Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα «Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την αναφορά περιστατικών στην πολιτική αεροπορία, την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 996/2010 και την κατάργηση της οδηγίας 2003/42/ΕΚ, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1321/2007 της Επιτροπής και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1330/2007 της Επιτροπής»

[COM(2012) 776 final — 2012/0361 (COD)]

(2013/C 198/12)

Εισηγητής: **ο κ. HENCKS**

Στις 24 Ιανουαρίου 2013 και στις 17 Ιανουαρίου 2013, και σύμφωνα με το άρθρο 100 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο αντιστοίχως αποφάσισαν να ζητήσουν γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής σχετικά με την

Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την αναφορά περιστατικών στην πολιτική αεροπορία, την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 996/2010 και την κατάργηση της οδηγίας 2003/42/ΕΚ, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1321/2007 της Επιτροπής και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1330/2007 της Επιτροπής

COM(2012) 776 final – 2012/0361 (COD).

Το ειδικευμένο τμήμα «Μεταφορές, ενέργεια, υποδομές, κοινωνία των πληροφοριών», στο οποίο ανατέθηκαν οι σχετικές προπαρασκευαστικές εργασίες, υιοθέτησε τη γνωμοδότησή του στις 3 Απριλίου 2013.

Κατά την 489η σύνοδο ολομέλειας, της 17ης και 18ης Απριλίου 2013 (συνεδρίαση της 17ης Απριλίου 2013), η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε την ακόλουθη γνωμοδότηση με 195 ψήφους υπέρ, 1 κατά και 1 αποχή.

1. **Συμπεράσματα και συστάσεις**

1.1 Η ΕΟΚΕ συγχαίρει την Επιτροπή για τα μέτρα πρόληψης των ατυχημάτων στην πολιτική αεροπορία και την ενίσχυση της ροής πληροφοριών σχετικά με συμβάντα ή περιστατικά που θέτουν σε κίνδυνο ή θα μπορούσαν να θέσουν σε κίνδυνο, εάν δεν ληφθούν διορθωτικά μέτρα, τους επιβαίνοντες ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο ή το αεροσκάφος.

1.2 Για να είναι δυνατός ο εντοπισμός και η πρόληψη των κινδύνων ατυχήματος στην πολιτική αεροπορία, καίρια σημασία έχει όλοι οι επαγγελματίες του κλάδου να αναφέρουν οιοδήποτε συμβάν θα μπορούσε να αποτελέσει κίνδυνο για την ασφάλεια, συμπεριλαμβανομένων, ενδεχομένως, σφαλμάτων στα οποία έχουν υποπέσει οι ίδιοι οι εργαζόμενοι του κλάδου ή στα οποία συνέβαλαν ή τα οποία μπορούν να καταλογιστούν σε συναδέλφους.

1.3 Για να λειτουργεί αποτελεσματικά ένα τέτοιο σύστημα κοινοποίησης, απαιτούνται τα εξής:

— αποκλειστικός στόχος της αναφοράς των περιστατικών πρέπει να είναι η πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων και όχι η απόδοση υπαιτιότητας ή ευθύνης·

— το όλο σύστημα πρέπει να εφαρμόζεται στα πλαίσια «νοοτροπίας δικαίου», ώστε οι εμπλεκόμενοι υπάλληλοι να προφυλάσσονται από τυχόν προσφυγή των εργοδοτών τους εναντίον τους και να προστατεύονται από οιαδήποτε ζημία ή δικαστική δίωξη για ακούσια σφάλματα, εξαιρουμένης της περίπτωσης εσκεμμένης βαριάς αμέλειας, σαφώς προσδιορισθείσας ως τέτοιας.

1.4 Η ΕΟΚΕ εκτιμά ότι τα μέτρα προστασίας της πηγής πληροφοριών, υφιστάμενα ή πρόσθετα που προβλέπονται στην υπό εξέταση πρόταση, μπορούν να ενισχυθούν ή να συμπληρωθούν περαιτέρω. Προς τον σκοπό αυτό, η ΕΟΚΕ:

— επαναλαμβάνει την πρότασή της για την εκπόνηση ευρωπαϊκού χάρτη της «νοοτροπίας δικαίου»·

— προτείνει να διευκρινίζεται ρητώς ότι όχι μόνο τα κράτη μέλη, αλλά και οι οργανισμοί του κλάδου της πολιτικής αεροπορίας οφείλουν να μην κινούν νόμιμες διαδικασίες στην περίπτωση παραβάσεων του νόμου οι οποίες τελέσθηκαν χωρίς πρόθεση ή από απροσεξία και των οποίων λαμβάνουν γνώση απλώς και μόνον διότι κοινοποιήθηκαν·

— ζητά οι εσωτερικοί κανόνες βάσει των οποίων θα καθορίζεται πώς διασφαλίζονται και υλοποιούνται οι αρχές της «νοοτροπίας δικαίου», και οι οποίοι θα θεσπίζονται από τους οργανισμούς του κλάδου, να εγκρίνονται, πριν από την εφαρμογή τους, από την αρμόδια δημόσια αρχή.

1.5 Λόγω της καίριας σημασίας της νοοτροπίας δικαίου για την αποτελεσματική προστασία του αναφέροντος, προς το καλώς νοούμενο συμφέρον της πρόληψης οιουδήποτε κινδύνου ατυχήματος, η ΕΟΚΕ ανέθεσε σε εξωτερικό εμπειρογνώμονα την εκπόνηση σχετικής μελέτης και θα κοινοποιήσει τα πορίσματά της στα ενδιαφερόμενα μέρη.

1.6 Η ΕΟΚΕ εκφράζει επιφυλάξεις ως προς το νέο μέτρο που προβλέπει ότι, στο εξής, ο αναφέρων θα μπορεί να υποβάλλει την αναφορά του είτε στον εργοδότη του είτε στην αρμόδια εθνική αρχή, ενώ μέχρι τούδε προβλεπόταν αποκλειστικά η υποβολή στην εθνική αρχή. Εκτιμά ότι, για τις αναφορές που υποβάλλονται απευθείας στον εργοδότη, για λόγους ουδετερότητας και αποτροπής τυχόν μεταγενέστερης παρέμβασης του εργοδότη στον τρόπο διατύπωσης των γεγονότων από τον αναφέροντα, ο αναφέρων πρέπει ταυτόχρονα να αποστέλλει υποχρεωτικά αντίγραφο της αναφοράς στην αρμόδια δημόσια αρχή.

1.7 Η ΕΟΚΕ εκφράζει τη λύπη της για το γεγονός ότι στον κανονισμό δεν προβλέπεται ρητώς η αναφορά συμβάντων εκ μέρους των επιβατών, ενώ οι επιβάτες επιδεικνύουν συχνά μεγαλύτερη εγρήγορση όσον αφορά τους κινδύνους ασφάλειας των υποδομών και υπηρεσιών και διαπιστώνουν δυσλειτουργίες τις οποίες οι επαγγελματίες του κλάδου, λόγω επαγγελματικής αβλεψίας, βλέπουν με άλλο μάτι. Το ίδιο ισχύει για τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα, που είναι τα καταλληλότερα για να αξιολογήσουν τους παράγοντες κινδύνου σε σχέση με την ιδιαίτερη κατάστασή τους. Η ΕΟΚΕ, λοιπόν, προτείνει να προβλεφθούν διαδικασίες ώστε όλοι οι επιβάτες να ενταχθούν στη ροή πληροφόρησης σχετικά με τα προς αναφορά περιστατικά.

1.8 Τέλος, η ΕΟΚΕ εκτιμά ότι τα συμβάντα ή οι δυσλειτουργίες που διαπιστώνονται κατά τη διαδικασία της επιβίβασης, ειδικότερα δε κατά τους ελέγχους ασφάλειας στους οποίους υποβάλλονται οι επιβάτες, θα πρέπει να περιλαμβάνονται στα συμβάντα για τα οποία η αναφορά είναι υποχρεωτική.

2. **Εισαγωγή**

2.1 Από τη σύσταση της ενιαίας αγοράς αερομεταφορών, το 1992, η τήρηση όλο και πιο αυστηρών ρυθμιστικών απαιτήσεων σε θέματα ασφάλειας των αερομεταφορών για τα αεροσκάφη που είναι εγγεγραμμένα σε κράτος μέλος ή τα οποία εκμεταλλεύεται αερομεταφορέας εγκατεστημένος σε κράτος μέλος, με βάση ανεξάρτητες εμπεριστατωμένες μελέτες σχετικά με τα ατυχήματα, οδήγησε σε σημαντική και σχεδόν συνεχή μείωση των ποσοστών των θανατηφόρων αεροπορικών δυστυχημάτων.

2.2 Η πείρα έχει δείξει ότι, συχνά, προτού σημειωθεί ατύχημα, ορισμένα συμβάντα ή ελλείψεις συνιστούν ενδείξεις για την ύπαρξη κινδύνων ασφάλειας. Γρήγορα διαπιστώθηκε ότι καθίσταται όλο και πιο δύσκολο να αυξηθεί η ασφάλεια των αερομεταφορών με βάση μία προσέγγιση αποκλειστικά «δράσης-αντίδρασης», όπως αυτή που υπερίσχυε μέχρι τούδε, η οποία συνίστατο στην ανταπόκριση και άντληση διδαγμάτων αποκλειστικά έπειτα από την εμφάνιση ατυχημάτων.

2.3 Επομένως, η Ευρωπαϊκή Ένωση δεν μπορούσε πλέον να αρκεστεί στον ρόλο της ως νομοθέτη και αναγκάστηκε να ασχοληθεί επίσης με τη συστημική ανάλυση των κινδύνων που συνδέονται με την ασφάλεια της αεροπορίας. Με την οδηγία 2003/42/ΕΚ για την αναφορά περιστατικών στην πολιτική αεροπορία, εγκαινίασε μια συμπληρωματική προσέγγιση, καλούμενη «προδραστική».

2.4 Το σύστημα της αναφοράς περιστατικών θεμελιώνεται σε σχέση εμπιστοσύνης ανάμεσα σε εκείνον που αναφέρει τα συμβάντα ή τις ελλείψεις και στον φορέα που είναι αρμόδιος για τη συλλογή και την αξιολόγηση των σχετικών στοιχείων.

2.5 Από το 2007, η Ευρωπαϊκή Ένωση τηρεί Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο (ΕΚΑ), όπου καταγράφονται όλα τα περιστατικά της πολιτικής αεροπορίας που συλλέγονται από τα κράτη μέλη. Στη σημερινή φάση, έχουν καταγραφεί στο ΕΚΑ σχεδόν 600 000 περιστατικά.

2.6 Οι πληροφορίες που συλλέγονται, λόγω του ευαίσθητου χαρακτήρα τους, είναι εμπιστευτικές και μπορούν να χρησιμοποιηθούν αποκλειστικά για τους σκοπούς των δραστηριοτήτων των συμμετεχόντων και των αποδεκτών. Προκειμένου να αποτραπούν τυχόν αβάσιμοι φόβοι και αντιδράσεις, οι πληροφορίες που παρέχονται στο κοινό έχουν τη μορφή συγκεντρωτικών στοιχείων και περιορίζονται, ως επί το πλείστον, σε ετήσια έκθεση σχετικά με το γενικό επίπεδο ασφάλειας της αεροπορίας.

2.7 Πέρα από το σύστημα υποχρεωτικής αναφοράς περιστατικών, τα κράτη μέλη δύνανται να θεσπίσουν σύστημα εθελοντικής αναφοράς περιστατικών, ώστε να συγκεντρώνουν και να αναλύουν τις ελλείψεις που παρατηρούνται στην πολιτική αεροπορία και οι οποίες δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της υποχρεωτικής αναφοράς περιστατικών.

2.8 Η υποχρεωτική αναφορά ισχύει για το σύνολο της αλυσίδας των αερομεταφορών, ειδικότερα δε για τους αερομεταφορείς, τους φορείς εκμετάλλευσης πιστοποιημένων αεροδρομίων, τις εταιρείες παροχής υπηρεσιών εδάφους κ.λπ.

2.9 Οι διάφορες κατηγορίες προσωπικού που εργάζονται στην πολιτική αεροπορία, όταν παρατηρούν συμβάντα που παρουσιάζουν ενδιαφέρον για την πρόληψη των ατυχημάτων, έχουν υποχρέωση να το αναφέρουν.

2.10 Όλα τα προσωπικά στοιχεία που αφορούν τον αναφέροντα και τις τεχνικές πτυχές και που μπορούν να οδηγήσουν στην ταυτοποίηση του αναφέροντος πρέπει να εξαλείφονται από τις αναφορές. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε οι εργαζόμενοι που αναφέρουν συμβάντα να μην υφίστανται καμία ζημία από τον εργοδότη τους. Ουδεμία διοικητική, πειθαρχική ή επαγγελματική ποινή δεν μπορεί να επιβληθεί σε πρόσωπο που ανέφερε τέτοιου είδους συμβάν, εκτός από περίπτωση βαριάς αμέλειας ή εκ προθέσεως παράβασης.

3. **Κύρια σημεία του νέου κανονισμού**

3.1 Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, η διαβίβαση αναφορών εντός της ΕΕ και η χρήση του ΕΚΑ χαρακτηρίζονται ακόμη από ορισμένες ελλείψεις που περιορίζουν τη χρησιμότητά τους και υπονομεύουν σοβαρά την άντληση διδαγμάτων για την πρόληψη των ατυχημάτων. Για την αντιμετώπιση της κατάστασης αυτής, η Επιτροπή προτείνει τα ακόλουθα μέτρα:

3.1.1 *Καλύτερη συλλογή των περιστατικών*

Η πρόταση θεσπίζει κατάλληλο πλαίσιο ώστε να εξασφαλίζεται ότι θα αναφέρονται όλα τα περιστατικά που θέτουν σε κίνδυνο ή θα μπορούσαν να θέσουν σε κίνδυνο την ασφάλεια της αεροπορίας. Πέρα από τα συστήματα υποχρεωτικής αναφοράς, η πρόταση επιβάλλει τη θέσπιση συστημάτων εθελοντικής αναφοράς.

Η πρόταση περιλαμβάνει επίσης διατάξεις που ενθαρρύνουν τους εργαζόμενους στην πολιτική αεροπορία να αναφέρουν πληροφορίες, προστατεύοντάς τους από την επιβολή κυρώσεων, με εξαίρεση τις περιπτώσεις βαριάς αμέλειας.

3.1.2 *Αποσαφήνιση της ροής πληροφοριών*

Οι οργανισμοί που δραστηριοποιούνται στον τομέα της αεροπορίας οφείλουν και αυτοί, όπως και οι δημόσιες αρχές, να θεσπίσουν συστήματα αναφοράς περιστατικών.

3.1.3 *Βελτίωση της ποιότητας και της πληρότητας των δεδομένων*

Οι αναφορές περιστατικών πρέπει να περιλαμβάνουν τουλάχιστον ορισμένες συγκεκριμένες πληροφορίες, με καθορισμό υποχρεωτικών πεδίων δεδομένων. Τα περιστατικά πρέπει να ταξινομούνται ανάλογα με το είδος κινδύνου, σύμφωνα με το κοινό ευρωπαϊκό σύστημα ταξινόμησης κινδύνων, το οποίο πρόκειται να αναπτυχθεί. Επιπλέον, πρέπει να οριστούν διαδικασίες ελέγχου της ποιότητας των στοιχείων.

3.1.4 *Βελτίωση της ανταλλαγής πληροφοριών*

Η πρόσβαση των κρατών μελών και του EASA στο ΕΚΑ επεκτείνεται στο σύνολο των πληροφοριών που καταγράφονται στη συγκεκριμένη βάση δεδομένων. Όλες οι αναφορές πρέπει να είναι συμβατές με το λογισμικό ECCAIRS.

3.1.5 *Καλύτερη προστασία από ακατάλληλη χρήση των πληροφοριών ασφαλείας*

Πέρα από την υποχρέωση εγγύησης του απορρήτου των συλλεγόμενων στοιχείων, οι πληροφορίες πρέπει να διατίθενται και να χρησιμοποιούνται αποκλειστικά με στόχο τη διατήρηση ή τη βελτίωση του επιπέδου ασφάλειας της αεροπορίας. Πρέπει να συναφθούν συμφωνίες με τις δικαστικές αρχές για να μειωθούν οι αρνητικές επιπτώσεις από τη χρήση των εν λόγω στοιχείων για δικαστικούς σκοπούς.

3.1.6 *Καλύτερη προστασία των αναφερόντων ώστε να διασφαλίζεται η συνεχής διαθεσιμότητα των πληροφοριών («νοοτροπία δικαίου»)*

Ενισχύονται οι κανόνες για την προστασία των αναφερόντων και επαναλαμβάνεται η υποχρέωση εξάλειψης όλων των προσωπικών στοιχείων από τις αναφορές και περιορισμού σε περιορισμένο κύκλο ενδιαφερομένων της πρόσβασης σε στοιχεία που θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε ταυτοποίηση. Ενισχύεται ο κανόνας που ορίζει ότι τα μέλη του προσωπικού δεν πρέπει να υφίστανται καμία ζημία από τον εργοδότη τους με βάση τις πληροφορίες που αναφέρονται, εκτός από περίπτωση βαριάς αμέλειας [όπως αυτή ορίζεται στο άρθρο 2 σημείο (4) του σχεδίου κανονισμού]. Οι οργανισμοί που δραστηριοποιούνται στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας καλούνται να υιοθετήσουν έγγραφο όπου θα περιγράφεται πώς εξασφαλίζεται η προστασία των υπαλλήλων. Επιπλέον, το κάθε κράτος μέλος οφείλει να ορίσει φορέα αρμόδιο για την εφαρμογή των διατάξεων περί προστασίας των πηγών, στον οποίο οι αναφέροντες μπορούν να καταγγέλλουν παραβιάσεις των σχετικών κανόνων. Ο εν λόγω φορέας προτείνει, ενδεχομένως, στο κράτος μέλος την υιοθέτηση κυρώσεων για τους εργοδότες που παραβιάζουν τους κανόνες.

3.1.7 *Εισαγωγή απαιτήσεων σχετικά με την ανάλυση πληροφοριών και την έγκριση παρακολούθησης δράσεων σε εθνικό επίπεδο*

Η πρόταση μεταφέρει στο δίκαιο της ΕΕ τους κανόνες σχετικά με την ανάλυση και την παρακολούθηση των αναφερθέντων περιστατικών, όπως αυτοί έχουν συμφωνηθεί σε διεθνές επίπεδο.

3.1.8 *Ενίσχυση της ανάλυσης σε επίπεδο ΕΕ*

Ενισχύεται η αρχή βάσει της οποίας οι πληροφορίες που καταχωρίζονται στο ΕΚΑ αναλύονται από τον EASA και τα κράτη μέλη. Η ήδη υφιστάμενη συνεργασία επισημοποιείται με βάση ένα δίκτυο αναλυτών της ασφάλειας της αεροπορίας υπό την προεδρία του EASA.

3.1.9 *Βελτιωμένη διαφάνεια προς το ευρύ κοινό*

Με τήρηση της αναγκαίας εμπιστευτικότητας, τα κράτη μέλη δημοσιεύουν ετήσια έκθεση, όπου περιλαμβάνονται, σε συγκεντρωτική μορφή, πληροφορίες σχετικά με τα μέτρα που λαμβάνονται για την αύξηση της ασφάλειας της αεροπορίας.

4. **Γενικές παρατηρήσεις**

4.1 Η ΕΟΚΕ συγχαίρει την Επιτροπή για τα μέτρα πρόληψης των ατυχημάτων στην πολιτική αεροπορία και την ενίσχυση της ροής πληροφοριών σχετικά με περιστατικά που θέτουν σε κίνδυνο ή θα μπορούσαν να θέσουν σε κίνδυνο, εάν δεν ληφθούν διορθωτικά μέτρα, τους επιβαίνοντες ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο ή το αεροσκάφος.

4.2 Επίσης, εκφράζει την ικανοποίησή της για την απλούστευση της νομοθεσίας, καθώς συγκεντρώνονται σε μία ενιαία πράξη μία οδηγία και δύο κανονισμοί.

4.3 Δεδομένου ότι τα κράτη μέλη υπερβαίνουν συχνά τις προθεσμίες μεταφοράς των οδηγιών —πράγμα που συνέβη και με την οδηγία 2003/42/ΕΚ που αφορά το υπό εξέταση θέμα— και δεδομένου ότι ο όσο το δυνατόν ταχύτερος εντοπισμός τυχόν προβλημάτων ασφάλειας μπορεί να αποτρέψει καταστροφές και να σώσει ανθρώπινες ζωές, η ΕΟΚΕ συμφωνεί με την Επιτροπή ως προς τη διαπίστωση ότι η επιλογή νομοθετικής πράξης άμεσης εφαρμογής, στην προκειμένη περίπτωση κανονισμού, αποτελεί το καταλληλότερο νομικό μέσο για την επίτευξη των επιδιωκόμενων στόχων.

4.4 Χωρίς να θέτει υπό αμφισβήτηση τη γενική αποδοχή της υπό εξέταση πρότασης κανονισμού, η ΕΟΚΕ εκφράζει ωστόσο απορίες ως προς ορισμένα σημεία:

4.5 Στο εξής, οι αναφέροντες θα μπορούν να καταθέσουν την αναφορά τους είτε στον εργοδότη τους είτε στην αρμόδια δημόσια αρχή, ενώ μέχρι τούδε προβλεπόταν μόνο υποβολή στην αρμόδια δημόσια αρχή. Όταν οι αναφορές απευθύνονται κατ' ευθείαν στον εργοδότη, οφείλει να τις διαβιβάσει ο ίδιος στην αρμόδια δημόσια αρχή. Όμως, στο άρθρο 7 παράγραφος 3 του σχεδίου κανονισμού προβλέπεται ότι οι οργανισμοί του κλάδου καθορίζουν διαδικασίες ελέγχου της ποιότητας των δεδομένων, για να εξασφαλιστεί ιδίως η συνοχή ανάμεσα στα διάφορα στοιχεία που περιέχονται σε αναφορά περιστατικού, καθώς και με τα αρχικά στοιχεία του αναφερόμενου περιστατικού.

Η ΕΟΚΕ συμπεραίνει ότι τα στοιχεία που αφορούν περιστατικά, έτσι όπως κοινοποιούνται αρχικά από τον αναφέροντα, δεν είναι κατ' ανάγκη τα ίδια που διαβιβάζονται στη συνέχεια στη δημόσια αρχή, πράγμα με το οποίο διαφωνεί σαφώς.

Εκφράζει επιφυλάξεις όσον αφορά τις αναφορές που κατατίθενται άμεσα στον εργοδότη. Για λόγους ουδετερότητας και αποτροπής οιασδήποτε μεταγενέστερης παρέμβασης του εργοδότη στη διατύπωση των γεγονότων από τον αναφέροντα, αντίγραφο της αρχικής αναφοράς πρέπει να διαβιβάζεται ταυτόχρονα από τον αναφέροντα στην αρμόδια δημόσια αρχή.

4.6 Η ΕΟΚΕ διαπιστώνει ότι στον κατάλογο συμβάντων που υπόκεινται σε υποχρεωτική αναφορά (παράρτημα Ι του κανονισμού) δεν περιλαμβάνονται τα περιστατικά που συμβαίνουν πριν από την επιβίβαση. Αυτό σημαίνει ότι οι ελλείψεις κατά τον έλεγχο ασφάλειας πριν από την επιβίβαση πρέπει, στην καλύτερη περίπτωση, να επισημαίνονται στα πλαίσια εθελοντικής αναφοράς. Ωστόσο, τέτοιου είδους ελλείψεις ενδέχεται να έχουν καταστροφικές συνέπειες, σε σημείο που η ΕΟΚΕ κρίνει ότι θα έπρεπε να περιλαμβάνονται μεταξύ των περιστατικών που υπόκεινται σε υποχρεωτική αναφορά.

4.7 Επίσης, η αναφορά περιστατικών από επιβάτες δεν προβλέπεται ρητώς στο σχέδιο κανονισμού, παρότι δεν αποκλείεται, εφόσον αναφέρεται ότι τα συστήματα εθελοντικής αναφοράς πρέπει να επιτρέπουν τη συλλογή στοιχείων από άλλα πρόσωπα εκτός των επαγγελματιών του κλάδου, οι οποίοι υπέχουν υποχρέωση αναφοράς.

Οι επιβάτες, όμως, επιδεικνύουν συχνά μεγαλύτερη εγρήγορση όσον αφορά τους κινδύνους ασφάλειας των υποδομών και υπηρεσιών και διαπιστώνουν δυσλειτουργίες τις οποίες οι επαγγελματίες του κλάδου, λόγω επαγγελματικής αβλεψίας ή συνήθειας, βλέπουν με άλλο μάτι. Η ΕΟΚΕ, λοιπόν, προτείνει να προβλεφθούν διαδικασίες

ώστε να ενταχθούν οι επιβάτες στη ροή πληροφόρησης σχετικά με τα προς αναφορά περιστατικά. Το ίδιο ισχύει για τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα, τα οποία, στο παράρτημα I σημείο 4.3 του κανονισμού, αντιμετωπίζονται επί ίσοις όροις με τη διακίνηση αποσκευών και φορτίου, ενώ οι παράγοντες κινδύνου είναι εντελώς άλλης τάξεως.

5. **Νοοτροπία δικαίου**

5.1 Προκειμένου να είναι δυνατός ο εντοπισμός και η πρόληψη των κινδύνων ατυχήματος, ζωτική σημασία έχει να επιτευχθεί όλοι οι επαγγελματίες του κλάδου να επισημαίνουν οιοδήποτε περιστατικό θα μπορούσε ενδεχομένως να αποτελέσει κίνδυνο για την ασφάλεια.

5.2 Αυτό ισοδυναμεί, σε κάποιες περιπτώσεις, με το να ζητείται στους ενδιαφερομένους να επισημάνουν σφάλματα στα οποία υπέπεσαν οι ίδιοι, στα οποία συνέβαλαν ή τα οποία βαρύνουν συναδέλφους τους.

5.3 Είναι προφανές ότι ένα τέτοιο σύστημα κοινοποίησης είναι αδύνατον να λειτουργήσει αποτελεσματικά χωρίς «νοοτροπία δικαίου», η οποία προστατεύει το εμπλεκόμενο προσωπικό από οιαδήποτε ζημία ή δικαστική δίωξη για ακούσια σφάλματα, εκτός από περιπτώσεις εσκεμμένης βαριάς αμέλειας που προσδιορίζεται σαφώς ως τέτοια.

5.4 Κατά συνέπεια, η ΕΟΚΕ χαιρετίζει την έμφαση που δίδεται στο γεγονός ότι αποκλειστικός στόχος της αναφοράς των εν λόγω περιστατικών είναι η πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων και όχι η απόδοση υπαιτιότητας ή ευθύνης, καθώς επίσης και το γεγονός ότι το σχέδιο κανονισμού επαναλαμβάνει και συμπληρώνει τα μέτρα προστασίας του αναφέροντος, τα οποία, ωστόσο, θα μπορούσαν να ενισχυθούν περαιτέρω.

5.5 Λόγου χάρη, στη γνωμοδότησή της για τον κανονισμό σχετικά με τη διερεύνηση και την πρόληψη αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων ([1]), η ΕΟΚΕ είχε ήδη επισημάνει ότι απαιτείται περαιτέρω δράση σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι όλα τα κράτη μέλη θα τροποποιήσουν το εθνικό ποινικό τους σύστημα για την ανάπτυξη νοοτροπίας δικαίου, και είχε τονίσει τη σημασία της κατάρτισης «ευρωπαϊκού χάρτη της νοοτροπίας δικαίου», ώστε να αποτρέπεται το ενδεχόμενο επιβολής κυρώσεων για ακούσια σφάλματα.

5.6 Η ΕΟΚΕ εκφράζει τη λύπη της για το γεγονός ότι η πρόταση αυτή δεν υιοθετείται στο υπό εξέταση σχέδιο κανονισμού, το οποίο προβλέπει, βέβαια, τη συνεργασία μεταξύ των αρμόδιων για την ασφάλεια αρχών και των δικαστικών αρχών με τη μορφή εκ των προτέρων ρυθμίσεων (Άρθρο 15 παράγραφος 4: «Οι εν λόγω εκ των προτέρων ρυθμίσεις επιδιώκουν να διασφαλίσουν τη σωστή ισορροπία μεταξύ της ανάγκης για ορθή απονομή της δικαιοσύνης, αφενός, και της απαραίτητης συνεχούς διαθεσιμότητας των πληροφοριών ασφαλείας, αφετέρου»), συνεργασία που συνιστά ένα βήμα προς τη σωστή κατεύθυνση· οι ρυθμίσεις αυτές, όμως, αφορούν αποκλειστικά τη «δέουσα εμπιστευτικότητα» των πληροφοριών, χωρίς να προστατεύουν τους αναφέροντες από δικαστικές διώξεις.

5.7 Όσον αφορά την προστασία του αναφέροντα, η διάταξη σύμφωνα με την οποία «*τα κράτη μέλη δεν κινούν τις νόμιμες διαδικασίες στην περίπτωση παραβάσεων του νόμου οι οποίες τελέσθηκαν χωρίς πρόθεση ή από απροσεξία και των οποίων λαμβάνουν γνώση απλώς και μόνον διότι έγιναν γνωστές*» βάσει αναφοράς, θα έπρεπε να ισχύει και για τον εργοδότη του αναφέροντα. Το άρθρο 16 παράγραφος 3 του σχεδίου κανονισμού θα πρέπει να συμπληρωθεί αναλόγως.

5.8 Όσον αφορά τη διάταξη που επιβάλλει στους οργανισμούς του κλάδου να υιοθετούν εσωτερικούς κανόνες που θα περιγράφουν πώς εξασφαλίζονται και πώς εφαρμόζονται οι αρχές της νοοτροπίας δικαίου, η ΕΟΚΕ προτείνει οι κανόνες αυτοί να εγκρίνονται πρώτα από τον οργανισμό που έχει επιφορτισθεί στο εκάστοτε κράτος μέλος με την εφαρμογή των διατάξεων της ενωσιακής νομοθεσίας περί προστασίας των πηγών.

5.9 Παρότι ο κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ορισμένα από τα μέρη του, και συγκεκριμένα οι εσωτερικοί κανόνες που θα περιγράφουν πώς εφαρμόζονται από τους οργανισμούς οι αρχές της νοοτροπίας δικαίου, ή ακόμη οι εφαρμοστέοι κανόνες σε περίπτωση παράβασης του κανονισμού χρειάζεται ακόμη να θεσπιστούν ή, κατά περίπτωση, να μεταφερθούν στο εθνικό δίκαιο. Η ΕΟΚΕ θα προτιμούσε να προβλέπεται στον κανονισμό προθεσμία για την εφαρμογή των στοιχείων αυτών.

5.10 Λόγω της καίριας σημασίας της νοοτροπίας δικαίου, η οποία προστατεύει αποτελεσματικά τους ενδιαφερομένους, προς το καλώς εννοούμενο συμφέρον της πρόληψης οιουδήποτε κινδύνου ατυχήματος, η ΕΟΚΕ ανέθεσε σε εξωτερικό εμπειρογνώμονα να διεξάγει σχετική μελέτη, τα συμπεράσματα της οποίας δεν θα παραλείψει να κοινοποιήσει στα ενδιαφερόμενα μέρη.

Βρυξέλλες, 17 Απριλίου 2013.

Ο Πρόεδρος
της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής
Henri MALOSSE

([1]) ΕΕ C 21 της 21.1.2011, σ. 62.