

II

(Actos no legislativos)

ACUERDOS INTERNACIONALES

DECISIÓN DEL CONSEJO Y DE LOS REPRESENTANTES DE LOS GOBIERNOS DE LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA UNIÓN EUROPEA, REUNIDOS EN EL SENO DEL CONSEJO,

de 24 de junio de 2010,

sobre la firma y la aplicación provisional del Protocolo por el que se modifica el Acuerdo de transporte aéreo entre los Estados Unidos de América, por una parte, y la Comunidad Europea y sus Estados miembros, por otra

(2010/465/UE)

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA Y LOS REPRESENTANTES DE LOS GOBIERNOS DE LOS ESTADOS MIEMBROS, REUNIDOS EN EL SENO DEL CONSEJO,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, su artículo 100, apartado 2, leído en relación con su artículo 218, apartado 5, y con su artículo 218, apartado 8, párrafo primero,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Acuerdo de transporte aéreo entre los Estados Unidos de América, por una parte, y la Comunidad Europea y sus Estados miembros, por otra, firmado el 25 y el 30 de abril de 2007 (en lo sucesivo, «el Acuerdo»), obligaba a ambas Partes a iniciar una segunda fase de negociaciones.
- (2) Como consecuencia de la entrada en vigor del Tratado de Lisboa el 1 de diciembre de 2009, la Unión Europea sustituye y sucede a la Comunidad Europea.
- (3) La Comisión, en nombre de la Unión y sus Estados miembros, ha negociado un Protocolo por el que se modifica el Acuerdo (en lo sucesivo, «el Protocolo»), de conformidad con el artículo 21 de dicho Acuerdo.
- (4) El Protocolo fue rubricado el 25 de marzo de 2010.
- (5) El Protocolo se ajusta totalmente a la legislación de la Unión, especialmente al régimen de comercio de derechos de emisión de la Unión.
- (6) El Protocolo negociado por la Comisión debe ser firmado y aplicado provisionalmente por la Unión y los Estados miembros, en la medida en que lo permita el Derecho nacional, a reserva de su posible celebración en una fecha posterior.

- (7) Es necesario establecer procedimientos para decidir, en su caso, la suspensión de la aplicación provisional del Protocolo y la adopción de medidas en virtud del artículo 21, apartado 5, del Acuerdo modificado por el Protocolo. También es necesario establecer procedimientos para la suspensión del reconocimiento recíproco de las resoluciones normativas sobre la nacionalidad de las compañías aéreas y el cumplimiento de los requisitos aplicables, con arreglo al artículo 6 bis, apartado 2, del Acuerdo modificado por el Protocolo, y para la aplicación de determinadas disposiciones del Acuerdo, incluidas las relativas al medio ambiente, con arreglo al artículo 15, apartado 5, del Acuerdo modificado por el Protocolo.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Firma y aplicación provisional

1. Queda aprobada en nombre de la Unión la firma del Protocolo por el que se modifica el Acuerdo de transporte aéreo entre los Estados Unidos de América, por una parte, y la Comunidad Europea y sus Estados miembros, por otra, (en lo sucesivo, «el Protocolo»), a reserva de la celebración del citado Protocolo.

El texto del Protocolo se adjunta a la presente Decisión.

2. Se autoriza al Presidente del Consejo para que designe a la persona o personas facultadas para firmar el Protocolo en nombre de la Unión, a reserva de su celebración.

3. A la espera de su entrada en vigor, el Protocolo será aplicado con carácter provisional por la Unión y sus Estados miembros, en la medida en que lo permita el Derecho nacional, a partir de la fecha en que se firme.

4. La decisión de suspender la aplicación provisional del Protocolo, y la correspondiente notificación a los Estados Unidos de América de conformidad con el artículo 9, apartado 2, del Protocolo, así como la decisión de retirar dicha notificación, habrán de ser adoptadas por el Consejo, en nombre de la Unión y los Estados miembros, por unanimidad con arreglo a las correspondientes disposiciones del Tratado.

Artículo 2

Suspensión de las obligaciones de reconocimiento recíproco

La decisión de suspender el reconocimiento recíproco de las resoluciones normativas sobre la nacionalidad de las compañías aéreas y el cumplimiento de los requisitos aplicables, y la correspondiente notificación a los Estados Unidos de América de conformidad con el artículo 6 bis, apartado 2, del Acuerdo modificado por el Protocolo habrán de ser adoptadas por el Consejo, en nombre de la Unión y los Estados miembros, por unanimidad con arreglo a las correspondientes disposiciones del Tratado.

Artículo 3

Comité Mixto

1. La representación de la Unión y los Estados miembros en el Comité Mixto creado en virtud del artículo 18 del Acuerdo modificado por el Protocolo se encomendará a representantes de la Comisión y de los Estados miembros.

2. La posición que adopte la Unión y sus Estados miembros dentro del Comité Mixto en lo referente a los asuntos de competencia exclusiva de la Unión que no requieran la adopción de una decisión con efecto jurídico será fijada por la Comisión, y notificada por adelantado al Consejo y los Estados miembros.

3. Para otras decisiones relativas a asuntos que sean de competencia de la Unión, la posición que deberán tomar la Unión y sus Estados miembros en el Comité Mixto será adoptada por el Consejo por mayoría cualificada y a propuesta de la Comisión, a menos que los procedimientos de votación aplicables establecidos en el Tratado dispongan otra cosa.

4. Para otras decisiones relativas a asuntos que sean de competencia de los Estados miembros, la posición que deberán

tomar la Unión y sus Estados miembros en el Comité Mixto será adoptada por el Consejo por unanimidad y a propuesta de la Comisión o de cualquier Estado miembro, a menos que un Estado miembro haya notificado a la Secretaría General del Consejo, en el plazo de un mes contado a partir de la adopción de dicha posición, que solo puede consentir que la decisión sea tomada por el Comité Mixto con el acuerdo de sus órganos legislativos, especialmente cuando exista una reserva de control parlamentario.

5. La posición de la Unión y de los Estados miembros en el seno del Comité Mixto será presentada por la Comisión, excepto en los asuntos que sean competencia exclusiva de los Estados miembros, en cuyo caso será presentada por la Presidencia del Consejo o, si el Consejo así lo decide, por la Comisión.

Artículo 4

Decisiones de conformidad con el artículo 21, apartado 5, del Acuerdo

La decisión de no permitir a compañías aéreas de la otra Parte que operen frecuencias adicionales o entren en nuevos mercados en virtud del Acuerdo, y la correspondiente notificación a los Estados Unidos de América, o la suspensión de una decisión de este tipo, adoptadas de conformidad con el artículo 21, apartado 5, del Acuerdo modificado por el Protocolo, serán adoptadas por el Consejo, en nombre de la Unión y los Estados miembros, por unanimidad con arreglo a las correspondientes disposiciones del Tratado.

Artículo 5

Información a la Comisión

Los Estados miembros informarán a la Comisión inmediatamente de cualesquiera solicitudes o notificaciones que hayan presentado o recibido con arreglo al artículo 15 del Acuerdo modificado por el Protocolo.

Hecho en Luxemburgo, el 24 de junio de 2010.

Por el Consejo

El Presidente

J. BLANCO LÓPEZ

PROTOCOLO**por el que se modifica el Acuerdo de transporte aéreo entre los Estados Unidos de América y la Comunidad Europea y sus Estados miembros firmado el 25 y el 30 de abril de 2007**

LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA (denominados en lo sucesivo «los Estados Unidos»),

por una parte, y

EL REINO DE BÉLGICA,

LA REPÚBLICA DE BULGARIA,

LA REPÚBLICA CHECA,

EL REINO DE DINAMARCA,

LA REPÚBLICA FEDERAL DE ALEMANIA,

LA REPÚBLICA DE ESTONIA,

IRLANDA,

LA REPÚBLICA HELÉNICA,

EL REINO DE ESPAÑA,

LA REPÚBLICA FRANCESA,

LA REPÚBLICA ITALIANA,

LA REPÚBLICA DE CHIPRE,

LA REPÚBLICA DE LETONIA,

LA REPÚBLICA DE LITUANIA,

EL GRAN DUCADO DE LUXEMBURGO,

LA REPÚBLICA DE HUNGRÍA,

MALTA,

EL REINO DE LOS PAÍSES BAJOS,

LA REPÚBLICA DE AUSTRIA,

LA REPÚBLICA DE POLONIA,

LA REPÚBLICA PORTUGUESA,

RUMANÍA,

LA REPÚBLICA DE ESLOVENIA,

LA REPÚBLICA ESLOVACA,

LA REPÚBLICA DE FINLANDIA,

EL REINO DE SUECIA,

EL REINO UNIDO DE GRAN BRETAÑA E IRLANDA DEL NORTE,

Partes en el Tratado de la Unión Europea y en el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y Estados miembros de la Unión Europea (denominados en lo sucesivo «los Estados miembros»),

y la UNIÓN EUROPEA,

por otra,

CON LA INTENCIÓN de desarrollar el marco establecido por el Acuerdo de transporte aéreo entre los Estados Unidos de América y la Comunidad Europea y sus Estados miembros, firmado el 25 y el 30 de abril de 2007 (denominado en lo sucesivo «el Acuerdo»), a fin de abrir el acceso a los mercados y potenciar al máximo las ventajas para los consumidores, las líneas aéreas, los trabajadores y otros colectivos de ambos lados del Atlántico.

CUMPLIENDO el mandato del artículo 21 del Acuerdo para llegar rápidamente a un acuerdo en la segunda fase de negociación que suponga un avance hacia ese objetivo;

RECONOCIENDO que la Unión Europea ha sustituido y sucedido a la Comunidad Europea a consecuencia de la entrada en vigor el 1 de diciembre de 2009 del Tratado de Lisboa por el que se modifica el Tratado de la Unión Europea y el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, y que, a partir de esa fecha, todos los derechos y obligaciones de la Comunidad Europea derivados del Acuerdo, y todas las referencias a esta, se aplican a la Unión Europea;

HAN CONVENIDO EN MODIFICAR EL ACUERDO TAL COMO SE INDICA A CONTINUACIÓN:

Artículo 1

Definiciones

El artículo 1 del Acuerdo queda modificado tal como se indica a continuación:

- 1) Después del apartado 2 se inserta la siguiente nueva definición:

«2 bis “Resolución sobre la nacionalidad”: constatación de que un transportista aéreo que se propone explotar servicios en virtud del presente Acuerdo cumple los requisitos del artículo 4 en cuanto a propiedad, control efectivo y centro de actividad principal;»

- 2) Después del apartado 3 se inserta la siguiente nueva definición:

«3 bis “Resolución sobre el cumplimiento de requisitos”: constatación de que el transportista aéreo que se proponga explotar servicios en virtud del presente Acuerdo tiene una capacidad financiera satisfactoria y unas competencias de gestión adecuadas para explotar dichos servicios y está dispuesto a cumplir las leyes, reglamentos y requisitos que rigen su explotación;».

Artículo 2

Reconocimiento recíproco de las resoluciones normativas en lo que se refiere a cumplimiento de requisitos y nacionalidad de la compañía aérea

Después del artículo 6, se inserta el nuevo artículo 6 bis siguiente:

«Artículo 6 bis

Reconocimiento recíproco de las resoluciones normativas en lo que se refiere a cumplimiento de requisitos y nacionalidad de la compañía aérea

1. Tras la recepción de una solicitud de autorización de operación en virtud del artículo 4 presentada por una compañía aérea de una Parte, las autoridades aeronáuticas de la otra Parte reconocerán cualquier resolución sobre cumplimiento de requisitos o nacionalidad adoptada por las autoridades aeronáuticas de la primera Parte y relativa a dicha compañía aérea como si tal resolución hubiese sido adoptada por sus propias autoridades aeronáuticas sin más indagaciones al respecto, salvo lo dispuesto en la letra a) a continuación:

- a) Si, tras la recepción de una solicitud de autorización de operación presentada por un transportista aéreo o tras la concesión de dicha autorización, las autoridades aeronáuticas de la Parte receptora tienen motivos concretos para considerar que, a pesar de la resolución adoptada por las autoridades aeronáuticas de la otra Parte, no se han cumplido las condiciones prescritas en el artículo 4 del presente Acuerdo para la concesión de las autorizaciones o permisos adecuados, advertirán con prontitud al respecto a dichas autoridades, justificando debidamente sus reservas. En ese caso, cada Parte podrá pedir consultas, en las que deberán participar representantes de las autoridades aeronáuticas correspondientes, o solicitar información adicional pertinente, solicitudes a las que deberá darse cumplimiento lo antes posible. Si el problema sigue sin resolverse, las Partes podrán llevar el asunto al Comité Mixto.

- b) El presente artículo no se aplica a las resoluciones sobre certificados o licencias de seguridad, medidas de protección o cobertura de seguros.

2. A través del Comité Mixto, cada Parte informará a la otra, por anticipado siempre que sea posible, y, si no, lo antes posible *a posteriori*, de cualquier cambio sustancial en los criterios que aplique para adoptar las resoluciones a las que se refiere el apartado 1 anterior. Si la Parte receptora solicita consultas respecto a tales cambios, estas se celebrarán en el Comité Mixto en un plazo de 30 días a partir de la solicitud, a menos que las Partes acuerden otra cosa. Si, tras las consultas, la Parte receptora considera que los criterios revisados de la otra Parte no permiten el reconocimiento recíproco de las resoluciones normativas, la Parte receptora podrá informar a la otra Parte de la suspensión de lo dispuesto en el apartado 1. La Parte receptora podrá levantar esta suspensión en cualquier momento, de lo cual se informará al Comité Mixto.»

Artículo 3

Medio ambiente

Se suprime en su totalidad el artículo 15 del Acuerdo, que se sustituye por el siguiente:

«Artículo 15

Medio ambiente

1. Las Partes reconocen la importancia de la protección del medio ambiente en el desarrollo y la aplicación de la política internacional de aviación, ponderando cuidadosamente los costes y beneficios de las medidas de protección del medio ambiente al desarrollar esta política, y, en su caso, impulsando conjuntamente soluciones mundiales eficaces. En consecuencia, las Partes se proponen trabajar conjuntamente para limitar o reducir, dentro de lo razonable desde el punto de vista económico, el impacto de la aviación internacional en el medio ambiente.

2. Cuando una Parte considere la adopción de medidas ambientales propuestas a nivel local, nacional o de zona, deberá evaluar los posibles efectos negativos en el ejercicio de los derechos contemplados en el presente Acuerdo y, en caso de tomarlas, deberá adoptar las iniciativas adecuadas para mitigar dichos efectos negativos. Cuando una Parte lo solicite, la otra le entregará una descripción de tales iniciativas de evaluación y mitigación.

3. Cuando se establezcan medidas ambientales se observarán las normas aprobadas por la Organización de Aviación Civil Internacional en los anexos al Convenio, excepto si se han notificado diferencias. Las Partes aplicarán cualesquiera medidas ambientales que afecten a los servicios aéreos amparados por el presente Acuerdo, de conformidad con el artículo 2 y el artículo 3, apartado 4, del presente Acuerdo.

4. Las Partes reafirman el compromiso de los Estados miembros y los Estados Unidos para aplicar el principio del enfoque equilibrado.

5. Se aplicarán las siguientes disposiciones a la imposición de restricciones operativas relacionadas con el ruido en los aeropuertos con más de 50 000 movimientos anuales de aviones de reacción subsónicos civiles.

a) Las autoridades responsables de las Partes darán oportunidad a que las partes interesadas puedan expresar sus puntos de vista para que se tomen en consideración en el proceso de toma de decisiones.

b) Cualquier Parte que introduzca nuevas restricciones operativas lo notificará a la otra al menos 150 días antes de su entrada en vigor. Si esa otra Parte lo solicita, se le entregará sin tardanza un informe por escrito en el que se explicarán las razones por las que se han implantado las restricciones operativas, así como el objetivo ambiental establecido para el aeropuerto y las medidas consideradas para alcanzarlo. Este informe incluirá una evaluación de los costes y beneficios probables de las diferentes medidas consideradas.

c) Las restricciones operativas serán i) no discriminatorias, ii) no más restrictivas de lo necesario para alcanzar el objetivo ambiental establecido para el aeropuerto en cuestión, y iii) no arbitrarias.

6. Las Partes apoyan y alientan el intercambio de información y el diálogo, de manera regular, entre expertos, especialmente a través de los canales de comunicación ya existentes, a fin de reforzar la cooperación en lo que respecta al impacto ambiental de la aviación internacional y las soluciones para mitigarlo, respetando las leyes y reglamentos aplicables, incluidos aspectos como:

a) la investigación y el desarrollo sobre tecnología de aviación respetuosa del medio ambiente;

b) la mejora de la comprensión científica de los efectos de las emisiones de la aviación con miras a aportar información más fiable a las decisiones políticas;

c) la innovación sobre gestión del tráfico con el fin de reducir los impactos ambientales de la aviación;

d) la investigación y el desarrollo sobre combustibles alternativos sostenibles para la aviación, y

e) el intercambio de puntos de vista sobre los problemas y las opciones posibles en los foros internacionales que se ocupan de los efectos ambientales de la aviación, incluida, en su caso, la coordinación de posturas.

7. Si las Partes lo solicitan, el Comité Mixto, con la asistencia de expertos, trabajará para preparar recomendaciones que traten problemas de posible solapamiento de medidas sobre emisiones de la aviación basadas en el mercado y aplicadas por las Partes, así como de concordancia entre ellas, con objeto de evitar duplicaciones de medidas y costes, y de reducir, en la medida de lo posible, la carga administrativa de las compañías aéreas. La aplicación de tales recomendaciones estará sujeta a la aprobación o la ratificación internas que exijan las Partes.

8. Si una Parte entiende que un asunto relacionado con la protección del medio ambiente contra las emisiones de la aviación, incluidas las nuevas medidas propuestas, podría ir en detrimento de la aplicación o ejecución del presente Acuerdo, podrá solicitar una reunión del Comité Mixto, según lo dispuesto en el artículo 18, para que este considere la cuestión y elabore respuestas adecuadas a las preocupaciones juzgadas legítimas.»

Artículo 4

Dimensión social

Después del artículo 17, se inserta el nuevo artículo 17 bis siguiente:

«Artículo 17 bis

Dimensión social

1. Las Partes reconocen la importancia de la dimensión social del Acuerdo y los beneficios que reportan los mercados abiertos cuando van acompañados de normas laborales rigurosas. Las oportunidades creadas por el Acuerdo no están destinadas a socavar las normas ni los derechos y principios laborales recogidos en la legislación de las Partes.

2. Los principios del apartado 1 servirán de guía a las Partes para la puesta en práctica del Acuerdo, en este sentido el Comité Mixto, en virtud del artículo 18, analizará regularmente los efectos sociales del Acuerdo y preparará respuestas adecuadas a la preocupaciones que resulten legítimas.»

Artículo 5

Comité Mixto

Se suprimen en su totalidad los apartados 3, 4 y 5 del artículo 18 del Acuerdo, que se sustituyen por los siguientes:

«3. El Comité Mixto examinará, según proceda, la ejecución general del Acuerdo, incluidos los efectos de las limitaciones de las infraestructuras de aviación en el ejercicio de los derechos contemplados en el artículo 3, los efectos de las

medidas de protección de la aviación adoptadas con arreglo al artículo 9, los efectos en las condiciones de competencia, incluido el ámbito de los sistemas informatizados de reserva, y los efectos sociales de la ejecución del Acuerdo. Asimismo, considerará, de manera continua, cuestiones o propuestas determinadas que cualquiera de las Partes estime que afectan o tienen posibilidades de afectar a las operaciones efectuadas en virtud del Acuerdo, como, por ejemplo, la existencia de requisitos reglamentarios contradictorios.

4. El Comité Mixto impulsará también la cooperación mediante las siguientes medidas:

- a) examinar posibles ámbitos de desarrollo del Acuerdo, incluida la recomendación de enmiendas a este;
- b) analizar los efectos sociales de la aplicación del Acuerdo, y elaborar las respuestas adecuadas a las preocupaciones juzgadas legítimas;
- c) llevar un inventario de cuestiones relativas a las subvenciones y ayudas públicas planteadas por cualquiera de las Partes en el Comité Mixto;
- d) tomar decisiones por consenso sobre cualesquiera asuntos relativos a la aplicación del artículo 11, apartado 6;
- e) preparar medidas, cuando las Partes lo soliciten, para el reconocimiento recíproco de resoluciones normativas;
- f) fomentar la cooperación entre las autoridades de las Partes en su labor de desarrollo de sus respectivos sistemas de gestión del tráfico aéreo con miras a optimizar su interoperabilidad y compatibilidad, reducir costes y reforzar su seguridad, capacidad y respeto del medio ambiente;
- g) promover la preparación de propuestas de iniciativas y proyectos conjuntos en el campo de la seguridad de la aviación, entre ellos los proyectos e iniciativas con terceros países;
- h) estimular una cooperación estrecha y continua entre las autoridades de las Partes responsables de la protección de la aviación, incluidas las iniciativas destinadas a preparar procedimientos de protección que faciliten el control de los pasajeros y la carga sin detrimento de la protección;
- i) analizar si las leyes, reglamentos y prácticas de las Partes referentes a los campos del anexo 9 del Convenio (Facilitación) pueden afectar al ejercicio de los derechos establecidos en el presente Acuerdo;

- j) fomentar intercambios a nivel de expertos sobre las nuevas iniciativas legislativas y reglamentarias y su evolución, incluidos los ámbitos de la protección de la aviación, la seguridad, el medio ambiente, la infraestructura (incluidas franjas horarias) y la protección de los consumidores;
- k) fomentar, en su caso, consultas sobre temas relacionados con el transporte aéreo tratados en organizaciones internacionales así como en las relaciones con terceros países, incluida la posibilidad de examinar si procede o no adoptar un planteamiento común; y
- l) adoptar por consenso las decisiones contempladas en el artículo 1, apartado 3, y en el artículo 2, apartado 3, del anexo 4.

5. Las Partes comparten el objetivo de potenciar al máximo las ventajas para los consumidores, las líneas aéreas, los trabajadores y otros colectivos de ambos lados del Atlántico mediante la ampliación de este Acuerdo para incluir a terceros países. Con este fin, el Comité Mixto estudiará, en su caso, las condiciones y procedimientos, incluidas las posibles modificaciones del presente Acuerdo, que puedan ser necesarios para permitir la adhesión de otros terceros países al presente Acuerdo.»

Artículo 6

Nueva extensión de oportunidades

Se suprime en su totalidad el artículo 21 del Acuerdo, que se sustituye por el siguiente:

«Artículo 21

Nueva extensión de oportunidades

1. Las Partes se comprometen a alcanzar el objetivo compartido de seguir eliminando barreras de acceso a los mercados a fin de potenciar al máximo las ventajas para los consumidores, las líneas aéreas, los trabajadores y otros colectivos de ambos lados del Atlántico, incluido el refuerzo del acceso de sus líneas aéreas a los mercados de capitales mundiales, de tal forma que se refleje mejor la realidad del sector de la aviación a nivel mundial, se refuerce el sistema de transporte aéreo transatlántico y se establezca un marco que anime a otros países a abrir sus propios mercados de servicios aéreos.

2. Con arreglo al objetivo compartido del apartado 1, y dando cumplimiento a las obligaciones de supervisión de la ejecución del presente Acuerdo, impuestas por el artículo 18, el Comité Mixto examinará anualmente la evolución experimentada, incluidos los avances hacia los cambios legislativos a los que se refiere el presente artículo. El Comité Mixto preparará un procedimiento de cooperación al respecto, que incluirá las recomendaciones pertinentes a las Partes. La

Unión Europea y sus Estados miembros permitirán la propiedad mayoritaria y el control efectivo de sus líneas aéreas por los Estados Unidos o sus ciudadanos, en condiciones de reciprocidad, previa confirmación por el Comité Mixto de que las leyes y reglamentos de los Estados Unidos permiten, a su vez, la propiedad mayoritaria y el control efectivo de sus líneas aéreas por los Estados miembros y sus ciudadanos.

3. Previa confirmación escrita por el Comité Mixto, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 18, apartado 6, de que las leyes y reglamentos de cada Parte permiten la propiedad mayoritaria y el control efectivo de sus líneas aéreas por la otra Parte y sus ciudadanos:

a) la sección 3 del anexo 1 del Acuerdo quedará sin efecto;

b) las líneas aéreas de los Estados Unidos tendrán derecho a prestar servicios mixtos pasajeros-mercancías regulares entre puntos de la Unión Europea y sus Estados miembros y cinco países, sin prestar servicio a un punto situado en el territorio de los Estados Unidos. Estos países serán determinados por el Comité Mixto en el plazo de un año contado a partir de la fecha de firma del presente Protocolo. El Comité Mixto podrá modificar la lista de estos países o aumentar su número, y

c) lo dispuesto en el artículo 2 (“Propiedad y control de líneas aéreas de terceros países”) del anexo 4 del Acuerdo quedará sin efecto; en su lugar, surtirá efecto lo dispuesto en el anexo 6 del Acuerdo con respecto a las líneas aéreas de terceros países poseídas y controladas por los Estados Unidos o sus ciudadanos.

4. Previa confirmación escrita por el Comité Mixto, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 18, apartado 6, de que las leyes y reglamentos de la Unión Europea y sus Estados miembros relativas a la imposición de restricciones operativas relacionadas con el ruido en aeropuertos con más de 50 000 movimientos anuales de reactores subsónicos civiles establecen que la Comisión Europea tiene autoridad para revisar el procedimiento previo a la imposición de tales medidas, y, de que, cuando considere que no se han aplicado los procedimientos adecuados con arreglo a las obligaciones correspondientes, tiene autoridad para, en ese caso, emprender acciones legales respecto a las medidas en cuestión, antes de su imposición:

a) las líneas aéreas de la Unión Europea tendrán derecho a prestar servicios mixtos pasajeros-mercancías regulares entre puntos de los Estados Unidos y otros cinco países, sin prestar servicio a un punto situado en el territorio de la Unión Europea y sus Estados miembros; estos países serán determinados por el Comité Mixto en un plazo de un año contado a partir de la fecha de firma del presente Protocolo. El Comité Mixto podrá modificar la lista de estos países o aumentar su número;

b) lo dispuesto en el artículo 2 ("Propiedad y control de líneas aéreas de terceros países") del anexo 4 del Acuerdo quedará sin efecto; en su lugar, surtirá efecto lo dispuesto en el anexo 6 del Acuerdo con respecto a las líneas aéreas de terceros países poseídas y controladas por Estados miembros o sus ciudadanos.

5. Cualquier Parte podrá solicitar consultas a alto nivel respecto a la aplicación del presente artículo, previa confirmación escrita por el Comité Mixto de que ha cumplido las condiciones de los apartados 3 y 4 que le son aplicables. Las consultas comenzarán en un plazo de 60 días contados a partir de la fecha de entrega de la solicitud, a menos que las Partes acuerden otra cosa. Las Partes harán todo lo que esté en su mano para resolver los asuntos sometidos a consulta. Si no queda satisfecha con el resultado de las consultas, la Parte que las haya solicitado podrá notificar por escrito, utilizando los canales diplomáticos, su decisión de prohibir a cualquier compañía aérea de la otra Parte que explote otras frecuencias o entre en nuevos mercados en virtud de lo dispuesto en el presente Acuerdo. Cualquier decisión de este tipo surtirá efecto a los 60 días de su fecha de notificación. Dentro de ese período, la otra Parte podrá decidir que ninguna compañía aérea de la primera Parte explote otras frecuencias o entre en nuevos mercados en virtud del presente Acuerdo. Tal decisión surtirá efecto el mismo día en que surta efecto la decisión de la primera Parte. Cualquier decisión de este tipo por una Parte podrá ser anulada mediante acuerdo de las Partes, que será confirmado por escrito por el Comité Mixto.»

Artículo 7

Servicios de transporte aéreo financiados por el Gobierno de los EE.UU.

Se suprime en su totalidad el anexo 3 del Acuerdo, que se sustituye por el siguiente:

«ANEXO 3

Relativo a los servicios de transporte aéreo financiados por el Gobierno de los Estados Unidos

Las líneas aéreas comunitarias tendrán derecho a prestar servicios de transporte de pasajeros y de carga con vuelos regulares y chárter que un departamento, agencia u organismo estatal civil estadounidense:

- 1) haya obtenido por su cuenta o mediante un acuerdo con arreglo al cual el Gobierno realiza el pago o este se hace con cargo a fondos de uso estatal, o
- 2) preste a un país extranjero o por cuenta de un país extranjero o de una organización internacional, o de otro tipo, sin reembolso,

y dicho transporte se realice:

- a) entre cualquier punto de los Estados Unidos y cualquier punto fuera de los Estados Unidos, siempre que dicho

transporte esté autorizado en virtud del artículo 3, apartado 1, letra c) —con respecto a los pasajeros elegibles para viajar con tarifas entre dos ciudades— entre puntos a los que se aplica una tarifa contratada para el transporte entre dos ciudades, o

- b) entre dos puntos cualesquiera fuera de los Estados Unidos.

El presente anexo no se aplicará al transporte contratado o financiado por el Secretario de Defensa o el Secretario de un departamento militar.».

Artículo 8

Anexos

El texto del apéndice del presente Protocolo se adjuntará al Acuerdo como anexo 6.

Artículo 9

Aplicación provisional

1. A la espera de su entrada en vigor, las Partes acuerdan aplicar provisionalmente el presente Protocolo, en la medida en que lo permita la legislación nacional aplicable, a partir de la fecha de su firma.

2. Cualquiera de las Partes podrá notificar por escrito en todo momento a la otra Parte, utilizando los canales diplomáticos, su decisión de dejar de aplicar el presente Protocolo. En tal caso, la aplicación del Protocolo cesará a la medianoche GMT de la fecha en que finalice la temporada de tráfico de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo que se encuentre en curso en el primer aniversario de la recepción de la notificación escrita, salvo que dicha notificación se retire por acuerdo entre las Partes antes de la expiración del referido plazo. En caso de que la aplicación provisional del Acuerdo cese en virtud de su artículo 25, apartado 2, la aplicación provisional del presente Protocolo cesará simultáneamente.

Artículo 10

Entrada en vigor

El presente Protocolo entrará en vigor en la última de las fechas siguientes:

- 1) la fecha de entrada en vigor del presente acuerdo,
- 2) un mes después de la fecha de la última nota del canje de notas diplomáticas entre las Partes que confirme la finalización de todos los procedimientos necesarios para la entrada en vigor del presente Protocolo.

A los fines de este canje de notas diplomáticas, las notas diplomáticas dirigidas a la Unión Europea y sus Estados miembros o procedentes de los mismos se entregarán a la Unión Europea o procederán de ella, según sea el caso. La nota o notas diplomáticas de la Unión Europea y sus Estados miembros contendrán las comunicaciones por las que cada uno de estos confirme haber finalizado los procedimientos necesarios a efectos de la entrada en vigor del presente Protocolo.

EN FE DE LO CUAL, los infrascritos, debidamente autorizados, han firmado el presente Acuerdo.

Съставено в Люксембург на двадесет и четвърти юни две хиляди и десета година.

Hecho en Luxemburgo, el veinticuatro de junio de dos mil diez.

V Lucemburku dne dvacátého čtvrtého června dva tisíce deset.

Udfærdiget i Luxembourg den fireogtyvende juni to tusind og ti.

Geschehen zu Luxemburg am vierundzwanzigsten Juni zweitausendzehn.

Kahe tuhande kümnenda aasta juunikuu kahekümne neljandal päeval Luxembourgis.

Έγινε στο Λουξεμβούργο, στις είκοσι τέσσερις Ιουνίου δύο χιλιάδες δέκα.

Done at Luxembourg on the twenty-fourth day of June in the year two thousand and ten.

Fait à Luxembourg, le vingt-quatre juin deux mille dix.

Fatto a Lussemburgo, addì ventiquattro giugno duemiladieci.

Luksemburgā, divi tūkstoši desmitā gada divdesmit ceturtajā jūnijā.

Priimta du tūkstančiai dešimtų metų birželio dvidešimt ketvirtą dieną Liuksemburge.

Kelt Luxembourgban, a kétezer-tizedik év június havának huszonnegyedik napján.

Magħmul fil-Lussemburgu, fl-erbgha u għoxrin jum ta' Ġunju tas-sena elfejn u għaxra.

Gedaan te Luxemburg, de vierentwintigste juni tweeduizend tien.

Sporządzono w Luksemburgu dnia dwudziestego czwartego czerwca roku dwa tysiące dziesiątego.

Feito no Luxemburgo, em vinte e quatro de Junho de dois mil e dez.

Întocmit la Luxemburg, la douăzeci și patru iunie două mii zece.

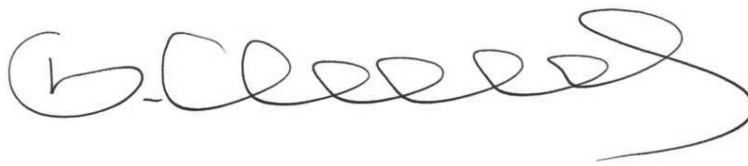
V Luxemburgu dňa dvadsiateho štvrtého júna dvetisícdesať.

V Luxembourggu, dne štiriindvajsetega junija leta dva tisoč deset.

Tehty Luxemburgissa kahdentenakymmenentenäneljäntenä päivänä kesäkuuta vuonna kaksittuhattakymmenen.

Som skedde i Luxemburg den tjugofjärde juni tjugohundratio.

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



Għal 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
Għall-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

Apéndice del Protocolo

ANEXO 6

Propiedad y control de líneas aéreas de terceros países

1. Ninguna de las Partes ejercerá derechos existentes con arreglo a acuerdos de servicios aéreos con un tercer país para denegar, revocar, suspender o limitar autorizaciones o permisos concedidos a líneas aéreas del tercer país de que se trate aduciendo que una parte fundamental de la propiedad de la línea aérea está en manos de la otra Parte, de sus nacionales, o de ambos.
2. Los Estados Unidos no ejercerán derechos existentes con arreglo a acuerdos de servicios aéreos para denegar, revocar, suspender o limitar autorizaciones o permisos concedidos a líneas aéreas del Principado de Liechtenstein, la Confederación Suiza, un miembro del EACE en la fecha de la firma del presente Acuerdo o cualquier país africano que aplique un acuerdo de servicios aéreos de cielos abiertos con Estados Unidos en la fecha de la firma del presente Acuerdo, aduciendo que el control efectivo de la línea aérea está en manos de uno o varios Estados miembros, de sus nacionales, o de ambos.
3. Ninguna de las Partes ejercerá derechos existentes con arreglo a acuerdos de servicios aéreos con un tercer país para denegar, revocar, suspender o limitar autorizaciones o permisos concedidos a líneas aéreas del tercer país de que se trate aduciendo que el control efectivo de la línea aérea está en manos de la otra Parte, de sus nacionales, o de ambos, siempre y cuando el tercer país en cuestión tenga un historial de cooperación en las relaciones con ambas Partes en el campo de los servicios aéreos.
4. El Comité Mixto llevará un inventario de los terceros países que ambas Partes consideren que tienen un historial de cooperación en las relaciones en el campo de los servicios aéreos.

Declaración conjunta

Los representantes de los Estados Unidos y de la Unión Europea y sus Estados miembros han confirmado que el Protocolo por el que se modifica el Acuerdo de transporte aéreo entre los Estados Unidos y la Comunidad Europea y sus Estados miembros, rubricado el 25 de marzo de 2010 en Bruselas, debe autenticarse en otras lenguas, tal y como se establezca bien mediante Canje de Notas, antes de la firma del Protocolo, o bien por decisión del Comité Mixto, después de su firma.

La presente Declaración conjunta forma parte integrante del Protocolo.

Por los Estados Unidos
John BYERLY (firmado)
25 de marzo de 2010

Por la Unión Europea y sus Estados miembros
Daniel CALLEJA (firmado)
25 de marzo de 2010

MEMORÁNDUM DE CONSULTAS

1. Las delegaciones representantes de la Unión Europea y de sus Estados miembros y de los Estados Unidos de América se reunieron en Bruselas del 23 al 25 de marzo de 2010 con el fin de concluir la segunda fase de un acuerdo de transporte aéreo. En el anexo A figuran las listas de las delegaciones.
2. Las delegaciones alcanzaron un Acuerdo *ad referendum* y rubricaron el texto de un Protocolo por el que se modifica el Acuerdo de transporte aéreo entre los Estados Unidos de América, por una parte, y la Comunidad Europea y sus Estados miembros, por otra, firmado el 25 y el 30 de abril de 2007 («el Protocolo», adjuntado como apéndice B). Las delegaciones se proponen presentar el proyecto de Protocolo a sus autoridades respectivas para su aprobación, con el fin de que pueda entrar en vigor en un futuro próximo.
3. Las referencias en el presente memorándum al Acuerdo y a los artículos, apartados y anexos se entienden referencias al Acuerdo tal como quedaría modificado por el Protocolo.
4. La delegación de la Unión Europea confirmó que la Unión Europea ha sustituido y sucedido a la Comunidad Europea a consecuencia de la entrada en vigor el 1 de diciembre de 2009 del Tratado de Lisboa por el que se modifica el Tratado de la Unión Europea y el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, y que, a partir de esa fecha, todos los derechos y obligaciones de la Comunidad Europea derivados del Acuerdo, y todas las referencias a esta, se refieren a la Unión Europea.
5. Las delegaciones afirmaron que los procedimientos de reconocimiento recíproco de las resoluciones normativas sobre la nacionalidad de las compañías aéreas y el cumplimiento de los requisitos aplicables, establecidos en el nuevo artículo 6 bis, no tienen por objeto modificar las condiciones prescritas por las leyes y reglamentos normalmente aplicados por las Partes a la operación del transporte aéreo internacional a la que se refiere el artículo 4 del Acuerdo.
6. En lo que respecta al artículo 9, las delegaciones manifestaron su deseo de fomentar la cooperación UE-EE.UU. en materia de protección de la aviación, a fin de conseguir, siempre que sea posible, la máxima confianza en las medidas de protección de cada una de las Partes, dentro del respeto a las leyes y reglamentos aplicables, con miras a reducir la duplicación innecesaria de tales medidas.
7. Las delegaciones observaron que está previsto que la cooperación en materia de protección incluya consultas regulares sobre las modificaciones de los actuales requisitos, a ser posible, antes de su aplicación; la coordinación estrecha de las actividades de evaluación de los aeropuertos y, cuando sea posible y adecuado, las inspecciones de los transportistas aéreos; así como el intercambio de información sobre las nuevas tecnologías y procedimientos de protección.
8. Con miras a fomentar el aprovechamiento de los recursos disponibles, reforzar la protección y promover la facilitación, las delegaciones destacaron los beneficios que reportan las respuestas rápidas, y, siempre que sea posible, coordinadas, a las nuevas amenazas.
9. Ambas delegaciones señalaron que las disposiciones de los convenios en vigor entre los Estados miembros y Estados Unidos destinados a evitar la doble imposición en materia de impuestos sobre la renta y el patrimonio no resultan afectadas por el Protocolo.
10. Con respecto al apartado 7 del artículo 15, la delegación de la UE observó que se entendía que cualquier trabajo en este campo debería tratar problemas como la eficacia ambiental y la integridad técnica de las respectivas medidas, la necesidad de evitar el falseamiento de la competencia y la fuga de carbono, y, en su caso, la cuestión de si estas medidas pueden relacionarse o integrarse entre sí y cómo. La delegación de los EE.UU. observó que entendía que, al preparar recomendaciones, habría que centrarse, entre otras cosas, en la concordancia con el Convenio de Chicago y la promoción de los objetivos del Acuerdo.
11. Ambas delegaciones pusieron de relieve que el Acuerdo no afecta en modo alguno a sus respectivas posiciones jurídicas y políticas con respecto a distintos temas de carácter medioambiental relacionados con la aviación.
12. Como reconocimiento de que se comparten ciertos objetivos en materia de medio ambiente, las delegaciones elaboraron una Declaración Conjunta sobre la Cooperación Ambiental, que se adjunta como apéndice C del presente memorándum de consultas.

13. La delegación de la UE reafirmó su intención de continuar trabajando en el marco de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático a fin de establecer objetivos mundiales de reducción de emisiones para la aviación internacional.
14. Las delegaciones de los EE.UU. y la UE reafirmaron su intención de trabajar en el marco de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) para abordar el problema de las emisiones de gases de invernadero por la aviación internacional. Ambas delegaciones destacaron también las contribuciones del sector a este proceso.
15. Asimismo, ambas delegaciones manifestaron que las referencias al enfoque equilibrado del artículo 15, apartado 4, corresponden a la Resolución A35-5 aprobada por unanimidad en la 35ª Asamblea de la OACI. Las delegaciones subrayaron que todos los aspectos del principio del enfoque equilibrado, establecido en dicha Resolución, son pertinentes e importantes, incluido el reconocimiento de que «los Estados tienen obligaciones jurídicas, acuerdos y leyes vigentes y políticas establecidas pertinentes que pueden influir en su aplicación del “enfoque equilibrado” de la OACI».
16. Ambas delegaciones hicieron hincapié en que apoyaban la aplicación de la «Orientación sobre el enfoque equilibrado para la gestión del ruido de las aeronaves» de la OACI, actualmente publicada como documento de la OACI 9829 (segunda edición).
17. En lo que se refiere al artículo 15, apartado 5, letra a), la delegación de la UE observó que «partes interesadas» se define en el artículo 2, letra f), de la Directiva 2002/30/CE como «personas físicas o jurídicas afectadas, o que puedan verse afectadas, por la introducción de medidas de reducción del ruido, incluidas restricciones operativas, o que tengan un interés legítimo en la aplicación de dichas medidas.». La delegación de la UE también señaló que, en virtud del artículo 10 de la Directiva, los Estados miembros deben garantizar que, para la aplicación de los artículos 5 y 6, se establezcan, de conformidad con la legislación nacional aplicable, procedimientos de consulta con todas las partes interesadas.
18. Reconociendo los retos que plantea la creciente movilidad transfronteriza de los trabajadores y la estructura de las empresas, la delegación de la UE manifestó que la Comisión Europea está siguiendo de cerca la situación y estudiando nuevas iniciativas para mejorar la implantación, la aplicación y la observancia de la legislación en ese campo. Asimismo, se refirió al trabajo realizado por la Comisión Europea sobre los acuerdos transnacionales entre empresas y se mostró dispuesta a informar al Comité Mixto acerca de estas iniciativas y de otras conexas, según corresponda.
19. La delegación de los EE.UU. manifestó que, en Estados Unidos, el principio que permite la selección de un único representante para una clase o un oficio determinado de empleados de una compañía aérea ha ayudado a promover los derechos de los trabajadores de tierra y de vuelo a organizarse y a negociar y aplicar convenios colectivos.
20. Ambas delegaciones observaron que, en caso de que una Parte tomara medidas contrarias al Acuerdo, incluido lo dispuesto en el artículo 21, la otra podría recurrir a cualquier medida adecuada y proporcional según el derecho internacional, incluido el Acuerdo.
21. En relación con el artículo 21, apartado 4, la delegación de la UE señaló que la revisión a la que se refiere dicho apartado será ejercida por la Comisión Europea de oficio o a instancia de parte.
22. Las delegaciones observaron que los derechos de tráfico a los que se refiere el artículo 21, apartado 4, letra a), se añadirían a los concedidos a la Unión Europea y sus Estados miembros en el artículo 3 del Acuerdo.
23. Las delegaciones expresaron su satisfacción respecto a la cooperación entre el Departamento de Transporte de los EE.UU. y la Comisión Europea, prevista en el Acuerdo, con el objetivo común de mejorar la comprensión recíproca de las leyes, procedimientos y prácticas de los regímenes de competencia de cada una de las Partes, así como de los efectos que la evolución del sector del transporte aéreo ha tenido o es probable que tenga en la competencia en el sector.
24. Las delegaciones afirmaron el compromiso de las respectivas autoridades responsables de la competencia para practicar el diálogo y la cooperación y aplicar el principio de transparencia, respetando siempre los requisitos legales correspondientes, incluida la protección de la información comercial de carácter confidencial. Asimismo, afirmaron que las respectivas autoridades de competencia estaban dispuestas a aportar orientaciones o requisitos procedimentales, cuando fuese conveniente.

25. Las delegaciones observaron que cualquier comunicación al Comité Mixto o a cualquier otro organismo relativa a la cooperación en virtud del anexo 2 debe respetar las normas que rigen la divulgación de información confidencial o sensible.
26. A los efectos de lo dispuesto en el apartado 4 del anexo 6, las delegaciones manifestaron que preveían que el Comité Mixto elaborase, en el plazo de un año a partir de la firma del Protocolo, criterios adecuados para determinar si un país tenía un historial de cooperación en las relaciones en materia de servicios aéreos.
27. Por otra parte, las delegaciones acogieron con satisfacción la participación de los representantes de Islandia y Noruega como observadores en la delegación de la UE y señalaron que se continuaría trabajando en el Comité Mixto para elaborar una propuesta sobre las condiciones y los procedimientos para que ambos países se adhiriesen al Acuerdo en su versión modificada por el Protocolo.
28. Ambas delegaciones señalaron que preveían que sus respectivas autoridades aeronáuticas permitirían las operaciones que cumpliesen las condiciones del Acuerdo en su versión modificada por el Protocolo, en un marco de cortesía y reciprocidad, o en un marco administrativo, a partir de la fecha de firma del Protocolo.

*Por la Delegación de la
Unión Europea y sus Estados miembros*
Daniel CALLEJA

*Por la Delegación de los
Estados Unidos de América*
John BYERLY

*Apéndice C***Declaración conjunta sobre la cooperación ambiental**

Las delegaciones de los Estados Unidos y la Unión Europea y sus Estados miembros reafirmaron la importancia crucial de hacer frente a los impactos ambientales de la aviación internacional. Asimismo, expresaron su común compromiso con los objetivos ambientales establecidos en la 35ª Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), que son, esforzarse por:

- a) limitar o reducir el número de personas afectadas por niveles significativos de ruido de aeronaves;
- b) limitar o reducir el impacto de las emisiones de los motores de las aeronaves en la calidad del aire local, y
- c) limitar o reducir las repercusiones de los gases con efecto de invernadero en el clima mundial.

Las delegaciones tomaron nota del resultado de la 15ª Conferencia de las Partes en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático y el Acuerdo de Copenhague, en particular ambas coincidieron en tomar nota de la opinión científica según la cual el incremento de la temperatura mundial debería estar por debajo de los dos grados Celsius.

Las delegaciones confirmaron el ferviente deseo y la buena disposición de las Partes para trabajar conjuntamente a partir de los progresos alcanzados por la reunión de alto nivel sobre la aviación internacional y el cambio climático de la OACI, procurando unirse a sus socios internacionales en un esfuerzo común en la OACI para establecer un programa de acción más ambicioso, que incluya objetivos sólidos, un marco para medidas basadas en el mercado, y la toma en consideración de las necesidades especiales de los países en desarrollo.

Ambas partes destacaron su compromiso para cooperar en el marco del Comité de la OACI sobre la Protección del Medio Ambiente y la Aviación a fin de asegurar la ejecución de su programa de trabajo, de manera eficaz y a su debido tiempo, incluida la adopción de una norma mundial sobre la emisión de CO₂ por las aeronaves y otras medidas sobre el cambio climático, el ruido y la calidad del aire.

Las delegaciones destacaron la importancia de reducir los impactos ambientales de la aviación:

- continuando la cooperación en los programas de modernización de la gestión del tráfico aéreo NextGen y SESAR, incluida la iniciativa denominada «Atlantic Interoperability Initiative to Reduce Emissions» (AIRE),
 - fomentando y acelerando, según proceda, el desarrollo y la aplicación de las nuevas tecnologías de aeronaves y los combustibles alternativos sostenibles, por ejemplo, mediante la Iniciativa Tecnológica Conjunta «Cielo Limpio» («Clean Sky Joint Technology Initiative»), el programa CLEEN («Continuous Low Energy, Emissions and Noise»), la iniciativa CAAFI («Commercial Aviation Alternative Fuels Initiative») y la iniciativa SWAFEA («Sustainable Way for Alternative Fuel and Energy in Aviation»), y
 - colaborando con la comunidad científica mediante, por ejemplo, el «Impacts and Science Group» del Comité sobre Protección Medioambiental de la Aviación (CAEP) a fin de comprender y cuantificar mejor los efectos de la aviación en el medio ambiente, como la repercusión en la salud y el impacto climático aparte de la emisión de CO₂.
-