



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 3.5.2010  
COM(2010)209 definitivo  
Vol. II

2010/0113 (NLE)

Proposta di

**Decisione del Consiglio e dei rappresentanti dei governi degli Stati membri dell'Unione europea, riuniti in sede di Consiglio concernente la firma e l'applicazione provvisoria del protocollo di modifica dell'Accordo sui trasporti aerei tra gli Stati Uniti d'America, da un lato, e la Comunità europea e i suoi Stati membri, dall'altro**

## ALLEGATO

### 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 la 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 alle 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 tra le questioni che qualunque intervento in questo ambito dovrebbe affrontare, 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 al presente memorandum di consultazioni.

13. La delegazione dell'UE ha nuovamente affermato l'intenzione dell'UE di continuare a lavorare nell'ambito della Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici per stabilire degli 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 dall'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 35<sup>a</sup> 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 che di 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 agli 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 stabilire 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**

### **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 35<sup>a</sup> 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 CAEP, (Committee on Aviation Environmental Protection), il comitato dell'ICAO sulla protezione dell'ambiente nel settore aereo, per garantire la consegna tempestiva ed efficace del proprio programma di lavoro nonché l'adozione di una norma globale per le emissioni di CO<sub>2</sub> 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<sub>2</sub>.