



PARLAMENT EUROPEJSKI

2009 - 2014

Dokument z posiedzenia

A7-0298/2010

28.10.2010

ZALECENIE

w sprawie projektu decyzji Rady w sprawie zawarcia umowy dotyczącej bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego między Wspólnotą Europejską i Kanadą (06645/2010 – C7-0100/2010 – 2009/0156(NLE))

Komisja Transportu i Turystyki

Sprawozdawczyni: Silvia-Adriana Țicău

Objaśnienie używanych znaków

- * Procedura konsultacji
- *** Procedura zgody
- ***I Zwykła procedura ustawodawcza (pierwsze czytanie)
- ***II Zwykła procedura ustawodawcza (drugie czytanie)
- ***III Zwykła procedura ustawodawcza (trzecie czytanie)

(Wskazana procedura opiera się na podstawie prawnej zaproponowanej w projekcie aktu.)

SPIS TREŚCI

	Strona
PROJEKT REZOLUCJI LEGISLACYJNEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO	5
UZASADNIENIE	6
WYNIK GŁOSOWANIA KOŃCOWEGO W KOMISJI	9

PROJEKT REZOLUCJI LEGISLACYJNEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

**w sprawie projektu decyzji Rady w sprawie zawarcia umowy dotyczącej bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego między Wspólnotą Europejską i Kanadą
(06645/2010 – C7-0100/2010 – 2009/0156(NLE))**

(Zgoda)

Parlament Europejski,

- uwzględniając projekt decyzji Rady (06645/2010),
 - uwzględniając projekt umowy dotyczącej bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego pomiędzy Wspólnotą Europejską i Kanadą (15561/2008),
 - uwzględniając wniosek o wyrażenie zgody przedstawiony przez Radę na podstawie art. 100 ust. 2, art. 207 ust. 4, art. 218 ust. 8 akapit pierwszy oraz art. 218 ust. 6 akapit drugi lit. a) Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (C7-0100/2010),
 - uwzględniając art. 81 oraz art. 90 ust. 8 Regulaminu,
 - uwzględniając zalecenie Komisji Transportu i Turystyki (A7-0298/2010),
1. wyraża zgodę na zawarcie umowy;
 2. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie, Komisji oraz rządóm i parlamentóm państw członkowskich i Kanady.

UZASADNIENIE

Wstęp

Niniejsze zalecenie odnosi się do umowy dotyczącej bezpieczeństwa podpisanej w imieniu (ówczesnej) Wspólnoty Europejskiej w dniu 6 maja 2009 r. Umowa o transporcie lotniczym między UE a Kanadą, podpisana w dniach 17–18 grudnia 2009 r. i przewidująca utworzenie w pełni otwartej przestrzeni powietrznej między UE a Kanadą, będzie przedmiotem odrębnego zalecenia.

Tylko 6 państw członkowskich posiada obecnie umowy dwustronne z Kanadą odnoszące się do certyfikacji produktów. Umowy te wygasną, gdy w życie wejdzie umowa dotycząca bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego między UE a Kanadą (zwana dalej „umową”). Zważywszy, że usuwanie barier technicznych w handlu towarami leży w wyłącznej kompetencji Unii, umowa może zostać zawarta w drodze decyzji Rady. W przeciwieństwie do umowy o transporcie lotniczym nie podlega ona tymczasowemu stosowaniu i nie wymaga ratyfikowania przez państwa członkowskie.

Priorytetowe potraktowanie Kanady w związku z umową dotyczącą bezpieczeństwa lotniczego, uzupełniającą umowę o transporcie lotniczym, było właściwe, gdyż zarówno Europa, jak i Kanada znajdują się w światowej czołówce pod względem produkcji samolotów, silników i elektroniki lotniczej. Łączny eksport technologii w dziedzinie lotnictwa cywilnego przekracza 50 mld EUR, natomiast ogólna wartość europejskiego i kanadyjskiego handlu statkami powietrznymi i kosmicznymi oraz częściami do nich wyniosła ponad 49 mld EUR w 2008 r.

Traktat lizboński

Na mocy traktatu nicejskiego, który obowiązywał, gdy prowadzono negocjacje, umowy dotyczące międzynarodowego ruchu lotniczego wymagały konsultacji z Parlamentem. W traktacie lizbońskim, obowiązującym od dnia 1 grudnia 2009 r., zwiększono liczbę przypadków, w których do zawarcia umowy międzynarodowej potrzebna jest zgoda Parlamentu. Umowy dotyczące ruchu lotniczego zaliczają się obecnie do tej kategorii, ponieważ odnoszą się do dziedziny, do której stosuje się zwykłą procedurę ustawodawczą¹. Bieżące wnioski, których te zmiany dotyczą, zostały oficjalnie zmodyfikowane przez Komisję komunikatem pt. „Konsekwencje wejścia w życie traktatu lizbońskiego dla trwających międzyinstytucjonalnych procedur decyzyjnych”², opublikowanym w dniu 2 grudnia 2009 r.

Większa rola Parlamentu w ramach nowego traktatu wiąże się z odpowiednimi obowiązkami w zakresie ściślejszego monitorowania negocjacji, przy pełnym wykorzystaniu możliwości przewidzianych w art. 90 Regulaminu Parlamentu. Wyraźnie zaleca się, aby wszelkie problemy na tyle istotne, by mogły podważyć gotowość Parlamentu do wyrażenia zgody, były identyfikowane i rozpatrywane przez wszystkie strony na wczesnym etapie, a nie po zakończeniu negocjacji. Jednocześnie – wprawdzie z zadowoleniem przyjmuje się

¹ Artykuł 218 ust. 6 lit. a) pkt v) Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

² COM (2009) 665.

elastyczność pozwalającą na modyfikowanie umowy przez zmianę załączników, jednak należy przemyśleć, w jaki sposób można zapewnić bieżące informowanie Parlamentu o najistotniejszych zmianach.

Cele umowy

Podobnie jak w przypadku analogicznej umowy dotyczącej bezpieczeństwa lotniczego zawartej ze Stanami Zjednoczonymi główne cele określone w wytycznych negocjacyjnych to: ograniczenie do minimum powielania ocen, testów i kontroli (poza ocenami, testami i kontrolami wynikającymi ze znacznych różnic regulacyjnych) oraz sprawienie, aby UE i Kanada mogły wzajemnie polegać na swoich systemach certyfikacji. Osiągnięto by to, stopniowo zbliżając zbiory wymogów oraz procesy regulacyjne obu stron; prowadząc regularne konsultacje między stronami w celu stałej kontroli wydolności i potencjału organów regulacyjnych zaangażowanych we wdrażanie umowy; ustanawiając wspólną komisję, która proponowałaby rozwiązania dotyczące wszelkich problemów związanych z wdrażaniem umowy.

Treść umowy

Umowa jest ogólnie wzorowana na strukturze istniejących dwustronnych umów dotyczących bezpieczeństwa lotniczego między państwami członkowskimi a Kanadą. Podobnie jak one opiera się na wzajemnym zaufaniu do systemów oraz na porównywaniu różnic regulacyjnych. W rezultacie nakłada obowiązki i przewiduje metody współpracy, tak aby organ importujący mógł wydawać własny certyfikat dotyczący produktu, części lub urządzenia, nie powielając ocen przeprowadzonych przez organ eksportujący.

W załącznikach do umowy określono, w jaki sposób należy prowadzić tę współpracę i wzajemne uznawanie ustaleń certyfikacyjnych związanych ze zdatnością do lotu i obsługą techniczną. Pod tym względem umowa różni się od obowiązujących dwustronnych umów o bezpieczeństwie lotniczym. Treści wprowadzone w załącznikach do umowy są zazwyczaj ujęte w formie odrębnych ustaleń na szczeblu organu do spraw lotnictwa cywilnego, nieposiadających wiążącego charakteru traktatu. Umowa pozwala również na dodawanie załączników w celu dalszej poprawy jej funkcjonowania.

Co do obsługi technicznej – strona kanadyjska deklaruje wolę osiągnięcia pełnej wzajemnej uznawalności. Umowa przewiduje zatem, że zgodność z obowiązującymi przepisami jednej ze stron, w myśl wymogów określonych w odpowiednim załączniku, jest równoznaczna ze zgodnością z przepisami drugiej strony oraz że praktyki i procedury certyfikacyjne każdej ze stron skutkują równoważnymi dowodami zgodności. Licencje dla personelu obsługi technicznej również uznaje się za równoważne.

W celu zapewnienia trwałego wzajemnego zaufania do systemów umowa przewiduje wspólne inspekcje, badania, wymianę danych dotyczących bezpieczeństwa (informacje związane z inspekcjami samolotów i wypadkami) oraz ściślejszą współpracę regulacyjną i konsultacje o charakterze technicznym, tak aby problemy były rozwiązywane, zanim ewentualnie doprowadzą do sporu. Przewiduje też, że utworzona zostanie wspólna komisja i podkomisje do spraw takich jak certyfikacja związana ze zdatnością do lotu i obsługą techniczną. Istnieją również solidne środki ochronne, które ostatecznie umożliwiłyby obu stronom zawieszanie

uznawania ustaleń właściwego organu drugiej strony lub całkowite bądź częściowe wypowiedzenie umowy. Niemniej jednak cały system konsultacji, komisji i podkomisji ma zapewniać rozstrzygnięcie wszelkich kwestii spornych, zanim dojdzie do takiej sytuacji.

Podsumowanie

Przedsiębiorstwa europejskie i kanadyjskie zaoszczędzą miliony euro rocznie dzięki krótszym i prostszym, a tym samym mniej kosztownym procedurom regulującym zatwierdzanie produktów i wzajemne uznawanie ustaleń certyfikacyjnych. Ponadto umowa stanowi ewidentną korzyść dla Wspólnoty, gdyż wprowadzi wzajemną uznawalność ustaleń certyfikacyjnych we wszystkich dziedzinach związanych ze zdatnością do lotu we wszystkich państwach członkowskich.

Skorzystają również linie lotnicze, gdyż umowa przewiduje wspólne użytkowanie zatwierdzonych zakładów naprawczych i obiektów obsługi technicznej. Umowa nie tylko sprawi, że rynki kanadyjski i europejski staną się bardziej konkurencyjne – uczyni je również bezpieczniejszymi, gdyż nastąpi zbliżenie organów regulacyjnych i wykonawczych w celu współpracy we wszystkich sprawach związanych z certyfikacją, inspekcjami i egzekwowaniem przepisów z myślą o zapewnieniu najwyższego poziomu bezpieczeństwa lotów pasażerskich i towarowych. Umowa stanowi istotny krok naprzód pod względem tworzenia międzynarodowych standardów w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego i powinna posłużyć za punkt wyjścia w przyszłych negocjacjach z innymi znaczącymi producentami samolotów i wyposażenia.

W świetle powyższych uwag sprawozdawca proponuje, aby Parlament wyraził zgodę na zawarcie umowy. Zważywszy, że umowa może wejść w życie dopiero po jej zawarciu, byłoby bardzo wskazane, aby po podjęciu decyzji przez Parlament Rada niezwłocznie sfinalizowała odpowiednie procedury.

WYNIK GŁOSOWANIA KOŃCOWEGO W KOMISJI

Data przyjęcia	27.10.2010
Wynik głosowania końcowego	+: 30 -: 0 0: 0
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Jörg Leichtfried, Eva Lichtenberger, Gesine Meissner, Hella Ranner, Vilja Savisaar-Toomast, Brian Simpson, Keith Taylor, Giommara Uggias, Thomas Ulmer, Dominique Vlasto, Artur Zasada, Roberts Zīle
Zastępca(y) obecny(i) podczas głosowania końcowego	Philip Bradbourn, Tanja Fajon, Erminia Mazzoni, Jan Mulder, Ioan Mircea Pașcu, Dominique Riquet