

Wtorek, 17 stycznia 2006 r.

56. ubolewa nad brakiem możliwych do ustalenia wyników osiągniętych dotychczas na płaszczyźnie europejskiej przez istniejące agencje i organizacje, zwłaszcza nad ograniczoną wymianą informacji pomiędzy Państwami Członkowskimi a Europolem, który jest głównym europejskim instrumentem zwalczania handlu ludźmi w świetle art. 2 ust. 2 Konwencji o Europolu<sup>(1)</sup>, Traktatu o UE, konkluzji Prezydencji na szczycie Rady UE w Tampere i Programu Haskiego; ubolewa ponadto nad faktem, że pośród swoich licznych analiz konkretnych przestępstw, Europol przedłożył dotychczas tylko jeden dokument analityczny w tym zakresie;

57. podkreśla, że Europol powinien bardziej skupić się na zwalczaniu handlu ludźmi; nalega, na takie wykorzystanie zasobów finansowych i ludzkich Europolu, aby był on bardziej skuteczny w zapobieganiu handlowi, w szczególności handlowi kobietami i dziećmi oraz zwalczaniu międzynarodowej przestępczości zorganizowanej na wielką skalę;

58. podkreśla znaczenie nawiązania ścisłej współpracy między służbami Europolu a ich właściwymi odpowiednikami na poziomie międzynarodowym w zwalczaniu handlu, a w szczególności w zakresie wymiany informacji na temat organizacji przestępczych, szlaków handlowych i tożsamości handlarzy, w celu zwiększenia skuteczności ścigania;

59. wzywa Komisję do przedstawienia corocznego podsumowania działań przeprowadzonych przez każde Państwo Członkowskie, obejmującego ocenę wdrożenia i egzekwowania ustawodawstw przeciwdziałających handlowi ludźmi;

60. wzywa Komisję i Radę do zapewnienia koordynacji i podejmowania spójnych działań w ramach różnych organizacji międzynarodowych, takich jak Organizacja Narodów Zjednoczonych, Rada Europy, Organizacja Bezpieczeństwa i Współpracy w Europie, proces rewizji dokumentu pekińskiego, pakt stabilizacji Europy Południowej i G8;

61. wzywa Państwa Członkowskie do wdrażania programów współpracy środowisk lokalnych ze służbami odpowiedzialnymi za bezpieczeństwo w regionach o najwyższym stopniu bezrobocia w celu zapobiegania handlowi ludźmi

62. zobowiązuje swojego Przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie, Komisji oraz rządóm i parlamentóm Państw Członkowskich, krajów akcesyjnych i kandydujących.

---

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 316 z 27.11.1995, str. 2.

**P6\_TA(2006)0006**

## **Wspólnotowa polityka zewnętrzna w zakresie lotnictwa**

### **Rezolucja Parlamentu Europejskiego w sprawie rozwoju wspólnotowej polityki zewnętrznej w zakresie lotnictwa (2005/2084(INI))**

*Parlament Europejski,*

— uwzględniając komunikat Komisji „Rozwój polityki zewnętrznej w zakresie lotnictwa wspólnotowego” (COM(2005)0079),

— uwzględniając konkluzje Rady z dnia 27 czerwca 2005 r. w sprawie „Rozwoju polityki zewnętrznej w zakresie lotnictwa wspólnotowego”<sup>(1)</sup>,

— uwzględniając art. 45 Regulaminu,

— uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki (A6-0403/2005),

---

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 173 z 13.7.2005, str. 1.

Wtorek, 17 stycznia 2006 r.

- A. mając na uwadze ciągle wzrastający potencjał przemysłu lotniczego, tak w Europie, jak i poza nią,
- B. mając na uwadze wyrok Trybunału Sprawiedliwości, zgodnie z którym część obowiązujących dwustronnych umów lotniczych, zawartych między Państwami Członkowskimi, jest sprzeczna z zasadami prawa wspólnotowego i dlatego powinna zostać poddana rewizji,
- C. mając na uwadze fakt, że przy zawieraniu lotniczych umów z państwami trzecimi Wspólnota może w pełni wykorzystać swój ekonomiczny i polityczny wpływ w celu uniknięcia wzajemnej dyskryminacji pomiędzy przewoźnikami UE,
- D. mając na uwadze, że zbieżność przepisów jest szczególnie istotna jako warunek wstępny zawarcia takich umów, zwłaszcza uregulowań dotyczących bezpieczeństwa, pewności, konkurencyjności, pomocy państwa, środowiska naturalnego oraz praw socjalnych pracowników,
- E. mając na uwadze, że przy negocjowaniu tych umów, Komisja powinna wykorzystywać doświadczenie i informacje Państw Członkowskich oraz innych zainteresowanych stron, a także powinna włączyć je w ten proces przed, w trakcie i po negocjacjach z krajami trzecimi,

### *Zasady ogólne*

1. uznaje globalny charakter, znaczenie ekonomiczne oraz postępujący rozwój sektora lotniczego, a także potrzebę zrównoważenia oddziaływania jego rozwoju na zarządzanie komunikacją lotniczą, bezpieczeństwo i środowisko naturalne, a tym samym potrzebę opracowania wspólnej zewnętrznej polityki w zakresie lotnictwa;
2. podkreśla, że konieczne jest przyjęcie spójnej strategii w celu stworzenia wspólnej polityki zewnętrznej w zakresie lotnictwa i uważa umowy zawarte odpowiednio ze Stanami Zjednoczonymi, Rosją i Chinami za warunek wstępny,
3. uznaje, że należy tego dokonać poprzez dostosowanie istniejących umów dwustronnych do prawa wspólnotowego, w oparciu o orzecznictwo Trybunału Sprawiedliwości, poprzez samodzielne dostosowanie przez same Państwa Członkowskie lub najlepiej poprzez zawarcie ze Wspólnotą umów w ramach tzw. „ogólnego upoważnienia”, w oparciu o doświadczenie i informacje Państw Członkowskich i innych zainteresowanych stron;
4. podkreśla, że należy unikać stwarzania Państwom Członkowskim przeszkód w negocjacjach podczas aktywnego negocjowania umów wspólnotowych;
5. podkreśla, że dwustronne umowy powinny zostać przyjęte jak najszybciej, w celu uniknięcia niepewności prawnej;
6. przypomina, że podejmowanie jakichkolwiek negocjacji umów wspólnotowych, które ze względu na swój charakter trwają dłużej niż negocjacje horyzontalne, może być jedynie uzasadnione, jeżeli istnieje jasna i spójna strategia negocjacyjna;
7. uznaje, że takie podejście można uzupełnić jeszcze bardziej zasadniczą zmianą w zewnętrznej polityce w zakresie lotnictwa, co zapewni korzyści konsumentom w Europie i przemyślowi UE poprzez zawarcie nowych i ambitnych umów pomiędzy Wspólnotą i państwami trzecimi;
8. uważa, że w przypadku przedłużających się negocjacji, jeżeli państwa partnerskie utrzymują podejście protekcjonistyczne, rozwiązaniem może być dwustronna koordynacja praw ruchu lotniczego;
9. w pełni popiera zasadę podwójnego i niepodzielnego programu takich negocjacji, łączącą otwarcie rynków ze zbieżnością przepisów;

Wtorek, 17 stycznia 2006 r.

### **Otwarcie rynków**

10. podkreśla, że nowe umowy powinno się wyważyć pod względem dostępu do rynku oraz że powinny one obejmować takie kwestie, jak żegluga przybrzeżna, prawo do podjęcia działalności gospodarczej, prawo własności, kontrola, reguły konkurencji oraz do pomocy państwa, ale wyłącznie na zasadzie ścisłej wzajemności;
11. uznaje jednakże, że mimo iż zawarcie umów o otwartej przestrzeni powietrznej jest pożądane, nie zawsze będzie to możliwe;
12. stwierdza, że w przypadku, gdy zawarcie umowy o otwartej przestrzeni powietrznej nie jest możliwe, należy utrzymać dotychczasowe uregulowania dwustronne, traktując je jednakże jako rozwiązanie tymczasowe;
13. wzywa Komisję do opracowania w takich przypadkach sprawiedliwych i przejrzystych mechanizmów w zakresie rozdzielania praw ruchu lotniczego pomiędzy Państwami Członkowskimi;
14. wzywa do przyjęcia realistycznego programu negocjacji, wybierając do negocjacji kraje na podstawie jasnych i racjonalnych kryteriów oraz analizy ich sytuacji gospodarczej i legislacyjnej;
15. sugeruje, aby kryteria te zawierały zarówno aspekty ekonomiczne, przy czym pierwszeństwo należy przyznać krajom o istotnym znaczeniu dla europejskiego rynku, w szczególności Stanom Zjednoczonym, Rosji i Chinom, a także aspekty geograficzne, gdzie pierwszeństwo należy przyznać krajom położonym w pobliżu Europy, w celu rozciągnięcia wspólnej europejskiej przestrzeni powietrznej lub wdrożenia nowej polityki sąsiedztwa;

### **Konwergencja przepisów prawnych**

16. podkreśla, że otwarciu rynków zawsze musi towarzyszyć konwergencja przepisów prawnych oraz że poziom liberalizacji powinien być powiązany ze stopniem, w jakim osiągnięto zrównanie warunków;

### **Bezpieczeństwo**

17. uznaje znaczenie standardów bezpieczeństwa dla pasażerów, załogi oraz ogólnie dla całego sektora lotnictwa oraz fakt, że standardy krajów trzecich nie zawsze mogą osiągać poziom norm obowiązujących w Unii Europejskiej; uważa, że UE mogłaby odegrać pionierską rolę we wdrażaniu i utrzymywaniu międzynarodowych standardów na ogólnosiwiatową skalę;
18. sugeruje zatem, aby w umowach z krajami trzecimi dokonywano odniesień do przepisów bezpieczeństwa Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego i UE oraz aby Państwa Członkowskie wzmocniły swoje wysiłki, poprzez współpracę dwustronną i Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego, w celu pomocy państwom trzecim, które nie zapewniają odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa, w jego osiągnięciu;
19. zwraca się do Komisji, w celu szybkiej poprawy bezpieczeństwa, o przedstawienie do końca 2006 r. skuteczniejszych procedur dotyczących kontroli bezpieczeństwa samolotów przewoźników z państw trzecich w ramach dyrektywy 2004/36/WE<sup>(1)</sup> (tzw. „dyrektywa SAFA”);
20. wzywa Komisję o przedłożenie wniosku w sprawie rozszerzenia zakresu kompetencji Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego w tym obszarze;
21. podkreśla wagę rozwoju wspólnotowej polityki bezpieczeństwa w sektorze transportu, którą powinno się włączyć w programy negocjacji umów lotniczych;

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 143 z 30.4.2004, str. 76.

Wtorek, 17 stycznia 2006 r.

**Środowisko naturalne**

22. uznaje, że sektor lotnictwa wpływa negatywnie na środowisko naturalne, w szczególności jako źródło hałasu oraz poprzez znaczące przyczynianie się do zmian klimatycznych; zauważa jednakże, że lotniska i przewoźnicy podjęli już i wciąż będą podejmować znaczny wysiłek w celu obniżenia i zapobieżenia hałasowi i emisji zanieczyszczeń;

23. z zadowoleniem przyjmuje w tym względzie komunikat Komisji w sprawie możliwych środków ograniczenia oddziaływania sektora lotniczego na zmiany klimatyczne (COM(2005)0459) i oczekuje na przyjęcie jasnej polityki dotyczącej lepszego zarządzania transportem powietrznym, procedur operacyjnych i infrastruktury lotnisk; oczekuje również na podjęcie innych działań, takich jak włączenie lotnictwa do europejskiego systemu handlu uprawnieniami do emisji, w którym przewoźnicy z UE i spoza UE będą tak samo traktowani;

**Aspekt społeczny**

24. ponagla zatem Komisję, aby domagała się wprowadzenia do nowych umów odniesienia do odpowiedniego ustawodawstwa międzynarodowego w zakresie praw społecznych, zwłaszcza standardów pracy zawartych w Podstawowych Konwencjach Międzynarodowej Organizacji Pracy (ILO 1930-1999), wytycznych OECD dla przedsiębiorstw międzynarodowych (1976, zmienione w 2000) oraz Konwencji rzymskiej o prawie właściwym dla zobowiązań umownych (1980);

25. nalega, aby prawodawstwo socjalne Wspólnoty, w szczególności dyrektywy w sprawie informowania i przeprowadzania konsultacji z pracownikami (2002/14/WE, 98/59/WE oraz 80/987/EWG), dyrektywa w sprawie organizacji czasu pracy personelu pokładowego w lotnictwie cywilnym (2000/79/WE) oraz dyrektywa dotycząca delegowania pracowników w ramach świadczenia usług (96/71/WE), miało zastosowanie do pracowników zatrudnionych lub pracujących w Państwach Członkowskich UE;

**Przeprowadzanie negocjacji**

26. podkreśla, że negocjacje należy przeprowadzać w bliskiej współpracy z Państwami Członkowskimi, które posiadają specjalistów i doświadczenie w prowadzeniu takich negocjacji;

27. wzywa Komisję, by zapewniła pełną informację oraz przeprowadzenie konsultacji z Parlamentem Europejskim i wszystkimi zainteresowanymi stronami przed rozpoczęciem negocjacji oraz w trakcie ich prowadzenia; w formie przyjętego programu (road-map) konsultacji;

\*  
\*   \*

28. zobowiązuje swojego Przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie i Komisji.

---

P6\_TA(2006)0007

**Stosunki UE/Rosja i UE/Chiny w zakresie transportu lotniczego****Rezolucja Parlamentu Europejskiego w sprawie stosunków z Federacją Rosyjską oraz Chinami w zakresie transportu lotniczego (2005/2085(INI))**

Parlament Europejski,

— uwzględniając art. 45 Regulaminu,

— uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki (A6-0375/2005),