

Procédure file

Informations de base		
RSP - Résolutions d'actualité	2010/2724(RSP)	Procédure terminée
Résolution sur l'accord aérien UE-USA		
Sujet 3.20.15.02 Coopération et accords de transport aérien		
Zone géographique États-Unis		

Acteurs principaux	
Parlement européen	

Événements clés			
16/06/2010	Débat en plénière		
17/06/2010	Résultat du vote au parlement		
17/06/2010	Décision du Parlement	T7-0239/2010	Résumé
17/06/2010	Fin de la procédure au Parlement		

Informations techniques	
Référence de procédure	2010/2724(RSP)
Type de procédure	RSP - Résolutions d'actualité
Sous-type de procédure	Résolution sur déclaration
Base juridique	Règlement du Parlement EP 132-p2
Étape de la procédure	Procédure terminée

Portail de documentation					
Proposition de résolution		B7-0370/2010	16/06/2010	EP	
Proposition de résolution		B7-0371/2010	16/06/2010	EP	
Proposition de résolution		B7-0372/2010	16/06/2010	EP	
Proposition de résolution		B7-0373/2010	16/06/2010	EP	
Proposition de résolution		B7-0374/2010	16/06/2010	EP	
Proposition de résolution commune		RC-B7-0370/2010	16/06/2010		
Texte adopté du Parlement, lecture unique		T7-0239/2010	17/06/2010	EP	Résumé

Résolution sur l'accord aérien UE-USA

Le Parlement européen a adopté une résolution sur l'accord aérien UE-USA.

Le texte adopté en plénière avait été déposé en tant que résolution commune par les groupes PPE, S&D, ADLE, Verts/ALE et ECR.

La résolution précise que l'accord de première phase, entré en application provisoire le 30 mars 2008, n'était qu'une première étape dans l'ouverture des marchés européen et américain de l'aviation, engageant fermement les deux parties à approfondir les négociations sur la poursuite de l'ouverture de l'accès aux marchés. Les négociations lancées en mai 2008 ont débouché sur un accord préliminaire le 25 mars 2010 qui est susceptible à la fois de concrétiser les progrès faits en matière d'accès au marché par l'accord de première phase et d'assurer une coopération réglementaire renforcée.

Le Parlement rappelle que divers éléments de la réglementation aérienne, comme les limitations des nuisances sonores et des vols de nuit, doivent être définis au niveau local et dans le respect du principe de subsidiarité. Il invite la Commission à coordonner ces questions à l'échelle européenne, en tenant compte de la législation nationale des États membres, afin de poursuivre les négociations avec les États-Unis et de résoudre également d'autres problèmes connexes comme celui du cabotage.

Ouverture du marché : rappelant que l'objectif final de l'accord de transport aérien UE-États-Unis est l'ouverture totale du marché, le Parlement déplore l'absence de progrès notable sur la voie de la suppression des contraintes réglementaires obsolètes dans le domaine des investissements étrangers. Les députés relèvent par ailleurs que l'accès limité au trafic aérien financé par le gouvernement américain (programme «Fly America») dont bénéficieront les transporteurs aériens européens fait apparaître que les États membres de l'UE n'ont pas de programmes analogues.

Convergence réglementaire, sécurité et sûreté : le Parlement encourage le comité mixte à faire des propositions supplémentaires en vue de la reconnaissance réciproque des décisions réglementaires, tout en rappelant l'importance qu'il attache à la coopération dans le domaine du développement des systèmes européen et américain de gestion du trafic aérien (SESAR et Next Gen). Il regrette qu'il n'y ait pas eu de progrès sur les questions des ateliers de réparation à l'étranger.

Rappelant l'importance de la liste noire européenne des transporteurs ne répondant pas aux normes et du système utilisé par les États-Unis pour contrôler le respect des normes par les transporteurs, la résolution invite les deux parties à échanger des informations dans ce domaine.

Le Parlement demande que la vie privée des citoyens européens et américains soit respectée lors de l'échange entre l'Union européenne et les États-Unis de données à caractère personnel concernant des passagers, conformément aux critères formulés par le Parlement européen dans sa [résolution du 5 mai 2010](#). Il souligne à cet égard la nécessité pressante d'aboutir à des normes mondiales en matière de protection des données et de la vie privée. Tous les transferts de données personnelles à partir de l'Union européenne et ses États membres effectués pour des raisons de sécurité devraient reposer sur des accords internationaux ayant le statut d'actes législatifs, insiste la résolution.

Les députés soulignent l'importance de la sécurité juridique pour les citoyens et les compagnies aériennes de l'Union européenne et des États-Unis, ainsi que la nécessité d'établir des normes harmonisées applicables à ces dernières. Ils se prononcent en faveur du concept de « contrôle de sûreté unique », en vertu duquel les passagers et les bagages ne subissent pas un contrôle à chaque transit.

Environnement : le Parlement reconnaît que le secteur de l'aviation entraîne toute une série d'effets défavorables sur l'environnement, notamment en étant à l'origine de nuisances sonores et en contribuant aux changements climatiques, et que ces effets s'accroîtront avec la croissance du secteur. Il regrette que le règlement sur le SCEQE ne fasse pas partie de l'accord préliminaire et souligne que de nouveaux pourparlers s'imposent avec les États-Unis en vue de l'entrée en vigueur du SCEQE en 2012.

Les députés se félicitent de la décision de collaborer dans le cadre de l'Organisation de l'aviation civile internationale afin de réduire les nuisances sonores et les émissions des aéronefs ainsi que de l'intention de renforcer la coopération technique entre les États-Unis et l'Union européenne en matière de recherche scientifique sur le climat, de recherche et développement technologique, d'économies de carburant et de réduction des émissions dans le transport aérien, ainsi que d'échange de bonnes pratiques pour la réduction des nuisances sonores, tout en tenant compte des différences entre situations locales.

Politique sociale : les députés se félicitent du fait que l'accord reconnaisse l'importance de la dimension sociale. La Commission est invitée à utiliser l'accord pour encourager le respect des législations internationales en matière de droits sociaux, en particulier les normes de travail consacrées par les conventions fondamentales de l'Organisation internationale du travail (OIT 1930-1999), les principes directeurs de l'OCDE à l'intention des entreprises multinationales (1976, révision 2000) et la Convention de Rome de 1980 sur la loi applicable aux obligations contractuelles.

Les députés insistent pour que la législation sociale européenne soit appliquée aux salariés engagés et/ou travaillant dans les États membres, notamment les directives concernant la consultation et l'information des travailleurs, la directive relative à l'aménagement du temps de travail du personnel mobile dans l'aviation civile et la directive concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services.

Fonctionnement de l'accord : le Parlement invite la Commission à veiller à ce que le Parlement européen soit pleinement informé et consulté sur les travaux du comité mixte, au même titre que toutes les parties intéressées. La Commission est invitée à entamer la troisième phase des négociations en prévoyant d'y inclure, d'ici au 31 décembre 2013, les points suivants:

- libéralisation accrue des droits de trafic;
- renforcement des possibilités d'investissements étrangers;
- incidence des mesures de protection de l'environnement et des contraintes en matière d'infrastructures sur l'exercice des droits de trafic;
- amélioration de la coordination des dispositifs concernant les droits des passagers afin d'assurer le niveau de protection des passagers le plus élevé possible.