

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl civilinės aviacijos avarių ir incidentų tyrimo ir prevencijos

COM(2009) 611 galutinis – 2009/0170 (COD)

(2011/C 21/11)

Pagrindinis pranešėjas **Jacek KRAWCZYK**

Taryba, vadovaudamasi Europos bendrijos steigimo sutarties 80 straipsnio 2 dalimi, 2009 m. lapkričio 20 d. nusprendė pasikonsultuoti su Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetu dėl

Pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl civilinės aviacijos avarių ir incidentų tyrimo ir prevencijos

COM(2009) 611 galutinis – 2009/0170 (COD).

2009 m. gruodžio mėn. 15 d. Komiteto biuras pavedė Transporto, energetikos, infrastruktūros ir informacinės visuomenės skyriui organizuoti Komiteto darbą šiuo klausimu.

Kadangi darbas skubus (DTT 59 str.) Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas pagrindiniu pranešėju paskyrė **Jacek Krawczyk** savo 463-ojoje plenarinėje sesijoje, įvykusioje 2010 m. gegužės 26–27 d. (gegužės 27 d. posėdis), priėmė šią nuomonę 157 nariams balsavus už ir 2 susilaikius.

1. Išvados ir rekomendacijos

1.1 Dabartinė Bendrijos civilinės aviacijos avarių tyrimo ir pranešimo apie įvykius sistema yra nepakankamai veiksminga. Joje neatsižvelgiama į pastebimą pažangą, pasiektą kuriant bendrąją aviacijos rinką, o ypač į sukurtą Europos aviacijos saugos agentūrą.

1.2 EESRK palankiai vertina Europos Komisijos pasiūlymą kaip žingsnį teisinga kryptimi, kad būtų pašalinti trūkumai, susiję su dabartiniu nevienalyčiu avarių tyrimu ES.

1.3 Komisijos pasiūlymu skatinamas savanoriškas bendradarbiavimas per Europos civilinės aviacijos saugos tyrimų institucijų tinklą. EESRK sutinka su Komisijos vertinimu, kad šiuo metu steigti Europos civilinės aviacijos avarių tyrimo agentūrą būtų per anksti.

1.4 EESRK norėtų atkreipti dėmesį į tai, kad vienintelis avarių ir incidentų tyrimų tikslas turėtų būti – ateityje išvengti avarių ir incidentų, o ne nustatyti, kas kaltas ar atsakingas. Todėl EESRK nuomone, būtina patobulinti 15 straipsnio formuluotę, kad ji visiškai atitiktų Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) konvencijos 13 priedo nuostatas.

1.5 EESRK pabrėžia, jog užtikrinant aviacijos saugą ypač svarbu, kad avarijos tyrimą atliktų iš tikrųjų nepriklausomi tyrėjai ir kad į tyrimo procesą nesikištų suinteresuotosios šalys ar viešasis sektorius, politikai, žiniasklaida ar teisminės institucijos.

1.6 EESRK norėtų pabrėžti „saugos kultūros“ svarbą ir paraginti visas ES valstybes nars „sąžiningumo principą“ įtvirtinti savo nacionalinėse baudžiamosios teisės sistemose. ES lygiu reikia imtis daugiau priemonių, kad visos valstybės narės iš dalies pakeistų nacionalines baudžiamosios teisės sistemas ir užtikrintų sąžiningumo principo laikymąsi.

1.7 EESRK visų pirma norėtų pabrėžti, jog svarbu kartu su kitais suinteresuotaisiais subjektais parengti ES chartiją dėl sąžiningumo principo.

1.8 EESRK mano, jog reikia užtikrinti, kad avarijos tyrėjai būtų visiškai nepriklausomi ir šiame procese nedalyvautų suinteresuotosios šalys, įskaitant Europos aviacijos saugos agentūrą. Todėl svarbu teisės aktais numatyti daugiau apsaugos priemonių, kad tyrimui galėtų vadovauti avarių tyrimo tarnybos.

1.9 EESRK nuomone, labai svarbu, kad aukos šeimos nariai galėtų laiku susipažinti su keleivių sąrašu. Be to, EESRK mano, kad ne mažiau svarbu užtikrinti, kad sąrašas būtų teisingas.

2. Įžanga

2.1 Oro transportas – viena saugiausių transporto rūšių. Nepaisant labai išaugusio oro eismo nuo tada, kai 1992 m. buvo sukurta bendroji aviacijos rinka, statistika rodo, kad Europos Sąjungai pavyko padidinti aviacijos saugos lygį, todėl ES oro transporto bendrovės yra vienos saugiausių visame pasaulyje.

2.2 Vis dėlto sauga nėra savaime suprantamas dalykas, todėl reikia nuolat stengtis gerinti aviacijos saugą. Nesvarbu, koks bebūtų ES aviacijos sektoriaus saugos lygis, neįmanoma visiškai išvengti avarių ar rimtų incidentų. Todėl labai svarbu atlikti nepriklausomus šių avarių ar incidentų tyrimus. Išnagrinėjus avarių aplinkybes pateikiamos rekomendacijos, kaip išvengti tokių avarių ateityje.

2.3 Įpareigojimas tirti civilinės aviacijos avarijas įtvirtintas Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijoje, kurios šalys yra visos valstybės narės. Išsamūs šios srities standartai ir rekomenduojama tvarka pateikiami ICAO Čikagos konvencijos 13 priede.

2.4 Pripažindama avarių tyrimo svarbą, Europos bendrija dar 1980 m. priėmė Direktyvą 80/1266/EB dėl valstybių narių bendradarbiavimo ir abipusės pagalbos tiriant orlaivių avarijas ⁽¹⁾. 1980 m. direktyva vėliau pakeista Direktyva 94/56/EB ⁽²⁾. Be to, 2003 m. priimta Direktyva 2003/42/EB ⁽³⁾ dėl civilinės aviacijos įvykių pranešimų.

2.5 Dabartinė Bendrijos civilinės aviacijos avarių tyrimo ir pranešimo apie įvykius sistema yra nepakankamai veiksminga. Tai lėmė jos suskaidymas. Joje nepakankamai atsižvelgiama į pažangą, pasiektą kuriant bendrąją aviacijos rinką, kuri, o ypač sukurta Europos aviacijos saugos agentūra, sustiprino ES galią aviacijos saugos srityje. Todėl 2009 m. spalio 29 d. Komisija priėmė Pasiūlymą dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl civilinės aviacijos avarių ir incidentų tyrimo ir prevencijos, kuriuo būtų panaikinti esami šių sričių teisės aktai.

3. Komisijos pasiūlymas

3.1 Komisijos pasiūlymu skatinamas savanoriškas bendradarbiavimas, pavyzdžiui, pagal siūlomą reglamentą dabartinis neoficialus bendradarbiavimas bus pakeistas į Europos civilinės aviacijos saugos tyrimų institucijų tinklą (toliau – tinklas). Tinklas neturės juridinio asmens statuso, o jo įgaliojimai apsiribos patariamosiomis ir koordinavimo užduotimis.

3.2 Be to, siūlomu reglamentu savanoriškas bendradarbiavimas papildomas keletu teisinių įpareigojimų, kad būtų:

- pagal Čikagos konvencijos 13 priedą į Bendrijos teisę įtraukti tarptautiniai standartai ir rekomenduojama tvarka, susiję su įrodymų ir neskelbtinos saugos informacijos apsauga,
- nustatyti bendri nacionalinių saugos tyrimų institucijų organizaciniai reikalavimai ir užtikrintas didesnis saugos tyrimų nepriklausomumas,

- geriau koordinuojami įvairūs avarių ir incidentų priežasčių tyrimai,

- aiškiai nustatytos abipusės Europos aviacijos saugos agentūros (EASA) ir nacionalinių saugos tyrimų institucijų teisės ir pareigos, užtikrinant, kad saugos tyrimai ir toliau būtų atliekami nepriklausomai,

- nustatyti kriterijai, pagal kuriuos saugos tyrimų institucijos skirtų įgaliotuosius „projekto valstybės“ atstovus,

- nustatius nebaudžiamojo pobūdžio pranešimų teikimo sistemą užtikrintas sąžiningumo principo laikymasis,

- Bendrijos oro transporto bendrovėms nustatyti bendri reikalavimai dėl keleivių sąrašų ir juose pateikiamų duomenų apsaugos (pvz., siūlomo reglamento 23 str.),

- geriau užtikrintos orlaivių avarių aukų ir jų šeimų narių teisės,

- užtikrinama geresnė į avarią patekusių asmenų anonimiškumo apsauga,

- sukurta bendra saugos rekomendacijų ir informacijos apie veiksmus gavus rekomendacijas duomenų bazė.

4. Konkrečios pastabos

4.1 EESRK palankiai vertina Europos Komisijos pasiūlymą kaip žingsnį teisinga kryptimi, kad būtų pašalinti trūkumai, susiję su dabartiniu nevienalyčiu avarių tyrimu ES. Vis dėlto EESRK pabrėžia, jog svarbu stebėti pasiūlymo įgyvendinimo veiksmingumą ir atsižvelgti į tai, kad kai kurioms mažesnėms valstybėms narėms trūksta kompetencijos ir (arba) išteklių avarioms tirti. Todėl EESRK ragina Komisiją apibrėžti būtiniausias avarių tyrimo tarnybų ir tyrėjų techninės kompetencijos reikalavimus ir skatinti valstybes narses jų laikytis.

4.2 EESRK ypač palankiai vertina pragmatišką Komisijos požiūrį, grindžiamą subsidiarumu ir proporcingumu. Komitetas sutinka su Komisijos vertinimu, kad šiuo metu steigti Europos civilinės aviacijos avarių tyrimo agentūrą būtų per anksti, nors galimybės ilgai ją įkurti atmeti nevertėtų. EESRK taip pat pabrėžia, jog svarbu užtikrinti, kad tinklas turėtų būti atviras su ES besiribojančioms ES nepriklausančioms šalims ir šalims, kurios glaudžiai bendradarbiauja su ES, visų pirma valstybėms, kurios yra Europos civilinės aviacijos konferencijos (ECAC) narės.

⁽¹⁾ OL L 375, 1980 12 31, p. 32.

⁽²⁾ OL L 319, 1994 12 12, p. 14.

⁽³⁾ OL L 167, 2003 4 7, p. 23.

4.3 EESRK pabrėžia, jog užtikrinant aviacijos saugą ypač svarbu, kad avarijos tyrimą atliktų iš tikrųjų nepriklausomi tyrėjai ir kad į tyrimo procesą nesikištų suinteresuotosios šalys ar viešasis sektorius, politikai, žiniasklaida ar teisminės institucijos.

4.4 EESRK norėtų atkreipti dėmesį į tai, kad atliekant saugos tyrimus turėtų būti siekiama vienintelio tikslo – ateityje išvengti avarių ir incidentų, o ne nustatyti, kas kaltas ar atsakingas. Todėl EESRK nuomone, svarbu patobulinti 15 straipsnio formulotę, kad ji visiškai atitiktų ICAO konvencijos 13 priedo nuostatas. Siūlymas suteikti daugiau teisių teisminėms institucijoms ir viešajam interesui kitiems tikslams nei avarijos tyrimas, duos priešingų rezultatų ir kliudys savanoriškam pranešimui apie įvykius ar incidentus. EESRK nuomone, labai svarbu, kad avarių tyrimo procesas būtų griežtai atskirtas nuo teisminių procedūrų, nes tai gali daryti neigiamą poveikį saugos informacijos rinkimui ir dėl šios priežasties gali pablogėti aviacijos sauga ES. EESRK pabrėžia, kad tai nepažeis aukų teisių gauti kompensaciją nepriklausomų procedūrų keliu, kurios vykdomos atskirai nuo avarijos tyrimo proceso. EESRK pabrėžia, jog svarbu užtikrinti neskelbtinų saugos duomenų ir darbuotojų, pranešančių apie įvykius, apsaugą.

4.4.1 EESRK pripažįsta oro transporto organizacijų Deklaracijos dėl ES aviacijos avarių tyrimo reglamento svarbą nuo 2010 m. balandžio 26 d., kurioje reiškiamas susirūpinimas dėl Komisijos pasiūlyme (kuriam pritarė 2010 m. kovo 11 d. Transporto taryba) numatytos teismo tyrimo viršenybės saugumo tyrimo atžvilgiu. Deklaraciją pasirašiusių organizacijų nuomone tai labai apribotų avarijos tyrėjų galimybę konfidencialiai gauti informaciją, būtiną avarijos veiksniams nustatyti, ir todėl jie negalėtų pateikti informaciją pagrįstų saugumo rekomendacijų, kurios padidintų aviacijos saugą ir padėtų išvengti avarių ateityje, o tai prieštarautų lėktuvais keliaujančių žmonių interesams.

4.5 EESRK norėtų akcentuoti „saugos kultūros“ svarbą ir paraginti visas ES valstybes nares užtikrinti sąžiningumo principo įtvirtinimą savo nacionalinėse baudžiamosios teisės sistemose. Aviacijos saugos labai svarbu, kad avarių tyrimų rezultatai būtų naudojami siekiant ateityje išvengti avarių, o ne nubausti už netyčines klaidas, nes tai trukdytų deramai iširti avarią. EESRK nuomone, reglamente turėtų būti numatyta sistema, kurioje visos su avarijomis susijusios šalys galėtų dalytis informacija ir laisvai bei konfidencialiai pareikšti savo nuomonę. Teisinis tikrumas, pavyzdžiui, patikimos teisinės taisyklės, kurios nedviprasmiškai nustatytų, kada saugos informaciją galima naudoti ne avarijos tyrimui, būtinos norint užtikrinti atvirą konfidencialų bendravimą. To neužtikrinus, susiję asmenys bijos prisidėti prie tyrimo. EESRK pabrėžia, kad ES lygiu reikia imtis daugiau priemonių, kad valstybės narės iš dalies pakeistų nacionalines baudžiamosios teisės sistemas ir užtikrintų sąžiningumo principo laikymąsi. EESRK visų pirma norėtų pabrėžti, jog

svarbu parengti ES chartiją dėl sąžiningumo principo. EESRK palankiai vertina „Chartiją dėl sąžiningumo principo“, kurią Europos civilinės aviacijos socialiniai partneriai priėmė 2009 m. kovo 31 d.

4.6 EESRK nuomone, labai svarbu, kad aukos šeimos nariai galėtų laiku susipažinti su keleivių sąrašais. Be to, EESRK mano, kad ne mažiau svarbu užtikrinti, kad pateiktas sąrašas būtų teisingas. Todėl EESRK manymu, turėtų būti išsaugotas keleivių sąrašo pateikimo per vieną valandą terminas, išskyrus tam tikrais atvejais taikomas išimtis, kai tai neįmanoma padaryti dėl techninių priežasčių, visų pirma kalbant apie tolimuosius skrydžius, kurie vykdomi iš trečiųjų šalių. Oro transporto bendrovei nebūtų sudėtinga pateikti nepatvirtintą sąrašą per vieną valandą, tačiau svarbu, kad sąrašas būtų patvirtintas, ypač vykdant tolimuosius skrydžius iš šalių, kurios nepriklauso ES. Be to, EESRK norėtų pabrėžti privatumo ir duomenų apsaugos svarbą, ir mano, kad keleivių sąrašas, kurį oro transporto bendrovė gali pateikti remdamasi registracijos ir rezervacijos sistemomis, turėtų šiam tikslui pakakti.

4.7 EESRK mano, jog reikia užtikrinti, kad avarijos tyrėjai būtų visiškai nepriklausomi ir šiame procese nedalyvautų suinteresuotosios šalys, įskaitant Europos aviacijos saugos agentūrą. Todėl svarbu teisės aktais numatyti daugiau apsaugos priemonių, kad tyrimui galėtų vadovauti avarių tyrimo tarnybos. EASA (kaip patarėja) galėtų dalyvauti tyrime kartu su kitomis susijusiomis šalimis (oro transporto bendrovė, gamintojas ir pan.), tačiau joms neturi būti leista daryti įtakos tyrimo procesui ar išvadoms. EESRK visų pirma norėtų atkreipti dėmesį į tai, kad EASA neturėtų būti leista veikti kaip įgaliotajam avarių tyrėjui, nes tai prieštarautų EASA, kaip saugos reguliavimo institucijos, vaidmeniui ir neatitiktų ICAO konvencijos 13 priedo. Vis dėlto EESRK nuomone, svarbu tam tikrais atvejais EASA siųsti rekomendacijas dėl tyrimo, kad ši agentūra galėtų imtis skubių veiksmų saugai užtikrinti.

4.8 EESRK palankiai vertina pasiūlymą sukurti centrinę avarių tyrimo rekomendacijų duomenų bazę, kurioje būtų kaupiama ir su tolesniais veiksmais gavus rekomendaciją susijusi informacija. Komiteto nuomone, remiantis Jungtinių Amerikos Valstijų Federacinės aviacijos administracijos sistemos, kuri peržiūri JAV Nacionalinės transporto saugos tarybos (angl. *National Transport Safety Board*) pateiktas rekomendacijas, pavyzdžiu svarbu, kad Europos aviacijos saugos agentūra (EASA) prieš nustatydamas bet kokias taisykles, kruopščiai įvertintų kiekvienos saugos rekomendacijos teikiamą papildomą naudą ir poveikį teisiniu požiūriu.

4.8.1 EESRK ragina ES imtis papildomų veiksmų, kad būtų atlikta derama nuodugni pranešimų apie incidentus analizė ir geriau telkiami išteklių Europos lygiu.

4.9 EESRK pabrėžia, jog saugos labai svarbu, kad visos ES (ir ne ES) valstybės aiškiai suprastų avarijų tyrimo ataskaitos turinį (19 str.). Dažnai atsitinka, kad nacionalinės avarijų tyrimo institucijos ataskaitas rengia gimtąja kalba, nors su įvykiu yra susijusios ir užsienio šalys. EESRK rekomenduoja, kad kiekviena avarijos tyrimo ataskaita būtų išversta bent į anglų kalbą.

4.10 EESRK pažymi, kad saugai visada bus teikiamas prioritetas kitų reikalavimų, pavyzdžiui, intelektinės nuosavybės,

atžvilgiu. Kita vertus, svarbu numatyti priemones intelektinės nuosavybės apsaugai užtikrinti (15 straipsnis). Komerciniu požiūriu neskelbtina informacija turėtų būti keičiamasi tik su institucijomis, tačiau šios informacijos neleidžiama teikti konkurentams. Originalios įrangos gamintojams (angl. *Original Equipment Manufacturers, OEM*) neturėtų būti suteikta visa informacija apie papildomus tipo sertifikatus (angl. *Supplemental Type Certificates, STC*) ir kitus pakeitimus, remonto darbus bei atvirkščiai (nes tai gali būti komerciniu požiūriu svarbi su projektavimo organizacijos patvirtinimu (DOA), kuris neturi nieko bendro su tam tikra avarija ar incidentu, susijusi intelektinė nuosavybė).

2010 m. gegužės 27 d., Briuselis

*Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto
pirmininkas
Mario SEPI*
