P6_TA(2007)0071

Acuerdo de transporte aéreo CE/EE.UU.

Resolución legislativa del Parlamento Europeo, de 14 de marzo de 2007, 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

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), ("Acuerdo provisional de noviembre de 2005"),
- Visto el texto del nuevo proyecto de acuerdo que acordaron las delegaciones de la UE y los Estados Unidos el 2 de marzo de 2007 en Bruselas (en lo sucesivo "proyecto de acuerdo" de 2 de marzo de 2007"),
- Vista su Resolución, de 17 de enero de 2006, sobre el desarrollo de la política exterior comunitaria en el sector de la aviación¹,
- Visto el apartado 2 del artículo 103 de su Reglamento,
- A. Considerando que el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas 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 la conclusión de un acuerdo de transporte aéreo UE-EE.UU. es el mejor modo de garantizar 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 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 de forma menos estricta 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

B6-0077/2007 - 12/03/2007/ 1

¹ DO C 287 E de 24.11.2006, p. 84.

- recibidas desde el Congreso de los Estados Unidos,
- E. Considerando que esto condujo a una nueva ronda de negociaciones que resultaron en el proyecto de acuerdo, de 2 de marzo de 2007,
- F. Considerando que en un acuerdo de esta índole 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. Por tanto, acoge favorablemente el proyecto de acuerdo de 2 de marzo de 2007, como un paso importante para conseguir un mercado transatlántico de la aviación integrado que beneficiará a los consumidores;
- 3. Habría preferido la celebración de un acuerdo general equilibrado que englobara todos los aspectos de la apertura del mercado y la convergencia reglamentaria, en lugar de un enfoque por fases de acuerdos parciales;
- 4. Por tanto, acoge favorablemente el artículo 21 del proyecto de acuerdo de 2 de marzo de 2007, que contiene un programa y un calendario claro de negociaciones sobre un acuerdo de segunda fase, y que incluye disposiciones que permiten a las partes suspender derechos especificados en el acuerdo de primera fase, si 30 meses después del inicio de las negociaciones sobre un acuerdo de segunda fase, no se hubiera concluido dicho acuerdo:
- 5. Pide a los Ministros de Transporte que aprueben el proyecto de acuerdo de 2 de marzo de 2007 en la reunión del Consejo de los días 22 y 23 de marzo de 2007;

Apertura del mercado

- 6. 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 el control efectivo y las ayudas estatales;
- 7. Por tanto, acoge favorablemente, entre otras, las cláusulas del proyecto de acuerdo de 2 de marzo de 2007 relativas a la propiedad, la inversión y el control (Anexo 4), así como a la franquicia y las marcas (Anexo 5), y la apertura del programa «Fly America» a las compañías de la UE;
- 8. Deplora, sin embargo, que no se haya avanzado en el cabotaje y que la posibilidad de que las compañías de la UE ejerzan un control efectivo sobre una línea aérea de los Estados Unidos siga siendo limitada, incluso con la ampliación de las cláusulas relativas a la propiedad;
- 9. 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

- 10. Observa que el desarrollo de la convergencia reglamentaria sólo se aborda parcialmente en el proyecto de acuerdo de 2 de marzo de 2007 y que se deja en gran parte en manos del Comité Mixto;
- 11. Observa, además, que en la medida en que el proyecto de Acuerdo de 2 de marzo de 2007 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

- 12. 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 la UE y de los Estados Unidos como a nivel de los Estados miembros y los Estados, respectivamente;
- 13. 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, y pide a ambas partes que compartan información a este respecto;
- 14. 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;
- 15. Insta a la Comisión y a los Estados Unidos a que examinen 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;
- 16. 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 2003¹ y de 7 de septiembre de 2006²; subraya en este contexto la urgencia de alcanzar normas válidas a escala mundial sobre protección de datos e intimidad:
- 17. 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;

Medio ambiente

18. 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;

B6-0077/2007 - 12/03/2007/3

¹ DO C 61 E de 10.3.2004, p. 381.

² DO C 305 E de 14.12.2006, p. 250..

- 19. Observa que las disposiciones del artículo 15 del proyecto de Acuerdo de 2 de marzo de 2007 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;
- 20. 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;
- 21. 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 suficientes conversaciones con los Estados Unidos sobre la inclusión, para 2012, del tráfico aéreo transatlántico en el sistema europeo de comercialización de derechos de emisión:
- 22. 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;
- 23. Acoge favorablemente los apartados 34 y 35 del memorando de consultas adjunto al proyecto de acuerdo de 2 de marzo de 2007, en el que los Estados Unidos y la UE acuerdan trabajar conjuntamente en el marco de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y el G8 para reducir el ruido y las emisiones de los aviones; celebra la intención de las autoridades competentes de los Estados Unidos y de la UE de reforzar la cooperación técnica en los ámbitos de las ciencias del clima, la investigación y el desarrollo tecnológico, la eficiencia de los combustibles y la reducción de las emisiones en el transporte aéreo;

Política social

- 24. 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 con objeto de promover el entendimiento mutuo, la igualdad de condiciones y un alto nivel de las condiciones sociales;
- 25. Pide a la Comisión que abogue por que en cualquier posible 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 de 1980 sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales;
- 26. Insiste en que se ha de aplicar al personal contratado o empleado en los Estados miembros 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

- 27. Pide a la Comisión que garantice que se informará y consultará plenamente al Parlamento Europeo y a todas las partes interesadas, antes y durante las negociaciones de la segunda fase;
- 28. 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.;

o

0 0

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

B6-0077/2007 - 12/03/2007/5