

Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la información que deben recibir los pasajeros aéreos sobre la identidad de la compañía operadora y a la comunicación de información en materia de seguridad entre los Estados miembros»

COM(2005) 48 final — 2005/08 (COD)

(2006/C 24/04)

El 30 de marzo de 2005, de conformidad con el apartado segundo del artículo 80 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, el Consejo decidió consultar al Comité Económico y Social Europeo sobre la propuesta mencionada.

La Sección Especializada de Transportes, Energía, Infraestructuras y Sociedad de la Información, encargada de preparar los trabajos en este asunto, aprobó su dictamen el 1 de septiembre de 2005 (ponente: Sr. McDONOGH).

En su 420º Pleno de los días 28 y 29 de septiembre de 2005 (sesión del 28 de septiembre), el Comité Económico y Social Europeo ha aprobado por 161 votos a favor y 5 abstenciones el presente Dictamen.

1. Contexto

1.1 La supervisión de la seguridad está regulada mundialmente por el Convenio de Chicago de 1944 sobre Aviación Civil Internacional, y se basa en las normas elaboradas por la Organización de Aviación Civil Internacional, creada en virtud de dicho Convenio. En lo esencial, el cumplimiento de las prescripciones de seguridad por parte de las compañías aéreas es objeto de la supervisión del país de origen.

1.2 En el exterior de la UE, los niveles de seguridad dependen de la eficacia con que se aplican los procedimientos de supervisión en terceros países. Para garantizar un elevado nivel de seguridad aérea de todas las aeronaves que vuelen con destino u origen en la Comunidad, o en el interior de ésta, el Parlamento Europeo y el Consejo adoptaron recientemente la Directiva 2004/36/CE ⁽¹⁾ relativa a la seguridad de las aeronaves de terceros países que utilizan los aeropuertos de la Comunidad, que crea un sistema armonizado de inspecciones de aeronaves extranjeras cuando éstas utilizan los aeropuertos comunitarios. Además, dicha Directiva regula el intercambio de información entre los Estados miembros y la posibilidad de ampliar a toda la Comunidad las medidas adoptadas por un Estado miembro contra una aeronave u operador aéreo de un tercer país que no cumpla las normas de seguridad internacionales.

1.3 En resumen, la Directiva «SAFA» obliga a los Estados miembros a implantar un mecanismo de recogida de datos que les permita detectar a los operadores potencialmente poco seguros.

1.4 El accidente de Sharm-el-Sheikh y los accidentes ocurridos en 2005 han puesto de manifiesto que son necesarias normas estrictas.

1.5 Es preciso hacer obligatorias las inspecciones en pista y obligar a los Estados miembros a realizar un intercambio de información más amplio y aplicar medidas comunes adoptadas en función de los resultados de las inspecciones. Por su parte la Comisión debería poner a disposición una lista de compañías aéreas con problemas de seguridad.

1.6 Se deberían efectuar inspecciones aleatorias en el simulador de las tripulaciones de vuelo que entren en el espacio europeo y comprobar así su aptitud para volar en espacios aéreos congestionados.

1.7 Los pasajeros deberían tener acceso al nombre del operador cuando realicen sus reservas desde el sitio web de una compañía aérea o a través de una agencia de viajes y ser informados antes de emprender el viaje sobre posibles cambios (por ejemplo, si se trata de un arrendamiento de una aeronave con tripulación). Si no estuvieran satisfechos, deberían tener derecho a la devolución íntegra del importe.

1.8 Asimismo, si lo desean, los pasajeros deberían tener acceso a la información sobre el tipo, el modelo, la antigüedad y el país de matriculación de la aeronave.

1.9 Debería hacerse hincapié en la necesidad de que la tripulación disponga de unos periodos de descanso adecuados entre los vuelos.

1.10 La tripulación de cabina debería obligatoriamente tener un conocimiento adecuado del inglés u otro idioma europeo en función del destino para poder ocuparse de los pasajeros o hacer frente a las situaciones de emergencia.

1.11 Las aeronaves que hayan sido prohibidas en un Estado miembro de la UE por motivos de seguridad deberían prohibirse también en todos los demás.

⁽¹⁾ DO L 143 de 30.4.2004, p. 76; Dictamen del CESE: DO C 241 de 7.10.2002, p. 33.

2. Conclusiones

El Comité aprueba la mayor parte del documento de la Comisión, pero lo considera insuficiente en muchos aspectos. Debido al aumento de los movimientos del tráfico aéreo y de la congestión del cielo, la seguridad aérea planteará mayores problemas en los próximos años. Por tanto, se podría establecer un

período inferior a cinco años para la revisión de la normativa. Asimismo, se debe reforzar la seguridad en las compañías aéreas de la UE, por ejemplo por lo que respecta a la cantidad de equipaje de mano permitida a bordo, y considerar otros aspectos como el conocimiento de inglés de los controladores de tránsito aéreo, una definición adecuada de los períodos de descanso de la tripulación, etc.

Bruselas, 28 de septiembre de 2005.

La Presidenta
del Comité Económico y Social Europeo
Anne-Marie SIGMUND

Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Propuesta de Directiva del Consejo relativa a medidas comunitarias de lucha contra la influenza aviar y Propuesta de Decisión del Consejo por la que se modifica la Decisión 90/424/CEE del Consejo, relativa a determinados gastos en el sector veterinario»

COM(2005) 171 final — 2005/0062 y 0063 (CNS)

(2006/C 24/05)

El 14 de junio de 2005, de conformidad con el artículo 37 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, el Consejo decidió consultar al Comité Económico y Social Europeo sobre la propuesta mencionada.

La Sección Especializada de Agricultura, Desarrollo Rural y Medio Ambiente, encargada de preparar los trabajos en este asunto, aprobó su dictamen el 7 de septiembre de 2005 (ponente: **Sr. DONNELLY**).

En su 420º Pleno de los días 28 y 29 de septiembre de 2005 (sesión del 28 de septiembre), el Comité Económico y Social Europeo ha aprobado por 160 votos a favor, 1 voto en contra y 5 abstenciones el presente Dictamen.

1. Introducción

1.1 La gripe (o influenza) aviar (IA) es una enfermedad vírica muy contagiosa que afecta a las aves de corral y que puede transmitirse a otros animales y ocasionalmente al ser humano. En los últimos meses China ha puesto en marcha un gran programa de vacunación después de encontrar en la provincia de Qinghai gansos silvestres migratorios muertos a causa del virus.

1.2 En los brotes recientes de la enfermedad, que se ha manifestado en una forma muy patógena, en distintas partes del mundo, incluidos algunos Estados miembros de la UE, han muerto o han sido sacrificadas y destruidas más de 200 millones de aves de corral para intentar controlar la enfermedad. El sacrificio y la destrucción masivos de animales han despertado grandes preocupaciones éticas, de bienestar animal, económicas, sociales y medioambientales, en particular entre los ciudadanos de la UE.

1.3 La capacidad del virus de la gripe o influenza para mutar y adaptarse rápidamente supone una amenaza especial para la salud humana y animal. Los conocimientos actuales señalan que los riesgos sanitarios de los virus de la influenza aviar denominados de baja patogenicidad (IABP) son inferiores a los

de los virus de la influenza aviar altamente patógena (IAAP), que proceden de una mutación de determinados virus de baja patogenicidad (los de los tipos H5 y H7) y pueden causar la enfermedad en aves de corral con un índice de mortalidad muy elevado. Los datos de que se dispone indican que los virus de la influenza aviar altamente patógena de los tipos H5 y H7 fueron los causantes de la gran mayoría de los casos humanos de influenza aviar notificados y de todas las muertes de personas por el virus de la gripe aviar. Si bien existen pruebas de que el virus de la IABP de tipo H9 se transmite de cerdos y aves de corral al ser humano, aún no se conoce a ciencia cierta el verdadero riesgo para la salud humana.

1.4 Los brotes incontrolados de influenza aviar pueden dar lugar la aparición de un virus perfectamente adaptado al hombre y, en último término, provocar una pandemia de influenza que tendría devastadoras consecuencias sanitarias y socioeconómicas para todo el mundo.

2. Síntesis de la propuesta de la Comisión

2.1 La primera propuesta tiene por objeto derogar la Directiva 92/40/CEE sobre influenza aviar y sustituirla por otra que actualice las disposiciones vigentes.