

Jeudi 17 juin 2010

41. regrette que la capacité administrative dans le secteur environnemental reste faible et limitée; réclame à cet égard l'adoption d'une loi environnementale globale au niveau national qui assure une protection harmonisée de l'environnement, et la création d'une agence nationale de l'environnement;

42. invite les autorités bosniaques à adopter la loi sur l'assurance santé au niveau national afin d'harmoniser et d'améliorer la qualité des soins de santé et de permettre à la population d'obtenir des soins médicaux satisfaisants sur l'ensemble du territoire de Bosnie-et-Herzégovine, quel que soit le lieu de résidence ou d'emploi;

Coopération régionale

43. souligne l'importance de la coopération régionale et de relations de bon voisinage et estime qu'elles constituent un élément capital du processus de réconciliation par le renforcement des contacts interpersonnels entre les populations; souligne le rôle capital des acteurs de la société civile pour renforcer la coopération régionale dans les domaines social et politique; invite les autorités bosniaques à apporter une solution assurant la mobilité régionale des citoyens du Kosovo et leur permettant de se rendre en Bosnie-et-Herzégovine;

44. salue les récentes déclarations du président croate, qui a demandé pardon pour les politiques menées par la Croatie en Bosnie-et-Herzégovine dans les années 1990 et a rendu hommage aux victimes de chaque communauté; considère ce geste comme une démarche importante dans la promotion de la réconciliation ethnique entre les nations des Balkans; invite les autres pays limitrophes de la Bosnie-et-Herzégovine à suivre cet exemple;

45. quater. invite la Croatie et la Bosnie-et-Herzégovine à parvenir à une solution négociée en ce qui concerne les projets de construction croates pour le pont de Pelješac, auxquels la Bosnie-et-Herzégovine est opposée; s'inquiète de ce que le premier ministre croate ait récemment annoncé que la Croatie demanderait peut-être des fonds européens pour accélérer les travaux de construction controversés sur ce pont; souligne que ce projet pourrait nuire au développement futur du port bosnien de Neum et suscite des inquiétudes en ce qui concerne l'écologie dans les deux pays;

46. fait observer qu'une stabilité durable et la coopération régionale dans les Balkans occidentaux et dans l'ensemble de l'UE ne peuvent être envisagées aussi longtemps que persiste le blocage politique en Bosnie-et-Herzégovine;

47. salue la participation active de la Bosnie-et-Herzégovine à la coopération régionale, plus précisément par la signature, avec la Croatie et la Serbie, des accords d'entraide judiciaire internationale en matière pénale et civile, ce qui permettra l'exécution des sanctions pénales à l'encontre des personnes qui ont été condamnées dans un pays signataire et ont ensuite pris la fuite vers un autre de ces pays;

*

* *

48. charge son Président de transmettre la présente résolution à la vice-présidente/haute représentante, au Conseil, à la Commission ainsi qu'aux gouvernements et parlements de la Bosnie-et-Herzégovine et à ses entités.

Accord aérien UE-USA

P7_TA(2010)0239

Résolution du Parlement européen du 17 juin 2010 sur l'accord aérien UE-USA

(2011/C 236 E/20)

Le Parlement européen,

— vu le texte du protocole modifiant l'accord sur les services aériens entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et les États-Unis d'Amérique, d'autre part, paraphé le 25 mars 2010 («l'accord de seconde phase»),

Jeudi 17 juin 2010

- vu sa résolution du 5 mai 2010 sur le lancement des négociations sur les accords relatifs aux données des passagers aériens (PNR) avec les États-Unis, l'Australie et le Canada ⁽¹⁾,
 - vu sa résolution législative du 13 janvier 2009 sur la coopération dans le domaine de la réglementation de la sécurité de l'aviation civile ⁽²⁾,
 - vu ses résolutions du 14 mars et du 11 octobre 2007 sur l'accord CE-États-Unis sur les services aériens ⁽³⁾ («l'accord de première phase»),
 - vu sa résolution du 17 janvier 2006 sur le développement de l'agenda de la politique extérieure de l'aviation de la Communauté ⁽⁴⁾,
 - vu l'article 110, paragraphe 4, de son règlement,
- A. considérant que l'accord de première phase, entré en application provisoire le 30 mars 2008, contenait une clause suspensive qui pouvait être activée si un accord de deuxième phase n'était pas conclu avant novembre 2010,
- B. considérant que l'accord de première phase 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 dans l'intérêt des consommateurs, des compagnies aériennes, des travailleurs et des collectivités et sur certaines questions en suspens comme la facilitation des investissements afin de mieux traduire les réalités d'une industrie mondiale de l'aviation, le renforcement du réseau de transport aérien transatlantique et la création d'un cadre susceptible d'encourager d'autres pays à ouvrir leur propre marché des services aériens,
- C. considérant que les négociations lancées en mai 2008 ont débouché sur un accord préliminaire le 25 mars 2010,
- D. considérant que l'ouverture des marchés européen et américain de l'aviation, qui ensemble représentent environ 60 % du trafic aérien mondial, profitera aux consommateurs des deux côtés de l'Atlantique, apportera des avantages économiques importants et créera des emplois,

Principes généraux

1. prend acte de l'accord préliminaire du 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;
2. 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; 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

3. constate, en le regrettant, qu'il n'y a pas eu de progrès notable sur la voie de la suppression des contraintes réglementaires obsolètes dans le domaine des investissements étrangers et estime que, de ce fait, le déséquilibre actuel des restrictions à la propriété et à la prise de participations majoritaires par des étrangers aux États-Unis perdurera;
4. rappelle que l'objectif final de l'accord de transport aérien UE-États-Unis est l'ouverture totale du marché sans aucune restriction de la part de chacune des parties;
5. relève 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;

⁽¹⁾ Textes adoptés de cette date, P7_TA(2010)0144.

⁽²⁾ Textes adoptés de cette date, P6_TA(2009)0001.

⁽³⁾ Textes adoptés de ces dates, P6_TA(2007)0071 et P6_TA(2007)0428.

⁽⁴⁾ JO C 287 E du 24.11.2006, p. 84.

Jeudi 17 juin 2010

Convergence réglementaire, sécurité et sûreté

6. encourage le comité mixte à faire des propositions supplémentaires en vue de la reconnaissance réciproque des décisions réglementaires, conformément aux principes du programme Mieux légiférer;
7. attache une grande importance à la coopération dans le domaine du développement des systèmes européen et américain de gestion du trafic aérien («SESAR» et «Next Gen») en vue d'assurer l'interopérabilité et la compatibilité et de réduire les incidences sur l'environnement;
8. se félicite de la coopération entre les autorités européennes et américaines en charge de la sécurité aérienne à tous les niveaux;
9. regrette qu'il n'y ait pas eu de progrès sur les questions des ateliers de réparation à l'étranger;
10. rappelle 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, et invite les deux parties à échanger des informations dans ce domaine;
11. souligne que la vie privée des citoyens européens et américains doit être 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; souligne à cet égard la nécessité pressante d'aboutir à des normes mondiales en matière de protection des données et de la vie privée;
12. souligne que l'Union européenne est fondée sur l'état de droit et que 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, afin que les citoyens de l'Union européenne jouissent de garanties suffisantes, respecter les garanties procédurales et les droits reconnus par la loi, et se conformer à la législation relative à la protection des données aux niveaux national et européen;
13. souligne 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;
14. rappelle l'importance de la consultation et de la coopération au sujet des mesures de sécurité et met en garde contre les mesures excessives ou adoptées en ordre dispersé qui ne reposeraient pas sur une évaluation sérieuse des risques;
15. demande une nouvelle fois à Commission et aux États-Unis d'examiner l'efficacité des mesures supplémentaires de sécurité adoptées depuis 2001 afin de remédier aux doubles emplois et aux lacunes constatés dans la chaîne de sécurité;
16. se prononce 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

17. 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;
18. relève que la déclaration commune sur la coopération en matière d'environnement revêt une importance cruciale en visant les incidences de l'aviation internationale sur l'environnement; regrette néanmoins que le règlement sur le SCEQE ne fasse pas partie de l'accord préliminaire; souligne que de nouveaux pourparlers s'imposent avec les États-Unis en vue de l'entrée en vigueur du SCEQE en 2012;
19. se félicite 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;

Jeudi 17 juin 2010

Politique sociale

20. se félicite du fait que l'accord reconnaisse l'importance de la dimension sociale et que le comité mixte soit chargé d'observer les incidences sociales de l'accord et de concevoir, si nécessaire, des parades;

21. invite la Commission 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;

22. insiste 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 (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);

Fonctionnement de l'accord

23. 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;

24. rappelle que, depuis l'entrée en vigueur du traité de Lisbonne, la conclusion d'un accord international relevant de la procédure législative ordinaire suppose l'approbation préalable du Parlement européen (article 218, paragraphe 6);

25. approuve l'idée d'organiser régulièrement des réunions entre les députés au Parlement européen et le Congrès des États-Unis en vue d'étudier toutes les questions ayant trait à l'accord entre l'Union européenne et les États-Unis dans le secteur de l'aviation;

26. invite la Commission à entamer la troisième phase des négociations en prévoyant d'y inclure, d'ici au 31 décembre 2013, les points suivants:

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

*

* *

27. charge son Président de transmettre la présente résolution au Conseil, à la Commission, aux gouvernements et aux parlements des États membres ainsi qu'au Congrès des États-Unis d'Amérique.
