

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

στην πρόταση νόμου «Διάχυτος κοινωνικός έλεγχος κανονισμών ασφαλείας στα μέσα μαζικής μεταφοράς»

Προς τη Βουλή των Ελλήνων

Η μεγάλη καταστροφή των Τεμπών αποτέλεσε ένα θλιβερό ορόσημο στις σχέσεις κράτους - πολίτη και κατέστη προφανές ότι υφίσταται σοβαρή ανεπάρκεια στην τήρηση των κανονισμών ασφαλείας στα μέσα μαζικής μεταφοράς.

Εντούτοις αυτή η τραγωδία και η κοινωνική αφύπνιση που έχει προκαλέσει μπορεί να αποτελέσει το εναρκτήριο λάκτισμα για την εισαγωγή ενός νέου μοντέλου ελέγχου της κρατικής δράσης.

Με την παρούσα νομοθετική πρωτοβουλία που αφορά το ζήτημα της εποπτείας της εφαρμογής των κανονισμών ασφάλειας των μέσων μεταφοράς **από την ίδια την κοινωνία** και όχι μόνο από το κράτος καθιερώνεται ένα σύστημα «διάχυτου κοινωνικού ελέγχου» της τήρησης των κανονισμών ασφαλείας. Πλέον δεν θα είναι μόνο οι κρατικοί μηχανισμοί που θα έχουν την εξουσία να επιβάλουν την συμμόρφωση στους κανονισμούς ασφαλείας αλλά και οι πολίτες, είτε ως επιβάτες είτε ως εργαζόμενοι στα μέσα μεταφοράς.

Προτείνεται λοιπόν, με τις κατάλληλες προσθήκες στα νομοθετήματα περί προστασίας καταναλωτών και ασφάλειας και υγιεινής εργαζομένων η θέσπιση ενός μηχανισμού **προληπτικού ελέγχου** για τυχόν παραβάσεις των κανονισμών ασφαλείας που θα ξεκινά με πρωτοβουλία των επιβατών ή των εργαζόμενων ύστερα από σχετικό αίτημα ενώπιον της δικαιοσύνης. Παράλληλα όμως, και εφόσονπιθανολογηθεί από το αρμόδιο δικαστήριο κίνδυνος για την ασφάλεια των επιβατών ή των εργαζόμενων θα εκδίδεται δικαστική απόφαση που θα διατάσσει την απόσυρση από την κυκλοφορία μέχρις ότου να κριθεί με μεταγενέστερη δικαστική απόφαση ότι ο κίνδυνος έχει αποσοβηθεί.

Με αυτό τον τρόπο κάθε επιβάτης ή εργαζόμενος θα έχει δικαίωμα, με δική του πρωτοβουλία και δικά του έξοδα να κινήσει διαδικασία **ελέγχου τήρησης** των κανονισμών ασφαλείας και **απόσυρσης** από την κυκλοφορία των επικίνδυνων μέσων μεταφοράς.

Σκοπός αυτού του νομοθετήματος είναι να εισαγάγει στην ελληνική νομοθεσία μια κουλτούρα «κοινωνικού ελέγχου» παράλληλου με την κρατική εποπτεία, για τον προφανή λόγο ότι το μονοπώλιο ελέγχου του κράτους έχει δυστυχώς εμπεδώσει μια νοοτροπία χαλάρωσης στους αρμόδιους κρατικούς ελεγκτικούς μηχανισμούς. Είναι λοιπόν ανάγκη να ιδρυθεί ένα παράλληλο σύστημα εποπτείας που θα ξεκινά από έναν τυχαίους και μη ελεγχόμενους από το κράτος παράγοντες, δηλαδή τους επιβάτες ή τους εργαζόμενους στα μέσα μεταφοράς υπό την εποπτεία της ανεξάρτητης δικαιοσύνης.

Τα προσδοκώμενα αποτελέσματα είναι πολλαπλά. Κατ' αρχήν θα αυξηθεί ο βαθμός εγρήγορσης των εποπτευόμενων φορέων αφού η προέλευση των ελέγχων τήρησης των κανονισμών ασφαλείας δεν θα είναι πλέον προβλέψιμη, δεδομένου ότι δεν θα είναι μόνο το κράτος που θα ελέγχει την εφαρμογή των κανονισμών ασφαλείας **αλλά και οι άμεσα ενδιαφερόμενοι**, δηλαδή οι επιβάτες και οι εργαζόμενοι. Αφετέρου θα αυξηθεί η αποτελεσματικότητα των υφιστάμενων κρατικών ελέγχων αφού θα έχουν έναν «οιονεί ανταγωνιστή», τον έλεγχο που προκαλείται από επιβάτες ή εργαζόμενους, και οι τυχόν ελεγκτικές πλημμέλειες δεν θα μπορούν πλέον να συγκαλυφθούν. Τέλος και το σημαντικότερο όλων, θα αποκατασταθεί η τρωθείσα εμπιστοσύνη του επιβατικού κοινού στην ασφάλεια των μέσων μαζική μεταφοράς.

Η καταστροφή των Τεμπών άφησε πληγές που δύσκολα θα θεραπευτούν όχι μόνο στις οικογένειές των θυμάτων αλλά και στην αξιοπιστία του κράτους. Ενόψει αυτής της διάχυτης ανυποληψίας δεν δικαιολογείται ηθικά να έχει το κράτος **το μονοπώλιο** στον έλεγχο τήρησης κανονισμών ασφαλείας. Αυτή η εξουσία επιβολής των κανόνων ασφαλείας και συμμόρφωσης σε αυτούς πρέπει να ανήκει σε κάθε επιβάτη και κάθε εργαζόμενο στα μέσα μεταφοράς. Και αυτός ακριβώς είναι ο στόχος της παρούσας πρότασης νόμου: ο διάχυτος κοινωνικός έλεγχος των κανονισμών ασφαλείας στα μέσα μεταφοράς.

Αθήνα, 20 Μαρτίου 2024

Οι Προτείνοντες Βουλευτές

Νατσιός Δημήτριος

Ρούντας Γεώργιος

Κουρουπάκη Ασπασία

Βορύλλας Ανδρέας

Οικονομόπουλος Τάσος

Τσιρώνης Σπυρίδων

Δελβερούδης Κομνηνός

Παπαδόπουλος Νικόλαος

Βρεττός Νικόλαος

Αποστολάκης Γεώργιος

Πρόταση νόμου

Διάχυτος κοινωνικός έλεγχος κανονισμών ασφαλείας στα μέσα μαζικής μεταφοράς

Άρθρο 1

Μετά το άρθρο 7α του ν. 2251/1994 προστίθεται το άρθρο 7β ως εξής:

«Άρθρο 7β

ΥΓΕΙΑ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

1. Για την εφαρμογή του παρόντος άρθρου, ως «υπηρεσία μεταφοράς επιβατών» θεωρείται η έναντι κομίστρου μεταφορά φυσικού προσώπου με οποιοδήποτε μέσο μεταφοράς ιδίως δε με τη χρήση σιδηροδρομικών αμαξοστοιχιών, λεωφορείων, αυτοκινήτων, επιβατηγών πλοίων και αεροπλάνων.
2. Ασφαλής «υπηρεσία μεταφοράς επιβατών» θεωρείται η υπηρεσία μεταφοράς, η οποία κατά τη διάρκεια της συνήθους ή ευλόγως προβλέψιμης χρήσης του μέσου μεταφοράς δεν παρουσιάζει κανένα κίνδυνο για την ζωή, την υγεία ή τη σωματική ακεραιότητα των καταναλωτών των υπηρεσιών μεταφοράς, όπως αυτές ορίζονται ανωτέρω.
3. Η τήρηση κανονισμών ασφαλείας που τίθενται από την κείμενη νομοθεσία για τη μεταφορά επιβατών ιδρύει μαχητό τεκμήριο ότι η παρεχόμενη «υπηρεσία μεταφοράς επιβατών» είναι ασφαλής.
4. Οι πάροχοι «υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών» προβαίνουν στην απόσυρση του μέσου μεταφοράς επιβατών από την κυκλοφορία είτε αυτοβούλως, είτε ύστερα από δικαστική απόφαση, είτε, τέλος, ύστερα από απόφαση της αρμόδιας αρχής.
5. Κάθε καταναλωτής ή ένωση καταναλωτών των «υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών» έχει δικαίωμα να αξιώσει από τους παρόχους αυτών των υπηρεσιών.
 - α) να του παρασχεθούν, στον ίδιο ή σε διορισμένο τεχνικό σύμβουλό του, οι κατάλληλες πληροφορίες στην ελληνική γλώσσα, με τις οποίες θα μπορεί να αξιολογήσει τους εγγενείς κινδύνους που παρουσιάζει η

υπηρεσία μεταφοράς επιβατών κατά τη διάρκεια της συνήθους ή ευλόγως προβλέψιμης χρήσης του μέσου μεταφοράς,

β) να αποσυρθεί προσωρινά ή οριστικά, αναλόγως των συνθηκών, το μέσο μεταφοράς που, κατά τη διάρκεια της συνήθους ή ευλόγως προβλέψιμης χρήσης του μέσου μεταφοράς, δημιουργεί κίνδυνο στην ζωή, την υγεία ή την ακεραιότητα του επιβατικού κοινού. Τα ανωτέρω αιτήματα υποβάλλονται εξωδίκως με οποιονδήποτε τρόπο στον πάροχο υπηρεσιών μεταφοράς, ο οποίος υποχρεούται να απαντήσει τεκμηριωμένα εντός 48 ωρών. Αν δεν δοθεί απάντηση ή η απάντηση κριθεί μη ικανοποιητική από τον καταναλωτή ή την ένωση καταναλωτών αυτών των υπηρεσιών τότε ο αιτών μπορεί να υποβάλλει αίτηση στο Μονομελές Πρωτοδικείο της έδρας του «παρόχου υπηρεσίας μεταφοράς», το οποίο δικάζει με τη διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων. Το αρμόδιο δικαστήριο μπορεί να διατάξει να ικανοποιηθούν τα ανωτέρω αιτήματα και να διατάξει και κάθε πρόσφορο τεχνικό μέτρο για την ικανοποίησή τους. Οι αποφάσεις αυτές είναι εκτελεστές υπόκεινται σε όλα τα προβλεπόμενα από τον Κώδικα ένδικα μέσα.

6. Σε περιπτώσεις κατεπείγοντος κινδύνου ή συγκοινωνιακού δυστυχήματος, το αρμόδιο δικαστήριο, όπως αυτό ορίζεται ανωτέρω, δύναται, ύστερα από αίτημα καταναλωτή ή καταναλωτικής ένωσης που εξετάζεται με τη διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων, να διατάξει την διενέργεια συντηρητικής απόδειξης και την απαγόρευση μεταβολής της κατάστασης, ακόμη και άνευ ακροάσεως του «παρόχου υπηρεσίας μεταφοράς». Η απόφαση που θα εκδοθεί στα πλαίσια του προηγούμενου εδαφίου είναι εκτελεστή και κατά των αρμόδιων διοικητικών αρχών που επιλαμβάνονται συγκοινωνιακού δυστυχήματος.

7. Αν ένα μέσο μεταφοράς έχει τεθεί εκτός κυκλοφορίας με δικαστική απόφαση, η επαναφορά στην κυκλοφορία επιτρέπεται μόνο με δικαστική απόφαση ύστερα από αίτηση όποιου έχει έννομο συμφέρον.

8. Οι πάροχοι «υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών» προβαίνουν στην απόσυρση του μέσου μεταφοράς επιβατών από την κυκλοφορία είτε αυτοβούλως, είτε ύστερα από δικαστική απόφαση, είτε, τέλος, ύστερα από απόφαση της αρμόδιας αρχής.

9. Ο πάροχος «υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών» ευθύνεται για τη μη εκπλήρωση των υποχρεώσεων που περιγράφονται στο παρόν άρθρο ανεξαρτήτως τυχόν υπαιτιότητάς του.»

Άρθρο 2

Μετά το άρθρο 38 του ν. 3850/2010 προστίθενται τα άρθρα 38α και 38β ως εξής:

«Άρθρο 38α

Μέτρα προστασίας εργαζομένων σε μέσα μεταφοράς επιβατών

1. Ο εργοδότης οφείλει να παίρνει μέτρα, ώστε να αποφεύγεται ή να ελαχιστοποιείται η έκθεση των εργαζομένων σε μέσα μεταφοράς επιβατών σε κινδύνους για τη ζωή, υγεία και ακεραιότητά τους από την παράβαση κανονισμών ασφαλείας και καθιερωμένων πρακτικών ασφαλείας.

2. Κάθε εργαζόμενος σε μέσα μεταφοράς επιβατών ή η πρωτοβάθμια συνδικαλιστική οργάνωση εργαζομένων σε μέσα μεταφοράς επιβατών έχει δικαίωμα να αξιώσει από τον εργοδότη

α) να του παρασχεθούν, στον ίδιο ή σε διορισμένο τεχνικό σύμβουλό του, οι κατάλληλες πληροφορίες στην ελληνική γλώσσα με τις οποίες θα μπορεί να αξιολογήσει τους εγγενείς κινδύνους που παρουσιάζονται κατά την παροχή υπηρεσίας μεταφοράς επιβατών κατά τη διάρκεια της συνήθους ή ευλόγως προβλέψιμης χρήσης του μέσου μεταφοράς,

β) να αποσυρθεί προσωρινά ή οριστικά, αναλόγως των συνθηκών, το μέσο μεταφοράς που, κατά τη διάρκεια της συνήθους ή ευλόγως προβλέψιμης χρήσης του μέσου μεταφοράς, δημιουργεί κίνδυνο στη ζωή, την υγεία ή την ακεραιότητα όσων εργάζονται σε αυτό.

Τα ανωτέρω αιτήματα υποβάλλονται εξωδίκως με οποιονδήποτε τρόπο στον πάροχο υπηρεσιών μεταφοράς, ο οποίος υποχρεούται να απαντήσει τεκμηριωμένα εντός 48 ωρών. Αν δεν δοθεί απάντηση ή η απάντηση κριθεί μη ικανοποιητική από τον εργαζόμενο ή την ένωση εργαζομένων αυτών των υπηρεσιών τότε ο αιτών μπορεί να υποβάλλει αίτηση στο Μονομελές Πρωτοδικείο της έδρας του εργοδότη, το οποίο δικάζει με τη διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων. Το αρμόδιο δικαστήριο μπορεί να διατάξει να ικανοποιηθούν τα ανωτέρω αιτήματα και να διατάξει και κάθε πρόσφορο τεχνικό μέτρο για την ικανοποίησή τους. Οι αποφάσεις αυτές είναι εκτελεστές και υπόκεινται σε όλα τα προβλεπόμενα από τον Κώδικα ένδικα μέσα.

3. Σε περιπτώσεις κατεπείγοντος κινδύνου ή συγκοινωνιακού δυστυχήματος, το αρμόδιο δικαστήριο, όπως αυτό ορίζεται ανωτέρω, δύναται, ύστερα από αίτημα εργαζομένου ή πρωτοβάθμιας

συνδικαλιστικής ένωσης εργαζομένων σε μέσο μεταφοράς, που εξετάζεται με τη διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων, να διατάζει τη διενέργεια συντηρητικής απόδειξης και την απαγόρευση μεταβολής της κατάστασης, ακόμη και άνευ ακροάσεως του εργοδότη. Η απόφαση που θα εκδοθεί στα πλαίσια του προηγούμενου εδαφίου είναι εκτελεστή και κατά των αρμόδιων διοικητικών αρχών που επιλαμβάνονται συγκοινωνιακού δυστυχήματος.

4. Αν ένα μέσο μεταφοράς έχει τεθεί εκτός κυκλοφορίας με δικαστική απόφαση, η επαναφορά στην κυκλοφορία επιτρέπεται μόνο με δικαστική απόφαση ύστερα από αίτηση όποιου έχει έννομο συμφέρον.

Άρθρο 38β

Επίσχεση εργασίας εργαζομένων σε μέσα μεταφοράς επιβατών

Οι εργαζόμενοι που απασχολούνται σε μέσο μεταφοράς επιβατών, για το οποίο έχει διαταχθεί με δικαστική απόφαση η οριστική ή προσωρινή απόσυρση από την κυκλοφορία, έχουν δικαίωμα επίσχεσης εργασίας η οποία έχει ως συνέπεια ότι, αν και ο εργαζόμενος παύει να παρέχει την εργασία του, δεν είναι υπερήμερος αυτός αλλά ο εργοδότης, ο οποίος έχει την υποχρέωση όσο διαρκεί η υπερημερία του, να πληρώνει στον εργαζόμενο τις αποδοχές του σαν να εργαζόταν κανονικά.»

Αθήνα, 20 Μαρτίου 2024

Οι Προτείνοντες Βουλευτές

Νατσιός Δημήτριος

Ρούντας Γεώργιος

Κουρουπάκη Ασπασία

Βορύλλας Ανδρέας

Οικονομόπουλος Τάσος

Τσιρώνης Σπυρίδων

Δελβερούδης Κομνηνός

Παπαδόπουλος Νικόλαος

Βρεττός Νικόλαος

Αποστολάκης Γεώργιος