

PROTOCOL
DE MODIFICARE A ACORDULUI PRIVIND TRANSPORTUL AERIAN
ÎNTRE STATELE UNITE ALE AMERICII
ȘI COMUNITATEA EUROPEANĂ ȘI STATELE MEMBRE ALE ACESTEIA,
SEMNAS LA 25 ȘI 30 APRILIE 2007

STATELE UNITE ALE AMERICII (denumite în continuare „Statele Unite”),

pe de o parte; și

REGATUL BELGIEI,

REPUBLICA BULGARIA,

REPUBLICA CEHĂ,

REGATUL DANEMARCEI,

REPUBLICA FEDERALĂ GERMANIA,

REPUBLICA ESTONIA,

IRLANDA,

REPUBLICA ELENĂ,

REGATUL SPANIEI,

REPUBLICA FRANCEZĂ,

REPUBLICA ITALIANĂ,

REPUBLICA CIPRU,

REPUBLICA LETONIA,

REPUBLICA LITUANIA,

MARELE DUCAT AL LUXEMBURGULUI,

REPUBLICA UNGARĂ,

MALTA,

REGATUL ȚĂRILOR DE JOS,

REPUBLICA AUSTRIA,

REPUBLICA POLONĂ,

REPUBLICA PORTUGHEZĂ,

ROMÂNIA,

REPUBLICA SLOVENIA,

REPUBLICA SLOVACĂ,

REPUBLICA FINLANDA,

REGATUL SUEDEI,

REGATUL UNIT AL MARII BRITANII ȘI IRLANDEI DE NORD,

fiind părți la Tratatul privind Uniunea Europeană și la Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene și state membre ale Uniunii Europene (denumite în cele ce urmează „statele membre”),

și UNIUNEA EUROPEANĂ,

pe de altă parte;

INTENȚIONÂND să dezvolte cadrul stabilit prin Acordul privind transportul aerian între Statele Unite ale Americii și Comunitatea Europeană și statele sale membre, semnat la 25 și 30 aprilie 2007 (denumit în continuare „acordul”), cu obiectivul de a deschide accesul la piețe și de a optimiza beneficiile consumatorilor, ale companiilor aeriene, ale angajaților și ale comunităților de ambele părți ale Atlanticului;

ÎNDEPLININDU-ȘI mandatul prevăzut la articolul 21 din acord de a negocia cu promptitudine un acord în a doua etapă, care să aducă progrese în sensul îndeplinirii acestui obiectiv;

RECUNOSCÂND că Uniunea Europeană a înlocuit Comunitatea Europeană și i-a succedat acesteia în urma intrării în vigoare, la 1 decembrie 2009, a Tratatului de la Lisabona de modificare a Tratatului privind Uniunea Europeană și a Tratatului de instituire a Comunității Europene, și că, de la acea dată, toate drepturile și obligațiile Comunității Europene, precum și toate referirile la aceasta din cadrul acordului se aplică Uniunii Europene;

CONVIN SĂ MODIFICE ACORDUL DUPĂ CUM URMEAZĂ:

ARTICOLUL 1

Definiții

Articolul 1 din acord se modifică după cum urmează:

- (1) După alineatul (2), se introduce următoarea definiție:

„(2 *bis*) „Constatarea naționalității” înseamnă constatarea că un transportator aerian care propune furnizarea de servicii în temeiul prezentului acord îndeplinește cerințele articolului 4 cu privire la proprietatea, controlul efectiv și sediul principal ale acestuia;”

- (2) După alineatul (3), se introduce următoarea definiție:

„(3 *bis*) „Constatarea capacității” înseamnă constatarea că un transportator aerian care propune furnizarea de servicii în temeiul prezentului acord are capacitate financiară suficientă și expertiză managerială corespunzătoare pentru furnizarea serviciilor respective și este dispus să respecte actele cu putere de lege, actele administrative și cerințele care reglementează furnizarea acestor servicii;”

ARTICOLUL 2

Recunoașterea reciprocă a constatărilor în temeiul legii
referitoare la capacitatea și naționalitatea companiilor aeriene

După articolul 6, se înserează un nou articol 6 *bis*, după cum urmează:

„ARTICOLUL 6 *bis*

Recunoașterea reciprocă a constatărilor în temeiul legii
referitoare la capacitatea și naționalitatea companiilor aeriene

(1) La primirea unei cereri pentru obținerea autorizației de operare de la un transportator aerian al uneia dintre părți, în temeiul articolului 4, autoritățile aeronautice ale celeilalte părți recunosc orice constatare în temeiul legii referitoare la capacitate și/sau la naționalitate făcută de autoritățile aeronautice ale primei părți cu privire la transportatorul aerian în cauză ca și cum constatarea respectivă ar fi fost făcută de propriile sale autorități aeronautice și nu solicită informații suplimentare în acest sens, cu excepția situațiilor menționate la litera (a) de mai jos:

- (a) În cazul în care, după primirea unei cereri pentru obținerea unei autorizații de operare din partea unui transportator aerian sau după acordarea unei astfel de autorizații, autoritățile aeronautice ale părții care primește cererea au un motiv întemeiat să creadă că, în ciuda constatării făcute de autoritățile aeronautice ale celeilalte părți, nu au fost respectate condițiile prevăzute la articolul 4 din prezentul acord pentru acordarea autorizațiilor sau permiselor corespunzătoare, acestea informează de îndată autoritățile respective, justificându-și în mod corespunzător alegațiile. În această situație, fiecare dintre părți poate solicita consultări, la care ar trebui să participe și reprezentanți ai autorităților aeronautice relevante, și/sau informații suplimentare cu privire la situația în cauză; aceste solicitări trebuie satisfăcute cât de curând posibil. Dacă situația rămâne nesoluționată, oricare dintre părți poate sesiza comitetul mixt cu privire la această situație;
- (b) Prezentul articol nu se aplică constatărilor în temeiul legii referitoare la certificatele sau licențele de siguranță, la măsurile de securitate sau la asigurări.
- (2) Fiecare parte informează cealaltă parte în prealabil, dacă este posibil, sau ulterior, dar cât mai curând posibil, prin intermediul comitetului mixt, cu privire la orice modificare substanțială a criteriilor pe care le aplică atunci când face constatările menționate la alineatul (1). În cazul în care partea care primește cererea solicită consultări cu privire la modificările respective, consultările se desfășoară în cadrul comitetului mixt în termen de 30 de zile de la data cererii, cu excepția cazului în care părțile hotărăsc altfel. Dacă, în urma acestor consultări, partea care a primit cererea consideră că criteriile revizuite ale celeilalte părți nu sunt satisfăcătoare pentru recunoașterea reciprocă a constatărilor în temeiul legii, partea care a primit cererea poate notifica celeilalte părți suspendarea aplicării alineatului (1). Suspendarea poate fi revocată în orice moment de către partea care a primit cererea. Comitetul mixt este informat în consecință.”

ARTICOLUL 3

Mediul

Articolul 15 din acord se elimină integral și se înlocuiește cu următorul text:

„ARTICOLUL 15

Mediul

- (1) Părțile recunosc importanța protejării mediului în contextul dezvoltării și punerii în aplicare a politicii aeronautice internaționale, prin evaluarea atentă a raportului dintre costurile și beneficiile măsurilor de protecție a mediului în procesul de elaborare a politicii respective și, dacă este cazul, prin propunerea de comun acord a unor soluții globale eficiente. Prin urmare, părțile intenționează să conlucreze pentru a limita sau a reduce, în mod rezonabil din punct de vedere economic, impactul aviației internaționale asupra mediului.
- (2) Atunci când o parte analizează măsuri propuse de mediu la nivel regional, național sau local, aceasta ar trebui să estimeze posibilele efecte negative asupra exercitării drepturilor prevăzute în prezentul acord și, dacă măsurile respective sunt adoptate, ar trebui să ia măsuri adecvate pentru a atenua orice astfel de efecte negative. La cererea uneia dintre părți, cealaltă parte furnizează o descriere a măsurilor de evaluare și de atenuare.

- (3) În cazul adoptării unor măsuri de protecție a mediului, trebuie respectate standardele de protecție a mediului în aviație adoptate de Organizația Aviației Civile Internaționale în anexele la convenție, în afara cazurilor în care au fost făcute notificări privind diferențe față de aceste norme. Părțile aplică orice măsură de protecție a mediului care influențează serviciile aeriene prevăzute în prezentul acord, în conformitate cu articolul 2 și cu articolul 3 alineatul (4) din prezentul acord.
- (4) Părțile reiterează angajamentul statelor membre și al Statelor Unite de a aplica principiul abordării echilibrate.
- (5) Următoarele dispoziții se aplică în cazul impunerii de noi restricții obligatorii de operare referitoare la zgomot pe aeroporturile cu mai mult de 50 000 de mișcări de aeronave civile subsonice cu reacție pe an calendaristic:
- (a) Autoritățile competente ale unei părți oferă părților interesate posibilitatea ca opiniile lor să fie luate în considerare în cadrul procesului decizional.
- (b) Introducerea oricărei noi restricții de operare de către una dintre părți se comunică celeilalte părți cu cel puțin 150 de zile înainte de intrarea în vigoare a restricției respective. La cererea celeilalte părți, acestea i se va pune neîntârziat la dispoziție un raport scris raport scris în care se precizează motivele pentru care a fost introdusă restricția de operare, obiectivul de mediu stabilit pentru aeroportul respectiv și măsurile avute în vedere pentru îndeplinirea acestuia. Raportul include de asemenea evaluarea relevantă a costurilor și beneficiilor probabile aferente diverselor măsuri avute în vedere.

(c) Restricțiile de operare nu trebuie să fie: (i) discriminatorii, (ii) mai restrictive decât este necesar pentru atingerea obiectivului de mediu stabilit pentru un anumit aeroport și (iii) arbitrare.

(6) Părțile acceptă și încurajează schimbul de informații și dialogul periodic între experți, în special prin canalele de comunicare existente, cu scopul de a consolida cooperarea, în conformitate cu actele cu putere de lege și actele administrative aplicabile, cu privire la reducerea impactului aviației internaționale asupra mediului și la soluțiile de atenuare, inclusiv:

(a) cercetarea și dezvoltarea unor tehnologii ecologice în domeniul aviației;

(b) îmbunătățirea cunoștințelor științifice referitoare la impactul emisiilor din sectorul aviatic în vederea luării unor decizii politice mai avizate;

(c) introducerea de inovații în domeniul managementului traficului aerian în vederea reducerii impactului aviației asupra mediului;

(d) cercetarea și crearea de combustibili alternativi durabili pentru aviație; și

(e) schimbul de opinii cu privire la probleme și opțiuni în cadrul forurilor internaționale care abordează efectele aviației asupra mediului, inclusiv coordonarea pozițiilor, dacă este necesar.

(2) Principiile stipulate la alineatul (1) ghidează părțile în punerea în aplicare a acordului, inclusiv analizarea periodică a efectelor sociale ale acestuia de către comitetul mixt, în conformitate cu articolul 18, și găsirea unor soluții adecvate la preocupările considerate legitime.”

ARTICOLUL 5

Comitetul mixt

La articolul 18 din acord se elimină integral alineatele (3), (4) și (5) și se înlocuiesc cu următorul text:

„(3) Comitetul mixt examinează, după caz, punerea în aplicare globală a acordului, inclusiv eventualele efecte ale obligațiilor privind infrastructurile aeroportuare asupra exercitării drepturilor prevăzute la articolul 3, efectele măsurilor de securitate luate în temeiul articolului 9, efectele asupra condițiilor concurențiale, inclusiv în domeniul sistemelor informatizate de rezervare și eventualele efecte sociale ale punerii în aplicare a acordului. De asemenea, comitetul mixt analizează în permanență aspectele sau propunerile individuale care, în opinia oricăreia dintre părți, afectează sau ar putea afecta operațiunile efectuate în temeiul acordului, cum ar fi cerințele de reglementare contradictorii.

(4) Comitetul mixt dezvoltă cooperarea și prin:

(a) luarea în considerare a domeniilor susceptibile a fi incluse în acord, inclusiv recomandările pentru introducerea unor eventuale modificări în textul acordului;

(b) luarea în considerare a efectelor sociale ale punerii în aplicare a acordului și elaborarea unor soluții adecvate la preocupările considerate legitime;

(7) La solicitarea părților, comitetul mixt, asistat de experți, depune eforturi pentru a elabora recomandări care să abordeze eventualele suprapuneri sau problemele de coerență apărute între măsurile bazate pe piață referitoare la emisiile din sectorul aviatic, puse în aplicare de către părți pentru a evita dublarea măsurilor și a costurilor și pentru a reduce cât mai mult posibil sarcinile administrative ale companiilor aeriene. Recomandările respective se pun în aplicare sub rezerva aprobării sau a ratificării la nivel intern după cum este necesar în fiecare dintre părți.

(8) În cazul în care una dintre părți consideră că un aspect care implică protecția mediului în aviație, inclusiv noi măsuri propuse, ar putea pune probleme aplicării sau punerii în aplicare a prezentului acord, partea respectivă poate solicita o reuniune a comitetului mixt, astfel cum se prevede la articolul 18, pentru a analiza aspectul respectiv și a găsi soluții adecvate la preocupările considerate legitime.”

ARTICOLUL 4

Dimensiunea socială

După articolul 17, se introduce un nou articol 17 *bis*, după cum urmează:

„ARTICOLUL 17 *bis*

Dimensiunea socială

(1) Părțile recunosc importanța dimensiunii sociale a acordului și beneficiile care decurg din deschiderea piețelor însoțită de menținerea unor standarde ridicate în domeniul muncii. Oportunitățile create prin prezentul acord nu sunt menite să submineze standardele în domeniul muncii sau drepturile și principiile legate de muncă prevăzute în legislația părților.

- (c) inventarierea aspectelor legate de subvențiile sau ajutoarele de stat ridicate de cele două părți în cadrul comitetului mixt;
- (d) adoptarea de comun acord a deciziilor referitoare la orice aspect legat de aplicarea articolului 11 alineatul (6);
- (e) elaborarea, la cererea părților, a unor măsuri privind recunoașterea reciprocă a constatărilor în temeiul legii;
- (f) încurajarea cooperării între autoritățile competente ale părților în eforturile depuse pentru dezvoltarea sistemelor lor de management al traficului aerian, în vederea optimizării interoperabilității și compatibilității sistemelor respective, reducând costurile și sporind siguranța, capacitatea și performanțele de mediu ale acestora;
- (g) promovarea elaborării de propuneri de proiecte și inițiative comune în domeniul siguranței aviației, inclusiv cu țările terțe;
- (h) încurajarea cooperării strânse și permanente între autoritățile competente ale părților din domeniul securității aviației, inclusiv a inițiativelor de a dezvolta proceduri de securitate care facilitează transportul de pasageri și de marfă fără a compromite securitatea;
- (i) analizarea modului în care actele cu putere de lege, actele administrative și practicile părților în domeniile menționate în anexa 9 la convenție (facilitarea) pot afecta exercitarea drepturilor prevăzute în prezentul acord;

(j) încurajarea schimburilor la nivel de specialiști privind noile inițiative și progrese legislative și de reglementare, inclusiv în materie de securitate, siguranță, mediu, infrastructură în domeniul aviației (inclusiv sloturile orare) și protecția consumatorilor;

(k) încurajarea consultărilor, atunci când este cazul, cu privire la aspectele legate de transportul aerian care fac obiectul dezbaterilor din cadrul organizațiilor internaționale și al discuțiilor cu țările terțe, inclusiv discutarea posibilității de a adopta o poziție comună; și

(l) adoptarea de comun acord a deciziilor menționate la articolul 1 alineatul (3) și la articolul 2 alineatul (3) din anexa 4.

(5) Părțile au obiectivul comun de a optimiza beneficiile consumatorilor, ale companiilor aeriene, ale angajaților și ale comunităților de ambele părți ale Atlanticului prin extinderea prezentului acord astfel încât să includă și țări terțe. În acest scop, comitetul mixt examinează, în funcție de necesități, condițiile și procedurile necesare, inclusiv eventualele modificări care ar trebui aduse prezentului acord, pentru a permite aderarea țărilor terțe la acesta.”

ARTICOLUL 6

Extinderea în continuare a oportunităților

Articolul 21 se elimină integral și se înlocuiește cu următorul text:

„ARTICOLUL 21

Extinderea oportunităților

(1) Părțile se angajează să susțină obiectivul comun de a continua eliminarea barierelor din calea accesului la piață, pentru a optimiza beneficiile consumatorilor, ale companiilor aeriene, ale angajaților și ale comunităților de ambele părți ale Atlanticului, inclusiv lărgirea accesului companiilor aeriene ale acestora la piețele mondiale de capital, astfel încât să reflecte mai bine realitățile unei industrii aeronautice globale, consolidarea sistemului de transport aerian transatlantic și constituirea unui cadru care va încuraja alte țări să-și deschidă propriile piețe de servicii de transport aerian.

(2) Având în vedere obiectivul comun menționat la alineatul (1) și pentru îndeplinirea responsabilităților care-i revin în temeiul articolului 18, de a supraveghea punerea în aplicare a prezentului acord, comitetul mixt analizează anual progresele realizate, inclusiv în ceea ce privește modificările legislative menționate în prezentul articol. Comitetul mixt dezvoltă în acest sens un proces de cooperare cuprinzând recomandări adecvate adresate părților. Uniunea Europeană și statele sale membre vor permite ca Statele Unite sau resortisanții acestora să dețină o parte majoritară și controlul efectiv asupra companiilor lor aeriene, în baza principiului reciprocității, în cazul în care comitetul mixt confirmă faptul că actele cu putere de lege și actele administrative ale Statelor Unite permit, la rândul lor, statelor membre sau resortisanților acestora să dețină o parte majoritară și controlul efectiv asupra companiilor aeriene americane.

(3) În cazul în care comitetul mixt confirmă în scris, în conformitate cu articolul 18 alineatul (6), că actele cu putere de lege și actele administrative ale fiecărei părți permit celeilalte părți sau resortisanților acesteia să dețină o parte majoritară și controlul efectiv asupra companiilor aeriene ale sale:

(a) secțiunea 3 din anexa 1 la acord încetează să mai producă efecte;

(b) companiile aeriene ale Statelor Unite au dreptul să furnizeze servicii de transport combinat de pasageri pe curse regulate, între puncte din Uniunea Europeană și statele sale membre și alte cinci țări, fără a deservi un punct de pe teritoriul Statelor Unite. Țările respective sunt stabilite de comitetul mixt în termen de 1 an de la data semnării prezentului protocol. Comitetul mixt poate modifica lista sau poate mări numărul acestor țări; și

(c) Dispozițiile articolului 2 din anexa 4 la acord („Proprietatea și controlul asupra companiilor aeriene din țările terțe”) încetează să mai producă efecte, fiind înlocuite cu dispozițiile anexei 6 la acord cu privire la companiile aeriene din țările terțe deținute și controlate de către Statele Unite sau resortisanții acestora.

(4) În cazul în care comitetul mixt confirmă în scris, în conformitate cu articolul 18 alineatul (6), că actele cu putere de lege și actele administrative ale Uniunii Europene și ale statelor membre ale acesteia privind impunerea de restricții de operare referitoare la zgomot pe aeroporturile cu mai mult de 50 000 de mișcări anuale ale avioanelor civile subsonice cu reacție stipulează că Comisia Europeană are autoritatea de a analiza procesul înainte de impunerea acestor măsuri și, în cazul în care nu este convinsă că au fost urmate procedurile corespunzătoare, în conformitate cu obligațiile aplicabile, de a întreprinde, înainte de impunerea măsurilor, acțiuni juridice adecvate privind măsurile în cauză:

- (a) Companiile aeriene ale Uniunii Europene au dreptul de a furniza servicii de transport combinat de pasageri pe curse regulate între puncte din Statele Unite și alte cinci țări, fără a deservi un punct de pe teritoriul Uniunii Europene și al statelor membre ale acesteia. Țările respective sunt stabilite de comitetul mixt în termen de un an de la data semnării prezentului protocol. Comitetul mixt poate modifica lista sau poate mări numărul acestor țări; și
- (b) Dispozițiile articolului 2 din anexa 4 la acord („Proprietatea și controlul asupra companiilor aeriene din țările terțe”) încetează să mai producă efecte, fiind înlocuite cu dispozițiile anexei 6 la acord, cu privire la companiile aeriene din țările terțe deținute și controlate de către statele membre sau resortisanții acestora.
- (5) După ce comitetul mixt confirmă în scris că una dintre părți a îndeplinit condițiile care i se aplică, stipulate la alineatele (3) și (4), partea respectivă poate solicita consultări la nivel înalt cu privire la punerea în aplicare a dispozițiilor prezentului articol. Consultările încep în termen de 60 de zile de la data formulării cererii, cu excepția cazului în care părțile hotărăsc altfel. Părțile depun toate eforturile pentru a soluționa problemele care fac obiectul consultărilor. În cazul în care partea care a solicitat consultările nu este satisfăcută de rezultatul obținut, aceasta poate comunica în scris, pe canale diplomatice, decizia sa de a nu permite niciunei companii aeriene a celeilalte părți să opereze pe frecvențe suplimentare sau să intre pe alte piețe în temeiul prezentului acord. Decizia respectivă intră în vigoare în termen de 60 de zile de la data notificării. În acest termen, cealaltă parte poate decide, la rândul său, să interzică companiilor aeriene ale primei părți să opereze pe frecvențe suplimentare sau să pătrundă pe piețe noi în temeiul acordului. Decizia intră în vigoare în aceeași zi ca și decizia primei părți. O astfel de decizie a uneia dintre părți poate fi revocată cu acordul părților, care trebuie confirmat în scris de către comitetul mixt.”

ARTICOLUL 7

Serviciile de transport achiziționate de Guvernul Statelor Unite prin procedură publică

Anexa 3 la acord se elimină integral și se înlocuiește cu următorul text:

„Anexa 3

Cu privire la Serviciile de transport achiziționate de Guvernul Statelor Unite prin procedură publică

Companiile aeriene ale Comunității au dreptul să transporte pasageri și marfă cu zboruri regulate și charter, pentru care un serviciu, o agenție sau un organism civil al Statelor Unite:

- (1) obține dreptul de transport pentru el însuși sau în cadrul unui acord conform căruia plata se face de către guvern sau din sume puse la dispoziția guvernului; sau
- (2) furnizează serviciul de transport către sau în numele unei țări străine sau al unei organizații internaționale sau al unei organizații de alt fel fără rambursare,

și serviciul de transport respectiv este:

- (a) între oricare punct din Statele Unite și oricare punct din afara Statelor Unite, în măsura în care serviciul de transport respectiv este autorizat în temeiul articolului 3 alineatul (1) litera (c), cu excepția între punctele pentru care tarifele sunt stabilite în baza unui contract de parteneriat între orașe – în ceea ce privește pasagerii eligibili să beneficieze de tarife stabilite în baza contractului de parteneriat între orașe; sau

(b) între oricare două puncte din afara Statelor Unite.

Dispozițiile prezentei anexe nu se aplică serviciilor de transport achiziționate sau finanțate de secretarul apărării sau de către un secretar de stat dintr-un departament militar.”

ARTICOLUL 8

Anexe

Textul documentului atașat la prezentul protocol se anexează la acord cu titlul de Anexa 6.

ARTICOLUL 9

Aplicarea cu titlu provizoriu

(1) Până la intrarea sa în vigoare, părțile au convenit să aplice prezentul protocol cu titlu provizoriu, în măsura în care legislația națională aplicabilă permite acest lucru, începând cu data semnării.

(2) Oricare dintre părți poate în orice moment să înainteze celeilalte părți pe căi diplomatice o notificare scrisă privind decizia sa de a nu mai aplica prezentul protocol. În acest caz, aplicarea protocolului încetează la ora 00:00 GMT la sfârșitul sezonului de trafic al Asociației Internaționale pentru transport aerian (IATA), aflat în curs la un an de la data notificării scrise, în afara cazului în care notificarea este retrasă prin acordul părților înainte de încheierea acestei perioade. În cazul în care aplicarea cu titlu provizoriu a acordului încetează în temeiul articolului 25 alineatul (2) din acord, aplicarea cu titlu provizoriu a prezentului protocol încetează în același timp.

ARTICOLUL 10

Intrarea în vigoare

Prezentul protocol intră în vigoare la ultima dintre datele de mai jos:

- (1) data la care intră în vigoare acordul;
- (2) în termen de o lună de la data ultimei note din schimbul de note diplomatice dintre părți care confirmă că toate procedurile necesare pentru intrarea în vigoare a prezentului protocol au fost încheiate.

În sensul schimbului de note diplomatice, notele diplomatice către sau din partea Uniunii Europene și a statelor membre ale acesteia sunt trimise către sau din partea Uniunii Europene, după caz. Nota sau notele diplomatice din partea Uniunii Europene și a statelor membre ale acesteia conțin comunicări din partea fiecărui stat membru prin care se confirmă că procedurile necesare pentru intrarea în vigoare a prezentului protocol au fost încheiate.

DREPT CARE subsemnații, pe deplin autorizați, au semnat prezentul acord.

ANEXA 6

Proprietatea și controlul asupra companiilor aeriene din țările terțe

1. Niciuna dintre părți nu poate să își exercite eventualele drepturi conferite de acordurile privind serviciile aeriene încheiate cu o țară terță pentru a refuza, a revoca, a suspenda sau a limita acordarea de autorizații sau permise oricăror companii aeriene din țara terță respectivă invocând ca motiv faptul că cealaltă parte, resortisanți ai acesteia sau ambii dețin controlul efectiv asupra companiei respective.
2. Statele Unite nu pot să își exercite eventualele drepturi conferite de acordurile privind serviciile aeriene pentru a refuza, a revoca, a suspenda sau a limita acordarea de autorizații sau permisiuni oricărei companii aeriene din Principatul Liechtensein, din Confederația Elvețiană, dintr-un stat membru al SACE la data semnării prezentului acord, sau din oricare țară africană care aplică un acord privind serviciile aeriene „Open-Skies” cu Statele Unite de la data semnării prezentului acord, invocând ca motiv faptul că un stat membru sau mai multe state membre, resortisanții acestora sau ambii dețin controlul efectiv asupra companiei aeriene respective.
3. Niciuna dintre părți nu poate să își exercite eventualele drepturi conferite de acordurile privind serviciile aeriene încheiate cu o țară terță pentru a refuza, a revoca, a suspenda sau a limita acordarea de autorizații sau permise oricăror companii aeriene din țara terță respectivă invocând ca motiv faptul că cealaltă parte, resortisanți ai acesteia sau ambii dețin controlul efectiv asupra companiei respective, cu condiția ca țara terță în cauză să fi stabilit relații de cooperare în domeniul serviciilor aeriene cu ambele părți.
4. Comitetul mixt ține evidența țărilor terțe cu care ambele părți întrețin relații de cooperare în domeniul serviciilor aeriene.

Declarație comună

Reprezentanții Statelor Unite și cei ai Uniunii Europene și ai statelor membre ale acesteia au confirmat faptul că Protocolul de modificare a Acordului privind transportul aerian dintre Statele Unite ale Americii și Comunitatea Europeană și statele sale membre, parafat la Bruxelles la 25 martie 2010, urmează să fie autentificat în celelalte limbi, în conformitate cu prevederile, fie printr-un schimb de scrisori anterior semnării protocolului, fie printr-o decizie a comitetului mixt ulterioară semnării protocolului.

Prezenta declarație comună face parte integrantă din protocol.

Pentru Statele Unite:

John Byerly (*semnat*)

25 martie 2010

Pentru Uniunea Europeană și statele sale
membre:

Daniel Calleja (*semnat*)

MEMORANDUMUL CONSULTĂRILOR

1. Delegațiile care reprezintă Uniunea Europeană și statele sale membre, pe de o parte, și Statele Unite ale Americii, pe de altă parte, s-au reunit la Bruxelles în perioada 23-25 martie 2010 pentru a încheia negocierile pentru a doua etapă a acordului privind transportul aerian. Listele membrilor delegațiilor figurează ca document atașat A.
2. Delegațiile au ajuns la un acord *ad referendum* cu privire la un Protocol de modificare a Acordului privind transportul aerian dintre Statele Unite ale Americii, pe de o parte și Comunitatea Europeană și statele sale membre, pe de altă parte, semnat la 25 și 30 aprilie 2007 (denumit în continuare „protocolul” și figurând ca document atașat B) și au parafat textul acestuia. Delegațiile intenționează să supună proiectul de protocol spre aprobare autorităților lor competente respective, în vederea intrării sale în vigoare în viitorul apropiat.
3. În cadrul prezentului memorandum, trimiterile la acord și la articolele, alineatele și anexele acestuia se înțeleg ca fiind trimiteri la acord, astfel cum a fost modificat prin protocol.
4. Delegația UE a confirmat că, în urma intrării în vigoare la 1 decembrie 2009 a Tratatului de la Lisabona de modificare a Tratatului privind Uniunea Europeană și a Tratatului de instituire a Comunității Europene, Uniunea Europeană a înlocuit Comunitatea Europeană și i-a succedat acesteia și că, începând cu data respectivă, toate drepturile și obligațiile, precum și toate referirile la Comunitatea Europeană din cadrul acordului se referă la Uniunea Europeană.
5. Delegațiile au afirmat că procedurile pentru recunoașterea reciprocă a constatărilor în temeiul legii privind capacitatea și naționalitatea companiilor aeriene prevăzute la noul articol 6 *bis* nu sunt menite să modifice condițiile prevăzute de actele cu putere de lege și actele administrative aplicate uzual în exploatarea serviciilor de transport aerian internațional de către părți, menționate la articolul 4 din acord.

6. În ceea ce privește articolul 9, delegațiile și-au exprimat dorința de a continua cooperarea între UE și SUA în domeniul securității aviației, cu scopul de a ajunge, dacă este posibil, la un nivel maxim de încredere reciprocă în măsurile de securitate ale celeilalte părți, în conformitate cu actele cu putere de lege și cu actele administrative aplicabile, pentru a reduce dublarea inutilă a acestor măsuri.

7. Delegațiile au precizat că, potrivit așteptărilor lor, cooperarea în domeniul securității ar trebui să includă consultări periodice cu privire la modificările aduse cerințelor existente, înainte de punerea în aplicare a acestora, în cazul în care acest lucru este fezabil, coordonarea strânsă a verificărilor aeroportuare și, dacă este posibil și oportun, inspectarea transportatorilor aerieni, precum și schimburi de informații privind noi tehnologii și proceduri în domeniul securității.

8. Pentru încurajarea utilizării eficiente a resurselor disponibile, pentru consolidarea securității și promovarea facilitării circulației pasagerilor, delegațiile au remarcat beneficiile aduse de reacțiile rapide și, în măsura posibilului, coordonate, la noile amenințări.

9. Ambele delegații au indicat că prezentul protocol nu aduce atingere dispozițiilor convențiilor respective aflate în vigoare între un stat membru și Statele Unite pentru evitarea dublei impozitări pe venit și pe capital.

10. În ceea ce privește articolul 15 alineatul (7), delegația UE a afirmat că printre aspectele abordate în acest domeniu ar trebui să se numere, printre altele, eficiența ecologică și integritatea tehnică a măsurilor respective, necesitatea de a evita denaturarea concurenței și relocarea emisiilor de dioxid de carbon și, acolo unde este cazul, oportunitatea asocierii și integrării reciproce a acestor măsuri și modul în care poate fi realizat acest lucru. Delegația SUA a remarcat că se așteaptă ca, în cadrul elaborării recomandărilor, să se axeze, *inter alia*, pe coerența cu Convenția de la Chicago și pe promovarea obiectivelor acordului.

11. Cele două delegații au subliniat că nicio dispoziție a acordului nu afectează în niciun fel pozițiile lor juridice și strategice cu privire la diverse aspecte de mediu legate de aviație.
12. Pentru recunoașterea obiectivelor de mediu comune, delegațiile au elaborat o Declarație comună privind cooperarea în domeniul mediului, care figurează ca document atașat C la prezentul Memorandum al consultărilor.
13. Delegația UE a reafirmat intenția UE de a-și continua eforturile, prin intermediul Convenției-cadru a Națiunilor Unite asupra schimbărilor climatice, în vederea stabilirii de obiective globale de reducere a emisiilor pentru sectorul aviatic internațional.
14. Delegațiile SUA și UE au reafirmat intențiile SUA și UE de a acționa, prin intermediul Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI), în vederea reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră provenind din sectorul aviatic internațional. Ambele delegații au remarcat, de asemenea, contribuțiile sectorului aviatic în favoarea acestui proces.
15. Ambele delegații au remarcat că menționarea abordării echilibrate de la articolul 15 alineatul (4) se referă la Rezoluția A35-5, adoptată cu unanimitate de voturi cu ocazia celei de-a 35-a adunări a OACI. Delegațiile au subliniat că toate aspectele principiului abordării echilibrate stabilite în rezoluția respectivă sunt relevante și importante, inclusiv recunoașterea faptului că „Statele au obligații juridice relevante, acorduri existente, legislație în vigoare și politici stabilite, care pot influența punerea în aplicare de către acestea a abordării echilibrate introduse de OACI”.
16. Ambele delegații s-au exprimat în favoarea aplicării „Orientărilor privind abordarea echilibrată a zgomotului produs de aeronave” elaborate de OACI, publicate în prezent în Documentul OACI nr. 9829 (a 2-a ediție).

17. În ceea ce privește articolul 15 alineatul (5) litera (a), delegația UE a remarcat că, în conformitate cu definiția de la articolul 2 litera (f) din Directiva 2002/30/CE, termenul „părți interesate” înseamnă „persoanele fizice sau juridice afectate sau susceptibile de a fi afectate sau care au un interes legitim în introducerea măsurilor de reducere a zgomotului, inclusiv a restricțiilor de exploatare”. De asemenea, delegația UE a remarcat că, în conformitate cu articolul 10 din directiva respectivă, statele membre trebuie să asigure, în vederea aplicării articolelor 5 și 6 din directivă, stabilirea de proceduri pentru consultarea părților interesate în conformitate cu legislația națională aplicabilă.

18. Recunoscând provocările legate de creșterea mobilității transfrontaliere a lucrătorilor și a structurii companiilor, delegația UE a remarcat că Comisia Europeană monitorizează îndeaproape situația, având în vedere noi inițiative destinate să îmbunătățească punerea în aplicare, aplicarea și controlul aplicării legislației în acest domeniu. Delegația UE s-a referit, de asemenea, la activitatea desfășurată de Comisia Europeană în privința acordurilor dintre companiile transnaționale și s-a arătat dispusă să informeze comitetul mixt cu privire la acestea și la alte inițiative asemănătoare, după caz.

19. Delegația SUA a menționat că în Statele Unite principiul care permite selectarea unui singur reprezentant pentru o anumită clasă sau categorie de angajați din cadrul unei companii aeriene a contribuit la promovarea drepturilor lucrătorilor din cadrul companiilor aeriene, fie că fac parte din personalul de zbor sau din cel de la sol, de a se organiza, a negocia și a pune în aplicare contracte colective de muncă.

20. Ambele delegații au remarcat că, în cazul în care una dintre părți ia măsuri ce contravin dispozițiilor acordului, inclusiv dispozițiilor articolului 21, cealaltă parte poate recurge la orice măsuri adecvate și proporționale, în conformitate cu legislația internațională, inclusiv cu acordul.

21. În ceea ce privește articolul 21 alineatul (4), delegația UE a indicat că analiza menționată la alineatul respectiv va fi realizată de către Comisia Europeană *ex officio* sau *ex parte*.

Declarație comună privind cooperarea în domeniul mediului

Delegația Statelor Unite și delegația Uniunii Europene și a statelor sale membre au reafirmat importanța capitală a reducerii impactului aviației internaționale asupra mediului. Acestea și-au exprimat angajamentul comun în favoarea obiectivelor de mediu stabilite cu ocazia celei de-a 35-a adunări a Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI), mai precis s-au angajat să depună eforturi pentru:

- a) a limita sau a reduce numărul de persoane afectate de nivelul semnificativ de zgomot produs de aeronave;
- b) a limita sau a reduce impactul emisiilor din sectorul aviatic asupra calității locale a aerului; și
- c) a limita sau a reduce impactul emisiilor de gaze cu efect de seră din sectorul aviatic asupra climei mondiale.

Delegațiile au recunoscut rezultatele celei de-a 15-a Conferințe a părților la Convenția-cadru a Națiunilor Unite asupra schimbărilor climatice și ale Acordului de la Copenhaga, inclusiv recunoașterea comună a opiniei științifice potrivit căreia creșterea temperaturii globale nu ar trebui să depășească două grade Celsius.

Delegațiile au confirmat dorința puternică a părților și disponibilitatea acestora de a conlucra pentru a continua progresele realizate în cadrul reuniunii la nivel înalt a OACI privind aviația internațională și schimbările climatice, urmărind să se alătore partenerilor internaționali într-un efort colectiv al OACI de a stabili un program mai ambițios, care să includă obiective solide, un cadru pentru măsurile bazate pe piață și luarea în considerare a nevoilor speciale ale țărilor în curs de dezvoltare.

Ambele părți și-au afirmat angajamentul de a colabora în cadrul Comitetului OACI pentru protecția mediului în aviație (CAEP) pentru a asigura finalizarea la timp și eficientă a programului său de lucru, inclusiv adoptarea unui standard global privind emisiile de CO₂ ale aeronavelor și alte măsuri cu privire la schimbările climatice, la zgomot și la calitatea aerului.

Delegațiile au subliniat importanța reducerii impactului aviației asupra mediului prin:

- continuarea cooperării în cadrul programelor de modernizare a managementului traficului aerian NextGen și SESAR, inclusiv programul AIRE (Atlantic Interoperability Initiative to Reduce Emissions);
- încurajarea și accelerarea, în funcție de necesități, a dezvoltării și punerii în aplicare a unor noi tehnologii aeronautice și a unor combustibili alternativi durabili, inclusiv prin inițiativa Clean Sky Joint Technology, prin programul CLEEN (Continuous Low Energy, Emissions and Noise) și prin inițiativele CAAFI (Commercial Aviation Alternative Fuels) și SWAFEA (Sustainable Way for Alternative Fuel and Energy in Aviation); și
- colaborarea cu comunitatea științifică, de exemplu prin intermediul Impacts and Science Group al CAEP, pentru o mai bună înțelegere și cuantificare a efectelor aviației asupra mediului, cum ar fi impactul asupra sănătății și efectele climatice care nu sunt legate de emisiile de CO₂.

22. Delegațiile au indicat că drepturile de trafic menționate la articolul 21 alineatul (4) litera (a) ar urma să se adauge celor acordate Uniunii Europene și statelor sale membre prin articolul 3 din acord.

23. Delegațiile și-au exprimat satisfacția cu privire la cooperarea dintre Departamentul Transporturilor din SUA și Comisia Europeană, astfel cum se prevede în acord, având în vedere obiectivul comun de a îmbunătăți cunoașterea reciprocă a legilor, procedurilor și practicilor regimurilor concurențiale ale celor două părți, precum și a impactului efectiv sau potențial al evoluțiilor din sectorul transportului aerian asupra concurenței din acest sector.

24. Delegațiile au exprimat angajamentul autorităților respective din domeniul concurenței în favoarea dialogului, a cooperării și a principiului transparenței, în conformitate cu prevederile legale, inclusiv protecția informațiilor comerciale confidențiale. Delegațiile au afirmat, de asemenea, că autoritățile respective din domeniul concurenței sunt dispuse să ofere orientări cu privire la cerințele procedurale, dacă este cazul.

25. Delegațiile au indicat că orice comunicare adresată comitetului mixt sau altui organism cu privire la cooperare în conformitate cu anexa 2 trebuie să respecte normele care reglementează divulgarea informațiilor confidențiale sau sensibile pentru piață.

26. În sensul punctului 4 din anexa 6, delegațiile au declarat că se așteaptă ca, în termen de un an de la semnarea protocolului, comitetul mixt să elaboreze criteriile corespunzătoare pentru a stabili dacă țările întrețin bune relații de cooperare în domeniul serviciilor aeriene.

27. Delegațiile au salutat participarea reprezentanților Islandei și Norvegiei ca observatori în cadrul delegației UE și au indicat că, în cadrul comitetului mixt, se vor continua eforturile în vederea elaborării unei propuneri cu privire la condițiile și procedurile care ar permite Islandei și Norvegiei să adere la acord, astfel cum a fost modificat prin protocol.

28. Ambele delegații au declarat că se așteaptă ca autoritățile aeronautice respective să permită desfășurarea de operațiuni conforme cu prevederile acordului, astfel cum a fost modificat prin protocol, pe baza bunei înțelegeri și a reciprocității, sau pe bază administrativă, începând cu data semnării protocolului.

Pentru delegația Uniunii Europene și a statelor sale membre	Pentru delegația Statelor Unite ale Americii
Daniel CALLEJA	John BYERLY

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.

Lukseburgā, divi tūkstoši desmitā gada divdesmit ceturtajā jūnijā.

Priimta du tūkstančiai dešimtų metų birželio dvidešimt ketvirtą dieną Liuksemburge.

Kelt Luxembourgban, a kétezer-tizedik év június huszonegyedik napján.

Magħmul fil-Lussemburgu, fl-erbgha u ghoxrin 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 em Luxemburgo, em vinte e quatro de Junho de dois mil e dez.

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

V Luxemburgu dňa dvadsiateho štvrtého júna dvetisícdesať.

V Luxembourggu, dne štiriindvajsetega junija leta dva tisoč deset.

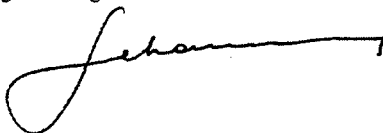
Tehty Luxemburgissa kahdentenäkymmenentenäneljäntenä päivänä kesäkuuta vuonna kaksituhattakymmenen.

Som skedde i Luxemburg den tjugofjärde juni tjugohundratio.

За Република България



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

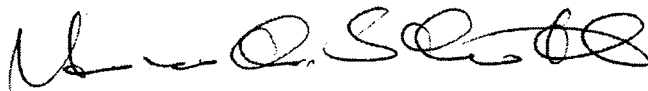


Deze handtekening verbindt eveneens het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.
Cette signature engage également la Région wallonne, la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale.
Diese Unterschrift bindet zugleich die Wallonische Region, die Flämische Region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

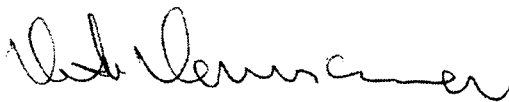
Za Českou republiku



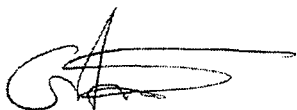
På Kongeriget Danmarks vegne



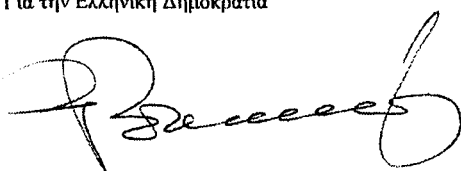
Für die Bundesrepublik Deutschland



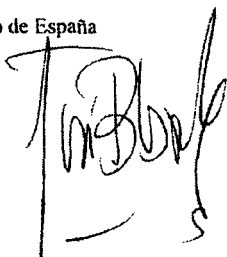
Eesti Vabariigi nimel



Για την Ελληνική Δημοκρατία



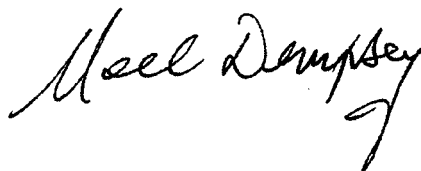
Por el Reino de España



Pour la République française

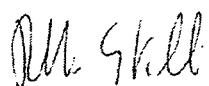


Thar cheann Na hÉireann
For Ireland



P/EU/USA/X 5

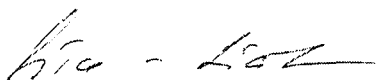
Per la Repubblica italiana



Για την Κυπριακή Δημοκρατία



Latvijas Republikas vārdā



Lietuvos Respublikos vardu

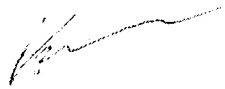


Pour le Grand-Duché de Luxembourg

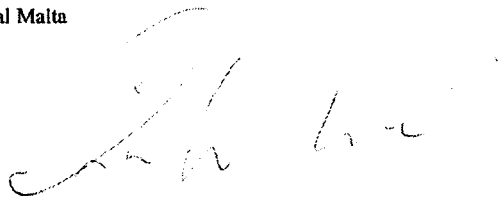


P/EU/USA/X 7

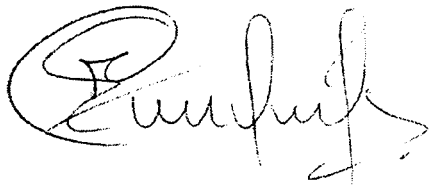
A Magyar Köztársaság részéről



Għal Malta



Voor het Koninkrijk der Nederlanden



Für die Republik Österreich

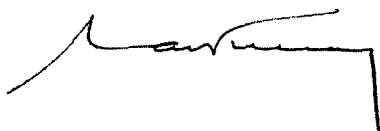


W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej



P/EU/USA/X 9

Pela República Portuguesa



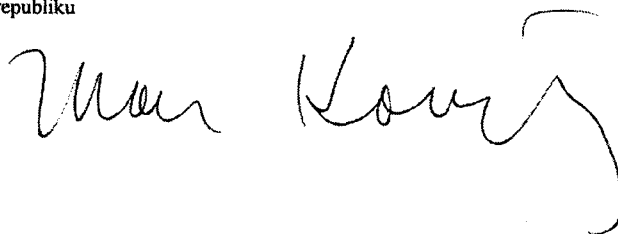
Pentru România



Za Republiko Slovenijo



Za Slovenskú republiku

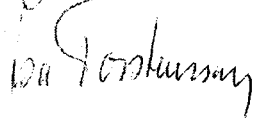


Suomen tasavallan puolesta

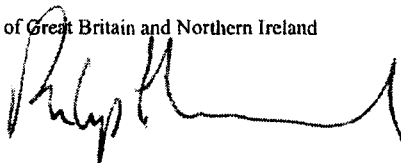


P/EU/USA/X 11

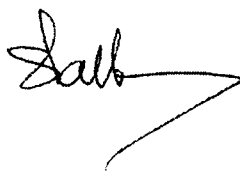
För Konungariket Sverige



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

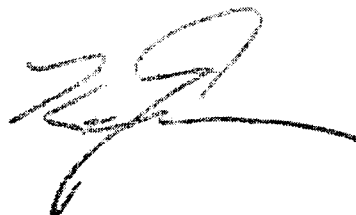


Предходният текст е заверсно копие на оригинала, депозиран в архивите на Генералния секретариат на Съвета в Брюксел.
 El texto que precede es copia certificada conforme del original depositado en los archivos de la Secretaría General del Consejo en Bruselas.
 Předchozí text je ověřeným opisem originálu uloženého v archivu Generálního sekretariátu Rady v Bruselu.
 Foranstående tekst er en bekræftet genpart af originaldokumentet deponeret i Rådets Generalsekretariats arkiver i Bruxelles.
 Der vorstehende Text ist eine beglaubigte Abschrift des Originals, das im Archiv des Generalsekretariats des Rates in Brüssel hinterlegt ist.
 Eelnev tekst on tõestatud koopia originaalist, mis on antud hoiule nõukogu peasekretariaadi arhiivi Brüsselis.
 Το ανωτέρω κείμενο είναι ακριβές αντίγραφο του πρωτοτύπου που είναι κατατεθειμένο στο αρχείο της Γενικής Γραμματείας του Συμβουλίου στις Βρυξέλλες.
 The preceding text is a certified true copy of the original deposited in the archives of the General Secretariat of the Council in Brussels.
 Le texte qui précède est une copie certifiée conforme à l'original déposé dans les archives du Secrétariat Général du Conseil à Bruxelles.
 Il testo che precede è copia certificata conforme all'originale depositato negli archivi del Segretariato generale del Consiglio a Bruxelles.
 Šis teksts ir apliecināta kopija, kas atbilst oriģinālam, kurš deponēts Padomes Ģenerālsekretariāta arhīvā Briselē.
 Pirmiau pateiktas tekstas yra Tarybos generalinio sekretoriato archyvuose Briuselyje deponuoto originalo patvirtinta kopija.
 A fenti szöveg a Tanács Főtitkárságának brüsszeli irattárában letétbe helyezett eredeti példány hiteles másolata.
 It-test precedentni huwa kopja ċertififikata vera ta' l-original ddepozitat fl-arkivji tas-Segretarjat Ġenerali tal-Kunsill fi Brussel.
 De voorgaande tekst is het voor eensluidend gewaarmerkt afschrift van het origineel, nedergelegd in de archieven van het Secretariaat-Generaal van de Raad te Brussel.
 Powyzszy tekst jest kopią poświadczoną za zgodność z oryginałem złożonym w archiwum Sekretariatu Generalnego Rady w Brukseli.
 O texto que precede é uma cópia autenticada do original depositado nos arquivos do Secretariado-Geral do Conselho em Bruxelas.
 Textul anterior constituie o copie certificată pentru conformitate a originalului depus în arhivele Secretariatului General al Consiliului la Bruxelles.
 Predchádzajúci text je overenou kópiou originálu, ktorý je uložený v archívoch Generálneho sekretariátu Rady v Bruseli.
 Zgornje besedilo je overjena verodostojna kopija izvornika, ki je deponiran v arhivu Generalnega sekretariata Sveta v Bruslju.
 Edellä oleva teksti on oikeaksi todistettu jäljennös Brysselissä olevan neuvoston pääsihteeristön arkistoon talletetusta alkuperäisestä tekstistä.
 Ovanstående text är en bestyrkt avskrift av det original som deponerats i rådets generalsekretariats arkiv i Bryssel.

Брюксел,
 Bruselas,
 Brusel,
 Bruxelles, den
 Brüssel, den
 Brüssel,
 Бруξέλλез,
 Brussels,
 Bruxelles, le
 Bruxelles, addi,
 Briselë,
 Briuselis,
 Brüsszel,
 Brussel, il
 Brussel,
 Bruksela, dnja
 Bruxelas, em
 Bruxelles,
 Brussel
 Brusselj,
 Bryssel,
 Bryssel den

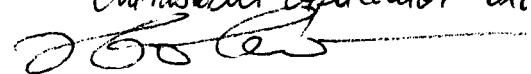
22-07-2010

За генералния секретар на Съвета на Европейския съюз
 Por el Secretario General del Consejo de la Unión Europea
 Za generálního tajemníka Rady Evropské unie
 For Generalsekretæren for Rådet for Den Europæiske Union
 Für den Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
 Euroopa Liidu Nõukogu peasekretäri nimel
 Για τον Γενικό Γραμματέα του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
 For the Secretary-General of the Council of the European Union
 Pour le Secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
 Per il Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
 Eiropas Savienības Padomes ģenerālsekretāra vārdā
 Europos Sąjungos Tarybos generaliniam sekretoriui
 Az Európai Unió Tanácsának főtitkára nevében
 Għas-Segretarju Ġenerali tal-Kunsill tal-Unjoni Ewropea
 Voor de Secretaris-Generaal van de Raad van de Europese Unie
 W imieniu sekretarza generalnego Rady Unii Europejskiej
 Pelo Secretário-Geral do Conselho da União Europeia
 Pentru Secretarul General al Consiliului Uniunii Europene
 Za generálneho tajomníka Rady Európskej únie
 Za generalnega sekretarja Sveta Evropske unije
 Euroopan unionin neuvoston pääsihteerin puolesta
 För generalsekretæren för Europeiska unionens råd



K. GRETSMANN
 Directeur Général

*Copie en exemplaire
 détaché de
 Ministère affaiblies*



ION GALEA