



A7-0046/2011

2.3.2011

RECOMENDACIÓN

sobre el proyecto 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, relativa a la celebración del Protocolo por el que se modifica el Acuerdo de transporte aéreo entre los Estados Unidos de América, por una parte, y la Comunidad Europea y sus Estados miembros, por otra
(15381/2010 – C7-0385/2010 – 2010/0112(NLE))

Comisión de Transportes y Turismo

Ponente: Artur Zasada

Explicación de los signos utilizados

- * Procedimiento de consulta
- *** Procedimiento de aprobación
- ***I Procedimiento legislativo ordinario (primera lectura)
- ***II Procedimiento legislativo ordinario (segunda lectura)
- ***III Procedimiento legislativo ordinario (tercera lectura)

(El procedimiento indicado se basa en el fundamento jurídico propuesto en el proyecto de acto.)

Enmiendas a un proyecto de acto

En las enmiendas del Parlamento las modificaciones introducidas en el proyecto de acto se señalan en ***cursiva negrita***. La utilización de la *cursiva fina* constituye una indicación para los servicios técnicos referente a elementos del proyecto de acto para los que se propone una corrección con miras a la elaboración del texto final (por ejemplo, elementos claramente erróneos u omitidos en alguna versión lingüística). Estas propuestas de corrección están supeditadas al acuerdo de los servicios técnicos interesados.

En las cabeceras de las enmiendas relativas a un acto existente que se quiere modificar con el proyecto de acto, figuran una tercera y cuarta líneas en las que se indican, respectivamente, el acto existente y la disposición en cuestión. Las partes retomadas de una disposición de un acto existente que el Parlamento desee modificar pero que no se hayan modificado en el proyecto de acto se señalarán en **negrita**. Las supresiones que se refieran a dichos pasajes se indicarán de la siguiente manera: [...].

ÍNDICE

	Página
PROYECTO DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO	5
EXPOSICIÓN DE MOTIVOS	6
RESULTADO DE LA VOTACIÓN FINAL EN COMISIÓN	8

PROYECTO DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

**sobre el proyecto 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, relativa a la celebración del Protocolo por el que se modifica el Acuerdo de transporte aéreo entre los Estados Unidos de América, por una parte, y la Comunidad Europea y sus Estados miembros, por otra
(15381/2010 – C7-0385/2010 – 2010/0112(NLE))**

(Aprobación)

El Parlamento Europeo,

- Visto el proyecto 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 (15381/2010),
 - Visto el proyecto de Protocolo por el que se modifica el Acuerdo de transporte aéreo de 2007 entre la Comunidad Europea y sus Estados miembros, por una parte, y los Estados Unidos de América, por otra (09913/2010),
 - Vista la solicitud de aprobación presentada por el Consejo de conformidad con el artículo 100, apartado 2, así como el artículo 218, apartado 6, párrafo segundo, letra a), inciso v), y el artículo 218, apartado 8, primer párrafo, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (C7-0385/2010),
 - Vista su Resolución, de 17 de junio de 2010, sobre el Acuerdo de transporte aéreo UE-EE.UU.,
 - Vistos el artículo 81 y el artículo 90, apartado 8, de su Reglamento,
 - Visto el informe de la Comisión de Transportes y Turismo (A7-0046/2011),
1. Aprueba la celebración del Acuerdo;
 2. Encarga a su Presidente que transmita la Posición del Parlamento al Consejo y a la Comisión, así como a los Gobiernos y Parlamentos de los Estados miembros y al Congreso de los Estados Unidos.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Introducción

El Acuerdo de Lisboa, que entró en vigor el 1 de diciembre de 2009, amplió los casos en los que era necesario el dictamen conforme del Parlamento para la celebración de un acuerdo internacional. Los acuerdos en el sector aéreo pertenecen ahora a esta categoría al cubrir un ámbito al que se aplica el procedimiento legislativo ordinario¹. Con anterioridad, estos acuerdos sólo habían sido objeto de consulta por parte del Parlamento. Ahora, se somete a la aprobación del Parlamento el presente Protocolo por el que se modifica el Acuerdo de transporte aéreo, mientras que el Acuerdo anterior se celebró previa consulta al Parlamento.

Los mercados de la aviación de la UE y de Estados Unidos, en conjunto, representan alrededor de un 60 % del tráfico aéreo mundial. La apertura del mercado a las líneas aéreas de la UE y de Estados Unidos sobre una base no discriminatoria ofrecerá a los pasajeros y a los operadores de carga unos mejores servicios, tanto en variedad como en costes, proporcionará importantes beneficios económicos y creará empleo. Además, la convergencia normativa podría fomentar en gran medida la competencia leal, especialmente con respecto a las subvenciones estatales, y a los criterios sociales y medioambientales.

Recapitulación de las negociaciones

Hasta que se aplicó provisionalmente en marzo de 2008 la primera fase del Acuerdo, los servicios aéreos entre la UE y Estados Unidos funcionaron sobre la base de acuerdos bilaterales entre cada uno de los Estados miembros y Estados Unidos. En noviembre de 2002, el Tribunal de Justicia Europeo resolvió que ciertas disposiciones de estos acuerdos bilaterales eran incompatibles con el Derecho comunitario.

Por consiguiente, en junio de 2003 el Consejo dio a la Comisión un mandato con el objetivo de establecer una zona de aviación abierta entre la UE y Estados Unidos, creando un mercado único para el transporte aéreo en el que las inversiones podrían fluir libremente y donde las líneas aéreas europeas y de Estados Unidos podrían ofrecer servicios aéreos sin restricciones, incluidos los mercados nacionales de ambas partes. Sin embargo, se reconoció que ello exigiría cambios importantes en la legislación de Estados Unidos, en particular para eliminar las restricciones legales vigentes en materia tanto de propiedad y control de las líneas aéreas estadounidenses como de cabotaje. Por tanto, se consideró aceptable un enfoque gradual siempre que se garantizase la progresión hacia fases posteriores.

La primera fase del Acuerdo permitió a las compañías aéreas europeas volar desde cualquier punto de la UE a cualquier punto de Estados Unidos. Ello condujo a un incremento de los servicios. El Acuerdo también estableció una estrecha cooperación entre la UE y Estados Unidos para abordar nuevos retos, tales como la seguridad y el medio ambiente. También comprometió a ambas partes a llevar a cabo negociaciones adicionales para abrir el acceso a los mercados y maximizar las ventajas para los consumidores, las compañías aéreas, la mano

¹ Artículo 218, apartado 6, letra a), inciso v), del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

de obra y las comunidades, y abordar problemas tales como la facilitación de las inversiones. Es importante observar que el Acuerdo, en la primera fase, incluía una cláusula de suspensión que podría invocarse de no celebrarse un Acuerdo en la segunda fase antes de noviembre de 2010.

Tras 8 rondas de negociaciones, los negociadores rubricaron el Acuerdo de segunda fase el 25 de marzo del 2010. Este Acuerdo ha despejado el camino para futuras oportunidades en términos de inversiones adicionales y de acceso al mercado, así como para reforzar la cooperación en ámbitos normativos tales como la seguridad y, en especial, el medio ambiente, acordando ambas partes una Declaración conjunta sobre el medio ambiente.

Contenido del Acuerdo de segunda fase

Aunque el Acuerdo de segunda fase no logra el objetivo final de una apertura completa del mercado sin restricciones por ninguna parte, contiene toda una serie de incentivos para fomentar la reforma. En concreto, cuando Estados Unidos modifique su legislación para hacer posible que inversores de la UE posean mayoría de acciones en compañías aéreas de Estados Unidos, la UE permitirá de manera recíproca que inversores de Estados Unidos tengan una mayoría de acciones en compañías de la UE, y las compañías aéreas de Estados Unidos contarán con unos derechos adicionales de acceso al mercado desde y hacia la UE.

El Acuerdo también reforzará la cooperación en materia de medio ambiente al exigir la compatibilidad y la interacción de medidas basadas en el mercado (tales como los regímenes de comercio de derechos de emisión) para evitar duplicaciones, e incrementar las tecnologías verdes y la gestión de los combustibles y del tráfico aéreo. Por primera vez, se dedica un artículo a la dimensión social de las relaciones entre la aviación de la UE y de Estados Unidos. Ello asegurará la preservación de los actuales derechos legales de los empleados de las compañías aéreas. Además, el Acuerdo aumentará el nivel de cooperación en materia de seguridad para una mejor asignación de los recursos, mediante el fomento de la confianza mutua en las medidas de seguridad de la otra parte, y la ejecución de unas respuestas rápidas y coordinadas ante las nuevas amenazas.

El Acuerdo amplía el papel que desempeña el Comité Mixto UE - Estados Unidos, que es el organismo que controla la aplicación del Acuerdo y coordina los diversos flujos de trabajo de la cooperación normativa. Por tanto, el Comité Mixto podrá incrementar la cooperación mediante el fomento de nuevas iniciativas. Las nuevas normas reducirán el papeleo, incluyendo el reconocimiento mutuo de las resoluciones normativas de la otra parte, evitando la duplicación superflua de los recursos (por ejemplo, iniciativas conjuntas sobre seguridad, control de seguridad único y mayores facilidades para el viaje de los pasajeros).

Se abrirá en mayor medida el acceso al mercado para los transportistas de la UE, que obtendrán un acceso mejorado al tráfico subvencionado por el Gobierno de Estados Unidos. A condición de efectuar ciertas modificaciones en el marco jurídico para las restricciones en aeropuertos en relación con el ruido, las compañías aéreas de la UE en el futuro obtendrán nuevas oportunidades comerciales para volar entre Estados Unidos y los países no pertenecientes a la UE.

Evaluación

Celebrando los incentivos para una mayor apertura del mercado, debe observarse la ausencia de progresos sustanciales en la eliminación de restricciones reguladoras obsoletas en el ámbito de la inversión exterior y considera que con ello se mantendrán las actuales restricciones desequilibradas en cuanto a la propiedad y el control extranjeros aplicadas en los Estados Unidos. Además, los transportistas de la UE sólo obtendrán un acceso limitado al tráfico financiado por el Gobierno de Estados Unidos. Ello constituye de nuevo el mantenimiento de una situación de desequilibrio, dado que los Gobiernos nacionales de la UE no imponen unas restricciones similares.

El acuerdo de trabajar conjuntamente en el marco de la Organización de Aviación Civil Internacional, y el intercambio de mejores prácticas sobre la reducción del ruido, constituyen un avance importante. Sin embargo no debería olvidarse que diversos aspectos de la regulación de la aviación, incluidas las restricciones del ruido y las limitaciones de los vuelos nocturnos, deben establecerse a nivel local, dentro del pleno respeto del principio de subsidiariedad. Por ello, es importante que la Comisión, al coordinar estos asuntos a nivel europeo, tenga plenamente en cuenta la legislación nacional de los Estados miembros.

El reconocimiento de la importancia de la dimensión social, y la responsabilidad que se otorga al Comité Mixto para controlar los efectos sociales del Acuerdo y para desarrollar unas respuestas adecuadas, según proceda, es una innovación importante incluida en el Acuerdo de segunda fase. En este contexto, la Comisión debería utilizar el Acuerdo para promover el cumplimiento de la legislación internacional pertinente 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 de 1980 sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales.

Es necesaria una mayor cooperación, y consultas, en materia de seguridad, especialmente dada la actual situación internacional. Sin embargo, ello no debe conducir a unas medidas excesivas, o que no estén coordinadas, que carezcan de una adecuada evaluación de los riesgos. Estas medidas deben indicar las ventajas logradas, que podrían contrarrestar los importantes inconvenientes para los pasajeros y sus transportistas. Cabe desear, pues, que la Comisión y Estados Unidos evalúen la eficacia de las medidas de seguridad adicionales adoptadas desde 2001, a fin de eliminar las duplicaciones y los puntos débiles en la cadena de seguridad. En este sentido, aboga por el concepto de un único control de seguridad de los pasajeros y los equipajes, en lugar de repetirlo en cada tránsito.

Es esencial respetar la intimidad de los ciudadanos europeos y estadounidenses a la hora de intercambiar datos personales de los pasajeros entre la UE y Estados Unidos, de conformidad con los criterios que pide el Parlamento Europeo en su Resolución de 5 de mayo de 2010. En concreto, toda transferencia de datos personales para fines de seguridad debe ir acompañada de salvaguardias para los ciudadanos de la UE, garantías de que se respetarán los procedimientos y los derechos de defensa, y que cumplirá con la legislación sobre protección de datos a nivel nacional y europeo. Además, deben establecerse urgentemente criterios mundiales sobre la protección de datos y de la vida privada.

Hay que celebrar asimismo la cooperación entre las autoridades de la UE y de Estados Unidos responsables de la seguridad aérea a todos los niveles. En este sentido, hay que subrayar la importancia de la lista negra europea de transportistas que no cumplen los requisitos necesarios, así como el sistema de Estados Unidos para controlar los criterios relativos a los transportistas. Ambas partes deberían compartir la información al respecto para asegurar que los criterios se refuerzan a nivel internacional.

Próximas etapas

Aunque el Acuerdo de segunda fase constituye un avance importante, no debe considerarse como la conclusión del proceso de establecer un mercado transatlántico de la aviación. El papel más destacado que se asigna al Comité Mixto significa que existe margen para mayores avances en cuanto a la cooperación y armonización de las normas. En concreto, debe animarse al Comité Mixto a elaborar propuestas adicionales para el reconocimiento mutuo de decisiones reguladoras en línea con los principios de la iniciativa de legislar mejor. Ello también podría contribuir a elevar la cooperación para el desarrollo de los sistemas de gestión del tráfico aéreo europeo y estadounidense (SESAR y NextGen), con vistas a lograr la interoperabilidad y la compatibilidad, así como a contribuir a la reducción del impacto sobre el medio ambiente.

La Comisión también debería asegurar que se informa plenamente al Parlamento y que se le consulta sobre el trabajo del Comité Mixto, dada la importancia de su trabajo para los ciudadanos y compañías europeas.

Al mismo tiempo, deberíamos reconocer que una serie de cuestiones siguen encontrándose al margen del ámbito de este Acuerdo, modificado por el nuevo Protocolo. Por ello, la Comisión debe proponerse negociar otra fase del presente Acuerdo que abarque las cuestiones siguientes:

- una mayor liberalización de los derechos de tráfico;
- nuevas oportunidades de inversión extranjera;
- repercusiones de las medidas medioambientales y de las restricciones en materia de infraestructuras en el ejercicio de los derechos de tráfico;
- una mejor coordinación de las políticas en materia de derechos de los pasajeros, a fin de garantizar el mayor nivel de protección posible para los pasajeros;

Son especialmente importantes unos criterios coherentes sobre los derechos de los pasajeros, incluidos los que sufren de movilidad reducida, para evitar que los pasajeros se vean sometidos a un trato incoherente durante lo que ellos consideran como un viaje único pero que implica segmentos que actualmente están sometidos a normas diferentes. Ello también solucionaría la cuestión de saber quién es el responsable en caso de que surjan problemas durante un viaje que implique cambios de avión en uno o más aeropuertos de enlace.

Un diálogo más sistemático y el intercambio de información entre el Parlamento Europeo y el Congreso de Estados Unidos, para debatir todos los asuntos pertinentes relativos a la política de aviación civil de la UE y de Estados Unidos, también podrían aportar una contribución importante para facilitar futuras negociaciones.

Conclusión

Aunque el ponente no considera perfecto este Acuerdo de segunda fase, contiene sin duda avances importantes. También evita el riesgo de que, a falta de dicho Acuerdo, alguien quiera aplicar la cláusula de suspensión. La suspensión podría causar que los pasajeros y las compañías europeas pierdan las ventajas importantes de que han gozado desde marzo de 2008. Por estas razones, el ponente recomienda que el Parlamento apruebe el Protocolo por el que se modifica el Acuerdo de transporte aéreo entre Estados Unidos y la UE.

RESULTADO DE LA VOTACIÓN FINAL EN COMISIÓN

Fecha de aprobación	28.2.2011
Resultado de la votación final	+: 23 -: 3 0: 0
Miembros presentes en la votación final	Georges Bach, Antonio Cancian, Saïd El Khadraoui, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Eva Lichtenberger, Hella Ranner, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Dirk Sterckx, Keith Taylor, Giommaria Uggias, Thomas Ulmer, Peter van Dalen, Artur Zasada, Roberts Zīle
Suplente(s) presente(s) en la votación final	Philip Bradbourn, Frieda Brepoels, Spyros Danellis, Ádám Kósa, Janusz Władysław Zemke
Suplente(s) (art. 187, apdo. 2) presente(s) en la votación final	Karin Kadenbach