Senato della Repubblica XVI LEGISLATURA

N. 2913

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro degli affari esteri (FRATTINI)

di concerto con il Ministro dell'interno (MARONI)

con il Ministro della giustizia (PALMA)

con il Ministro della difesa (LA RUSSA)

con il Ministro dell'economia e delle finanze (TREMONTI)

con il Ministro dello sviluppo economico (ROMANI)

e con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti (MATTEOLI)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 19 SETTEMBRE 2011

Ratifica ed esecuzione del Protocollo di modifica dell'Accordo sui trasporti aerei tra gli Stati Uniti d'America, l'Unione Europea e i suoi Stati membri, firmato il 25 e 30 aprile 2007, con Allegati, fatto a Lussemburgo il 24 giugno 2010

TIPOGRAFIA DEL SENATO (370)

INDICE

Relazione . . . . . *Pag.* 3

Relazione tecnica . . . . . » 6

Analisi tecnico-normativa . . . . . » 7

Disegno di legge . . . . . » 13

Testo del Protocollo in lingua ufficiale . . . . . » 15

ONOREVOLI SENATORI. –

Contesto dell'Accordo

Il Protocollo di modifica dell'Accordo sui trasporti aerei tra la Comunità europea ed i suoi Stati membri, da un lato, e gli Stati Uniti d'America, dall'altro, firmato a Lussemburgo il 24 giugno 2010, rappresenta la seconda fase del processo di liberalizzazione e convergenza normativa dei servizi aerei transatlantici, prevista esplicitamente dallo stesso Accordo, firmato a Bruxelles e a Washington nell'aprile 2007 e di cui è stata autorizzata la ratifica con legge 23 ottobre 2009, n. 164.

L'articolo 21 dell'Accordo tra UE e USA del 2007 prevedeva infatti l'obbligo per entrambe le Parti di avviare una seconda fase negoziale intesa ad implementare il processo di liberalizzazione dei trasporti aerei entro 60 giorni a decorrere dal 30 marzo 2008, data di applicazione provvisoria dell'Accordo. Peraltro, lo stesso articolo 21, paragrafo 3, autorizzava entrambe le Parti a sospendere totalmente o parzialmente i diritti di cui all'Accordo stesso in caso di mancata conclusione di un accordo di seconda fase.

È in tale contesto che sono stati avviati nel maggio 2008 i negoziati di seconda fase, conclusisi con la definzione e la firma del Protocollo da ratificare.

Iter *procedurale della firma*

In applicazione dell'articolo 21 dell'Accordo sui trasporti aerei del 2007, la Commissione europea ha avviato i negoziati di seconda fase con gli Stati Uniti nel maggio 2008. Il Consiglio ha esaminato i progressi realizzati nel dicembre 2009 e nel marzo 2010 e, dopo otto tornate negoziali, il 25 marzo 2010 è stato raggiunto un accordo sul progetto di Protocollo. La firma dello stesso ha avuto luogo a Lussemburgo il 24 giugno 2010, a margine del Consiglio dei Ministri dei trasporti dell'Unione europea.

Finalità dell'Accordo

Il presente Protocollo risponde all'esigenza di dare piena attuazione all'Accordo tra UE e USA sul trasporto aereo del 2007, già in vigore negli Stati membri. Esso contiene numerosi incentivi volti a promuovere le riforme necessarie per una maggiore apertura del mercato e il testo è il frutto di un necessario compromesso di interessi ed esigenze di politica aeronautica, animati dall'intento di concludere la cosiddetta seconda fase dell'Accordo per non pregiudicare la prima fase, già in vigore.

Il Protocollo aumenta ulteriormente i vantaggi per i consumatori, le compagnie aeree, i lavoratori e le comunità all'interno dell'Unione. I vantaggi economici di uno spazio aereo aperto (SAA) completo tra l'UE e gli Stati Uniti sono stati valutati in diversi miliardi di euro all'anno in uno studio condotto da Booz Allen Hamilton per conto della Commissione.

L'inclusione di un articolo sulla dimensione sociale assicura inoltre che l'ulteriore apertura del mercato sarà accompagnata da elevati *standard* di lavoro e che i diritti dei lavoratori non saranno messi in pericolo dalle nuove opportunità create dal Protocollo.

Data la forte dimensione ambientale, il Protocollo è pienamente coerente con l'obiettivo dell'Unione di limitare l'impatto del-

l'aviazione internazionale sul cambiamento climatico.

Esame delle disposizioni

Il Protocollo modifica l'Accordo tra UE e USA 2007 sui trasporti aerei tramite le seguenti disposizioni:

Articolo 1. – Introduce due nuove definizioni: «determinazione della nazionalità» (nuovo articolo 1, paragrafo 2-*bis*) e «determinazione dell'idoneità» (nuovo articolo 1, paragrafo 3-*bis*).

Articolo 2. – Prevede l'obbligo legale a riconoscere reciprocamente l'accertamento regolamentare dell'altra Parte per quanto riguarda l'idoneità e la nazionalità delle compagnie aeree (nuovo articolo 6-*bis*). Ciò ridurrà notevolmente il carico normativo per le compagnie aeree e le autorità di regolamentazione.

Articolo 3. – Viene rafforzata la cooperazione per limitare l'impatto ambientale dell'aviazione internazionale (nuovo articolo 15). La cooperazione riguarderà: la ricerca e lo sviluppo per promuovere le tecnologie e i carburanti verdi; l'innovazione nella gestione del traffico aereo e il coordinamento nelle riunioni internazionali. Un elemento importante è la cooperazione congiunta per assicurare la compatibilità e l'interazione delle rispettive misure di mercato (quali i sistemi di cambio di emissioni prodotte dall'aviazione) per evitare sovrapposizioni.

Articolo 4. – Riconoscimento esplicito dell'importanza della dimensione sociale delle relazioni UE-USA nell'ambito dei trasporti aerei, il che garantirà la tutela dei diritti legali preesistenti dei dipendenti delle compagnie aeree e il rafforzamento della cooperazione in materia di impatto sociale dell'accordo (nuovo articolo 17-*bis*).

Articolo 5. – Riconosce al comitato misto UE – Stati Uniti (l'organo che vigila sull'attuazione dell'Accordo e coordina i vari programmi di lavoro della cooperazione normativa) un ruolo rafforzato che gli consenta di favorire la cooperazione promuovendo nuove iniziative in ambiti supplementari quali la gestione del traffico aereo, l'agevolazione, la sicurezza e la cooperazione con altri Paesi (nuovi paragrafi nell'articolo 18).

Articolo 6. – Prevede una maggiore apertura del mercato e opportunità d'investimento, grazie alla concessione ai vettori dell'UE di un maggiore accesso al traffico finanziato dal governo degli Stati Uniti. Entrambe le Parti si impegnano a continuare ad eliminare le barriere all'accesso al mercato. Il comitato misto esaminerà regolarmente i progressi compiuti a tale riguardo.

Con l'introduzione di alcune modifiche legislative relative alle restrizioni ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti europei, per le compagnie aeree dell'UE si schiuderanno in futuro nuove opportunità commerciali per i collegamenti fra gli Stati Uniti e Paesi non appartenenti all'Unione. Qualora l'UE rispetti le prescrizioni relative al monitoraggio delle restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore, ma non si abbiano progressi negli Stati Uniti nella liberalizzazione degli investimenti, l'UE avrà il diritto di bloccare le operazioni dei vettori degli Stati Uniti e viceversa (nuovo articolo 21).

Articolo 7. – Il nuovo allegato 3 consente l'accesso delle compagnie aeree dell'UE al trasporto aereo finanziato dal Governo degli Stati Uniti, attualmente limitato alle compagnie aeree statunitensi («Fly America»). Le compagnie aeree dell'UE potranno vendere trasporto aereo ad appaltatori del Governo degli Stati Uniti su qualsiasi rotta, ad eccezione del trasporto finanziato dal Dipartimento della Difesa statunitense.

Articolo 8. - (*Allegati*). – Al Protocollo è allegato un *Memorandum* di consultazioni che comprende nuovi elementi supplementari

allo scopo di perfezionare ulteriormente la cooperazione esistente negli ambiti della sicurezza dell'aviazione, della politica di concorrenza e degli sforzi comuni per risolvere la questione dell'impatto ambientale dell'aviazione internazionale.

Articolo 9. - (*Applicazione provvisoria*). – Fino alla sua entrata in vigore, le Parti concordano di applicare il seguente Protocollo in via temporanea, nei limiti di quanto sancito dalle norme nazionali, dalla data della firma.

Articolo 10. - (*Entrata in vigore*). – Il Protocollo entra in vigore entro e non oltre il mese successivo alla data dell'ultima nota di uno scambio di note diplomatiche tra le Parti a conferma dell'avvenuto espletamento di tutte le procedure necessarie per l'entrata in vigore del presente Protocollo.

ANALISI TECNICO-NORMATIVA

Dalla formulazione del Protocollo non si evincono ulteriori oneri finanziari a carico degli Stati membri.

Esso, infatti, si limita ad apportare alcune modifiche all'Accordo siglato nel 2007 e di cui è stata autorizzata la ratifica con legge 23 ottobre 2009, n. 164. Da tale legge, a sua volta, non sono derivati oneri per il bilancio dello Stato.

Dal presente disegno di legge, pertanto, non derivano nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato, trattandosi di attività già previste dall'Accordo del 2007, ivi incluse le attività di cui all'articolo 18, paragrafo 4, lettera j), dell'Accordo, sostituito dall'articolo 5 del Protocollo, già disciplinate dall'Accordo del 2007 all'articolo 18, paragrafo 4, lettera a).

Si sottolinea infine che non sono previste richieste di contributi addizionali né di cofinanziamento aggiuntivo da parte degli Stati membri.

ANALISI TECNICO-NORMATIVA

ASPETTI TECNICO NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO

1) *Obiettivi e necessità dell'intervento normativo. Coerenza con il programma di Governo*

Il ricorso alla legge di autorizzazione alla ratifica si rende necessario in quanto il Protocollo rientra nella fattispecie di cui all'articolo 80 della Costituzione. Si tratta di un'intesa di competenza mista e pertanto da sottoporre alla firma degli Stati membri. L'intervento normativo è coerente con il programma di Governo in quanto configura l'adempimento di un obbligo gravante sull'Italia in qualità di Stato membro dell'UE.

2) *Analisi del quadro normativo nazionale*

Rispetto al quadro normativo nazionale non emerge alcun profilo di incoerenza o contraddizione, in quanto l'intervento normativo si risolve nella ratifica di un Accordo concluso in sede UE, secondo le procedure proprie dell'Unione europea che, a norma di quanto previsto dall'articolo 100, paragrafo 2, e dall'articolo 218 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, regolano la preparazione, il negoziato e il perfezionamento degli accordi con i Paesi terzi.

3) *Incidenza delle norme proposte sulle leggi e i regolamenti vigenti*

Il provvedimento si inserisce coerentemente nel quadro giuridico vigente, in quanto rappresenta la seconda tappa del processo per la realizzazione di un mercato unico transatlantico del trasporto aereo, iniziato con l'Accordo UE-USA sui trasporti aerei firmato a Bruxelles e a Washington nell'aprile 2007. Il predetto Accordo, ratificato dall'Italia con legge 23 ottobre 2009, n. 164, sostituisce l'Accordo aereo bilaterale Italia – Stati Uniti del 22 giugno 1970, di cui alla legge 12 aprile 1973, n. 200, fatta eccezione per le materie residuali non coperte dal campo di applicazione dell'Accordo comunitario.

L'applicazione provvisoria di cui all'articolo 9 si riferisce agli aspetti tecnico-operativi (definizione delle rotte, designazione delle compagnie, tipi di aeromobili utilizzati e di servizi offerti) in quanto è prassi consolidata, nel settore aeronautico, la distinzione tra le parti normative degli Accordi, soggette al perfezionamento delle procedure interne previste per la loro entrata in vigore, e i contenuti operativi, applicabili a partire dalla firma dell'Accordo, o da una data precisa, come nella fattispecie in esame. Tale prassi è motivata dall'esigenza di rispondere con prontezza

alle rapide evoluzioni tecniche ed economiche del settore, rendendo così immediatamente fruibili i servizi previsti nell'accordo con soddisfazione degli utenti e degli operatori economici coinvolti.

4) *Analisi della compatibilità dell'intervento con i principi costituzionali*

Non si ravvisano particolari profili di impatto costituzionale, in quanto il testo risponde agli impegni assunti internazionalmente dall'Italia in ossequio alla sua partecipazione all'Unione europea.

5) *Analisi delle compatibilità dell'intervento con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale, nonché degli enti locali*

Dall'analisi del Protocollo non emergono profili di impatto normativo sull'assetto delle autonomie territoriali e sulle relative competenze. L'intervento è pienamente compatibile con le regole di riparto di competenze tra Stato, regioni ed enti locali, in quanto la materia dei rapporti internazionali rientra, ai sensi dell'articolo 117 della Costituzione, nella competenza legislativa esclusiva dello Stato. Sempre in base al dettato costituzionale, le regioni sono vincolate all'applicazione degli obblighi derivanti dagli accordi internazionali, anche nelle materie di loro esclusiva competenza.

6) *Verifica della compatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza sanciti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione*

I principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza sanciti dall'articolo 118 della Costituzione riguardano l'esercizio di funzioni amministrative e non risultano quindi direttamente coinvolti dall'intervento normativo. Tuttavia, rispetto ai rapporti tra Italia e Unione europea, risulta rispettato il principio di sussidiarietà, in quanto gli obiettivi del Protocollo non sono perseguibili attraverso interventi normativi adottati dai singoli Stati membri. L'accordo UE-USA 2007 sui trasporti aerei ha stabilito un quadro normativo armonizzato per i trasporti aerei tra l'Unione e gli Stati Uniti. Una modifica a un trattato internazionale a livello di Unione può essere apportata soltanto a livello di Unione. Inoltre, gli obiettivi del Protocollo possono essere raggiunti soltanto a livello UE perché coinvolgono una serie di ambiti di competenza esclusiva dell'Unione.

7) *Verifica dell'assenza di rilegificazioni e della piena utilizzazione delle possibilità di delegificazione e degli strumenti di semplificazione normativa*

Il provvedimento non comporta effetti di rilegificazione e non vi è la possibilità di delegificare la materia. Trattandosi del recepimento di un ac-

cordo internazionale rientrante nella fattispecie di cui all'articolo 80 della Costituzione, il ricorso al disegno di legge di autorizzazione alla ratifica è l'unico strumento normativo possibile.

8) *Verifica dell'esistenza di progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento e relativo stato dell'*iter

Non esistono progetti di legge vertenti sulla materia oggetto dell'intervento normativo in esame.

9) *Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi di costituzionalità sul medesimo o analogo oggetto*

Il Protocollo non presenta particolari implicazioni sotto un profilo costituzionale e non risulta vi siano giudizi di costituzionalità pendenti su materie oggetto del medesimo Protocollo.

CONTESTO NORMATIVO COMUNITARIO E INTERNAZIONALE

10) *Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento comunitario*

Il Protocollo in oggetto non pone problematiche di compatibilità con il diritto comunitario, in quanto è stato concluso in sede comunitaria, secondo le procedure proprie dell'UE per la preparazione, il negoziato e la conclusione degli accordi con i Paesi terzi. Per la parte europea, i negoziati sono stati condotti dalla Commissione europea su mandato del Consiglio, per conto dell'Unione e degli Stati membri. Nel corso dei negoziati la Commissione ha consultato le parti interessate, in particolare mediante riunioni periodiche del *forum* consultivo che riunisce i rappresentanti delle compagnie aeree, degli aeroporti e delle organizzazioni sindacali. Gli Stati membri sono stati coinvolti da vicino nel corso del negoziato, attraverso le riunioni del comitato speciale e degli esperti. Nella preparazione della posizione negoziale dell'UE sono state tenute in debita considerazione le osservazioni delle parti interessate e dei singoli Stati membri.

11) *Verifica dell'esistenza di procedure di infrazione da parte della Commissione europea sul medesimo o analogo oggetto*

Risulta tuttora aperta nei confronti dell'Italia la procedura di infrazione n. 2003-2061: Accordo bilaterale con gli USA in materia di servizi aerei (Open Sky), relativa alla violazione degli articoli 10 e 43 del Trattato (Parere motivato ai sensi dell'articolo 258 TFUE, già articolo 226 TCE).

12) *Analisi della compatibilità dell'intervento con gli obblighi internazionali*

L'intervento è un adempimento rispetto agli obblighi di natura comunitaria e non presenta profili di incompatibilità rispetto ad altri obblighi internazionali.

13) *Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte di giustizia dell'Unione europea sul medesimo o analogo oggetto*

La normativa comunitaria in materia di trasporto aereo è andata incontro ad una notevole evoluzione dopo che la Corte di giustizia delle Comunità Europee, con le sentenze del novembre 2002, ha dichiarato non conformi al diritto comunitario gli accordi bilaterali (noti come *open skies)* stipulati da otto Stati membri (tra cui l'Italia) con gli Stati Uniti. A seguito della sentenza, le Istituzioni comunitarie hanno adottato una serie di disposizioni dirette a precisare il quadro normativo nella materia e a definire con maggiore esattezza la ripartizione delle competenze tra gli Stati membri e la Commissione in materia di negoziazione di accordi aerei. La Corte di giustizia dell'Unione europea ha chiarito la piena legittimità dell'Unione a negoziare in veste di soggetto unitario accordi aerei globali con Paesi terzi, secondo le procedure indicate dall'articolo 100, paragrafo 2, e dall'articolo 218 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea. Al contempo, la Corte ha ribadito la legittimità degli accordi aerei bilaterali, escludendo quindi che la competenza dell'Unione europea a sottoscrivere accordi con Paesi terzi sia configurabile quale competenza esclusiva.

14) *Indicazioni sulle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte europea dei diritti dell'uomo (CEDU) sul medesimo o analogo oggetto*

Non risultano indicazioni giurisprudenziali della CEDU né giudizi pendenti sul medesimo o analogo oggetto.

15) *Eventuali indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto da parte degli altri Stati membri dell'UE*

Tutti gli Stati membri, ciascuno secondo le procedure previste dal rispettivo ordinamento, sono chiamati a recepire il Protocollo sul piano interno per consentirne l'entrata in vigore.

ELEMENTI DI QUALITÀ SISTEMATICA E REDAZIONALE DEL TESTO

1) *Individuazione delle nuove definizioni normative introdotte dal testo, della loro necessità, della coerenza con quelle già in uso*

Le definizioni dei termini contenuti nel Protocollo sono indicate nell'articolo 1 e non sono innovative rispetto a quanto già utilizzato nella normativa comunitaria.

2) *Verifica della correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel progetto, con particolare riguardo alle successive modificazioni ed integrazioni subite dai medesimi*

I riferimenti normativi contenuti nel Protocollo sono di fonte comunitaria e risultano corretti.

3) *Ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modificazioni ed integrazioni a disposizioni vigenti*

L'intervento normativo ha natura emendativa. In virtù di tale sua natura, modifica e integra le disposizioni contenute nell'Accordo sui trasporti aerei tra la Comunità europea e gli Stati Uniti d'America dell'aprile 2007, ratificato dall'Italia ai sensi della legge 23 ottobre 2009, n. 164.

4) *Individuazione di effetti abrogativi impliciti di disposizioni dell'atto normativo e loro traduzione in norme abrogative espresse nel testo normativo*

In ragione della sua natura emendativa di uno specifico testo, l'intervento normativo in esame prevede espresse norme abrogative. L'intervento abrogativo riguarda esclusivamente alcune disposizioni contenute nell'Accordo sui trasporti aerei UE-USA del 2007.

5) *Individuazione di disposizioni dell'atto normativo aventi effetto retroattivo e di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente*

Non si ravvisano disposizioni con tale tipo di effetti.

6) *Verifica della presenza di deleghe aperte sul medesimo oggetto, anche a carattere integrativo o correttivo*

Non risultano esservi deleghe sulle tematiche oggetto del Protocollo.

7) *Indicazione degli eventuali atti successivi attuativi; verifica della congruenza dei termini previsti per la loro adozione*

L'entrata in vigore del presente Protocollo non implica la necessità di adottare misure di adeguamento amministrativo.

8) *Verifica della piena utilizzazione e dell'aggiornamento di dati e di riferimenti statistici attinenti alla materia oggetto del provvedimento, ovvero indicazione della necessità di commissionare all'Istituto nazionale di statistica apposite elaborazioni statistiche con correlata indicazione nella relazione economico-finanziaria della sostenibilità dei relativi costi*

Il Protocollo non fornisce dati statistici né si ritiene necessario commissionare l'elaborazione di statistiche.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

(Autorizzazione alla ratifica)

1. Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare il 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 25 e 30 aprile 2007, con Allegati, fatto a Lussemburgo il 24 giugno 2010.

Art. 2.

(Ordine di esecuzione)

1. Piena ed intera esecuzione è data all'Accordo di cui all'articolo 1, a decorrere dalla data della sua entrata in vigore, in conformità a quanto disposto dall'articolo 10 dell'Accordo stesso.

Art. 3.

(Entrata in vigore)

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

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 25 E 30 APRILE 2007

GLI STATI UNITI D'AMERICA (gli "Stati Uniti"),

da una parte; e

IL REGNO DEL BELGIO,

LA REPUBBLICA DI BULGARIA,

LA REPUBBLICA CECA,

IL REGNO DI DANIMARCA,

LA REPUBBLICA FEDERALE DI GERMANIA,

LA REPUBBLICA DI ESTONIA,

L'IRLANDA,

LA REPUBBLICA ELLENICA,

IL REGNO DI SPAGNA,

LA REPUBBLICA FRANCESE,

LA REPUBBLICA ITALIANA,

LA REPUBBLICA DI CIPRO,

LA REPUBBLICA DI LETTONIA,

LA REPUBBLICA DI LITUANIA,

IL GRAN DUCATO DI LUSSEMBURGO,

LA REPUBBLICA DI UNGHERIA,

MALTA,

IL REGNO DEI PAESI BASSI,

LA REPUBBLICA DI AUSTRIA,

LA REPUBBLICA DI POLONIA,

LA REPUBBLICA PORTGHESE,

LA ROMANIA,

LA REPUBBLICA DI SLOVENIA,

LA REPUBBLICA SLOVACCA,

LA REPUBBLICA DI FINLANDIA,

IL REGNO DI SVEZIA,

IL REGNO UNITO DI GRAN BRETAGNA E IRLANDA DEL NORD,

parti del trattato sull'Unione europea e del trattato sul funzionamento dell'Unione europea e Stati membri dell'Unione europea (gli "Stati membri"),

e l'UNIONE EUROPEA,

dall'altra;

INTENZIONATI a dare ulteriore sviluppo al quadro normativo stabilito dall'accordo sui trasporti aerei fra la Comunità e i suoi Stati membri e gli Stati Uniti d'America, firmato il 25 aprile e il 30 aprile 2007 ("l'accordo"), allo scopo di aprire l'accesso ai mercati e di massimizzare i vantaggi per i consumatori, le compagnie aeree, i lavoratori e le comunità sulle due sponde dell'Atlantico;

ESEGUENDO il mandato conferitogli dall'articolo 21 dell'accordo di negoziare rapidamente la seconda fase dell'accordo che raggiunge tale obiettivo;

RICONOSCENDO che l'Unione europea ha sostituito ed è succeduta alla Comunità europea in conseguenza dell'entrata in vigore il 1° dicembre 2009 del trattato di Lisbona che modifica il trattato sull'Unione europea e il trattato che istituisce la Comunità europea e che, a partire da tale data, tutti i diritti e gli obblighi e tutti i riferimenti alla Comunità europea presenti nell'accordo si applicano all'Unione europea;

HANNO CONCORDATO DI MODIFICARE L'ACCORDO COME SEGUE:

ARTICOLO 1

Definizioni

L'articolo 1 dell'accordo è modificato come segue:

1. mediante l'aggiunta della seguente nuova definizione dopo il paragrafo 2:

   "2 *bis* "Determinazione della nazionalità", la constatazione che una compagnia aerea che si propone di operare servizi ai sensi del presente accordo soddisfa i requisiti di cui all'articolo 4 riguardanti la sua proprietà, il controllo effettivo e la sua sede principale di attività;"

2. mediante l'aggiunta della seguente nuova definizione dopo il paragrafo 3:

   "3 *bis* "Determinazione dell'idoneità", la constatazione che un vettore aereo che si propone di operare servizi ai sensi del presente accordo è dotato di una capacità finanziaria soddisfacente e dell'esperienza nella gestione di attività adeguata per operare tali servizi ed è disposto a conformarsi alle leggi, ai regolamenti e ai requisiti di tali servizi;"

ARTICOLO 2

Riconoscimento reciproco degli accertamenti regolamentari riguardanti l'idoneità della compagnia aerea e la nazionalità

È aggiunto un nuovo articolo 6 *bis* dopo l'articolo 6 come segue:

"ARTICOLO 6 *bis*

Riconoscimento reciproco degli accertamenti regolamentari riguardanti l'idoneità della compagnia aerea e la nazionalità

1. Al ricevimento di una domanda di autorizzazione operativa, ai sensi dell'articolo 4, da un vettore aereo di una parte, le autorità aeronautiche dell'altra parte devono riconoscere qualsiasi idoneità e/o determinazione della nazionalità effettuate dalle autorità aeronautiche rispetto a tale vettore aereo come se tale accertamento fosse stato effettuato dalle proprie autorità aeronautiche e non indagare ulteriormente in merito a tali questioni, tranne nei casi di cui alla lettera a) sottostante:

a) Se, dopo avere ricevuto una domanda di autorizzazione operativa da parte di un vettore aereo o dopo la concessione di tale autorizzazione, le autorità aeronautiche della parte ricevente hanno un motivo di preoccupazione specifico secondo cui, nonostante l'accertamento eseguito dalle autorità aeronautiche dell'altra parte, le condizioni di cui all'articolo 4 del presente accordo per la concessione delle autorizzazioni o dei permessi adeguati non sono state soddisfatte, devono avvisare tempestivamente tali autorità, fornendo valide motivazioni riguardanti la loro preoccupazione. In tal caso, ciascuna delle parti può richiedere consultazioni, le quali dovrebbero includere i rappresentanti delle autorità aeronautiche pertinenti, e/o informazioni aggiuntive rilevanti a tale proposito, e tali richieste dovranno essere evase quanto prima possibile. Se la questione rimane irrisolta, ciascuna delle parti può sottoporre la questione al comitato misto;

b) il presente articolo non applica agli accertamenti in relazione ai certificati o alle licenze in materia di sicurezza, alle disposizioni di sicurezza o alla copertura assicurativa;

2. Ciascuna parte deve informare l'altra in anticipo ove possibile, oppure il prima possibile, tramite il comitato misto, in merito a qualsiasi modifica sostanziale nei criteri applicati nell'esecuzione degli accertamenti di cui al precedente paragrafo 1. Se la parte ricevente richiede consultazioni su qualsiasi di tali modifiche, queste devono svolgersi in sede di comitato misto entro 30 giorni da tale richiesta, tranne qualora diversamente concordato tra le parti. Se, in seguito a tali consultazioni, la parte ricevente considera che i criteri rivisti dell'altra parte non sono soddisfacenti per il riconoscimento reciproco degli accertamenti regolamentari, la parte ricevente può informare l'altra parte in merito alla sospensione del paragrafo 1. Tale sospensione può essere revocata dalla parte ricevente in qualsiasi momento. Il comitato misto dovrà essere informato di conseguenza."

ARTICOLO 3

Ambiente

L'articolo 15 dell'accordo è eliminato interamente e sostituito come segue:

"ARTICOLO 15

Ambiente

1. Le parti riconoscono l'importanza della protezione dell'ambiente in sede di definizione e attuazione della politica dell'aviazione internazionale. Le parti riconoscono che, nel quadro dello sviluppo della politica dell'aviazione internazionale, i costi e i benefici delle misure dirette a proteggere l'ambiente devono essere attentamente valutati, e, ove opportuno, propongono congiuntamente soluzioni globali efficaci. Pertanto, le parti intendono lavorare insieme per limitare o ridurre, in modo economicamente ragionevole, l'impatto dell'aviazione internazionale sull'ambiente.

2. Quando valuta la possibilità di adottare misure ambientali proposte a livello regionale, nazionale o locale, ciascuna delle parti deve prendere in considerazione il loro possibile impatto negativo sull'esercizio dei diritti contemplati dal presente accordo e, qualora le suddette misure vengano adottate, deve prendere le opportune iniziative per attenuare il loro impatto negativo. Su richiesta di una delle parti, l'altra parte deve fornire una descrizione di tale valutazione e delle fasi di attenuazione dell'impatto negativo.

3. Quando sono stabilite misure ambientali, sono osservate le norme ambientali applicabili all'aviazione adottate dall'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale negli allegati della convenzione, salvo qualora siano state notificate differenze. Le parti applicano tutte le misure ambientali che incidono sui servizi aerei contemplate dal presente accordo a norma dell'articolo 2 e dell'articolo 3, paragrafo 4 dell'accordo stesso.

4. Le parti ribadiscono l'impegno degli Stati membri e degli Stati Uniti ad applicare il principio di "approccio equilibrato".

5. Le disposizioni seguenti si applicano all'imposizione di nuove restrizioni operative obbligatorie ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti che gestiscono oltre 50 000 movimenti di aerei subsonici civili a reazione all'anno:

a) le autorità competenti di ciascuna parte possono fornire l'opportunità di tenere in considerazione le opinioni delle parti interessate nell'ambito del processo decisionale;

b) la notifica dell'introduzione di qualsiasi nuova restrizione operativa deve essere resa disponibile all'altra parte almeno 150 giorni prima dell'entrata in vigore di tale restrizione operativa. Su richiesta dell'altra parte, è fornita una relazione scritta senza ritardo all'altra parte che spieghi le ragioni dell'introduzione della restrizione operativa, l'obiettivo ambientale stabilito per l'aeroporto e le misure che sono state prese in considerazione per raggiungere tale obiettivo. La relazione deve includere la valutazione pertinente degli eventuali costi e benefici delle diverse misure considerate;

c) le restrizioni operative devono essere i) non discriminatorie, ii) non più restrittive del necessario al fine di raggiungere l'obiettivo ambientale stabilito per un aeroporto specifico e iii) non arbitrarie.

6. Le parti accettano e incoraggiano lo scambio di informazioni e il dialogo regolare tra esperti, in particolare tramite i canali di comunicazione esistenti, per migliorare la cooperazione, conformemente alle disposizioni legislative e regolamentari applicabili, ponendo attenzione alle incidenze ambientali dell'aviazione internazionale e alle soluzioni per la loro attenuazione, tra cui:

a) ricerca e sviluppo di tecnologia aeronautica che rispetti l'ambiente;

b) miglioramento della comprensione scientifica riguardante l'impatto delle emissioni dell'aviazione al fine di migliorare le decisioni politiche informate;

c) innovazione nella gestione del traffico aereo, rivolgendo un'attenzione particolare alla riduzione delle incidenze ambientali dell'aviazione;

d) ricerca e sviluppo di combustibili sostenibili alternativi per l'aviazione; e

e) scambio di opinioni su questioni e opzioni in occasione di *fora* internazionali dedicati agli effetti ambientali dell'aviazione, tra cui, ove opportuno, il coordinamento delle posizioni.

7. Se richiesto dalle parti, il comitato misto, assistito dagli esperti, deve lavorare per sviluppare raccomandazioni concernenti le questioni di una possibile sovrapposizione e dell'uniformità delle misure basate sul mercato riguardanti le emissioni dell'aviazione attuate dalle parti con l'intenzione di evitare la duplicazione di misure e di costi e di ridurre, per quanto possibile, il carico amministrativo gravante sulle compagnie aeree. L'attuazione di tali raccomandazioni è soggetta all'approvazione interna o alla ratifica che può essere eventualmente richiesta da ciascuna delle parti.

8. Se ritiene che una questione relativa alla protezione dell'ambiente nel settore dell'aviazione sollevi preoccupazioni in rapporto all'applicazione o all'attuazione del presente accordo, ciascuna parte contraente può chiedere una riunione del comitato misto di cui all'articolo 18 allo scopo di esaminare la questione e individuare risposte adeguate alle preoccupazioni che risultino fondate."

ARTICOLO 4

Dimensione sociale

È aggiunto un nuovo articolo 17 *bis* dopo l'articolo 17 come segue:

"ARTICOLO 17 *bis*

Dimensione sociale

1. Le parti riconoscono l'importanza della dimensione sociale dell'accordo e i benefici che sorgono quando i mercati aperti sono accompagnati da elevate norme in materia di lavoro. Le opportunità create dall'accordo non vanno intese come lesive delle norme in materia di lavoro o dei diritti ad essi correlati né dei principi contenuti nelle rispettive leggi delle parti.

2. I principi di cui al paragrafo 1 fungono da guida per le parti durante l'attuazione dell'accordo, incluso per l'esame regolare da parte del comitato misto, conformemente all'articolo 18, dell'impatto sociale dell'accordo e dello sviluppo delle risposte adeguate alle preoccupazioni che risultino fondate."

ARTICOLO 5

Il comitato misto

I paragrafi 3, 4 e 5 dell'articolo 18 dell'accordo sono eliminati interamente e sostituiti come segue:

"3. Il comitato misto esamina, ogni volta che lo ritenga opportuno, l'attuazione generale del presente accordo, compresi gli eventuali effetti esercitati dai vincoli dell'infrastruttura aeronautica sull'esercizio dei diritti di cui all'articolo 3, nonché gli effetti delle misure di sicurezza prese a norma dell'articolo 9, gli effetti sulle condizioni di concorrenza, anche con riferimento ai sistemi telematici di prenotazione, e l'eventuale impatto sociale dell'attuazione dell'accordo. Inoltre, il comitato misto prende in considerazione, su base continuativa, le singole questioni o proposte che ciascuna delle parti individua come suscettibili di avere un impatto effettivo o potenziale sulle operazioni ai sensi dell'accordo, quali i requisiti regolamentari in conflitto.

4. Il comitato misto deve inoltre sviluppare la cooperazione mediante:

a) la presa in considerazione di settori potenzialmente propizi ad un ulteriore sviluppo dell'accordo, compresa la raccomandazione di emendamenti dell'accordo stesso;

b) la presa in considerazione degli effetti sociali dell'accordo, così come attuato, e la definizione di risposte adeguate alle preoccupazioni che risultino fondate;

c) il mantenimento di un inventario delle questioni riguardanti le sovvenzioni e gli aiuti pubblici sollevate da ciascuna parte in sede di comitato misto;

d) decisioni, per consenso, su qualsiasi questione riguardante l'applicazione dell'articolo 11, paragrafo 6;

e) la definizione, se richiesto dalle parti, di approcci per quanto riguarda il riconoscimento reciproco degli accertamenti regolamentari;

f) l'incentivo alla cooperazione tra le rispettive autorità delle parti negli sforzi volti ad elaborare i rispettivi sistemi di gestione del traffico aereo nell'intento di ottimizzare l'interoperabilità e la compatibilità di tali sistemi, riducendo i costi e migliorando la loro sicurezza nonché le loro capacità e le loro prestazioni ambientali;

g) la promozione dello sviluppo di proposte per iniziative e progetti congiunti nel campo della sicurezza dell'aviazione, incluso con i paesi terzi;

h) l'incoraggiamento di una stretta cooperazione continuativa tra le autorità nazionali preposte alla sicurezza dell'aviazione delle parti, che includa le iniziative per sviluppare procedure di sicurezza in grado di migliorare le agevolazioni per i passeggeri e le merci senza compromettere la sicurezza;

i) la presa in considerazione della possibilità che i rispettivi regolamenti, leggi e prassi delle parti in settori coperti dall'allegato 9 della convenzione (Agevolazione) possano incidere sull'esercizio dei diritti ai sensi del presente accordo;

j) la promozione di scambi a livello di esperti su nuove iniziative e sviluppi legislativi o regolamentari, anche nel settore della sicurezza e della protezione, nel settore ambientale, dell'infrastruttura aeronautica (comprese le fasce orarie) e della tutela dei consumatori;

k) la promozione della consultazione, ove appropriato, sulle questioni inerenti al trasporto aereo trattate nell'ambito di organizzazioni internazionali e nei rapporti con i paesi terzi, compreso il vaglio dell'ipotesi di adottare un approccio comune; nonché

l) l'adozione per consenso delle decisioni di cui all'allegato 4, articolo 1, paragrafo 3, e articolo 2, paragrafo 3.

5. Le parti condividono l'obiettivo di massimizzare i vantaggi per i consumatori, le compagnie aeree, i lavoratori e le comunità sulle due sponde dell'Atlantico estendendo il presente accordo ai paesi terzi. A tal fine il comitato misto opera, ove appropriato, al fine dell'elaborazione di una proposta riguardante le condizioni e le procedure, comprese le eventuali modifiche del presente accordo, necessarie per permettere l'adesione dei paesi terzi al presente accordo."

ARTICOLO 6

Ulteriore ampliamento delle opportunità

L'articolo 21 è eliminato interamente e sostituito come segue:

"ARTICOLO 21

Ulteriore ampliamento delle opportunità

1. Le parti si impegnano a condividere l'obiettivo di continuare a rimuovere le barriere che impediscono l'accesso ai mercati al fine di ottimizzare i vantaggi per i consumatori, le compagnie aeree, i lavoratori e le comunità sulle due sponde dell'Atlantico, anche agevolando l'accesso delle proprie compagnie aeree ai mercati globali di capitale, allo scopo di rispecchiare meglio la realtà di un'industria del trasporto aereo a dimensione mondiale, il rafforzamento del sistema transatlantico del trasporto aereo e la definizione di un quadro che sproni anche altri paesi ad aprire i propri mercati dei servizi aerei.

2. Conformemente all'obiettivo condiviso di cui al paragrafo 1 e adempiendo alle proprie responsabilità ai sensi dell'articolo 18 nella sorveglianza dell'attuazione del presente accordo, il comitato misto esamina annualmente gli sviluppi, incluso per quanto riguarda le modifiche legislative a cui si fa riferimento nel presente articolo. A tale proposito, il comitato misto definisce un processo di cooperazione comprendente le adeguate raccomandazioni alle parti. L'Unione europea e i suoi Stati membri consentono la maggioranza della proprietà e il controllo effettivo delle proprie compagnie aeree da parte degli Stati Uniti o dei suoi cittadini, sulla base della reciprocità, su conferma, da parte del comitato misto, che le leggi e i regolamenti degli Stati Uniti consentono la maggioranza della proprietà e il controllo efficace delle sue compagnie aeree da parte degli Stati membri o dei loro cittadini.

3. Su conferma scritta del comitato misto, a norma dell'articolo 18, paragrafo 6, che le leggi e i regolamenti di ciascuna parte consentono la maggioranza della proprietà e il controllo efficace delle sue compagnie aeree all'altra parte o ai suoi cittadini:

a) la sezione 3 dell'allegato 1 dell'accordo cessa di avere effetto;

b) le compagnie aeree degli Stati Uniti hanno il diritto di fornire servizi passeggeri-misti pianificati tra qualsiasi punto o punti situati nell'Unione europea e nei suoi Stati membri e cinque paesi, senza servire un punto nel territorio degli Stati Uniti. Tali paesi saranno stabiliti dal comitato misto entro un anno dalla firma del presente protocollo. Il comitato misto ha la facoltà di modificare l'elenco o di aumentare il numero di tali paesi; e

c) il testo dell'articolo 2 dell'allegato 4 dell'accordo ("Proprietà e controllo di compagnie aeree di paesi terzi") cessa di avere effetto e al suo posto entra in vigore il testo dell'allegato 6 dell'accordo, riguardante le compagnie aeree di paesi terzi possedute e controllate dagli Stati Uniti o dai suoi cittadini.

4. Su conferma scritta del comitato misto, a norma dell'articolo 18, paragrafo 6, che le leggi e i regolamenti dell'Unione europea e dei suoi Stati membri riguardanti l'imposizione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti che gestiscono oltre 50 000 movimenti di aerei subsonici civili a reazione all'anno, stabiliscono che la Commissione europea ha l'autorità di verificare il processo prima dell'imposizione di tali misure e, qualora non sia soddisfatta del rispetto delle procedure adeguate in conformità con gli obblighi applicabili, ha l'autorità di promuovere in tal caso, prima della loro imposizione, le azioni giudiziarie adeguate riguardanti le misure in questione:

a) le compagnie aeree dell'Unione europea hanno il diritto di fornire servizi passeggeri-misti pianificati tra qualsiasi punto o punti situati negli Stati Uniti e cinque paesi, senza servire un punto nel territorio dell'Unione europea e dei suoi Stati membri. Tali paesi saranno stabiliti dal comitato misto entro un anno dalla firma del presente protocollo. Il comitato misto ha la facoltà di modificare l'elenco o di aumentare il numero di tali paesi; e

b) il testo dell'articolo 2 dell'allegato 4 dell'accordo ("Proprietà e controllo di compagnie aeree di paesi terzi") cessa di avere effetto e al suo posto entra in vigore il testo dell'allegato 6 dell'accordo, riguardante le compagnie aeree di paesi terzi possedute e controllate dagli Stati membri o dai loro cittadini.

5. Su conferma scritta del comitato misto che una parte ha soddisfatto le condizioni di cui ai paragrafi 3 e 4 applicabili a tale parte, la parte può richiedere consultazioni di alto livello riguardanti l'attuazione del presente articolo. Tali consultazioni devono iniziare entro 60 giorni dalla data di consegna della richiesta, tranne qualora diversamente concordato dalle parti. Le parti si impegnano a compiere ogni sforzo possibile per risolvere le questioni per le quali sono state richieste le consultazioni. Se la parte che ha richiesto le consultazioni non è soddisfatta del loro risultato, tale parte deve notificare per iscritto, tramite canali diplomatici, la sua decisione che nessuna compagnia aerea dell'altra parte deve aumentare le frequenze o entrare in nuovi mercati ai sensi del presente accordo. Qualsiasi decisione di questo tipo entra in vigore entro 60 giorni dalla data di notifica. Entro tale periodo l'altra parte può decidere che nessuna compagnia aerea della prima parte può aumentare le frequenze o entrare in nuovi mercati ai sensi dell'accordo. Tale decisione produrrà effetti lo stesso giorno della decisione adottata dalla prima parte. Ogni decisione di questo tipo adottata da una parte può essere revocata per comune accordo delle parti, confermato per iscritto dal comitato misto."

ARTICOLO 7

Trasporto a carico del governo degli Stati Uniti

L'allegato 3 dell'accordo è eliminato interamente e sostituito come segue:

"Allegato 3
riguardante il trasporto a carico del governo degli Stati Uniti

Le compagnie aeree comunitarie hanno il diritto di trasportare passeggeri e merci su voli regolari e charter per i quali un dipartimento, un'agenzia o un ente civile del governo degli Stati Uniti:

1) ottiene il trasporto per proprio conto o in esecuzione di un accordo in base al quale il pagamento è effettuato dal governo o con fondi messi a disposizione del governo; o

2) fornisce il trasporto verso o per conto di un paese straniero o un'organizzazione internazionale o di altro tipo senza rimborso,

purché il trasporto sia effettuato:

a) tra qualsiasi punto degli Stati Uniti e qualsiasi punto al di fuori degli Stati Uniti, nei limiti di quanto autorizzato per tale trasporto ai sensi del sottoparagrafo 1, lettera c), dell'articolo 3, eccetto, soltanto per quanto riguarda i passeggeri, tra punti per i quali sia valida una tariffa contrattuale per coppia di città, o

b) tra due punti qualsiasi al di fuori degli Stati Uniti.

Il presente allegato non si applica al trasporto ottenuto o finanziato dal segretario alla Difesa o dal segretario di un dipartimento militare."

ARTICOLO 8

Allegati

Il testo dell'allegato del presente protocollo è apposto all'accordo come allegato 6.

ARTICOLO 9

Applicazione provvisoria

1. Fino alla sua entrata in vigore, le parti concordano di applicare il presente protocollo in via temporanea, nei limiti di quanto sancito dalle norme nazionali, dalla data della firma.

2. Ciascuna parte può, in qualsiasi momento, dare preavviso scritto, attraverso i canali diplomatici, all'altra parte di aver deciso di non applicare più il presente protocollo. In tale evenienza, il protocollo cessa di essere applicato alla mezzanotte GMT al termine della stagione di traffico dell'Associazione internazionale del trasporto aereo (IATA) in vigore un anno dopo la data del preavviso scritto, a meno che questo non sia ritirato di comune accordo prima dello scadere del periodo in questione. Nell'evenienza che l'applicazione temporanea dell'accordo cessi conformemente all'articolo 25, paragrafo 2, dell'accordo, cessa contemporaneamente l'applicazione temporanea del presente protocollo.

ARTICOLO 10

Entrata in vigore

Il presente protocollo entra in vigore entro:

1. la data di entrata in vigore dell'accordo e

2. il mese successivo alla data dell'ultima nota di uno scambio di note diplomatiche tra le parti a conferma dell'avvenuto espletamento di tutte le procedure necessarie per l'entrata in vigore del presente protocollo.

Ai fini dello scambio delle note diplomatiche in oggetto, le note diplomatiche dirette all'Unione europea e ai suoi Stati membri o provenienti da essi sono consegnate all'Unione europea o ricevute da essa, a seconda dei casi. La nota o le note diplomatiche dell'Unione europea e dei suoi Stati membri devono contenere la comunicazione di ciascuno Stato membro che conferma l'avvenuto espletamento di tutte le procedure necessarie per l'entrata in vigore del presente protocollo.

IN FEDE DI CHE, i sottoscritti, debitamente autorizzati, hanno firmato il presente accordo.

Allegato del protocollo

ALLEGATO 6

Proprietà e controllo di compagnie aeree di paesi terzi

1. Nessuna delle parti esercita i diritti derivanti da accordi sui servizi aerei con un paese terzo per rifiutare, revocare, sospendere o limitare le autorizzazioni o i permessi per le compagnie aeree di quel paese terzo per il fatto che la parte sostanziale della proprietà di quella compagnia aerea appartiene all'altra parte, a suoi cittadini, o a entrambi.

2. Gli Stati Uniti non esercitano i diritti derivanti da accordi sui servizi aerei per rifiutare, revocare, sospendere o limitare le autorizzazioni o i permessi per le compagnie aeree del Principato del Liechtenstein, della Confederazione svizzera, di un membro dell'ECAA alla data della firma del presente accordo, o dei paesi africani che attuano un accordo per i servizi aerei "cieli aperti" con gli Stati Uniti alla data della firma del presente accordo, per il fatto che il controllo effettivo di quella compagnia aerea appartiene a uno o più Stati membri, a cittadini di tali Stati, o ad entrambi.

3. Nessuna delle parti esercita i diritti derivanti da accordi sui servizi aerei con un paese terzo per rifiutare, revocare, sospendere o limitare le autorizzazioni o i permessi per le compagnie aeree di quel paese terzo per il fatto che il controllo effettivo di quella compagnia aerea appartiene all'altra parte, a suoi cittadini, o a entrambi, a condizione che il paese terzo in questione abbia buoni precedenti in materia di cooperazione nell'ambito dei rapporti riguardanti i servizi aerei con entrambe le parti.

4. Il comitato misto deve mantenere un inventario dei paesi terzi che, in base alle considerazioni di entrambe le parti, si presume abbiano stabilito buoni precedenti in materia di cooperazione nell'ambito dei rapporti riguardanti i servizi aerei.

DICHIARAZIONE CONGIUNTA

I rappresentanti degli Stati Uniti d'America e dell'Unione europea e dei suoi Stati membri confermano che il protocollo di modifica dell'accordo sui trasporti aerei tra gli Stati Uniti d'America e la Comunità europea e i suoi Stati membri siglato a Bruxelles il 25 marzo 2010, deve essere autenticato in altre lingue mediante scambio di lettere prima della firma del protocollo oppure mediante decisione del comitato misto dopo la firma del protocollo stesso.

La presente dichiarazione congiunta costituisce parte integrante del protocollo.

Per gli Stati Uniti:

John Byerly *(firma)*

Per l'Unione europea e i suoi Stati membri:

Daniel Calleja *(firma)*

25 marzo 2010

MEMORANDUM DI CONSULTAZIONI

1. Le delegazioni rappresentanti l'Unione europea e i suoi Stati membri e gli Stati Uniti d'America si sono riunite a Bruxelles dal 23 al 25 marzo 2010 per concludere i negoziati di seconda fase di un accordo sui trasporti aerei. Gli elenchi sulla composizione delle delegazioni figurano nell'allegato A.

2. Le delegazioni hanno raggiunto un accordo *ad referendum* e hanno siglato il testo di un protocollo di modifica dell'accordo sui trasporti aerei tra gli Stati Uniti d'America e la Comunità europea e i suoi Stati membri, firmato in data 25 e 30 aprile 2007 (il "protocollo", accluso come allegato B). Le delegazioni intendono sottoporre il progetto di protocollo alle rispettive autorità per approvazione affinché possa entrare in vigore in un futuro prossimo.

3. I riferimenti all'accordo e agli articoli, ai paragrafi e agli allegati contenuti nel presente memorandum sono riferiti all'accordo, nella forma modificata dal protocollo.

4. La delegazione dell'UE ha confermato che, in conseguenza dell'entrata in vigore, il 1° dicembre 2009, del trattato di Lisbona che modifica il trattato sull'Unione europea e il trattato che istituisce la Comunità europea, l'Unione europea ha sostituito ed è succeduta alla Comunità europea e, pertanto, a partire da quella data tutti i diritti e gli obblighi della Comunità europea, nonché tutti i riferimenti alla stessa contenuti nell'accordo, si riferiscono all'Unione europea.

5. Le delegazioni hanno affermato che le procedure per il riconoscimento reciproco degli accertamenti regolamentari dell'idoneità e della nazionalità delle compagnie aeree contenute nel nuovo articolo 6 bis non sono destinate a modificare le condizioni prescritte ai sensi delle leggi e dei regolamenti normalmente applicati dalle parti al funzionamento del trasporto aereo internazionale indicato nell'articolo 4 dell'accordo.

6. Riguardo all'articolo 9, le delegazioni hanno espresso il desiderio di aumentare la cooperazione tra l'UE e gli Stati Uniti sulla sicurezza dell'aviazione, allo scopo di raggiungere, laddove possibile, la massima affidabilità sulle misure di sicurezza reciproche, conformemente alle leggi e ai regolamenti applicabili, per ridurre l'inutile duplicazione di tali misure.

7. Le delegazioni hanno osservato che la cooperazione in materia di sicurezza dovrebbe prevedere consultazioni periodiche sulle modifiche delle disposizioni attuali, se ciò è fattibile prima della loro attuazione, lo stretto coordinamento delle attività di valutazione degli aeroporti e, laddove possibile e appropriato, controlli dei vettori e scambio di informazioni sulle nuove tecnologie e procedure di sicurezza.

8. Allo scopo di promuovere l'uso efficiente delle risorse disponibili, migliorare la sicurezza e promuovere la facilitazione, le delegazioni hanno riconosciuto il beneficio di risposte rapide e, laddove possibile, coordinate alle nuove minacce.

9. Entrambe le delegazioni hanno osservato che il protocollo lascia inalterate le disposizioni delle rispettive convenzioni in vigore tra uno Stato membro e gli Stati Uniti per evitare la doppia imposizione sul reddito e sul capitale.

10. In merito al paragrafo 7 dell'articolo 15, le delegazioni dell'UE hanno osservato che le questioni che qualunque intervento in questo ambito dovrebbe affrontare dovrebbero includere, tra l'altro, l'efficacia ambientale e l'integrità tecnica delle rispettive misure, la necessità di evitare la distorsione della concorrenza e le emissioni di carbonio e, qualora opportuno, l'opportunità e le modalità di collegamento o di integrazione reciproca di tali misure. La delegazione degli Stati Uniti ha osservato che nel mettere a punto le raccomandazioni porrà l'accento, tra l'altro, sulla coerenza con la convenzione di Chicago e sulla promozione degli obiettivi dell'accordo.

11. Le due delegazioni hanno sottolineato che nessuna parte dell'accordo influisce in alcun modo sulle loro rispettive posizioni politiche e giuridiche sulle varie questioni ambientali correlate all'aviazione.

12. Nel rispetto degli obiettivi ambientali comuni, le delegazioni hanno elaborato una dichiarazione congiunta sulla cooperazione ambientale acclusa come allegato C del presente memorandum di consultazioni.

13. La delegazione dell'UE ha ribadito l'intenzione dell'UE di continuare a lavorare nell'ambito della convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici per stabilire obiettivi globali di riduzione delle emissioni per l'aviazione internazionale.

14. Le delegazioni degli Stati Uniti e dell'UE hanno ribadito le intenzioni degli USA e dell'UE di operare per il tramite dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO) al fine di affrontare il problema delle emissioni di gas a effetto serra causate dell'aviazione internazionale. Entrambe le delegazioni hanno preso atto dei contributi del settore a sostegno di tale processo.

15. Entrambe le delegazioni hanno osservato che i riferimenti all'approccio equilibrato di cui all'articolo 15, paragrafo 4, fanno riferimento alla risoluzione A35-5 adottata all'unanimità in occasione della 35a assemblea dell'ICAO. Le delegazioni hanno sottolineato che tutti gli aspetti del principio dell'approccio equilibrato stabilito in tale risoluzione sono pertinenti e importanti, compreso il riconoscimento che "States have relevant legal obligations, existing agreements, current laws and established policies which may influence their implementation of the ICAO balanced approach" (gli Stati devono osservare obblighi di legge pertinenti, accordi esistenti, leggi in vigore e politiche consolidate che possono influire sulla loro attuazione dell'approccio equilibrato stabilito dall'ICAO).

16. Entrambe le delegazioni hanno evidenziato il loro sostegno all'applicazione della "Guidance on the Balanced Approach to Aircraft Noise" (orientamenti sull'approccio equilibrato alle emissioni sonore degli aeromobili), pubblicato attualmente nel documento dell'ICAO 9829 (seconda edizione).

17. Per quanto riguarda l'articolo 15, paragrafo 5, lettera a), la delegazione dell'UE ha osservato che la nozione di "parti interessate" è definita nell'articolo 2, lettera f) della direttiva 2002/30/CE come "le persone fisiche o giuridiche interessate o che possono essere interessate dall'introduzione di misure di riduzione del rumore, comprese le restrizioni operative, o che hanno un legittimo interesse all'introduzione di dette misure". La delegazione dell'UE ha osservato inoltre che, ai sensi dell'articolo 10 di tale direttiva, gli Stati membri devono assicurare che, ai fini dell'applicazione degli articoli 5 e 6 di tale direttiva, le procedure di consultazione delle parti interessate siano stabilite in conformità con la legislazione nazionale applicabile.

18. Riconoscendo i problemi causati dalla sempre maggiore mobilità transfrontaliera dei lavoratori e dalla struttura delle società, la delegazione dell'UE ha osservato che la Commissione europea attua un attento monitoraggio della situazione e sta considerando ulteriori iniziative per migliorare l'attuazione, l'applicazione e l'osservanza delle norme in questo ambito. La delegazione dell'UE ha fatto riferimento, inoltre, al lavoro intrapreso dalla Commissione europea sugli accordi societari transnazionali e ha dichiarato la propria intenzione di informare il comitato misto riguardo a questa e ad altre iniziative correlate, a seconda dei casi.

19. La delegazione degli Stati Uniti ha osservato che, negli Stati Uniti, il principio che consente di scegliere un unico rappresentante per una classe o categoria definita di dipendenti di una compagnia aerea ha contribuito a promuovere i diritti del personale sia di terra sia a bordo permettendo ai lavoratori di organizzarsi, negoziare e far applicare i contratti collettivi.

20. Entrambe le delegazioni hanno osservato che, nel caso in cui una parte adotti misure contrarie all'accordo, compreso l'articolo 21, l'altra parte potrà avvalersi di tutte le misure adeguate e proporzionali conformi al diritto internazionale, compreso l'accordo.

21. In relazione all'articolo 21, paragrafo 4, la delegazione dell'UE ha osservato che il riesame in esso indicato verrà eseguito dalla Commissione europea *ex officio* o *ex parte*.

22. Le delegazioni hanno osservato che i diritti di traffico di cui all'articolo 21, paragrafo 4, lettera a), sarebbero stati considerati in aggiunta a quelli concessi all'Unione europea e ai suoi Stati membri nell'articolo 3 dell'accordo.

23. Le delegazioni hanno espresso la loro soddisfazione per la cooperazione tra il Dipartimento dei trasporti degli Stati Uniti e la Commissione europea, come disposto dall'accordo, con l'obiettivo comune di migliorare la comprensione reciproca delle legislazioni, delle procedure e delle prassi dei rispettivi regimi di concorrenza e l'impatto che gli sviluppi nel campo del trasporto aereo hanno avuto o potrebbero avere sulla concorrenza nel settore.

24. Le delegazioni hanno affermato l'impegno delle rispettive autorità della concorrenza a dialogare e a collaborare, nonché ad applicare il principio della trasparenza, in linea con le disposizioni di legge, compresa la protezione delle informazioni commerciali riservate. Le delegazioni hanno affermato inoltre la disponibilità delle rispettive autorità della concorrenza a fornire, se del caso, consulenza sui requisiti procedurali,.

25. Le delegazioni hanno osservato che qualsiasi comunicazione destinata al comitato misto o ad altri organismi relativamente alla cooperazione ai sensi dell'allegato 2, deve rispettare le norme che regolano la comunicazione di informazioni riservate o rilevanti per il settore.

26. Ai fini del paragrafo 4 dell'allegato 6, le delegazioni si sono dette fiduciose che il comitato misto svilupperà, entro un anno dalla firma del protocollo, criteri adeguati per stabile se i paesi dimostrino una buona attitudine in materia di cooperazione nelle relazioni in materia di servizi aerei.

27. Le delegazioni hanno accolto favorevolmente la partecipazione dei rappresentanti dell'Islanda e della Norvegia come osservatori all'interno della delegazione dell'UE e hanno osservato che il lavoro continuerà in seno al comitato misto per sviluppare una proposta relativa ai termini e alle procedure per l'adesione dell'Islanda e della Norvegia all'accordo, quale modificato dal protocollo.

28. Entrambe le delegazioni hanno espresso la convinzione che le rispettive autorità aeronautiche consentiranno operazioni conformi alle condizioni dell'accordo, quale modificato dal protocollo, sulla base del rispetto e della reciprocità o su base amministrativa, a decorrere dalla data di firma del protocollo.

Per la delegazione dell'Unione europea e dei suoi Stati membri	Per la delegazione degli Stati Uniti d'America
Daniel CALLEJA	John BYERLY

ALLEGATO C

DICHIARAZIONE CONGIUNTA SULLA COOPERAZIONE AMBIENTALE

Le delegazioni degli Stati Uniti e dell'Unione europea e i suoi Stati membri hanno ribadito l'importanza fondamentale di affrontare la questione dell'impatto ambientale dell'aviazione internazionale e hanno espresso il loro impegno comune per conseguire gli obiettivi ambientali stabiliti in occasione della 35a assemblea dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO), ovvero di impegnarsi a compiere ogni sforzo possibile per:

a) limitare o ridurre il numero di persone colpite da un significativo inquinamento acustico;

b) limitare o ridurre l'impatto delle emissioni dell'aviazione sulla qualità dell'aria e

c) limitare o ridurre l'impatto delle emissioni di gas serra dell'aviazione sul clima a livello mondiale.

Le delegazioni hanno accolto con favore i risultati della quindicesima conferenza delle parti della convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici e dell'accordo di Copenaghen, e hanno entrambe concordato con il parere scientifico secondo cui l'aumento nella temperatura globale dovrebbe essere inferiore a due gradi Celsius.

Le delegazioni hanno confermato il forte desiderio e la disponibilità delle parti a collaborare per proseguire il lavoro nel solco tracciato dall'High Level Meeting on International Aviation and Climate Change dell'ICAO, al fine collaborare collettivamente con i partner internazionali in seno all'ICAO per definire un programma di azione più ambizioso, comprensivo di solidi obiettivi, un quadro di misure basate sul mercato, tenendo conto delle le esigenze particolari dei paesi in via di sviluppo.

Entrambe le parti hanno indicato il loro impegno a cooperare all'interno del comitato dell'ICAO sulla protezione dell'ambiente nel settore aereo (Committee on Aviation Environmental Protection) (CAEP), per garantire la consegna tempestiva ed efficace del proprio programma di lavoro nonché l'adozione di una norma globale per le emissioni di CO_2 degli aeromobili e altre misure sul cambiamento climatico e sulla qualità dell'aria.

Le delegazioni hanno sottolineato l'importanza di ridurre l'impatto ambientale dell'aviazione tramite:

- la cooperazione continuativa sui programmi di modernizzazione del traffico aereo NextGen e SESAR, compresa l'iniziativa AIRE (Atlantic Interoperability Initiative to Reduce Emissions);

- la promozione e l'accelerazione, a seconda dei casi, dello sviluppo e dell'attuazione di nuove tecnologie per gli aeromobili e di carburanti sostenibili alternativi, ad esempio attraverso l'iniziativa tecnologica comune Clean Sky (cielo pulito), il programma CLEEN (Continuous Low Energy, Emissions and Noise), l'iniziativa CAAFI (Commercial Aviation Alternative Fuels Initiative) e l'iniziativa SWAFEA (Sustainable Way for Alternative Fuel and Energy in Aviation) e

- la collaborazione con la comunità scientifica attraverso, ad esempio, il gruppo scientifico sull'impatto CAEP, per una migliore comprensione e quantificazione degli effetti dell'aviazione sull'ambiente, come gli effetti sulla salute e l'impatto sul clima non dovuto al CO_2.

За Република България

Voor het Koninkrijk België
Pour le Royaume de Belgique
Für das Königreich Belgien

Deze handtekening verbindt eveneens het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.
Cette signature engage également la Région wallonne, la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale.
Diese Unterschrift bindet zugleich die Wallonische Region, die Flämische Region und die Region Brüssel-Hauptstadt.

Za Českou republiku

På Kongeriget Danmarks vegne

Für die Bundesrepublik Deutschland

Eesti Vabariigi nimel

Για την Ελληνική Δημοκρατία

Por el Reino de España

Pour la République française

Thar cheann Na hÉireann
For Ireland

Per la Repubblica italiana

Για την Κυπριακή Δημοκρατία

Latvijas Republikas vārdā

Lietuvos Respublikos vardu

Pour le Grand-Duché de Luxembourg

A Magyar Köztársaság részéről

Ghal Malta

Voor het Koninkrijk der Nederlanden

Für die Republik Österreich

W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej

Pela República Portuguesa

Pentru România

Za Republiko Slovenijo

Za Slovenskú republiku

Suomen tasavallan puolesta

För Konungariket Sverige

For the United Kingdom of Great Britain and Northern ireland

За Европейския съюз
Por la Unión Europea
Za Evropskou unii
For Den Europæiske Union
Für die Europäische Union
Euroopa Liidu nimel
Για την Ευρωπαϊκή Ένωση
For the European Union
Pour l'Union européenne
Per l'Unione europea
Eiropas Savienības vārdā –
Europos Sąjungos vardu
Az Európai Unió részéről
Ghall-Unjoni Ewropea
Voor de Europese Unie
W imieniu Unii Europejskiej
Pela União Europeia
Pentru Uniunea Europeană
Za Európsku úniu
Za Evropsko unijo
Euroopan unionin puolesta
För Europeiska unionen

For the United States of America

€ 4,00