I

(Resoluciones, recomendaciones y dictámenes)

DICTÁMENES

COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO

454º PLENO DE LOS DÍAS 10 Y 11 DE JUNIO DE 2009

Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre el tema «Relaciones transatlánticas entre la UE y los países de América del Norte en el sector del transporte aéreo: una verdadera convergencia reglamentaria» (dictamen exploratorio)

(2009/C 306/01)

Mediante carta de 15 de diciembre de 2008, la Presidencia checa de la Unión Europea solicitó al Comité Económico y Social Europeo, de conformidad con el artículo 262 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, la elaboración de un dictamen exploratorio sobre el tema:

«*Relaciones transatlánticas entre la UE y los países de América del Norte en el sector del transporte aéreo: una verdadera convergencia reglamentaria*».

La Sección Especializada de Transportes, Energía, Infraestructuras y Sociedad de la Información, encargada de preparar los trabajos en este asunto, aprobó su dictamen el 20 de mayo de 2009 (ponente: Jacek KRAWCZYK).

En su 454º Pleno de los días 10 y 11 de junio de 2009 (sesión del 11 de junio), el Comité Económico y Social Europeo ha aprobado por 143 votos a favor, 3 en contra y 2 abstenciones el presente Dictamen.

1. **Conclusiones**

1.1 La relación entre la UE y América del Norte se sitúa, con diferencia, a la cabeza en lo relativo al tráfico aéreo intercontinental de pasajeros. En 2007 contó con 60 millones de pasajeros y se transportaron más de 3 100 000 toneladas de mercancías, por lo que es con mucho el flujo de tráfico aéreo más importante entre diferentes regiones del mundo.

1.2 La UE ha entrado en negociaciones con Canadá y con Estados Unidos para la creación de Zonas de Aviación Abiertas (ZAA). El concepto de Zona de Aviación Abierta extiende la plena libertad del transporte aéreo a ambas Partes contractuales.

1.3 El 30 de abril de 2007 la Comisión firmó el texto de la primera fase de un Acuerdo de Transporte Aéreo global (Acuerdo de la primera fase) con los Estados Unidos de América.

1.3.1 Aun cuando este Acuerdo de la primera fase fue un gran éxito, no cumplió su objetivo primordial: la creación de una ZAA.

1.4 El 30 de marzo de 2009 el Consejo de Transportes adoptó una posición política por la que aprobaba la firma del Acuerdo UE-Canadá. El 6 de mayo de 2009, en la Cumbre UE-Canadá, celebrada en Praga, se aprobó la versión final de dicho Acuerdo.

1.4.1 El Acuerdo UE-Canadá es el primer acuerdo de la UE que conlleva una plena apertura de los mercados de los derechos de tráfico y las inversiones, al mismo tiempo que alcanza un nivel sin precedentes de convergencia reglamentaria y cooperación entre las autoridades.

1.4.2 El CESE acoge positivamente el Acuerdo de Transporte Aéreo UE-Canadá, pues se trata del primer acuerdo que sigue plenamente la nueva orientación de la política exterior de la UE en la línea de las conclusiones del Consejo de 2005.

1.4.3 El CESE aboga resueltamente por que la Comisión intente alcanzar resultados similares en la segunda fase de las negociaciones UE-Estados Unidos.

1.5 En virtud del artículo 21 del Acuerdo de la primera fase, la segunda fase de negociación entre la UE y Estados Unidos incluirá los siguientes asuntos, de interés prioritario para una o ambas partes: prosecución de la liberalización de los derechos

de tráfico, nuevas oportunidades de inversión exterior, repercusiones de las medidas medioambientales y de los requisitos en materia de infraestructuras sobre el ejercicio de los derechos de tráfico, acceso adicional al transporte aéreo financiado con fondos estatales, y suministro de aeronaves con tripulación. Los interlocutores sociales europeos esperan que las negociaciones de la segunda fase impulsen aun más la convergencia reglamentaria.

1.5.1 El CESE desea recordar que no hay tiempo que perder, y los representantes facultados para ello, tanto europeos como estadounidenses, deberían reanudar las negociaciones lo antes posible. Si en noviembre de 2010 no se han realizado progresos sustanciales, la UE puede decidir la suspensión de determinados derechos concedidos a las líneas aéreas estadounidenses.

1.5.2 Debería prestarse especial atención a los temas laborales, como parte importante de las negociaciones de la segunda fase. Es muy importante contar con el apoyo de los trabajadores. El CESE anima al segundo Foro sobre cuestiones laborales, que se celebrará en Bruselas en junio de 2009, a que produzca resultados tangibles, en forma de recomendaciones sobre aspectos sociales importantes.

1.5.3 La entrada en funcionamiento de una Zona de Aviación Abierta aumentará el tráfico entre la UE y Estados Unidos, lo que podría tener repercusiones negativas para el medio ambiente. El CESE recomienda a la Comisión que elabore un análisis estratégico del impacto medioambiental del posible Acuerdo.

1.6 Las prioridades del CESE para el Acuerdo de la segunda fase son las siguientes, que deberían fijar los elementos esenciales de una ZAA:

— supresión de las restricciones de propiedad y control,

— supresión de todas las prácticas de mercado discriminatorias,

— derecho de establecimiento a fin de posibilitar, a nivel transfronterizo, las fusiones, adquisiciones y la entrada de nuevos participantes en el mercado,

— el mayor grado de cooperación y convergencia reglamentarias que lógicamente pueda alcanzarse, y

— supresión de las dificultades innecesarias que los ciudadanos de la UE encuentran en sus viajes debido a las medidas de seguridad excesivas aplicadas por Estados Unidos.

1.7 El CESE anima resueltamente al CET a que respalde las negociaciones de la segunda fase dándoles una prioridad política de primera línea y posibilitando las consultas a través del Diálogo Sindical Transatlántico y el Diálogo Medioambiental Transatlántico, así como otros Diálogos vinculados oficialmente al CET.

1.8 El Acuerdo de Transporte Aéreo UE-Canadá debería servir de referencia para la segunda fase del Acuerdo entre la UE y Estados Unidos. El principal mensaje de las negociaciones entre la UE y Canadá es que el cambio es posible.

2. **Introducción**

2.1 Según los datos de Eurostat sobre el tráfico aéreo intercontinental de pasajeros, la relación entre la UE y América del Norte sería, con diferencia, la más importante. En 2007 contó con más de 60 millones de pasajeros (un aumento del 5,6 % respecto de 2006; la cifra representó el 22,3 % del tráfico hacia el exterior de la UE-27).

2.2 Según la IATA, en 2007 la ruta del Atlántico norte entre América del Norte y Europa (incluida Rusia) registró un aumento de pasajeros del 7,6 % (respecto de 2006), alcanzando la cifra de 57,3 millones de pasajeros. Se trata, con diferencia, del flujo de tráfico aéreo más importante entre dos regiones del mundo.

2.3 En 2007 se transportaron entre América del Norte y Europa más de 3 100 000 toneladas de mercancías, lo que convierte a esta ruta en una de las tres rutas mundiales de transporte más importantes.

2.4 Las razones que explican el alcance del mercado aéreo entre la UE y Estados Unidos son de orden geográfico, cultural y económico. En 2007 la UE y Estados Unidos. representaban juntos el 40 % del comercio global y el 60 % de la IED. No cabe duda de que la aviación ha contribuido al desarrollo de esta relación comercial e inversora, que es la más importante del mundo. La relación entre la UE y Canadá también es muy sólida (la UE es el segundo inversor directo en importancia en Canadá).

2.5 Esta importante relación económica entre la UE y América del Norte se ve respaldada por una cooperación estrecha de índole reglamentaria. El Consejo Económico Transatlántico (CET), creado en 2007, ofrece un foro de alto nivel para los debates entre la UE y Estados Unidos. sobre cuestiones económicas estratégicas, a fin de mejorar la convergencia reglamentaria y fomentar el comercio y las inversiones. En la actualidad se están llevando a cabo conversaciones preliminares sobre la posibilidad de establecer un acuerdo comercial global entre la UE y Canadá.

2.6 En este contexto de cooperación reglamentaria y económica, se han entablado negociaciones UE-Canadá y UE-Estados Unidos para la creación de Zonas de Aviación Abiertas (ZAA). Un estudio encargado por la Comisión (realizado antes de la crisis actual) llegó a la conclusión de que una Zona de Aviación Abierta UE-Estados Unidos se traduciría, durante los cinco primeros años, en un incremento adicional de más de 25 millones de pasajeros entre la UE y Estados Unidos, generaría más de 15 000 millones de euros de beneficios para los consumidores y crearía 80 000 nuevos empleos en la UE y Estados Unidos. Esto sería posible ya que:

— suprimiría las restricciones a la actividad (existentes en la época de los acuerdos bilaterales sobre servicios aéreos),

— facilitaría una mejor cooperación entre las líneas aéreas mediante alianzas más estrechas, y

— reduciría los costes aéreos como resultado del aumento de la competencia.

2.6.1 La aplicación de una Zona de Aviación Abierta (ZAA) aumentará el tráfico entre la UE y Estados Unidos, lo que podría tener repercusiones negativas para el medio ambiente entre las que cabe citar un aumento de las emisiones, de los residuos y del ruido. En el pasado se han abordado ya estas y otras cuestiones medioambientales, pero con poco éxito.

2.7 El concepto de ZAA extiende la plena libertad de circulación aérea a ambas partes, suprime las restricciones a la inversión de entidades extranjeras y permite el arrendamiento con tripulación de los aviones, bajo condiciones transparentes y no discriminatorias. Representa un compromiso general hacia la convergencia reglamentaria y la armonización de las normas de transporte aéreo en los ámbitos de la seguridad, la protección y el medio ambiente.

3. **Primera fase de las negociaciones UE-Estados Unidos**

3.1 La Comisión inició las negociaciones de un nuevo acuerdo aéreo entre la UE y Estados Unidos sobre la base del mandato acordado por el Consejo de Transportes del 5 de junio de 2003.

3.2 El 30 de abril de 2007, la Comisión firmó el texto de la primera fase de un Acuerdo de Transporte Aéreo global (acuerdo de la primera fase) con los Estados Unidos de América, que entró en vigor el 30 de marzo de 2008. Este Acuerdo sustituía a los acuerdos bilaterales existentes firmados por los Estados miembros.

3.3 Los principales elementos del Acuerdo de Transporte Aéreo UE-Estados Unidos son los siguientes:

3.3.1 **Acceso al mercado**

— El concepto de «transportista comunitario» permite a las líneas aéreas de la UE volar a Estados Unidos desde cualquier punto de la UE;

— Se suprimen todas las restricciones en las rutas internacionales entre la UE y Estados Unidos;

— Se suprimen todas las restricciones en materia de precios en todas las rutas entre la UE y Estados Unidos;

— Se posibilita la utilización ilimitada de un código compartido entre líneas aéreas de la UE, Estados Unidos y terceros países;

— Se ofrecen a las líneas aéreas de la UE nuevas oportunidades de arrendar aeronaves con tripulación a las líneas aéreas estadounidenses para su utilización en rutas aéreas entre Estados Unidos y terceros países.

3.3.2 **Cooperación reglamentaria**

— Protección de la aviación: Estados Unidos ha aceptado la solicitud de la UE de que tenga en cuenta las medidas de seguridad que se aplican ya en la UE;

— Seguridad: se establecen procedimientos de consulta en caso de problemas en este ámbito y se reconocen las responsabilidades en materia de mejora de la seguridad a nivel comunitario;

— Comité mixto: se crea un Comité mixto responsable de resolver las cuestiones relacionadas con la interpretación y la aplicación del Acuerdo, incluidos los aspectos sociales;

— Competencia: las partes se comprometen a favorecer enfoques normativos compatibles;

— Subvenciones y ayudas públicas: se reconoce que las ayudas públicas pueden falsear la competencia. El Comité mixto debería llevar un inventario de cuestiones en la materia planteadas por cualquiera de las Partes;

— Medio ambiente: se reconoce la posibilidad de que las líneas aéreas estadounidenses puedan estar sujetas a la imposición sobre el carburante en las rutas entre Estados miembros, en el caso de que, de conformidad con la normativa comunitaria, dos Estados miembros ejercieran su derecho a retirar la exención fiscal en vigor.

3.3.3 **Propiedad y control**

— Líneas aéreas estadounidenses: garantías en relación con el porcentaje permitido de propiedad en manos de nacionales europeos, incluida la posibilidad de superar un 50 % del patrimonio neto; garantía de trato equitativo y diligente a las transacciones que impliquen inversiones europeas en líneas aéreas estadounidenses;

— Líneas aéreas de la UE: derecho a limitar las inversiones estadounidenses en las líneas aéreas europeas a un 25 % de los derechos de voto de la compañía (limitación recíproca); Estados Unidos aceptará cualquier línea aérea europea que sea propiedad o esté controlada por ciudadanos europeos o de los países miembros del EACE;

— Líneas aéreas de terceros países: Estados Unidos acepta, de manera unilateral, la propiedad o el control por parte de la UE de cualquier línea aérea del EEE, el EACE y 18 países africanos.

3.3.4 **Otras cuestiones**

— Asistencia en tierra: disposiciones tradicionales que garantizan el acceso a los servicios de asistencia en tierra;

— Aspectos comerciales: disposiciones relativas, por ejemplo, al derecho a abrir oficinas, mantener personal y contratar a agentes comerciales en el territorio de la otra Parte;

— Sistemas informatizados de reserva (SIR): Estados Unidos ha aceptado una serie de disposiciones que garantizan a los proveedores europeos de SIR el derecho a operar en aquel país, pero todavía tiene que comprometerse en este sentido en el contexto del AGCS de la OMC.

3.4 Este Acuerdo de la primera fase ha constituido un paso importante hacia la creación de una ZAA. Ha establecido principios importantes de cooperación reglamentaria e instaurado el Comité mixto para supervisar los progresos realizados. Asimismo, ha contribuido a suprimir algunas barreras al acceso a los mercados.

3.5 Aun cuando la primera fase fue un gran éxito, no cumplió su objetivo primordial: la creación de una ZAA. En particular, el Acuerdo de la primera fase es desequilibrado en lo relativo al acceso al mercado, pues garantiza a las líneas aéreas estadounidenses derechos ilimitados de quinta libertad en el interior de la UE, sin que las líneas aéreas europeas gocen de derechos similares en el mercado estadounidense (los derechos de quinta libertad garantizan a las líneas aéreas la posibilidad de realizar un transporte desde su país de origen a la otra Parte, y posteriormente a terceros países). Hay determinadas prácticas de mercado que siguen favoreciendo a las líneas aéreas estadounidenses (por ejemplo, el programa Fly America). Por último, permite a los inversores estadounidenses estar en posesión de derechos de voto en líneas aéreas europeas (49 %) en mayor proporción que lo que es posible para los inversores europeos en líneas estadounidenses (25 %).

3.6 Ambas partes han acordado seguir adelante con la segunda fase de las negociaciones, que comenzará transcurridos sesenta días de la entrada en vigor del primer acuerdo.

4. **Acuerdo de Transporte Aéreo UE - Canadá**

4.1 Tras la conclusión del Acuerdo de la primera fase con Estados Unidos, a principios de octubre de 2007 la Comisión recibió un mandato de negociación del Consejo para iniciar las conversaciones sobre el Acuerdo de Transporte Aéreo UE-Canadá. Tras cuatro rondas de negociaciones, y de conformidad con las instrucciones de la Cumbre UE-Canadá de 2008 celebrada en Quebec, el 30 de noviembre de 2008 la Comisión rubricó el proyecto de acuerdo de transporte aéreo UE-Canadá. El 30 de marzo de 2009 el Consejo de Transportes adoptó una posición política por la que aprobaba la firma del Acuerdo UE-Canadá. El 6 de mayo de 2009, en la Cumbre UE-Canadá, celebrada en Praga, se aprobó la versión final de dicho Acuerdo.

4.2 Los principales aspectos del proyecto de acuerdo son los siguientes:

4.2.1 Cooperación reglamentaria

— control de seguridad único y cooperación estrecha,

— un artículo contundente sobre cooperación medioambiental: acuerdo sobre la importancia de la cooperación en este ámbito y libertad de las Partes para adoptar medidas,

— un acuerdo explícito sobre la importancia de los aspectos sociales y cooperación sobre las cuestiones sociales a través del Comité mixto,

— papel del Comité mixto para supervisar la aplicación del acuerdo,

— reconocimiento mutuo de las normas de seguridad y cooperación estrecha,

— un mecanismo comercial que permita que se adopten medidas en caso de producirse prácticas discriminatorias o desigualdad de trato.

4.2.2 Derechos de tráfico e inversiones: el acuerdo prevé una reducción gradual de las limitaciones a los derechos de tráfico y a los regímenes de inversión y control, en cuatro fases:

— en la primera fase, se suspenderán todas las limitaciones en vigor impuestas al tráfico entre la UE y Canadá;

— en la segunda fase, Canadá permitirá inversiones en sus líneas aéreas de hasta el 49 % y, a continuación, las líneas aéreas canadienses se beneficiarán de nuevos derechos de tráfico;

— en la tercera fase, las dos Partes permitirán que las líneas aéreas de la otra Parte se establezcan en su territorio, y las líneas aéreas tendrán derecho a realizar transportes desde su país de origen a la otra Parte, y de allí a terceros países (plenos derechos de quinta libertad);

— la cuarta fase establecerá el derecho de propiedad y control del 100 % de una línea aérea de la otra Parte, así como el derecho de cabotaje.

4.3 El Acuerdo UE-Canadá es el primer acuerdo de la UE que conlleva una plena apertura de los mercados de los derechos de tráfico y las inversiones, al mismo tiempo que alcanza un nivel sin precedentes de convergencia reglamentaria y cooperación entre las autoridades.

4.4 El CESE acoge positivamente el Acuerdo de Transporte Aéreo UE-Canadá, pues se trata del primer acuerdo que sigue plenamente la nueva orientación de la política exterior de la UE en la línea de las conclusiones del Consejo de 2005.

4.5 El CESE aboga resueltamente por que la Comisión intente alcanzar resultados similares durante la segunda fase de las negociaciones UE-Estados Unidos.

5. **Segunda fase de las negociaciones UE-Estados Unidos**

5.1 En virtud del artículo 21 del Acuerdo de la primera fase, la segunda fase de negociación incluirá los siguientes asuntos, de interés prioritario para una o ambas Partes:

— prosecución de la liberalización de los derechos de tráfico,

— nuevas oportunidades de inversión exterior,

— repercusiones de las medidas medioambientales y de los requisitos en materia de infraestructuras sobre el ejercicio de los derechos de tráfico,

— acceso adicional al transporte aéreo financiado con fondos estatales, y

— suministro de aeronaves con tripulación.

5.2 Como ha puesto en evidencia el proceso de consulta, los interlocutores sociales europeos esperan que la segunda fase impulse aún más la convergencia reglamentaria.

5.3 Es posible que, durante la segunda fase, las Partes puedan progresar en ámbitos de cooperación abiertos durante la primera, por ejemplo:

— cooperación en materia de protección de la aviación: en este ámbito se necesitan mayores esfuerzos para lograr una plena aceptación mutua de las medidas de seguridad respectivas;

— protección de la aviación: se ha acordado un proyecto de acuerdo específico UE-Estados Unidos, que se vio retrasado por la preocupación estadounidense en relación con los talleres de reparaciones extranjeros y las cuotas y tasas de la AESA;

— medio ambiente: ambas Partes deben examinar la posibilidad de una armonización mucho mayor en materia medioambiental durante la segunda fase;

— competencia: es muy importante seguir avanzando, pero podría ser difícil debido a los diferentes procedimientos en vigor en la UE y Estados Unidos;

— comité mixto: teniendo en cuenta la experiencia del Acuerdo de la primera fase, deberían darse más competencias al Comité mixto para adoptar medidas sobre cuestiones reglamentarias relacionadas con asuntos como «hacer negocios» o las subvenciones y ayudas estatales.

6. **Asuntos laborales**

6.1 Debería prestarse especial atención a los temas laborales, como parte importante de las negociaciones de la segunda fase. En particular, el prometedor foro titulado «EU-US Aviation Forum on Liberalisation and Labor: past, present and future», que tuvo lugar en Washington en diciembre de 2008, debería seguir desarrollándose, y sus conclusiones deberían tenerse en cuenta en la mayor medida posible en ámbitos como los convenios colectivos, los derechos individuales en relación con los contratos, el tiempo de trabajo, la formación profesional, las prestaciones sociales y la representación sindical.

6.2 El CESE anima al segundo Foro sobre cuestiones laborales, que se celebrará en Bruselas en junio de 2009, a que produzca resultados tangibles, en forma de recomendaciones sobre aspectos sociales importantes relacionados con la futura instauración de una ZAA. El respaldo de los trabajadores resulta esencial para la aplicación eficaz de las negociaciones de la segunda fase.

6.3 El Diálogo Sindical Transatlántico debería participar en las negociaciones de la segunda fase. En su Dictamen sobre el tema «Relaciones transatlánticas: Cómo mejorar la participación de la sociedad civil» ([1]), el CESE se mostró firmemente partidario de que el Diálogo Sindical Transatlántico volviese a formar parte del diálogo institucionalizado entre la UE y Estados Unidos. Asimismo, el CESE recomendaba que se ampliara el Grupo del Consejeros del CET incorporando el Diálogo Sindical y el Diálogo Medioambiental Transatlánticos.

7. **El reto de la programación**

7.1 En virtud de lo acordado inicialmente por las Partes del Acuerdo de la primera fase, las negociaciones de la segunda fase deberán seguir un calendario establecido:

— Fase 1: (mayo de 2008 – marzo de 2009). Inicio de las negociaciones;

— Fase 2: (marzo de 2009 – noviembre de 2010). Formulación de una decisión de la administración estadounidense sobre la posible suspensión de derechos;

— Fase 3: (noviembre de 2010 – marzo de 2012). Decisión sobre la posible suspensión de los derechos de tráfico – posible puesta en práctica en marzo de 2012.

7.2 Si en noviembre de 2010 no se han realizado progresos sustanciales, la UE podrá decidir la suspensión de determinados derechos concedidos a las líneas aéreas estadounidenses. El CESE desea recordar que no hay tiempo que perder, y los representantes facultados para ello, tanto europeos como estadounidenses, deberían reanudar las negociaciones lo antes posible.

8. **Prioridades del CESE para el acuerdo de la segunda fase**

8.1 El acuerdo de la segunda fase debería incluir los elementos esenciales de una ZAA:

— supresión de las restricciones de propiedad y control de las líneas aéreas europeas y estadounidenses para los inversores de ambas Partes. La supresión de las restricciones actuales sería plenamente coherente con el Acuerdo marco acordado en la Cumbre UE-Estados Unidos de abril de 2007, que solicitaba la supresión de obstáculos innecesarios a la inversión entre la UE y Estados Unidos;

— supresión de todas las prácticas de mercado discriminatorias, en particular el programa Fly America;

— el derecho de establecimiento a fin de posibilitar, a nivel transfronterizo, las fusiones, adquisiciones y la entrada de nuevos participantes en el mercado;

— el mayor grado de cooperación y convergencia reglamentarias que lógicamente pueda alcanzarse;

— una respuesta a las cuestiones laborales planteadas como resultado de la aplicación del Acuerdo de la primera fase;

— supresión de las dificultades innecesarias que los ciudadanos de la UE encuentran en sus viajes debido a las medidas de seguridad excesivas aplicadas por Estados Unidos.

8.2 Debería prestarse una atención primordial a las negociaciones de la segunda fase, por su importancia, incluyéndolas en la agenda del CET. El CESE anima resueltamente al CET a que respalde las negociaciones de la segunda fase dándoles una prioridad política de primera línea y posibilitando las consultas a través del Diálogo Sindical Transatlántico y otros Diálogos vinculados oficialmente al CET.

8.3 El CESE recomienda a la Comisión que elabore (al inicio de las negociaciones de la segunda fase) análisis estratégicos de impacto medioambiental. La elaboración de análisis estratégicos de impacto que determinen las repercusiones negativas potenciales para el medio ambiente contribuirían a eliminar o minimizar esos efectos negativos en el curso de las negociaciones UE-Estados Unidos.

8.4 El Acuerdo de Transporte Aéreo UE-Canadá debería servir de ejemplo para la segunda fase del Acuerdo entre la UE y Estados Unidos. El principal mensaje de las negociaciones entre la UE y Canadá es que el cambio es posible.

8.5 La aplicación eficaz del Acuerdo UE-Canadá y la conclusión con éxito de la segunda fase de las negociaciones UE-Estados Unidos pueden tener una influencia positiva para avanzar en relación con los acuerdos de transporte aéreo entre la UE y los países de América Latina.

9. **Aspectos internacionales del posible acuerdo**

9.1 Teniendo en cuenta el peso de los dos mercados respectivos, el Acuerdo UE-Estados Unidos tiene el potencial necesario para iniciar una nueva era post-Chicago en el transporte aéreo.

([1]) DO C 228 de 22.9.2009, p. 32.

9.2 Al crear un «oasis» de convergencia y apertura reglamentaria, accesible también a nuevos participantes, el Acuerdo UE-Estados Unidos podría sustituir al Convenio de Chicago de 1944, haciéndolo extensivo a otros Estados que se hallen en la misma línea y eventualmente animando a cada vez más países a revisar sus políticas, a fin de beneficiarse de los principios de este Acuerdo.

Bruselas, 11 de junio de 2009.

El Presidente
del Comité Económico y Social Europeo
Mario SEPI