


Procédure file

Informations de base	
INI - Procédure d'initiative	2005/2084(INI)
Procédure terminée	
Développer l'agenda de la politique extérieure de l'aviation de la Communauté	
Sujet 3.20.01 Transport aérien de personnes et fret	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	TRAN Transports et tourisme	PSE EL KHADRAOUI Saïd	11/05/2005
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil Transports, télécommunications et énergie	Réunion 2671	Date 27/06/2005

Evénements clés			
11/03/2005	Publication du document de base non-législatif	COM(2005)0079	Résumé
09/06/2005	Annonce en plénière de la saisine de la commission		
27/06/2005	Adoption de résolution/conclusions par le Conseil		Résumé
22/11/2005	Vote en commission		Résumé
12/12/2005	Dépôt du rapport de la commission	A6-0403/2005	
17/01/2006	Résultat du vote au parlement		
17/01/2006	Débat en plénière		
17/01/2006	Décision du Parlement	T6-0006/2006	Résumé
17/01/2006	Fin de la procédure au Parlement		

Informations techniques	
Référence de procédure	2005/2084(INI)
Type de procédure	INI - Procédure d'initiative
Sous-type de procédure	Rapport d'initiative

Base juridique	Règlement du Parlement EP 54
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	TRAN/6/27986

Portail de documentation

Document de base non législatif	COM(2005)0079	11/03/2005	EC	Résumé
Pour information	SEC(2005)0336	11/03/2005	EC	
Amendements déposés en commission	PE362.868	19/10/2005	EP	
Rapport déposé de la commission, lecture unique	A6-0403/2005	12/12/2005	EP	
Texte adopté du Parlement, lecture unique	T6-0006/2006	17/01/2006	EP	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2006)0584	09/02/2006	EC	
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2006)0919	10/05/2006	EC	
Document de base non législatif	COM(2012)0556	27/09/2012	EC	Résumé

Développer l'agenda de la politique extérieure de l'aviation de la Communauté

OBJECTIF : développer l'agenda de la politique extérieure de l'aviation de la Communauté.

CONTENU : deux ans après les arrêts «Ciel ouvert» affirmant la compétence européenne sur certains aspects des accords aériens internationaux, la Commission présente une approche stratégique pour développer le volet externe du marché intérieur de l'aviation. Outre la mise en conformité des accords bilatéraux existants, par une complémentarité mieux exploitée entre les outils à disposition et une coordination active entre États membres et Commission, la feuille de route pour mettre en œuvre de la politique extérieure de l'aviation de la CE repose sur deux objectifs complémentaires :

1) réaliser à l'horizon 2010 d'un Espace aérien commun, qui comprenne la CE et l'ensemble des partenaires situés à ses frontières sud et est, et qui vise une intégration économique et réglementaire poussée des marchés aériens de cette zone. Cet espace devra disposer de règles communes en matière de sûreté et de sécurité et créera de nouvelles opportunités économiques dans toute la région. Sa création est également une contribution sectorielle à la politique de voisinage de l'Union européenne. À l'heure actuelle, la Commission négocie des accords aériens avec le Maroc et les pays des Balkans occidentaux.

2) lancer à court terme de négociations ciblées vers des accords globaux dans les grandes régions du monde, pour renforcer les perspectives de promotion de l'industrie européenne dans des conditions de concurrence équitables sur les marchés mondiaux les plus dynamiques, et contribuer à réformer l'aviation civile internationale.

Cet agenda implique plusieurs étapes à court terme:

- négocier à un rythme soutenu des accords horizontaux, complétant et accélérant la mise en conformité des accords existants avec le droit communautaire obtenue par les États membres dans leurs relations bilatérales ;

- ouvrir de nouvelles négociations vers des accords globaux, à commencer par des négociations avec la Russie et la Chine. 75% du trafic des passagers en provenance de la Russie se dirige vers l'Union européenne. La Chine, qui offre un important potentiel de croissance, est actuellement engagé dans une démarche progressive d'ouverture de son marché aérien ;

- réussir à conclure les accords en cours de négociation, en particulier avec les États-Unis. La création d'un espace aérien ouvert avec les États-Unis reste une priorité pour l'Europe vu l'importance du marché transatlantique.

L'agenda doit se développer en totale synergie avec la promotion d'un développement durable du secteur aérien. En agissant d'une seule voix, la Communauté sera la mieux placée pour s'attaquer aux effets négatifs de la croissance de l'aviation sur l'environnement, notamment en termes de changement climatique.

Développer l'agenda de la politique extérieure de l'aviation de la Communauté

Le Conseil a adopté des conclusions en réponse à la Communication de la Commission "Développer l'agenda de la politique extérieure de l'aviation de la Communauté" de mars 2005. La Commission a indiqué qu'elle s'associait aux conclusions du Conseil.

Le Conseil souscrit à l'approche de la communication qui donne un aperçu clair et cohérent de la manière dont la Commission conçoit l'évolution future de la politique extérieure de l'aviation de la Communauté et de ses priorités; il insiste sur la complémentarité essentielle des rôles que les États membres et la Communauté jouent dans les négociations avec les pays tiers.

- En ce qui concerne les accords bilatéraux entre États membres et pays tiers, le Conseil souligne que le système bilatéral d'accords entre

États membres et pays tiers demeurera, dans un premier temps, le principal fondement des relations internationales dans le secteur aérien. Toutefois, à la suite des arrêts "ciel ouvert" de la Cour de justice des CE du 5 novembre 2002, les États membres et la Commission doivent renforcer leur coopération et leur coordination dans la poursuite de l'objectif consistant à mettre tous les accords bilatéraux relatifs à des services aériens en conformité avec le droit communautaire. La Commission et les États membres sont invités à travailler de concert pour éviter toute interruption dans les accords bilatéraux entre États membres et pays tiers.

- Le Conseil se félicite des principes généraux qui sous-tendent la communication de la Commission pour ce qui est des accords globaux, et qui consistent à considérer que les accords d'espace aérien ouvert devraient poursuivre deux objectifs inséparables, à savoir, d'une part, l'ouverture des marchés créant de nouveaux débouchés économiques et de nouvelles possibilités d'investissement et, d'autre part, un processus de convergence réglementaire garantissant un cadre satisfaisant, avec des conditions de concurrence suffisamment justes et équitables. Dans l'intérêt des consommateurs, il souhaite que les États membres puissent continuer à négocier les droits de trafic et les questions commerciales correspondantes avec les pays tiers, parallèlement aux négociations menées au niveau communautaire, au cours de la période de transition. La Commission devrait veiller à ce que toutes les parties prenantes concernées, et notamment les entreprises de transport aérien européennes, soient pleinement informées et consultées.

- En ce qui concerne les mandats existants en vue d'accords ou de négociations d'ensemble entre la Communauté et les pays tiers, le Conseil invite la Commission à mener à bien, dans les meilleurs délais, les négociations actuelles avec les États-Unis en parvenant à un accord fructueux et mutuellement satisfaisant.

- Enfin en ce qui concerne l'avenir de la politique concernant les négociations au niveau communautaire avec les pays tiers, le Conseil souligne que, avant d'accorder des mandats de négociation en vue de tout nouvel accord global avec des pays tiers, il convient de faire clairement la preuve, dans chaque cas, de la valeur ajoutée qu'aurait un éventuel accord au niveau communautaire.

Le Conseil insiste également sur l'importance de parvenir, dans le cadre de l'adhésion de la Fédération de Russie à l'Organisation mondiale du commerce, à une solution sur la suppression progressive, avant le 31 décembre 2013, des paiements pour le survol de la Sibérie : confirmation de la suppression avant le 31 décembre 2013 de tous les paiements actuels ; réduction progressive des paiements au cours de la période de transition s'achevant en 2013 ; principe de l'absence de restrictions visant la fréquence des survols, ces éléments constituant une condition préalable à toute nouvelle avancée sur le dossier.

Développer l'agenda de la politique extérieure de l'aviation de la Communauté

La commission a adopté le rapport d'initiative rédigé par Saïd EL KHADRAOUI (PSE, BE) en réponse à la communication de la Commission «Développer l'agenda de la politique extérieure de l'aviation de la Communauté». Les députés insistent pour qu'une stratégie cohérente soit mise en place et considèrent les accords avec les États-Unis, la Russie et la Chine comme autant de «préalables». Bien que la conclusion d'accords communautaires dans le cadre du mandat «horizontal» soit préférable, ces derniers peuvent prendre plus de temps. Il faudrait par conséquent harmoniser les accords bilatéraux existants avec la réglementation communautaire le plus rapidement possible afin d'éviter toute incertitude juridique.

La commission souhaite que des «accords nouveaux et ambitieux» entre la Communauté et les pays tiers soient adoptés, qui doivent être équilibrés en termes d'accès au marché, et peuvent inclure des aspects tels que le cabotage, les droits d'établissement, la propriété et les contrôles ainsi que les aides d'État, mais seulement sur la base d'une stricte réciprocité. Lorsqu'un accord «à ciel ouvert» n'est pas possible, la prolongation des régimes bilatéraux existants doit leur être préférée et la Commission doit mettre au point, dans de tels cas, des mécanismes équitables et transparents pour la répartition des droits de trafic entre les États membres.

Le rapport reconnaît que les normes de sûreté et de sécurité sont d'une importance capitale pour les passagers, l'équipage et le secteur de l'aviation en général et souligne que l'UE peut jouer un «rôle de pionnière» dans l'application et le respect de normes internationalement reconnues au plan mondial. Il suggère que les accords conclus avec des pays tiers contiennent des références aux règlements de sécurité de l'OACI et de l'UE et que les États membres s'efforcent davantage d'aider les pays tiers, dont le niveau de sécurité n'est pas suffisant, à atteindre ce niveau.

En ce qui concerne l'environnement, les députés reconnaissent que le secteur de l'aviation a une série d'effets défavorables sur l'environnement, en particulier en tant que source de bruit et en tant que contributeur important au changement climatique, mais conviennent également que les aéroports et les transporteurs aériens ont déjà consenti et continueront à consentir des efforts significatifs pour réduire et éviter les nuisances sonores et la pollution due aux émissions. La commission attend l'adoption de mesures claires prévoyant une meilleure gestion du trafic aérien, ainsi que des «procédures opérationnelles et des aménagements infrastructurels» dans les aéroports, et espère également d'autres mesures, telles que l'intégration de l'aviation dans le système européen d'échange de quotas et l'égalité de traitement pour les transporteurs aériens, tant de l'Union européenne qu'extérieurs à l'Union.

Pour terminer, les députés exhortent la Commission à insister sur la nécessité d'inclure dans de nouveaux accords des références à la législation internationale pertinente en matière de droits sociaux, en particulier les conventions fondamentales de l'OIT, les principes directeurs de l'OCDE à l'intérieur des entreprises multinationales et la Convention de Rome sur la loi applicable aux contrats de 1980. Ils insistent pour que la législation sociale de l'UE soit appliquée aux personnels embauchés et/ou employés dans les États membres de l'UE.

Développer l'agenda de la politique extérieure de l'aviation de la Communauté

En adoptant le rapport d'initiative de M. Saïd EL KHADRAOUI (PSE, BE), le Parlement estime que la Communauté peut intervenir de tout son poids économique et politique dans la conclusion d'accords avec des pays tiers dans le secteur de l'aviation de manière à exclure toute discrimination entre les différentes compagnies aériennes de l'UE. Il insiste pour qu'une stratégie cohérente soit mise en place, en vue d'aboutir à une politique commune de la navigation aérienne et considère les accords avec les États-Unis, la Russie et la Chine comme autant de préalables. Il reconnaît qu'il faudrait harmoniser les accords bilatéraux existants avec la réglementation communautaire, sur la base de la

décision de la Cour de justice, que ce soit par une adaptation par les États membres eux-mêmes, soit par la conclusion d'accords communautaires dans le cadre du mandat "horizontal", en se fondant sur les connaissances et informations des États membres et autres parties intéressées. Les accords bilatéraux devraient être adoptés aussitôt que possible, pour éviter l'incertitude juridique.

Le Parlement est d'avis que la convergence réglementaire est particulièrement importante et représente le préalable à de tels accords, notamment les réglementations relatives à la sûreté, à la sécurité, à la concurrence, aux aides d'État et aux réglementations relatives à l'environnement et aux droits des travailleurs.

Les députés soulignent que les nouveaux accords doivent être équilibrés en termes d'accès au marché, et peuvent inclure des aspects tels que le cabotage, les droits d'établissement, la propriété et les contrôles des règles de la concurrence ainsi que les aides d'État, mais seulement sur la base d'une stricte réciprocité. Lorsqu'un accord "à ciel ouvert" n'est pas possible, la prolongation des régimes bilatéraux existants doit leur être préférée, à tout le moins comme solution temporaire. La Commission est invitée à mettre au point, dans de tels cas, des mécanismes équitables et transparents pour la répartition des droits de trafic entre les États membres.

Le Parlement estime que l'UE doit jouer un rôle de pionnière dans l'application et le respect de normes de sûreté et de sécurité internationalement reconnues au plan mondial. Il suggère dès lors que les accords conclus avec des pays tiers contiennent des références aux règlements de sécurité de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et de l'UE et que, à travers la coopération bilatérale et l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), les États membres s'efforcent davantage d'aider les pays tiers, dont le niveau de sécurité n'est pas suffisant, à atteindre ce niveau. Il demande à la Commission de présenter au plus tard pour la fin de l'année 2006 de meilleures procédures dans le cadre de la directive 2004/36/CE ("directive SAFA") pour le contrôle de la sécurité des aéronefs de pays tiers, et de présenter une proposition visant à élargir les compétences de l'AESA dans ce domaine.

En matière d'environnement, les députés attendent l'adoption de mesures claires prévoyant une meilleure gestion du trafic aérien, ainsi que des procédures opérationnelles et des aménagements infrastructurels dans les aéroports. Ils espèrent également d'autres mesures, telles que l'intégration de l'aviation dans le système européen d'échange de quotas et l'égalité de traitement pour les transporteurs aériens, tant de l'Union européenne qu'extérieurs à l'Union.

Enfin, les députés demandent à la Commission d'insister sur la nécessité d'inclure dans de nouveaux accords des références à la législation internationale pertinente en matière de droits sociaux, en particulier les normes de travail énoncées dans les conventions fondamentales de l'Organisation internationale du travail, les principes directeurs de l'OCDE à l'intérieur des entreprises multinationales et la Convention de Rome sur la loi applicable aux contrats (1980). Ils souhaitent que la législation sociale de la Communauté soit appliquée aux personnels embauchés et/ou employés dans les États membres de l'UE, en particulier les directives concernant la consultation et l'information des travailleurs (2002/14/CE, 98/59/CE et 80/987/CEE), la directive relative à l'aménagement du temps de travail du personnel mobile dans l'aviation civile (2000/79/CE) et la directive concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services (96/71/CE).