

Споразумение между ЕС и САЩ в областта на въздухоплаването

Резолюция на Европейския парламент от 17 юни 2010 г. относно споразумението за въздушен транспорт между Европейския съюз и Съединените американски щати

Европейският парламент,

- като взе предвид текста на протокола за изменение на Споразумението за въздушен транспорт между Европейската общност и нейните държави-членки, от една страна, и Съединените американски щати, от друга страна, парафиран на 25 март 2010 г. („споразумение за втори етап“),
 - като взе предвид своята резолюция от 5 май 2010 г. относно започване на преговори за споразумение със Съединените американски щати, Австралия и Канада относно резервационните данни на пътниците (PNR)¹,
 - като взе предвид своята резолюция от 13 януари 2009 г. относно сътрудничеството в областта на безопасността на гражданското въздухоплаване²,
 - като взе предвид резолюциите си от 14 март и 11 октомври 2007 г. относно Споразумението за въздушен транспорт между Европейската общност и нейните държави-членки, от една страна, и Съединените американски щати, от друга страна³ („споразумение за първи етап“),
 - като взе предвид своята резолюция от 17 януари 2006 г. за разработване на програмата за външна политика на Общността в авиационната област⁴,
 - като взе предвид член 110, параграф 4 от своя правилник,
- А. като има предвид, че споразумението за първи етап, което започна временно да се прилага на 30 март 2008 г., съдържа клауза за временно прекратяване, която можеше да влезе в сила, ако няма споразумение за втори етап, сключено преди ноември 2010 г.,
- Б. като има предвид, че споразумението за първи етап беше само първа стъпка по посока на отварянето на авиационните пазари на ЕС и САЩ, ангажиращо категорично и двете страни да водят по-нататъшни преговори относно продължаването на предоставянето на открит достъп до пазари и увеличаването в максимална степен на ползите за потребители, авиолинии, работна сила и общности, както и да разглеждат въпроси, свързани с улесняването на инвестирането, за да се отразят по-удачно реалностите на световната авиационна промишленост, укрепването на трансатлантическата система на въздухоплаване и създаването на рамка, която да стимулира други страни да отворят собствените си пазари на въздухоплавателни услуги,

¹ Приети текстове, P7_TA(2010)0144.

² Приети текстове, P6_TA(2009)0001.

³ Приети текстове, P6_TA(2007)0071 и P6_TA(2007)0428.

⁴ ОВ С 287 Е, 24.11.2006 г., стр. 84.

- В. като има предвид, че преговорите, започнали през май 2008 г., доведоха до предварително споразумение на 25 март 2010 г.,
- Г. като има предвид, че отварянето на авиационните пазари на ЕС и САЩ, които, взети заедно, съставляват около 60% от световното въздушно движение, би било от полза за потребителите от двете страни на Атлантическия океан, би осигурило значителни икономически ползи и би спомогнало за създаване на работни места,

Общи принципи

1. Отбелязва предварителното споразумение от 25 март 2010 г., което би могло едновременно да укрепи напредъка по отношение на достъпа до пазари, включен в споразумението за първи етап, и да предостави засилено регулаторно сътрудничество;
2. Припомня, че различните аспекти на нормативна уредба в сферата на авиацията, в това число шумовите ограничения и ограниченията по отношение на нощните полети, следва да бъдат определени на местно равнище при пълно спазване на принципа на субсидиарност; изисква от Комисията да координира тези въпроси на европейско равнище, като взема предвид националното законодателство на държавите-членки, за да могат да бъдат продължени преговорите със САЩ и също така да бъдат решени други въпроси, свързани с тези проблеми, като например каботаж;

Отваряне на пазари

3. Отбелязва със съжаление липсата на значителен напредък по отношение на премахването на остарели нормативни ограничения в областта на чуждестранните инвестиции и счита, че това ще запази настоящите непропорционални ограничения по отношение на придобиване на собственост от чуждестранни лица и контрол в САЩ;
4. Припомня, че крайната цел на споразумението за въздушен транспорт между ЕС и САЩ е цялостното отваряне на пазара без каквито и да било ограничения от двете страни;
5. Отбелязва ограничения достъп, който превозвачите от ЕС ще получат до финансираната от правителството на САЩ транспорт (програмата „Флай Америка“), припомня, че националните правителства в ЕС не поставят подобни условия;

Сближаване на правните уредби, безопасност и сигурност

6. Насърчава смесената комисия да разработи допълнителни предложения за взаимно признаване на нормативни решения в съответствие с принципите за по-добро регулиране;
7. Отдава голямо значение на сътрудничеството при разработването на европейската и американската система за управление на въздушното движение („SESAR“ и „Next Gen“) с оглед постигане на оперативна съвместимост и съгласуваност, както и като принос за намаляване на въздействието върху околната среда;

8. Приветства сътрудничеството между компетентните органи в ЕС и САЩ в областта на авиационната безопасност на всички равнища;
9. Изказва съжаление, че не са предприети по-нататъшни мерки във връзка с чуждестранните ремонтни бази;
10. Отбелязва значението на европейския черен списък на превозвачите, които не отговарят на стандартите, и на американската система за контрол на стандартите за превоз, и призовава двете страни да си обменят информация в тази област;
11. Подчертава, че правото на личен живот на гражданите на Европа и САЩ следва да се зачита при обмяна на лични данни на пътниците между ЕС и САЩ, в съответствие с критериите, за които призовава Европейският парламент в своята резолюция от 5 май 2010 г.; в тази връзка подчертава неотложната необходимост от установяване на световни стандарти относно защитата на лични данни и правото на личен живот;
12. Подчертава, че Европейският съюз се основава на принципа на правовата държава и че всяко предаване на лични данни от ЕС и неговите държави-членки за целите на сигурността следва да се основава на международни споразумения със статут на законодателни актове, с цел да се осигурят необходимите предпазни мерки за гражданите на ЕС, да се спазят процесуалните гаранции и правата на защита и да се осигури съответствие със законодателството за защита на данните на национално и европейско равнище;
13. Подчертава важността на правната сигурност за гражданите и авиокомпаниите на ЕС и САЩ, както и необходимостта от хармонизирани стандарти за последните;
14. Отбелязва значението на консултациите и сътрудничеството по отношение на мерките за сигурност, но отправя предупреждение срещу прилагането на прекомерни или несъгласувани мерки, които не се основават на правилна оценка на риска;
15. Отново призовава Комисията и САЩ да преразгледат ефикасността на допълнителните мерки за сигурност, приети от 2001 г. насам, с цел да се премахнат припокриването и слабите звена във веригата на сигурността;
16. Застъпва идеята за „еднократна проверка за сигурност“, вместо за проверка на пътниците и багажите при всяко прекачване;

Околна среда

17. Признава, че авиационният сектор има няколко отрицателни последици за околната среда, по-конкретно като източник на шум и като сектор, допринасящ за изменението на климата, и че тези последици ще се увеличават с разрастването на авиацията;
18. Отбелязва, че общата декларация за сътрудничество в областта на околната среда е от изключително значение за преодоляването на въздействието на международното въздухоплаване върху околната среда, но изразява съжаление, че регламентът за схемата за търговия с емисии (СТЕ) не е част от предварителното споразумение;

изтъква, че ще трябва да се проведат допълнителни преговори със САЩ с оглед влизането в сила на СТЕ до 2012 г.;

19. Приветства постигнатата договореност за съвместна работа в рамките на Международната организация за гражданско въздухоплаване за намаляване на шума и емисиите от самолетите, както и намерението за засилване на техническото сътрудничество между ЕС и САЩ в областта на климатологията, научните изследвания и технологичното развитие, ефективността на горивата, намалението на емисиите от въздушния транспорт и обмена на най-добри практики в областта на понижаването на нивото на шума, като същевременно признава различията в местните условия;

Социална политика

20. Приветства факта, че споразумението признава значението на социалното измерение и отговорността, възложена на съвместния комитет, за наблюдение на социалните последици от споразумението и за предприемане на подходящи действия при необходимост;
21. Призовава Комисията да използва споразумението за насърчаване на спазването на съответното международно законодателство в областта на социалните права, по-конкретно трудовите стандарти, които са застъпени в основните конвенции на Международната организация на труда (МОТ 1930–1999 г.), насоките на ОИСР за многонационални предприятия (1976 г., преразгледани през 2000 г.) и Римската конвенция относно приложимото право при договорни задължения от 1980 г.;
22. Настоява спрямо служителите, които са наети и/или работят в държавите-членки, да се прилага законодателството на ЕС в социалната област, по-конкретно директивите относно допитването до и предоставянето на информация на служителите (2002/14/ЕО, 98/59/ЕО и 80/987/ЕИО), директивата относно организацията на работното време на мобилния персонал в гражданската авиация (2000/79/ЕО) и директивата относно командироването на работници в рамките на предоставянето на услуги (96/71/ЕО);

Действие на споразумението

23. Призовава Комисията да гарантира, че Европейският парламент е напълно информиран и консултиран относно работата на съвместния комитет както всички съответни заинтересовани страни;
24. Припомня, че след влизането в сила на Договора от Лисабон се изисква одобрението на Европейския парламент преди сключването на международно споразумение в области, за които се прилага обикновената законодателна процедура (член 218, параграф б);
25. Приветства идеята за организиране на редовни срещи между членовете на Европейския парламент и на Конгреса на САЩ с цел обсъждане на всички важни въпроси, касаещи политиката на ЕС и САЩ в областта на авиацията;
26. Призовава Европейската комисия да започне процес на преговори на трети етап с оглед включването на следните елементи до 31 декември 2013 г.:

- а) по-нататъшна либерализация на правата за въздушни превози;
- б) допълнителни възможности за чуждестранни инвестиции;
- в) въздействието на мерките за околната среда и инфраструктурните ограничения върху упражняването на правата за въздушни превози;
- г) по-добра координация на политиките относно правата на пътниците с цел осигуряване на възможно най-високо равнище на защита на пътниците;

o

o o

27. Възлага на своя председател да предаде настоящата резолюция на Съвета, на Комисията, на правителствата и парламентите на държавите-членки и на Конгреса на САЩ.