

## **Acordul aerian UE-SUA**

### **Rezoluția Parlamentului European din 17 iunie 2010 referitoare la Acordul UE-SUA privind transportul aerian**

*Parlamentul European,*

- având în vedere textul Protocolului de modificare a Acordului privind transportul aerian dintre Comunitatea Europeană și statele sale membre, pe de o parte, și Statele Unite ale Americii, pe de altă parte, semnat la 25 martie 2010 („acordul în a doua etapă”),
  - având în vedere Rezoluția sa din 5 mai 2010 referitoare la lansarea negocierilor pentru acordurile privind Registrul cu numele pasagerilor (PNR) cu Statele Unite ale Americii, Australia și Canada<sup>1</sup>,
  - având în vedere Rezoluția sa din 13 ianuarie 2009 referitoare la cooperarea în materie de reglementare a siguranței aviației civile<sup>2</sup>,
  - având în vedere Rezoluțiile sale din 14 martie și din 11 octombrie 2007 referitoare la încheierea Acordului CE-SUA privind transportul aerian<sup>3</sup> („acordul în prima etapă”),
  - având în vedere Rezoluția sa din 17 ianuarie 2006 referitoare la dezvoltarea agendei politicii externe comunitare în domeniul aviației<sup>4</sup>,
  - având în vedere articolul 110 alineatul (4) din Regulamentul său de procedură,
- A. întrucât acordul în prima etapă, care a intrat în vigoare cu titlu provizoriu la 30 martie 2008, conținea o clauză suspensivă care putea deveni aplicabilă dacă nu ar fi existat un acord în a doua etapă până în noiembrie 2010;
- B. întrucât acordul în prima etapă a reprezentat doar un prim pas în deschiderea piețelor transportului aerian ale UE și SUA, permițând ambelor părți să se angajeze ferm în negocieri suplimentare pentru a continua deschiderea accesului la piețe și a crește beneficiile consumatorilor, ale companiilor, ale angajaților și ale comunităților, precum și în abordarea unor aspecte precum încurajarea investițiilor, astfel încât să reflecte mai bine realitățile unei industrii aviatice globale, consolidarea sistemului de transport aerian transatlantic și constituirea unui cadru care va încuraja alte țări să își deschidă piețele de servicii de transport aerian;
- C. întrucât negocierile lansate în mai 2008 au condus la încheierea unui acord preliminar la 25 martie 2010;
- D. întrucât deschiderea piețelor transportului aerian ale UE și SUA, care împreună însumează aproximativ 60 % din totalul traficului aerian mondial, ar fi în beneficiul

---

<sup>1</sup> Texte adoptate, P7\_TA(2010)0144.

<sup>2</sup> Texte adoptate, P6\_TA(2009)0001.

<sup>3</sup> Texte adoptate, P6\_TA(2007)0071 și P6\_TA(2007)0428.

<sup>4</sup> JO C 287 E, 24.11.2006, p. 84.

consumatorilor de pe ambele părți ale Atlanticului, ar aduce beneficii economice substanțiale și ar crea locuri de muncă,

### ***Principii generale***

1. ia act de acordul preliminar din 25 martie 2010, care ar putea atât să consolideze progresele realizate în domeniul accesului la piețe, prezente în acordul în prima etapă, cât și să facă posibilă o cooperare consolidată în domeniul reglementării;
2. reamintește că diferitele aspecte ale reglementării sectorului aviației, inclusiv limitele de zgomot și restricțiile aplicabile zborurilor de noapte, ar trebui să fie determinate la nivel local, cu respectarea deplină a principiului subsidiarității; solicită Comisiei Europene să coordoneze aceste aspecte la nivel european, ținând seama de legislația națională a statelor membre, cu scopul de a continua negocierile cu SUA și de a soluționa, de asemenea, alte probleme conexe, cum ar fi cea a cabotajului;

### ***Deschiderea pieței***

3. regretă absența unor progrese substanțiale în eliminarea constrângerilor de reglementare depășite din domeniul investițiilor străine și consideră că acest lucru va determina menținerea actualelor restricții disproporționate în materie de proprietate străină și de control străin în SUA;
4. reamintește că obiectivul final al Acordului UE-SUA privind transportul aerian este deschiderea completă a piețelor fără nicio restricție de către ambele părți;
5. ia act de faptul că transportatorilor din UE li se va acorda un acces limitat la traficul finanțat de guvernul SUA (programul „Fly America”) și reamintește că guvernele naționale din UE nu aplică dispoziții similare;

### ***Convergența în materie de reglementare, securitatea și siguranța***

6. încurajează comitetul mixt să elaboreze propuneri suplimentare în vederea recunoașterii reciproce a deciziilor în materie de reglementare, în conformitate cu principiile unei mai bune reglementări;
7. acordă o importanță prioritară cooperării în domeniul dezvoltării sistemelor de gestionare a traficului aerian ale UE și SUA („SESAR” și „Next Gen”), pentru a asigura interoperabilitatea și compatibilitatea, precum și pentru a contribui la reducerea impactului asupra mediului;
8. salută cooperarea la toate nivelurile între autoritățile din UE și SUA în domeniul siguranței aviației;
9. regretă că nu s-au luat măsuri suplimentare în legătură cu aspectele legate de unitățile de reparații străine;
10. reafirmă importanța listei negre europene a transportatorilor care nu respectă normele de securitate și a sistemului SUA de monitorizare a respectării standardelor de către transportatori și invită ambele părți să facă schimb de informații în acest domeniu;
11. subliniază faptul că intimitatea cetățenilor europeni și americani ar trebui respectată

atunci când are loc un schimb de date personale ale pasagerilor între UE și SUA, în conformitate cu criteriile menționate de Parlamentul European în rezoluția sa din 5 mai 2010; subliniază, în această privință, că este urgent să se ajungă la standarde mondiale în ceea ce privește protecția datelor și intimitatea;

12. subliniază că Uniunea Europeană se bazează pe statul de drept și că toate transferurile de date cu caracter personal din UE și statele sale membre din motive de securitate ar trebui să aibă ca temelie acorduri internaționale cu statut de acte legislative, pentru a oferi cetățenilor UE garanțiile necesare, pentru a respecta garanțiile procedurale și drepturile de apărare și pentru a fi în conformitate cu legislația privind protecția datelor, la nivel național și european;
13. subliniază importanța certitudinii juridice pentru cetățenii și companiile aeriene din UE și SUA, precum și necesitatea unor standarde armonizate aplicabile companiilor aeriene;
14. constată importanța consultării și cooperării în ceea ce privește măsurile de securitate, însă descurajează adoptarea de măsuri excesive sau necoordonate care nu se bazează pe evaluarea corespunzătoare a riscurilor;
15. își reiterează invitația adresată Comisiei și SUA de a reexamina eficiența măsurilor suplimentare de securitate adoptate începând din 2001, pentru a elimina suprapunerile și lacunele din lanțul de securitate;
16. susține conceptul de „control de securitate unic”, care este preferabil verificării pasagerilor și a bagajelor la fiecare transfer;

### ***Mediul***

17. recunoaște că sectorul aviației are mai multe efecte negative asupra mediului, în special ca sursă de zgomot și ca factor care contribuie la schimbările climatice, precum și că aceste efecte se vor intensifica odată cu dezvoltarea aviației;
18. constată că declarația comună privind cooperarea în domeniul mediului este de o importanță crucială pentru abordarea impactului asupra mediului al aviației internaționale, însă regretă faptul că regulamentul privind sistemul de comercializare a cotelor de emisii (ETS) nu face parte din acordul preliminar; subliniază că vor fi necesare negocieri suplimentare cu SUA în vederea intrării în vigoare a sistemului ETS până în 2012;
19. salută acordul de colaborare în cadrul Organizației Internaționale a Aviației Civile în vederea reducerii zgomotului și a emisiilor aeronavelor și cu scopul de a consolida cooperarea tehnică dintre UE și SUA în domeniile cercetării științifice asupra climei, al cercetării și dezvoltării tehnologice, al eficienței combustibililor și al reducerii emisiilor în transportul aerian, precum și schimbul de bune practici în domeniul reducerii zgomotului, recunoscând în același timp diferențele dintre condițiile existente pe plan local;

### ***Politica socială***

20. salută faptul că acordul recunoaște importanța dimensiunii sociale, precum și responsabilitatea conferită comitetului mixt de a monitoriza efectele sociale ale acordului și de a elabora măsuri care să răspundă acestor efecte, dacă este necesar;

21. invită Comisia să folosească acordul pentru a promova respectarea legislației internaționale relevante privind drepturile sociale, în special a standardelor de muncă incluse în convențiile fundamentale ale Organizației Internaționale a Muncii (OIM 1930-1999), a Orientărilor OCDE pentru întreprinderile multinaționale (1976, revizuite în 2000) și a Convenției de la Roma privind legislația aplicabilă obligațiilor contractuale (1980);
22. insistă ca angajaților recrutați și/sau care lucrează în statele membre să li se aplice legislația socială a UE, în special Directivele privind informarea și consultarea lucrătorilor (2002/14/CE, 98/59/CE și 80/987/CEE), Directiva privind organizarea timpului de lucru al personalului mobil din aviația civilă (2000/79/CE) și Directiva privind detașarea lucrătorilor în cadrul prestării de servicii (96/71/CE);

### ***Funcționarea acordului***

23. invită Comisia să se asigure că Parlamentul European este informat și consultat pe deplin în legătură cu activitatea comitetului mixt, la fel ca și toate părțile interesate relevante;
24. reamintește că, în urma intrării în vigoare a Tratatului de la Lisabona, este necesară aprobarea Parlamentului European înaintea încheierii unui acord internațional într-un domeniu în care se aplică procedura legislativă ordinară (articolul 218 alineatul (6));
25. salută ideea organizării de reuniuni periodice între deputații în Parlamentul European și Congresul SUA, în vederea discutării tuturor chestiunilor relevante privind politica UE-SUA în domeniul aviației;
26. solicită Comisiei Europene să inițieze procesul negocierilor în a treia etapă, în vederea includerii, până la 31 decembrie 2013, a următoarelor elemente:
  - (a) continuarea liberalizării drepturilor de trafic;
  - (b) mai multe oportunități pentru investițiile străine;
  - (c) efectul măsurilor de protecție a mediului și al constrângerilor impuse de infrastructură asupra exercitării drepturilor de trafic;
  - (d) o mai bună coordonare a politicilor în materie de drepturi ale pasagerilor, în vederea asigurării unui nivel cât mai ridicat de protecție a pasagerilor;

o

o o

27. încredințează Președintelui sarcina de a transmite prezenta rezoluție Consiliului, Comisiei, guvernelor și parlamentelor statelor membre și Congresului SUA.