de segurança

As companhias aéreas russas trabalham ainda com um número considerável de velhas aeronaves, que não cumprem as normas internacionais e europeias em matéria de ambiente (ruído) e de segurança. Esta circunstância continua a ser um obstáculo para a melhoria das relações UE-Rússia no domínio da aviação, exigindo uma abordagem global a nível da União Europeia.

## **4. VANTAGENS DE UMA ABORDAGEM COMUNITÁRIA PARA AS RELAÇÕES UE-RÚSSIA NO DOMÍNIO DA AVIAÇÃO**

### **4.1. Vantagens económicas gerais**

Os sectores da aviação e da aeronáutica da UE e da Federação da Rússia são componentes fundamentais da nossa cooperação económica, contribuindo para a mobilidade dos cidadãos e para o desenvolvimento industrial. A importância das relações entre a Federação da Rússia e a UE no domínio da aviação intensificou-se com o alargamento da UE, e o tráfego entre os mercados da UE-25 e da Federação da Rússia cresceu significativamente.

Sensivelmente ao longo da última década, a UE criou um verdadeiro mercado único europeu dos transportes aéreos. Os consumidores têm igualmente beneficiado de uma escolha mais ampla e de tarifas aéreas mais baixas, em especial com o aparecimento

de novas transportadoras de baixo preço. A UE está também a preparar normas comuns de segurança e protecção e de gestão do tráfego aéreo no Céu Único.

Não obstante, é improvável que todo o potencial do mercado interno se concretize enquanto a Comunidade não agir como entidade única e coordenada nas suas relações com países terceiros no domínio da aviação, sempre que tais esforços coordenados possam criar valor acrescentado no interesse do sector da aviação e dos utentes europeus. De acordo com os resultados de um estudo recente encomendado pela Comissão, um mercado totalmente aberto entre a UE e a Rússia poderia gerar benefícios até 680 milhões de euros por ano para ambas as partes, em consequência da criação de emprego no sector da aviação, das receitas de turismo e viagens e dos serviços de apoio ao sector da aviação em sentido amplo.

O estreitamento das relações entre a UE e a Rússia, que resultaria de um acordo no domínio da aviação, poderia incentivar a integração da aviação civil russa na rede existente de alianças mundiais.

O estreitamento das relações entre os sectores aeroespaciais europeu e russo e o reforço da cooperação industrial estão identificados entre as acções prioritárias do roteiro para o Espaço Económico Comum UE-Rússia. O reforço desta cooperação poderia ser encarado no quadro geral das negociações relativas a um acordo de aviação entre a Comunidade e a Rússia e traria também novas oportunidades de mercado, resultando em grandes benefícios económicos.

Deverão igualmente ser tidas em conta as poupanças substanciais (aproximadamente 250 milhões de dólares por ano) que as companhias aéreas europeias obteriam com a supressão gradual do pagamento pelo sobrevoos da Sibéria, assim como as vantagens de um ambiente mais liberal para a expansão de serviços até ao Extremo Oriente através da Rússia.

A abertura e a integração dos mercados devem processar-se de um modo equilibrado, que tenha em conta outros objectivos de política importantes e atenuar potenciais impactos adversos, sejam eles na concorrência, na protecção ambiental, no desenvolvimento sustentável ou em quaisquer outros domínios.

#### **4.2. Direitos de tráfego – criar novas oportunidades, abrir o céu**

No que respeita a direitos de tráfego, conforme atrás foi referido, o ambiente actual é bastante restritivo em matéria de designação, frequências, capacidade e rotas. Este facto está a prejudicar a expansão dos serviços aéreos, apesar do crescimento da procura. O acordo visaria, pois, permitir a abertura gradual do acesso aos dois mercados da aviação, a fim de estimular o investimento e a concorrência e melhorar os serviços de passageiros e carga.

Actualmente, o mercado e as condições regulamentares são tais que a criação de um Espaço Aberto da Aviação, podendo permanecer como meta a longo prazo, não deve ser um objectivo imediato realista. Seria mais bem concretizado por fases, permitindo uma transição suave e equilibrada.



### **4.3. Assegurar o cumprimento do direito comunitário**

Em conformidade com a jurisprudência estabelecida pelo Tribunal Europeu de Justiça (TEJ) nos seus acórdãos de 5 de Novembro de 2002, os acordos bilaterais existentes entre os Estados-Membros e a Federação da Rússia em matéria de serviços aéreos devem ser considerados como infringindo o direito comunitário, na medida em que contêm cláusulas de designação discriminatórias para as transportadoras de outros Estados-Membros ou outras cláusulas com repercussões na competência exclusiva da Comunidade. A menos que rapidamente alterados ou substituídos por acordos conformes ao direito comunitário, estes acordos devem ser denunciados pelos Estados-Membros envolvidos. A situação vigente priva as companhias aéreas que operam entre a UE e a Federação da Rússia da indispensável segurança jurídica e pode comprometer a evolução das nossas relações no domínio da aviação.

As negociações bilaterais entre Estados-Membros e a Federação da Rússia não produziram ainda o necessário alinhamento dos acordos existentes pelo direito comunitário.

Um dos objectivos fulcrais de um acordo geral entre a Comunidade e a Federação da Rússia para os transportes aéreos seria, portanto, a resolução das questões pendentes relacionadas com os acordos bilaterais entre a Rússia e alguns Estados-Membros.

### **4.4. Sobrevoos da Sibéria – supressão gradual dos pagamentos até 2013**

O acordo geral entre a Comunidade e a Federação da Rússia no domínio dos transportes aéreos preveria um período de transição, o mais tardar até 2013, para a modernização do actual mecanismo de pagamentos pelo sobrevoos da Sibéria, e asseguraria que as taxas aplicadas após o termo desse período de transição seriam transparentes, baseadas nos custos e não-conducentes à discriminação entre companhias aéreas.

Em 1997, o Conselho saudou a iniciativa da Comissão de iniciar consultas directas com a Federação da Rússia sobre esta questão.

A Comunidade pôde demonstrar a sua determinação nas negociações com a Rússia, que culminaram no compromisso do Governo russo, recebido a 21 de Maio de 2004 no contexto das negociações sobre a adesão deste país à OMC, de eliminar os elementos não-comerciais do actual sistema de pagamentos pelo sobrevoos da Sibéria, substituindo-o, o mais tardar até 2013, por um sistema baseado nos custos, transparente e não-discriminatório. Foi ainda acordado que as modalidades da supressão gradual dos pagamentos ao longo do período de transição até 2013 seriam aplicadas no contexto das negociações UE-Rússia relativas a um acordo geral dos transportes aéreos. Proporciona-se deste modo o melhor enquadramento para um consenso entre as duas partes sobre o rumo a seguir. A eliminação destes pagamentos traria vantagens económicas consideráveis para as companhias aéreas comunitárias, em especial para o desenvolvimento do tráfego com destino aos mercados, lucrativos e em rápido crescimento, do Extremo Oriente.

Caso se revelem difíceis os progressos nesta questão, poderão ser executadas acções paralelas (por exemplo, no âmbito da ICAO ou aplicação do artigo 15º da Convenção de Chicago).

#### **4.5. Conseguir uma maior integração do mercado – normas em matéria de ambiente e de segurança e protecção**

Num cenário de liberalização do seu mercado interno da aviação, o Governo russo mostrou interesse em prosseguir o diálogo com a UE em matéria de regulamentação. Esse diálogo poderia assumir a forma de assistência técnica no domínio regulamentar, com base na própria experiência de liberalização do quadro regulamentar na União Europeia, ou mesmo de aproximação da legislação aplicável à aviação. Um tal exercício, conducente a maiores coerência e segurança no domínio regulamentar, seria claramente do interesse da Comunidade e dos sectores económicos que pretendem expandir os seus serviços para a Rússia e criar laços comerciais mais estreitos com empresas russas.

Garantir disposições rigorosas de segurança e protecção na aviação teria importância decisiva, assegurando que a abertura do mercado se fizesse acompanhar dos níveis adequados de integração e convergência regulamentar. O acordo poderia estabelecer uma cooperação mais estreita, para garantir a aplicabilidade das mais elevadas normas internacionais de protecção, tendo plenamente em conta os procedimentos, normas e actos aplicáveis ou ocorrentes no território da Comunidade. No âmbito do acordo, poderiam também ser preparados mecanismos e procedimentos conjuntos para a cooperação a nível da protecção.

No contexto das novas relações que o acordo estabeleceria entre a Federação da Rússia e a UE no domínio da aviação, seria possível prestar assistência com vista a harmonizar, nas situações pertinentes, as normas de certificação, a fim de preparar o terreno para uma cooperação mais estreita entre o Comité Interestatal da Aviação (IAC) e a Agência Europeia para a Segurança da Aviação (EASA). Em Julho de 2004, foi acordado um modelo de funcionamento entre estes dois organismos.

No que respeita às questões ambientais, o acordo poderia estabelecer um quadro de consulta entre a UE e a Federação da Rússia para, entre outros fins, facilitar o aperfeiçoamento das normas ambientais russas, nomeadamente em matéria de ruído das aeronaves. Por outro lado, deveria salvaguardar para a UE flexibilidade a respeito de medidas tendentes a atenuar o impacto da aviação nas alterações climáticas e outras questões ambientais.

#### **4.6. Cooperação industrial – explorar forças e necessidades mútuas na indústria aeroespacial**

A indústria aeroespacial da União Europeia tem interesse fundamental em aprofundar a colaboração com os parceiros e centros de investigação russos. Está já em curso uma série de projectos conjuntos, inclusive nos domínios de concepção, produção, formação e certificação de segurança, envolvendo as principais empresas comunitárias e russas. Em 2003, a Airbus inaugurou um centro de engenharia (ECAR – *Engineering Centre Airbus in Russia*) em cooperação com a empresa russa Kaskol. A indústria comunitária participa também em projectos russos de desenvolvimento de novas aeronaves, mais respeitadoras do ambiente, como o TU 204 e o *Russian Regional Jet* (RRJ – Jacto Regional russo). O acordo poderia criar um novo quadro para as relações no domínio da aviação entre a Federação da Rússia e a UE, ao abrigo do qual seria impulsionada a cooperação industrial. Esta cooperação apoiaria projectos de aviação e investigação conjuntamente identificados,

tendentes a acompanhar a reestruturação e a modernização em curso na indústria aeroespacial russa. Este âmbito poderia incluir investigação e desenvolvimento de normas comuns (em matéria de segurança e protecção e de ambiente), programas de formação e o apoio à modernização do sistema russo de gestão do tráfego aéreo e da infra-estrutura aeroportuária.

## 5. CONCLUSÕES

A presente comunicação expõe o cenário e argumentos que substanciam a necessidade de um acordo geral de transportes aéreos entre a Comunidade e a Federação da Rússia, o qual permitiria aos dois parceiros estabelecerem um quadro claro e coerente para o desenvolvimento construtivo das suas relações no domínio da aviação ao longo dos próximos anos.

Esse quadro visaria, entre outros objectivos, melhorar as oportunidades de mercado para ambas as partes, assegurar o cumprimento do direito comunitário, concretizar a supressão gradual dos pagamentos pelo sobrevoo da Sibéria, promover (nas situações pertinentes) a aproximação da legislação aplicável à aviação, estabelecer mecanismos conjuntos de cooperação sobre normas ambientais e normas de segurança e protecção e incentivar a cooperação no domínio industrial. Proporcionaria igualmente vantagens económicas significativas.

A actual situação, em que cada Estado-Membro, e não a Comunidade, negocia separadamente com países terceiros direitos de tráfego aéreo e condições de acesso, é um obstáculo evidente. Enquanto houver Estados-Membros a negociar bilateralmente com a Rússia, será bastante mais difícil conseguir os benefícios consideráveis, em termos de acesso ao mercado e integração, que a Comunidade poderia esperar obter, juntamente com a oferta de substanciais oportunidades de cooperação nos domínios regulamentar, técnico e industrial.