PARLAMENTO EUROPEO

2004 *2009*

Documento de sesión

7.3.2007 B6-0077/2007

PROPUESTA DE RESOLUCIÓN

tras una declaración de la Comisión

presentada de conformidad con el apartado 2 del artículo 103 del Reglamento

por Saïd El Khadraoui

en nombre de la Comisión de Transportes y Turismo

sobre la conclusión del Acuerdo de transporte aéreo entre la Comunidad Europea y sus Estados miembros, por una parte, y los Estados Unidos de América, por otra

B6-0077/2007

Resolución del Parlamento Europeo sobre la celebración del Acuerdo de transporte aéreo entre la Comunidad Europea y sus Estados miembros, por una parte, y los Estados Unidos de América, por otra

El Parlamento Europeo,

– Vista la propuesta de Decisión del Consejo y de los Representantes de los Gobiernos de los Estados miembros de la Unión Europea reunidos en el seno del Consejo sobre la celebración del Acuerdo de transporte aéreo entre la Comunidad Europea y sus Estados miembros, por una parte, y los Estados Unidos de América, por otra (COM(2006)0169),

– Vista su Resolución de 17 de enero de 2006 sobre el desarrollo de la política exterior comunitaria en el sector de la aviación[1],

– Visto el apartado 2 del artículo 103 de su Reglamento,

A. Considerando que el Tribunal de Justicia de la CE ha dictaminado que diversos acuerdos bilaterales en materia de transporte aéreo entre los Estados miembros y los Estados Unidos son contrarios a los principios del Derecho comunitario, y que un acuerdo de transporte aéreo UE-EE.UU. es el mejor modo de lograr la plena conformidad con el Derecho comunitario,

B. Considerando que, conjuntamente, los mercados de la Unión Europea y de los Estados Unidos en el sector de la aviación suponen el 60 % del tráfico aéreo mundial y que un acuerdo de transporte aéreo UE-EE.UU. beneficiará a los consumidores de ambos lados del Atlántico y serviría de modelo para una mayor liberalización y convergencia reglamentaria a escala mundial,

C. Considerando que el Consejo de la Unión Europea señaló que el acuerdo provisional concluido en noviembre de 2005 no proporcionaría un equilibrio de oportunidades satisfactorio si los Estados Unidos no ampliaban las posibilidades de que los operadores de la UE logren el acceso al mercado interno estadounidense a través de la inversión y de la participación en las líneas aéreas estadounidenses,

D. Considerando que el Departamento de Transporte de los Estados Unidos respondió con un anuncio de modificación normativa, reinterpretando el requisito legal de que las compañías aéreas estadounidenses estén bajo control efectivo de ciudadanos estadounidenses, pero decidió en diciembre de 2006 la retirada de dicho documento tras revisar una amplia serie de observaciones públicas, incluidas las recibidas desde el Congreso de los Estados Unidos,

E. Considerando que se ha creado con ello una nueva situación, que requiere la reevaluación del texto del acuerdo provisional de noviembre de 2005 y la adopción de nuevas medidas para lograr un acuerdo equilibrado UE-EE.UU. en el sector del transporte aéreo,

[1] P6_TA(2006)0006.

F. Considerando que en un acuerdo equilibrado tiene especial importancia la convergencia reglamentaria, en particular de la reglamentación sobre seguridad y protección, medio ambiente y derechos sociales de los trabajadores,

Principios generales

1. Reconoce la importancia del acuerdo de transporte aéreo UE-EE.UU., no sólo por sus propios méritos sino también como ejemplo para acuerdos posteriores;

2. Pide a los negociadores de la Unión Europea y de los Estados Unidos que alcancen lo antes posible un acuerdo equilibrado en materia de transporte aéreo;

3. Expresa su preferencia por la celebración de un acuerdo general equilibrado que englobe todos los aspectos de la apertura del mercado y la convergencia reglamentaria, en lugar de un enfoque por fases de acuerdos parciales;

4. Opina que si los Estados Unidos no muestran su voluntad de presentar ningún elemento que pudiera equilibrar un acuerdo sobre el servicio aéreo, la UE podrá decidir limitar algunas de las libertades de las que se benefician por el momento las compañías aéreas estadounidenses en la UE, con el fin de restablecer la plena reciprocidad en el mercado de la aviación entre Estados Unidos y la UE; insta a la Comisión y al Consejo a no firmar el proyecto de acuerdo de noviembre de 2005 a menos que se haya modificado para lograr el pleno equilibrio de intereses;

5. Pide a la Comisión, en caso de que no sea posible un acuerdo general, que acepte un enfoque por fases sólo si en la primera fase del acuerdo se inscriben con carácter obligatorio las fases ulteriores y los correspondientes plazos de realización;

6. Pide a los Estados Unidos que reconsideren en lo fundamental su posición sobre la reglamentación, fuertemente restrictiva, que aplican en materia de propiedad y control extranjeros de las líneas aéreas estadounidenses y de derechos de cabotaje para compañías extranjeras, ya que parece imposible alcanzar un acuerdo equilibrado y amplio de transporte aéreo entre los Estados Unidos y la Unión Europea si los Estados Unidos mantienen su actual posición sobre estas cuestiones;

Apertura del mercado

7. Subraya que el nuevo acuerdo de transporte aéreo UE-EE.UU. debe ser equilibrado en términos de acceso al mercado, considerando también cuestiones como el cabotaje, el derecho de establecimiento, la propiedad y dirección de empresa y las ayudas estatales;

8. Prefiere, por ello, la inclusión del cabotaje en el acuerdo, ya que un acuerdo sin cabotaje tiende a favorecer a las compañías estadounidenses, que están autorizadas a operar vuelos entre diferentes puntos de los Estados miembros, mientras que las compañías europeas no están autorizadas a operar vuelos entre diferentes puntos de los Estados Unidos;

9. Pide a la Comisión, en caso de que no sea posible la inclusión del cabotaje, que encuentre un enfoque equilibrado de otro modo, preferiblemente mediante la compensación de las compañías europeas en otros ámbitos, o mediante una reducción proporcional de los

derechos de las compañías estadounidenses en Europa;

10. Subraya que las ayudas estatales a las líneas aéreas pueden distorsionar la competencia, y pide a ambas partes que limiten su uso al mínimo, al tiempo que acoge con satisfacción los procedimientos por los que las partes pueden informarse mutuamente y debatir las medidas adoptadas respectivamente;

Convergencia reglamentaria

11. Observa que el desarrollo de la convergencia reglamentaria sólo se aborda parcialmente en el acuerdo de noviembre de 2005 y que se deja en gran parte en manos del Comité Mixto;

12. Observa, además, que en la medida en que el acuerdo de noviembre de 2005 aborda la convergencia reglamentaria, se trata principalmente de disposiciones sobre seguridad y protección, y muy poco de lo que atañe al medido ambiente y a los aspectos sociales;

Seguridad y protección

13. Acoge con satisfacción la cooperación entre las autoridades de la UE y de los Estados Unidos competentes en materia de seguridad aérea, tanto a nivel federal de los Estados Unidos y la UE como a nivel de los Estados (miembros);

14. Observa la importancia de la lista negra europea de compañías aéreas que no cumplen las normas de seguridad, así como del sistema estadounidense para controlar las normas de las compañías aéreas, e invita a ambas partes a compartir información a este respecto;

15. Observa la importancia de las medidas de protección para la aviación, pero advierte contra las medidas excesivas o descoordinadas que no se basan en una evaluación adecuada de riesgos; insiste, en este sentido, en que se deroguen los controles más rigurosos introducidos recientemente en relación con los líquidos, medicamentos y sustancias semejantes, a menos que se pueda demostrar, a la luz de la experiencia recogida hasta la fecha, que se ha logrado un aumento real de la seguridad o un valor añadido en este sentido;

16. Insta a la Comisión a examinar, en sus negociaciones con los Estados Unidos, la eficacia de las medidas complementarias de seguridad que se aplican desde 2001, con el fin de eliminar las duplicidades y deficiencias en la cadena de seguridad;

17. Subraya que debe respetarse la intimidad de los ciudadanos europeos y estadounidenses a la hora de intercambiar datos personales de los pasajeros entre la UE y los Estados Unidos, de conformidad con los criterios que exigía el Parlamento Europeo en sus Resoluciones de 13 de marzo de 2003 (P5_TA(2003)0097) y de 7 de septiembre de 2006 (P6_TA(2006)0354); subraya en este contexto la urgencia de alcanzar normas válidas a escala mundial sobre protección de datos e intimidad;

18. Aboga por el concepto de un único control de seguridad de los pasajeros y los equipajes, de forma que éste se efectúe sólo en el lugar de inicio del viaje y no se repita en los tránsitos sucesivos;

19. Señala a las partes interesadas que, de fracasar las negociaciones, ello no debe dar lugar a demoras en la celebración de futuros acuerdos de cooperación en materia de seguridad entre la Agencia Europea de Seguridad Aérea y la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos;

Medio ambiente

20. Reconoce que el sector de la aviación tiene varios efectos negativos sobre el medio ambiente, en particular como fuente de contaminación acústica y como factor que contribuye, al igual que otras modalidades de transporte, al cambio climático, y que dichos efectos se incrementarán con el crecimiento del transporte aéreo;

21. Observa que las disposiciones del artículo 14 del acuerdo de noviembre de 2005 subrayan principalmente los posibles efectos adversos de las medidas medioambientales y la necesidad de mitigarlos, en lugar de subrayar la necesidad de una acción en favor del medio ambiente en el sector de la aviación;

22. Subraya, por ello, la necesidad de que tanto la UE como los Estados Unidos adopten medidas eficaces para reducir el impacto medioambiental negativo de la aviación, sin excluir *a priori* ningún instrumento reglamentario, financiero o de otro tipo para alcanzar dicho objetivo;

23. Acoge con satisfacción la propuesta de la Comisión de incluir la aviación en el sistema europeo de comercialización de derechos de emisión a fin de reducir el impacto del sector de la aviación en el cambio climático; hace hincapié en que para incluir la aviación dentro de los plazos previstos será necesario mantener con antelación suficiente conversaciones con los Estados Unidos sobre la inclusión, para 2012, del tráfico aéreo transatlántico en el sistema europeo de comercialización de derechos de emisión;

24. Insta a ambas partes a intercambiar las mejores prácticas sobre la reducción de la contaminación acústica, reconociendo las diferencias en cuanto a las circunstancias locales;

Política social

25. Pide a las partes interesadas del sector de la aviación en los Estados Unidos y en la UE que inicien un diálogo permanente sobre las normas sociales, que promuevan el entendimiento mutuo y persigan la igualdad de condiciones y, al mismo tiempo, un alto nivel de las condiciones sociales;

26. Pide a la Comisión que abogue por que en el acuerdo se introduzcan referencias a la legislación internacional correspondiente en materia de derechos sociales, en particular las normas laborales establecidas en los Convenios Fundamentales de la Organización Internacional del Trabajo (OIT, 1930-1999), las Líneas Directrices de la OCDE para Empresas Multinacionales (1976, revisadas en 2000) y el Convenio de Roma sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales (1980);

27. Insiste en que se ha de aplicar al personal contratado y/o empleado en los Estados miembros de la UE la legislación social comunitaria, en particular las Directivas relativas

a la información y a la consulta de los trabajadores (2002/14/CE, 98/59/CE y 80/987/CEE), la Directiva relativa a la ordenación del tiempo de trabajo del personal de vuelo en la aviación civil (2000/79/CE) y la Directiva sobre el desplazamiento de trabajadores efectuado en el marco de una prestación de servicios (96/71/CE);

Negociaciones

28. Pide a la Comisión que garantice que se informará y consultará plenamente al Parlamento Europeo y a todas las partes interesadas, antes de las negociaciones y a lo largo de las mismas;

29. Acoge con satisfacción la idea de celebrar reuniones periódicas entre diputados al Parlamento Europeo y miembros del Congreso de los Estados Unidos sobre todas las cuestiones pertinentes relativas al acuerdo de transporte aéreo UE-EE.UU.;

30. Encarga a su Presidente que transmita la presente Resolución al Consejo, a la Comisión y al Congreso de los Estados Unidos de América.