

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o vyšetřování a prevenci nehod a incidentů v civilním letectví

KOM(2009) 611 v konečném znění – 2009/0170 (COD)

(2011/C 21/11)

Hlavní zpravodaj: **pan KRAWCZYK**

Dne 20. listopadu 2009 se Rada, v souladu s čl. 80 odst. 2 Smlouvy o založení Evropského společenství, rozhodla konzultovat Evropský hospodářský a sociální výbor ve věci

návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o vyšetřování a prevenci nehod a incidentů v civilním letectví

KOM(2009) 611 v konečném znění – 2009/0170 (COD).

Dne 15. prosince 2009 pověřilo předsednictvo Evropského hospodářského a sociálního výboru specializovanou sekci Doprava, energetika, infrastruktura a informační společnost přípravou podkladů na toto téma.

Vzhledem k naléhavé povaze práce (čl. 59 odst. 1 Jednacího řádu) Evropský hospodářský a sociální výbor jmenoval pana KRAWCZYKA hlavním zpravodajem na 463. plenárním zasedání (jednání dne 27. května 2010) a přijal následující stanovisko 157 hlasy pro, 2 členové se zdrželi hlasování.

1. Závěry a doporučení

1.1 Stávající systém Společenství pro vyšetřování nehod v civilním letectví a hlášení událostí nefunguje optimálně. Nezhledňuje značný pokrok, k němuž došlo při vytváření jednotného leteckého trhu, zejména zřízením Evropské agentury pro bezpečnost letectví.

1.2 EHSV vítá návrh Evropské komise coby krok správným směrem k překonání nedostatku souvisejících s nynější roztržitostí způsobů vyšetřování nehod v EU.

1.3 Návrh Komise stanoví prosazování dobrovolné spolupráce prostřednictvím evropské sítě orgánů pro vyšetřování bezpečnosti civilního letectví. EHSV souhlasí s Komisí v tom, že by zřízení evropské agentury pro vyšetřování nehod v civilním letectví bylo předčasné.

1.4 EHSV si přeje zdůraznit, že jediným cílem vyšetřování nehod a incidentů musí být jejich prevence, nikoliv hledání viníka za každou cenu. EHSV tudíž považuje za nezbytné, aby došlo k další úpravě znění článku 15 tak, aby byl zajištěn jeho plný soulad s ustanoveními přílohy 13 Chicagské úmluvy ICAO.

1.5 EHSV podtrhuje, jak obrovský význam má pro bezpečnost letecké dopravy skutečně nezávislé vyšetřování, prosté zásahů dotčených stran, ale i veřejnosti, politiky, médií a soudních orgánů.

1.6 EHSV si přeje zdůraznit, jakou důležitost má „kultura bezpečnosti“ a to, aby všechny členské státy zajistily provádění „spravedlivého posouzení“ ve svých vnitrostátních trestněprávních systémech. Na úrovni EU je zapotřebí dalších opatření, aby bylo zajištěno, že všechny členské státy pro zajištění spravedlivého posouzení upraví své vnitrostátní trestněprávní systémy.

1.7 EHSV zvláště zdůrazňuje, že je velmi důležité spolu s dalšími příslušnými zainteresovanými stranami vypracovat Chartu spravedlivého posuzování EU.

1.8 EHSV podtrhuje význam zajištění úplné nezávislosti procesu vyšetřování nehod na dotčených stranách včetně Evropské agentury pro bezpečnost letectví. Je proto důležité do právních předpisů vtělit více pojistek a zajistit tak, že vyšetřovací orgány budou i nadále hrát prim.

1.9 EHSV podtrhuje, že včasné zajištění seznamů cestujících má velký význam pro rodiny obětí. EHSV je však přesvědčen, že stejně důležitá je také správnost dostupného seznamu.

2. Úvod

2.1 Létání je jednou z nejbezpečnějších forem dopravy. Statistiky ukazují, že navzdory masivnímu růstu objemu letecké dopravy, k němuž dochází od vzniku jednotného leteckého trhu v roce 1992, se Evropské unii daří zvyšovat úroveň bezpečnosti letecké dopravy, díky čemuž patří letecké společnosti EU celosvětově mezi jednu z nejbezpečnějších.

2.2 Bezpečnost však nikdy nelze považovat za danost a je nutné se trvale snažit o zvýšení její úrovně v letectví. Bez ohledu na to, jak je odvětví letecké dopravy v EU bezpečné, nelze nehody či vážné incidenty nikdy vyloučit. Nezávislá vyšetřování nehod jsou tudíž zcela zásadní. Výsledkem analýzy okolností nehod jsou doporučení, jejichž cílem je zabránit jejich opakovanému výskytu v budoucnosti.

2.3 Závazek vyšetřovat nehody v civilním letectví je zakotven v Úmluvě o mezinárodním civilním letectví, jejíž stranou jsou všechny členské státy. Podrobné standardy a doporučené postupy jsou definovány v příloze 13 Chicagské úmluvy ICAO.

2.4 Evropské společenství uznalo význam vyšetřování nehod a incidentů a již v roce 1980 přijalo směrnici 80/1266/EHS o spolupráci a vzájemné pomoci členských států v oblasti vyšetřování leteckých nehod⁽¹⁾. Směrnice z roku 1980 byla následně nahrazena směrnicí 94/56/ES⁽²⁾. Vedle toho byla v roce 2003 přijata směrnice 2003/42/ES⁽³⁾ o hlášení událostí v civilním letectví.

2.5 Stávající systém Společenství pro vyšetřování nehod v civilním letectví a hlášení událostí nefunguje optimálně v důsledku roztržitého. Dostatečně nezohledňuje značný pokrok, k němuž došlo při vytváření jednotného leteckého trhu a který posílil EU v oblasti bezpečnosti letecké dopravy zejména zřízením Evropské agentury pro bezpečnost letectví. Následkem toho přijala Komise dne 29. října 2009 návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o vyšetřování a prevenci nehod a incidentů v civilním letectví, kterým by se zrušily platné právní předpisy z této oblasti.

3. Návrh Komise

3.1 Návrh Komise stanoví prosazování dobrovolné spolupráce, tj. podle navrhovaného nařízení bude stávající neformální spolupráce přeměněna na evropskou síť orgánů pro vyšetřování bezpečnosti civilního letectví („síť“). Tato síť nebude mít právní subjektivitu a její mandát bude omezen na poradní a koordinační úkoly.

3.2 Návrh navíc doplňuje dobrovolnou spolupráci o řadu závazků zakotvených v právních předpisech, např.:

— provedení mezinárodních standardů a doporučených postupů, které se týkají ochrany důkazních prostředků a citlivých bezpečnostních informací, do právních předpisů Společenství, v souladu s přílohou 13 Chicagské úmluvy ICAO;

— vytvoření společných požadavků na organizaci vnitrostátních orgánů pro vyšetřování bezpečnosti a posílení nezávislého statusu bezpečnostních vyšetřování;

— lepší koordinace různých šetření důvodů nehod a incidentů;

— ujasnění vzájemných práv a povinností Evropské agentury pro bezpečnost letectví (EASA) a vnitrostátních orgánů pro vyšetřování bezpečnosti, aniž by byla ohrožena nezávislost bezpečnostních vyšetřování;

— ujasnění kritérií, na jejichž základě by orgány pro vyšetřování bezpečnosti jmenovaly pověřené zástupce pro „stát projekce“;

— příprava zázemí pro spravedlivé posuzování naznačením hlavních rysů nerezisivního systému hlášení událostí;

— vytváření společných požadavků pro letecké společnosti Společenství ohledně seznamů cestujících a ochrany údajů v nich uvedených (tj. článek 23 navrhovaného nařízení);

— posílení práv obětí leteckých nehod a jejich rodin;

— lepší ochrana anonymity účastníků nehod;

— zavedení společné evidence bezpečnostních doporučení a statusu následných opatření.

4. Konkrétní připomínky

4.1 EHSV vítá návrh Evropské komise coby krok správným směrem k překonání nedostatků souvisejících s nynější roztržitostí způsobů vyšetřování nehod v EU. Nicméně zdůrazňuje význam monitorování účinnosti návrhu s přihlédnutím ke skutečnosti, že některé menší členské státy nedisponují odbornými znalostmi a/nebo zdroji v oblasti problematiky vyšetřování nehod. Proto vyzývá Komisi, aby stanovila kritéria minimální požadované úrovně technických kvalifikací vyšetřovacích orgánů i vyšetřovatelů – a aby vyzvala členské státy k závazku v tomto smyslu.

4.2 EHSV vítá zejména pragmatický přístup Komise založený na subsidiaritě a proporcionalitě. EHSV souhlasí s Komisí v tom, že by zřízení evropské agentury pro vyšetřování nehod v civilním letectví bylo předčasné, ačkoli z dlouhodobého by nemělo být vylučováno. EHSV dále zdůrazňuje, že je důležité zajistit otevřenost této sítě pro státy stojící mimo EU avšak na jejích hranicích, které s ní úzce spolupracují – jedná se zejména o státy, které jsou členy Evropské konference civilního letectví.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 375, 31.12.1980, s. 32.

⁽²⁾ Úř. věst. L 319, 12.12.1994, s. 14.

⁽³⁾ Úř. věst. L 167, 4.7.2003, s. 23.

4.3 EHSV podtrhuje, jak obrovský význam má pro bezpečnost letecké dopravy skutečně nezávislé vyšetřování, prosté zásahů dotčených stran, ale i veřejnosti, politiky, médií a soudních orgánů.

4.4 EHSV si přeje zdůraznit skutečnost, že jediným cílem vyšetřování nehod a incidentů musí být jejich prevence, nikoliv hledání viníka za každou cenu. EHSV tudíž považuje za nezbytné, aby došlo k další úpravě znění článku 15 tak, aby byl zajištěn jeho plný soulad s ustanoveními přílohy 13 Chicagské úmluvy ICAO. Zejména návrh na poskytnutí více práv soudním orgánům a veřejného zájmu na jiné účely než vyšetřování nehod by byl kontraproduktivní a bránil by dobrovolnému ohlašování jejich výskytu či výskytu incidentů. EHSV je přesvědčen, že je nutné nadále striktně oddělovat vyšetřovací proces od soudních řízení. Ten by tak měl potenciální negativní dopad na sběr bezpečnostních informací, a mohl tak potenciálně vést ke zhoršení bezpečnosti letecké dopravy v EU. EHSV zdůrazňuje, že to neohrozí právo obětí na získání odškodnění v rámci nezávislého řízení odděleného od postupů vyšetřování dané nehody. EHSV zdůrazňuje nutnost ochrany citlivých bezpečnostních údajů i ochrany zaměstnanců, kteří nahlásí bezpečnostní události.

4.4.1 EHSV uznává význam Prohlášení organizací v letecké dopravě k nařízení EU o vyšetřování leteckých nehod z 26. dubna 2010, které vyvolává vážné obavy v souvislosti s návrhem Komise (jež podpořilo zasedání Rady ve složení pro dopravu dne 11. března 2010), pokud jde o to, co definují jako nadřazenost soudního vyšetřování nad bezpečnostním vyšetřováním. Podle organizací, které podepsaly toto prohlášení, by to vážně ohrozilo možnosti vyšetřovatelů získávat důvěrné informace, jež potřebují k odhalení faktorů podílejících se na vzniku nehod, a tím by jim bylo znemožněno formulovat fakty podložené bezpečnostní doporučení, kterých je zapotřebí pro zvýšení bezpečnosti letecké dopravy a prevenci budoucích nehod, což není v zájmu evropské letecké veřejnosti.

4.5 EHSV si přeje zdůraznit, jaký význam má „kultura bezpečnosti“ a to, aby všechny členské státy zajistily provádění „spravedlivého posouzení“ ve svých vnitrostátních trestněprávních systémech. V zájmu bezpečnosti letecké dopravy je tudíž nutné, aby se výsledky vyšetřování nehod využívaly spíše k prevenci budoucích nehod, než k trestání neúmyslných chyb, což by bránilo řádnému vyšetřování. EHSV se domnívá, že by regulace měla poskytovat rámec, v němž by účastníci nehody mohli sdílet informace a svobodně vypovídat v důvěrném prostředí. K zajištění otevřené komunikace v důvěrném prostředí je nezbytná právní jistota, tj. solidní soubor právních předpisů, které jednoznačně stanovují, kdy se bezpečnostní informace smějí a kdy nesmějí používat mimo samotné vyšetřování nehody. Bez této právní jistoty by se dotčené osoby mohly obávat podílet se na vyšetřování. EHSV zdůrazňuje, že na úrovni EU je zapotřebí dalších opatření, aby

bylo zaručeno, že všechny členské státy pro zajištění spravedlivého posouzení upraví své vnitrostátní trestněprávní systémy. EHSV zvláště zdůrazňuje, že je velmi důležité vypracovat Chartu spravedlivého posuzování EU. EHSV vítá Chartu spravedlivého posuzování, kterou odsouhlasili sociální partneři evropského civilního letectví dne 31. března 2009.

4.6 Podle EHSV je včasné zajištění seznamů cestujících velmi významné pro rodiny obětí. EHSV je však přesvědčen, že stejně důležitá je také správnost dostupného seznamu. Proto je EHSV přesvědčen, že lhůta v délce 1 hodiny na předložení seznamu cestujících by mohla být udržitelná s tím, že z technických důvodů – především u dálkových letů ze třetích zemí – dojde k několika výjimkám. Letecký dopravce by mohl snadno do 1 hodiny předložit neověřený seznam. Ověřený seznam je nicméně nezbytný především u dálkových letů z destinací mimo EU. EHSV dále zdůrazňuje nutnost ochrany soukromí a údajů, a proto je přesvědčen, že seznamy cestujících, které jsou letečtí dopravci schopni poskytnout z odbavovacích a rezervačních systémů, by k tomuto účelu mohly postačovat.

4.7 EHSV podtrhuje význam zajištění úplné nezávislosti procesu vyšetřování nehod na dotčených stranách včetně Evropské agentury pro bezpečnost letectví. Je proto důležité do právních předpisů vtělit více pojmů a zajistit tak, že vyšetřovací orgány budou i nadále hrát prim. EASA by se vedle ostatních dotčených stran (letecký dopravce, výrobce atd.) v rámci vyšetřování mohla stát jednou z nich (poradcem), ovšem nemělo by jí být umožněno ovlivňovat směr či výsledek vyšetřování. EHSV by zejména rád poukázal na skutečnost, že Evropské agentuře pro bezpečnost letectví by nemělo být povoleno vystupovat jako akreditovaný vyšetřovatel nehod, jelikož by to mohlo vést ke střetu zájmů s její úlohou bezpečnostního regulátora a celkově by se narušil soulad s duchem přílohy 13 úmluvy ICAO. EHSV si nicméně přeje zdůraznit význam zasílání doporučení k vyšetřování na Evropskou agenturu pro bezpečnost letectví, aby se podle potřeby a případnosti zabývala bezpečnostními otázkami.

4.8 EHSV vítá návrh na zřízení centrální databáze doporučení k vyšetřování nehod včetně statusu následných opatření. EHSV považuje přesně podle amerického systému přezkumu doporučení od *US National Transport Safety Board* (Národní komise pro bezpečnost dopravy) (NTSB) ze strany Federálního leteckého úřadu (FAA) za nezbytné, aby Evropská agentura pro bezpečnost letectví (EASA) měla k dispozici pečlivé posouzení toho, jaký přínos v oblasti zvýšené bezpečnosti a regulační dopad mají veškerá bezpečnostní doporučení ještě před vytvořením právního předpisu.

4.8.1 EHSV vyzývá k dalším opatřením EU pro zajištění řádné hloubkové analýzy hlášení incidentů a pro lepší celoevropské slučování zdrojů v této souvislosti.

4.9 V zájmu bezpečnosti EHSV zdůrazňuje, že je důležité, aby všechny členské státy (z EU i mimo ni) jasně rozuměly obsahu zprávy o šetření nehody (článek 19). Často se stává, že vnitrostátní orgány pro vyšetřování nehod sestavují zprávy pouze v národním jazyce, i když se týkají i zahraničních zúčastněných stran. EHSV doporučuje, aby byl u každé zprávy o šetření nehody poskytnut alespoň překlad do angličtiny.

4.10 EHSV poznamenává, že bezpečnost bude mít vždy prioritu před dalšími požadavky, jako je např. ochrana dušev-

ního vlastnictví. Na druhou stranu je nutné zajistit na ochranu duševního vlastnictví více pojmů (článek 15). Citlivé obchodní informace by se měly zpřístupňovat pouze příslušným orgánům a měly by být chráněny před zveřejněním konkurenci. Výrobci původního zařízení (OEM) by neměli získávat všechny informace o doplňkových typových osvědčeních či jiných změnách či opravách a naopak (protože ty mohou představovat komerčně důležité duševní vlastnictví organizace k projektování, které s danou nehodou/incidentem nemá nic společného).

V Bruselu dne 27. května 2010.

předseda
Evropského hospodářského a sociálního výboru
Mario SEPI
