PARLAMENTUL EUROPEAN

2004 *2009*

Document de şedinţă

7.3.2007 B6-0077/2007

PROPUNERE DE REZOLUŢIE

depusă pe baza declaraţiei Comisiei

în conformitate cu articolul 103 alineatul (2) din Regulamentul de procedură

de Saïd El Khadraoui

în numele Comisiei pentru transport şi turism

privind încheierea Acordului privind transportul aerian între Comunitatea Europeană şi statele sale membre, pe de o parte, şi Statele Unite ale Americii, pe de altă parte

B6-0077/2007

Rezoluţia Parlamentului European privind încheierea Acordului privind transportul aerian între Comunitatea Europeană şi statele sale membre, pe de o parte, şi Statele Unite ale Americii, pe de altă parte

Parlamentul European,

– având în vedere propunerea de decizie a Consiliului şi a reprezentanţilor guvernelor statelor membre ale Uniunii Europene, reuniţi în cadrul Consiliului, privind încheierea Acordului privind transportul aerian între Comunitatea Europeană şi statele sale membre, pe de o parte, şi Statele Unite ale Americii, pe de altă parte COM(2006)0169,

– având în vedere rezoluţia sa din 17 ianuarie 2006 privind dezvoltarea agendei politicii externe comunitare în domeniul aviaţiei[1],

– având în vedere articolul 103 alineatul (2) din Regulamentul său de procedură,

A. întrucât Curtea de Justiţie a CE a hotărât că mai multe acorduri bilaterale între statele membre şi SUA în domeniul aviaţiei contravin principiilor legislaţiei UE şi că un acord între UE şi SUA în domeniul aviaţiei reprezintă cea mai bună modalitate de a respecta, pe deplin, legislaţia UE;

B. întrucât pieţele UE şi SUA ale transportului aerian reprezintă împreună 60% din traficul aerian mondial şi un acord între UE şi SUA în domeniul aviaţiei ar fi benefic consumatorilor de pe cele două părţi ale Atlanticului şi ar putea servi ca exemplu liberalizării şi convergenţei reglementare la nivel mondial;

C. întrucât Consiliul UE a estimat că proiectul de acord finalizat în noiembrie 2005 nu prevede un echilibru suficient al posibilităţilor, dacă SUA nu va oferi companiilor aeriene europene şanse mai multe de a ajunge pe piaţa internă americană prin intermediul investiţiilor şi al participărilor în cadrul companiilor aeriene americane;

D. întrucât Ministerul Transporturilor american a reacţionat publicând un aviz referitor la o propunere de regulament în care modera interpretarea obligaţiei legale impuse companiilor aeriene americane de a se afla sub controlul efectiv al cetăţenilor americani, dar, în decembrie 2006, ministerul a decis să retragă acest aviz, după ce a analizat o multitudine de remarci publice, inclusiv cele trimise de către Congresul SUA;

E. întrucât aceste elemente au creat o nouă situaţie care necesită o reexaminare a textului proiectului de acord publicat în noiembrie 2005 şi noi măsuri pentru a ajunge la un acord echilibrat UE-SUA în domeniul aviaţiei;

F. întrucât, într-un astfel de acord, convergenţa reglementărilor este deosebit de importantă, în special reglementările privind siguranţa, securitatea, mediul şi drepturile sociale ale lucrătorilor,

[1] P6_TA(2006)0006.

Principii generale

1. recunoaşte importanţa acordului UE-SUA în domeniul aviaţiei atât pentru valoarea acestuia, cât şi pentru faptul că reprezintă un exemplu pentru acordurile ulterioare;

2. invită negociatorii UE şi ai SUA să înceapă noi negocieri în vederea încheierii unui acord echilibrat în domeniul aviaţiei cât mai curând posibil;

3. preferă încheierea unui acord general echilibrat care să acopere toate aspectele deschiderii pieţei şi ale convergenţei reglementare în locul unei abordări treptate în cadrul unor acorduri parţiale;

4. consideră că, dacă SUA nu doresc să prezinte o serie de elemente care să echivaleze cu un acord privind serviciile aeriene, UE poate hotărî să reducă unele dintre libertăţile de care beneficiază liniile aeriene americane în prezent în UE, în vederea restabilirii reciprocităţii depline pe piaţa aviaţiei SUA-UE; invită Comisia şi Consiliul să nu semneze proiectul de acord din noiembrie 2005 decât în cazul în care acesta este modificat pentru ca interesele să fie în perfect echilibru;

5. invită Comisia, în cazul în care nu se poate încheia un acord global, să fie de acord cu o abordare treptată, cu condiţia ca etapele ulterioare, termenele necesare parcurgerii lor şi consecinţele unui eventual eşec să fie obligatoriu menţionate într-un acord de primă etapă;

6. invită SUA să îşi reconsidere complet poziţia cu privire la normele foarte restrictive aplicabile deţinerii şi controlului companiilor aeriene americane de către străini şi la drepturile de cabotaj acordate companiilor aeriene străine, în condiţiile în care încheierea unui acord global echilibrat privind serviciile aeriene dintre SUA şi UE pare imposibil, atât timp cât SUA îşi menţin poziţia actuală referitoare la această problemă;

Deschiderea pieţei

7. subliniază faptul că un nou acord între UE şi SUA în domeniul aviaţiei ar trebui echilibrat în ceea ce priveşte accesul la piaţă, ţinând cont şi de aspecte precum cabotajul, dreptul la stabilire, proprietatea, controalele de facto şi ajutorul de stat;

8. preferă, prin urmare, includerea cabotajului în acord, întrucât un acord care nu prevede cabotajul tinde să fie în favoarea transportorilor americani, cărora li se permite efectuarea de zboruri între puncte situate în diverse state membre ale UE, pe când transportorilor europeni nu li se permite să facă acelaşi lucru pe teritoriul SUA;

9. invită Comisia, în cazul în care nu este posibilă includerea cabotajului în acord, să găsească un acord echilibrat în alt mod, de preferat prin compensarea companiilor aeriene europene în alte domenii sau prin reducerea, în mod proporţional, a drepturilor companiilor aeriene americane în Europa;

10. subliniază faptul că subvenţiile guvernamentale acordate companiilor aeriene pot denatura concurenţa şi invită ambele părţi să limiteze folosirea acestora la minim, salutând, în acelaşi timp, procedurile în cadrul cărora părţile se pot informa reciproc şi pot discuta măsurile luate de oricare dintre părţi;

Convergenţa reglementară

11. constată că dezvoltarea convergenţei reglementare este tratată, doar în mod parţial, în cadrul acordului din noiembrie 2005 şi este lăsată, în mare măsură, în seama comitetului mixt;

12. constată, în plus, că elementele din acordul din noiembrie 2005 care abordează convergenţa reglementară se referă, în special, la dispoziţiile privind siguranţa şi securitatea şi foarte puţin la aspectele de mediu şi cele sociale;

Siguranţă şi securitate

13. salută cooperarea între autorităţile responsabile din UE şi din SUA în domeniul siguranţei aviaţiei, atât la nivel comunitar şi federal, cât şi la nivelul statelor (membre);

14. constată importanţa listei negre europene a companiilor aeriene care nu respectă normele de securitate a sistemului american utilizat pentru controlul respectării standardelor de către companiile aeriene şi invită ambele părţi să facă schimb de informaţii în acest sens;

15. constată importanţa măsurilor de securitate pentru aviaţie, însă descurajează adoptarea de măsuri excesive sau necoordonate care nu se bazează pe evaluarea corespunzătoare a riscurilor; insistă asupra suspendării noilor controale intensificate privind lichidele, medicamentele şi produsele asemănătoare la bord, cu excepţia cazului în care nu se poate demonstra un avantaj sau o creştere reală a securităţii, aşa cum reiese din experienţa acumulată până la această dată;

16. invită Comisia, în cadrul negocierilor cu SUA, să reexamineze eficienţa măsurilor suplimentare de securitate intrate în vigoare din 2001, pentru a elimina dubla utilizare şi lacunele din lanţul de securitate;

17. subliniază faptul că intimitatea cetăţenilor europeni şi americani ar trebui respectată atunci când are loc un schimb de date personale ale pasagerilor între UE şi SUA, astfel cum se menţionează în Rezoluţiile Parlamentului din 13 martie 2003[1] şi 7 septembrie 2006[2]; subliniază, în această privinţă, că este urgent să se ajungă la standarde mondiale în ceea ce priveşte protecţia datelor şi viaţa privată;

18. susţine conceptul de „control de securitate unic”, verificarea pasagerilor şi a bagajelor efectuându-se doar la începutul călătoriei, şi nu la fiecare transfer;

19. atrage atenţia părţilor angajate în negocieri asupra faptului că un posibil eşec al acestora nu trebuie să aibă ca efect întârzierea elaborării viitoarelor acorduri de cooperare în domeniul securităţii dintre AESA şi FAA;

Mediu

20. recunoaşte că sectorul aviaţiei are mai multe efecte negative asupra mediului, în special ca sursă de zgomot şi ca un factor care contribuie semnificativ la schimbările climatice, şi că

[1] P5_TA(2003)0097.
[2] P6_TA(2006)0354.

aceste efecte se vor intensifica odată cu dezvoltarea aviaţiei;

21. constată că dispoziţiile articolului 14 din acordul din noiembrie 2005 subliniază, în special, posibilele efecte adverse ale măsurilor privind mediul şi nevoia de a le reduce, în loc să sublinieze nevoia de a lua măsuri privind mediul în domeniul aviaţiei;

22. subliniază, prin urmare, nevoia ca atât partea europeană, cât şi cea americană să ia măsuri eficiente în vederea reducerii impactului negativ al aviaţiei asupra mediului, fără excluderea prealabilă a oricăror instrumente de reglementare, financiare sau de alt fel pentru îndeplinirea acestui obiectiv;

23. salută propunerea Comisiei de a include aviaţia în sistemul european de comercializare a cotelor de emisie în vederea reducerii impactului sectorului aviatic asupra schimbărilor climatice; subliniază necesitatea realizării, din timp, a unor negocieri cu SUA, pentru a integra transportul aerian transatlantic în sistemul european de comercializare a cotelor de emisie până în 2012 şi pentru ca această integrare să se efectueze în termenul stabilit;

24. invită ambele părţi să facă schimb de experienţă privind reducerea zgomotului, recunoscând diferenţele în circumstanţele locale;

Politica socială

25. invită actorii europeni şi americani din sectorul aviaţiei să participe la un dialog continuu asupra standardelor sociale, să promoveze înţelegerea reciprocă şi să aibă ca obiectiv un nivel egal şi, în acelaşi timp, ridicat de condiţii sociale;

26. invită Comisia să pledeze pentru introducerea în acord de trimiteri la legislaţia internaţională relevantă privind drepturile sociale din acord, în special standardele de muncă incluse în convenţiile fundamentale ale Organizaţiei Internaţionale a Muncii (OIM 1930-1999), orientările OCDE pentru întreprinderile multinaţionale (1976, revizuite în 2000) şi Convenţia de la Roma privind legea aplicabilă obligaţiilor contractuale (1980);

27. insistă ca legislaţia socială a UE să se aplice angajaţilor recrutaţi şi/sau care lucrează în statele membre UE, în special Directiva de stabilire a unui cadru general de informare şi consultare a lucrătorilor din Comunitatea Europeană (2002/14/CE, 98/59/CE şi 80/987/CE), Directiva privind organizarea timpului de lucru al personalului mobil din aviaţia civilă (2000/79/CE) şi Directiva privind detaşarea lucrătorilor în cadrul prestării de servicii (96/71/CE);

Desfăşurarea negocierilor

28. invită Comisia să asigure informarea şi consultarea aprofundată a Parlamentului European şi a tuturor actorilor relevanţi înainte şi în timpul negocierilor;

29. salută ideea organizării, în mod regulat, de reuniuni între deputaţii în Parlamentul European şi Congresul SUA, în vederea discutării chestiunilor relevante privind Acordul UE-SUA în domeniul aviaţiei;

30. încredinţează Preşedintelui sarcina de a transmite prezenta rezoluţie Consiliului, Comisiei

şi Congresului SUA.