



Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (δεύτερο τμήμα)

της 18ης Ιανουαρίου 2024*

«Προδικαστική παραπομπή – Αεροπορικές μεταφορές – Κανονισμός (ΕΕ) 376/2014 – Παρακολούθηση των περιστατικών που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια της αεροπορίας – Άρθρο 15 – Εμπιστευτικότητα των πληροφοριών σχετικά με τα περιστατικά αυτά – Έκταση της εμπιστευτικότητας αυτής – Χάρτης των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης – Άρθρο 11 – Ελευθερία έκφρασης και πληροφόρησης – Ελευθερία των μέσων ενημέρωσης – Αίτηση επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στον τομέα των μέσων ενημέρωσης για την κοινοποίηση πληροφοριών σχετικά με την καταστροφή αεροσκάφους που πετούσε πάνω από την ανατολική Ουκρανία – Άρθρο 52, παράγραφος 1 – Περιορισμός – Προϋποθέσεις»

Στην υπόθεση C-451/22,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Raad van State (Συμβούλιο της Επικρατείας, Κάτω Χώρες) με απόφαση της 29ης Ιουνίου 2022, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 7 Ιουλίου 2022, στο πλαίσιο της δίκης

RTL Nederland BV,

RTL Nieuws BV

παρισταμένου του:

Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (δεύτερο τμήμα),

συγκείμενο από τους K. Jürimäe, πρόεδρο του τρίτου τμήματος, προεδρεύουσα του δευτέρου τμήματος, F. Biltgen, N. Wahl, J. Passer (εισηγητή) και M. L. Arastey Sahún, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: A. M. Collins

γραμματέας: A. Lamote, διοικητική υπάλληλος,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζητήσεως της 30ής Μαρτίου 2023,

* Γλώσσα διαδικασίας: η ολλανδική.

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

- η Ολλανδική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την M. K. Bulterman, τον J. M. Hoogveld και την C. S. Schillemans,
- το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εκπροσωπούμενο από τον F. Naert και την N. Rouam,
- η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη αρχικώς από τον P.-J. Loewenthal, τον A. Nijenhuis, την B. Sasinowska και τον G. Wilms, στη συνέχεια από τον P.-J. Loewenthal, τον A. Nijenhuis και την B. Sasinowska,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 15ης Ιουνίου 2023,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

- 1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία του άρθρου 11 του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (στο εξής: Χάρτης) και του άρθρου 15, παράγραφος 1, του κανονισμού (ΕΕ) 376/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 3ης Απριλίου 2014, για την αναφορά, ανάλυση και παρακολούθηση περιστατικών στην πολιτική αεροπορία, την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 996/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και την κατάργηση της οδηγίας 2003/42/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και των κανονισμών της Επιτροπής (ΕΚ) αριθ. 1321/2007 και (ΕΚ) αριθ. 1330/2007 (ΕΕ 2014, L 122, σ. 18), όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139, του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Ιουλίου 2018 (ΕΕ 2018, L 212, σ. 1, και διορθωτικά ΕΕ 2018, L 296, σ. 42, και ΕΕ 2019, L 5, σ. 3) (στο εξής: κανονισμός 367/2014).
- 2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ, αφενός, των RTL Nederland BV και RTL Nieuws BV (στο εξής από κοινού: επιχειρήσεις RTL) και, αφετέρου, του minister van Infrastructuur en Waterstaat (Υπουργού Υποδομών και Διαχείρισης Υδάτων, Κάτω Χώρες) σχετικά με απόφαση με την οποία ο υπουργός αυτός απέρριψε αίτημα των δύο ως άνω επιχειρήσεων για παροχή πληροφοριών σχετικών με την καταστροφή αεροσκάφους, η οποία έλαβε χώρα στις 17 Ιουλίου 2014, ενώ το αεροσκάφος αυτό πετούσε πάνω από την ανατολική Ουκρανία.

Το νομικό πλαίσιο

Το δίκαιο της Ένωσης

Η γενική νομοθεσία για την πολιτική αεροπορία

- 3 Κύριος στόχος του κανονισμού 2018/1139, κατά το άρθρο 1, παράγραφος 1, είναι η εγκαθίδρυση και διατήρηση υψηλού και ομοιόμορφου επιπέδου ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

- 4 Προς τούτο, οι διατάξεις του κεφαλαίου IV του κανονισμού αυτού αποσκοπούν στη θέσπιση ενός «κοινού συστήματος πιστοποίησης, εποπτείας και επιβολής». Μεταξύ των διατάξεων αυτών, το άρθρο 72 του εν λόγω κανονισμού, με τίτλο «Συλλογή, ανταλλαγή και ανάλυση πληροφοριών», προβλέπει τα εξής:

«1. Η [Ευρωπαϊκή] Επιτροπή, ο [Οργανισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας (EASA)] και οι εθνικές αρμόδιες αρχές ανταλλάσσουν κάθε πληροφορία στο πλαίσιο της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού και των κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικών πράξεων που εκδίδονται βάσει αυτού και η οποία αφορά τα άλλα ενδιαφερόμενα μέρη για την εκτέλεση των καθηκόντων τους δυνάμει του παρόντος κανονισμού. [...]

[...]

5. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις που θεσπίζουν λεπτομερείς κανόνες για τους τρόπους ανταλλαγής των πληροφοριών της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου μεταξύ της Επιτροπής, του [EASA] και των εθνικών αρμόδιων αρχών [...]

Στους λεπτομερείς κανόνες του πρώτου εδαφίου της παρούσας παραγράφου λαμβάνονται υπόψη τα ακόλουθα:

[...]

β) η ανάγκη περιορισμού της διάθεσης και της χρήσης των πληροφοριών στα απολύτως αναγκαία για την επίτευξη των στόχων του άρθρου 1·

[...]

6. Η Επιτροπή, ο [EASA] και οι αρμόδιες εθνικές αρχές [...] λαμβάνουν, κατά το ενωσιακό και εθνικό δίκαιο, τα αναγκαία μέτρα ώστε να εξασφαλίζουν την απαραίτητη εμπιστευτικότητα των πληροφοριών που λαμβάνουν κατ' εφαρμογήν του παρόντος άρθρου. Η παρούσα παράγραφος ισχύει με την επιφύλαξη τυχόν αυστηρότερων απαιτήσεων εμπιστευτικότητας που προβλέπονται [στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 996/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Οκτωβρίου 2010, σχετικά με τη διερεύνηση και την πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων στην πολιτική αεροπορία και την κατάργηση της οδηγίας 94/56/ΕΚ (ΕΕ 2010, L 295, σ. 35), τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 376/2014] ή άλλο νομοθέτημα της Ένωσης.

[...]»

- 5 Το άρθρο 119 του κανονισμού 2018/1139, το οποίο επιγράφεται «Διαφάνεια και επικοινωνία», ορίζει στην παράγραφο 1 τα εξής:

«Για τα έγγραφα που είναι στην κατοχή του [EASA] εφαρμόζεται ο κανονισμός [(ΕΚ) αριθ. 1049/2001, του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2001, για την πρόσβαση του κοινού στα έγγραφα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου και της Επιτροπής (ΕΕ 2001, L 145, σ. 43)], με την επιφύλαξη των κανόνων που αφορούν την πρόσβαση σε δεδομένα και πληροφορίες που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 376/2014 και στις εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται βάσει των άρθρων 72 παράγραφος 5 [...] του παρόντος κανονισμού.»

Η νομοθεσία σχετικά με τη διερεύνηση ατυχημάτων και συμβάντων στην πολιτική αεροπορία

- 6 Το άρθρο 5 του κανονισμού 996/2010, όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό 2018/1139 (στο εξής: κανονισμός 996/2010), το οποίο φέρει τον τίτλο «Υποχρέωση διερεύνησης», ορίζει στις παραγράφους 1 και 2 τα εξής:

«1. Κάθε αεροπορικό ατύχημα ή σοβαρό συμβάν με αεροσκάφος, στο οποίο εφαρμόζεται ο κανονισμός [2018/1139], υπόκειται σε διερεύνηση ασφαλείας στο κράτος μέλος όπου συνέβη το ατύχημα ή το συμβάν.

2. Αν αεροσκάφος, στο οποίο εφαρμόζεται ο κανονισμός [2018/1139] και είναι νηολογημένο σε κράτος μέλος, εμπλακεί σε ατύχημα ή σοβαρό συμβάν η θέση του οποίου δεν είναι δυνατόν να καθορισθεί με βεβαιότητα ότι βρίσκεται στην επικράτεια οποιουδήποτε κράτους, η διερεύνηση διεξάγεται από την αρχή διερεύνησης ασφαλείας του κράτους μέλους νηολόγησης.»

- 7 Το άρθρο 14 του κανονισμού 996/2010, το οποίο επιγράφεται «Προστασία ευαίσθητων πληροφοριών ασφαλείας», προβλέπει τα εξής:

«1. Τα κάτωθι στοιχεία δεν διατίθενται ούτε χρησιμοποιούνται για σκοπούς άλλους πλην της διερεύνησης ασφαλείας:

- α) όλες οι καταθέσεις προσώπων που ελήφθησαν από την αρχή διερεύνησης κατά τη διάρκεια της διερεύνησης ασφαλείας·
 - β) στοιχεία που αποκαλύπτουν την ταυτότητα των προσώπων που κατέθεσαν στο πλαίσιο της διερεύνησης ασφαλείας·
 - γ) πληροφορίες που συνέλεξε η αρχή διερεύνησης ασφαλείας και οι οποίες είναι ιδιαίτερα ευαίσθητες και προσωπικού χαρακτήρα, συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών που αφορούν την υγεία προσώπων·
 - δ) υλικό που προέκυψε εν συνεχεία κατά τη διάρκεια της διερεύνησης, όπως σημειώσεις, προσχέδια, γραπτές γνώμες των διερευνητών, γνώμες που εκφράστηκαν κατά την ανάλυση πληροφοριών, συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών των συσκευών καταγραφής στοιχείων πτήσης·
 - ε) πληροφορίες και αποδεικτικά στοιχεία που παρασχέθηκαν από διερευνητές άλλων κρατών μελών ή τρίτων χωρών σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές, κατόπιν αιτήματος της αρχής τους διερεύνησης ασφαλείας·
- στ) σχέδια προκαταρκτικών ή τελικών εκθέσεων ή προσωρινές καταθέσεις·
- ζ) εγγραφές ήχου και εικόνες από το πιλοτήριο και η μεταγραφή τους, καθώς επίσης εγγραφές από τις μονάδες ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, διασφαλίζοντας επίσης ότι προστατεύονται δεόντως οι πληροφορίες που δεν αφορούν τη διερεύνηση ασφαλείας, ιδίως δε οι πληροφορίες της ιδιωτικής ζωής, με την επιφύλαξη της παραγράφου 3.

2. Τα κάτωθι αρχεία διατίθενται ή χρησιμοποιούνται μόνον για τη διερεύνηση ασφαλείας ή με σκοπό τη βελτίωση της ασφαλείας πτήσεων:

- α) κάθε επικοινωνία μεταξύ προσώπων εμπλεκόμενων στη λειτουργία του αεροσκάφους·
- β) γραπτές ή ηλεκτρονικές ηχογραφήσεις και μεταγραφές ηχογραφήσεων από μονάδες ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας, συμπεριλαμβανομένων των εκθέσεων και αποτελεσμάτων που προορίζονται για εσωτερικούς σκοπούς·
- γ) συνοδευτικές επιστολές για τη διαβίβαση συστάσεων ασφαλείας από την αρχή διερεύνησης ασφαλείας στον παραλήπτη, κατόπιν αιτήματος της αρχής διερεύνησης ασφαλείας που εκδίδει τη σύσταση·
- δ) αναφορές περιστατικών βάσει της [οδηγίας 2003/42/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Ιουνίου 2003, για την αναφορά περιστατικών στην πολιτική αεροπορία (ΕΕ 2003, L 167, σ. 23)].

Οι καταγραφές της συσκευής καταγραφής δεν διατίθενται ούτε χρησιμοποιούνται για σκοπούς άλλους πλην της διερεύνησης ασφαλείας ή για λόγους αξιοπλοΐας ή συντήρησης, εκτός εάν αποχαρακτηρισθούν ή δημοσιοποιηθούν με διαδικασίες ασφαλείας.

3. Κατά παρέκκλιση των παραγράφων 1 και 2, η δικαιοδοτική αρχή ή η αρχή που είναι αρμόδια να αποφασίζει για τη δημοσιοποίηση των ηχογραφήσεων ή αποτυπώσεων σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο μπορεί να αποφασίσει ότι τα οφέλη από τη δημοσιοποίηση των αρχείων στα οποία αναφέρονται οι παράγραφοι 1 και 2 για κάθε άλλο σκοπό επιτρεπόμενο από τον νόμο αντισταθμίζουν τον ενδεχόμενο αρνητικό εσωτερικό και διεθνή αντίκτυπο μιας τέτοιας ενέργειας στη συγκεκριμένη ή άλλη μελλοντική διερεύνηση ασφαλείας. Τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν να περιορίσουν τις περιπτώσεις κατά τις οποίες μπορεί να λαμβάνεται απόφαση δημοσιοποίησης, τηρώντας ταυτόχρονα τις νομικές πράξεις της Ένωσης.

Η κοινοποίηση σε άλλο κράτος μέλος των στοιχείων στα οποία αναφέρονται οι παράγραφοι 1 και 2 για σκοπούς που δεν αφορούν τη διερεύνηση ασφαλείας και, επιπλέον όσον αφορά την παράγραφο 2, για σκοπούς που δεν αφορούν τη βελτίωση της ασφαλείας των πτήσεων μπορεί να επιτραπεί εφόσον προβλέπεται από το εθνικό δίκαιο του κράτους μέλους που προβαίνει στην κοινοποίηση. Η επεξεργασία ή η δημοσιοποίηση των αρχείων που λαμβάνονται μέσω τέτοιας κοινοποίησης από τις αρχές του κράτους μέλους παραλαβής επιτρέπεται μόνο μετά από προηγούμενη διαβούλευση με το κράτος μέλος κοινοποίησης και διέπεται από τις διατάξεις του εθνικού δικαίου του κράτους μέλους παραλαβής.

4. Δύνανται να δημοσιοποιούνται αποκλειστικά και μόνο τα δεδομένα που είναι απολύτως αναγκαία για τους σκοπούς κατά την παράγραφο 3.»

- 8 Το άρθρο 15 του κανονισμού αυτού, το οποίο φέρει τον τίτλο «Κοινοποίηση πληροφοριών», προβλέπει στις παραγράφους 3 έως 5 τα εξής:

«3. Με την επιφύλαξη των υποχρεώσεων που προβλέπονται στα άρθρα 16 και 17, η υπεύθυνη αρχή διερεύνησης ασφαλείας [...] κοινοποι[εί] στον EASA και στις εθνικές αρχές πολιτικής αεροπορίας σχετικές πληροφορίες για τα γεγονότα οι οποίες αποκτήθηκαν κατά τη διερεύνηση ασφαλείας, εκτός από τις πληροφορίες που προβλέπονται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 ή που προκαλούν σύγκρουση συμφερόντων. Οι πληροφορίες που λαμβάνουν ο EASA και οι εθνικές

αρχές πολιτικής αεροπορίας προστατεύονται σύμφωνα με το άρθρο 14 και τις ισχύουσες νομικές πράξεις της Ένωσης και την εθνική νομοθεσία.

4. Η υπεύθυνη αρχή διερεύνησης ασφαλείας εξουσιοδοτείται να ενημερώνει τα θύματα και τους συγγενείς τους ή τις ενώσεις τους ή να δημοσιοποιεί σχετικές με τα γεγονότα παρατηρήσεις, τις διαδικασίες της διερεύνησης ασφαλείας, ενδεχομένως προκαταρκτικές εκθέσεις ή συμπεράσματα ή/και συστάσεις ασφαλείας, με την προϋπόθεση ότι δεν θίγονται οι στόχοι της διερεύνησης ασφαλείας και τηρείται πλήρως η ισχύουσα νομοθεσία σχετικά με την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα.

5. Πριν από τη δημοσιοποίηση των πληροφοριών στις οποίες αναφέρεται η παράγραφος 4, η υπεύθυνη αρχή διερεύνησης ασφαλείας διαβιβάζει τις πληροφορίες αυτές στα θύματα, στους συγγενείς τους ή στις ενώσεις τους, με τρόπο ο οποίος δεν διακυβεύει τους στόχους της διερεύνησης ασφαλείας.»

9 Το άρθρο 16 του εν λόγω κανονισμού, το οποίο φέρει τον τίτλο «Έκθεση διερεύνησης», ορίζει τα εξής:

«1. Κάθε διερεύνηση ασφαλείας ολοκληρώνεται με έκθεση υπό μορφή ανάλογη με τον τύπο και τη σοβαρότητα του ατυχήματος ή του σοβαρού συμβάντος. Η έκθεση σημειώνει ότι μόνος στόχος της διερεύνησης ασφαλείας πρέπει να είναι η πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων στο μέλλον χωρίς την απόδοση υπαιτιότητας ή ευθύνης. Η έκθεση περιλαμβάνει, ενδεχομένως, συστάσεις ασφαλείας.

2. Η έκθεση διαφυλάσσει την ανωνυμία κάθε προσώπου εμπλεκόμενου στο ατύχημα ή σοβαρό συμβάν.

3. Εφόσον από τη διερεύνηση ασφαλείας προκύπτουν εκθέσεις πριν από την ολοκλήρωση της διερεύνησης, η αρχή διερεύνησης ασφαλείας μπορεί να ζητεί πριν από τη δημοσίευσή τους την υποβολή σχολίων από τις ενδιαφερόμενες αρχές, καθώς και από τον EASA, και, μέσω αυτών, από τον κάτοχο του πιστοποιητικού του βιομηχανικού σχεδίου, από τον κατασκευαστή και από τον ενδιαφερόμενο φορέα εκμετάλλευσης. Αυτοί δεσμεύονται από τους εφαρμοστέους κανόνες του επαγγελματικού απορρήτου όσον αφορά το περιεχόμενο της διαβούλευσης.

4. Πριν από τη δημοσίευση της τελικής έκθεσης, η αρχή διερεύνησης ασφαλείας ζητεί την υποβολή σχολίων από τις αρμόδιες αρχές, καθώς και από τον EASA, και, μέσω αυτών, από τον κάτοχο του πιστοποιητικού του βιομηχανικού σχεδίου, από τον κατασκευαστή και από τον ενδιαφερόμενο φορέα εκμετάλλευσης, οι οποίοι δεσμεύονται από τους ισχύοντες κανόνες περί επαγγελματικού απορρήτου όσον αφορά το περιεχόμενο της διαβούλευσης. Η αρχή διερεύνησης ασφαλείας, οσάκις ζητεί την υποβολή σχολίων, ακολουθεί τα διεθνή πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές.

5. Οι πληροφορίες που εμπίπτουν στο άρθρο 14 περιλαμβάνονται στην έκθεση μόνον εφόσον σχετίζονται με την ανάλυση του ατυχήματος ή σοβαρού συμβάντος. Πληροφορίες ή μέρη αυτών των πληροφοριών που δεν σχετίζονται με την ανάλυση δεν δημοσιοποιούνται.

6. Η αρχή διερεύνησης ασφαλείας δίδει στη δημοσιότητα την τελική έκθεση το ταχύτερο δυνατόν, και, ει δυνατόν, εντός 12 μηνών από την ημερομηνία κατά την οποία συνέβη το ατύχημα ή το σοβαρό συμβάν.

7. Εάν η τελική έκθεση δεν είναι δυνατόν να δημοσιοποιηθεί εντός 12 μηνών, η αρχή διερεύνησης ασφαλείας δίδει στη δημοσιότητα προσωρινή δήλωση το αργότερο σε κάθε επέτειο του ατυχήματος ή του σοβαρού συμβάντος, στην οποία αναφέρονται λεπτομερώς η πρόοδος που σημειώνεται στη διερεύνηση και τυχόν θέματα ασφαλείας που προέκυψαν.

[...]»

Η νομοθεσία σχετικά με τα περιστατικά στην πολιτική αεροπορία

- 10 Η οδηγία 2003/42 καταργήθηκε και αντικαταστάθηκε από τον κανονισμό 376/2014.
- 11 Οι αιτιολογικές σκέψεις 6, 12, 16, 20, 32 έως 34, 40 και 50 του κανονισμού 376/2014 έχουν ως εξής:

«(6) Για τη βελτίωση της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας, απαιτείται να αναφέρονται οι σχετικές πληροφορίες για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας, καθώς και να συλλέγονται, αποθηκεύονται, προστατεύονται, ανταλλάσσονται, διαδίδονται και αναλύονται, και να λαμβάνονται τα κατάλληλα μέτρα ασφαλείας με βάση τα συλλεγόμενα στοιχεία. [...]

[...]

(12) Οι αρχές διερεύνησης ασφαλείας και κάθε φορέας που έχει αναλάβει την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας στην ΕΕ θα πρέπει να έχουν πλήρη πρόσβαση στα συλλεγόμενα στοιχεία σχετικά με τα περιστατικά ή στις αναφορές περιστατικών που αποθηκεύονται από τα κράτη μέλη τους, για να αποφασίζουν ποια συμβάντα ενδέχεται να απαιτούν διερεύνηση ασφαλείας, καθώς και για να συνάγουν διδάγματα ασφαλείας που εξυπηρετούν την ασφάλεια της αεροπορίας και να εκπληρώνουν τις εποπτικές τους υποχρεώσεις.

[...]

(16) Οι αναφορές περιστατικών θα πρέπει να αποθηκεύονται σε βάσεις δεδομένων οι οποίες θα πρέπει να αποτελούν ένα σύστημα συμβατό με το Ευρωπαϊκό Συντονιστικό Κέντρο των Συστημάτων Αναφοράς Περιστατικών σε Αεροσκάφη (ECCAIRS) (το λογισμικό που χρησιμοποιείται από όλα τα κράτη μέλη και από το Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο για να αποθηκεύονται οι αναφορές για διάφορα περιστατικά) [...]

[...]

(20) Κατά την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με περιστατικά, θα πρέπει να τηρείται ο βασικός στόχος της πρόληψης αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων. Δεν θα πρέπει να χρησιμοποιείται προς απόδοση υπαιτιότητας ή ευθύνης ή προς αξιολόγηση των επιδόσεων ασφαλείας.

[...]

(32) Πρέπει να παρέχονται στο ευρύ κοινό γενικές συγκεντρωτικές πληροφορίες σχετικά με το επίπεδο ασφαλείας της αεροπορίας στα κράτη μέλη και στην Ένωση. Οι εν λόγω πληροφορίες θα πρέπει ιδίως να καλύπτουν τάσεις και αναλύσεις που προκύπτουν από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού από τα κράτη μέλη, καθώς και πληροφορίες σε

συγκεντρωτική μορφή σχετικά με το περιεχόμενο του Ευρωπαϊκού Κεντρικού Αποθετηρίου και μπορούν να παρέχονται με τη δημοσίευση των τάσεων των δεικτών επιδόσεων ασφαλείας (SPI).

- (33) Το σύστημα ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας βασίζεται στις εμπειρίες και τα διδάγματα που συνάγονται από ατυχήματα και συμβάντα. Η αναφορά περιστατικών και η αξιοποίηση των περιστατικών προς όφελος της ασφάλειας βασίζονται σε μια σχέση εμπιστοσύνης μεταξύ του ατόμου που αναφέρει το περιστατικό και του φορέα που αναλαμβάνει τη συλλογή και την αξιολόγησή του. Αυτό απαιτεί αυστηρή εφαρμογή των κανόνων εμπιστευτικότητας. Σκοπός της προστασίας των πληροφοριών ασφαλείας από ακατάλληλη χρήση και του περιορισμού της πρόσβασης στο Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο μόνο στα ενδιαφερόμενα μέρη που συμμετέχουν στη βελτίωση της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας είναι να διασφαλισθεί συνεχής διαθεσιμότητα των πληροφοριών ασφαλείας, ώστε να είναι δυνατόν να λαμβάνονται προληπτικά μέτρα ορθά και έγκαιρα και να βελτιωθεί η ασφάλεια της αεροπορίας. Σε αυτό το πλαίσιο, οι ευαίσθητες πληροφορίες ασφαλείας θα πρέπει να προστατεύονται κατάλληλα και θα πρέπει να διασφαλίζεται η συλλογή τους με την εγγύηση του εμπιστευτικού χαρακτήρα τους, της προστασίας της πηγής από την οποία προέρχονται και της εξασφάλισης της εμπιστοσύνης των εργαζομένων στην πολιτική αεροπορία στα συστήματα αναφοράς. Θα πρέπει να ληφθούν κατάλληλα μέτρα τα οποία θα διασφαλίζουν την εμπιστευτικότητα των πληροφοριών που συλλέγονται μέσω συστημάτων αναφοράς περιστατικών, ενώ η πρόσβαση στο Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο θα πρέπει να είναι περιορισμένη. Οι εθνικοί νόμοι περί ελευθερίας της πληροφορίας πρέπει να λαμβάνουν υπόψη την αναγκαία εμπιστευτικότητα των εν λόγω πληροφοριών. Οι πληροφορίες αυτές πρέπει να προστατεύονται επαρκώς, ώστε να μη χρησιμοποιούνται ούτε να δημοσιοποιούνται χωρίς σχετική έγκριση. Θα πρέπει να χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για τη διατήρηση ή τη βελτίωση της ασφάλειας της αεροπορίας και να μη χρησιμοποιούνται για την απόδοση υπαιτιότητας ή ευθύνης.
- (34) Για να εξασφαλισθεί η εμπιστοσύνη των εργαζομένων ή του συμβασιούχου προσωπικού στο σύστημα αναφοράς περιστατικών του οργανισμού, οι πληροφορίες που συλλέγονται από αναφορές περιστατικών δέον να προστατεύονται καταλλήλως και να μη χρησιμοποιούνται για σκοπούς άλλους από τη διατήρηση ή τη βελτίωση της ασφάλειας της αεροπορίας. [...]
- [...]
- (40) Για να ενισχυθεί η εμπιστοσύνη των ατόμων στο σύστημα, ο χειρισμός των αναφορών περιστατικών πρέπει να οργανώνεται κατά τρόπον ώστε να διασφαλίζεται καταλλήλως η εμπιστευτικότητα της ταυτότητας του αναφέροντος και άλλων προσώπων που μνημονεύονται στην αναφορά [...]
- [...]
- (50) Οι κανόνες σχετικά με την επεξεργασία δεδομένων και την προστασία φυσικών προσώπων [...] θα πρέπει να τηρούνται πλήρως, δυνάμει του παρόντος κανονισμού. Οι κανόνες σχετικά με την πρόσβαση στα δεδομένα που καθορίζονται στον κανονισμό [1049/2001] θα πρέπει να τηρούνται πλήρως δυνάμει του παρόντος κανονισμού, εκτός από τις περιπτώσεις που αφορούν τη διάδοση δεδομένων και πληροφοριών που περιέχονται στο Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο, τα οποία προστατεύονται σύμφωνα με αυστηρότερους κανόνες πρόσβασης που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό.»

12 Το άρθρο 1 του κανονισμού 376/2014, το οποίο φέρει τον τίτλο «Στόχοι», ορίζει τα εξής:

«1. Ο παρών κανονισμός αποσκοπεί στη βελτίωση της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας στην Ένωση, διασφαλίζοντας ότι οι πληροφορίες για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας αναφέρονται, συλλέγονται, αποθηκεύονται, προστατεύονται, ανταλλάσσονται, διαδίδονται και αναλύονται.

Στόχος του είναι, όπου αρμόζει,

α) να διασφαλισθεί ότι αναλαμβάνονται δράσεις για την ασφάλεια εγκαίρως και μετά από ανάλυση των συλλεγόμενων πληροφοριών·

β) η διασφάλιση της διαρκούς διαθεσιμότητας των πληροφοριών που σχετίζονται με την ασφάλεια, στο πλαίσιο της τήρησης των κανόνων περί εμπιστευτικότητας και κατάλληλης χρήσης των πληροφοριών καθώς και της εναρμονισμένης και αυξημένης προστασίας του αναφέροντος και των προσώπων που μνημονεύονται σε αναφορά περιστατικού· και

γ) οι κίνδυνοι ασφαλείας της αεροπορίας να εξετάζονται και να αντιμετωπίζονται τόσο σε ενωσιακό όσο και σε εθνικό επίπεδο.

2. Μοναδικός στόχος της αναφοράς των περιστατικών είναι η πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων, και όχι η απόδοση υπαιτιότητας ή ευθύνης.»

13 Το άρθρο 2 του εν λόγω κανονισμού προβλέπει τα εξής:

«Για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού ισχύουν οι εξής ορισμοί:

[...]

3) ως “συμβάν” νοείται το “συμβάν” κατά την έννοια του κανονισμού [996/2010],

4) ως “σοβαρό συμβάν” νοείται το “σοβαρό συμβάν” κατά την έννοια του κανονισμού [996/2010]·

5) ως “ατύχημα” νοείται το ατύχημα κατά την έννοια του κανονισμού [996/2010]·

6) ως “πληροφορίες άνευ στοιχείων ταυτοποίησης” νοούνται οι πληροφορίες που προκύπτουν από αναφορές περιστατικών από τις οποίες έχουν αφαιρεθεί όλα τα προσωπικά στοιχεία, όπως ονόματα ή διευθύνσεις των φυσικών προσώπων·

7) ως “περιστατικό” νοείται κάθε σχετικό με την ασφάλεια γεγονός το οποίο θέτει σε κίνδυνο ή, αν δεν διορθωθεί ή αντιμετωπισθεί, ενδέχεται να θέσει σε κίνδυνο ένα αεροσκάφος, τους επιβαίνοντες σε αυτό ή κάθε άλλο πρόσωπο και καλύπτει ειδικότερα το ατύχημα ή το σοβαρό συμβάν·

[...]

9) ως “ανωνυμοποίηση” νοείται η αφαίρεση από τις υποβληθείσες αναφορές όλων των προσωπικών στοιχείων που αφορούν τον αναφέροντα και τους μνημονευομένους στο περιστατικό, καθώς και κάθε στοιχείου που θα μπορούσε να οδηγήσει στην αποκάλυψη της ταυτότητας του αναφέροντος ή τρίτων ή στη συναγωγή της από τις πληροφορίες, συμπεριλαμβανομένης της ονομασίας του οργανισμού ή των οργανισμών που εμπλέκονται στο περιστατικό·

[...]».

14 Το άρθρο 3 του κανονισμού 376/2014, το οποίο επιγράφεται «Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής», προβλέπει στην παράγραφο 1 τα εξής:

«Ο παρών κανονισμός θεσπίζει κανόνες:

α) περί αναφοράς περιστατικών [...] που θέτουν σε κίνδυνο ή, εάν δεν διορθωθούν ή αντιμετωπισθούν, ενδέχεται να θέσουν σε κίνδυνο αεροσκάφος, τους επιβαίνοντες, και κάθε άλλο πρόσωπο, εξοπλισμό ή εγκαταστάσεις που επηρεάζουν τις λειτουργίες του αεροσκάφους, καθώς και περί αναφοράς λοιπών σχετικών με την ασφάλεια πληροφοριών·

β) ανάλυση και δράση παρακολούθησης όσον αφορά τις αναφορές περιστατικών και λοιπών σχετικών με την ασφάλεια πληροφοριών·

γ) την προστασία των εργαζομένων στην πολιτική αεροπορία·

δ) κατάλληλη αξιοποίηση των [συλλεγόμενων σχετικών με την ασφάλεια πληροφοριών]·

ε) συγκέντρωση των συλλεγόμενων πληροφοριών στο Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο· και

[...]».

15 Το άρθρο 4 του κανονισμού, το οποίο φέρει τον τίτλο «Υποχρεωτική αναφορά», προβλέπει τα ακόλουθα:

«1. Τα περιστατικά τα οποία μπορεί να αντιπροσωπεύουν σημαντικό κίνδυνο για την ασφάλεια της αεροπορίας και υπάγονται στις ακόλουθες κατηγορίες αναφέρονται από τα πρόσωπα της παραγράφου 6 στο πλαίσιο των συστημάτων υποχρεωτικής αναφοράς περιστατικών δυνάμει του παρόντος άρθρου:

α) περιστατικά σχετικά με τη λειτουργία του αεροσκάφους, όπως σχετικά με:

[...]

iv) περιστατικά κατά την πτήση,

[...]

2. Κάθε οργανισμός εγκατεστημένος σε κράτος μέλος καθιερώνει σύστημα υποχρεωτικής αναφοράς για τη διευκόλυνση της συλλογής στοιχείων σχετικά με περιστατικά αναφερόμενα στην παράγραφο 1.

3. Κάθε κράτος μέλος καθιερώνει σύστημα υποχρεωτικής αναφοράς για τη διευκόλυνση της συλλογής στοιχείων σχετικών με περιστατικά, καθώς και της συλλογής στοιχείων σχετικών με περιστατικά που συγκεντρώνουν οι οργανισμοί κατ' εφαρμογήν της παραγράφου 2.

[...]

6. Τα ακόλουθα φυσικά πρόσωπα υποχρεούνται να αναφέρουν τα προβλεπόμενα στην παράγραφο 1 περιστατικά κατά προτίμηση μέσω του συστήματος που δημιουργήθηκε βάσει της παραγράφου 2 από τον οργανισμό στον οποίο εργάζονται, απασχολούνται υπεργολαβικώς ή παρέχουν τις υπηρεσίες τους, ή, αν αυτό δεν είναι δυνατόν, μέσω του συστήματος που δημιουργήθηκε βάσει της παραγράφου 3 από το κράτος μέλος εγκατάστασης του οργανισμού τους ή από το κράτος που εξέδωσε, ενέκρινε ή μετέτρεψε την άδεια χειριστή αεροσκάφους ή μέσω του συστήματος που δημιούργησε ο [EASA] σύμφωνα με την παράγραφο 4:

- α) ο κυβερνήτης αεροσκάφους, ή, όταν αυτός αδυνατεί να αναφέρει το περιστατικό, το ιεραρχικώς επόμενο μέλος του πληρώματος αεροσκάφους νηολογημένου στην Ένωση ή αεροσκάφους νηολογημένου εκτός της Ένωσης το οποίο όμως χρησιμοποιείται από φορέα εκμετάλλευσης του οποίου την εποπτεία έχει κράτος μέλος, ή φορέα εκμετάλλευσης εγκατεστημένο στην Ένωση·
- β) πρόσωπο που συμμετέχει στο σχεδιασμό, κατασκευή, συνεχή αξιοπλοΐα, παρακολούθηση, συντήρηση ή τροποποίηση αεροσκάφους, εξαρτήματος ή τμήματός του, υπό την εποπτεία κράτους μέλους ή του [EASA]·
- γ) πρόσωπο που υπογράφει πιστοποιητικό επιθεώρησης αξιοπλοΐας ή διάθεσης σε λειτουργία αεροσκάφους, εξαρτήματος ή τμήματος αυτού, υπό την εποπτεία κράτους μέλους ή του [EASA]·
- δ) πρόσωπο που εκτελεί καθήκον για το οποίο απαιτείται να είναι εξουσιοδοτημένο από κράτος μέλος ως μέλος του προσωπικού παρόχου υπηρεσιών στον τομέα της αεροπλοΐας, επιφορτισμένο με ευθύνες περί αεροναυτιλιακών υπηρεσιών [...]
- ε) πρόσωπο που εκτελεί καθήκον σχετικό με τη διαχείριση της ασφάλειας αεροδρομίου [...]

[...]

7. Τα πρόσωπα που προβλέπονται στην παράγραφο 6 αναφέρουν τα περιστατικά εντός 72 ωρών από τη στιγμή που τα αντελήφθησαν, εκτός αν αυτό δεν είναι εφικτό λόγω έκτακτων συνθηκών.

8. Μετά την κοινοποίηση του περιστατικού, κάθε οργανισμός εγκατεστημένος σε κράτος μέλος που δεν καλύπτεται από την παράγραφο 9 αναφέρει στην αρμόδια αρχή του εν λόγω κράτους μέλους, όπως προβλέπεται στο άρθρο 6 παράγραφος 3, τα στοιχεία σχετικά με περιστατικά που συλλέγονται κατ' εφαρμογήν της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου το συντομότερο δυνατόν, αλλά, εν πάση περιπτώσει, εντός προθεσμίας που δεν υπερβαίνει τις 72 ώρες από τη στιγμή που έλαβε γνώση του περιστατικού.

[...]»

16 Το άρθρο 5 του κανονισμού 376/2014, το οποίο φέρει τον τίτλο «Εθελοντική αναφορά», προβλέπει στις παραγράφους 1 έως 3 τη θέσπιση, από κάθε οργανισμό εγκατεστημένο σε κράτος μέλος, από κάθε κράτος μέλος και από τον EASA, συστήματος εθελοντικής αναφοράς για τη διευκόλυνση της συλλογής, αφενός, πληροφοριών σχετικά με περιστατικά που δεν μπορούν να εντοπισθούν από το σύστημα υποχρεωτικής αναφοράς του άρθρου 4 του κανονισμού αυτού και, αφετέρου, άλλων σχετικών με την ασφάλεια πληροφοριών, τις οποίες ο αναφέρων αντιλαμβάνεται ως πραγματικό ή δυνητικό κίνδυνο για την ασφάλεια των πτήσεων. Το άρθρο 5, παράγραφος 7, του εν λόγω κανονισμού προβλέπει ότι οι οργανισμοί, τα κράτη μέλη και ο EASA δύνανται να θεσπίζουν άλλα συστήματα συλλογής και επεξεργασίας πληροφοριών σχετικών με την ασφάλεια για τη συλλογή στοιχείων αφορώντων περιστατικά που ενδέχεται να μην εντοπίζονται από τα συστήματα υποβολής αναφορών που διαλαμβάνονται στις παραγράφους 1, 2 και 3 του άρθρου αυτού, καθώς και στο άρθρο 4 του ίδιου κανονισμού.

17 Το άρθρο 6 του κανονισμού 376/2014, το οποίο τιτλοφορείται «Συλλογή και αποθήκευση πληροφοριών», προβλέπει τα εξής:

«[...]

3. Κάθε κράτος μέλος ορίζει μία ή περισσότερες αρμόδιες αρχές οι οποίες δημιουργούν μηχανισμό για την ανεξάρτητη συλλογή, αξιολόγηση, [επεξεργασία,] ανάλυση και αποθήκευση των στοιχείων σχετικά με περιστατικά που αναφέρονται σύμφωνα με τα άρθρα 4 και 5.

Η διεκπεραίωση των αναφορών γίνεται κατά τρόπον ώστε να προλαμβάνεται η χρήση των πληροφοριών για σκοπούς που δεν άπτονται της ασφαλείας και κατοχυρώνει δεόντως την εμπιστευτικότητα της ταυτότητας του αναφέροντος και των προσώπων που μνημονεύονται στην αναφορά, επιδιώκοντας την προαγωγή της “σωστής νοοτροπίας”.

[...]

6. Οι προβλεπόμενες στην παράγραφο 3 αρμόδιες αρχές αποθηκεύουν αναφορές περιστατικών που συντάσσονται με βάση στοιχεία σχετικά με περιστατικά συλλεγόμενα σύμφωνα με τα άρθρα 4 και 5, σε εθνική βάση δεδομένων.

[...]»

18 Το άρθρο 7 του κανονισμού αυτού, το οποίο φέρει τον τίτλο «Ποιότητα και περιεχόμενο των αναφορών περιστατικών», ορίζει στην παράγραφο 4 τα εξής:

«Οι βάσεις δεδομένων που αναφέρονται στις παραγράφους 5, 6 και 8 του άρθρου 6 χρησιμοποιούν μορφοτύπους οι οποίοι είναι:

α) τυποποιημένοι για τη διευκόλυνση της ανταλλαγής πληροφοριών· και

β) συμβατοί με το λογισμικό ECCAIRS [...]

[...]».

19 Το άρθρο 8 του εν λόγω κανονισμού, το οποίο φέρει τον τίτλο «Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο», προβλέπει, μεταξύ άλλων, στις παραγράφους 1 και 2, ότι η Επιτροπή διαχειρίζεται Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο για να αποθηκεύει όλες τις αναφορές περιστατικών που

συλλέγονται στην Ένωση και ότι κάθε κράτος μέλος ενημερώνει το εν λόγω Αποθετήριο διαβιβάζοντάς του όλες τις σχετικές με την ασφάλεια πληροφορίες που περιέχουν οι εθνικές βάσεις δεδομένων, όπως ορίζει το άρθρο 6, παράγραφος 6, του ίδιου κανονισμού.

- 20 Το άρθρο 9 του κανονισμού 376/2014, το οποίο επιγράφεται «Ανταλλαγή πληροφοριών», προβλέπει στην παράγραφο 1 τα εξής:

«Τα κράτη μέλη και ο [EASA] συμμετέχουν στην ανταλλαγή πληροφοριών, καθιστώντας διαθέσιμες όλες τις σχετικές με την ασφάλεια πληροφορίες που αποθηκεύονται στις αντίστοιχες βάσεις δεδομένων αναφοράς στις αρμόδιες αρχές των άλλων κρατών μελών, του [EASA] και της Επιτροπής, μέσω του Ευρωπαϊκού Κεντρικού Αποθετηρίου.

Οι αναφορές περιστατικών διαβιβάζονται στο Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο το αργότερο τριάντα ημέρες μετά την καταχώρισή τους στην εθνική βάση δεδομένων.

Οι αναφορές περιστατικών επικαιροποιούνται, όταν κρίνεται σκόπιμο, με συμπληρωματικές πληροφορίες ασφαλείας.

[...]»

- 21 Το άρθρο 10 του κανονισμού, το οποίο φέρει τον τίτλο «Διάδοση πληροφοριών αποθηκευμένων στο Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο», ορίζει στην παράγραφο 1 τα εξής:

«Κάθε φορέας επιφορτισμένος με τη ρύθμιση της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας, ή οποιαδήποτε αρχή διερεύνησης ασφαλείας, εντός της Ένωσης έχει ασφαλή πλήρη ηλεκτρονική πρόσβαση σε πληροφορίες σχετικά με περιστατικά που περιέχονται στο Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο.

Οι πληροφορίες χρησιμοποιούνται βάσει των άρθρων 15 και 16.»

- 22 Το άρθρο 13 του εν λόγω κανονισμού, με τίτλο «Ανάλυση περιστατικών και παρακολούθηση σε εθνικό επίπεδο», προβλέπει τα ακόλουθα:

«[...]»

9. Εφόσον υπάρχουν διαθέσιμες πληροφορίες σχετικά με την ανάλυση και την παρακολούθηση μεμονωμένων περιστατικών ή ομάδων περιστατικών, σύμφωνα με το παρόν άρθρο, οι πληροφορίες αυτές αποθηκεύονται στο Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο, σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφοι 2 και 3, εγκαίρως και το αργότερο δύο μήνες από την αποθήκευσή τους στην εθνική βάση δεδομένων.

10. Οι πληροφορίες που λαμβάνονται από την ανάλυση των αναφορών περιστατικών χρησιμοποιούνται από τα κράτη μέλη για τον προσδιορισμό διορθωτικών μέτρων, τα οποία πρέπει ενδεχομένως να ληφθούν στο πλαίσιο του Κρατικού Προγράμματος Ασφάλειας.

11. Προς ενημέρωση του κοινού σχετικά με το επίπεδο ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας, τα κράτη μέλη δημοσιεύουν μια επισκόπηση ασφαλείας, τουλάχιστον άπαξ ετησίως, η οποία:

- α) δίνει συγκεντρωτικές και ανώνυμες πληροφορίες για τα είδη των περιστατικών και άλλα στοιχεία σχετικά με την ασφάλεια, που συνελέγησαν από τα εθνικά τους συστήματα υποχρεωτικής και εθελοντικής αναφοράς περιστατικών·

β) προσδιορίζει τις τάσεις·

γ) αναφέρει τα ληφθέντα μέτρα.

12. Τα κράτη μέλη μπορούν εξάλλου να δημοσιεύουν ανώνυμες αναφορές περιστατικών και αποτελέσματα ανάλυσης κινδύνου.»

23 Το άρθρο 15 του ίδιου κανονισμού, το οποίο τιτλοφορείται «Εμπιστευτικότητα και κατάλληλη χρήση των πληροφοριών», ορίζει τα ακόλουθα:

«1. Τα κράτη μέλη και οργανισμοί, σύμφωνα με το εθνικό τους δίκαιο, καθώς και ο [EASA], λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίσουν τη δέουσα εμπιστευτικότητα των στοιχείων που παραλαμβάνουν σχετικά με περιστατικά, σύμφωνα με τα άρθρα 4, 5 και 10.

Κάθε κράτος μέλος, κάθε οργανισμός εγκατεστημένος σε κράτος μέλος ή ο [EASA] επεξεργάζεται δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα μόνον εφόσον κρίνεται αναγκαίο για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού και με την επιφύλαξη των εθνικών νομοθετικών πράξεων για την εφαρμογή της οδηγίας 95/46/EK [του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Οκτωβρίου 1995, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών (ΕΕ 1995, L 281, σ. 31)].

2. Με την επιφύλαξη των διατάξεων σχετικά με την προστασία [των πληροφοριών ασφαλείας] κατά την έννοια των άρθρων 12, 14 και 15 του κανονισμού [996/2010], οι εκ των αναφορών πληροφορίες σχετικά με περιστατικά χρησιμοποιούνται μόνο για τον σκοπό για τον οποίο έχουν συλλεχθεί.

Τα κράτη μέλη, ο [EASA] και οι οργανισμοί δεν διαθέτουν ούτε χρησιμοποιούν τις πληροφορίες περιστατικών:

α) για απόδοση υπαιτιότητας ή ευθυνών· ή

β) για άλλο σκοπό εκτός από τη διατήρηση ή τη βελτίωση της ασφάλειας των αεροπορικών μεταφορών.

[...]»

24 Το άρθρο 16 του κανονισμού 376/2014, το οποίο επιγράφεται «Προστασία της πηγής πληροφοριών», προβλέπει στην παράγραφο 3 τα εξής:

«Κάθε κράτος μέλος διασφαλίζει ότι κανένα προσωπικό στοιχείο δεν καταχωρίζεται ποτέ στην εθνική βάση δεδομένων η οποία αναφέρεται στο άρθρο 6 παράγραφος 6. Αυτές οι πληροφορίες, από τις οποίες έχουν αφαιρεθεί τα στοιχεία ταυτοποίησης, τίθενται στη διάθεση κάθε ενδιαφερομένου, π.χ. για να μπορέσει να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του όσον αφορά τη βελτίωση της ασφάλειας των αερομεταφορών.»

- 25 Το άρθρο 20 του κανονισμού, με τίτλο «Πρόσβαση σε έγγραφα και προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα», περιλαμβάνει παράγραφο 1 η οποία ορίζει τα ακόλουθα:

«Με εξαίρεση τα άρθρα 10 και 11, τα οποία θεσπίζουν αυστηρότερους κανόνες πρόσβασης στα δεδομένα και τις πληροφορίες που περιέχει το Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο, ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται με την επιφύλαξη του κανονισμού [1049/2001].»

Το ολλανδικό δίκαιο

Ο νόμος περί διαφάνειας στη Διοίκηση

- 26 Το δικαίωμα πρόσβασης του κοινού στα διοικητικά έγγραφα ρυθμιζόταν, όσον αφορά τη διαφορά της κύριας δίκης, από τον *Wet houdende regelen betreffende de openbaarheid van bestuur* (νόμο περί ρύθμισης της διαφάνειας στη Διοίκηση), της 31ης Οκτωβρίου 1991 (Stb. 1991, αριθ. 703, στο εξής: νόμος περί διαφάνειας στη Διοίκηση).

- 27 Το άρθρο 2, παράγραφος 1, του νόμου περί διαφάνειας στη Διοίκηση προέβλεπε τα εξής:

«Κατά την άσκηση των καθηκόντων του, ένα διοικητικό όργανο, με την επιφύλαξη άλλων διατάξεων που προβλέπονται από τον νόμο, παρέχει πληροφόρηση σύμφωνα με τον παρόντα νόμο και εξυπηρετεί το γενικό συμφέρον για την ελεύθερη πρόσβαση σε πληροφορίες.»

- 28 Το άρθρο 3 του νόμου αυτού ορίζει τα εξής:

«1. Οποιοσδήποτε μπορεί να απευθύνει αίτηση σε διοικητικό όργανο ή οργανισμό, υπηρεσία ή εταιρία που λειτουργεί υπό την εποπτεία διοικητικού οργάνου, για πρόσβαση σε πληροφορίες που περιέχονται σε έγγραφα σχετικά με διοικητικό θέμα.

2. Στην αίτηση, ο αιτών προσδιορίζει το διοικητικό θέμα ή το σχετικό έγγραφο για το οποίο επιθυμεί να λάβει πληροφορίες.

3. Ο αιτών δεν απαιτείται να δικαιολογήσει ότι έχει συμφέρον κατά την υποβολή της αίτησης.

[...]

5. Η αίτηση πληροφοριών γίνεται δεκτή με την επιφύλαξη των διατάξεων των άρθρων 10 και 11.»

- 29 Το άρθρο 10, παράγραφος 2, του εν λόγω νόμου όριζε τα εξής:

«Η παροχή πληροφοριών δυνάμει του παρόντος νόμου δεν πραγματοποιείται επίσης σε περίπτωση που το συμφέρον για την παροχή των πληροφοριών αυτών δεν υπερτερεί σε σχέση με τα ακόλουθα συμφέροντα:

a. σχέσεις του Βασιλείου των Κάτω Χωρών με άλλα κράτη και διεθνείς οργανισμούς·

[...]

d. επιθεωρήσεις, έλεγχοι και εποπτεία από τις διοικητικές αρχές·

e. σεβασμός της ιδιωτικής ζωής·

[...]».

Ο νόμος περί αεροπλοΐας

- 30 Το άρθρο 7.1, παράγραφος 1, του *Wet houdende algemene regeling met betrekking tot het luchtverkeer* (νόμου περί γενικής ρύθμισης της αεροπλοΐαζτων αεροπορικών μεταφορών), της 18ης Ιουνίου 1992 (Stb. 1992, αριθ. 368), όπως ίσχυε κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών της διαφοράς της κύριας δίκης (στο εξής: νόμος περί αεροπλοΐας), προέβλεπε τα εξής:

«Τα περιστατικά γνωστοποιούνται στον Υπουργό Υποδομών και Περιβάλλοντος.»

- 31 Το άρθρο 7.2, παράγραφος 1, του νόμου περί αεροπλοΐας προέβλεπε τα ακόλουθα:

«Τα δεδομένα που λαμβάνονται κατόπιν της γνωστοποίησης που προβλέπεται στο άρθρο 7.1, παράγραφος 1, ή λαμβάνονται από κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης ως απάντηση σε παρόμοια γνωστοποίηση στο εν λόγω κράτος μέλος δεν δημοσιοποιούνται.»

Το ιστορικό της διαφοράς και τα προδικαστικά ερωτήματα

- 32 Με την από 10 Ιανουαρίου 2018 επιστολή τους, οι επιχειρήσεις RTL ζήτησαν από τον *minister van Justitie en Veiligheid* (Υπουργό Δικαιοσύνης και Ασφάλειας, Κάτω Χώρες) να τους κοινοποιηθεί, δυνάμει του νόμου περί διαφάνειας στη Διοίκηση, σύνολο πληροφοριών σχετικών με την καταστροφή αεροσκάφους ναυλωμένου από την εταιρία *Malaysia Airlines*, το οποίο εκτελούσε πτήση με τον κωδικό IATA (*International Air Transport Association*) MH17 από το Άμστερνταμ (Κάτω Χώρες) στην Κουάλα Λουμπόρ (Μαλαισία) (στο εξής: αεροσκάφος MH17). Η καταστροφή αυτή επήλθε στις 17 Ιουλίου 2014, ενώ το αεροσκάφος MH17 διέσχισε το τμήμα του ουκρανικού εναέριου χώρου που βρίσκεται πάνω από την περιοχή του Ντονέτσκ, στην ανατολική Ουκρανία. Με το αίτημά τους, το οποίο αφορούσε, μεταξύ άλλων, κατηγορία εγγράφων προσδιοριζόμενων ως «οι αναφορές που καταχωρίστηκαν στο ECCAIRS [κατά τη διάρκεια] του έτους 2014 [και] αφορούν την Ουκρανία» (στο εξής: αναφορές του ECCAIRS), οι επιχειρήσεις RTL επιδίωκαν να λάβουν πληροφορίες σχετικά με όσα γνώριζαν οι ολλανδικές αρχές για το εν λόγω περιστατικό.
- 33 Ο Υπουργός Δικαιοσύνης και Ασφάλειας διαβίβασε το μέρος του αιτήματος αυτού που αφορούσε τις αναφορές του ECCAIRS στον Υπουργό Υποδομών και Διαχείρισης Υδάτων. Αφού ερεύνησε την ολλανδική βάση δεδομένων, ο ως άνω υπουργός διαπίστωσε ότι η αρμόδια ολλανδική αρχή είχε αποθηκεύσει στη βάση αυτή τρεις αναφορές σχετικά με περιστατικά που είχαν λάβει χώρα στον ουκρανικό εναέριο χώρο κατά τη διάρκεια του 2014. Αντιθέτως, ο εν λόγω υπουργός δεν ερεύνησε αν άλλες σχετικές αναφορές είχαν αποθηκευτεί από τις αρμόδιες αρχές των άλλων κρατών μελών στην αντίστοιχη εθνική βάση δεδομένων τους καθώς και στο Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο.
- 34 Με απόφαση της 17ης Απριλίου 2018, ο Υπουργός Υποδομών και Διαχείρισης Υδάτων απέρριψε την εν λόγω αίτηση κατά το μέρος που αφορούσε τις αναφορές του ECCAIRS. Αιτιολόγησε την απόφαση αυτή, επικαλούμενος κατ' ουσίαν την ύπαρξη ειδικού καθεστώτος απαγόρευσης δημοσιοποίησης, απορρέοντος από τον κανονισμό 376/2014, το οποίο ήταν, κατ' αυτόν, και το

μόνο εφαρμοστέο καθεστώς όσον αφορά τις επίμαχες πληροφορίες, αποκλεισμένου του γενικού καθεστώτος πρόσβασης του κοινού στα διοικητικά έγγραφα που θεσπίζει ο νόμος περί διαφάνειας στη Διοίκηση. Κατά την άποψή του, το ειδικό αυτό καθεστώς έχει ως έννομη συνέπεια ότι οι πληροφορίες που αποθηκεύονται στις εθνικές βάσεις δεδομένων μπορούν, αφενός, να γνωστοποιούνται μόνο στους ενδιαφερομένους, όπως αυτοί ορίζονται στο παράρτημα II του κανονισμού αυτού, και, αφετέρου, να χρησιμοποιούνται μόνο για τη διατήρηση ή τη βελτίωση της ασφάλειας των πτήσεων.

- 35 Οι επιχειρήσεις RTL άσκησαν διοικητική προσφυγή κατά της εν λόγω απόφασης.
- 36 Με απόφαση της 17ης Οκτωβρίου 2018, ο Υπουργός Υποδομών και Διαχείρισης Υδάτων επιβεβαίωσε την από 17 Απριλίου 2018 απόφασή του, προσθέτοντας αιτιολογία αντλούμενη κατ' ουσίαν από το άρθρο 7.2 του νόμου περί αεροπλοΐας, το οποίο αποσκοπεί στη διασφάλιση της ορθής εφαρμογής του κανονισμού 376/2014 στο εσωτερικό δίκαιο και, ως εκ τούτου, εμποδίζει και αυτό τη γνωστοποίηση, σε νομικό πρόσωπο όπως οι επιχειρήσεις RTL, πληροφοριών σχετικών με την καταστροφή εν πτήση του αεροσκάφους MH17.
- 37 Κατόπιν αυτού, οι επιχειρήσεις RTL άσκησαν ένδικη προσφυγή ενώπιον του rechtbank Midden-Nederland (πρωτοδικείου κεντρικών Κάτω Χωρών, Κάτω Χώρες).
- 38 Με απόφαση της 7ης Νοεμβρίου 2019, το δικαστήριο αυτό απέρριψε την προσφυγή των επιχειρήσεων RTL ως αβάσιμη.
- 39 Στο πλαίσιο της έφεσης που άσκησαν ενώπιον του Raad van State (Συμβουλίου της Επικρατείας, Κάτω Χώρες), ήτοι του αιτούντος δικαστηρίου, οι επιχειρήσεις RTL υποστηρίζουν, μεταξύ άλλων, ότι ο κανονισμός 376/2014 και το άρθρο 7.2 του νόμου περί αεροπλοΐας δεν μπορούν να ερμηνευθούν υπό την έννοια ότι θεσπίζουν ειδικό καθεστώς εμπιστευτικότητας ή απαγόρευσης δημοσιοποίησης, το οποίο έχει ως έννομη συνέπεια να στερηθούν πλήρως και απολύτως τη δυνατότητα που διαθέτουν, δυνάμει του γενικού καθεστώτος πρόσβασης του κοινού στα διοικητικά έγγραφα που προβλέπει ο νόμος περί διαφάνειας στη Διοίκηση, να λάβουν γνώση πληροφοριών σχετικά με την καταστροφή εν πτήση του αεροσκάφους MH17. Βεβαίως, από την ανάλυση του γράμματος του άρθρου 15 του κανονισμού αυτού, του πλαισίου στο οποίο εντάσσεται το εν λόγω άρθρο και των σκοπών που επιδιώκει προκύπτει ότι ο νομοθέτης της Ένωσης θέλησε να θεσπίσει ειδικό καθεστώς εμπιστευτικότητας στον τομέα της ασφάλειας των αερομεταφορών. Εντούτοις, το ως άνω καθεστώς εμπιστευτικότητας δεν επιβάλλει πλήρη και απόλυτη απαγόρευση δημοσιοποίησης των πληροφοριών που εμπίπτουν σε αυτό.
- 40 Επικουρικώς, οι επιχειρήσεις RTL εκτιμούν ότι, ακόμη και αν γίνει δεκτό ότι το εν λόγω καθεστώς εμπιστευτικότητας εφαρμόζεται αποκλεισμένου οποιουδήποτε άλλου καθεστώτος, εντούτοις, θα έπρεπε να ερμηνεύεται κατά τρόπον ώστε να γίνεται σεβαστό το δικαίωμα στην ελευθερία έκφρασης και πληροφόρησης που καθιερώνει το άρθρο 10 της Ευρωπαϊκής Σύμβασης για την Προάσπιση των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου και των Θεμελιωδών Ελευθεριών, που υπογράφηκε στη Ρώμη στις 4 Νοεμβρίου 1950 (στο εξής: ΕΣΔΑ). Επομένως, οι επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον τομέα των μέσων ενημέρωσης εξακολουθούν να έχουν τη δυνατότητα να λάβουν γνώση ορισμένων πληροφοριών σε περίπτωση που διακυβεύεται σημαντικό γενικό συμφέρον, όπως συμβαίνει στην περίπτωση των πληροφοριών που αφορούν το ολέθριο περιστατικό της καταστροφής εν πτήση του αεροσκάφους MH17.

- 41 Στο πλαίσιο αυτό, το αιτούν δικαστήριο διερωτάται, πρώτον, ως προς την έκταση του καθεστώτος εμπιστευτικότητας που καθιερώνει το άρθρο 15 του κανονισμού 376/2014, ως προς τη συμβατότητα με αυτό του ειδικού καθεστώτος απαγόρευσης δημοσιοποίησης που θεσπίζει ο νόμος περί αεροπλοΐας, καθώς και ως προς τη διάρθρωση των δύο αυτών καθεστώτων με το γενικό καθεστώς πρόσβασης του κοινού στα διοικητικά έγγραφα το οποίο προβλέπει, στο εσωτερικό δίκαιο, ο νόμος περί διαφάνειας στη Διοίκηση.
- 42 Συναφώς, το αιτούν δικαστήριο εκτιμά, μεταξύ άλλων, ότι από την ανάλυση της οδηγίας 2003/42 και του κανονισμού 376/2014 δεν μπορεί να συναχθεί αν οι πράξεις αυτές επιβάλλουν, επιτρέπουν ή, αντιθέτως, αποκλείουν πλήρη και απόλυτη απαγόρευση δημοσιοποίησης των πληροφοριών στις οποίες εφαρμόζονται τα διάφορα καθεστώτα εμπιστευτικότητας που θεσπίζουν. Συγκεκριμένα, οι διατάξεις τους, καθώς και οι αιτιολογικές σκέψεις που μπορούν να αποσαφηνίσουν το περιεχόμενό τους, μνημονεύουν, στην απόδοσή τους στην ολλανδική γλώσσα, την ανάγκη διασφάλισης της «κατάλληλης» ή «επαρκούς» εμπιστευτικότητας των πληροφοριών αυτών. Επιπλέον, αναφέρονται ενίοτε στις «πληροφορίες» που λαμβάνουν οι αρμόδιες εθνικές αρχές, ενίοτε στις «ευαίσθητες πληροφορίες» που κατέχουν οι εν λόγω αρχές και ενίοτε στα «στοιχεία σχετικά με περιστατικά» που ενδέχεται να συνιστούν κίνδυνο για την ασφάλεια της αεροπορίας, χωρίς να διευκρινίζουν ρητώς τι καλύπτουν οι διαφορετικές αυτές έννοιες ούτε πώς συνδέονται μεταξύ τους.
- 43 Το αιτούν δικαστήριο εκτιμά, εξάλλου, ότι τα διάφορα ως άνω καθεστώτα πρέπει να ερμηνεύονται υπό το πρίσμα, αφενός, του δικαιώματος στην ελευθερία έκφρασης και πληροφόρησης που κατοχυρώνεται στο άρθρο 11 του Χάρτη και στο άρθρο 10 της ΕΣΔΑ για κάθε πρόσωπο γενικώς και, αφετέρου, των δικαιωμάτων και του ειδικού ρόλου του «άγρυπνου φρουρού» που το δεύτερο από τα άρθρα αυτά αναγνωρίζει στα μέσα ενημέρωσης, όπως υπενθύμισε το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου, μεταξύ άλλων, με την απόφασή του της 8ης Νοεμβρίου 2016, *Magyar Helsinki Bizottság κατά Ουγγαρίας* (CE:ECHR:2016:1108JUD001803011).
- 44 Δεύτερον, το αιτούν δικαστήριο διερωτάται, κατ' ουσίαν, ως προς τις συνέπειες που πρέπει να συναχθούν από την ενδεχόμενη ασυμβατότητα του νόμου περί αεροπλοΐας προς τον κανονισμό 376/2014, ερμηνευόμενο υπό το πρίσμα του άρθρου 11 του Χάρτη. Συναφώς, εκτιμά ότι, αν το ειδικό καθεστώς απαγόρευσης δημοσιοποίησης που προβλέπει ο νόμος αυτός θεωρηθεί μη συμβατό προς τον κανονισμό 376/2014 και, κατά συνέπεια, μη εφαρμοστέο, η νομιμότητα της απόφασης με την οποία ο Υπουργός Υποδομών και Διαχείρισης Υδάτων απέρριψε το αίτημα των επιχειρήσεων RTL πρέπει να εκτιμηθεί υπό το πρίσμα του νόμου περί διαφάνειας στη Διοίκηση. Όμως, ο νόμος αυτός, μολονότι δεν αποσκοπεί στη διασφάλιση της μεταφοράς στην εσωτερική έννομη τάξη ή της εφαρμογής ρύθμισης του παράγωγου δικαίου της Ένωσης, και ακόμη και αν το δίκαιο της Ένωσης δεν εναρμονίζει, γενικώς, το δικαίωμα πρόσβασης του κοινού στα διοικητικά έγγραφα εντός των κρατών μελών, θα πρέπει εντούτοις να ερμηνεύεται και αυτός, στο μέτρο του δυνατού, λαμβανομένου υπόψη του καθεστώτος εμπιστευτικότητας που θεσπίζει ο κανονισμός 376/2014, όπως άλλωστε υπενθυμίζεται στην αιτιολογική σκέψη 33 του κανονισμού αυτού.

- 45 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Raad van State (Συμβούλιο της Επικρατείας) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:
- «1) Ποια είναι η έννοια των “στοιχείων σχετικά με περιστατικά” και της “δέουσας εμπιστευτικότητας” κατά το άρθρο 15, παράγραφος 1, του [κανονισμού 376/2014] και υπό το πρίσμα της ελευθερίας έκφρασης και πληροφόρησης που κατοχυρώνεται στο άρθρο 11 του [Χάρτη] και στο άρθρο 10 της ΕΣΔΑ;
 - 2) Έχει το άρθρο 15, παράγραφος 1, του [κανονισμού 376/2014], ερμηνευόμενο υπό το πρίσμα της ελευθερίας έκφρασης και πληροφόρησης που κατοχυρώνεται στο άρθρο 11 του [Χάρτη] και στο άρθρο 10 της [ΕΣΔΑ], την έννοια ότι είναι συμβατή με το άρθρο αυτό εθνική ρύθμιση, όπως η επίμαχη στην κύρια δίκη, η οποία απαγορεύει τη γνωστοποίηση οποιασδήποτε πληροφορίας σχετικά με αναφερθέντα περιστατικά;
 - 3) Σε περίπτωση αρνητικής απάντησης στο δεύτερο ερώτημα, μπορεί ο αρμόδιος εθνικός φορέας να εφαρμόσει γενικό εθνικό καθεστώς γνωστοποίησης, βάσει του οποίου δεν παρέχονται πληροφορίες, στο μέτρο που η γνωστοποίηση των πληροφοριών δεν υπερτερεί έναντι των συμφερόντων που αφορούν, ενδεικτικά, τις σχέσεις με άλλα κράτη και διεθνείς οργανισμούς, την επιθεώρηση, τον έλεγχο και την εποπτεία από κρατικές αρχές, τον σεβασμό της ιδιωτικής ζωής και την αποφυγή δυσανάλογης ευνοϊκής ή δυσμενούς μεταχείρισης φυσικών ή νομικών προσώπων;
 - 4) Ασκεί επιρροή, κατά την εφαρμογή του γενικού εθνικού καθεστώτος γνωστοποίησης, το κατά πόσον πρόκειται για πληροφορίες προερχόμενες από την εθνική βάση δεδομένων ή για πληροφορίες προερχόμενες από ή σχετικές με αναφορές που περιέχονται σε άλλα έγγραφα, όπως είναι τα έγγραφα πολιτικής;»

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

Επί του πρώτου και του δεύτερου προδικαστικού ερωτήματος

- 46 Με το πρώτο και το δεύτερο προδικαστικό ερώτημα, τα οποία πρέπει να εξεταστούν από κοινού, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί αν το άρθρο 15 του κανονισμού 376/2014, ερμηνευόμενο υπό το πρίσμα του δικαιώματος στην ελευθερία έκφρασης και πληροφόρησης που κατοχυρώνεται στο άρθρο 11 του Χάρτη, έχει την έννοια ότι οι πληροφορίες που κατέχουν οι αρμόδιες εθνικές αρχές σχετικά με «περιστατικό» που αφορά την ασφάλεια της αεροπορίας, κατά την έννοια του άρθρου 2, σημείο 7, του κανονισμού, υπόκεινται σε καθεστώς εμπιστευτικότητας το οποίο συνεπάγεται ότι ούτε το κοινό αλλά ούτε και επιχείρηση μέσωσ ενημέρωσης έχουν δικαίωμα πρόσβασης σε αυτές.
- 47 Συναφώς, υπενθυμίζεται, προκαταρκτικώς, ότι τόσο από τις απαιτήσεις της ομοιόμορφης εφαρμογής του δικαίου της Ένωσης όσο και από την αρχή της ισότητας συνάγεται ότι οι όροι διάταξης του δικαίου της Ένωσης που δεν περιέχει ρητή παραπομπή στο δίκαιο των κρατών μελών για τον προσδιορισμό της έννοιας και του πεδίου εφαρμογής της πρέπει κατά κανόνα να ερμηνεύονται αυτοτελώς και ομοιόμορφα σε ολόκληρη την Ένωση. Για την ερμηνεία δε αυτή πρέπει να λαμβάνεται υπόψη όχι μόνον το γράμμα της προς ερμηνεία διάταξης αλλά και το πλαίσιο στο οποίο αυτή εντάσσεται και οι σκοποί που επιδιώκονται με τη ρύθμιση της οποίας

αποτελεί μέρος (πρβλ. αποφάσεις της 18ης Ιανουαρίου 1984, Ekro, 327/82, EU:C:1984:11, σκέψη 11, και της 15ης Νοεμβρίου 2022, Senatsverwaltung für Inneres und Sport, C-646/20, EU:C:2022:879, σκέψη 40).

- 48 Εξάλλου, κάθε πράξη της Ένωσης πρέπει να ερμηνεύεται, στο μέτρο του δυνατού, κατά τέτοιο τρόπο ώστε να μη θίγεται το κύρος της και να συνάδει με το σύνολο του πρωτογενούς δικαίου και ιδίως με τις διατάξεις του Χάρτη. Επομένως, όταν διάταξη πράξης της Ένωσης επιδέχεται πλείονες ερμηνείες, πρέπει να προτιμάται η ερμηνεία που καθιστά τη διάταξη αυτή σύμφωνη προς το πρωτογενές δίκαιο και όχι εκείνη που θα συνεπαγόταν το ασυμβίβαστό της με το πρωτογενές δίκαιο [αποφάσεις της 14ης Μαΐου 2019, Μ κ.λπ. (Ανάκληση του καθεστώτος πρόσφυγα), C-391/16, C-77/17 και C-78/17, EU:C:2019:403, σκέψη 77, και της 26ης Απριλίου 2022, Πολωνία κατά Κοινοβουλίου και Συμβουλίου, C-401/19, EU:C:2022:297, σκέψη 70].
- 49 Εν προκειμένω, όσον αφορά, πρώτον, το γράμμα του άρθρου 15 του κανονισμού 376/2014, επισημαίνεται, αφενός, ότι η παράγραφος 1 του άρθρου αυτού επιβάλλει, μεταξύ άλλων, στα κράτη μέλη την υποχρέωση να λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίζουν τη δέουσα εμπιστευτικότητα των στοιχείων που παραλαμβάνουν σχετικά με περιστατικά, σύμφωνα με τα άρθρα 4, 5 και 10 του ίδιου κανονισμού.
- 50 Όπως προκύπτει από το άρθρο 4, παράγραφοι 1 έως 3 και 6 έως 8, του κανονισμού 376/2014, καθώς και από το άρθρο του 5, παράγραφοι 1 έως 3 και 7, ερμηνευόμενα υπό το πρίσμα των ορισμών του άρθρου 2, σημεία 3 έως 5 και 7, τα «στοιχεία», κατά την έννοια του εν λόγω κανονισμού, περιλαμβάνουν όλες τις «πληροφορίες» που συλλέγονται, υπό οποιαδήποτε μορφή, από τις αρμόδιες εθνικές αρχές, μέσω των συστημάτων κοινοποίησης και κατάρτισης αναφορών που προβλέπονται από τα δύο πρώτα εκ των τριών αυτών άρθρων, σχετικά με περιστατικά που θέτουν ή ενδέχεται να θέσουν σε κίνδυνο ένα αεροσκάφος, τους επιβαίνοντες σε αυτό ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο, ανεξαρτήτως του αν πρόκειται για συμβάντα, σοβαρά συμβάντα ή ατυχήματα. Όπως προκύπτει από το άρθρο 10, παράγραφος 1, πρώτο εδάφιο, του κανονισμού 376/2014, τα στοιχεία αυτά περιλαμβάνουν επίσης, ευρύτερα, όλες τις «πληροφορίες σχετικά με [τα εν λόγω] περιστατικά» που είναι αποθηκευμένες, υπό οποιαδήποτε μορφή, στο Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο και στις εθνικές βάσεις δεδομένων που μνημονεύονται αντιστοίχως στο άρθρο 8 και στο άρθρο 6, παράγραφος 6, του κανονισμού, ιδίως τις πληροφορίες που αφορούν την «αξιολόγηση», την «ανάλυση» και την «παρακολούθηση» την οποία οφείλουν να διενεργούν οι αρμόδιες εθνικές αρχές δυνάμει του άρθρου 6, παράγραφος 3, πρώτο εδάφιο, και του άρθρου 13, παράγραφος 9, του κανονισμού, περιλαμβάνουν δε και τις πληροφορίες σχετικά με τα «διορθωτικά μέτρα» που πρέπει να λαμβάνονται δυνάμει του άρθρου 13, παράγραφος 10, του ίδιου κανονισμού.
- 51 Κατά συνέπεια, η υποχρέωση εμπιστευτικότητας την οποία προβλέπει το άρθρο 15, παράγραφος 1, του κανονισμού 376/2014 ισχύει, όπως επισήμανε, κατ' ουσίαν, ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 30 των προτάσεών του, για όλες τις πληροφορίες σχετικά με περιστατικά που κατέχουν οι αρμόδιες εθνικές αρχές ή ο EASA δυνάμει των άρθρων 4, 5 ή 10 του κανονισμού. Οι πληροφορίες αυτές περιλαμβάνουν τόσο εκείνες που συλλέγονται από τις αρμόδιες εθνικές αρχές μετά την κοινοποίηση συμβάντος το οποίο θέτει ή ενδέχεται να θέσει σε κίνδυνο ένα αεροσκάφος, τους επιβαίνοντες σε αυτό ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο, όσο και άλλες πληροφορίες που είναι αποθηκευμένες στις εθνικές βάσεις δεδομένων και στο Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο, ιδίως εκείνες που περιλαμβάνονται στις αναφορές, τις εκθέσεις και άλλα έγγραφα ή μέσα αποθήκευσης που έχουν καταρτιστεί ή δημιουργηθεί από τις εν λόγω αρχές συνεπεία της εν λόγω κοινοποίησης.

- 52 Αφετέρου, το άρθρο 15, παράγραφος 2, του κανονισμού 376/2014 διευκρινίζει το νομικό περιεχόμενο της υποχρέωσης τήρησης της εμπιστευτικότητας που προβλέπεται στην πρώτη παράγραφο του άρθρου αυτού, της οποίας ορίζει το καθ' ύλην πεδίο εφαρμογής. Ειδικότερα, η παράγραφος 2 προβλέπει στο πρώτο εδάφιο ότι, με την επιφύλαξη των διατάξεων σχετικά με την προστασία των πληροφοριών ασφαλείας κατά την έννοια των άρθρων 12, 14 και 15 του κανονισμού 996/2010, οι εκ των αναφορών πληροφορίες σχετικά με περιστατικά χρησιμοποιούνται μόνο για τον σκοπό για τον οποίο έχουν συλλεχθεί. Επιπλέον, σύμφωνα με το δεύτερο εδάφιο της εν λόγω παραγράφου 2, τα κράτη μέλη δεν διαθέτουν ούτε χρησιμοποιούν τις πληροφορίες σχετικά με περιστατικά για απόδοση υπαιτιότητας ή ευθυνών και γενικότερα για άλλο σκοπό εκτός από τη διατήρηση ή τη βελτίωση της ασφάλειας των αεροπορικών μεταφορών.
- 53 Μολονότι το πρώτο εδάφιο του άρθρου 15, παράγραφος 2, του κανονισμού 376/2014 αναφέρεται γενικώς στον «σκοπό για τον οποίο έχουν συλλεχθεί [οι πληροφορίες αυτές]», από την ανάλυση ολόκληρου του κανονισμού προκύπτει ότι ο σκοπός αυτός συνδέεται, στην πραγματικότητα, με τη διατήρηση και τη βελτίωση της ασφάλειας της αεροπορίας, περί των οποίων γίνεται λόγος στο δεύτερο εδάφιο της ίδιας διάταξης. Ειδικότερα, από το άρθρο 3, παράγραφος 1, το άρθρο 6, παράγραφος 3, δεύτερο εδάφιο, και το άρθρο 13, παράγραφος 10, του κανονισμού προκύπτει, κατά τρόπο σαφή και συνεκτικό, ότι οι εν λόγω πληροφορίες μπορούν να διατίθενται και να χρησιμοποιούνται μόνο για σκοπούς που εμπίπτουν, καθ' οιονδήποτε τρόπο, στη διατήρηση ή τη βελτίωση της ασφάλειας, όπως είναι, για παράδειγμα, ο εντοπισμός των κινδύνων που ενδέχεται να επηρεάσουν την ασφάλεια των πτήσεων, η παρακολούθηση των κινδύνων αυτών, η λήψη μέτρων για την αντιμετώπισή τους ή ακόμη η προστασία των επαγγελματιών του τομέα της πολιτικής αεροπορίας. Επιπλέον, από τις τρεις προαναφερθείσες διατάξεις του κανονισμού 376/2014 και από το άρθρο 9, παράγραφος 1, αυτού προκύπτει ότι όλοι οι μηχανισμοί που θεσπίστηκαν για να ρυθμίσουν τις διάφορες πτυχές της επεξεργασίας των εν λόγω πληροφοριών, όπως η κοινοποίηση, η αποθήκευση, η αξιολόγηση και η ανάλυσή τους, ή ακόμη και η ανταλλαγή τους, αποσκοπούν να συμβάλουν στη διατήρηση και τη βελτίωση της ασφάλειας στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας.
- 54 Όσον αφορά, δεύτερον, το πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται το άρθρο 15 του κανονισμού 376/2014 και τους σκοπούς που αυτός επιδιώκει, επισημαίνεται, κατά πρώτον, ότι ο εν λόγω κανονισμός αποσκοπεί, κατά το άρθρο 1, παράγραφος 1, στη βελτίωση της ασφάλειας της αεροπορίας στην Ένωση, διασφαλίζοντας ότι οι πληροφορίες για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας αναφέρονται, συλλέγονται, αποθηκεύονται, προστατεύονται, ανταλλάσσονται, διαδίδονται και αναλύονται.
- 55 Κατά δεύτερον, το άρθρο 1, παράγραφος 1, στοιχείο β', και παράγραφος 2, του κανονισμού 376/2014, καθώς και οι αιτιολογικές σκέψεις 6, 12, 20, 33, 34 και 40 του κανονισμού επιβεβαιώνουν ότι η υποχρέωση εμπιστευτικότητας που προβλέπεται στο άρθρο του 15 αποτελεί κεντρικό αλλά και αναγκαίο στοιχείο του συστήματος εποπτείας και ελέγχου που αυτός θεσπίζει για τη βελτίωση της ασφάλειας της αεροπορίας. Η εν λόγω υποχρέωση εμπιστευτικότητας είναι αυστηρή και ισχύει για το σύνολο των πληροφοριών που συλλέγονται ή καταρτίζονται προς τούτο από τις αρμόδιες εθνικές αρχές. Έχει δε ως επακόλουθο την απαγόρευση της διάθεσης ή χρήσης τέτοιων πληροφοριών για οποιονδήποτε άλλο σκοπό.
- 56 Κατά τρίτον, άλλες διατάξεις του κανονισμού 376/2014, μολονότι δεν αφορούν άμεσα την παροχή και τη χρήση των επίμαχων πληροφοριών, έχουν, προφανώς, ως σκοπό και ως συνέπεια τη διασφάλιση της αποτελεσματικότητας της υποχρέωσης εμπιστευτικότητας που προβλέπεται στο

άρθρο 15 του κανονισμού, ενισχύοντας την εξ αυτής απορρέουσα απαγόρευση διάθεσης ή χρήσης των ως άνω πληροφοριών για σκοπούς διαφορετικούς από εκείνους που μνημονεύονται ρητώς στο άρθρο 15.

- 57 Συγκεκριμένα, από το άρθρο 20 του κανονισμού 376/2014, ερμηνευόμενο υπό το πρίσμα της αιτιολογικής του σκέψης 50, προκύπτει σαφώς ότι το δικαίωμα πρόσβασης του κοινού στα έγγραφα, όπως προβλέπεται από τον κανονισμό 1049/2001, δεν εφαρμόζεται όσον αφορά τις εν λόγω πληροφορίες. Πράγματι, οι πληροφορίες αυτές υπόκεινται, αποκλειστικώς, στους αυστηρότερους κανόνες των άρθρων 10 και 11 του κανονισμού 376/2014.
- 58 Κατά τέταρτον, η ανάλυση των λοιπών εφαρμοστέων στον τομέα της ασφάλειας της αεροπορίας κανονισμών, στους οποίους παραπέμπει επανειλημμένως ο κανονισμός 376/2014, επιβεβαιώνει επίσης τον γενικό αλλά και συγχρόνως αυστηρό χαρακτήρα της προβλεπόμενης στο άρθρο 15 του κανονισμού αυτού υποχρέωσης εμπιστευτικότητας.
- 59 Ειδικότερα, ο κανονισμός 2018/1139, σκοπός του οποίου είναι, κατά το άρθρο του 1, παράγραφος 1, η εγκαθίδρυση και διατήρηση υψηλού και ομοιόμορφου επιπέδου ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας στην Ένωση, προβλέπει στο άρθρο 72, παράγραφοι 1 και 5, ότι η διάθεση και η χρήση του συνόλου των πληροφοριών που μπορούν να συλλέγονται, να αναλύονται και να ανταλλάσσονται από την Επιτροπή, τον EASA και τις αρμόδιες εθνικές αρχές στο πλαίσιο της εφαρμογής του κανονισμού αυτού πρέπει να περιορίζεται μόνο στα «απολύτως αναγκαία» για την επίτευξη του σκοπού αυτού. Επιπλέον, το άρθρο 72, παράγραφος 6, του εν λόγω κανονισμού επιβάλλει στις διάφορες αυτές οντότητες να λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα ώστε να εξασφαλίζουν την απαραίτητη εμπιστευτικότητα των πληροφοριών αυτών, με την επιφύλαξη των ακόμη «αυστηρότερων» απαιτήσεων εμπιστευτικότητας που προβλέπονται, μεταξύ άλλων, στον κανονισμό 376/2014. Τέλος, το άρθρο 119 του κανονισμού 2018/1139 υπενθυμίζει, κατ' ουσίαν, ότι το δικαίωμα πρόσβασης του κοινού στα έγγραφα που καθιερώνει ο κανονισμός 1049/2001 δεν εφαρμόζεται όσον αφορά τις πληροφορίες που συλλέγονται ή καταρτίζονται δυνάμει του κανονισμού 376/2014.
- 60 Κατά τρόπο συνεπή, ο κανονισμός 996/2010, ο οποίος, όπως προκύπτει από το άρθρο 5, παράγραφοι 1 και 2, αυτού, εφαρμόζεται παράλληλα με τον κανονισμό 376/2014 στην περίπτωση ατυχημάτων ή σοβαρών συμβάντων με αεροσκάφος για τα οποία απαιτείται διερεύνηση ασφαλείας, προβλέπει, κατ' ουσίαν, στο άρθρο 14, παράγραφοι 1 και 2, ότι οι ευαίσθητες πληροφορίες που συλλέγονται σχετικά με τα εν λόγω ατυχήματα ή σοβαρά συμβάντα στο πλαίσιο της διερεύνησης ασφαλείας την οποία συνεπάγονται τα εν λόγω ατυχήματα ή σοβαρά συμβάντα πρέπει να τυγχάνουν «προστασίας» ανάλογης με την «εμπιστευτικότητα» που προβλέπει ο κανονισμός 376/2014, υπό την έννοια ότι δεν μπορούν να διατεθούν ούτε να χρησιμοποιηθούν για σκοπούς άλλους από εκείνους που σχετίζονται με την εν λόγω διερεύνηση ή, σε ορισμένες περιπτώσεις, με τη βελτίωση της ασφάλειας της αεροπορίας. Από το άρθρο 15, παράγραφος 3, του κανονισμού 996/2010 προκύπτει επίσης ότι, όταν η αρχή διερεύνησης ασφαλείας κοινοποιεί ορισμένες από τις ευαίσθητες αυτές πληροφορίες στον EASA ή στις εθνικές αρχές πολιτικής αεροπορίας, για λόγους βελτίωσης της ασφάλειας της αεροπορίας, οι εν λόγω πληροφορίες πρέπει να συνεχίσουν να προστατεύονται έναντι κάθε διάθεσης ή χρήσης για άλλους σκοπούς.
- 61 Συνεπώς, από το γράμμα του άρθρου 15 του κανονισμού 376/2014, από το πλαίσιο στο οποίο το άρθρο αυτό εντάσσεται και από τους σκοπούς που επιδιώκει η ρύθμιση της οποίας αποτελεί μέρος προκύπτει ότι η διάταξη αυτή έχει την έννοια ότι όλες οι πληροφορίες που κατέχουν οι αρμόδιες

εθνικές αρχές σχετικά με «περιστατικό» που αφορά την ασφάλεια των πτήσεων, όπως ορίζεται στον κανονισμό 376/2014, υπόκεινται σε καθεστώς εμπιστευτικότητας το οποίο συνεπάγεται ότι το κοινό δεν έχει δικαίωμα πρόσβασης σε αυτές, υπό οποιαδήποτε μορφή.

- 62 Όσον αφορά τις εκτιμήσεις του αιτούντος δικαστηρίου σχετικά με τη χρήση των όρων «κατάλληλη» και «επαρκής» από τον νομοθέτη της Ένωσης, ιδίως στις αιτιολογικές σκέψεις 6, 33, 34 και 40 του κανονισμού 376/2014, καθώς και σε ορισμένες από τις διατάξεις του, ιδίως στο άρθρο 1, παράγραφος 1, στο άρθρο 3, παράγραφος 1, και στο άρθρο 6, παράγραφος 3, του κανονισμού αυτού, επισημαίνεται περαιτέρω ότι οι όροι αυτοί δεν παραπέμπουν στην «εμπιστευτικότητα» που προβλέπει ο εν λόγω κανονισμός αυτήν καθεαυτήν, αλλά στην «προστασία» ή τη «διασφάλιση» της εμπιστευτικότητας αυτής, στα «μέτρα» που πρέπει να ληφθούν για να επιτευχθεί η εν λόγω διασφάλιση ή προστασία, καθώς και στη «χρήση» ή στην «αξιοποίηση» των οικείων πληροφοριών. Επομένως, δεν πρέπει να ερμηνευθούν υπό την έννοια ότι η εν λόγω εμπιστευτικότητα έχει απλώς σχετικό χαρακτήρα, όπως εκτιμά το αιτούν δικαστήριο, αλλά υπό την έννοια ότι πρέπει να διασφαλίζεται με κάθε μέσο που εγγυάται ότι οι επίμαχες πληροφορίες χρησιμοποιούνται μόνο για τους σκοπούς για τους οποίους συλλέχθηκαν ή καταρτίστηκαν.
- 63 Ως εκ τούτου, το άρθρο 15 του κανονισμού 376/2014 δεν αντιτίθεται σε εθνική ρύθμιση η οποία προβλέπει ότι οι πληροφορίες που κατέχουν οι αρμόδιες εθνικές αρχές σχετικά με τέτοιο περιστατικό υπόκεινται σε καθεστώς πλήρους και απόλυτης εμπιστευτικότητας το οποίο συνεπάγεται ότι το κοινό δεν έχει δικαίωμα πρόσβασης σε αυτές, υπό οποιαδήποτε μορφή.
- 64 Συνεπώς, η υποχρέωση εμπιστευτικότητας που προβλέπεται στο άρθρο 15, παράγραφος 1, του κανονισμού 376/2014 ισχύει, μεταξύ άλλων, για κάθε πληροφορία που συλλέγει, υπό οποιαδήποτε μορφή, αρμόδια εθνική αρχή σχετικά με περιστατικό όπως το επίμαχο στην κύρια δίκη, ήτοι για «ατύχημα», κατά την έννοια του άρθρου 2, σημείο 5, του κανονισμού 376/2014 και του κανονισμού 996/2010 στον οποίο παραπέμπει η διάταξη αυτή, καθώς και για κάθε πληροφορία η οποία περιλαμβάνεται, υπό οποιαδήποτε μορφή, σε έγγραφο ή μέσο αποθήκευσης που έχει καταρτιστεί ή δημιουργηθεί κατόπιν της κοινοποίησης του περιστατικού αυτού και βρίσκεται στην αντίστοιχη εθνική βάση δεδομένων καθώς και στο Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο. Πράγματι, ένα τέτοιο περιστατικό περιλαμβάνεται μεταξύ εκείνων για τα οποία απαιτείται υποχρεωτική αναφορά δυνάμει του άρθρου 4, παράγραφος 1, στοιχείο α', σημείο iv, του κανονισμού 376/2014, καθόσον πρόκειται για περιστατικό κατά την πτήση του οικείου αεροσκάφους και ενέχει σημαντικό κίνδυνο για την ασφάλεια της αεροπορίας. Επομένως, η εν λόγω υποχρέωση πρέπει να τηρείται, μεταξύ άλλων, όταν υπάρχουν «αναφορές του ECCAIRS» όπως αυτές που μνημονεύονται στις σκέψεις 32 έως 34 της παρούσας απόφασης, υπό την επισήμανση ότι το ECCAIRS είναι, στην πράξη, το λογισμικό που χρησιμοποιείται από τις εθνικές βάσεις δεδομένων και από το Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο και του οποίου τη χρήση επιβάλλει ο κανονισμός 376/2014, όπως προκύπτει από το άρθρο 7, παράγραφος 4, του κανονισμού αυτού, ερμηνευόμενο υπό το πρίσμα της αιτιολογικής του σκέψης 16.
- 65 Τρίτον και τελευταίο, λαμβανομένων υπόψη των προβληματισμών του αιτούντος δικαστηρίου σχετικά με τις έννομες συνέπειες μιας τέτοιας ερμηνείας του άρθρου 15 του κανονισμού 376/2014 επί του δικαιώματος στην ελευθερία έκφρασης και πληροφόρησης, το οποίο κατοχυρώνεται στο άρθρο 11 του Χάρτη, στην ειδική περίπτωση κατά την οποία το πρόσωπο που ζητεί πρόσβαση σε πληροφορίες που καλύπτονται από το καθεστώς εμπιστευτικότητας του άρθρου αυτού είναι επιχείρηση μέσωσ ενημέρωσης, πρέπει να διευκρινιστούν τα ακόλουθα.

- 66 Το Δικαστήριο έχει υπενθυμίσει ότι οι πράξεις ή οι διατάξεις του παράγωγου δικαίου της Ένωσης που μπορούν να επηρεάσουν αρνητικά την άσκηση του δικαιώματος στην ελευθερία έκφρασης και πληροφόρησης που κατοχυρώνεται στο άρθρο 11 του Χάρτη και, επομένως, να περιορίσουν την άσκηση αυτή πρέπει να ερμηνεύονται λαμβανομένου υπόψη του ως άνω δικαιώματος (πρβλ. απόφαση της 26ης Απριλίου 2022, Πολωνία κατά Κοινοβουλίου και Συμβουλίου, C-401/19, EU:C:2022:297, σκέψεις 47 και 70).
- 67 Εν προκειμένω, το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η Επιτροπή και η Ολλανδική Κυβέρνηση, με τις γραπτές παρατηρήσεις τους, εξέφρασαν και οι τρεις την άποψη ότι το άρθρο 15 του κανονισμού 376/2014, μολονότι περιορίζει την άσκηση του δικαιώματος στην ελευθερία έκφρασης και πληροφόρησης που κατοχυρώνεται στο άρθρο 11 του Χάρτη, πληροί τις προϋποθέσεις που θέτει το άρθρο 52, παράγραφος 1, του Χάρτη για να μπορεί να γίνει δεκτός ένας τέτοιος περιορισμός.
- 68 Συναφώς, το άρθρο 52, παράγραφος 1, του Χάρτη προβλέπει ότι επιτρέπεται η επιβολή περιορισμών στην άσκηση των δικαιωμάτων και ελευθεριών που αναγνωρίζονται από αυτόν, υπό την προϋπόθεση, πρώτον, ότι οι περιορισμοί αυτοί προβλέπονται από τον νόμο, δεύτερον, ότι σέβονται το βασικό περιεχόμενο των οικείων δικαιωμάτων και ελευθεριών και, τρίτον, ότι, τηρουμένης της αρχής της αναλογικότητας, είναι αναγκαίοι και ανταποκρίνονται πραγματικά σε σκοπούς γενικού συμφέροντος που αναγνωρίζει η Ένωση ή στην ανάγκη προστασίας των δικαιωμάτων και ελευθεριών των τρίτων.
- 69 Όσον αφορά, κατά πρώτον, την απαίτηση να προβλέπεται τέτοιος περιορισμός από τον νόμο, όπως προκύπτει από τη νομολογία του Δικαστηρίου, η εν λόγω απαίτηση συνεπάγεται, μεταξύ άλλων, ότι η νομική βάση του περιορισμού πρέπει να καθορίζει το περιεχόμενό του κατά τρόπο σαφή και ακριβή [πρβλ. αποφάσεις της 17ης Δεκεμβρίου 2015, WebMindLicenses, C-419/14, EU:C:2015:832, σκέψη 81, και της 6ης Οκτωβρίου 2020, État luxembourgeois (Δικαίωμα προσφυγής κατά αιτήματος παροχής πληροφοριών σε φορολογικά θέματα), C-245/19 και C-246/19, EU:C:2020:795, σκέψη 76].
- 70 Τούτο ισχύει στην περίπτωση του άρθρου 15 του κανονισμού 376/2014, όπως προκύπτει, ειδικότερα, από τις σκέψεις 51 και 61 της παρούσας απόφασης.
- 71 Όσον αφορά, κατά δεύτερον, την απαίτηση σεβασμού του βασικού περιεχομένου του επίμαχου δικαιώματος, πρέπει καταρχάς να υπομνησθεί ότι το άρθρο 15 του κανονισμού 376/2014 υπάγει σε γενικό και αυστηρό καθεστώς εμπιστευτικότητας τις πληροφορίες που συλλέγονται ή κατέχονται, δυνάμει του κανονισμού αυτού, από τις αρμόδιες για την ασφάλεια της αεροπορίας αρχές. Ως εκ τούτου, το άρθρο 15 είναι ικανό να θίξει το δικαίωμα στην ελευθερία έκφρασης και πληροφόρησης που κατοχυρώνεται στο άρθρο 11 του Χάρτη, καθόσον το άρθρο 11 επιτρέπει γενικώς σε κάθε πρόσωπο, στην παράγραφο 1, και ειδικότερα στα μέσα ενημέρωσης, στην παράγραφο 2, να λαμβάνουν πληροφορίες.
- 72 Πράγματι, το άρθρο 15 του κανονισμού 376/2014 εμποδίζει κάθε πρόσωπο να έχει ελεύθερη πρόσβαση στα στοιχεία και τις πληροφορίες που διαλαμβάνονται στη διάταξη αυτή και, επομένως, να λαμβάνει γνώση του περιεχομένου τους, τούτο δε ανεξαρτήτως του περιστατικού το οποίο αφορούν οι πληροφορίες αυτές και, κατά συνέπεια, ανεξαρτήτως του ενδιαφέροντος που αυτές θα μπορούσαν ενδεχομένως να έχουν για το κοινό.

- 73 Εξάλλου, το άρθρο αυτό εμποδίζει, ειδικότερα, τις επιχειρήσεις μέσωσ ενημέρωσης να έχουν πρόσβαση στις εν λόγω πληροφορίες για δημοσιογραφικούς σκοπούς, στο πλαίσιο προπαρασκευαστικών δραστηριοτήτων αναζήτησης, έρευνας και συλλογής στοιχείων που είναι συμφυείς με την ελευθερία των μέσωσ ενημέρωσης και με τον απώτερο σκοπό της δημοσιογραφικής δραστηριότητας, ο οποίος έγκειται στην ανακοίνωση πληροφοριών στο κοινό καθώς και στην τροφοδότηση του δημόσιου διαλόγου (πρβλ. απόφαση της 15ης Μαρτίου 2022, *Autorité des marchés financiers*, C-302/20, EU:C:2022:190, σκέψεις 68 και 69 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).
- 74 Εντούτοις, το άρθρο 15 του κανονισμού 376/2014 εφαρμόζεται μόνο στις πληροφορίες σχετικά με ατυχήματα, σοβαρά συμβάντα ή άλλα περιστατικά που ενδέχεται να συνιστούν σημαντικό κίνδυνο για την ασφάλεια της αεροπορίας και οι οποίες συλλέγονται ή τηρούνται από τις αρμόδιες δημόσιες αρχές δυνάμει του κανονισμού αυτού. Ως εκ τούτου, δεν εμποδίζει το κοινό και τις επιχειρήσεις μέσωσ ενημέρωσης να αναζητούν πληροφορίες σχετικά με το θέμα αυτό από άλλες πηγές ή με άλλα μέσα.
- 75 Επιπλέον, το άρθρο 15 δεν θίγει, αυτό καθαυτό, την ελευθερία γνώμης και έκφρασης.
- 76 Υπό τις συνθήκες αυτές, πρέπει να γίνει δεκτό ότι το άρθρο 15 δεν θίγει το βασικό περιεχόμενο του δικαιώματος που κατοχυρώνεται στο άρθρο 11 του Χάρτη.
- 77 Όσον αφορά, κατά τρίτον, την απαίτηση κατά την οποία κάθε περιορισμός πρέπει να είναι αναγκαίος για την επίτευξη σκοπού γενικού συμφέροντος τον οποίο αναγνωρίζει η Ένωση και να είναι αναλογικός προς τον σκοπό αυτόν, υπενθυμίζεται ότι το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι οι σκοποί που συνίστανται στην κατοχύρωση της ασφάλειας της εναέριας κυκλοφορίας και, γενικότερα, στη διασφάλιση ομοίμορφου και υψηλού επιπέδου ασφαλείας στην πολιτική αεροπορία στην Ευρώπη συνιστούν σκοπούς γενικού συμφέροντος που αναγνωρίζει η Ένωση (πρβλ. αποφάσεις της 5ης Ιουλίου 2017, *Fries*, C-190/16, EU:C:2017:513, σκέψεις 42 και 43, και της 2ας Ιουνίου 2022, *Skeyes*, C-353/20, EU:C:2022:423, σκέψη 67).
- 78 Επιπλέον, μπορεί να αποτελεί τέτοιο σκοπό γενικού συμφέροντος ο σκοπός που συνίσταται στην καθιέρωση από τον νομοθέτη της Ένωσης, σε τομέα στον οποίο επικρατούν ειδικές συνθήκες, ενός συστήματος εποπτείας και ελέγχου στηριζόμενου σε μηχανισμούς κοινοποίησης πληροφοριών από τα ενδιαφερόμενα φυσικά ή νομικά πρόσωπα, από κοινού ανάλυσης των πληροφοριών αυτών από τις αρμόδιες εθνικές αρχές και τις αρμόδιες αρχές της Ένωσης, καθώς και προστασίας των εν λόγω πληροφοριών μέσωσ υποχρεώσεων εμπιστευτικότητας. Ειδικότερα, το Δικαστήριο έχει δεχθεί ότι τέτοιες υποχρεώσεις ενδέχεται να είναι αναγκαίες για τη διαφύλαξη της εμπιστοσύνης των ενδιαφερομένων, καθώς και για την προστασία τους από τον κίνδυνο δημοσιοποίησης των πληροφοριών που οφείλουν να γνωστοποιούν στις αρμόδιες αρχές (βλ., όσον αφορά τον τομέα της χρηματοπιστωτικής εποπτείας, απόφαση της 19ης Ιουνίου 2018, *Baumeister*, C-15/16, EU:C:2018:464, σκέψεις 31 έως 33 και 46, και, όσον αφορά τον τομέα των δημοσίων συμβάσεων, απόφαση της 7ης Σεπτεμβρίου 2021, *Klaidėdos regiono atliekų tvarkymo centras*, C-927/19, EU:C:2021:700, σκέψη 115 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).
- 79 Εν προκειμένω, όπως προκύπτει από τις σκέψεις 54 και 55 της παρούσας απόφασης, τέτοιοι είναι οι σκοποί που αποτελούν το θεμέλιο τόσο του κανονισμού 376/2014 στο σύνολό του όσο και, ειδικότερα, του συστήματος εποπτείας και ελέγχου που θεσπίζει ο κανονισμός αυτός, καθώς και της προβλεπόμενης στο άρθρο 15 του εν λόγω κανονισμού υποχρέωσης εμπιστευτικότητας, η οποία αποτελεί κεντρικό και αναγκαίο στοιχείο του συστήματος αυτού.

- 80 Εξάλλου, όπως επισήμαναν το Συμβούλιο και η Επιτροπή με τις γραπτές και προφορικές παρατηρήσεις τους ενώπιον του Δικαστηρίου, πρέπει να σημειωθεί ότι η υποχρέωση εμπιστευτικότητας που προβλέπεται στο άρθρο 15 του κανονισμού 376/2014, μολονότι αποκλείει, κατά τρόπο γενικό και αυστηρό, κάθε δικαίωμα πρόσβασης του κοινού ή ακόμη και των επιχειρήσεων μέσω ενημέρωσης στις οικείες πληροφορίες, δεν θίγει τη δυνατότητα των αρμόδιων εθνικών αρχών ή δικαστηρίων να αποφασίζουν αυτεπαγγέλτως, σε συγκεκριμένες περιπτώσεις και υπό αυστηρές προϋποθέσεις, να δημοσιοποιούν ορισμένες από τις πληροφορίες αυτές.
- 81 Ειδικότερα, καταρχάς, το άρθρο 13, παράγραφοι 11 και 12, του κανονισμού 376/2014, το οποίο πρέπει να ερμηνευθεί υπό το πρίσμα της αιτιολογικής σκέψης 32 του κανονισμού αυτού, παρέχει στα κράτη μέλη την εξουσία να δημοσιεύουν όχι μόνο επισκοπήσεις για την ενημέρωση του κοινού σχετικά με το γενικό επίπεδο ασφάλειας στην πολιτική αεροπορία, ιδίως μέσω συγκεντρωτικών και ανωνυμοποιημένων πληροφοριών, αλλά και αναφορές συγκεκριμένων περιστατικών, υπό την προϋπόθεση ότι έχουν ανωνυμοποιηθεί.
- 82 Περαιτέρω, το άρθρο 15 του κανονισμού 376/2014, όπως προκύπτει από το ίδιο το γράμμα του, δεν θίγει τη δυνατότητα που παρέχει το άρθρο 14, παράγραφοι 3 και 4, του κανονισμού 996/2010 στη δικαιοδοτική αρχή ή στην αρμόδια εθνική αρχή να αποφασίσει να δημοσιοποιήσει, στο μέτρο του απολύτως αναγκαίου για σκοπό που επιτρέπεται από τον νόμο και τηρουμένων των προϋποθέσεων που καθορίζονται στις εν λόγω διατάξεις καθώς και στο εφαρμοστέο εθνικό δίκαιο, ορισμένες πληροφορίες που αφορούν ατύχημα ή σοβαρό συμβάν με αεροσκάφος για το οποίο πραγματοποιήθηκε διερεύνηση ασφαλείας.
- 83 Τέλος, κατά τον ίδιο τρόπο, το άρθρο 15 του κανονισμού 376/2014 δεν θίγει τη δυνατότητα της υπεύθυνης αρχής διερεύνησης ασφαλείας να αποφασίσει, σύμφωνα με το άρθρο 15, παράγραφοι 4 και 5, του κανονισμού 996/2010, να ενημερώσει τα θύματα του σχετικού ατυχήματος ή σοβαρού συμβάντος και τους συγγενείς τους ή τις ενώσεις τους και να δημοσιοποιήσει κάθε πληροφορία σχετικά με τη διαδικασία διερεύνησης, καθώς και τυχόν προκαταρκτικές εκθέσεις, συμπεράσματα ή συστάσεις που προκύπτουν από τη διαδικασία αυτή. Η ως άνω αρχή υποχρεούται, εξάλλου, δυνάμει του άρθρου 16 του ίδιου κανονισμού, να δημοσιεύσει την τελική έκθεση που συντάσσεται κατόπιν της εν λόγω διαδικασίας.
- 84 Λαμβανομένου υπόψη του συνόλου των διατάξεων που μνημονεύθηκαν στις σκέψεις 81 έως 83 της παρούσας απόφασης, οι οποίες παρέχουν στο κοινό, και ειδικότερα στις επιχειρήσεις μέσω ενημέρωσης, ορισμένες δυνατότητες λήψης γενικών πληροφοριών σχετικά με την ασφάλεια της αεροπορίας στην Ένωση, καθώς και πληροφοριών που αφορούν συγκεκριμένα περιστατικά, στις περιπτώσεις κατά τις οποίες οι αρμόδιες εθνικές αρχές ή τα αρμόδια εθνικά δικαστήρια εκτιμούν ότι η στοχευμένη δημοσίευση ή γνωστοποίηση των πληροφοριών αυτών είναι δικαιολογημένη, η υποχρέωση εμπιστευτικότητας που προβλέπεται στο άρθρο 15 του κανονισμού 376/2014 πρέπει να θεωρηθεί αναλογική προς τον σκοπό που επιδιώκει. Πράγματι, ανεξαρτήτως του ότι η υποχρέωση αυτή δεν εμποδίζει το κοινό και τις επιχειρήσεις μέσω ενημέρωσης να αναζητήσουν πληροφορίες από άλλες πηγές ή με άλλα μέσα, όπως προκύπτει από τη σκέψη 74 της παρούσας απόφασης, δεν αποκλείει κάθε δυνατότητα δημοσιοποίησης των επίμαχων πληροφοριών, με πρωτοβουλία και υπό τον έλεγχο των ως άνω αρχών ή δικαστηρίων. Επομένως, προκύπτει ότι ο νομοθέτης της Ένωσης, με την έκδοση του κανονισμού 376/2014, προσπάθησε να επιτύχει, και όντως επέτυχε, δίκαιη ισορροπία μεταξύ, αφενός, των σκοπών που επιδιώκει ο κανονισμός αυτός και, αφετέρου, των διαφόρων διακυβευόμενων δικαιωμάτων και συμφερόντων, δημόσιων και ιδιωτικών.

- 85 Κατόπιν όλων των ανωτέρω σκέψεων, στο πρώτο και στο δεύτερο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 15 του κανονισμού 376/2014, ερμηνευόμενο υπό το πρίσμα του δικαιώματος στην ελευθερία έκφρασης και πληροφόρησης που κατοχυρώνεται στο άρθρο 11 του Χάρτη, έχει την έννοια ότι οι πληροφορίες που κατέχουν οι αρμόδιες εθνικές αρχές σχετικά με «περιστατικό» που αφορά την ασφάλεια της αεροπορίας, κατά την έννοια του άρθρου 2, σημείο 7, του κανονισμού, υπόκεινται σε καθεστώς εμπιστευτικότητας το οποίο συνεπάγεται ότι ούτε το κοινό αλλά ούτε και επιχείρηση μέσω ενημέρωσης έχουν δικαίωμα πρόσβασης σε αυτές, υπό οποιαδήποτε μορφή.

Επί του τρίτου και του τετάρτου προδικαστικού ερωτήματος

- 86 Λαμβανομένης υπόψη της απαντήσεως που δόθηκε στο πρώτο και στο δεύτερο προδικαστικό ερώτημα, παρέλκει η απάντηση στο τρίτο και στο τέταρτο προδικαστικό ερώτημα.

Επί των δικαστικών εξόδων

- 87 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπíπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων. Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν όσοι υπέβαλαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, πλην των ως άνω διαδίκων, δεν αποδίδονται.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (δεύτερο τμήμα) αποφαινεται:

Το άρθρο 15 του κανονισμού (ΕΕ) 376/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 3ης Απριλίου 2014, για την αναφορά, ανάλυση και παρακολούθηση περιστατικών στην πολιτική αεροπορία, την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 996/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και την κατάργηση της οδηγίας 2003/42/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και των κανονισμών της Επιτροπής (ΕΚ) αριθ. 1321/2007 και (ΕΚ) αριθ. 1330/2007, όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139, του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Ιουλίου 2018, ερμηνευόμενο υπό το πρίσμα του δικαιώματος στην ελευθερία έκφρασης και πληροφόρησης που κατοχυρώνεται στο άρθρο 11 του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

έχει την έννοια ότι:

οι πληροφορίες που κατέχουν οι αρμόδιες εθνικές αρχές σχετικά με «περιστατικό» που αφορά την ασφάλεια της αεροπορίας, κατά την έννοια του άρθρου 2, σημείο 7, του κανονισμού 376/2014, όπως τροποποιήθηκε, υπόκεινται σε καθεστώς εμπιστευτικότητας το οποίο συνεπάγεται ότι ούτε το κοινό αλλά ούτε και επιχείρηση μέσω ενημέρωσης έχουν δικαίωμα πρόσβασης σε αυτές, υπό οποιαδήποτε μορφή.

(υπογραφές)