

**Gazdasági és Szociális Bizottság vélemény Tárty: „Javaslat európai parlamenti és tanácsi rendeletre az üzemeltető fuvarozó személye tekintetében a légi közlekedés utasainak tájékoztatásáról és a biztonsági információkra vonatkozó tagállami kommunikációról”**

COM(2005) 48 final – 08/2005 (COD)

(2006/C 24/04)

2005. március 30-án a Tanács úgy határozott, hogy az Európai Közösséget létrehozó szerződés 80. cikkének (2) bekezdése alapján kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a fent említett kérdésben.

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció a véleményét 2005. szeptember 1-jén elfogadta. Előadó: Thomas McDONOGH.

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság a 2005. szeptember 28–29-én tartott 420. plenáris ülésén (a szeptember 28-i ülésnapon) 161 igen szavazattal, 5 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

## 1. Háttér

1.1 Az egész világra kiterjedően az 1944-ben Chicagóban megkötött, a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény keretében szabályozott biztonsági felügyelet az egyezmény által létrehozott Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet által kidolgozott előírásokon alapul. A légi fuvarozók felügyeletét, különösen arra vonatkozóan, hogy megfelelnek-e a biztonsági rendelkezéseknek, lényegében saját államaik végzik.

1.2 Az EU-n kívül a biztonsági szintek a harmadik országokban alkalmazott felügyeleti eljárások hatékonyságától függenek. Valamennyi, a Közösségbe berépülő, a Közösségből kirepülő vagy a Közösségen belül repülő légi jármű magas szintű légiközlekedési biztonságának garantálása érdekében az Európai Parlament és a Tanács a közelmúltban elfogadta a harmadik országok közösségi repülőtereket használó légi járműveinek biztonságáról szóló 2004/36/EK irányelvet<sup>(1)</sup>, amely az európai repülőtereket használó külföldi légi járműveket illetően egy összehangolt átvizsgálási rendszerről rendelkezik. Emellett az irányelv rendelkezik a tagállamok közötti információcseréről, valamint annak lehetőségéről, hogy a teljes Közösségre kiterjesszék azokat az intézkedéseket, amelyeket valamely tagállam tett egy harmadik országbeli légi járművel vagy üzemeltetővel szemben, mert az nem felelt meg a nemzetközi biztonsági előírásoknak.

1.3 Összegezve az eddigieket, a SAFA-irányelv kötelezi a tagállamokat, hogy hozzanak létre egy információgyűjtő mechanizmust, amely képessé teszi őket a lehetséges veszélyes üzemeltetők azonosítására.

1.4 A Sharm-el-Sheikh-i, illetve a 2005-ben történt balesetek felhívják a figyelmet arra, hogy szigorú szabályokra van szükség.

1.5 Kötelezővé kellene tenni a földi ellenőrzéseket, kötelezni kellene a tagállamokat a szélesebb információcserében való részvételre és az ellenőrzések eredményei alapján elhatározott közös intézkedések végrehajtására. Az Európai Bizottságnak fel kellene állítania egy olyan európai listát, mely tartalmazza a biztonsági problémákkal küzdő légitársaságokat.

1.6 Az európai légtérbe belépő repülőszemélyzeteket véletlenszerű szimulátoros ellenőrzéseknek kellene alávetni, és ezáltal megbizonyosodni arról, hogy felkészültek-e túlterhelt légterekben való repülésre.

1.7 Az utasoknak rendelkezniük kell azzal a joggal, hogy a légitársaság honlapján vagy utazási ügynökségen keresztül történő helyfoglaláskor tudják, hogy melyik fuvarozó üzemelteti a járatot, továbbá tájékoztatni kell őket az utazás előtt arról, ha időközben változás történt (pl. légi jármű harmadik féltől történő teljes bérlése (*wet lease*). Amennyiben nincsenek megfelelő, legyenek jogosultak teljes körű visszatérítésre.

1.8 Az utasnak – ha kívánja – joga van tudni a légi jármű típusát, modelljét és korát, valamint bejegyzésének helyét.

1.9 A személyzet számára a repülések közötti megfelelő pihenőidőt szigorúan meg kell követelni.

1.10 Kötelezővé kellene tenni a megfelelő angoltudást vagy a célállomás függvényében egy másik európai nyelv ismeretét annak érdekében, hogy a személyzet foglalkozni tudjon az utasokkal vagy kezelni tudja a vészhelyzeteket.

1.11 A biztonsági okokból valamelyik EU-tagállamból kitiltott légi járműveket az összes tagállamból ki kellene tiltani.

<sup>(1)</sup> HL L 143, 2004.04.30., 76. old. – EGSZB-velemény – HL C 241, 2002.10.07., 33. old.

## 2. Következtetések

Az EGSZB általában egyetért az Európai Bizottság dokumentumával, ugyanakkor úgy véli, hogy az nem tekint elég messzire. A megnövekedett légi forgalom és a zsúfoltabb légterek miatt a

légi közlekedés biztonsága egyre nagyobb problémát jelent majd az elkövetkezendő években, ezért a rendelet felülvizsgálatát az öt év letelte előtt is lehetne elvégezni. Ezen túlmenően szükség lenne az uniós légitársaságok biztonságának megerősítésére, pl. a fedélzetre felvihető kézipoggyász mennyisége, a légiirányítók angoltudása, illetve a személyzet pihenőidejének pontos meghatározása stb. tekintetében.

Brüsszel, 2005. szeptember 28.

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság  
elnöke  
Anne-Marie SIGMUND

**Európai Gazdasági és Szociális Bizottság vélemény Tárgy: „Javaslat: A Tanács irányelve a madárinfluenza (klasszikus baromfipestis) elleni védekezésre irányuló közösségi intézkedésekről” és „Javaslat: a Tanács határozata az állategészségügyi kiadásokról szóló 90/424/EGK tanácsi határozat módosításáról”**

COM(2005) 171 final – 2005/0062 + 0063 CNS

(2006/C 24/05)

2005. június 14-én a Tanács úgy határozott, hogy az Európai Közösséget létrehozó szerződés 37. cikke alapján kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a fent említett kérdésben.

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Mezőgazdaság, vidékfejlesztés és környezetvédelem” szekció 2005. szeptember 7-én fogadta el véleményét (előadó: John Donnelly)

2005. szeptember 28–29-én tartott 420. plenáris ülésén (a szeptember 28-i ülésnapon) az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 160 igen szavazattal 1 ellenében, 5 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

### 1. Bevezetés

1.1 A madárinfluenza (AI) a baromfifélék erősen fertőző, vírusos betegsége, amely átterjedhet más állatokra és némely esetben az emberre is. Az elmúlt hónapokban Kína nagyszabású oltási programba kezdett, miután a vírus által elpusztított költöző vadludakra bukkantak a nyugati Qinghai tartományban.

1.2 A nemrégiben a világ számos részén, köztük az EU egyes tagállamaiban is fellépő, magas patogenitású madárinfluenzajárvány-kitörések alkalmával több mint 200 millió szárnyas hullott el, ill. ennyit öltek le, és semmisítettek meg a járvány megfékezésének érdekében. Az állatok ilyen mértékű tömeges leölése és megsemmisítése komoly etikai, állatjóléti, gazdasági, társadalmi és környezetvédelmi aggályokat keltett, különösen az európai polgárok körében.

1.3 Az influenzavírus gyors változékonysága és alkalmazkodóképessége komoly fenyegetést jelent az állat-és humánegészségügy területén. Bár jelenleg úgy tudjuk, hogy az alacsony patogenitású madárinfluenza-vírusok (LPAI) által képviselt egészségügyi kockázat csekélyebb mértékű a magas patogenitású madárinfluenza-vírusok (HPAI) által képviselt kockázatnál, ez utóbbiak egyes alacsony patogenitású madárinfluenza-

vírusok – nevezetesen a H5 és H7 típusok – mutációjából jöttek létre és nagyon nagy elhullási aránnyal járó baromfibebetegséget okozhatnak. A rendelkezésre álló adatok arra utalnak, hogy a H5 és H7 típusú magas patogenitású madárinfluenza-vírusok a felelősek az embernél előfordult madárinfluenza-vírus esetek jelentős részéért, valamint a madárinfluenza-vírusok által okozott valamennyi emberi halálesetért. Míg a H9-típusú alacsony patogenitású madárinfluenza-vírusnak a sertésről és a baromfiról az emberre való átterjedése bizonyított, a vírus humánegészségre gyakorolt káros hatásának mértéke tisztázatlan.

1.4 Ha nem születnek járványvédelmi intézkedések a madárinfluenza ellen, akkor az emberhez teljes mértékben alkalmazkodni képes vírus alakulhat ki, amely világméretű influenzajárványt okozhat, így rendkívül súlyos egészségügyi és társadalmi-gazdasági következményei lehetnek az egész világra nézve.

### 2. Az Európai Bizottság javaslatának lényege

2.1 Az első javaslat a madárinfluenzáról szóló 92/40/EGK irányelv hatályon kívül helyezését indítványozza és azt, hogy helyette egy új, a hatályos rendelkezéseket frissítő irányelv lépjen életbe.