

VUELOS NO REGULARES		
	Reglamento actualmente vigente	Nuevo reglamento propuesto
Denegación de embarque	No cubierta	Mismos derechos que en el caso de los vuelos regulares
Anulación	No cubierta	Mismos derechos que en el caso de los vuelos regulares
Gran retraso	No cubierto	Mismos derechos que en el caso de los vuelos regulares

Bruselas, 17 de julio de 2002.

El Presidente
del Comité Económico y Social
Göke FRERICHS

Dictamen del Comité Económico y Social sobre la «Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la seguridad de las aeronaves de terceros países que utilizan los aeropuertos de la Comunidad»

(COM(2002) 8 final — 2002/0014 (COD))

(2002/C 241/06)

El 31 de enero de 2002, de conformidad con el apartado 2 del artículo 80 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, el Consejo decidió consultar al Comité Económico y Social sobre la propuesta mencionada.

La Sección de Transportes, Energía, Infraestructuras y Sociedad de la Información, encargada de preparar los trabajos en este asunto, aprobó su dictamen el 19 de junio de 2002 (ponente: Sr. Santillán).

En su 392º Pleno de los días 17 y 18 de julio de 2002 (sesión del 17 de julio de 2002), el Comité Económico y Social ha aprobado por unanimidad el presente Dictamen.

1. Introducción

1.1. Debido al accidente aéreo ocurrido en Puerto Plata⁽¹⁾, la Comisión Europea, invitada por el Consejo a elaborar propuestas destinadas a incrementar la seguridad de los pasajeros aéreos europeos, creó un Grupo de Alto Nivel de expertos en seguridad aérea y elaboró con su ayuda una Estrategia comunitaria para mejorar la seguridad aérea⁽²⁾ y llevó a cabo dos iniciativas. Una consistió en el Reglamento por el que se establecen Normas comunes en el ámbito de la

aviación civil y se crea la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA), aprobado el 27 de septiembre de 2000⁽³⁾.

1.2. La otra tenía por objeto asegurar que las normas de seguridad de las aeronaves fueran cumplidas también por los terceros países. Por tal motivo, la Comisión propuso, en 1997, una Directiva relativa a un Procedimiento de evaluación de la seguridad de las aeronaves de terceros países que utilizan los aeropuertos de la Comunidad⁽⁴⁾. Esta propuesta, que fue objeto de un dictamen del Comité Económico y Social⁽⁵⁾, decayó por incumplimiento del plazo establecido en el artículo 252 del Tratado de Ámsterdam.

(1) República Dominicana. En 1996, una aeronave turca, fletada por un operador turístico alemán, tuvo un accidente en el que fallecieron 176 pasajeros.

(2) SEC(96) 2083 final.

(3) COM(2000) 595 final.

(4) COM(97) 55 final.

(5) CES 1175/97, ponente: Sr. Mobbs.

1.3. Dado que ha habido un acuerdo entre los Gobiernos español y británico relativo al aeropuerto de Gibraltar, la Comisión ha decidido presentar una nueva propuesta, que tiene en cuenta lo expuesto por el Consejo en su posición común de 4 de junio de 1998⁽¹⁾ y por el Parlamento Europeo en segunda lectura⁽²⁾.

1.4. En lo que se refiere a esta propuesta, el Grupo de Alto Nivel, tras examinar el procedimiento de la FAA⁽³⁾, que consiste en verificar que las autoridades nacionales competentes disponen de los medios y recursos legales, personal y experiencia necesarios para cumplir las obligaciones internacionales en materia de control de la seguridad, llegó a la conclusión de que no se adaptaría a la situación de Europa.

1.5. El Grupo de Alto Nivel optó, en cambio, por el procedimiento SAFA⁽⁴⁾, de carácter gradual, que se activa cuando existen pruebas o sospechas de deficiencias en la seguridad de una compañía aérea de terceros países.

1.6. Partiendo del acatamiento del Convenio de Chicago⁽⁵⁾ los puntos principales del informe del Grupo de Alto Nivel en lo que tiene que ver con este dictamen son:

- Toda estrategia de mejora de la seguridad que tenga por objeto aeronaves y compañías aéreas de terceros países debe ser compatible con las normas que regulan la aviación civil internacional.
- Cada Estado contratante es responsable de la publicación o expedición de certificados de aeronavegabilidad y de aptitud para toda aeronave o tripulación registrada en dicho Estado. Estos certificados deben ser aceptados por los demás Estados contratantes siempre que sus exigencias satisfagan las normas internacionales mínimas. Como consecuencia, un Estado contratante puede no reconocer certificados que considere que no cumplen las normas OACI⁽⁶⁾. Cuando esto ocurre, cabe considerar que se puede emprender una acción unilateral para proteger a los ciudadanos de un Estado. Sin embargo, de ello no se puede deducir que sea posible una acción común.

(1) DO C 227 de 20.7.1998, p. 18.

(2) DO C 313 de 12.10.1998, p. 32.

(3) Federal Aviation Administration, de EE.UU.

(4) Safety Assessment of Foreign Aircraft.

(5) Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7.12.1944.

(6) Organización de Aviación Civil Internacional.

- Los acuerdos bilaterales, si bien reconocen el derecho de ambas partes a designar compañías aéreas, no contienen por lo general disposiciones explícitas para inspecciones de seguridad ni acciones unilaterales que puedan permitir a una de las partes privar a la otra de sus derechos reconocidos como tales.
- Por consiguiente, resulta muy difícil, en términos de legislación sobre aviación internacional, establecer «listas negras» de compañías aéreas de terceros países, al margen de consideraciones relativas al inevitable riesgo de represalias u otras consecuencias diplomáticas adversas.

2. La propuesta de la Comisión⁽⁷⁾

2.1. Esta propuesta tiene por objetivo establecer el marco común de un mecanismo de evaluación para aumentar la seguridad a través del procedimiento SAFA manteniendo el derecho de cada Estado miembro para inspeccionar cualquier aeronave siempre que respete la legislación comunitaria.

2.2. El anexo 8 de la OACI —«Aeronavegabilidad de aeronaves»— estipula que toda aeronave debe mantenerse en condiciones de aeronavegabilidad. Cuando un Estado contratante tenga dudas al respecto, no estará obligado a aceptar la validez del certificado de aeronavegabilidad y podrá llevar a cabo una inspección de la aeronave, inmovilizándola en tierra si fuera necesario. Las legislaciones nacionales varían entre sí, pero en cada Estado miembro existe alguna agencia autorizada para inmovilizar en tierra cualquier aeronave propia, de otros Estados miembros o de terceros países cuando exista alguna razón para dudar de su aeronavegabilidad. En el anexo 13 de la OACI —«Investigación sobre accidentes de aviación»— se prevén medidas similares para cuando se considere que se ha producido un incidente.

2.3. Las medidas que propone la Comisión para aumentar la seguridad aérea son de tres tipos y comprenden (art. 1):

- a) la recogida y difusión de información necesarias para adoptar las medidas que garanticen la seguridad de los viajeros;
- b) la inspección de aparatos de terceros países, operaciones y tripulaciones cuando exista una razonable sospecha de que se incumplen las normas de seguridad. Puede, incluso, llegarse a la inmovilización de la aeronave, si fuera necesario;

(7) Sobre el planteamiento general, ver la Comunicación de la Comisión, «Una contribución de la Comunidad Europea a la mejora de la seguridad aérea mundial», COM(2001) 390 final.

- c) la adopción de las medidas correctoras necesarias para eliminar las carencias que se hubieran detectado.

2.4. La recogida de información (art. 4) se realiza a través de informes (de pilotos, empresas de mantenimiento, organizaciones independientes de las autoridades) o documentación (como incidentes o reclamaciones), así como de las medidas adoptadas tras las inspecciones en tierra y el seguimiento del operador sobre el cumplimiento de las medidas correctoras necesarias.

2.5. Se establece la obligación de los Estados miembros de publicar semestralmente toda la información pública disponible, correspondiente a los últimos seis meses sobre: el total de aeronaves inmovilizadas, tipo de aparato, estado de registro del mismo, aeropuerto, fecha en que se produjo la inmovilización, país de procedencia, etc. (art. 7.2).

2.6. Existe una obligación de confidencialidad de la información (art. 7.4), especialmente para la tripulación de aeronaves, que se asegura suprimiendo toda información de la fuente que la ha suministrado.

2.7. El derecho de inspección en pista se activa «cuando se sospeche» que las aeronaves de países terceros «infringen las normas internacionales de seguridad» (art. 5). Su contenido se describe en el anexo II de la propuesta de Directiva y comprende la comprobación de la documentación, las condiciones (composición y cualificación) de la tripulación, la existencia de aparatos y dispositivos, como la «caja negra», entre otros muchos aspectos.

2.8. La inmovilización en tierra de una aeronave puede llevarse a cabo «cuando el incumplimiento de las normas internacionales de seguridad constituya un riesgo manifiesto» (art. 8.1). En este supuesto extremo, la autoridad competente deberá informar «inmediatamente» a las autoridades del Estado al que pertenezca el operador interesado y donde esté registrada la aeronave.

Existe la posibilidad de que se autorice, con precauciones de seguridad, el vuelo seguro de la aeronave sin viajeros ni «carga de pago» a un aeropuerto para ser reparada.

2.9. Las medidas correctoras pueden comprender la vigilancia, en particular, de un operador específico y/o de todos los operadores aéreos de un determinado país (art. 9) así como la prohibición o imposición de condiciones para operar (art. 10).

2.10. En la aplicación de la propuesta de Directiva, la Comisión será asistida por el comité creado por el artículo 12 del Reglamento del Consejo (CEE) n° 3922/91, de 16 de diciembre de 1991, relativo a la armonización de normas técnicas y procedimientos administrativos aplicables a la aviación civil⁽¹⁾.

2.11. El plazo para la transposición de la Directiva es de dos años a partir de la entrada en vigor (art. 12). En un plazo de, como máximo, dos años a partir de la entrada en vigor, la Comisión debe elaborar un informe sobre su aplicación y, eventualmente, proponer modificaciones (art. 13).

3. Observaciones generales

3.1. El Comité Económico y Social Europeo acoge favorablemente la propuesta de la Comisión dirigida a aumentar la seguridad de los viajeros europeos, basada en el procedimiento SAFA, que es gestionado por las Autoridades Aeronáuticas Conjuntas (JAA)⁽²⁾ en nombre de la Conferencia Europea de Aviación Civil (ECAC)⁽³⁾.

El procedimiento SAFA es parte de una estrategia general de la Comisión para participar en la mejora de la seguridad de la aviación civil que también responde a una preocupación creciente de los pasajeros que se observa en todo el mundo y que se ha incrementado por hechos ajenos a las condiciones de los aparatos, como son los atentados terroristas del 11 de septiembre en los EE.UU.

Es imprescindible que entre en vigor aún cuando no significará una solución total de los problemas, dadas las especiales características de este medio de transporte, en el que los aparatos normalmente permanecen breve tiempo en los aeropuertos, lo que dificulta la realización de inspecciones exhaustivas.

3.2. Las medidas de información contempladas en esta propuesta tienen relación con otras exigencias, como las relativas a la notificación de sucesos de la aviación civil⁽⁴⁾. Como se ha señalado, esta propuesta no limita el derecho de los Estados miembros de inspeccionar, inmovilizar en tierra, vedar o imponer condiciones de seguridad a las aeronaves dentro del derecho comunitario.

(1) DO L 373 de 31.12.1991.

(2) Joint Aviation Authorities.

(3) European Civil Aviation Conference.

(4) COM(2001) 532 final.

3.3. Los transportistas aéreos de la Comunidad están entre los más seguros del mundo. No solamente deben cumplir el Convenio de Chicago sobre Aviación Civil y sus anexos, de 1944, que establecen niveles mínimos de seguridad de las aeronaves, adoptados por la OACI, sino también un conjunto de normas técnicas y procedimientos administrativos⁽¹⁾. Sin embargo, el historial de seguridad de algunas aeronaves de terceros países obliga a establecer normas de protección para los pasajeros cuando las compañías aéreas utilizan aeropuertos comunitarios.

3.4. El Comité señala la circunstancia de que, como consecuencia, incluso cuando entre en vigor esta propuesta de Directiva, los niveles de seguridad de operadores de terceros países pueden ser inferiores a los de los operadores europeos.

3.5. El Comité reitera que esta medida debe ser parte de una acción conjunta y más amplia, que no debe abarcar sólo las aeronaves de los terceros países sino las condiciones generales del transporte aéreo en Europa, como ha señalado el Grupo de Alto Nivel.

3.6. El Comité está de acuerdo en la necesidad de que las medidas relativas a la información, controles, inmovilizaciones de aeronaves o restricciones en el uso de aeropuertos deben ser comunes a los Estados miembros para evitar la posibilidad de que aeronaves con deficiencias comprobadas en un Estado puedan prestar servicios en otros aeropuertos comunitarios. Además, la actuación sobre la base de normas comunes puede dificultar la adopción de represalias por terceros países cuando un Estado miembro adopte una medida contra un operador determinado.

3.7. El Comité comparte el criterio de que, en aplicación del principio de subsidiariedad, los recursos administrativos y judiciales contra las decisiones de las autoridades de aplicación sean según la legislación propia de los Estados miembros.

3.8. El Comité aplaude la publicación de un informe semestral sobre la inmovilización de aeronaves.

4. Observaciones particulares

4.1. Aeronaves alquiladas. El ámbito de aplicación, se refiere en general a «aeronaves de terceros países», entendiendo por

tales las que no sean utilizadas ni explotadas bajo el control de la autoridad competente de un Estado miembro (art. 3) y sólo se excluyen de las medidas de inspección: a) las aeronaves de Estado⁽²⁾, y b) las que tienen una masa máxima de despegue inferior a 5 700 kg que no se dediquen a actividades comerciales de tráfico aéreo (art. 2).

El Comité propone añadir la siguiente definición al artículo 3:

«Aeronaves de terceros países son aquellas utilizadas por una compañía aérea en la que el certificado de operabilidad es expedido por un Estado que no es miembro de la Comunidad o las aeronaves provenientes de empresas que no tienen su administración central y su plaza principal de negocios en la Comunidad.»

En opinión de la Comisión, la Directiva (CEE) nº 2407/92 abarca las aeronaves alquiladas; sin embargo, la enmienda propuesta no deja lugar a dudas.

4.2. Normas de la OACI. El anexo II debería recoger más claramente la exigencia de que los Estados miembros comprueben que los operadores cumplen los requisitos de la OACI sobre limitación del tiempo de vuelo, calificación mínima de las tripulaciones y formación.

4.3. Art. 5. Inspección en pista. El Comité considera conveniente que se establezca un número mínimo de inspecciones aleatorias para aumentar la seguridad de las aeronaves de países terceros.

En el párrafo 1º del artículo 5 sería conveniente añadir «... procedimientos necesarios para someter sin demora a inspecciones ...»

4.4. Art. 7. Protección y difusión de la información. No está suficientemente claro qué deben hacer las autoridades de aplicación del Estado miembro cuando han recibido información sobre aeronaves inmovilizadas de un operador determinado. Si la gravedad de la causa lo justifica, debe establecerse incluso la inmovilización de todos los aparatos de la compañía aérea.

4.5. Deficiencias menores. El procedimiento SAFA se centra en las deficiencias graves, que pueden producir incluso la inmovilización de un aparato.

⁽¹⁾ Reglamento del Consejo (CEE) nº 3922/91, de 16.12.1991, DO L 373 de 31.12.1991, p. 4.

⁽²⁾ Aparatos utilizados para servicios militares, de aduana y de policía (Convención de Chicago, art. 3).

El Comité toma nota de que las deficiencias se clasificarán en una escala de 1 a 3. El Comité sugiere que la Directiva exija a las diversas autoridades competentes intercambiar información trimestralmente sobre todas las deficiencias, además de comunicar las deficiencias más graves.

4.6. Idioma inglés. El Comité insiste en la necesidad de que se exija a todas las tripulaciones un conocimiento fluido del idioma inglés como condición de seguridad. Esto debe incluirse en las normas de la OACI.

4.7. El intercambio de información con la mayor celeridad posible con las autoridades competentes y la Comisión (art. 6) debe asegurarse mediante el uso de las tecnologías de la información. El acceso a las bases de datos por parte de las autoridades es fundamental.

4.8. Competencia de la Agencia Europea de Seguridad Aérea. El Comité considera deseable que las competencias para la aplicación del programa SAFA sean asumidas en el futuro por la AESA.

4.9. Entrada en vigor. Dada su finalidad, es necesario que el procedimiento SAFA entre en vigor con la mayor celeridad. Por este motivo, aunque comprende la complejidad técnica de la materia, el Comité sugiere que el plazo de dos años establecido para la transposición de la propuesta de Directiva se reduzca a 12 meses.

— En este sentido, debe recordarse que ya existió una propuesta de Directiva sobre esta materia en 1997, de manera que los Estados miembros han dispuesto de cinco años para adoptar las medidas necesarias.

Bruselas, 17 de julio de 2002.

El Presidente
del Comité Económico y Social
Göke FRERICHS

Dictamen del Comité Económico y Social sobre la «Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la concesión de ayuda financiera comunitaria para mejorar el impacto medioambiental del sistema de transporte de mercancías»

(COM(2002) 54 final — 2002/0038 (COD))

(2002/C 241/07)

El 21 de febrero de 2002, de conformidad con el artículo 71 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, el Consejo decidió consultar al Comité Económico y Social sobre la propuesta mencionada.

La Sección de Transportes, Energía, Infraestructuras y Sociedad de la Información, encargada de preparar los trabajos del Comité en este asunto, aprobó su dictamen el día 19 de junio de 2002 (ponente: Sr. Levaux).

En su 392º Pleno de los días 17 y 18 de julio de 2002 (reunión del 17 de julio de 2002), el Comité Económico y Social ha aprobado por 124 votos a favor y 1 abstención el presente Dictamen.

1. Introducción: Presentación de la propuesta de Reglamento

1.1. El Libro Blanco de la Comisión titulado «La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad», de 12 de septiembre de 2001, prevé la sustitución del programa PACT, que finalizó el 31 de diciembre de 2001, por un nuevo programa de promoción de la intermodalidad denominado Marco Polo.

1.2. Este nuevo programa se ha elaborado teniendo en cuenta las lecciones extraídas del programa PACT, presentadas

en un documento de trabajo de los servicios de la Comisión: «Resultados del programa PACT 1997-2001», completado a su vez por una evaluación externa independiente del período 1997-1999.

1.3. El programa Marco Polo tiene por objeto principal reducir la congestión en las carreteras y mejorar el impacto medioambiental de todo el sistema de transporte mediante el traslado de una parte del incremento del transporte de