

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie informowania pasażerów korzystających z transportu lotniczego o tożsamości obsługującego przewoźnika i przekazywania przez Państwa Członkowskie informacji dotyczących bezpieczeństwa

COM (2005) 48 końcowy — 08/2005 (COD)

(2006/C 24/04)

Dnia 30 marca 2005 r. Rada, działając na podstawie art. 80 (2) Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, postanowiła zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wspomnianej powyżej.

Sekcja ds. Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego, odpowiedzialna za przygotowanie prac Komitetu na ten temat, wydała swoją opinię w dniu 1 września 2005 r. Sprawozdawcą był **Thomas McDONOGH**.

Na 420. sesji plenarnej w dniach 28 i 29 września (posiedzenie z dn. 28 września) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny 161 głosami za, przy 5 głosach wstrzymujących się, przyjął następującą opinię:

1. Informacje ogólne

1.1 Nadzór nad bezpieczeństwem na całym świecie reguluje Konwencja chicagowska z 1944 r. o międzynarodowym lotnictwie cywilnym. Opiera się on na standardach opracowanych przez Międzynarodową Organizację Lotnictwa Cywilnego (ICAO), utworzoną na mocy powyższej konwencji. Zasadniczo nadzór nad przewoźnikami, zwłaszcza w zakresie zgodności z wymogami bezpieczeństwa, sprawuje ich kraj macierzysty.

1.2 Poza terenem UE poziomy bezpieczeństwa zależą od skuteczności procedur nadzoru mających zastosowanie w krajach trzecich. Aby zagwarantować wysoki poziom bezpieczeństwa lotniczego wszystkich statków powietrznych przylatujących, odlatujących lub przelatujących w obrębie Wspólnoty, Parlament Europejski i Rada przyjęły ostatnio dyrektywę 2004/36/WE⁽¹⁾ w sprawie bezpieczeństwa statków powietrznych państwa trzeciego korzystających z portów lotniczych Wspólnoty, która ustanawia zharmonizowany system inspekcji zagranicznych statków powietrznych korzystających z europejskich portów lotniczych. Ponadto dyrektywa ta przewiduje wymianę informacji między Państwami Członkowskimi oraz możliwość rozszerzenia na całą Wspólnotę środków podejmowanych przez jedno Państwo Członkowskie przeciwko statkowi powietrznemu lub przewoźnikowi lotniczemu z kraju trzeciego, który narusza międzynarodowe normy bezpieczeństwa.

1.3 Podsumowując, dyrektywa „SAFA” zobowiązuje Państwa Członkowskie do utworzenia mechanizmu zbierania informacji, które umożliwią im identyfikację potencjalnie niebezpiecznych przewoźników lotniczych.

1.4 Katastrofa w Sharm-el-Sheikh, oraz inne wypadki lotnicze, które miały miejsce w roku 2005, dowodzą, że konieczne są rygorystyczne przepisy.

1.5 „Kontrole na ziemi” mają stać się obowiązkowe, a Państwa Członkowskie muszą zostać zobowiązane do uczestnictwa w szerszej wymianie informacji i zastosowania wspólnych środków podjętych w oparciu o wyniki tych kontroli. Komisja powinna dostarczyć listę linii lotniczych, w których występują problemy dotyczące bezpieczeństwa.

1.6 Należy przeprowadzać w symulatorze losowe kontrole załogi lotu latającej w europejskiej przestrzeni powietrznej, aby sprawdzić jej kompetencje w lotach w warunkach zatłoczenia przestrzeni.

1.7 Pasażerowie muszą mieć możliwość otrzymania informacji o nazwie obsługującego lot przewoźnika w chwili dokonywania rezerwacji na stronie internetowej linii lotniczych lub w biurze podróży, a jeśli następuje zmiana przewoźnika, np. podjęcie statku powietrznego, powinni być o tym informowani przed rozpoczęciem podróży. Jeżeli nie byłoby zadowolony z takiej zmiany, powinni mieć prawo do pełnego zwrotu kosztów.

1.8 Pasażerowie powinni na życzenie mieć możliwość otrzymania informacji na temat typu, modelu i wieku samolotu, jak również kraju jego rejestracji.

1.9 Należy kłaść nacisk na odpowiedni czas odpoczynku między lotami dla załogi.

1.10 Znajomość angielskiego lub innego języka europejskiego (w zależności od miejsca docelowego lotu) przez członków załogi powinna być obowiązkowa, gdyż umożliwiłaby ona kontakt z pasażerami i odpowiednią reakcję w warunkach zagrożenia.

1.11 Statki powietrzne, które mają zakaz lotów ze względów bezpieczeństwa w jednym państwie UE, powinny być objęte takim zakazem we wszystkich państwach UE.

⁽¹⁾ Dz. U. L 143 z 30.4.2004, str. 76 – opinia EKES-u - Dz.U. C 241 z 7.10.2002, str. 33.

2. Wnioski

Komitet zgadza się z większością treści dokumentu Komisji, ale uważa, że nie rozwija on wystarczająco tematu. W przyszłości, wraz ze wzrostem natężenia ruchu lotniczego i coraz większym zatłoczeniem, zachowanie bezpieczeństwa w powietrzu

w nadchodzących latach będzie narastającym problemem. Z tego względu okres poprzedzający kolejny przegląd tego dokumentu może być krótszy niż pięć lat. Należy również zaostrzyć środki bezpieczeństwa na liniach powietrznych UE, tj. dopuszczalną ilość bagażu, którą można wnieść na pokład. Konieczne jest również położenie większego nacisku na znajomość języka angielskiego u kontrolerów ruchu lotniczego, właściwe określenie czasu na odpoczynek dla załogi itd.

Bruksela, 28 września 2005 r.

Przewodnicząca
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Anne-Marie SIGMUND

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie: „Wniosek dotyczący dyrektywy Rady w sprawie wspólnotowych środków zwalczania ptasiej grypy” oraz „Wniosek dotyczący decyzji Rady zmieniającej decyzję Rady 90/424/EWG w sprawie wydatków w dziedzinie weterynarii”

COM(2005) 171 końcowy — 2005/0062 i 0063 CNS

(2006/C 24/05)

Dnia 14 czerwca 2005 roku Rada, działając na podstawie art. 37 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, postanowiła zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wspomnianej powyżej.

Sekcja ds. Rolnictwa, Rozwoju Wsi i Ochrony Środowiska Naturalnego, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię 7 września 2005 r. Sprawozdawcą był **John DONNELLY**.

Na 420. sesji plenarnej w dniach 28-29 września 2005 r. (posiedzenie z dnia 28 września) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny stosunkiem głosów 160 do 1, przy 5 głosach wstrzymujących się, przyjął następującą opinię:

1. Wprowadzenie

1.1 Ptasia grypa to wysoce zaraźliwa wirusowa choroba drobiu, która może również przechodzić na inne zwierzęta, a niekiedy także na ludzi. W ostatnich miesiącach Chiny przeprowadziły szeroką akcję szczepień po znalezieniu w prowincji Qinghai na zachodzie kraju dzikich gęsi wędrownych, które padły w wyniku zarażenia tym wirusem.

1.2 W ostatnim czasie w kilku częściach świata, w tym w kilku Państwach Członkowskich UE, odnotowano ogniska wysoce zjadliwej ptasiej grypy, które spowodowały śmierć lub zabicie w celu zwalczania choroby ponad 200 milionów sztuk drobiu. To masowe zabijanie i niszczenie zwierząt wywołało, szczególnie wśród obywateli UE, poważne zaniepokojenie ze względu na dobrostan zwierząt, a także z powodów etycznych, społecznych, ekonomicznych i związanych z ochroną środowiska.

1.3 Zdolność wirusa grypy do przechodzenia szybkich mutacji i dostosowań stwarza szczególne zagrożenie dla zdrowia ludzi i zwierząt. Jakkolwiek aktualny stan wiedzy wskazuje, że ryzyko dla zdrowia, jakie stwarzają wirusy tak zwanej grypy ptaków o niskiej zjadliwości (LPAI) jest niewielkie w porównaniu z wirusami wysoce zjadliwej grypy ptaków

(HPAI), te ostatnie wywodzą się z mutacji pewnych wirusów grypy ptaków o niskiej zjadliwości, mianowicie wirusów typów H5 i H7, które mogą prowadzić do choroby drobiu o bardzo wysokim poziomie śmiertelności. Dostępne dane wskazują, że wirusy wysoce zjadliwej grypy ptaków typów H5 i H7 odpowiadają za przeważającą większość przypadków ptasiej grypy odnotowanych u ludzi i za wszystkie przypadki śmierci człowieka z powodu wirusów tej choroby. Jakkolwiek istnieją dowody przenoszenia się wirusa grypy ptaków o niskiej zjadliwości typu H9 ze świń i drobiu na ludzi, rzeczywiste zagrożenie dla zdrowia ludzkiego pozostaje nieznane.

1.4 Niekontrolowane ogniska ptasiej grypy mogą ostatecznie doprowadzić do pojawienia się wirusa w pełni przystosowanego do organizmów ludzkich i zdolnego wywołać pandemię grypy o niezwykle poważnych skutkach dla zdrowia i konsekwencjach społeczno-ekonomicznych na całym świecie.

2. Istota wniosku Komisji

2.1 Pierwszy wniosek zmierza do uchylenia dyrektywy 92/40/EWG w sprawie ptasiej grypy i zastąpienia jej nową dyrektywą aktualizującą istniejące przepisy.