



COMISIA EUROPEANĂ

Bruxelles, 2.5.2011
COM(2011) 240 final

COMUNICARE A COMISIEI

Crearea unui spațiu aerian comun cu Republica Moldova

COMUNICARE A COMISIEI

Crearea unui spațiu aerian comun cu Republica Moldova

1. INTRODUCERE

În comunicarea sa din 2005 intitulată „Dezvoltarea agendei politicii externe comunitare în domeniul aviației”¹, Comisia a subliniat importanța creării unui spațiu aerian comun cu vecinii săi estici și sudici. Obiectivul principal al acestui spațiu aerian comun este de a crea o piață vastă și deschisă, bazată pe reguli comune. În iunie 2005, Consiliul Uniunii Europene și-a arătat sprijinul pentru acest obiectiv și a salutat progresele realizate prin includerea țărilor vecine ale UE într-un astfel de cadru².

Comisia a analizat implementarea acestui proces în comunicarea sa din 2008 intitulată „Un spațiu aerian comun cu țările vecine până în 2010: raport privind progresele înregistrate”³. Concluzia a fost că acest proces a avut rezultate pozitive și că el trebuie accelerat.

Valurile de extindere a Uniunii Europene din 2004 și 2007 au consolidat și mai mult interdependența dintre UE și vecinii săi estici și sudici. În iunie 2006, UE și statele sale membre au semnat Acordul privind spațiul aerian comun european (SACE) cu țările din Balcanii Occidentali. În decembrie 2006, a urmat semnarea primului acord euromediteranean, cu Maroc. În decembrie 2010, au fost semnate acorduri privind spațiul aerian comun cu Georgia și Iordania, iar în ceea ce privește Ucraina, Liban, Tunisia și Israel, negocierile sunt în curs de desfășurare.

Extinderea spațiului aerian comun aduce beneficii în mai multe privințe. Astfel, se susține:

- implementarea politicii europene de vecinătate, prin facilitarea dezvoltării unei piețe integrate în domeniul aviației și crearea unor legături îmbunătățite de transport între toate țările implicate;
- dezvoltarea economică a țărilor cu perspective de a deveni state membre ale Uniunii Europene;
- promovarea unor standarde europene ridicate în materie de aviație, contribuind astfel la garantarea unor niveluri ridicate de siguranță și securitate aeriană în întreaga regiune;
- cooperarea instituțională dintre autoritățile responsabile, de exemplu în ceea ce privește siguranța aeriană;

¹ COM(2005) 79 final, 11 martie 2005.

² Consiliul Uniunii Europene, 27 iunie 2005: „Concluzii privind dezvoltarea agendei politicii externe comunitare în materie de aviație”.

³ COM(2008) 596 final, 1 octombrie 2008.

- dezvoltarea în viitor a întregii industrii aviatice europene, prin furnizarea unui cadru de reglementare coerent pentru o piață lărgită.

Prezenta comunicare abordează chestiunea specifică a relațiilor aviatice dintre UE și Republica Moldova (denumită în continuare „Moldova”). Dată fiind poziția sa geografică, instituirea unor legături de transport aeriene de calitate între Moldova și UE reprezintă un aspect crucial pentru dezvoltarea economică a țării.

În aprilie 2010, guvernul din Moldova și-a exprimat dorința de a demara negocierile pentru un acord privind un spațiu aerian comun între UE și Moldova. Ca urmare a acestei solicitări, serviciile Comisiei au analizat situația existentă în sectorul de transport aerian al Moldovei, precum și structurile sale de control. Mai mult, a fost întreprinsă o analiză economică a posibilului impact al încheierii unui astfel de acord.

Pe baza acestei activități, sintetizată în prezenta comunicare, Comisia recomandă Consiliului să autorizeze Comisia să negocieze un acord global privind un spațiu aerian comun cu Moldova. Conform principiilor logice ale acordurilor dintre UE și alte țări învecinate, acest acord ar trebui să combine o deschidere progresivă a piețelor cu un proces paralel de cooperare în materie de reglementare și de armonizare treptată. Printre domeniile prioritare ar trebui să se numere deschiderea piețelor, libertatea de stabilire, condițiile echitabile de concurență și instituirea de norme comune în domenii precum siguranța și securitatea aeriană, managementul traficului aerian, condițiile sociale și protecția mediului.

2. UE-MOLDOVA: RELAȚII POLITICE

UE și Moldova au stabilit o relație strânsă în decursul ultimului deceniu:

- Acordul de parteneriat și cooperare dintre UE și Moldova (APC) a fost semnat în 1994 și a intrat în vigoare în 1998⁴. Acesta vizează o gamă largă de aspecte, printre care se numără schimburile comerciale, cooperarea economică și apropierea legislativă. Conform dispozițiilor în materie de apropiere legislativă (articolul 50 din APC), Moldova trebuie să ia măsurile necesare pentru a asigura creșterea treptată a gradului de compatibilitate a legislației sale (inclusiv a legislației din sectorul transporturilor) cu legislația UE. Articolul 62 din APC pune accentul în special pe sectorul transporturilor și pe necesitatea ca Moldova să treacă la restructurarea și modernizarea sistemelor sale de transport în vederea intensificării cooperării UE-Moldova. Un accent deosebit este pus pe necesitatea de a coopera în vederea modernizării aeroporturilor și a managementului traficului aerian, precum și în vederea promovării de interconexiuni transeuropene. În ianuarie 2010, au fost lansate negocieri privind un viitor acord de asociere între UE și Moldova, prevăzut să înlocuiască APC. Scopul acestui acord este de a aprofunda asocierea politică și integrarea economică dintre UE și Moldova. Obiectivul de integrare va fi urmărit, printre altele, și în sectorul transporturilor.
- În paralel cu acest proces, s-a trecut, începând cu 2004, la dezvoltarea politicii europene de vecinătate (PEV). Aceasta vizează consolidarea prosperității, stabilității și securității țărilor vecine ale UE, precum și evitarea apariției unor noi

⁴ JO L 181/1998, 24.6.1998, p. 3.

linii de separare față de UE extinsă. Această politică este implementată cu ajutorul Planurilor de acțiune privind vecinătatea europeană (*European Neighbourhood Action Plan* - ENAP), care au făcut obiectul unor acorduri individuale dintre UE și fiecare țară parteneră. Planul de acțiune privind vecinătatea europeană dintre UE și Moldova a fost adoptat în 2005 și de atunci Comisia revizuieste anual progresele realizate. Printre prevederile ENAP cu privire la transporturi se numără dezvoltarea sectorului aviatic și solicitarea de a îmbunătăți integrarea Moldovei în piața europeană a transporturilor aeriene. ENAP enumeră măsurile care trebuie implementate în sectorul aviatic (îndeosebi intensificarea cooperării în domenii precum siguranța și securitatea aviatică și managementul traficului aerian). Conceptul unui parteneriat mai ambițios dintre Uniunea Europeană și țările partenere se regăsește, de asemenea, în declarația comună adoptată cu ocazia summit-ului Parteneriatului estic, semnată la Praga la 7 mai 2009.

- În 2007, Moldova a prezentat „Strategia națională de dezvoltare (SND) 2008-2011”, care include un angajament clar din partea Moldovei de a încorpora *acquis-ul comunitar* în legislația sa națională și de a asigura aplicarea acestuia. În ceea ce privește transportul aerian, strategia națională de dezvoltare prevede intensificarea siguranței, a capacității aeroportuare și a calității serviciilor oferite pasagerilor. În plus, Moldova a adoptat o „Strategie de dezvoltare a aviației civile pentru perioada 2007-2012”⁵, care oferă un cadru pentru implementarea de măsuri aferente în toate sectoarele aeriene importante. Mai mult, Programul de guvernare pentru perioada 2009-2013 al Moldovei cuprinde o serie de priorități specifice din sectorul aviatic, cum ar fi crearea unei piețe liberalizate a transportului aerian, cu scopul de a atrage companiile aeriene low-cost.
- În ceea ce privește îndeosebi aviația, Moldova participă activ în cadrul unor diverse structuri paneuropene din acest sector. Moldova este membră a Conferinței Europene a Aviației Civile (ECAC), începând cu 1996, și a Eurocontrol, începând cu 2000. În materie de siguranță aeriană, Moldova participă la programul SAFA⁶, pe baza unui acord de lucru cu Agenția Europeană de Siguranță a Aviației (AESA), semnat în 2006. În 2009, a fost semnat un alt acord de lucru între AESA și Administrația de Stat a Aviației Civile a Republicii Moldova, în cadrul tranziției autorităților aviatice comune. „Acordul orizontal” dintre UE și Moldova, care aliniază acordurile bilaterale dintre statele membre și Moldova la legislația UE, a fost semnat în 2006⁷.

În ceea ce privește progresele realizate, Comisia a emis o serie de rapoarte referitoare la implementarea APC și ENAP. Raportul din 2010⁸ (privind implementarea APC și ENAP în 2009) a indicat deja că Moldova figurează printre potențialii candidați la aderarea la spațiul aerian comun și a recunoscut că semnarea acordului de cooperare cu AESA a reprezentat un pas important în integrarea Moldovei în sistemul european de siguranță aeriană.

⁵ Hotărârea Guvernului nr. 987 din 30 august 2007 cu privire la aprobarea Strategiei de dezvoltare a aviației civile pentru perioada 2007-2012.

⁶ Evaluarea siguranței aeronavelor străine.

⁷ JO L 126/2006, 13.5.2006, p.24.

⁸ http://ec.europa.eu/world/enp/pdf/progress2010/sec10_523_en.pdf

3. UE-MOLDOVA: RELAȚII ECONOMICE ȘI IMPACTUL LOR ASUPRA AVIAȚIEI

Având în vedere distanța față de marile orașe europene, statutul său de țară fără ieșire la mare și infrastructura sa de transport terestru relativ modestă, transportul aerian reprezintă singurul și cel mai important mod de transport capabil să asigure legătura Moldovei cu majoritatea statelor membre ale UE.

Relațiile economice dintre Moldova și UE s-au dezvoltat semnificativ în ultimul deceniu. Conform Biroului Național de Statistică al Republicii Moldova, exporturile de mărfuri cu destinația UE au crescut cu 6% între ianuarie și octombrie 2010 (comparativ cu aceeași perioadă a anului 2009), ajungând la 439 milioane EUR, în timp ce importurile moldovenești provenind din UE au crescut cu 19,1%, ajungând la 1 miliard EUR. Deficitul global al Moldovei în ceea ce privește relațiile comerciale cu UE se ridică astfel la 561 milioane EUR (o creștere de 30,9%). UE este cel mai important partener comercial al Moldovei, iar importanța sa a crescut după ce România a aderat la UE în 2007. În 2008, UE a acordat Moldovei preferințe comerciale autonome suplimentare⁹, iar acest lucru a avut efecte pozitive asupra schimburilor comerciale dintre UE și Moldova. Viitorul Acord de asociere UE-Moldova prevede stabilirea unei zone de liber-schimb aprofundată și cuprinzătoare, în ipoteza că Moldova ar fi gata să o implementeze și să îi mențină efectele. Se așteaptă ca acest lucru să impulsioneze relațiile comerciale dintre UE și Moldova.

Date fiind populația relativ mică (3,6 milioane de locuitori) și PIB-ul scăzut pe cap de locuitor, Moldova constituie o piață aviatică mai degrabă modestă (dar în expansiune)¹⁰.

Traficul aerian dintre Moldova și UE este format în principal din transportul de pasageri (volumul de mărfuri transportat între UE și Moldova fiind relativ scăzut). Transportul aerian internațional dinspre și înspre Moldova se concentrează pe Aeroportul Internațional Chișinău. Conform statisticilor aeroportului, numărul pasagerilor a crescut de la 200 000 în anul 2000 la peste 900 000 în 2010, ceea ce reprezintă o rată anuală de creștere de aproximativ 14%¹¹. Aeroportul Internațional Chișinău a lansat recent un important program de investiții, cu scopul de a crește capacitatea aeroportului și de a moderniza infrastructura globală a acestuia. UE și BERD au susținut acest program în cadrul Facilității de investiții pentru politica de vecinătate. În 2010, Aeroportul Internațional Chișinău a fost primul aeroport din Comunitatea Statelor Independente (CSI) care a primit certificarea *Airport Carbon Accreditation* ca recunoaștere a eforturilor sale de reducere a emisiilor de CO₂.

Traficul către UE reprezintă aproximativ două treimi din pasagerii cu plecare din Chișinău. Traficul de pasageri UE-Moldova este concentrat pe legături cu un număr limitat de state membre ale UE. În 2009, principalele cinci piețe (Italia – 34%, România – 18%, Germania – 13%, Ungaria – 9% și Austria – 8%) au reprezentat peste 80% din totalul traficului de pasageri UE-Moldova. Aceasta demonstrează relațiile economice strânse ale Moldovei cu România și Italia.

⁹ Regulamentul (CE) nr. 55/2008, JO L 20, 21.1.2008, p 1.

¹⁰ Conform estimărilor FMI, Moldova are un PIB pe cap de locuitor de 1 160 EUR (în 2010).

¹¹ Pasageri cu plecarea din Chișinău. Toate cifrele în materie de transport provin dintr-un studiu comandat de Comisie: Steer Davies Gleave: *Study on the economic benefit of a common aviation area agreement between the EU and the Republic of Moldova*. Londra, ianuarie 2011.

Perechea de orașe cu cel mai mare volum de pasageri este Chișinău-Timișoara (România), cu aproximativ 40 000 de pasageri, urmată de Chișinău-Frankfurt, cu peste 32 000 de pasageri și de Chișinău-Roma, cu aproximativ 22 000 de pasageri în 2009. În afara UE, perechea de orașe Chișinău-Moscova beneficiază de cea mai mare cerere din partea pasagerilor, aproximativ 48 000 de pasageri, urmată de perechea Chișinău-Istanbul, cu aproximativ 41 000 de pasageri.

Moldova a negociat acorduri privind serviciile aeriene (ASA) cu aproximativ 20 de țări, din care 16 sunt state membre ale UE (Austria, Bulgaria, Cipru, Republica Cehă, Estonia, Franța, Germania, Grecia, Italia, Letonia, Lituania, Polonia, Portugalia, România, Regatul Unit și Ungaria). Aceste ASA cu statele membre ale UE sunt în general destul de restrictive (de exemplu în ceea ce privește aprobarea rutelor, frecvențelor, capacităților aeronavelor sau a orarelor de zbor). Majoritatea acordurilor autorizează desemnarea unui singur transportator aerian de fiecare parte. Așadar, actualul sistem de ASA bilaterale dintre statele membre ale UE și Moldova distorsionează tiparele de trafic, având efecte negative asupra companiilor aeriene și asupra consumatorilor.

Cu toate acestea, este important de observat că, în iulie 2010, doar șase transportatori aerieni din UE prestau servicii pe piața moldovenească: airBaltic cu plecare de la Riga (Letonia), Austrian Airlines cu plecare de la Viena (Austria), Carpatair cu plecare de la Timișoara și Tarom cu plecare de la București (România), Lufthansa cu plecare de la Munchen (Germania), precum și Meridiana cu plecare de la Milano și Verona (Italia). Cota de piață a acestor companii aeriene din UE în cazul zborurilor cu destinația Moldova a fost de 37%. Transportatorii aerieni din Moldova reprezintă peste 60% din piața aviatică UE-Moldova.

4. SECTORUL AVIAȚIEI CIVILE DIN MOLDOVA

În Moldova există două companii aeriene care exploatează rute dinspre/înspre UE: compania aeriană națională Air Moldova și transportatorul privat Moldovan Airlines:

- Air Moldova deține o flotă relativ modernă de aeronave care operează pe rutele cu destinația UE (trei aeronave civile de mari dimensiuni Airbus A320 și două aeronave de transport regional Embraer 190). Începând cu ianuarie 2010, Air Moldova a efectuat zboruri către 13 destinații, 10 dintre acestea aflându-se în state membre ale UE (Austria, Bulgaria, Cipru, Republica Cehă, Franța, Germania, Grecia, Italia, România și Spania).
- Moldovan Airlines este o companie aeriană relativ mică, care exploatează două aeronave de transport regional pe rute cu destinația Ungaria și România (Timișoara). Aceasta colaborează cu compania omoloagă din România, Carpatair, care deține un hub la Timișoara.

În Moldova activează și alți transportatori aerieni care exploatează în principal aeronave proiectate în CSI, către alte destinații decât cele din UE. (Și Air Moldova utilizează astfel de aeronave, însă mai ales către destinații din afara UE).

Pentru moment, cele mai importante puncte de acces la rețeaua de transport aerian internațional de pasageri dinspre Moldova sunt: Frankfurt (cu Air Moldova), Munchen (cu Lufthansa) și Viena (cu Air Moldova și Austrian Airlines).

Biletele de avion pentru zboruri de la Chișinău către destinații din UE (și viceversa) sunt relativ ridicate. Această situație se datorează probabil caracterului destul de restrictiv al ASA și faptului că orașul Chișinău nu este deservit de nicio companie aeriană low-cost. Prin urmare, s-a demonstrat că o parte din cererea de transport aerian a Moldovei este deturnată către aeroporturi din țări vecine, precum România și Ucraina.

Serviciile de navigație aeriană, inclusiv serviciile de meteorologie și de informații aeronautice aferente spațiului aerian din Moldova, sunt asigurate de Întreprinderea de Stat pentru Utilizarea Spațiului Aerian și Deservirea Traficului Aerian (MOLDATSA), care funcționează separat de Administrația de Stat a Aviației Civile. Moldova este membră a Eurocontrol și parteneră a inițiativei regionale „Cooperare privind ATM în Sud-Estul Europei (ATM Co-operation in South-Eastern Europe – ACE)” alături de România, Turcia și Bulgaria. Moldova este în curs de aliniere, în măsura posibilului, a legislației și a cadrului său național în materie de aviație la politica privind Cerul unic european.

Administrația de Stat a Aviației Civile a Republicii Moldova (CAA) administrează și reglementează întregul sector al aviației civile. CAA funcționează sub controlul politic al Ministerului transporturilor din Moldova.

5. AVANTAJELE UNUI ACORD PRIVIND UN SPAȚIU AERIAN COMUN ÎNTRE UE și MOLDOVA

Crearea unei piețe aeriene unice a UE începând cu anii '90 a contribuit în mod semnificativ la dinamizarea și eficientizarea sectorului și a adus avantaje economice și sociale importante.

Încheierea unor acorduri privind un spațiu aerian comun cu vecinii estici și sudici ai Uniunii a demonstrat că este posibil să se obțină efecte pozitive similare în ceea ce privește volumul și eficacitatea transporturilor și în cazul acestor piețe. În acest sens, între UE și Balcanii Occidentali s-au atins rate anuale de creștere de aproximativ 12%, odată cu liberalizarea acestei piețe în 2006 și 2010 (în număr de locuri disponibile). Se așteaptă ca piața UE-Moldova să beneficieze de efecte similare.

Pentru a cuantifica aceste rezultate cu mai multă precizie, Comisia a întreprins o analiză economică a posibilelor efecte ale încheierii unui acord privind un spațiu aerian comun dintre UE și Moldova¹². Studiul preconizează o rată anuală de creștere a transportului aerian între UE și Moldova de aproximativ 15% pentru perioada 2010-2015¹³. Pe scurt, avantajele respective pentru Moldova, pe de o parte, și pentru UE, pe de altă parte, pot fi descrise după cum urmează:

¹² Steer Davies Gleave: *Study on the economic benefit of a common aviation area agreement between the EU and the Republic of Moldova*. Londra, ianuarie 2011.

¹³ Această cifră trebuie comparată cu o previziune a ratelor anuale de creștere a traficului aerian de aproximativ 8% pentru aceeași perioadă în cazul unui scenariu de statu-quo.

- Avantajele economice ale unui astfel de acord cu Moldova sunt estimate la aproximativ 17 milioane EUR pe an (în special datorită reducerii tarifelor, creșterii volumului de trafic aerian și activității economice asociate)¹⁴. Analiza demonstrează, de asemenea, că prețul biletelor de avion pentru rutele mai frecventate (cum ar fi cele către Italia) vor scădea probabil semnificativ ca urmare a intensificării concurenței.
- Având în vedere dimensiunea pieței, avantajele economice pentru UE ale unui astfel de acord vor fi totuși relativ reduse. Pe de altă parte, o serie de companii aeriene din UE au raportat existența în activitățile lor cotidiene a unor probleme legate de caracterul destul de restrictiv al ASA. Experiența demonstrează că mecanismul de implementare a unor acorduri similare privind un spațiu aerian comun contribuie la soluționarea acestor probleme legate de desfășurarea activității (în principal prin intermediul Comitetului mixt), deoarece este mai ușor pentru transportatorii europeni să abordeze aceste chestiuni în mod colectiv (decât individual). Mai mult, un spațiu aerian comun între UE și Moldova ar crea multe oportunități noi de piață pentru transportatorii aerieni din UE interesați să lanseze activități în Moldova și care, în prezent, nu dispun de drepturile de trafic necesare. Acest spațiu comun ar putea facilita integrarea transportatorilor din Moldova în cadrul asociațiilor existente de transportatori din UE, permițând astfel dezvoltarea de produse integrate și îmbunătățirea serviciilor pentru pasageri, precum și creșterea eficacității prin economii de scară.

Cu toate acestea, pe lângă aceste avantaje economice, o importanță la fel de mare o au și considerațiile globale de ordin politic, având în vedere că un astfel de acord ar contribui semnificativ la realizarea obiectivelor politicii europene de vecinătate a UE, la Parteneriatul estic, precum și la APC și la viitorul acord de asociere cu Moldova.

Apelul politic hotărât al Guvernului Moldovei de a încheia un astfel de acord reprezintă un important element suplimentar care trebuie luat în considerare.

Un acord privind un spațiu aerian comun între UE și Moldova ar stabili condiții de concurență echitabile pentru toți transportatorii aerieni din UE și ar permite pasagerilor din toate statele membre să beneficieze de condiții similare și de intensificarea traficului dintre UE și Moldova și viceversa. În plus, un acord privind un spațiu aerian comun între UE și Moldova ar constitui baza juridică necesară pentru înființarea de servicii aeriene cu plecare din acele state membre care nu au încheiat ASA bilaterale cu Moldova.

6. CONCLUZII

Ca o consecință a deschiderii pieței, oportunitățile de călătorie oferite pasagerilor din UE și Moldova s-ar îmbunătăți. Se așteaptă ca numărul de legături directe între UE și Moldova, precum și numărul total de zboruri să intensifice fluxurile comerciale și turistice. Vor exista avantaje economice reciproce pentru companiile aeriene și aeroporturile ambelor entități, UE și Moldova.

¹⁴ Dacă se scad impactul asupra mediului și resursele suplimentare necesare pentru a desfășura activitatea administrativă ce rezultă din implementarea acquis-ului, avantajele economice pentru Moldova sunt estimate la aproximativ 10 milioane de EUR pe an.

Va fi important să se asigure realizarea într-un mod echilibrat a deschiderii și integrării piețelor, luând în considerare alte obiective importante de politică și atenuând eventualele efecte negative. În acest context, va fi esențial să se garanteze că procesul de deschidere a pieței va fi însoțit de un proces paralel de cooperare și/sau convergență în materie de reglementare. Acest lucru este deosebit de important în domeniile esențiale, precum siguranța, securitatea, protecția mediului și legislația în domeniul concurenței.

Piețele deschise necesită un cadru care să garanteze concurența loială și standarde ridicate de securitate și siguranță. Cu privire la problemele de mediu, trebuie să existe o coerență cu angajamentele UE privind dezvoltarea durabilă. Este deosebit de important ca acordul să nu restricționeze capacitatea UE de a aplica instrumente normative sau economice pentru a atenua efectele secundare nedorite ale creșterii traficului aerian, în special în ceea ce privește calitatea aerului și nivelul de zgomot din preajma aeroporturilor, cât și în privința contribuției acestor afecte secundare la schimbările climatice mondiale. În ceea ce privește managementul traficului aerian, posibilitatea de a extinde Cerul unic european la Moldova ar contribui la creșterea standardelor actuale privind siguranța, ar optimiza eficiența și capacitatea și ar reduce la maximum întârzierile.

Un mandat complet în vederea negocierilor cu Moldova s-ar baza pe două componente la fel de importante: pe de o parte, pe deschiderea și liberalizarea piețelor și, pe de altă parte, pe armonizarea normativă a standardelor de siguranță și de securitate dincolo de granițele UE. În acest sens, încheierea unui acord privind un spațiu aerian comun între UE și Moldova ar aduce o contribuție majoră la atingerea obiectivelor politicii europene de vecinătate, la Parteneriatul estic și la Acordul de parteneriat și cooperare dintre UE și Moldova.

În lumina celor prezentate mai sus, Comisia propune negocierea și încheierea unui acord global de servicii aeriene libere cu Moldova și invită Consiliul să o autorizeze cu privire la deschiderea negocierilor pentru respectivul acord. Negocierile vor fi purtate de serviciile Comisiei, cu participarea deplină a Serviciului European de Acțiune Externă (SEAE), ținând seama de Decizia nr. 2010/427/UE a Consiliului.

Comisia va coopera strâns cu statele membre și cu toate părțile interesate din domeniu, pentru a continua dezvoltarea și atingerea obiectivelor fixate în propunerea de decizie a Consiliului.