



Consiglio
dell'Unione europea

Bruxelles, 6 giugno 2019
(OR. en)

**Fascicolo interistituzionale:
2019/0125(NLE)**

**9901/19
ADD 2**

**AVIATION 116
RELEX 579
USA 39**

PROPOSTA

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	5 giugno 2019
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2019) 256 final - ANNEX 2
Oggetto:	ALLEGATO della proposta di decisione del Consiglio relativa alla firma, a nome dell'Unione europea, e all'applicazione provvisoria dell'accordo relativo ai limiti temporali degli accordi per la fornitura di aeromobili con equipaggio tra gli Stati Uniti d'America, l'Unione europea, l'Islanda e il Regno di Norvegia

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2019) 256 final - ANNEX 2.

All.: COM(2019) 256 final - ANNEX 2

Bruxelles, 5.6.2019
COM(2019) 256 final

ANNEX 2

ALLEGATO

della proposta di decisione del Consiglio

relativa alla firma, a nome dell'Unione europea, e all'applicazione provvisoria dell'accordo relativo ai limiti temporali degli accordi per la fornitura di aeromobili con equipaggio tra gli Stati Uniti d'America, l'Unione europea, l'Islanda e il Regno di Norvegia

Memorandum di consultazioni

1. L'8 marzo 2019 le delegazioni degli Stati Uniti (USA), dell'Unione europea (UE), dell'Islanda e della Norvegia hanno raggiunto un accordo *ad referendum* sul testo di un accordo relativo ai limiti temporali degli accordi per la fornitura di aeromobili con equipaggio ("l'accordo", contenuto nell'allegato A), che intendono sottoporre all'approvazione delle loro rispettive autorità. L'elenco dei membri delle delegazioni figura nell'allegato B.
2. La delegazione statunitense e la delegazione dell'UE hanno espresso l'opinione secondo cui i redattori dell'accordo sui trasporti aerei tra gli Stati Uniti d'America e la Comunità europea e i suoi Stati membri, firmato il 25 e 30 aprile 2007, modificato dal protocollo di modifica dell'accordo sui trasporti aerei tra gli Stati Uniti d'America e l'Unione europea e i suoi Stati membri, firmato il 24 giugno 2010 ("l'ATA USA-UE"), intendevano promuovere la flessibilità degli accordi operativi tra compagnie aeree a norma dell'articolo 10, paragrafo 9. La delegazione statunitense, la delegazione dell'UE, la delegazione islandese e la delegazione norvegese hanno inoltre espresso l'opinione secondo cui i redattori dell'accordo sui trasporti aerei tra gli Stati Uniti d'America, l'Unione europea e i suoi Stati membri, l'Islanda e il Regno di Norvegia ("l'ATA quadrilaterale"), che applica all'Islanda e alla Norvegia le disposizioni dell'ATA USA-UE, intendevano promuovere la medesima flessibilità.
3. La delegazione statunitense ha espresso la propria preoccupazione riguardo al fatto che l'applicazione del regolamento (CE) n. 1008/2008 ostacola l'esercizio dei diritti commerciali per le compagnie aeree statunitensi nel quadro dell'ATA USA-UE, quale applicato anche dall'ATA quadrilaterale, e ha indicato di aver lavorato in seno al comitato misto sin dal 2014 per garantire alle compagnie aeree che lo desiderano di poter beneficiare dei mercati del noleggio commerciale, a norma dell'articolo 10, paragrafo 9. La delegazione statunitense ha ricordato gli ingenti sforzi compiuti dal

Dipartimento dei Trasporti statunitense (DOT) per creare nuove opportunità di mercato per il noleggio di aeromobili con equipaggio, culminati nell'avviso di revisione degli orientamenti pubblicato nel febbraio 2008 nel volume 73, numero 41, del Federal Register. La delegazione statunitense ha inoltre affermato che la sua decisione di avviare negoziati, redigere l'accordo e sottoporre il testo ad approvazione non ha pregiudicato la sua posizione in merito al regolamento sopra indicato.

4. La delegazione dell'UE, la delegazione islandese e la delegazione norvegese hanno risposto che non condividono la preoccupazione espressa dalla delegazione statunitense riguardo all'applicazione del regolamento (CE) n. 1008/2008 e che, a loro parere, l'imposizione da parte degli Stati Uniti di limiti temporali agli accordi di *wet lease* tra compagnie aeree europee quali definite all'articolo 1, paragrafo 1, dell'accordo ostacolerebbe l'esercizio dei diritti commerciali per le compagnie aeree europee nel quadro dell'ATA USA-UE, quale applicato anche dall'ATA quadrilaterale. Tali delegazioni hanno inoltre affermato che la loro decisione di avviare negoziati, redigere l'accordo e sottoporre il testo ad approvazione non ha pregiudicato la loro posizione riguardo al regolamento e alla prassi statunitense sopra indicati.
5. Considerando in particolare il rapporto globale tra le Parti dell'accordo nel settore dell'aviazione, la delegazione dell'UE, la delegazione norvegese e la delegazione islandese hanno ribadito la loro posizione, secondo la quale il presente accordo non costituisce un precedente per negoziare un accordo equivalente tra l'UE, l'Islanda o la Norvegia e qualunque altro paese.
6. In risposta a una domanda della delegazione statunitense sull'applicazione del regolamento (CE) n. 1008/2008 e del presente accordo da parte dell'Islanda e della Norvegia, la delegazione islandese e la delegazione norvegese hanno confermato che il regolamento (CE) n. 1008/2008 è applicato dall'Islanda e dalla Norvegia tramite l'incorporazione di tale regolamento nell'accordo sullo Spazio economico europeo ("accordo SEE"). La delegazione islandese e la delegazione norvegese hanno inoltre osservato

che l'accordo costituirà un accordo di diritto internazionale pubblico, vincolante per l'Islanda e la Norvegia.

7. La delegazione dell'UE ha osservato che, a norma del diritto dell'UE, in particolare dell'articolo 216, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea ("TFUE"), l'accordo, che formerà parte integrante del diritto dell'UE, sarà vincolante per gli Stati membri anche se questi ultimi non sono parti firmatarie dell'accordo ai sensi del diritto internazionale; il diritto dell'UE impedirà pertanto agli Stati membri di agire in violazione dell'accordo, ad esempio imponendo limiti temporali incompatibili con quest'ultimo agli accordi di *wet lease*.
8. La delegazione dell'UE ha inoltre osservato che, a norma dell'articolo 3, paragrafo 2, TFUE, l'UE ha una competenza esclusiva, non condivisa con gli Stati membri, per la conclusione dell'accordo.
9. In tale contesto la delegazione dell'UE ha osservato che, qualora uno Stato membro dovesse agire in violazione dell'accordo, ad esempio imponendo limiti temporali incompatibili con quest'ultimo agli accordi di *wet lease* e, poiché l'accordo forma parte integrante del diritto dell'UE, dovesse quindi venir meno ad un obbligo imposto dal diritto dell'UE, la Commissione, in quanto istituzione dell'UE responsabile dell'applicazione del diritto dell'UE a norma del TFUE, potrebbe deferire lo Stato membro alla Corte di giustizia dell'Unione europea a norma dell'articolo 258 TFUE. La delegazione dell'UE ha inoltre osservato che, qualora uno Stato membro dovesse agire in violazione dell'accordo, a norma dell'accordo l'UE sarebbe responsabile di tale violazione e, come tale, sarebbe soggetta alle procedure di cui agli articoli 3 e 5.
10. In questo contesto, e in risposta a una domanda della delegazione statunitense, la delegazione dell'UE ha confermato che in forza del diritto dell'UE, in particolare dell'accordo SEE, la Commissione europea non ha il potere di garantire l'applicazione dell'accordo da parte dell'Islanda e della Norvegia. Un'eventuale violazione dell'accordo da parte dell'Islanda o della

Norvegia sarebbe quindi soggetta alle procedure di cui agli articoli 3 e 5. La delegazione islandese e la delegazione norvegese hanno confermato tali dichiarazioni.

11. La delegazione statunitense ha osservato che l'accordo sarà applicato in via provvisoria dagli Stati Uniti in conformità all'articolo 7, paragrafo 2.
12. In risposta a una domanda della delegazione statunitense riguardo all'applicazione provvisoria dell'accordo e alla capacità dell'UE di garantire tale applicazione da parte degli Stati membri, la delegazione dell'UE ha osservato in primo luogo che, conformemente all'articolo 218, paragrafo 5, TFUE il Consiglio dell'UE, su proposta della Commissione europea, adotterà una decisione che autorizza la firma dell'accordo e la sua applicazione provvisoria conformemente all'articolo 7, paragrafo 2, del medesimo, e che tale decisione sarà obbligatoria in tutti i suoi elementi a norma dell'articolo 288 TFUE. Essa ha inoltre osservato che a norma dell'articolo 216, paragrafo 2, TFUE l'accordo, comprese le disposizioni sull'applicazione provvisoria di cui all'articolo 7, paragrafo 2, del medesimo, sarà vincolante per gli Stati membri in forza del diritto dell'Unione e ha fatto riferimento alla procedura di cui all'articolo 258 TFUE per garantire che gli Stati membri rispettino i loro obblighi a norma del diritto dell'UE.
13. In risposta a una domanda della delegazione statunitense riguardo all'applicazione provvisoria dell'accordo per quanto riguarda l'Islanda e la Norvegia, la delegazione islandese e la delegazione norvegese hanno confermato che l'accordo sarà applicato in via provvisoria a decorrere dalla data della firma conformemente all'articolo 7, paragrafo 2, del medesimo.
14. In risposta a una domanda della delegazione dell'UE, la delegazione statunitense ha fornito informazioni sul regime statunitense di concessione di licenze di *wet lease* a lungo termine. Le compagnie aeree che ne fanno domanda sono tenute a conformarsi ai requisiti di cui al titolo 14, parte 212, del Code of Federal Regulations (codice dei regolamenti federali)

statunitense (14 C.F.R. Part 212). A norma di tali regolamenti per *wet lease* a lungo termine si intendono i noleggi che a) hanno una durata superiore a 60 giorni o b) fanno parte di una serie di tali noleggi che costituiscono un accordo continuato di durata superiore a 60 giorni. La delegazione statunitense ha osservato che il DOT rilascia i certificati di autorizzazione per i servizi di *wet lease* se tutti i requisiti sono stati soddisfatti e se accerta che l'autorizzazione è di pubblico interesse. Le condizioni di pubblico interesse sono specificate all'articolo 11, lettera b), del 14 CFR Part 212 e sono spiegate nella *Regulatory Guidance* (guida regolamentare) pubblicata il 15 febbraio 2008 (73 Fed. Reg. 10986). A questo proposito la delegazione statunitense ha confermato le dichiarazioni relative all'applicazione dell'analisi di pubblico interesse di cui ai punti 27, 28, 29 e 31 del memorandum di consultazioni del 2007 che accompagna l'ATA USA-UE.

15. La delegazione statunitense ha osservato che, in base ad una prassi consolidata da tempo, il DOT approva sistematicamente le domande di accordi di *wet lease* presentate dai vettori dell'UE, dell'Islanda e della Norvegia. Tutte le delegazioni hanno osservato che si attendono che tale prassi sia mantenuta in modo coerente con l'accordo e l'ATA USA-UE, quale applicato anche dall'ATA quadrilaterale.
16. Le delegazioni hanno osservato che il comitato misto di cui all'articolo 18 dell'ATA USA-UE è incaricato di esaminare l'attuazione dell'ATA USA-UE, quale applicato anche dall'ATA quadrilaterale, ed è composto dalle parti dell'ATA quadrilaterale, alcune delle quali non sono parti del presente accordo. Tuttavia, poiché tutte le Parti del presente accordo sono membri del comitato misto e tutti gli Stati membri dell'UE sono vincolati dall'accordo in forza del diritto dell'UE pur non essendo parti del medesimo, le delegazioni hanno affermato che si attendono che le consultazioni di cui all'articolo 3 dell'accordo, o il riesame di cui all'articolo 4 del medesimo, si svolgano nel quadro di riunioni ordinarie o speciali del comitato misto di cui all'articolo 18, paragrafo 1, dell'ATA USA-UE. Nel caso di tali consultazioni, le delegazioni hanno auspicato che la natura del consesso aiuti le Parti dell'accordo a giungere a una soluzione.

17. Le delegazioni hanno inoltre osservato che l'accordo non pregiudica il mandato del comitato misto di affrontare questioni relative agli accordi di *wet lease* ai sensi dell'articolo 10, paragrafo 9, dell'ATA USA-UE, quale applicato anche dall'ATA quadrilaterale.
18. La delegazione statunitense e la delegazione dell'UE hanno riconosciuto il regime linguistico dell'UE. A tale proposito la delegazione dell'UE ha ricordato che, a norma del diritto dell'UE, l'UE è tenuta a redigere l'accordo in lingua bulgara, ceca, croata, danese, estone, finlandese, francese, greca, italiana, lettone, lituana, maltese, neerlandese, polacca, portoghese, rumena, slovacca, slovena, spagnola, svedese, tedesca e ungherese. La delegazione dell'UE ha espresso la propria posizione, secondo la quale tali versioni linguistiche aggiuntive dovrebbero essere autenticate applicando la procedura di cui alla dichiarazione comune (contenuta nell'allegato C) e che tutte le versioni autenticate dovrebbero fare ugualmente fede. La delegazione islandese e la delegazione norvegese hanno espresso la loro posizione, secondo la quale le versioni in lingua islandese e norvegese dovrebbero essere autenticate allo stesso modo. La delegazione statunitense ha preso atto delle posizioni delle delegazioni dell'UE, islandese e norvegese e, pur osservando che l'accordo non prescrive l'autenticazione delle versioni linguistiche aggiuntive, ha confermato il proprio impegno a lavorare in modo costruttivo con le delegazioni dell'UE, islandese e norvegese al fine di trattare le richieste di autenticazione delle versioni linguistiche aggiuntive dell'accordo tramite la procedura prevista dalla dichiarazione comune.

Per la delegazione degli
Stati Uniti d'America:

Terri L. Robl

Per la delegazione
dell'Unione europea:

Carlos Bermejo Acosta

Per la delegazione
dell'Islanda:

Una Særún Jóhannsdóttir

Per la delegazione
del Regno di Norvegia:

Øyvind Thorstein Ek